

Actieplan Geluid Almere 2020-2023



Samenvatting

Geluid hoort bij een levendige, bruisende stad. Maar te veel geluid kan leiden tot hinder en slaapverstoring, stress en vermoeidheid.

Het beperken van (ernstige) geluidshinder draagt daarom niet alleen bij aan een betere leefomgeving voor de Almeerder, maar ook aan een betere gezondheid. Door de opzet van Almere is het over het algemeen goed gesteld met de mate van geluidshinder. De stad is ruim opgezet, er is relatief veel groen en huizen zijn over het algemeen goed geïsoleerd. Wel is het goed de mate van geluidshinder steeds goed in de gaten te houden, zeker ook in relatie tot de groei en ontwikkeling van nieuwe wijken en gebieden die worden getransformeerd. De gevolgen van groeiende mobiliteit en een groter aantal inwoners zorgen voor meer overlast van verkeerslawaaï. Grootste knelpunten zijn de woningen in de nabijheid van dreven, zoals bijvoorbeeld de dreven in Haven. Met dit Actieplan Geluid geven wij aan waar er knelpunten zijn en welke mogelijkheden er zijn om het geluid van het verkeer in de stad terug te dringen en voldoen wij aan de verplichtingen vanuit de Wet milieubeheer.

In het Actieplan hebben we een inventarisatie gemaakt van de geluidbelaste locaties in Almere langs dreven met een geluidbelasting vanaf 55 dB. We hebben bekeken of voor deze locaties in het verleden hogere waarden op grond van de Wet geluidshinder zijn vastgesteld of van toepassing verklaard. Vervolgens hebben we op basis van de verkeersintensiteit van het jaar 2030 beoordeeld of de hogere waarde wordt overschreden. Als dit het geval kan de locatie voor een maatregel in aanmerking komen.

Het Besluit geluid milieubeheer geeft aan dat we in een actieplan een plandrempel moeten opnemen. De plandrempel is een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties. In het kader van het eerste actieplan Geluid van Almere is in 2011 een plandrempel voor wegverkeer vastgesteld van 65 dB. Deze waarde hanteren wij ook in dit actieplan. De keuze deze plandrempel van 65 dB Lden wil niet zeggen dat situaties onder de plandrempel geen verbetering behoeven. Wel geven wij locaties waar de plandrempel wordt overschreden een hogere prioriteit.

Ook bij minder dan 65 dB kan geluid een negatieve invloed hebben op de gezondheid. Wij hebben daarom gekeken of de huidige plandrempel kan worden verlaagd. Door deze te verlagen overschrijden meer locaties de plandrempel. Een lagere plandrempel zou kunnen leiden tot valse verwachtingen bij inwoners. Dit vinden wij niet wenselijk en daarom geven wij de voorkeur aan een meer realistische plandrempel voor de looptijd van dit actieplan, 2020 - 2023. We zullen in het MIPA steeds afwegen welke ruimte er is om ook maatregelen te treffen voor locaties waar de geluidsbelasting lager is dan 65dB.

Bij het nemen van een maatregel maken we bij voorkeur gebruik van het principe dat 'werk met werk' wordt gemaakt. Als bijvoorbeeld recent groot onderhoud is uitgevoerd is het niet kosten efficiënt om alsnog geluidreducerend asfalt aan te brengen. Het beschikbare budget zetten we graag zo effectief mogelijk in. Hiervoor hebben we per locatie de kosten per dB reductie per gehinderde bepaald om deze met elkaar te kunnen vergelijken. De berekende geluidbelasting is niet altijd representatief voor ervaren hinder. Als daar aanleiding voor is houden we hier zo mogelijk ook rekening mee.

Uiteindelijk komen wij na de inventarisatie tot 11 locaties. Voor deze locaties geven wij inzage in de mogelijke maatregelen en kosten. Tenslotte komen wij tot een prioritering voor de aanpak waar bij de bespreking van het MIPA integraal afgewogen kan worden of en wanneer deze maatregelen daadwerkelijk genomen worden.

Voor de financiering van maatregelen om geluidknelpunten aan te pakken wordt binnen het Mobiliteits- meerjarig en Infrastructuur Programma Almere (MIPA) naar financiering gezocht. De bekostiging vanuit het MIPA geeft geen structurele dekking voor de kosten voor beheer en groot onderhoud. Hiervoor wordt nog een oplossing gezocht.

Tenslotte komen wij tot een prioritering voor de aanpak waarbij bij de bespreking van het Mobiliteits en Infrastructuur Programma Almere (MIPA) integraal afgewogen kan worden of en wanneer deze maatregelen daadwerkelijk genomen worden. In het najaar worden binnen het MIPA alleen de maatregelen in het pakket 2021 en 2022 vastgelegd. De maatregel geluidscherm Noorderdreef (Brugmark) ligt dan concreet voor ter vaststelling. Overige maatregelen 2023-2025 zijn voorlopig en de maatregelen na 2025 zijn indicatief.

Verkeersgeluid wordt overigens niet alleen aangepakt met de maatregelen die mogelijk genomen vanuit het Actieplan geluid. Er is een bredere aanpak nodig namelijk:

- Inzetten op OV lopen en fiets. De mobiliteitsvisie 2020-2030 is hiervoor het uitgangspunt.
- Uitstootvrij vervoer bevorderen. Uitstootvrij verkeer (bv. elektrisch) is niet alleen goed voor klimaat en luchtkwaliteit, maar draagt ook bij aan het verminderen van de geluidsbelasting van het verkeer. Deze aanpak wordt verder uitgewerkt in het laadpalenbeleid en de parkeervisie. Ook hier weer is de basis de Almeerse mobiliteitsvisie.

Het Ontwerp Actieplan is door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld en ter inzage gelegd. Op het ontwerp zijn zienswijzen ingebracht. De nota van beantwoording op de zienswijzen zal worden toegevoegd aan het Actieplan. Nadat de raad in de gelegenheid is gesteld om te reageren wordt het Actieplan definitief vastgesteld, kenbaar gemaakt en gepubliceerd.

Inhoud

1	INLEIDING	4
1.1	WAAROM EEN ACTIEPLAN GELUID?.....	4
1.2	DOELSTELLING EU-RICHTLIJN OMGEVINGSLAWAAL.....	4
1.3	WET GELUIDHINDER EN OMGEVINGSWET.....	5
1.4	MOBILITEITSVISIE 2020 -2030	5
1.5	GELUID, LEEFBAARHEID EN GEZONDHEID.....	5
1.6	HINDERONDERZOEK INWONERS ALMERE	7
1.7	OVERMATIGE GELUIDSOVERLAST DOOR MOTORVOERTUIGEN.....	9
2	SAMENVATTING GELUIDBELASTINGSKAART 2016 ALMERE	10
2.1	GELUIDBELASTINGSKAART.....	10
2.2	AANTAL GEHINDERDEN EN SLAAPVERSTOORDEN.....	10
2.3	RESULTATEN WEGVERKEER EN VERGELIJKING 2010 EN 2016.....	10
2.4	RESULTATEN SPOORVERKEER EN VERGELIJKING 2010 EN 2016.....	11
3	TERUGBLIK ACTIEPLAN 2013.....	12
4	UITGANGSPUNTEN VOOR HET ACTIEPLAN	13
4.1	PLANDREMPEL.....	13
4.2	WERK MET WERK MAKEN.....	13
4.3	BESCHIKBAAR BUDGET ZO EFFECTIEF MOGELIJK IN ZETTEN.....	13
4.4	AANPAK VAN ERVAREN GELUIDHINDER	14
4.5	BUDGET	14
4.6	UITGANGSPUNTEN VOOR PRIORITERING.....	15
5	INVENTARISATIE LOCATIES, MAATREGELEN, KOSTEN EN PRIORITERING	16
5.1	INVENTARISATIE LOCATIES DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR MAATREGELEN.....	16
5.2	BEPALEN VAN MAATREGELEN EN KOSTEN	17
5.3	PRIORITERING OP BASIS VAN DE UITGANGSPUNTEN	20
5.4	PROGRAMMERING MAATREGELEN IN HET MIPA.....	21
6	INGEBRACHTE ZIENSWIJZEN EN VERVOLG	22
6.1	INLEIDING	22
6.2	INGEBRACHTE ZIENSWIJZEN TIJDENS DE INZAGEPERIODE	22
6.3	WENSEN EN ZIENSWIJZEN VAN DE GEMEENTERAAD	22
6.4	VAN ACTIEPLAN NAAR UITVOERING.....	22

Bijlage A: Locaties met een geluidbelasting groter dan 55 dB langs gemeentelijke hoofdwegen uit de geluidbelastingkaart 2017

Bijlage B: Resultaten locaties met een geluidbelasting groter dan 55 dB, hogere waarden en geluidbelasting in 2030

Bijlage C: Overzicht van locaties en voorgestelde maatregelen

Bijlage D: Overzicht locaties waarvan geluidklachten bekend zijn

Bijlage E: Wettelijk kader

Bijlage F: Nota zienswijzen Ontwerp Actieplan Geluid Almere 2020-2023



1 Inleiding

1.1 Waarom een Actieplan Geluid?

We zijn op grond van de Regeling geluid milieubeheer verplicht elke vijf jaar een geluidbelastingkaart op te stellen. Deze kaart geeft inzicht in de blootstelling aan geluid van wegverkeer, railverkeer, luchtvaart en (gezoneerde) industrieterreinen. Op basis van de geluidbelastingkaart moet iedere vijf jaar een Actieplan Geluid worden opgesteld. Het actieplan had in principe in 2018 moeten zijn opgesteld, met een looptijd tot en met 2023. Vanaf 2023 moet een nieuw actieplan worden vastgesteld voor de volgende vijf jaar. In dit actieplan maken we een doorkijk naar 2030. De verwachting is dan ook dat het in 2023 vast te stellen actieplan niet hoeft af te wijken van dit plan.

Omdat geluidhinder in Almere vooral samenhangt met mobiliteit, is ervoor gekozen om het actieplan op te stellen nadat de Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030 is vastgesteld. De vaststelling van dit plan duurde langer dan verwacht waardoor ook het actieplan werd vertraagd.

De Mobiliteitsvisie vertelt hoe we het vervoerssysteem nog beter willen laten werken en hoe we het systeem willen verduurzamen. Het is een verhaal over betere wandel- en fietsverbindingen, over snel openbaar vervoer en over autovervoer dat minder gebruik maakt van fossiele brandstoffen en meer van bijvoorbeeld elektriciteit of waterstof. Onderkend is dat de gevolgen van groeiende mobiliteit en een groter aantal inwoners zorgen voor meer overlast van verkeerslawaaï langs met name de dreven in Almere. Om dit probleem aan te pakken, stellen we het actieplan geluid op. Dit actieplan geeft een gemeentebrede visie op verkeerslawaaï vanwege de gemeentelijke wegen waarop tenminste een maximumsnelheid is toegestaan van 50 km/u. Aangegeven wordt wat Almere doet om geluidsoverlast in de stad te beheersen.

Aangezien de industrie geen groot geluidsknelpunt vormt en de gemeente geen zeggenschap heeft over het spoor-, rijks- en provinciale wegen, gaat dit Actieplan geluid alleen in op maatregelen tegen het geluid van binnenstedelijk wegverkeer. Het aantal gehinderden langs het spoor en rijkswegen kan overigens wel toenemen door het realiseren van woonbebouwing langs deze infrastructuur.

Het Actieplan geluid is een gemeentelijk beleidsdocument. Het actieplan treedt niet in de plaats van wettelijke regels en grenswaarden van de Wet geluidshinder.

1.2 Doelstelling EU-richtlijn Omgevingslawaaï

Geluidhinder wordt door dermate veel mensen ervaren dat de Europese Unie besloten heeft richtlijnen op te stellen gericht op de vermindering van ernstige geluidhinder. Op 18 juli 2002 heeft het Europees Parlement de Richtlijn 2002/49/EG, over de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï (kortweg de Richtlijn omgevingslawaaï) gepubliceerd. De richtlijn is eerst vertaald in de Wet geluidhinder en sinds 2012 zijn de regels ondergebracht in de Wet milieubeheer.

Almere is, net als andere steden met meer dan 100.000 inwoners, verplicht om elke vijf jaar een geluidbelastingkaart op te stellen. De geluidbelastingkaart geeft inzicht in de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer, het spoor, de (grote) industrie en luchtvaart. De geluidbelastingkaarten zijn in 2017 geactualiseerd. Hierna volgt het opstellen van een actieplan. In 2013 is het vorige actieplan vastgesteld.

Een actieplan heeft de volgende functies:

- Het vertaalt de uitkomsten van de geluidbelastingkaart in beleid en actieprogramma;
- Het vormt de basis voor de op te stellen uitgangspunten: wanneer (plandrempels) en waar maatregelen getroffen moeten worden;
- Het vormt de basis om in gesprek te geraken met inwoners die vinden dat zij geluidshinder ondervinden;
- Het geeft de raad de wettelijke mogelijkheid haar visie, zienswijze te geven op het door het bestuur vast te stellen uitgangspunten en maatregelen.

De richtlijn omgevingslawaaï richt zich op het oplossen van een deel van het geluidhinderprobleem. De Wet geluidhinder verplicht om bij de aanleg of wijziging (reconstructie) van een weg na te gaan of kan worden voldaan aan de wettelijke normen voor geluidhinder. De toepassing van de Wet geluidhinder op de aanleg of

reconstructie verzekert een voldoende woon- en leefklimaat. Om die reden zullen de wegen die recent zijn aangelegd of waar de komende jaren projecten plaatsvinden, in het kader van dit Actieplan niet door ons in aanmerking worden genomen voor geluidreducerende maatregelen.

In de geluidwetgeving is niet voorzien in hinder als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer. Door die autonome groei kan de geluidhinder langs wegen boven de wettelijke normen komen. Dit gegeven vormt een belangrijke aanleiding voor een grondige herziening van de regelgeving voor geluidhinder. Net als voor rijks- en hoofdspoorwegen zal voor provinciale wegen een stelsel van geluidproductieplafonds (GPP's) worden ingevoerd.

Voor gemeenten wijzigt als onderdeel van de invoering van de Omgevingswet ook de geluidwetgeving. De belangrijkste wijzigingen worden opgenomen in het Aanvullingsbesluit geluid. Voor gemeentelijke wegen wordt de basisgeluidemissie de referentie bij de monitoring van het geluid. Als hoofdregel is de basisgeluidemissie daarom de in het basisjaar bij het in werking treden van de nieuwe regels vastgestelde situatie. Voor dit actieplan heeft deze wijziging geen gevolgen.

1.3 Wet geluidhinder en Omgevingswet

In bestaande situaties wordt onder de Wet geluidhinder alleen getoetst aan geluidnormen op het moment dat er wat verandert aan een weg of spoorweg, of als er een gebouw bij komt. Daardoor heeft het geluid de afgelopen jaren kunnen toenemen door de groei van het verkeer. Dat staat bekend als het handhavingsgat van de Wet geluidhinder. Op het overschrijden van vastgestelde hogere waarden staat geen verplichting tot het nemen van maatregelen.

In de Omgevingswet wordt de basisgeluidemissie en een vijfjaarlijkse monitoring van de geluidemissie geïntroduceerd. Deze leidt alleen in bepaalde situaties tot het verplicht isoleren van bestaande woningen en andere geluidgevoelige gebouwen. De verplichting geldt alleen als er een toename is van meer dan 1,5 dB en de grenswaarde van 70 dB wordt overschreden en de binnenwaarde wordt overschreden. Een overschrijding van de grenswaarde van 70 dB is een zodanig hoge overschrijding van de standaardwaarde van 53 dB dat een verplichting tot bescherming van de gezondheid van bewoners op zijn plaats is.

Het bevoegd gezag behoudt keuzevrijheid voor het type maatregelen, want door maatregelen te nemen die het geluid voldoende omlaag brengen (bijvoorbeeld een stil wegdek of een snelheidsverlaging) vervalt de plicht tot het isoleren van de gevel. Voor situaties onder de grenswaarde is het aan de gemeente om op basis van eigen beleid te bepalen of er maatregelen nodig zijn en welke maatregelen dat dan zijn. Het dichtn van het handhavingsgat leidt tot een betere bescherming van de inwoners tegen gezondheidseffecten door geluid.

1.4 Mobiliteitsvisie 2020-2030

Op 17 september 2020 heeft de raad de "Mobiliteitsvisie Almere 2020-2030: verder bouwen op de sterke basis die Almere heeft" vastgesteld. De visie werkt langs vier hoofdlijnen, waaronder in de hoofdlijn gezonde en duurzame mobiliteit. In deze hoofdlijn is als doelstelling opgenomen dat minder inwoners last hebben van geluidshinder. De volgende alinea is in de visie opgenomen:

"De maatregelen die voor geluidsoverlast genomen zijn bij de bouw van Almere, zijn destijds berekend op een stad van 180.000 inwoners. De gevolgen van groeiende mobiliteit en een groter aantal inwoners zorgen voor meer overlast van verkeerslawaaï. Grootste knelpunten zijn de woningen in de nabijheid van dreven, zoals bijvoorbeeld de dreven in Haven. Om dit probleem aan te pakken, stellen we een actieplan geluid op. Hieruit volgt een aanpak van de knelpunten in Almere".

1.5 Geluid, leefbaarheid en gezondheid

Er zijn veel nationale en internationale studies verricht om het effect van verstoring door geluid op de gezondheid van mensen in beeld te brengen.

In 2012 is een In opdracht van het toenmalige ministerie van I&M uitgevoerde literatuurstudie¹ verschenen naar de relatie tussen wegverkeerslawaaï versus leefbaarheid en gezondheid.

¹ Literatuurstudie naar de relatie wegverkeerslawaaï versus gezondheid en leefbaarheid, 12 april 2012

Relatie wegverkeerslawaai en leefbaarheid

De leefbaarheid in de woonomgeving staat onder druk bij een zekere blootstelling aan wegverkeerslawaai; hiervoor is echter geen drempelwaarde gevonden. Het is wel belangrijkste milieufactor die de tevredenheid met de woonomgeving bepaalt. In steden, waar een hogere blootstelling is aan wegverkeerslawaai, blijken bewoners toch tevreden te zijn over hun leefomgeving. Stille gebieden zorgen daar ervoor dat mensen minder hinder ondervinden. De negatieve gezondheidseffecten door wegverkeerslawaai kunnen hiermee gecompenseerd of gedeeltelijk weggenomen worden.

Relatie wegverkeerslawaai en gezondheid

Al bij een matige blootstelling aan wegverkeerslawaai in de woonomgeving wordt de gezondheid van mensen slechter. Afhankelijk van de geluidsbelasting, treden slaapverstoring, hinder en hart- en vaatziekten op. De drempelwaarden waarboven negatieve effecten optreden, zijn opgenomen in tabel 1-1.

Tabel 1-1: gezondheidseffecten ten gevolge van wegverkeerslawaai

Slaapverstoring	drempelwaarde (dB(A))
zelfgerapporteerde slaapverstoring	42 ($L_{\text{night, outside}}$)
toename medicijngebruik	40 ($L_{\text{night, outside}}$)
toename gemiddelde lichamelijke activiteit tijdens slaap	42 ($L_{\text{night, outside}}$) / 35-40 (SEL)
Slapeloosheid	42 ($L_{\text{night, outside}}$)
gedragsmatig ontwaken	42 ($L_{\text{max, inside}}$) / 55-60 (SEL)
verandering in EEG parameters	35 ($L_{\text{max, inside}}$)
veranderingen in slaapstadia en gefragmenteerde slaap	35 ($L_{\text{max, inside}}$)
Hartslagversnelling	40 (SEL), 45 ($L_{\text{max, inside}}$)
Hinder	
Gehinderd	37 (L_{den})
ernstig gehinderd	42 (L_{den})
hart en vaten	
ischaemische hartaandoeningen	50 ($L_{\text{night, outside}}$)*
Hypertensie	50 ($L_{\text{night, outside}}$)*

*Hiervoor is echter maar beperkt bewijs gevonden

De GGD heeft de uitkomsten van onderzoeken gebruikt om de diverse milieuemissies (geluid, luchtverontreiniging etc.) te relateren aan een gezondheidseffectscore (GES). In tabel 1-2 is een samenvatting weergegeven van de richtlijnen die volgen uit deze methodiek voor wegverkeerslawaai.

Tabel 1-2: geluidbelasting en Milieugezondheidskwaliteit

Geluidsbelasting	Milieugezondheidskwaliteit	
L_{den} [dB]	Kwalitatief	GES-Kwalificatie
< 43	Stil	Zeer goed
43 – 47/48	Rustig	Goed
48-52/53	Redelijk rustig	Redelijk
53-57/58	Luidruchtig	Matig
58-62/63	Lawaaiig	Zeer matig
63-67/68	Zeer lawaaiig	Onvoldoende
68-72/73	Zeer lawaaiig	Slecht
³ 73	Extreem lawaaiig	Zeer Slecht

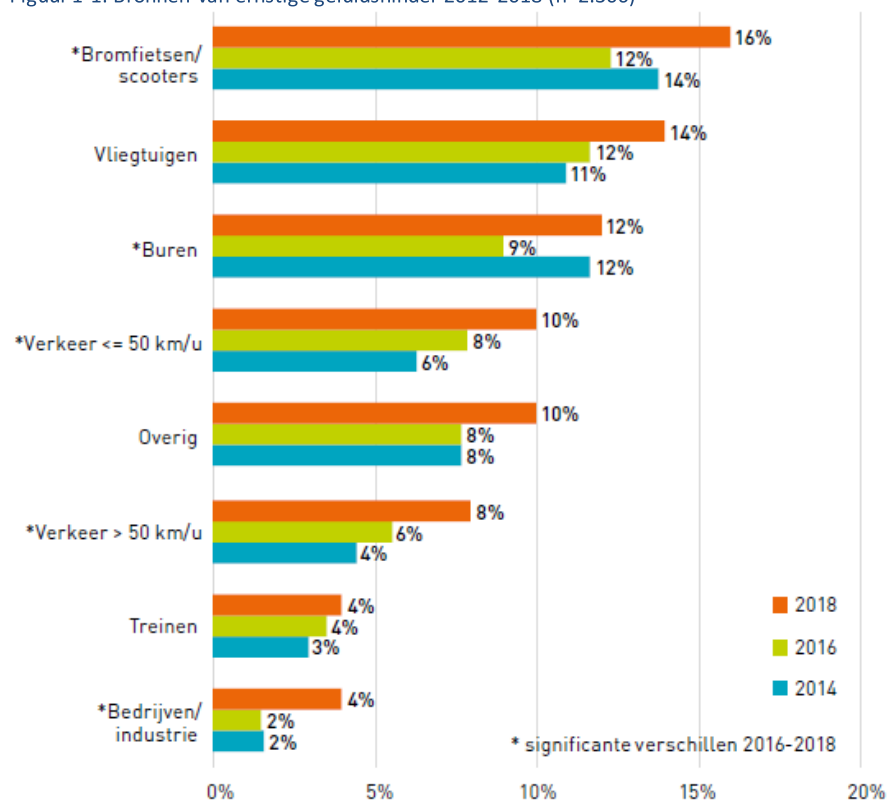
1.6 Hinderonderzoek inwoners Almere

Het ondervinden van hinder als gevolg van verkeerslawaaï is deels ook persoonsgebonden. Om een indicatie te verkrijgen hoe inwoners van Almere geluidshinder ervaren, worden elke twee jaar in het onderzoek "Almere in de Peiling" vragen gesteld over geluidshinder. De laatste peiling is in 2018 gehouden. De resultaten worden vergeleken met de jaren 2014 en 2016. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat Almere een groeistad is: Groei betekent dat de mobiliteitsbehoefte ook toeneemt en daarmee de milieueffecten. In figuur 1-1 zijn de resultaten van de peiling grafisch weergegeven.

Opvallend is wederom dat de voornaamste hinder in Almere veroorzaakt wordt door de scooters. Deze neemt na een aanvankelijke daling weer toe. Ook geluidshinder door vliegtuigen laat een toename zien.

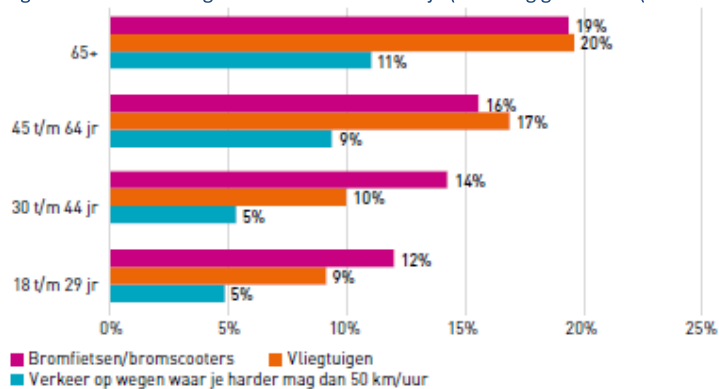
Ernstige geluidsoverlast door burens, het verkeer op wegen van maximaal 50 km per uur en op wegen waar meer dan 50 km per uur gereden mag worden is significant toegenomen ten opzichte van de vorige meting. Ook ernstige geluidshinder van bedrijven is in verhouding met de vorige meting gestegen volgens de Almeerse bevolking.

Figuur 1-1: Bronnen van ernstige geluidshinder 2012-2018 (n=2.306)



Niet iedereen ervaart in dezelfde mate hinder van geluid. Geluidsoverlast blijkt vooral gerelateerd te zijn aan leeftijd. Ouderen ervaren, meer dan jongeren, ernstige geluidsoverlast van bromfietsen of scooters, vliegtuigen en verkeer op wegen waar je harder mag rijden dan 50 km per uur. Bewoners van huurwoningen ervaren twee keer zo vaak ernstige geluidshinder van burens dan bewoners van een koophuis, de percentages zijn respectievelijk 20% en 10%.

Figuur 2-22: Bronnen geluidshinder naar leeftijd (%ernstig gehinderd (n=2.285))



Geen grote verschillen in geluidshinder stadsdelen

De verschillen in ernstige geluidshinder tussen de stadsdelen zijn niet groot (tabel 2). Voor de volledigheid zijn alle bronnen van geluidshinder weergegeven, significante verschillen tussen de stadsdelen in 2018 doen zich alleen voor bij geluidshinder door vliegtuigen en door verkeer op wegen waar harder dan 50 km per uur gereden wordt. Een vijfde van de bewoners van Almere Haven geeft aan ernstige geluidshinder te ervaren door vliegtuigen. Bewoners van Almere Poort geven minder vaak aan ernstige geluidshinder te ervaren door verkeer op wegen waar harder dan 50 km per uur gereden wordt dan bewoners van andere stadsdelen.

Geluidshinder vooral in de avonduren ervaren

Afhankelijk van het dagdeel verschilt de mate van ervaren geluidshinder. Geluidshinder wordt vooral in de avonduren ervaren (figuur 3). Geluidshinder van vliegtuigen komt daarentegen vaker in de middag voor (34%), geluidshinder door industrie komt naar verhouding vaker in de ochtenduren voor. (36%). In de avonduren ervaren bewoners de meeste geluidsoverlast van hun burens (41%) in de nacht wordt naar verhouding het meeste geluidshinder ervaren door verkeer op wegen waar harder dan 50 km per uur gereden wordt (22%).

Tabel 1-3: Bronnen van geluidshinder tussen 2012 en 2018 naar stadsdeel (% ernstig gehinderd)

		Almere Haven + Hout	Almere Stad Oost	Almere Stad West	Almere Buiten	Almere Poort	Almere totaal
Bromfietsen/scooters	2018	16%	15%	16%	16%	13%	16%
	2016	13%	15%	12%	12%	5%	12%
	2014	18%	15%	14%	15%	10%	14%
Vliegtuigen	2018	21%	10%	15%	13%	15%	14%
	2016	15%	9%	13%	11%	11%	12%
	2014	16%	10%	13%	9%	16%	11%
Burens	2018	13%	13%	14%	12%	10%	12%
	2016	9%	9%	10%	11%	1%	9%
	2014	12%	10%	9%	12%	9%	12%
Verkeer <= 50 km/u	2018	9%	10%	11%	9%	10%	10%
	2016	8%	7%	8%	9%	4%	8%
	2014	9%	6%	7%	6%	9%	6%
Verkeer > 50 km/u	2018	10%	7%	8%	10%	3%	8%
	2016	8%	2%	5%	8%	4%	6%
	2014	5%	4%	5%	7%	4%	4%
Treinen	2018	2%	4%	3%	5%	3%	4%
	2016	1%	3%	2%	7%	5%	4%
	2014	0%	3%	3%	5%	4%	3%
Bedrijven/industrie	2018	4%	3%	4%	3%	4%	4%
	2016	2%	2%	2%	1%	1%	2%
	2014	1%	2%	1%	1%	2%	2%
Overig	2018	8%	12%	9%	9%	10%	10%
	2016	10%	9%	7%	6%	7%	8%
	2014	9%	10%	7%	8%	5%	8%

1.7 Overmatige geluidsoverlast door motorvoertuigen

De afgelopen jaren ontvangen wij steeds meer aantal klachten over motorvoertuigen die veel geluid produceren. Met name motoren en auto's door gedrag en/of aangepaste uitlaatsystemen veroorzaken veel geluidsoverlast. Ook landelijk gezien is dit een vorm van overlast die steeds vaker voorkomt. Het tegengaan van deze overlast is gecompliceerd.

2 Samenvatting geluidbelastingskaart 2016 Almere

2.1 Geluidbelastingskaart

De basis voor het Actieplan Geluid vormt de geluidbelastingskaart. Deze moet iedere vijf jaar worden opgesteld. Op 29 mei 2017 is de Geluidbelastingkaart 2016 van de gemeente Almere vastgesteld (kenmerk GAM0790/1706). In deze kaart is de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer en het spoorwegverkeer vastgesteld. De geluidsbelasting als gevolg van andere bronnen overschrijden in Almere geen grenzen en zijn daarom niet relevant. In de geluidbelastingskaart worden alleen woningen geïnventariseerd met een geluidsbelasting van 55 dB en hoger.

2.2 Aantal gehinderden en slaapverstoorden

Naast het aantal woningen wordt ook het aantal geluidgehinderden en ernstig geluidgehinderden aangegeven. Dit is een technische term: het zegt niets of mensen echt last hebben van verkeerslawaaï. Het is een algemeen gehanteerde parameter om aan te geven hoeveel procent van de mensen die er wonen in geluidbelaste gebieden – in meer of mindere mate – worden blootgesteld aan verkeerslawaaï, als *ernstig gehinderden* kunnen worden bestempeld.

Aan de analyse ligt een door het RIVM vastgestelde relatie tussen de omvang van de geluidbelasting en het aantal personen dat zegt (ernstig) te zijn gehinderd door geluid ten grondslag. Deze relatie is vastgelegd in de Regeling geluid milieubeheer.

Er zijn een aantal situaties, die niet in de tabellen zijn verwerkt en die wel een positief effect hebben op de veronderstelde hinder. Dat zijn:

- De beschikbaarheid van gevelisolatie. Als nieuwe woningen gebouwd worden waarvan de geluidsbelasting de betreffende norm overschrijdt, dan moet gevelisolatie worden aangebracht zodanig dat de geluidsbelasting binnen in de woningen (verblijfsruimten) een waarde van 33 dB Lden niet overschrijdt (artikel 3.3 Bouwbesluit). Op basis van de dosiseffectrelaties uit het EC Position Paper on Dose Response Relationships between Transportation Noise and Annoyance van 2002 is de veronderstelling dat de ernstige hinder in deze situaties afneemt. Deze situaties doen zich voor bij alle nieuwbouw die onder de Wet geluidhinder, d.w.z. na 1982, tot stand is gekomen. Een vergelijkbare beschouwing is mogelijk voor woningen die een geluidsanering hebben ondergaan door middel van gevelisolatie.
- De aanwezigheid van een stille zijde. Dat is een zijde van een woning, die niet naar een grote geluidsbron toe gericht is. Een stille zijde is effectief als de woningindeling zodanig is aangepast, dat de meest geluidsgevoelige vertrekken (slaapkamer) aan de stille gevel liggen of tenminste via de stille gevel geventileerd kunnen worden. Uit onderzoek blijkt dat de aanwezigheid van een gevel, waarvan de geluidsbelasting minstens 10 dB lager is dan die van de zwaarst belaste gevel, waarbij die geluidsbelasting van de stille zijde dan 55 dB Lden of lager moet zijn, gunstig werkt op de ervaren geluidshinder. Uit het onderzoek komt naar voren dat deze gunstige werking overeenkomt met een situatie, waarbij de geluidsbelasting van de zwaarst belaste gevel 5 dB lager is dan hij in werkelijkheid is.

2.3 Resultaten wegverkeer en vergelijking 2010 en 2016

In tabel 2-1 en 2-2 is het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden weergegeven door wegverkeer. Uit de tabellen blijkt dat de toename van gehinderden en ernstig gehinderden groter is dan op grond van de ontwikkeling van Poort en Nobelhorst en de groei van het aantal inwoners verwacht mag worden. In deze periode is het aantal inwoners in de gemeente toegenomen van ongeveer 190.000 tot 198.000 (bron: CBS).

De toename wordt daarom ook gezocht in een grotere nauwkeurigheid van de invoergegevens en de werkwijze voor de bepaling van de geluidsbelasting op pandniveau. De geluidsbelasting van de panden is nu expliciet bekend terwijl in 2011 deze bepaald is op basis van de ligging in de contouren. De nu gehanteerde werkwijze is nauwkeuriger dan de in 2011 gehanteerde werkwijze. Daarnaast kan een verklaring zijn dat er sinds 2011 op meer locaties langs drukke wegen woningen zijn gerealiseerd.

Tabel 2-1: Vergelijking met de resultaten van de geluidbelastingkaart 2011 in aantal gehinderde en ernstig gehinderde personen per geluidbelastingklasse door het wegverkeer, etmaalperiode (L_{den})

Bewoners	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥ 75 dB	Totaal ≥ 55 dB
Aantal gehinderden 2016	2.604	1.177	131	2	1	3.916
Aantal gehinderden 2011	2.590	622	113	4	0	3.329
Vershil in aantal gehinderden	+14	+555	+18	-2	+1	+587
Aantal ernstig gehinderden 2016	992	510	64	1	1	1.568
Aantal ernstig gehinderden 2011	987	270	55	2	0	1.314
Vershil in aantal ernstig gehinderden	+5	+240	+9	-1	+1	+254

Tabel 2-2: Vergelijking met de resultaten van de geluidbelastingkaart 2011 in aantal slaapverstoorde personen per geluidbelastingklasse door het wegverkeer, nachtperiode (L_{night})

Bewoners	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	≥ 70 dB	Totaal ≥ 50 dB
Aantal slaapgestoorden 2016	283	43	1	0	0	327
Aantal slaapgestoorden 2011	83	23	1	0	0	107
Vershil in aantal slaapgestoorden	+200	+20	0	0	0	+220

2.4 Resultaten spoorverkeer en vergelijking 2010 en 2016

In tabel 2-3 en 2-4 is het aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoorden weergegeven door spoorverkeer. Uit de tabellen blijkt een toename. De toename kan verklaard worden door het realiseren van woonbebouwing langs het spoor tussen 2011 en 2016.

Tabel 2-3: Vergelijking met de resultaten van de geluidbelastingkaart 2011 in aantal gehinderde en ernstig gehinderde personen per geluidbelastingklasse door het wegverkeer, etmaalperiode (L_{den})

Bewoners	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	≥ 75 dB	Totaal ≥ 55 dB
Aantal gehinderden 2016	84	148	1	0	0	232
Aantal gehinderden 2011	46	2	0	0	0	48
Vershil in aantal gehinderden	+38	+146	+1	0	0	+184
Aantal ernstig gehinderden 2016	21	47	0	0	0	68
Aantal ernstig gehinderden 2011	11	1	0	0	0	12
Vershil in aantal ernstig gehinderden	+10	+46	0	0	0	+56

Tabel 2-4: Vergelijking met de resultaten van de geluidbelastingkaart 2011 in aantal slaapverstoorde personen per geluidbelastingklasse door het spoorverkeer, nachtperiode (L_{night})

Bewoners	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	≥ 70 dB	Totaal ≥ 50 dB
Aantal slaapgestoorden 2016	24	7	0	0	0	32
Aantal slaapgestoorden 2011	2	0	0	0	0	2
Vershil in aantal slaapgestoorden	+22	+7	0	0	0	+30

3 Terugblik Actieplan 2013

Het vorige Actieplan is in 2013 vastgesteld. In het Actieplan 2013 waren de volgende actiepunten benoemd:

- 1 Plandrempel als signaalfunctie: 65 dB L_{den}
- 2 Gestreefd wordt om in voorkomende gevallen (zie punt 3) minimaal de bestaande situatie zoals vastgesteld in 2011 te handhaven. Zo mogelijk wordt de milieugezondheidskwaliteit (GES-kwalificatie) verbeterd die heerst in een bepaald verkeersgebied waar woningen zijn. De doelmatigheid van mogelijke maatregelen vormt een belangrijk afwegingskader.
- 3 Bij projecten of grote infrastructurele werken (groot onderhoud, aanleg nieuwe wegen of extra rijbanen e.d.): ook onderzoek verbetering akoestische situatie, de eventuele kosten of varianten in kaart brengen (zie punt 1+2).
- 4 Monitoren van de verkeersgroei en de daarmee samenhangende geluidontwikkeling.

In de afgelopen jaren zijn diverse acties uitgevoerd om geluidhinder te beperken of die daaraan bijdragen. Deze worden hieronder benoemd. In de nieuwbouwgebieden wordt de inspanning gericht op het voorkomen van geluidhinder in de toekomst. Daar in het spanningsveld met het steeds meer bouwen op geluid belaste locaties. In de bestaande gebieden worden ervaren knelpunten zoveel mogelijk verholpen.

- Aanpak geluidhinder Stedendreef
Bij verbreden van de Stedendreef naar 2x2 rijbanen zijn wettelijk vereiste geluidschermen geplaatst. Daarnaast zijn op verzoek van omwonenden bestaande wallen extra verhoogd.
- Groot onderhoud Havendreef
Geluidreducerend asfalt aangebracht.
- Groot onderhoud Oosterdreef
Geluidreducerend asfalt aangebracht.
- OV –concessie busvervoer 2017
De bussen zijn vervangen door bussen die voldoen aan de Euronorm Euro VI. Daarnaast worden zeven elektrische bussen worden ingezet om ervaring op te doen.
- Faciliteren laadinfra
De uitrol van laadinfrastructuur is gefaciliteerd om daarmee de mobiliteit mede te verduurzamen. Ten opzichte van 2012 is het aantal laadpalen in de stad fors toegenomen (>100).
- Campagne bevorderen afname autobewegingen voor woon-werkverkeer
In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit is een campagne gevoerd (2014-2017) om inwoners en bedrijven die intern veel rijden voor woon-werk doeleinden, bewust te maken van het feit dat korte ritten ook met een e-bike of e-scooter afgelegd kunnen worden. Dit vermindert het aantal autobewegingen. Uiteraard is dit nog niet direct in een afnamecijfer uit te drukken. In Almere zijn ruim 150 e-bikes en scooters aangeschaft voor woon-werkverkeer.
- Verbetering akoestische situatie stadswijk Hortus
Voor de nieuwe stadswijk Hortus wordt op de A6 2L ZOAB in plaats van 1L ZOAB aangelegd, gefinancierd uit gemeentelijke middelen.
- Innovatie
 - er is een werkatelier gevormd met gemeentelijke dienst Beheer Openbare Ruimte voor toepassing levend bamboe als geluidreducerende maatregel (bewustwording) ingeval van herinrichtingsprojecten groen langs drukke dreven.
 - in 2020 is langs de Hagevoortdreef als proef een innovatieve geluidmaatregel toegepast, de geluid WHiswall. Dit is een laag geluidsscherm van één meter hoog met daarboven op een diffractor. Deze diffractor buigt het geluid af naar boven waardoor het dezelfde werking heeft als een 3 meter hoog geluidscherm.

4 Uitgangspunten voor het Actieplan

De actuele stand van zaken met betrekking tot het geluid van wegverkeer, toegelicht in het voorgaande hoofdstukken, vormen een belangrijke basis voor het Actieplan.

4.1 Plandrempe

Het Besluit geluid milieubeheer geeft aan dat in een actieplan een plandrempe moet worden opgenomen. Ook dient te worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempe te voorkomen. De verplichting tot het noemen van een plandrempe komt uit de Europese EU-richtlijn omgevingslawaa. Dat is gedaan omdat het actieplan moet gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden. Bij de implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempe'.

De plandrempe is dan ook een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties als de waarde niet wordt gerealiseerd. De gemeente Almere moet de hoogte van de plandrempe zelf vaststellen en mag daarbij (naar beneden) afwijken van de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. In het kader van het eerste actieplan Geluid van Almere is in 2011 een plandrempe voor wegverkeer vastgesteld van 65 dB. Deze waarde wordt ook in dit actieplan gehanteerd.

Ook bij minder dan 65 dB kan geluid een negatieve invloed hebben op de gezondheid. Wij hebben daarom gekeken of de huidige plandrempe kan worden verlaagd. Door deze te verlagen overschrijden meer locaties de plandrempe. Een lagere plandrempe zou kunnen leiden tot valse verwachtingen bij inwoners. Dit vinden wij niet wenselijk en daarom geven wij de voorkeur aan een meer realistische plandrempe voor de looptijd van dit actieplan, 2020 - 2023.

De keuze voor een plandrempe van 65 dB Lden wil niet zeggen dat situaties onder de plandrempe geen verbetering behoeven. Ook betekent dit niet dat er geen maatregelen worden genomen als de geluidbelasting lager is dan 65 dB. Dit kan in Almere met name het geval zijn als een eerder vastgestelde hogere waarde (ruim) wordt overschreden.

4.2 Werk met werk maken

Het toepassen van geluidreducerend asfalt is een veel toegepaste maatregel om de geluidbelasting voor de omgeving te beperken. Het aanbrengen en de kosten over de gehele levensduur daarvan kost extra geld ten opzichte van standaard asfalt.

Toepassing van geluidreducerende deklagen leidt altijd tot hogere kosten vanwege de kortere levensduur van dat asfalt: deze bedraagt gemiddeld 10 jaar tegen 15 jaar voor reguliere wegdekken. Daarmee liggen de onderhoudskosten van geluidreducerend asfalt (SMA-plus) ongeveer 30% hoger. De kosten voor aanleg verschillen niet of nauwelijks.

Om deze nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken wordt geluidreducerend asfalt bij voorkeur gelijktijdig uitgevoerd met de programmering van onderhoudswerkzaamheden.

Dit "werk met werk maken" betekent dat zo kostenefficiënt mogelijk wordt omgegaan met de beschikbare middelen. Omdat de programmering van onderhoud afhankelijk is van de staat van het wegdek en daarmee variabel is, kan ook het moment van realisatie van geluidreducerend asfalt aan wijzigingen onderhevig zijn.

Dit was ook het uitgangspunt in het Actieplan 2013-2018.

4.3 Beschikbaar budget zo effectief mogelijk in zetten

Uitgangspunt bij het nemen van maatregelen is om zoveel mogelijk ondervonden hinder te voorkomen dan wel te verminderen. Gunstige effecten daarvan moeten ten goede komen aan zoveel mogelijk inwoners van de gemeente Almere. Hiervoor wordt het effect in geluidreductie, voor hoeveel omwonenden de geluidbelasting verminderd, afgezet tegen de kosten.

4.4 Aanpak van ervaren geluidhinder

Het Actieplan Geluid is in de regel gebaseerd op berekend geluid op basis van een gemiddelde geluidsbelasting. Deze berekende geluidbelasting is niet altijd representatief voor de ervaren geluidhinder. Voorbeeld is geluid bij de voegovergang van een brug. Het storende geluid is niet zichtbaar in een gemiddelde geluidsbelasting. Zowel berekende geluidsbelasting als ervaren geluidhinder zijn indicatoren voor effecten als slaapverstoring en hindergevoelens, die beide kunnen resulteren in gezondheidsschade. Het uitgangspunt is het ontwerp Actieplan te baseren op de berekende geluidbelasting en daarnaast als daar aanleiding voor is ook rekening te houden met ervaren geluidhinder. Dit uitgangspunt is nieuw ten opzichte van het Actieplan 2013-2018.

Maatregelen tegen overmatige geluidsoverlast door motorvoertuigen

Traditionele maatregelen zijn geen oplossing tegen overmatige geluidsoverlast door motorvoertuigen met herrie-uitlaten of door gedrag. De huidige handhaving is onvoldoende door verschillende oorzaken. We zoeken naar mogelijkheden en oplossingen om deze vorm van overlast te verminderen. Er zijn op dit vlak ook landelijke initiatieven.

In Almere zoeken we naar mogelijkheden en oplossingen om deze vorm van overlast te verminderen. Er zijn er op dit vlak ook landelijke initiatieven. Rond het stadshart en de Floriade zijn geluid- en luchtsensoren geplaatst bij kruispunten op portalen voor verkeerslichten. Onderzocht wordt of dit systeem kan helpen om hinderlijke voertuigen, en daarmee patronen in de overlast, te herkennen. Dit kan onder andere inzicht bieden in maatregelen die effectief zijn. In Amsterdam wordt een pilot uitgevoerd om het geluid van lawaaiervoertuigen te meten om meer inzicht te krijgen in de oorzaak van hoge geluidsbelastingen (bijvoorbeeld: het gedrag, of aanpassingen aan de voertuigen). Wij staan open voor deelname aan een pilot, maar alleen als een dergelijk onderzoek in Almere van meerwaarde is. Een beslissing daarover laten we afhangen van het resultaat van de pilot in Amsterdam. Een recente ontwikkeling is een initiatief van de gemeente Bergen om een lobby richting met name het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te voeren voor oplossingsrichtingen bij het tegengaan van deze vorm van overmatig verkeerslawaai. Waar mogelijk ondersteunen wij dit initiatief.

4.5 Budget

Voor de financiering van maatregelen om geluidknelpunten aan te pakken wordt binnen het Mobiliteits- en Infrastructuur Programma Almere (MIPA) naar financiering gezocht. Doel van het MIPA is het programmeren van investeringen in gemeentelijke hoofdinfrastructuur voor fiets, auto en openbaar vervoer. Het gaat daarbij om functioneel noodzakelijke aanpassingen aan bestaande hoofdinfrastructuur, vanwege de groei van de stad/het verkeersaanbod, of veranderingen in de bestaande stad. Daarnaast worden noodzakelijke bijdragen aan regionale infrastructuurprojecten geprogrammeerd (SBA en AROV projecten).

De bekostiging vanuit het MIPA geeft geen structurele dekking voor de kosten voor beheer en groot onderhoud. De structurele dekking hiervoor moet worden gezocht binnen de huidige budgetten. Hoe en of dit kan wordt ambtelijk uitgewerkt en bij het MIPA aan de raad worden voorgelegd. Als er geen dekking gevonden wordt dan is er geen geld voor vervanging aan het einde van de levensduur bij een geluidsscherm of aan het einde van de levenscyclus bij het toepassen van geluidreducerend asfalt. Overigens is het op dit moment niet te voorspellen wat de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit voor invloed hebben op de geluidsbelasting naar de omgeving toe over 30 jaar. Hierbij valt te denken aan de omschakeling naar elektrische auto's, deelauto's en dergelijke.

4.6 Uitgangspunten voor prioritering

Om te komen tot een prioritering van de maatregelen wordt van de volgende uitgangspunten uitgegaan.

1. Is sprake van overschrijding van de plandrempel en hoogte overschrijding van een hogere waarde
De hoogste prioriteit wordt gegeven aan het nemen van maatregelen bij locaties waar de plandrempel wordt overschreden en de hoogte van de overschrijding van de hogere waarde.
2. Selectie van maatregelen op kosten per dB per gehinderde
Voor elk wegvak met een overschrijding van de hogere waarde is bepaald welk effect de maatregel op de gemiddelde geluidreductie. Voor wegvakken waar geluidschermen zijn voorzien is de reductie op de begane grond het hoogst. Deze waarde is als uitgangspunt genomen. De verhouding tussen de kosten van de maatregel per dB reductie per gehinderde bepaalt vervolgens de prioriteit van een wegvak: het wegvak met de hoogste reductie van het aantal gehinderden per uitgegeven euro krijgt de hoogste prioriteit gevolgd door de opvolgende wegvakken.
3. Is de maatregel financieel doelmatig?
Per situatie moet de meest doelmatige maatregel worden afgewogen. Hiermee wordt bedoeld dat de kosten voor maatregelen om de geluidsbelasting terug te brengen in redelijke verhouding staan tot (vrij vertaald) de verbetering van de geluidssituatie.
4. Is er sprake van werk met werk maken?
Zoals in paragraaf 4.2 is aangegeven is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk werk met werk wordt gemaakt. Dat betekent dat bijvoorbeeld dat geluidreducerend asfalt alleen wordt aangelegd bij groot onderhoud van de betreffende weg. Ook de realisatie van nieuwe Infrastructuur kan aanleiding geven om een knelpunt aan te pakken. Als recent groot onderhoud aan asfalt is uitgevoerd is werk met werk maken niet mogelijk omdat dit niet kostenefficiënt is. Het onderhoudsschema en de realisatie van nieuwe infrastructuur ligt niet vast, maar wordt met regelmaat geactualiseerd op basis van onder andere de conditie van de wegen.
5. Selectie van maatregelen op basis van ervaren geluidhinder
Het is mogelijk dat bij vergelijkbare geluidbelasting de ervaren geluidhinder anders wordt ervaren. Dit is bijvoorbeeld het geval in situaties waarbij buitenruimtes (tuin/balkon) aan de kant van de dreef liggen. Als bebouwing als afscherming dient voor de buitenruimte wordt er in het algemeen minder geluidhinder ervaren.
6. Zijn de middelen beschikbaar?
Gegeven de beperkte hoeveelheid beschikbare middelen kunnen niet alle benoemde knelpunten worden aangepakt. Binnen het Mobiliteits en Infrastructuur Programma Almere (MIPA) wordt naar financiering gezocht. Het geactualiseerde MIPA heeft een looptijd van 2021 tot en met 2025. De prioritering hangt ook af of er budgetruimte in een jaar beschikbaar is. De hoogste prioriteit gaat uit naar locaties waar de plandrempel wordt overschreden, maar in het MIPA wordt afgewogen welke ruimte er is om ook maatregelen te treffen voor locaties waar de geluidsbelasting lager is dan 65 dB. Tenslotte dient, zoals als eerder aangegeven, er rekening te worden gehouden met structurele dekking voor beheer en onderhoud.

5 Inventarisatie locaties, maatregelen, kosten en prioritering

Het Actieplan Geluid richt zich op het maatschappelijk probleem van geluidhinder langs gemeentelijke wegen waarop tenminste een maximumsnelheid is toegestaan van 50 km/u. Dit probleem kan op twee manieren worden vastgesteld: objectief op basis van de berekende geluidsbelasting en subjectief op basis van de geluidbeleving, oftewel op basis van klachten.

Het aantal locaties langs dreven waarover in Almere klachten worden ingediend neemt de laatste jaren sterk toe. In bijlage D is een overzicht opgenomen gegeven van de dreven waarover klachten zijn ingediend. Het gaat hierbij in het algemeen over de toename van geluid door de toename van verkeer op de dreven. Daarnaast neemt het aantal klachten door te hard rijden, brullende motoren, quads en auto's met sportuitletten sterk toe. Tenslotte is er een locatie waar overlast wordt ervaren van geluid van voegovergangen in een brug.

Het in dit hoofdstuk behandelde selectieproces richt zich op de objectieve benadering. Eerst wordt aangegeven op welke wijze locaties zijn geïnventariseerd die voor maatregelen in aanmerking komen. Vervolgens worden de maatregelen en kosten bepaald. Op basis van de aangegeven uitgangspunten worden de locaties en maatregelen geprioriteerd. Tenslotte wordt ingegaan in de programmering in het MIPA.

5.1 Inventarisatie locaties die in aanmerking komen voor maatregelen

In de geluidbelastingskaart is per geluidbelastingsklasse aangegeven hoe groot de berekende geluidbelasting is voor de omwonenden en wat dit betekent in termen van hinder, slaapverstoring en dergelijke. In het kader van dit actieplan zijn de locaties geïnventariseerd langs gemeentelijke wegen met een maximumsnelheid van tenminste 50 km/u waar bij meerdere woningen de geluidbelasting hoger is dan 55 dB. In bijlage A zijn de locaties weergegeven en is per locatie een uitsnede uit de geluidbelastingskaart weergegeven. De busbanen zijn in dit kader buiten beschouwing gelaten. Het streven is dat in de nieuwe busconcessie in 2028 alle voertuigen volledig elektrisch zijn. Daarmee zal hinder langs de busbanen afnemen.

Voor al langs drukke wegen zijn woningen gerealiseerd waarvoor hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder zijn vastgesteld. Deze hogere waarden zijn vastgesteld omdat er redenen waren waarom het niet mogelijk/wenselijk/haalbaar was om te voldoen aan de voorkeurswaarde. Een reden kan bijvoorbeeld zijn dat het stedenbouwkundig niet wenselijk was om een geluidscherm te realiseren.

Omdat Almere een relatief jonge stad is, geldt dat voor alle woningen in Almere waarvan werd voorzien dat de geluidbelasting in de toekomst niet zou voldoen aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder, hogere waarden zijn vastgesteld dan wel van toepassing zijn verklaard. De hogere waarden verschillen per locatie.

De geluidbelasting in de geluidbelastingskaart is bepaald op basis van de gecumuleerde geluidbelasting van alle wegen samen op een standaard hoogte van 4 m per geluidbelastingsklasse van 5 dB.

Hogere waarde zijn vastgesteld per dB en bepaald op maatgevende gevels op specifieke hoogtes per weg. Hierdoor is de geluidbelasting uit de geluidbelastingskaart niet geschikt om te beoordelen of een vastgestelde hogere waarde wordt overschreden.

Er zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd waarbij de geluidbelastingen zijn bepaald op de meest representatieve locaties langs een wegvak. Hierbij is ook de toekomstige groei van verkeer is meegenomen door gebruik te maken van de verkeersprognose voor het jaar 2030.

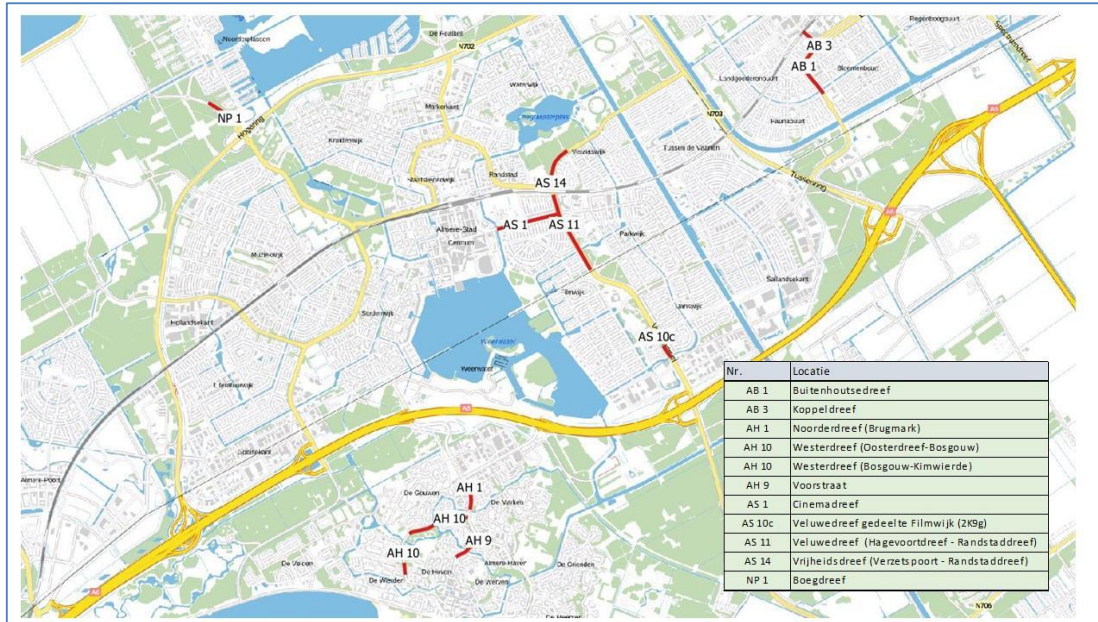
Vervolgens is het verschil bepaald met de geluidbelasting in 2030². Als de toekomstige geluidbelasting kleiner of gelijk is aan de hogere waarde is voor die locatie geen maatregel nodig. Er mag dan worden uitgegaan dat bij de ontwikkeling en bouw van de woning voldoende rekening is gehouden met de geluidbelasting. Dit kan bijvoorbeeld zijn doordat de gevel van extra gevelisolatie is voorzien zodat de geluidbelasting in de woning voldoende is.

² exclusief aftrek 5 dB op grond van artikel 110g Wet geluidhinder

Er zijn locaties waar recent groot onderhoud is uitgevoerd en waarbij door bijvoorbeeld de toepassing van geluidreducerend asfalt de overschrijding van de hogere waarde is weggenomen. Er zijn ook locaties waar recent groot onderhoud is uitgevoerd en waar in het jaar 2030 een overschrijding van de hogere waarde wordt voorzien tot 2 dB. Voor deze locaties zijn in dit actieplan geen maatregelen bepaald omdat het kostenefficiënt is om alsnog een maatregel te nemen. In situaties waar tot 2 dB gereduceerd moet worden is de meest doelmatige maatregel meestal het toepassen van geluidreducerend asfalt. De kosten voor het alsnog vervangen van het juist aangebrachte asfalt staat in geen verhouding tot de opbrengsten.

In figuur 5-1 geeft de ligging weer van de locaties die mogelijk in aanmerking komen om maatregelen te nemen.

Figuur 3-1: Ligging locaties die mogelijk in aanmerking voor maatregelen



5.2 Bepalen van maatregelen en kosten

Bepalen van maatregelen

Het geluid kan worden aangepakt door maatregelen bij de bron, in de overdracht of bij de ontvanger te nemen. Niet alle maatregelen zijn in de praktijk toepasbaar. Voor bijvoorbeeld het toepassen van geluidreducerend asfalt moet de lengtes van de wegvakken voldoende lang zijn om het geluidreducerend vermogen van het wegdek te benutten. Op rotondes, kruisingsvlakken en opstelstroken kan geen geluidreducerend asfalt worden toegepast. Geluidreducerend asfalt is een poreus wegdek en daardoor gevoelig voor schade door wringend verkeer en daarmee op de levensduur van het wegdek. Maatregelen in de overdracht zijn lang niet altijd mogelijk vanwege obstakels in en boven de grond en vanuit stedenbouwkundig oogpunt (welstandseisen).

Ook is het niet voor alle locaties mogelijk om de overschrijding van de hogere waarde in zijn geheel weg te nemen. Niet alleen bepalend is welke geluidreductie tot stand kan worden gebracht, maar ook welke kwaliteit aan de weg kan worden toegevoegd (ook zaken als visuele aspecten, maatschappelijke acceptatie, innovatie, inpassing, doorstroming en verkeersveiligheid kunnen een belangrijke rol spelen).

Bepalen van de kosten van maatregelen

De kosten voor geluidreducerend asfalt zijn gebaseerd op het rapport "Beoordelingskader geluidreducerende wegdekken Amsterdam" van 21 december 2018. In dit rapport zijn de extra kosten ten opzichte van standaard wegdek bepaald van verschillende types geluidreducerend asfalt over een levenscyclus van 30 jaar. Afhankelijk van het type moet het asfalt namelijk vaker worden vervangen door de kortere levensduur. Dit zorgt voor de extra kosten.

Op 18 juni 2020 heeft de raad een motie aangenomen waarin het college wordt gevraagd te onderzoeken of plaatsing van een geluidsscherm langs de Noorderdreef/Brugmark en budgettering als project binnen het MIPA voor 2021 mogelijk is. Naar aanleiding van deze motie zijn de kosten voor het geluidsscherm langs de Noorderdreef bepaald op basis van de reële kosten zoals deze is voorzien. De kosten voor de andere schermen zijn bepaald op basis van normkosten voor geluidschermen.

Voorgestelde maatregel per locatie, effect en kostenraming

Tabel 5-1 geeft per locatie de voorgestelde maatregel, het effect in reductie van de geluidbelasting en de raming van de kosten.

Tabel 5-1: Voorgestelde maatregel per locatie, effect en kostenraming

Nr.	Locatie	Categorie geluidbelasting volgens Geluidbelastingkaart 2016 [dB]	Geluidbelasting boven hogere waarde	Maatregel	Geluidreductie maatregel	Kostenraming
AB 1	Buitenhoutsdreef	60-64	4	GRA*	2	€ 240.000
AB 3	Koppeldreef	65-69	6	GRA	2	€ 150.000
AH 1	Noorderdreef (Brugmark)	65-69	5	scherm 2 m op wal	10	€ 120.000
AH 10	Westerdreef (Oosterdreef-Bosgouw)	60-64	3	scherm op wal 1 m hoog	6	€ 520.000
AH 10	Westerdreef (Bosgouw-Kimwierde)	55-59	1	GRA	1	€ 140.000
AH 9	Voorstraat	60-64	1	GRA	2	€ 240.000
AS 1	Cinemadreef	60-64	6	gevelmaatregelen	6	€ 4.000.000
AS 10c	Veluwedreef gedeelte Filmwijk (2K9g)	60-64	1	scherm op wal 1 m hoog	4	€ 145.000
AS 11	Veluwedreef (Hagevoordreef - Randstaddreef)	60-64	3	scherm op wal 1 m hoog	3	€ 475.000
AS 14	Vrijheidsdreef (Verzetspoort - Randstaddreef)	55-59	5	scherm op wal 1 m hoog	5	€ 290.000
NP 1	Boegdreef	55-59	2	wal 2 m hoog	2	€ 45.000

* GRA = geluidreducerend asfalt

AB 1 en 3

Voor de Buitenhoutsdreef en de Koppeldreef is het niet mogelijk om de gehele overschrijding van de hogere waarde van 4 en 6 dB weg te nemen. Maatregelen in de overdracht zijn niet acceptabel vanuit stedenbouwkundig oogpunt. In 2023 staat groot onderhoud gepland zodat het dan mogelijk is om geluidreducerend asfalt doelmatig toe te passen. Hiermee wordt de geluidbelasting met 2 dB gereduceerd. Voor de Buitenhoutsdreef blijft een overschrijding van de hogere waarde van 2 dB bestaan en voor de Koppeldreef 4 dB.

AH 1

Bij de Noorderdreef kan een scherm van 2 meter op de wal de overschrijding van 5 dB wegnemen. Op de begane grond geeft dit scherm een reductie van 10 dB.

AH 10

Langs de Westerdreef kunnen schermen van 1 m hoog op de aanwezige wallen de overschrijding van de hogere waarde met 3 dB wegnemen. Deze schermen leveren op de begane grond een reductie van 6 dB op.

Langs het deel Bosgouw-Kimwierde liggen woningen aan de Langshof direct aan de Westerdreef. Een maatregel in de vorm van een geluidsscherm is niet mogelijk vanwege de aanwezige bomen. De enige mogelijkheid is het toepassen van geluidreducerend asfalt.

AH 9

De Voorstraat geeft een overschrijding van 1 dB van de hogere waarde. Geluidreducerend asfalt is hier de mogelijke maatregel.

AS 1

Langs de Cinemadreef worden de hogere waarden met 6 dB overschreden. Maatregelen in de overdracht zijn niet acceptabel vanuit stedenbouwkundig oogpunt. De enige mogelijke maatregel is het verbeteren van de geluidwering van de gevels van de woningen.

AS 6

Naar aanleiding van zienswijzen op het Ontwerp Actieplan Geluid is deze locatie opnieuw beoordeeld. Gebleken is dat geluidbelasting 1 dB boven uitgangspunt ligt waarop de huidige geluidwallen zijn ontworpen. In Actieplan 2023 wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn. Hierbij worden ook de gevolgen van de ontwikkelingen in Almere Centrum betrokken.

AS 10c

De overschrijding van de hogere waarde met 1 dB in dit deel van Filmwijk door de Veluwedreef kan worden opgelost door de aanwezige wal te verhogen met een scherm van 1 meter. Dit heeft een positief effect op de begane grond van 4 dB.

AS 11

Langs de westzijde van de Veluwedreef, gedeelte Hagevoortdreef-Randstaddreef, zijn er plekken waar de hogere waarde met 3 dB wordt overschreden. Door de aanwezige wallen te verhogen met een scherm van 1 meter kan deze overschrijding teniet worden gedaan.

AS 14

Langs de Vrijheidsdreef, tussen de 5 mei poort en de Randstaddreef, wordt de hogere waarde met 5 dB overschreden. Door de aanwezige wallen over een lengte van 400 m te verhogen met een scherm van 1 meter kan deze overschrijding teniet worden gedaan.

NP 1

Langs de Boegdreef wordt de hogere waarde in 2030 met 2 dB overschreden. Door een wal met een hoogte van 2 m ten opzichte van het wegdek en een lengte van 300 m kan de overschrijding teniet worden gedaan. In het verlengde van de Boegdreef ligt Almere Pampus. In de toekomst zal de Boegdreef worden doorgetrokken om dit gebied te ontsluiten. Een wal van 2 m hoog is dan mogelijk onvoldoende.

5.3 Prioritering op basis van de uitgangspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de locaties geïnventariseerd die voor maatregelen in aanmerking komen. Vervolgens zijn de kosten van de maatregelen bepaald. Op basis van de aangegeven uitgangspunten genoemd in paragraaf 4.6 worden de locaties geprioriteerd. In tabel 5-2 is de prioritering op basis van de plandremmel van 65 dB en op kosten per dB per gehinderde weergegeven. Daarnaast is per locatie aangegeven of deze in aanmerking komt voor uitvoering. Onder de tabel wordt het een en ander toegelicht. In paragraaf 5.4 wordt de programmering in het MIPA aangegeven.

Tabel 5-2: Prioritering op basis van plandremmel van 65 dB en op kosten per dB per gehinderde

Sortering van locaties op plandremmel ≥ 65 dB en vervolgens op kosten per gehinderde en op kosten per dB reductie per gehinderde								
Nr.	Locatie	Categorie geluid belasting volgens Geluidbelastingkaart 2016 [dB]	Geluid belasting boven hogere waarde [dB]	Maatregel	Geluid-reductie maatregel [dB]	Kosten raming	Kosten per dB per gehinderde	Komt in aanmerking voor uitvoering
MAATREGELEN BIJ CATEGORIE GELUIDBELASTING ≥ 65 dB								
AB 3	Koppeldreef	65-69	6	GRA ⁽¹⁾	2	€ 150.000	€ 462	ja
AH 1	Noorderdreef (Brugmark)	65-69	5	scherm 2 m op wal	10	€ 120.000	€ 593	ja
MAATREGELEN CATEGORIE GELUIDBELASTING < 65 dB								
AB 1	Buitenhoutsedreef	60-64	4	GRA	2	€ 240.000	€ 221	ja
AS 1	Cinemadreef	60-64	6	gevelmaatregelen	6	€ 4.000.000	€ 528	nee ⁽²⁾
AS 11	Veluwedreef (Hagevoortdreef - Randstaddreef)	60-64	3	scherm op wal 1 m hoog	3	€ 475.000	€ 535	ja ⁽³⁾
AH 10	Westerdreef (Oosterdreef-Bosgouw)	60-64	3	scherm op wal 1 m hoog	6	€ 520.000	€ 545	ja
NP 1	Boegdreef	55-59	2	wal 2 m hoog	2	€ 45.000	€ 608	ja ⁽³⁾
AS 14	Vrijheidsdreef (Verzetspoort - Randstaddreef)	55-59	5	scherm op wal 1 m hoog	5	€ 290.000	€ 1.058	ja ⁽³⁾
AH 9	Voorstraat	60-64	1	GRA	2	€ 240.000	€ 1.412	nee ⁽⁴⁾
AS 10c	Veluwedreef gedeelte Filmwijk (2K9g)	60-64	1	scherm op wal 1 m hoog	4	€ 145.000	€ 1.908	nee ⁽⁴⁾
AH 10	Westerdreef (Bosgouw-Kimwierde)	55-59	1	GRA	1	€ 140.000	€ 10.000	nee ⁽⁴⁾
⁽¹⁾ GRA = Geluidreducerend asfalt								
⁽²⁾ Binnen de planperiode van dit actieplan (2020-2022), het MIPA (2020-2025) en daarna is hiervoor geen budget beschikbaar.								
⁽³⁾ Uitvoering is voorzien na 2025								
⁽⁴⁾ De kosten voor het nemen van maatregelen voor deze locatie zijn zeer hoog en worden als niet doelmatig beoordeeld.								

Plandremmel en kosten per dB per gehinderde

Op twee locaties wordt de plandremmel en de hogere waarde overschreden. In Almere Buiten de Koppeldreef en Almere Haven de Noorderdreef (Brugmark). Deze twee locaties hebben de hoogste prioriteit.

Voor de locaties met een geluidbelasting onder de plandremmel van 65 dB zijn de kosten voor per dB reductie per gehinderde het minst voor het toepassen van geluidreducerend asfalt op de Buitenhoutsedreef. Voor de Cinemadreef, Veluwedreef (Hagevoortdreef-Randstaddreef) en Westerdreef (Oosterdreef-Bosgouw) liggen deze kosten dicht bij elkaar. Dan volgen de Boegdreef en de Vrijheidsdreef. Tenslotte zijn de kosten voor de onderste drie locaties tenslotte zeer hoog ten opzichte van de reductie per gehinderde.

Maatregel financieel doelmatig

De kosten voor het nemen van maatregelen voor de locaties Voorstraat, Veluwedreef gedeelte Filmwijk en Westerdreef (Bosgouw-Kimwierde) zijn zeer hoog in verhouding tot de overschrijding van de hogere waarde. Het nemen van maatregelen voor deze locaties wordt als niet doelmatig beoordeeld.

Werk met werk maken

Voor de Koppeldreef en de Buitenhoutsedreef staat in 2023 staat groot onderhoud gepland. Het is dan mogelijk is om geluidreducerend asfalt doelmatig toe te passen. Hiermee wordt beschikbaar budget zo effectief mogelijk ingezet.

Ervaren geluidhinder

De kosten voor de Veluwedreef (Hagevoortdreef – Randstaddreef) en de Westerdreef (Oosterdreef – Bosgouw) liggen dicht bij elkaar. In tegenstelling tot de Veluwedreef liggen de achtertuinen langs de Westerdreef voornamelijk aan de kant van de dreef. Hoge geluidbelastingen in achtertuinen worden als extra hinderlijk ervaren. Het scherm langs de Westerdreef heeft juist in achtertuinen een groot effect, namelijk tot 6 dB. In de prioritering gaat de voorkeur uit om eerst de Westerdreef te programmeren.

Middelen beschikbaar

Voor het nemen van gevelmaatregelen langs de Cinemadreef liggen de geschatte kosten op € 4 miljoen. Binnen de planperiode van dit actieplan (2020-2022), het MIPA (2020-2025) en daarna is hiervoor geen budget beschikbaar.

5.4 Programmering maatregelen in het MIPA

De analyse resulteert in 7 locaties waar maatregelen voorgesteld worden. De kosten hiervan zijn bepaald. Vier van deze maatregelen zijn opgenomen in het MIPA 2021-2025, waarvan een geluidscherm bij de Brugmark in 2021 als eerste aan bod komt. De overige 3 maatregelen kunnen vanwege andere prioriteiten in het MIPA pas na 2025 gerealiseerd worden. Het MIPA 2021-2025 zal begin december 2020 in procedure komen.

De programmering ziet er nu als volgt uit:

Tabel 5-3: Programmering in MIPA

Locatie	Jaar van realisatie	Soort maatregel
AH 1	2021	Geluidscherm Noorderdreef (Brugmark)
AB 3	2023	Geluidreducerend asfalt Koppeldreef
AB 1	2023	Geluidreducerend asfalt Buitenhoutsdreef
AH 10	2025	Geluidscherm Westerdreef
Programmering na 2025, nader te bepalen		
AS 14		Schermb Vrijheidsdreef (Verzetspoort - Randstaddreef)
AS 11		Schermb Veluwedreef (Hagevoordreef - Randstaddreef)
NP 1		Wal Boegdreef

In bijlage C zijn afbeeldingen van de locaties en voorgestelde maatregelen weergegeven.

6 Ingebrachte zienswijzen en vervolg

6.1 Inleiding

Bij het opstellen van het actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Conform deze procedure heeft het ontwerp van dit actieplan vanaf 16 december 2020 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Eenieder (dus niet alleen direct belanghebbenden) heeft in deze periode de gelegenheid gehad om zienswijzen op het ontwerpactieplan in te dienen. Gedurende de Inzage periode is in overeenstemming met artikel 11.14 van de Wet milieubeheer ook de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om wensen en zienswijzen ten aanzien van het actieplan kenbaar te maken.

De volgende paragrafen bevatten een overzicht van de ingediende zienswijzen en de manier waarop hiermee in het actieplan is omgegaan

Het vaststellen van het actieplan is geen voor beroep vatbaar besluit. Het actieplan bevat alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op een direct rechtsgevolg.

6.2 Ingebrachte zienswijzen tijdens de inzageperiode

Er zijn twaalf zienswijzen ingebracht waarvan zeven zienswijzen dezelfde strekking hebben. Deze zienswijzen worden in bijlage F beantwoord in de Nota beantwoording zienswijzen opgesteld. De zienswijzen hebben tot aanpassing van het ontwerp actieplan geleid:

Paragraaf 5.1:

In deze paragraaf is tekst toegevoegd wat betreft het streven om in de nieuwe busconcessie in 2028 alle voertuigen volledig elektrisch te laten zijn.

Paragraaf 4.6:

Bij punt 5 is het woord “ervaren” toegevoegd.

Bijlage 3:

De Randstaddreef wordt opgenomen in het paars gekleurd deel: Categorie geluidbelasting < 65 dB”. In het in 2023 op te stellen volgende Actieplan Geluid wordt beoordeeld welke maatregelen doelmatig zijn en welke prioriteit deze locatie heeft ten opzichte van andere locaties

6.3 Wensen en zienswijzen van de gemeenteraad

Op 14 oktober 2021 is het ontwerp besproken op de Politieke Markt. Hierbij is door de portefeuillehouder toegezegd om in het definitieve Actieplan aandacht te schenken aan overmatige overlast door onder andere motoren en auto's met illegale uitlaatsystemen. In het actieplan is in paragraaf 1.7 en in paragraaf 4.4 ingegaan op deze vorm van overlast.

Ook is gevraagd om contact te zoeken met de gemeente Amsterdam voor eventuele deelname van de gemeente Almere aan een proef met geluidsflitsers. Hierover is de raad per raadsbrief geïnformeerd.

6.4 Van Actieplan naar uitvoering

In het Actieplan Geluid zijn locaties opgenomen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel maar ook van locaties onder de plandrempel waar het treffen van maatregelen doelmatig is. Het MIPA met het pakket van maatregelen voor 2021 en 2022 is inmiddels door de raad vastgesteld. Hierin is concreet tot uitvoering van de maatregel geluidscherm Noorderdreef/Brugmark besloten. De jaren 2023-2025 en daarna zijn een voorlopige doorkijk die nog kan wijzigen.

De volgorde in het nemen van maatregelen locaties is bepaald door de prioriteit van een locatie. In de planning binnen het MIPA kan een andere volgorde worden aangehouden, onder andere afhankelijk van de budgettaire ruimte. Ook een aanpassing van de programmering van Beheer en Onderhoud van het wegennet kan leiden tot een herprioritering. Mogelijkheden om werk met werk te maken kunnen daardoor namelijk naar voren komen of juist vervallen.

Bijlage A

Resultaten inventarisatie geluidhinderlocaties met een geluidbelasting groter dan 55 dB langs gemeente-lijke hoofdwegen

Code	Naam
Almere Buiten	
AB 1	Buitenhoutsedreef
AB 2	Evenaar (Koppeldreef-Spectrumdreef)
AB 3	Koppeldreef
AB 4	Polderdreef (Molenbuurt, 3C9)
AB 5	Polderdreef (Bowmeesterbuurt; 3D1)
AB 6	Polderdreef (Landgoederenbuurt; 3E)
AB 7	Spectrumdreef (Lage Vaart-Pastelweg, westzijde)
AB 8	Weg vh beeldverhaal (verlengde Evenaar)
AB 9	Bosranddreef
Almere Haven	
AH 1	Noorderdreef (Brugmark)
AH 10	Westerdreef (Oosterdreef-Bosgouw) (7)
AH 10	Westerdreef (Bosgouw-Kimwierde)
AH 2	Noorderdreef (Muidergouw/Lindengouw)
AH 3	Oosterdreef (Achterwerf)
AH 4	Oosterdreef (Ambachtsmark)
AH 5	Oosterdreef (Groenhof)
AH 6	Oosterdreef (Rozenwerf, rotonde Rozenwerf-Tuinderswerf)
AH 7	Oosterdreef (Rozenwerf, Voorstraat-Rozenwerf)
AH 8	Oosterdreef (Achterwerf, Jaagmeent, Rietmeent)
AH 9	Voorstraat
AP 1	Europalaan
Almere Stad	
AS 1	Cinemadreef
AS 10a	Veluwedreef gedeelte Danswijk: 1e lijn
AS 10b	Veluwedreef gedeelte Danswijk: 2e lijn
AS 10c	Veluwedreef gedeelte Filmwijk (2K9g)
AS 11	Veluwedreef (Hagevoordreef - Randstaddreef)
AS 12	Vrijheidsdreef (Tussenring - Hoge Vaart)
AS 13	Vrijheidsdreef (Hoge Vaart - Verzetspoort)
AS 14	Vrijheidsdreef (Verzetspoort - Randstaddreef)
AS 2	Hagevoordreef (Veluwedreef - Hoge Vaart)
AS 2a	Hagevoordreef (Hoge Vaart - Tussenring) gebied 2L2l (bdeijfswoningen Andy Warholstraat) gebied 2L1j (Hoge Vaart - Picassoweg)
AS 3	Havendreef
AS 4	Hollandsedreef
AS 4	Hollandsedreef, voegovergang J. Greshoffbrug
AS 5	Muziekdreef (2G6) (Weidekruidpoort-Sjalotpoort)
AS 6	Randstaddreef (2C)
AS 7	Stedendreef
AS 8	Spoordreef (gedeelte in centrum)
AS 9	Spoordreef/Waddendreef (2Z)
Almere Poort	
AP 1	Europalaan
Noorderplassen	
NP 1	Boegdreef

Almere Buiten

AB 1: Buitenhoutsedreef



AB 2: Evenaar deel 1



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AB 2: Evenaar deel 2



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

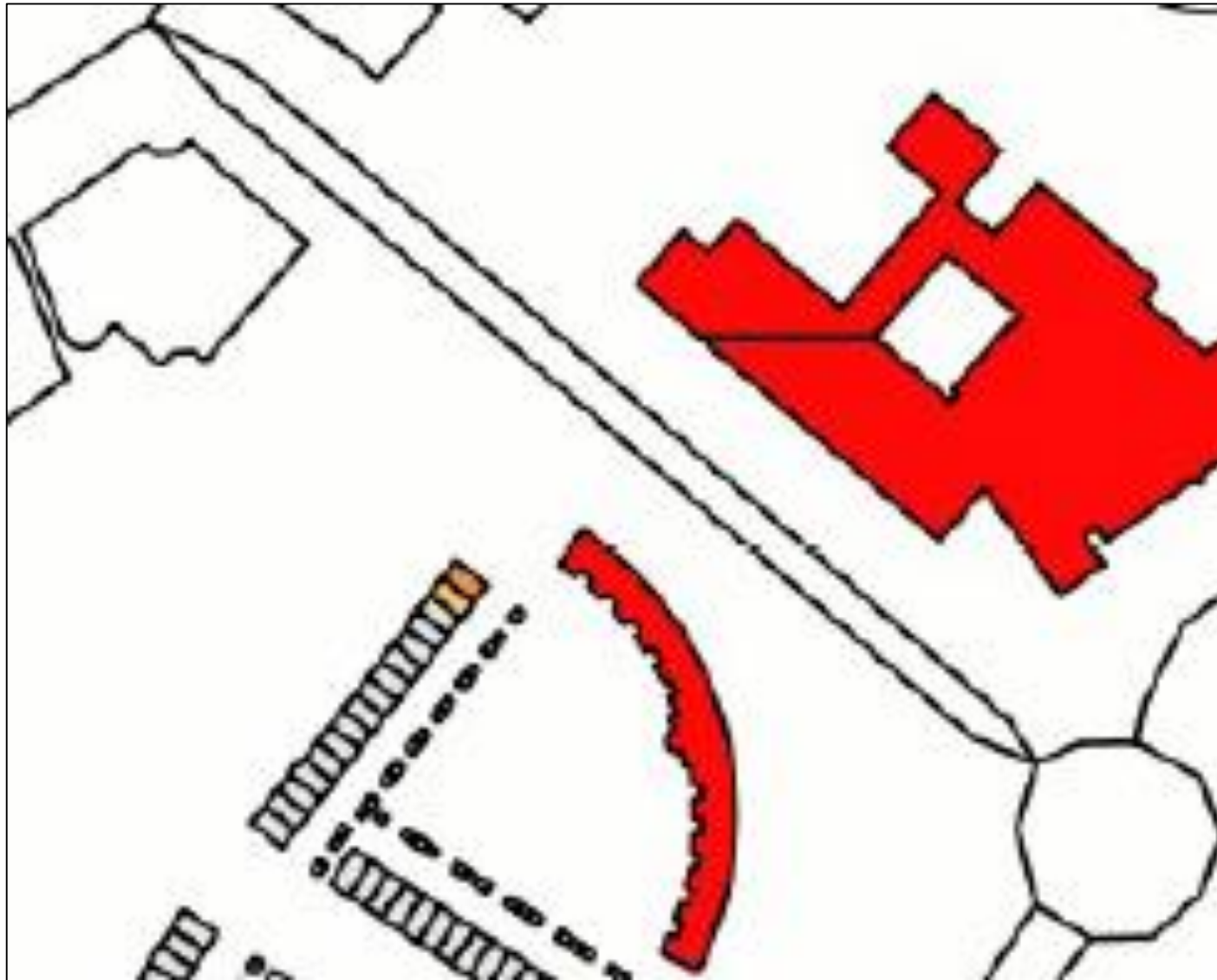
70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige
panden

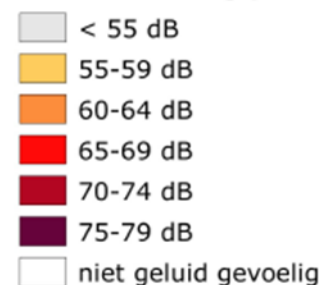
AB 3: Koppeldreef



Opmerking:
In de geluidbelastingskaart 2016 was ten onrechte voor een deel van de Koppeldreef als wegdek klinkers ingevoerd. Hierdoor is de geluidbelasting 3 dB te hoog berekend. De geluidbelasting langs de Koppeldreef ligt in de klasse 60-64 dB.

Legenda

Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AB 4 en 5: Polderdreef deel 1



Bouwmeesterbuurt en Molenbuurt

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

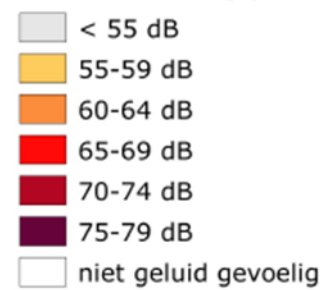
AB 6: Polderdreef deel 2

Landgoederenbuurt



Legenda

Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AB 7: Spectrumdreef



Eilandenbuurt en Regenboogbuurt

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AB 8: Weg van het Beeldverhaal



Stripheldenbuurt

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

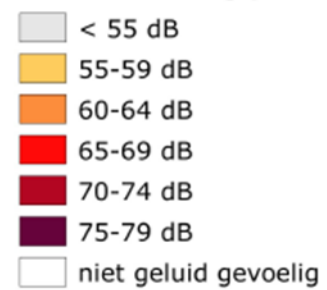
AB 9: Bosranddreef



Seizoenenbuurt en
Oostvaardersbuurt

Legenda

Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige
panden

Almere Haven

AH 1 en 2: Noorderdreef



Muidergouw / Lindengouw



Brugmark

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

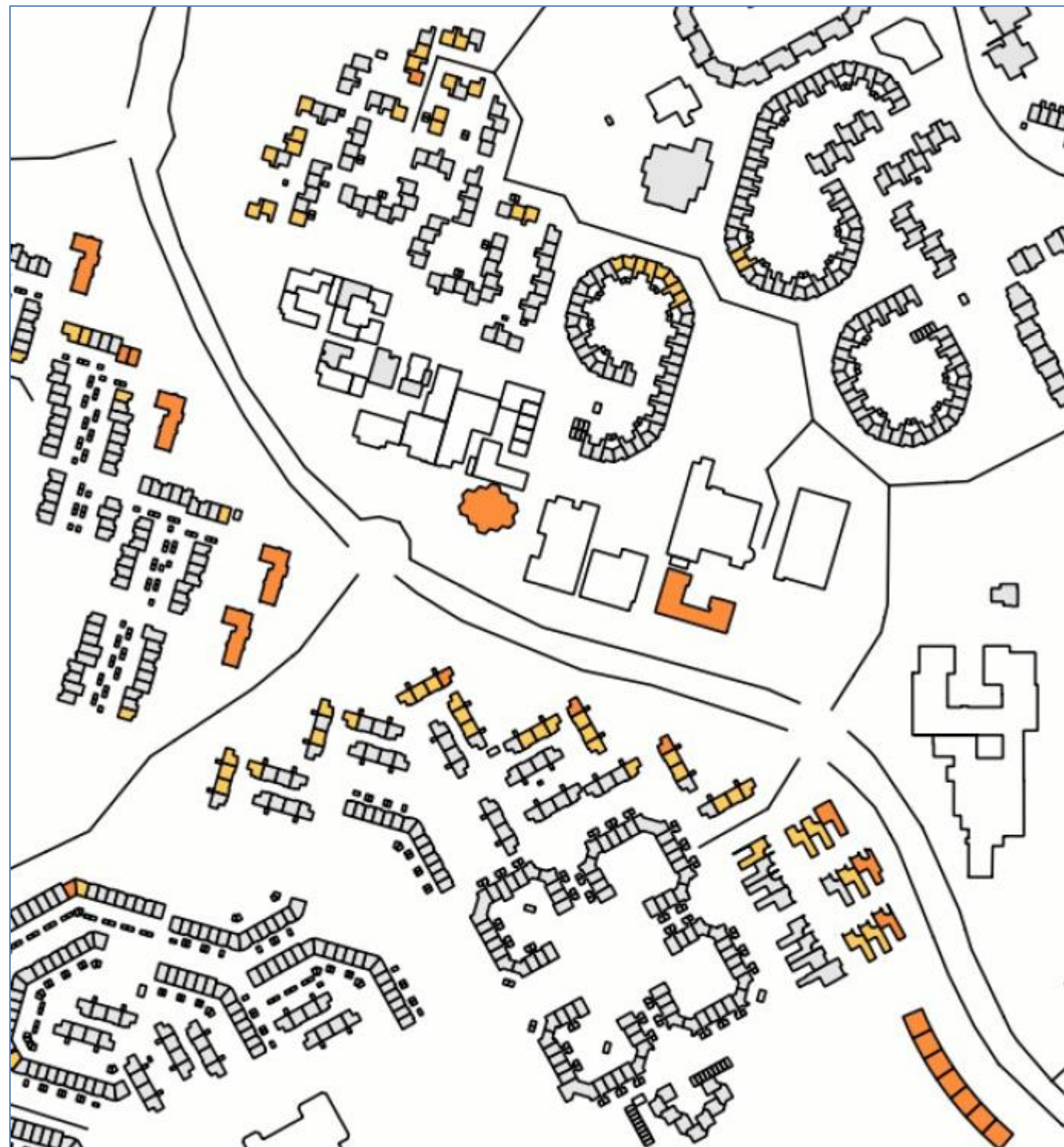
70-74 dB

75-79 dB

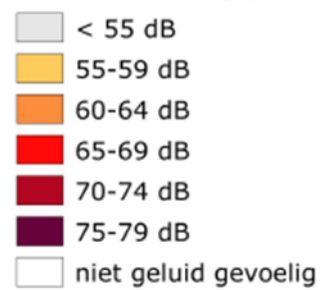
niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AH 4, 5 en 6: Oosterdreef deel 1



Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

Ambachtsmark, Groenhof
en Rozenwerf

AH 8: Oosterdreef deel 2



Achterwerf, Jaagmeent en Rietmeent

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

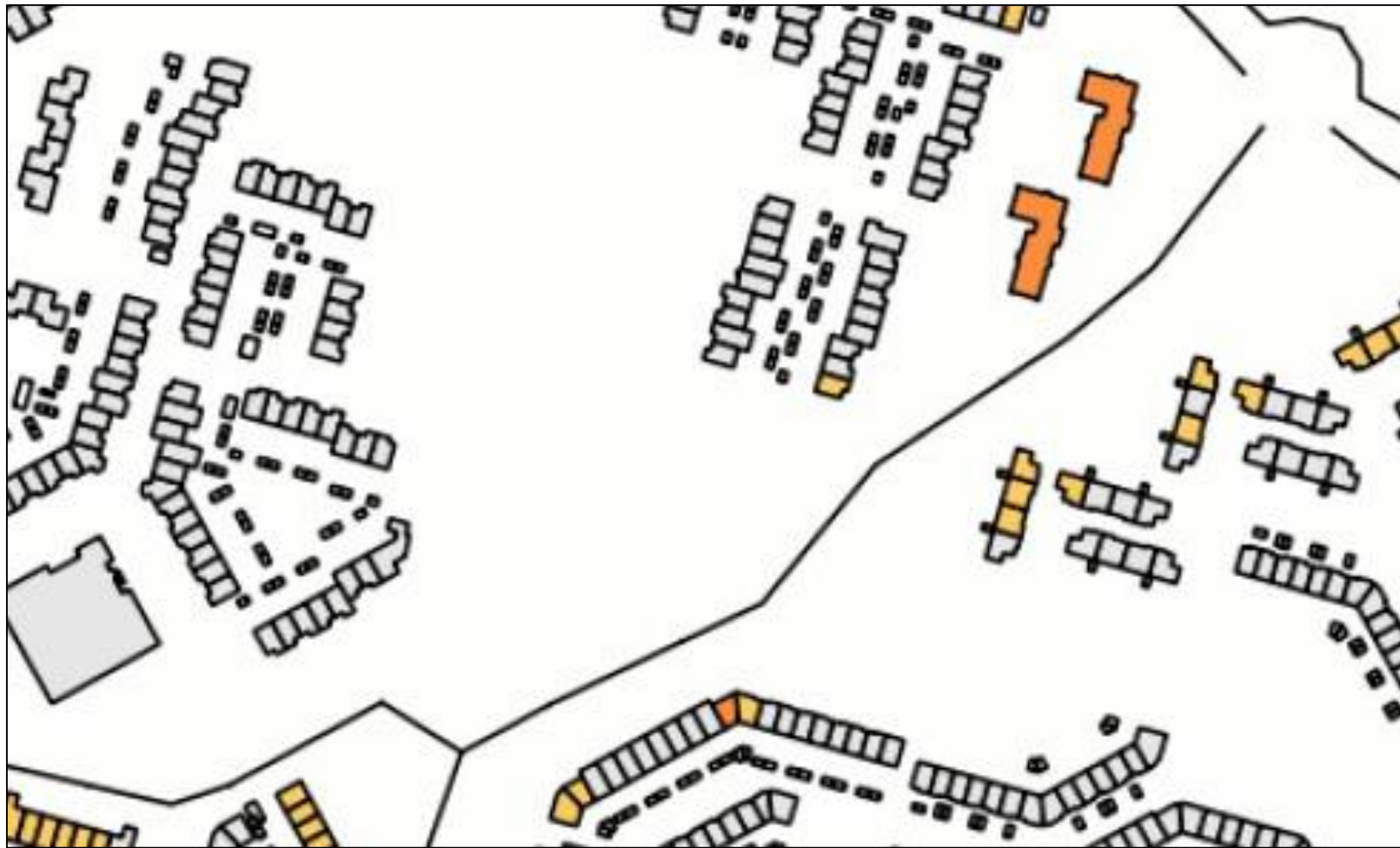
70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

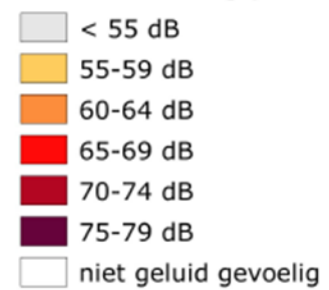
Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige
panden

AH 9: Voorstraat



Legenda

Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AH 10: Westerdreef deel 1



Groenhof, Kromgouw, Nijvergouw

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AH 10: Westerdreef deel 2



Keiwierde, Oldewierde, Langshof

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

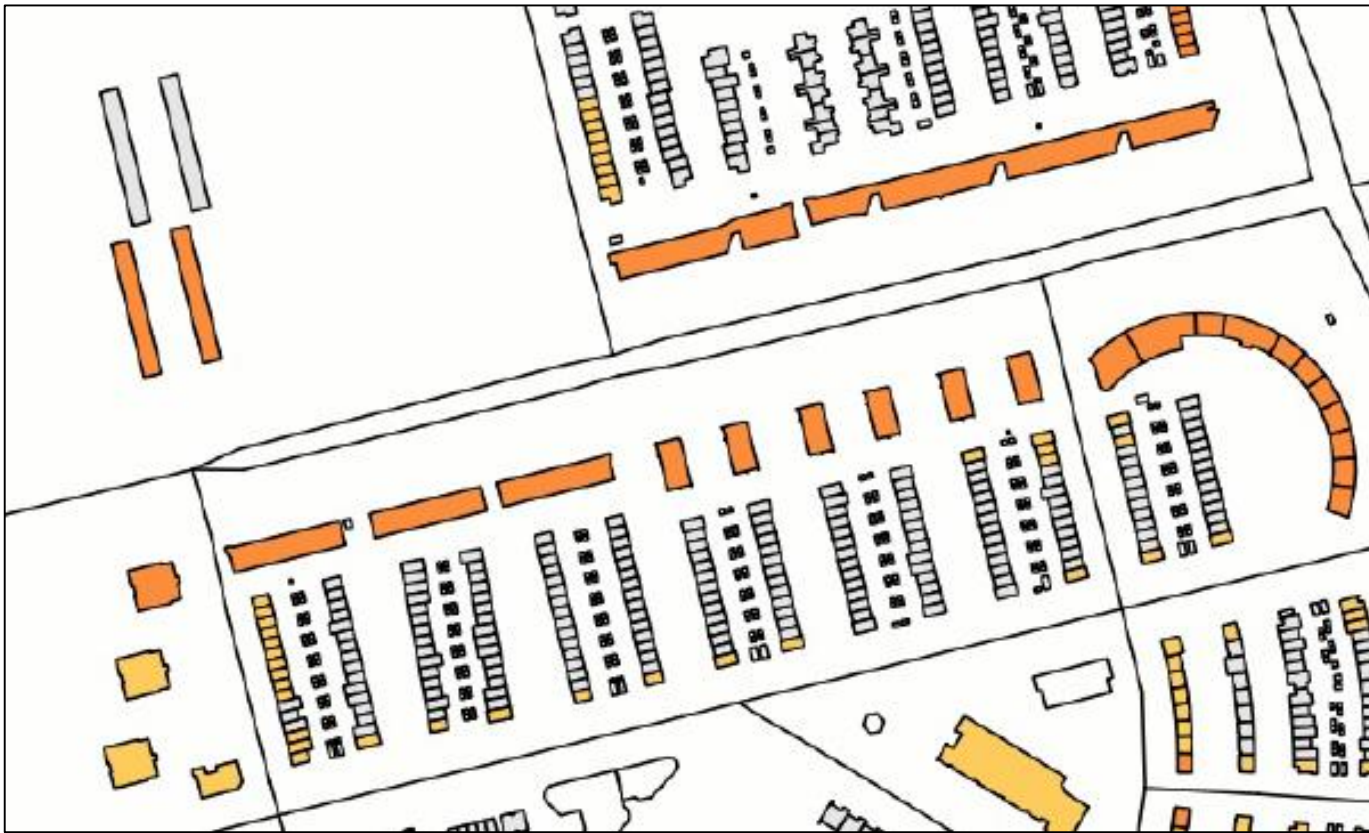
75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

Almere Stad

AS 1. Cinemadreef



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 2. Hagevoortdreef deel 1



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 2. Hagevoortdreef deel 2



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 3. Havendreef (Stad)



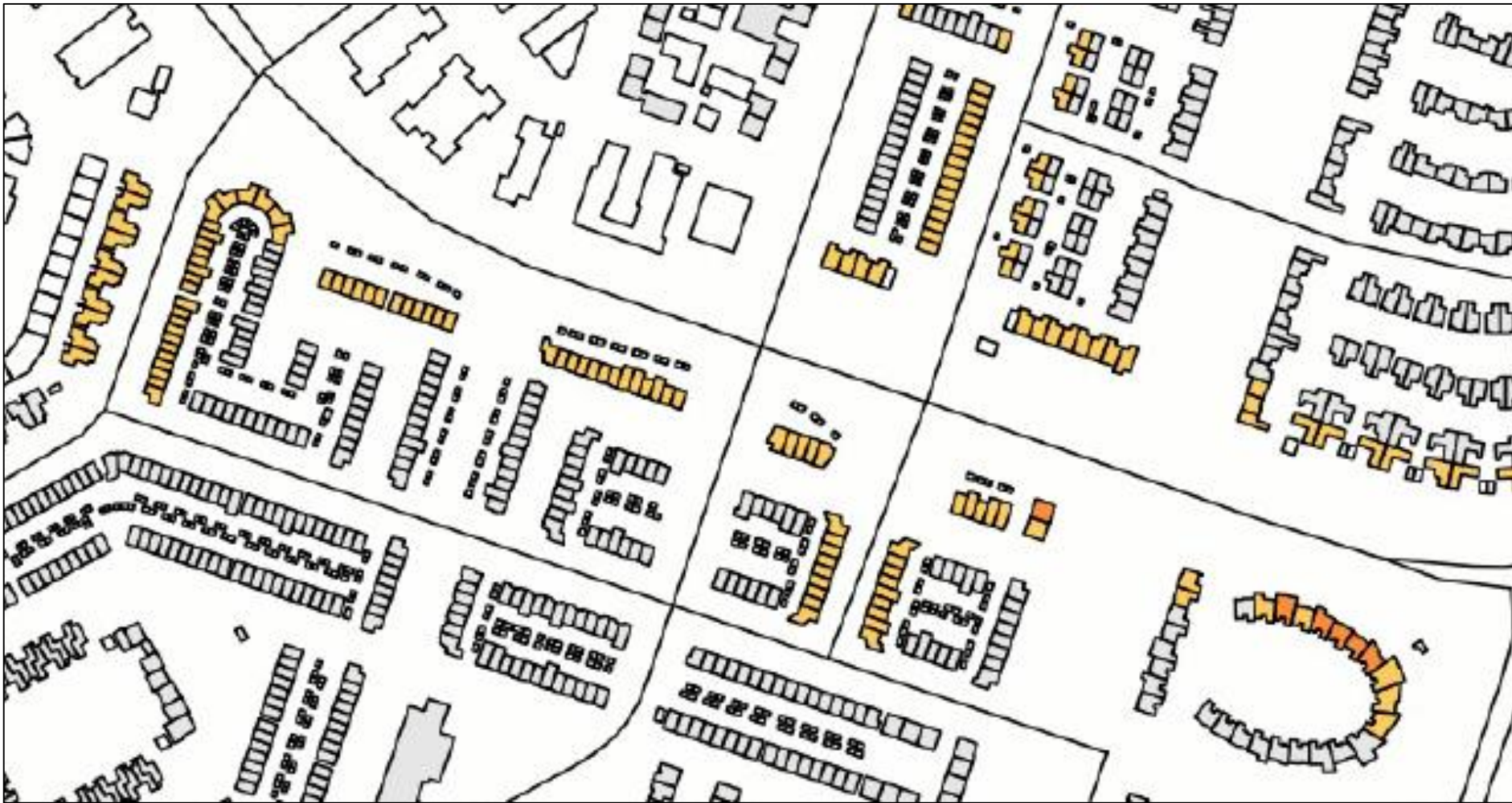
Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 4. Hollandsedreef deel 1



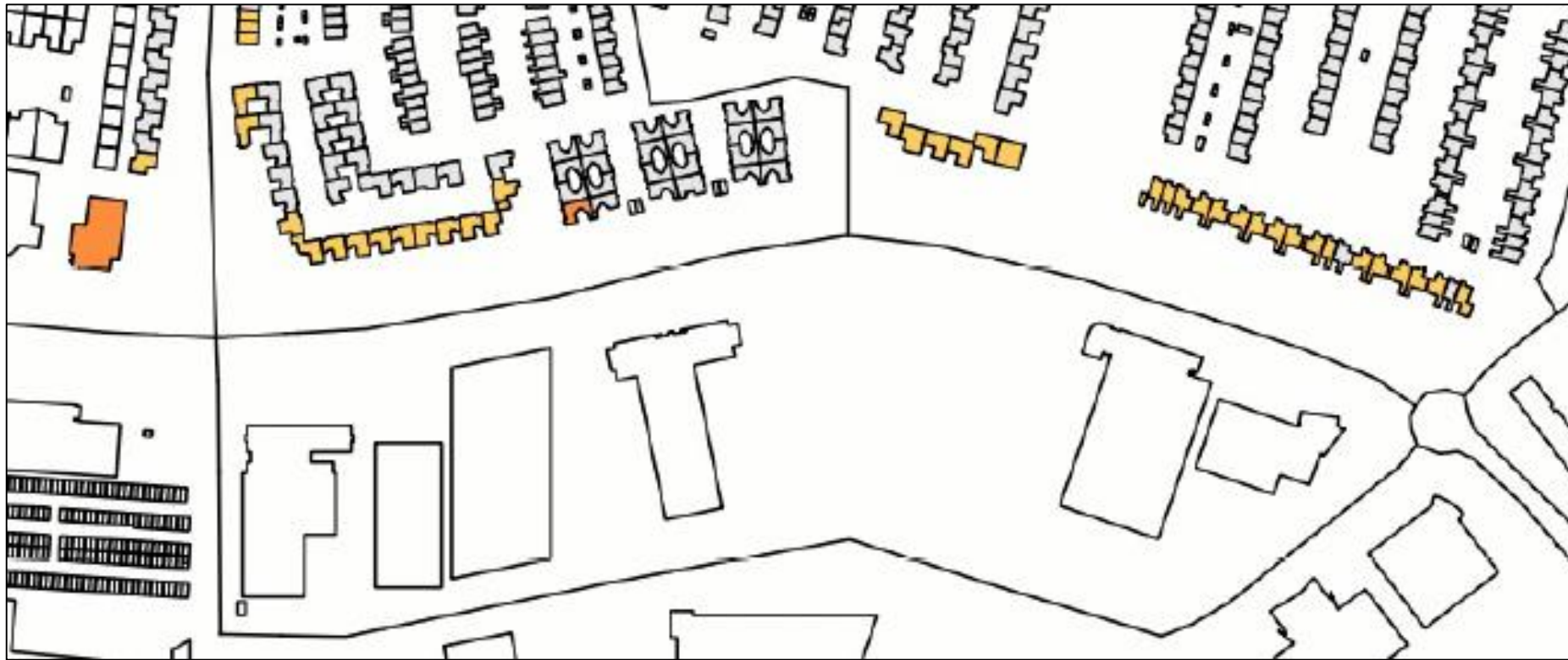
Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

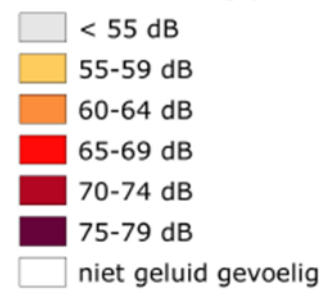
AS 4. Hollandsedreef deel 2



Hogere waarden

Legenda

Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 5. Muziekdreef



Hogere waarden

Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 6. Randstaddreef



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 7. Stedendreef



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 8. Spoordreef (gedeelte in centrum)



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 9. Spoordreef/Waddendreef



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige
panden

AS 10. Veluwedreef (A6-Hagenvoortdreef)



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 11. Veluwedreef deel 2 (Hagenvoortdreef - Randstaddreef)



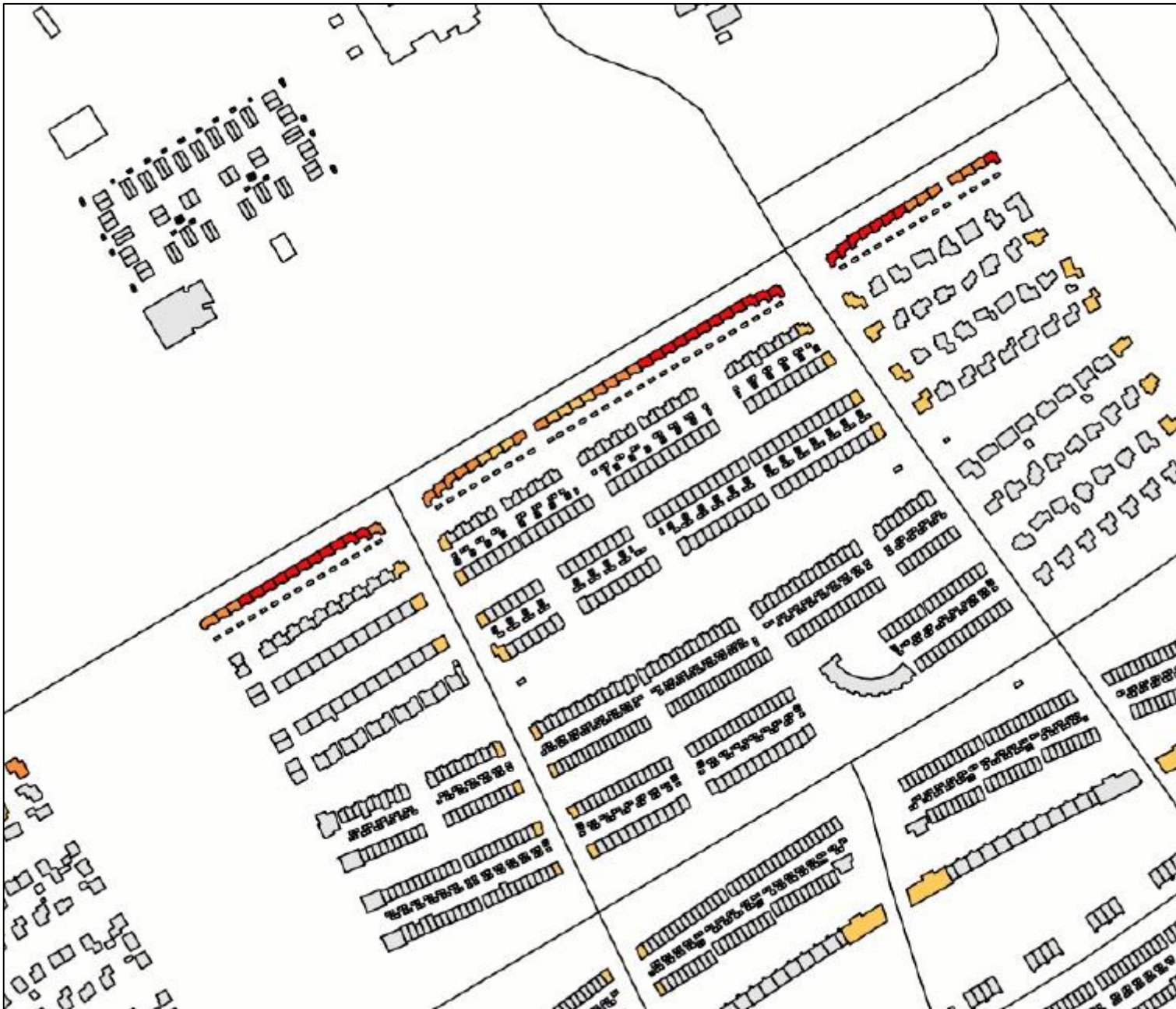
Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 12. Vrijheidsdreef Tussenring – Hoge Vaart)



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

- < 55 dB
- 55-59 dB
- 60-64 dB
- 65-69 dB
- 70-74 dB
- 75-79 dB
- niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 13. Vrijheidsdreef (Hoge Vaart – brug Verzetspoort)



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

< 55 dB

55-59 dB

60-64 dB

65-69 dB

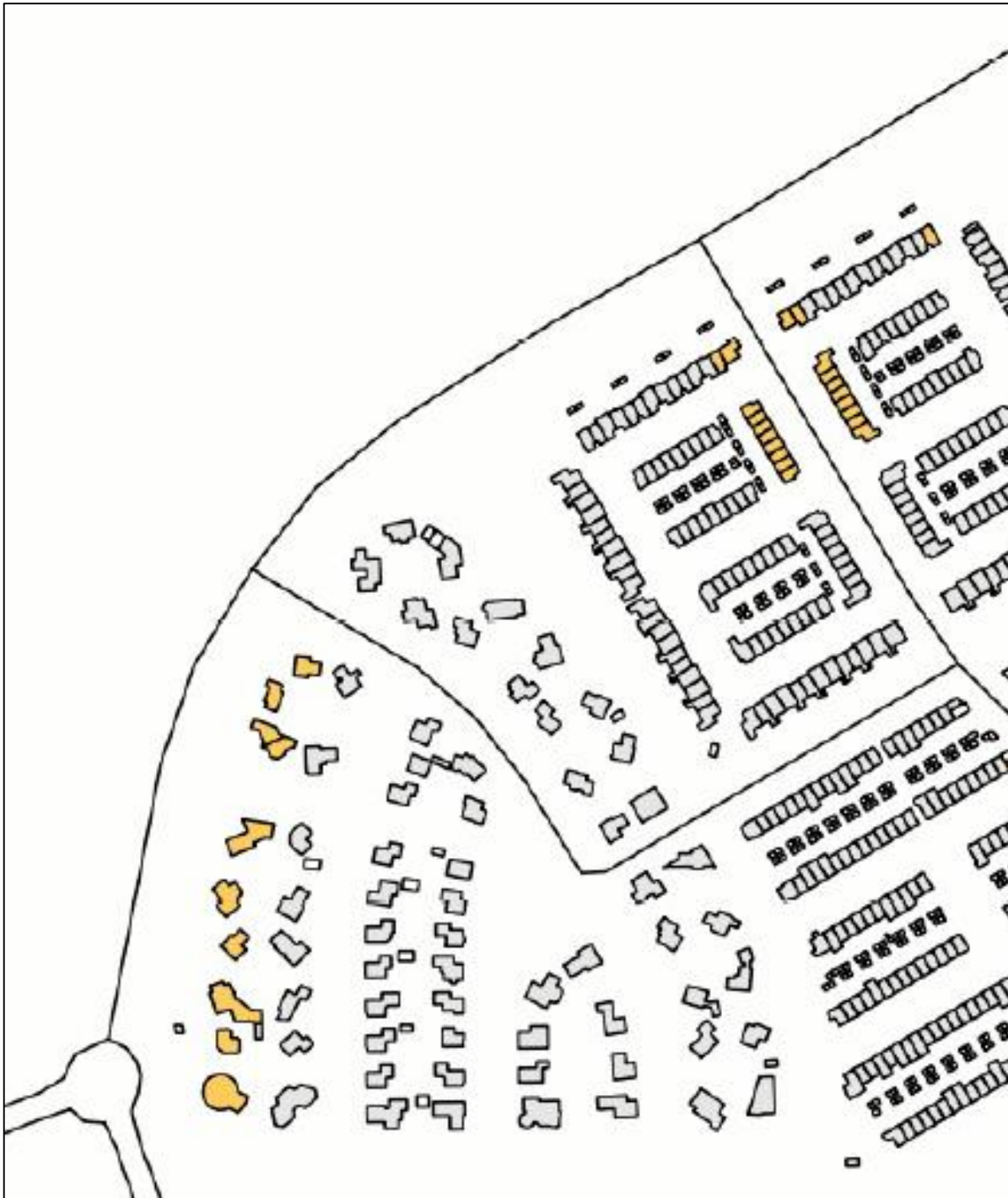
70-74 dB

75-79 dB

niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

AS 14. Vrijheidsdreef (Brug Verzetspoort –Randstaddreef)



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

 < 55 dB

 55-59 dB

 60-64 dB

 65-69 dB

 70-74 dB

 75-79 dB

 niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige
panden

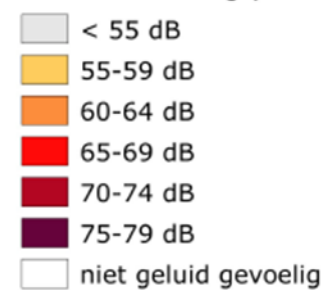
Almere Poort

AP 1: Europalaan



Legenda

Geluidbelasting panden Lden



Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

Noorderplassen West

NP 1. Boegdreef



Legenda

Geluidbelasting panden Lden

 < 55 dB

 55-59 dB

 60-64 dB

 65-69 dB

 70-74 dB

 75-79 dB

 niet geluid gevoelig

Geluidbelasting Lden op de geluidgevoelige panden

Bijlage B: locaties geluidsbelasting groter dan 55 dB in 2016, geluidsbelasting in 2030, vastgestelde hogere waarden en overschrijding hogere waarde in 2030

Geluidhinderlocaties > 55 dB op gemeentelijke hoofdwegen

Nr.	Locatie	Categorie geluid belasting volgens Geluidbelastingskaart 2016 (1) [dB]	Geluid belasting volgens model in 2030 (2) [dB]	Eerder vastgestelde hogere waarde (excl. 5 dB aftrek) [dB]	Is een geluid maatregel aanwezig?	Geluid belasting boven hogere waarde (kolom B-C)
		A	B	C	D	E
CATEGORIE GELUIDBELASTING ≥ 65 dB						
AH 1	Noorderdreef (Brugmark)	65-69	65	58-60	wal 1 m	5
AB 3	Koppeldreef	65-69	64	58		6
CATEGORIE GELUIDBELASTING < 65 dB						
AB 1	Buithoutsedreef	60-64	62	58	deel GRA	4
AH 10	Westerdreef (Oosterdreef-Bosgouw)	60-64	61	55/58	wallen 1,5 m	3
AH 10	Westerdreef (Bosgouw-Kimwierde)	55-59	59	58		1
AH 9	Voorstraat	60-64	59	58		1
AS 1	Cinemadreef	60-64	64	58		6
AS 6	Randstaddreef (2C)	60-64	59	58	wal	1
AS 10c	Veluwedreef gedeelte Filmwijk (2K9g)	60-64	59	58	wal	1
AS 11	Veluwedreef (Hagevoortdreef - Randstaddreef)	60-64	61	58	wal	3
AS 14	Vrijheidsdreef (Verzetspoort - Randstaddreef)	55-59	58	53	wal	5
NP 1	Boegdreef	55-59	55	53		2

WEGVAKKEN WAAR RECENT MAATREGELEN ZIJN GENOMEN

AS 3	Havendreef	60-64	58	58	GRA	0
AS 7	Stedendreef	60-64	61	61	wal+scherm	0
AH 4	Oosterdreef (Ambachtsmark)	55-59	58	58	GRA	0
AH 5	Oosterdreef (Groenhof)	60-64	62	62	GRA	0
AH 6	Oosterdreef (Rozenwerf, rotonde Rozenwerf-Tuinderswerf)	60-64	58	58	GRA	0
AH 7	Oosterdreef (Rozenwerf, Voorstraat-Rozenwerf)	60-64	58	58	GRA	0

WEGVAKKEN WAAR RECENT GROOT ONDERHOUD IS UITGEVOERD

AB 4	Polderdreef (Molenbuurt, 3C9)	60-64	60	58		2
AB 5	Polderdreef (Bowmeesterbuurt, 3D1)	55-59	58	57		1
AB 6	Polderdreef (Landgoederenbuurt, 3E)	60-64	58	58		0
AB 7	Spectrumdreef (Lage Vaart-Pastelweg, westzijde)	60-64	60	58		2
AH 3	Oosterdreef (Achterwerf)	55-59	56	58		0
AS 4	Hollandsedreef	60-64	59	58	wal	1

WEGVAKKEN WAAR HOGERE WAARDE NIET WORDT OVERSCHREDEN EN GEEN MAATREGELEN NODIG ZIJN

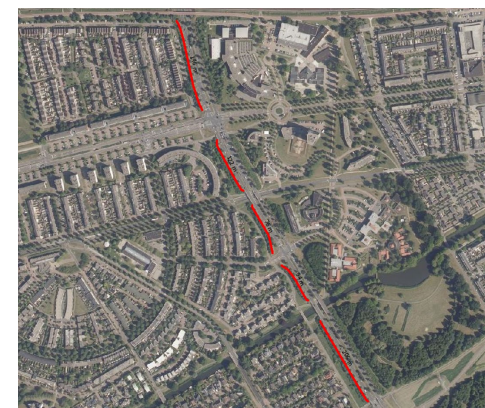
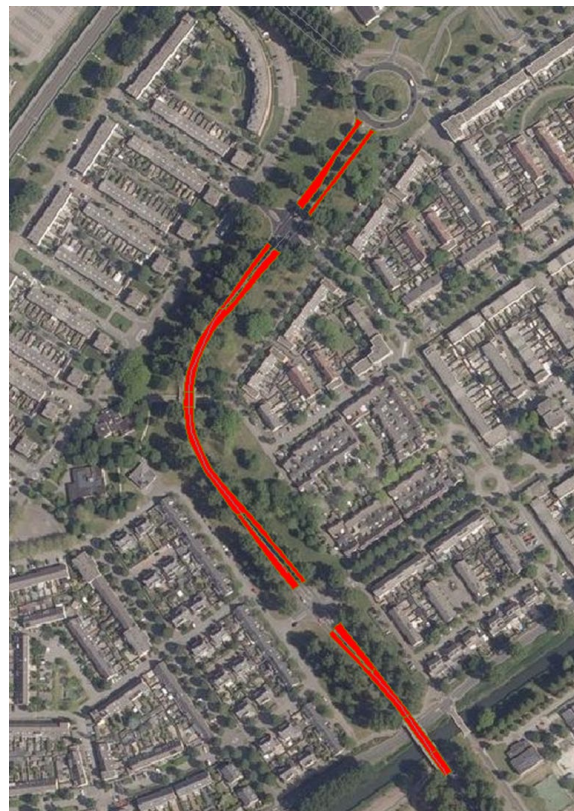
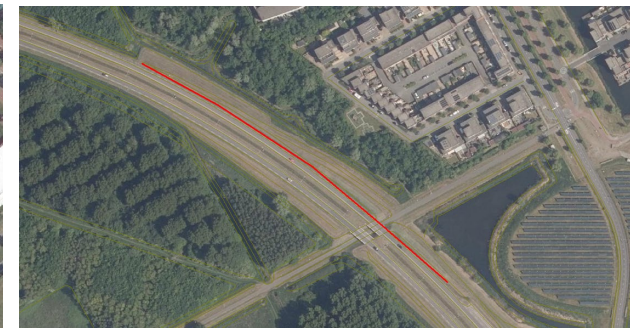
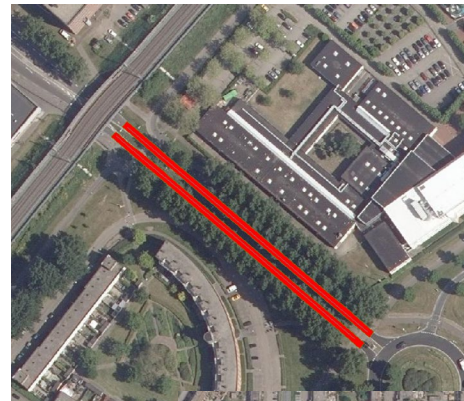
AB 2	Evenaar (Koppeldreef-Spectrumdreef)	60-64	58	58		0
AB 8	Weg vh beeldverhaal (verlengde Evenaar)	55-59	57	58		0
AB 9	Bosranddreef	55-59	55	55		0
AH 2	Noorderdreef (Muidergouw/Lindengouw)	55-59	56	58		0
AH 8	Oosterdreef (Achterwerf, Jaagmeent, Rietmeent)	55-59	58	58		0
AP 1	Europalaan	60-64	60	63		0
AS 10a	Veluwedreef gedeelte Danswijk: 1e lijn	55-59	53	53	wal	0
AS 10b	Veluwedreef gedeelte Danswijk: 2e lijn	55-59	57	57	wal	0
AS 12	Vrijheidsdreef (Tussenring - Hoge Vaart)	65 - 69	n.v.t.	n.v.t.	dove gevel	0
AS 13	Vrijheidsdreef (Hoge Vaart - Verzetspoort)	60-64	53	53	wal	0
AS 2	Hagevoortdreef (Veluwedreef - Hoge Vaart)	60-64	58	58	wal+scherm	0
AS 2a	Hagevoortdreef (Hoge Vaart - Tussenring)	60-64			dove gevels;	
	gebied 2L2l (bdeurijfswoningen Andy Warholstraat)		55	55	Whiswall	0
	gebied 2L1j (Hoge Vaart - Picassoweg)		58	58		0
AS 5	Muziekdreef (2G6) (Weidekruidpoort-Sjalotpoort)	55-59	58	60		0
AS 8	Spoordreef (gedeelte in centrum)	65-69	66	67		0
AS 9	Spoordreef/Waddendreef (2Z)	60-64	57	63		0

Locaties met specifieke klachten

AS 4	Hollandsedreef, voegovergang J. Greshoffbrug	60-64				
------	--	-------	--	--	--	--

- (1) Indeling in categorie op basis van de gecumuleerde geluidbelasting volgens geluidbelastingskaart 2016
- (2) Berekende geluidbelasting voor het specifieke wegvak op basis van verkeersprognose 2030. Hiermee kan worden getoetst of de eventueel eerder vastgestelde hogere waarde wordt overschreden

Bijlage C: overzicht van locaties en voorgestelde maatregelen



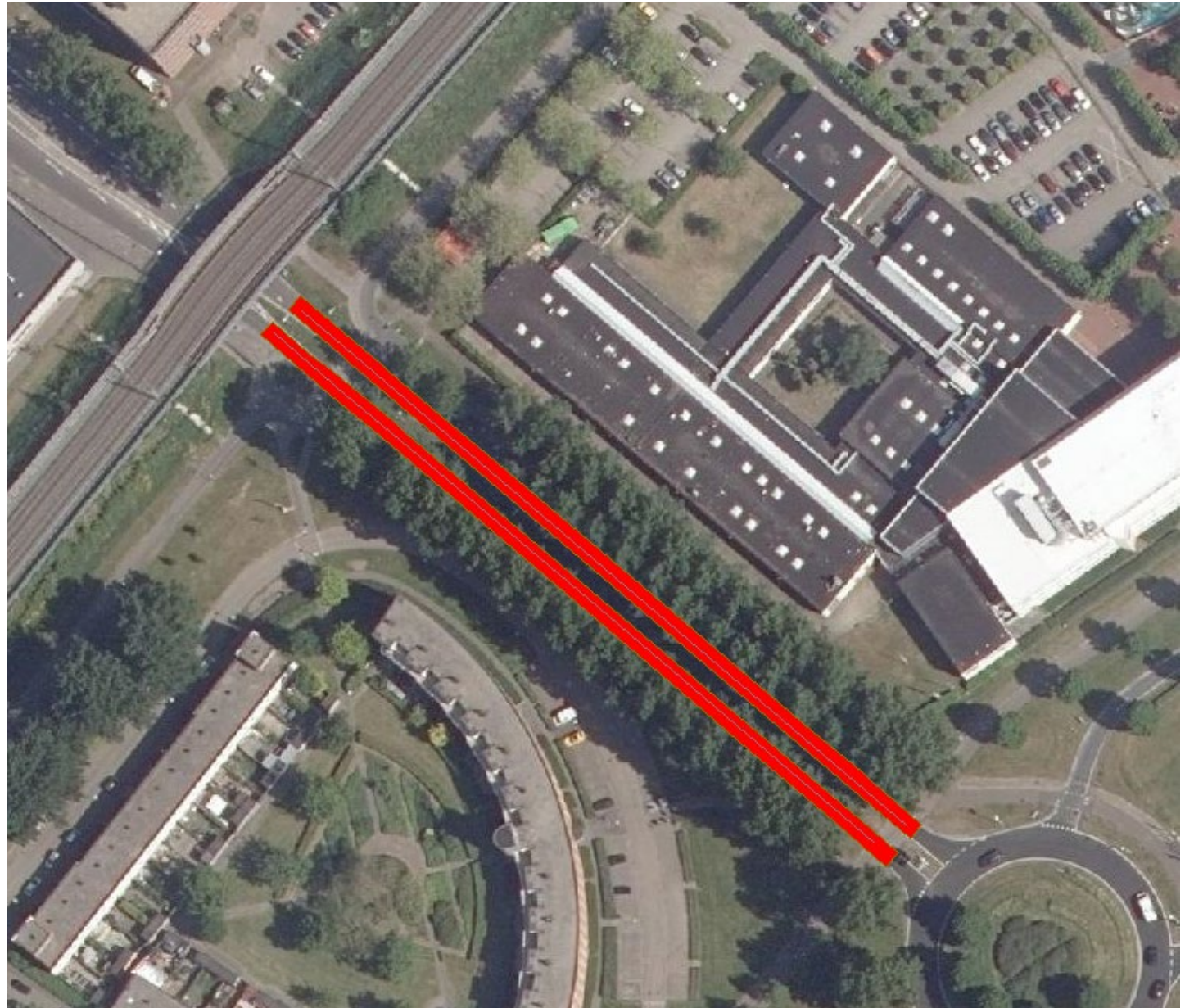
AH 1: Noorderdreef/Brugmark

Maatregel: geluidscherm met een hoogte van 2 m op de wal, lengte ca. 190 m



AB 3: Koppeldreef

Maatregel: geluidreducerend asfalt (type SMA-NL8 G+ of vergelijkbaar) over een lengte van 165 m met een oppervlakte van 1.155 m²



AB 1: Buitenhoutsedreef

Maatregel: geluidreducerend asfalt (type SMA-NL8 G+ of vergelijkbaar), m.u.v. kruisingsvlakken en rotondes vanwege wringend verkeer. Oppervlakte: 3.521 m²



AH 10: Westerdreef

Gedeelte Oosterdreef – Bosgouw

Maatregel:

Schermban van 1 m hoogte op bestaande walletjes
over een totale lengte van 773 m



AS 11. Veluwedreef deel 2 (Hagevoortdreef - Randstaddreef)

Maatregel:

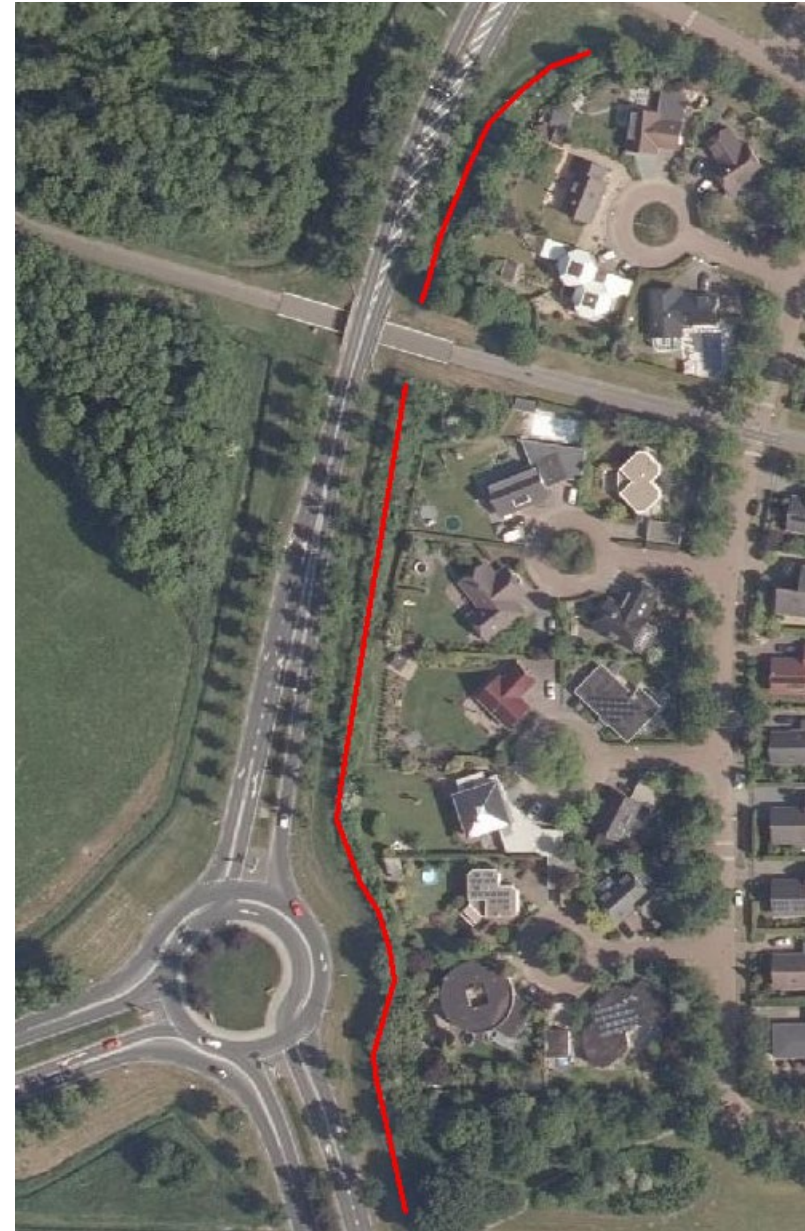
scherm van 1 m op bestaande wal over een lengte van 644 m



AS 14. Vrijheidsdreef (Brug Verzetspoort –Randstaddreef)

Maatregel:

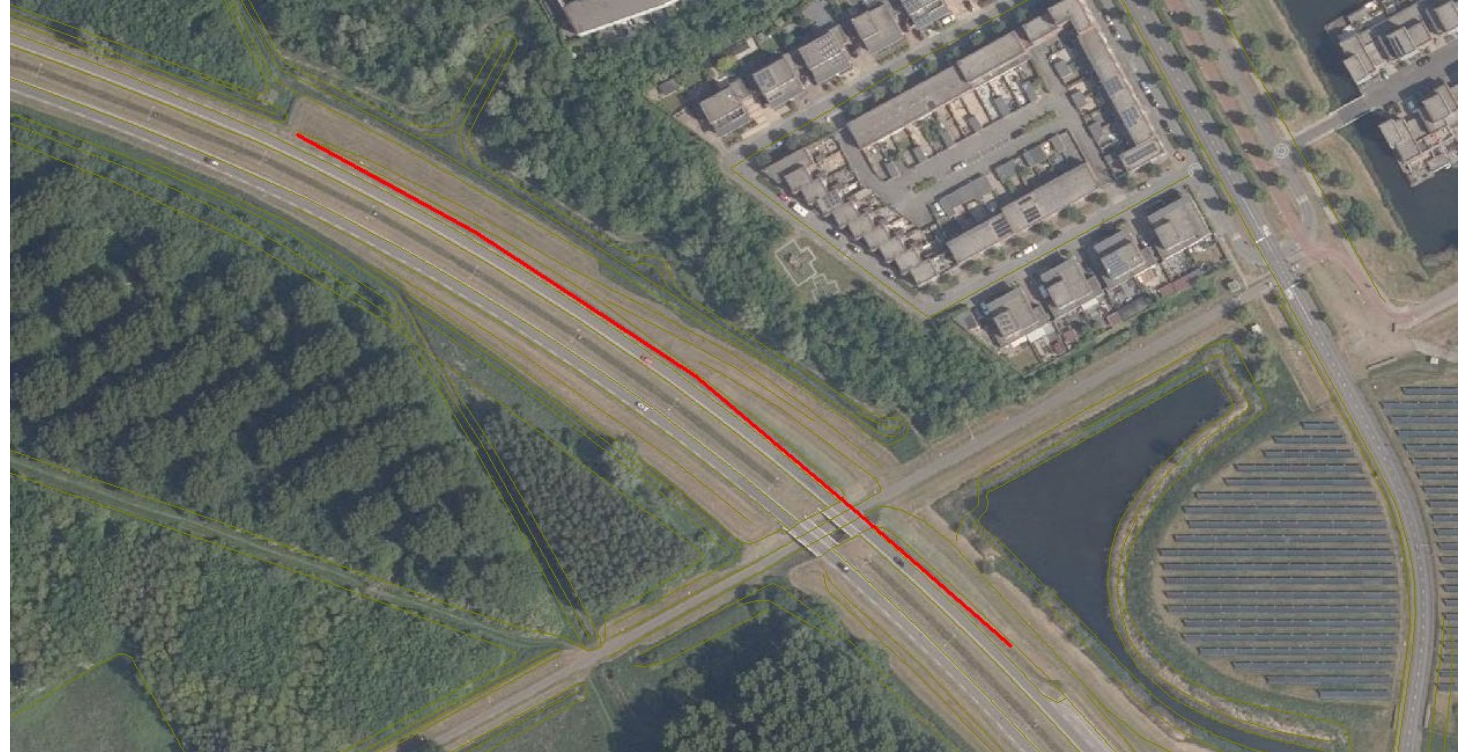
geluidscherm op aanwezige wal met een hoogte
van 1 m over een lengte van 400 m



NP 1: Boegdreef

Maatregel:

Aanleggen wal langs de Boegdreef met een hoogte van 2 m en een lengte van 300 m



Bijlage D: Overzicht locaties waarvan geluidklachten bekend zijn

Almere Stad:

- 1 Cinemadreef
- 2 Hagevoortdreef
- 3 Havendreef
- 4 Hollandsedreef, specifiek geluiden van de voegovergangen in de J. Greshoffbrug
- 5 Randstaddreef
- 6 Spoordreef
- 7 Veluwedreef
- 8 Vrijheidsdreef

Almere Haven:

- 1 Noorderdreef
- 2 Oosterdreef
- 3 Steigerdreef
- 4 Voorstraat
- 5 Westerdreef
- 6 Gooimeerdijk West (geluid van optrekkende auto's/motoren e.d.)

Almere Buiten:

- 1 Buitenhoutsedreef
- 2 Bosranddreef

Almere Poort

- 1 Poortdreef

Noorderplassen

- 1 Boegdreef

Bijlage E: Wettelijk kader

Wet milieubeheer

(Geldig van 01-07-2020 t/m heden)

§ 11.2.3. Actieplannen

Artikel 11.11

- 1 Onze Minister stelt vóór 18 juli 2013 aan de hand van de geluidsbelastingkaarten, bedoeld in artikel 11.6, eerste lid, een actieplan vast met betrekking tot de wegen in beheer bij het Rijk en hoofdspoorwegen. Indien er sprake is van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidhindersituatie, en daarnaast ten minste elke vijf jaar na de vaststelling, wordt het actieplan opnieuw overwogen en zo nodig aangepast.
- 2 Een actieplan bevat ten minste een beschrijving van:
 - a. het te voeren beleid om de geluidsbelasting en de geluidsbelasting Lnight te beperken, en
 - b. de voorgenomen in de eerstvolgende vijf jaar te treffen maatregelen om overschrijding van overeenkomstig algemene maatregel van bestuur vast te stellen waarden van de geluidsbelasting of de geluidsbelasting Lnight te voorkomen of ongedaan te maken en de te verwachten effecten van die maatregelen.
- 3 Het actieplan houdt rekening met de resultaten van de evaluatie, bedoeld in artikel 11.3, derde lid.
- 4 In het actieplan wordt aangegeven in hoeverre het voornemen bestaat om de geluidproductieplafonds voor wegen en spoorwegen aan te passen aan ontwikkelingen met betrekking tot het bronbeleid.
- 5 Het actieplan bevat tevens:
 - a. een overzicht van de geldende overschrijdingsbesluiten, bedoeld in artikel 11.49;
 - b. een beschrijving van de ontwikkelingen met betrekking tot het bronbeleid en andere relevante ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op een of meer van de geldende overschrijdingsbesluiten;
 - c. een motivering of de in onderdeel b bedoelde ontwikkelingen aanleiding geven tot het intrekken of wijzigen van een of meer van de geldende overschrijdingsbesluiten;
 - d. de planning van de sanering voor de eerstvolgende vijf jaar.

Artikel 11.12

- 1 Gedeputeerde staten stellen vóór 18 juli 2013 aan de hand van de geluidsbelastingkaarten, bedoeld in artikel 11.6, tweede lid, een actieplan vast met betrekking tot de krachtens artikel 11.4, tweede lid, gepubliceerde delen van wegen en spoorwegen. Indien er sprake is van een belangrijke ontwikkeling die van invloed is op de geluidhindersituatie, en daarnaast ten minste elke vijf jaar na de vaststelling, wordt het actieplan opnieuw overwogen en zo nodig aangepast.
- 2 Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op burgemeester en wethouders van gemeenten die behoren tot krachtens artikel 11.5 aangewezen agglomeraties, met dien verstande dat het actieplan betrekking heeft op de in artikel 11.6, vierde lid, bedoelde geluidsbronnen.
- 3 Artikel 11.11, tweede lid, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 11.13

- 1 Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld omtrent de inhoud, vormgeving en inrichting van actieplannen. Deze regels kunnen verschillen voor wegen en spoorwegen als bedoeld in artikel 11.6, eerste en tweede lid, en agglomeraties.
- 2 Een actieplan met betrekking tot een weg wordt niet vastgesteld, dan nadat daarover overleg is gevoerd met de beheerder van die weg en de verantwoordelijke voor het bronbeleid.

Artikel 11.14 4

1 Een actieplan wordt voorbereid met overeenkomstige toepassing van de in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde procedure, met dien verstande dat in afwijking van artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht, een ieder zienswijzen naar voren kan brengen.

2 Burgemeester en wethouders stellen een actieplan niet vast dan nadat de gemeenteraad een ontwerp van het actieplan is toegezonden en deze in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en zienswijze ter kennis van burgemeester en wethouders te brengen.

Artikel 11.15 2

Artikel 11.9 is van overeenkomstige toepassing op de vaststelling van actieplannen.

Besluit geluid milieubeheer

(Geldend van 01-01-2020 t/m heden)

§ 1. Algemeen

Artikel 24

- 1 Een actieplan bevat naast de in artikel 11.11 van de wet bedoelde gegevens ten minste:
 - a. een beschrijving van de betrokken categorieën van geluidsbronnen;
 - b. een vermelding van de bevoegde instantie;
 - c. een beschrijving van het wettelijk kader met betrekking tot geluidsbelasting;
 - d. een samenvatting van de gegevens die zijn vervat in de geluidsbelastingkaart of geluidsbelastingkaarten waarop het actieplan berust;
 - e. een beschrijving van de wijze waarop aan een ieder de gelegenheid is geboden om zienswijzen over het ontwerp van het actieplan naar voren te brengen;
 - f. een inhoudelijke reactie op de onder e bedoelde zienswijzen;
 - g. een overzicht van belangrijke infrastructurele werken die zijn voorgenomen in de planperiode en andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de geluidshindersituatie;
 - h. een overzicht van bestaande en in voorbereiding of uitvoering zijnde bron- en overdrachtsmaatregelen met betrekking tot de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen;
 - i. een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners van woningen dat door geluid ten gevolge van de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord;
 - j. een schatting van het effect van de voorgenomen maatregelen op het aantal bewoners van woningen, bedoeld in onderdeel i;
 - k. voor zover beschikbaar en openbaar, financiële informatie met betrekking tot de voorgenomen maatregelen;
 - l. een evaluatie van de uitvoering en de resultaten van het vorige actieplan.

- 2 Een actieplan bevat voorts een beknopte samenvatting van de in het eerste lid bedoelde aspecten.
- 3 Een actieplan als bedoeld in artikel 11.12, tweede lid, van de wet bevat voorts:
 - a. een beschrijving van de geluidsbronnen in de gemeente;
 - b. een inhoudelijke reactie op de wensen en zienswijze over het ontwerp van het actieplan die door de gemeenteraad ter kennis van burgemeester en wethouders zijn gebracht.

Artikel 25

- 1 Een actieplan bevat naast de in artikel 11.11 van de wet bedoelde gegevens een beschrijving van het beleid voor de eerstkomende vijf jaren en, voor zover dit redelijkerwijs is aan te geven, voor de vijf jaren daarna, om de geluidsbelasting vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen te beperken.
- 2 Bij de beschrijving van het beleid wordt in elk geval aandacht besteed aan de bescherming van stille gebieden als bedoeld in artikel 6 en, voor zover het betreft een actieplan van gedeputeerde staten of van burgemeester en wethouders van een gemeente die behoort tot een krachtens artikel 11.5 aangevozen agglomeratie, aan:
 - a. de situaties waarin de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de Wet luchtvaart dan wel de Wet geluidhinder wordt overschreden;
 - b. de situaties waarin tevens de waarde die ingevolge de Wet geluidhinder bij de vaststelling van een hogere waarde niet mag worden overschreden, wordt overschreden.

Artikel 26

- 1 In een actieplan wordt een plandrempel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidsbelasting en geluidsbelasting L_{night} , vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, van geluidsgevoelige objecten.
- 2 De plandrempel kan voor verschillende categorieën van gevallen verschillend worden vastgesteld.
- 3 In het actieplan wordt in elk geval aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken.
- 4 Het actieplan geeft tevens de planning en de te verwachten effecten van de maatregelen aan.

§ 2. Nadere regels

Artikel 27

Het percentage bewoners van woningen per geluidsbelastingklasse dat door een of meer geluidsbronnen wordt gehinderd of ernstig gehinderd dan wel van wie daardoor de slaap wordt verstoord, wordt bepaald aan de hand van de in een ministeriële regeling opgenomen dosis-effectrelaties.

Artikel 28

Bij ministeriële regeling kunnen met betrekking tot actieplannen nadere regels worden gesteld ter uitvoering van door de Europese Commissie opgestelde richtsnoeren als bedoeld in bijlage V, onderdeel 4, bij de richtlijn omgevingslawaaï.

Bijlage F: Nota zienswijzen Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023

Nota beantwoording zienswijzen Ontwerp Actieplan Geluid Almere 2020-2023

juni 2021



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Overzicht zienswijzen	4
3.	Ontvankelijkheid	5
4.	Zienswijzen en reactie gemeente	6
5.	Ambtshalve wijzigingen.....	26
6.	Overzicht wijzigingen	26

1. Inleiding

Voor u ligt de 'Nota zienswijzen Ontwerp Actieplan Geluid Almere 2020-2021' (hierna: Nota zienswijzen). Het Ontwerp Actieplan Geluid Almere 2020-2021 (hierna: Ontwerp Actieplan) heeft vanaf 16 december 2020 tot en met 26 januari 2021 voor eenieder ter inzage gelegen. Er zijn twaalf zienswijzen op het Ontwerp Actieplan ingediend.

In **hoofdstuk 2** is een overzicht opgenomen van de ingediende zienswijzen. Iedere zienswijze heeft een uniek nummer gekregen waarmee de beantwoording is terug te vinden. Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn persoonsgegevens niet opgenomen in de Nota zienswijzen. Wel is aangegeven op welk straat de zienswijze betrekking heeft of aan welke straat de bewoner woont.

In **hoofdstuk 3** is aangegeven of de ingediende zienswijzen in behandeling kunnen worden genomen.

De samenvatting en beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in **hoofdstuk 4**. Als zienswijzen leidt tot wijzigingen in het vast te stellen actieplan ten opzichte van het Ontwerp Actieplan, dan is dat bij de betreffende zienswijzen aangegeven.

Hoofdstuk 5 beschrijft welke ambtshalve wijzigingen worden aangebracht in het actieplan ten opzichte van het Ontwerp Actieplan.

Tot slot is in **hoofdstuk 6** een overzicht gegeven van alle wijzigingen die in het vast te stellen actieplan worden doorgevoerd ten opzichte van het Ontwerp Actieplan.

2. Overzicht zienswijzen

Zienswijzen	Adres	Datum ingekomen	Registratienummer
	Bewoners langs Vrijheidsdreef:		
1	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	20 januari 2021	SBL/2021/ 13434589
2	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	20 januari 2021	SBL/2021/ 13434725
3	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	10 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
4	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	6 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
5	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	25 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
6	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	18 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
7	Bewoners Samuel Esmeijerstraat	25 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
8	Bewoners langs Randstaddreef: - Neerhof - Leijhof - Spuihof	20 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
9	Bewoners Gooimeerdijk-West	22 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
10	Bewoners Brugmark	26 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
11	Bewoner Keiwierde	25 januari 2021	SBL/2021/ 13279461
12	Bewoner Madernastraat	2 februari 2021	SBL/2021/ 13279461

De reacties zijn geanonimiseerd als bijlage bijgevoegd.

3. Ontvankelijkheid

Zienswijzen moeten binnen de termijn van terinzageliggig van het Ontwerp Actieplan schriftelijk of mondeling worden ingediend. Schriftelijke zienswijzen zijn tijdig ingediend als:

- deze voor het einde van de termijn van terinzageliggig zijn ontvangen, of;
- deze voor het einde van de termijn van terinzageliggig ter post zijn bezorgd, mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn van terinzageliggig zijn ontvangen.

De termijn van terinzageliggig was vanaf **16 december 2020 tot en met 26 januari 2021**.

De zienswijzen 1 tot en met 11 zijn binnen de termijn van terinzageliggig ingediend en kunnen daarom in behandeling worden genomen.

Zienswijze 12 is op 2 februari 2021 ingediend, na de termijn van terinzageliggig. Inhoudelijk hebben we deze zienswijze meegenomen en beantwoord. Met de bewoner is gedurende de inzagetermijn gecorrespondeerd over het Ontwerp Actieplan. Door een misverstand was voor de bewoner de (digitale) vindplaats van het Ontwerp Actieplan lange tijd niet duidelijk.

4. Zienswijzen en reactie gemeente

De zienswijzen hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- 1) Het gedeelte van de Vrijheidsdreef met de code AS 13 (Hoge Vaart – Verzetspoort) wordt ten onrechte niet als prioritair aangemerkt. Deze locatie moet worden toegevoegd aan de lijst met te nemen maatregelen. De liggingsskarakteristiek komt overeen met het deel AS 14 (Verzetspoort-Randstaddreef).
- 2) Langs de Randstaddreef in Waterwijk wordt overtoollige geluidshinder ervaren door het toenemend verkeer. Ook zijn schermen weggehaald bij het groot onderhoud en niet teruggeplaatst.
- 3) Langs de Gooimeerdijk Oost ondervindt men geluidsoverlast door motoren. Geluidshinder van verkeer wordt onderschat, er is meer geluidsoverlast dan uit de akoestische onderzoeken blijkt. Voorgesteld wordt om de toegankelijkheid van de dijk voor motoren te beperken. Dit gedurende de periode mei-september, eventueel tussen 10.00 en 18.00 uur.
- 4) Aan de Brugmark maakt men zich naast geluid ook zorgen over de invloed van CO2 en uitlaatgassen. Ook is er te weinig ambitie om overlast door motorrijders te verminderen. Men vraagt om betrokken te worden bij de inpassing van het te realiseren geluidsschermbaan. Tenslotte wordt gevraagd om cameratoezicht en/of trajectcontrole om een verbetering van het verkeersgedrag af te dwingen.
- 5) Er wordt weinig aandacht besteed aan de busbanen. Voorgesteld wordt om aanpak bomen en geluidsschermbaan langs de Westerdreef gelijktijdig uit te voeren. Verzocht wordt om een paragraaf te wijden aan het onderhoud van geluidwerende constructies.
- 6) Van de Hollandsedreef en voegovergangen in de J. Greshofbrug wordt geluidsoverlast ondervonden, Er wordt een voorstel gedaan van te nemen maatregelen om de situatie te verbeteren.
- 7) De overige zienswijzen en opmerkingen gaan over diverse onderwerpen en zijn met name inhoudelijk van aard. Voor de beantwoording op deze zienswijzen wordt verwezen naar de Nota van beantwoording op zienswijzen.

De zienswijzen worden individueel behandeld.

1) Bewoners langs de Vrijheidsdreef gedeelte AS 13, reactie 1 tot en met 7

1.1 Zienswijze gedeelte Vrijheidsdreef AS 13 dient in aanmerking te komen voor een maatregel om geluidsoverlast te verminderen

De bewoners zijn van mening dat de geluidbelasting langs de Vrijheidsdreef bij het gedeelte met de code AS 13 zodanig is dat ook daar een scherm hoort te komen. De geluidbelasting komt overeen met de delen met de code AS 14.

De gemeten geluidsbelasting is daar volgens de nota 60-64 dB, d.w.z. met de kwalificatie lawaaiig/zeer lawaaiig. De belasting in 2030 is volgens model 53 dB. De nota concludeert dat hier geen maatregelen nodig zijn. Bij AS 14 is de gemeten geluidsbelasting 55-59 dB, de belasting in 2030 volgens model 58 dB. De nota concludeert dat hier wel maatregelen nodig zijn

1.1 Reactie

Het uitgangspunt bij het ontwerp van de wijk was een geluidbelasting van 53 dB op de gevels van woningen. Met uitzondering van één woning wordt hier aan voldaan. De geluidbelasting op deze woning is 54 dB op de eerste verdieping. Wij zijn van mening dat de kosten voor het ophogen van de wal niet in verhouding staan met de overschrijding van 1 dB bij één woning in de tweede lijn achter de wal.

Toelichting:

Bepaling geluidbelasting

De geluidbelastingen in de geluidbelastingskaart zijn bepaald op een standaard hoogte van 4 meter in contouren. Voor het Actieplan zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd die nauwkeuriger zijn. Zo wordt rekening gehouden met de daadwerkelijke waarneemhoogte en met de specifieke gebouwkenmerken die voor de berekeningen van belang zijn. Ook zijn aanwezige geluidwallen nauwkeurig gemodelleerd.

Bestemmingsplan Verzetswijk

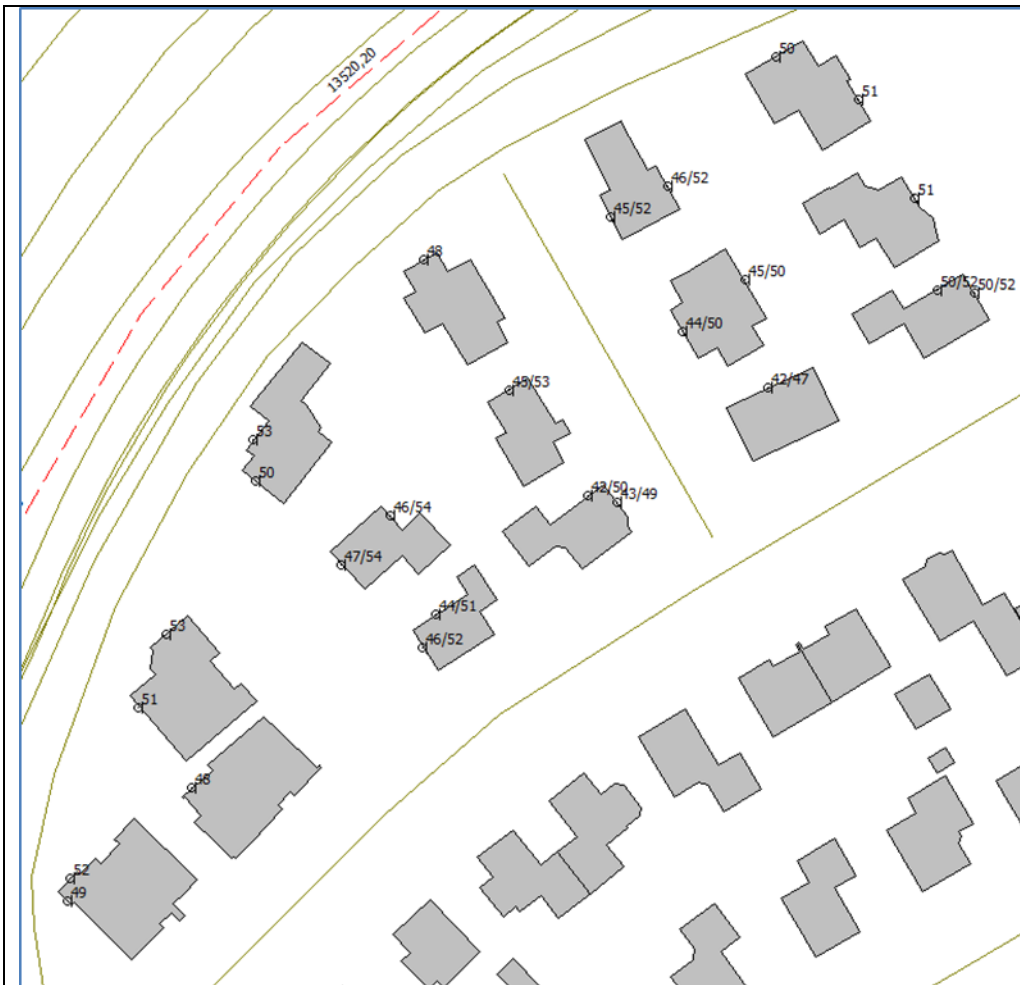
Op 15 juli 1993 is het globale bestemmingsplan Verzetswijk vastgesteld. Voor het gebied 2H7 is in mei 1993 een uitwerkingsplan vastgesteld. De gebied aan de Samuel Esmeijerstraat maken onderdeel uit van dit uitwerkingsplan. Uitgangspunt is dat de geluidbelasting voldoet aan de voorkeurswaarde, 53 dB (excl. 5 dB aftrek, omgerekend naar de huidige normstelling).

In de hieronder geel gearceerde bebouwingsvlakken met de aanduiding W 3⁵ (3⁵) is, om te voldoen aan de geluidbelasting van 53 dB, een maximale bouw- en goothoogte toegestaan van 3,5 m. Dit komt neer op 1 bouwlaag. Op de bebouwingsvlakken met de aanduiding W 7 (3⁵) is de bebouwingshoogte maximaal 7 meter met een goothoogte van 3,5 meter.



Berekeningen geluidbelastingen

Op onderstaande afbeelding zijn de berekende geluidbelastingen weergegeven. Met uitzondering van één woning is deze 53 dB of lager. Op de eerste verdieping van de woning Samuel Esmeijerstraat 21 is deze 54 dB.



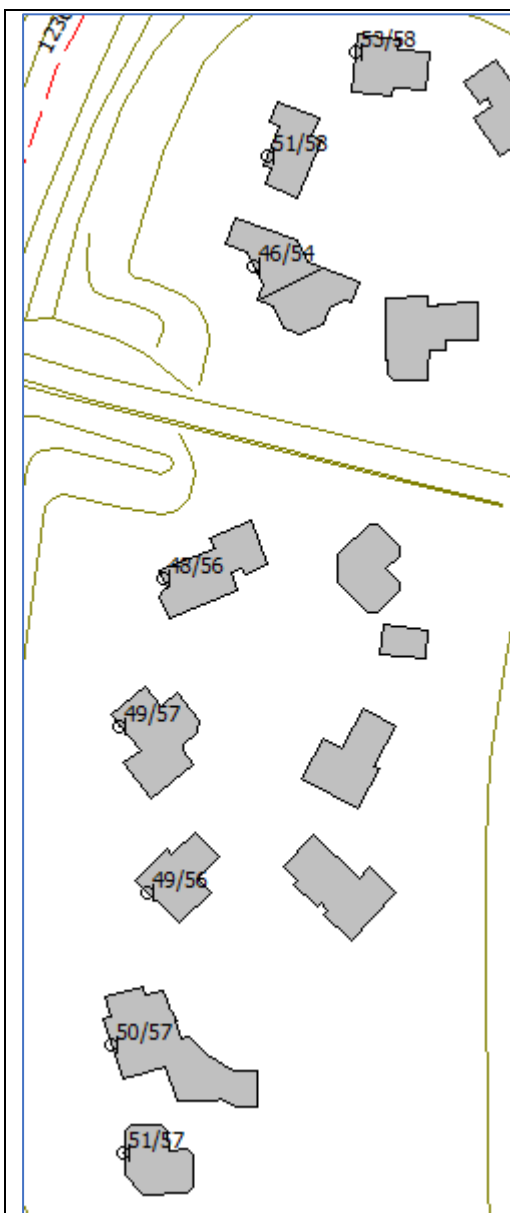
1.2 De liggingsskarakteristiek, extra verkeersbewegingen en hangjongeren

De liggingsskarakteristiek van de aanliggende woningen is volledig vergelijkbaar, AS 13 heeft bovendien sinds de reconstructie van het Verzetsbos een parkeerplaats direct tegenover de woningen, welke extra verkeersbewegingen genereert en geluidsoverlast oplevert (ook van hangjongeren gedurende met name de nachtelijke uren).

1.2 Reactie

Bij AS 14 komen de verdiepingen van de woningen in de eerste lijn langs de weg boven de geluidwal uit. Hierdoor hebben deze een hogere geluidbelasting..

De geluidbelasting varieert van 54 tot en met 58 dB en ligt daarmee tot 5 dB hoger als de waarde die als als uitgangspunt gold bij de opzet van de wijk. In de volgende afbeelding zijn de rekenresultaten weergegeven.



De geluidbelastingen zijn berekend voor het jaar 2030. Wij gaan ervan uit dat in het onderliggende verkeersmodel de intensiteiten op een voldoende wijze voorspeld. Daarbij merken wij op dat de geluidbelasting een jaargemiddelde waarde is van de dag-, avond en nachtperiode. De daadwerkelijke geluidbelasting zal dus variëren. Geluid van hangjongeren wordt in deze beoordeling niet meegenomen.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Actieplan.

2) Bewoners langs de Randstaddreef, locatie AS 6

2.1 Zienswijze overtollige geluidshinder door toenemend verkeer

Door de druk bereden Randstaddreef wordt overtollige geluidshinder ervaren door het toenemend verkeer.

2.1 Reactie

Deze zienswijze zien wij als een verzoek om maatregelen te nemen om het geluid vanwege de Randstaddreef te verminderen. In het Ontwerp Actieplan Geluid is in de inventarisatie aangegeven dat bij het ontwerp van Waterwijk is uitgegaan van een geluidbelasting langs de Randstaddreef van 63 dB. Wij concluderen dat dit niet juist is. Uitgegaan moet worden uitgegaan van 58 dB. De berekende geluidbelasting voor 2030 is 59 dB. Het Actieplan wordt op dit punt aangepast. De Randstaddreef nemen wij op in de lijst van locaties die mogelijk in aanmerking komen voor een maatregel.

De ontwikkelingen in het centrum leiden tot een onderzoek naar de gevolgen op de verkeersstromen. De uitvoering van dit onderzoek moet nog worden geagendeerd, het zal in ieder niet meer in 2021 worden uitgevoerd.

Met de uitkomsten van dit onderzoek gaan wij in de toekomst de geluidsberekeningen actualiseren. Op basis van de uitkomsten wordt dan beoordeeld of en welke maatregelen doelmatig zijn.

Wij houden oog voor de zienswijze. Wij hebben op dit moment nog onvoldoende zicht of en op welk moment maatregelen worden genomen. Wij betrekken deze zienswijze bij de actualisatie van het Actieplan Geluid 2023.

Toelichting:

De Randstaddreef is een belangrijke ontsluitingsweg voor het centrum van Almere. Bij het stedenbouwkundig ontwerp in 1980 is rekening gehouden met het geluid afkomstig van de dreef. Op de ontwerp-tekening zijn de wallen aangegeven. Het gebied Waterwijk is ontwikkeld en gerealiseerd voordat de Wet geluidshinder van kracht was. Wel wordt er in documenten uit die tijd over gesproken dat gestreefd moet worden naar geluidbelastingen van bij voorkeur 55 dB(A) en in uitzonderlijke gevallen 60 dB(A) (inclusief 5 dB aftrek). Deze waarden komen naar de huidige maat voor geluidbelasting overeen met 58 dB en 63 dB.

Wij hebben geen akoestisch onderzoek gevonden waarop de hoogte van de wal is gebaseerd. Wel is in documenten over het Geluidplan Almere een afbeelding gevonden met daarop verkeersintensiteiten waarop de geluidbelastingen zijn gebaseerd. Voor de Randstaddreef wordt 18.000 motorvoertuigen per etmaal weergegeven. Gebaseerd op deze verkeersintensiteiten hebben wij met behulp van een geluidmodel de geluidbelasting op de gevels van de woningen bepaald. Hieruit blijkt dat deze maximaal 58 dB bedraagt (exclusief 5 dB aftrek).

Wij gaan ervan uit dat de wallen op deze geluidbelasting zijn ontworpen en dat 58 dB als uitgangspunt moet gelden voor verdere beoordeling. We hebben met behulp van het verkeersmodel 2030 de geluidbelasting berekend. De hoogste geluidbelasting bedraagt 59 dB, een

overschrijding van één dB. Hierbij merken wij op dat op het overschrijden van deze waarde wettelijk er geen verplichting tot het nemen van maatregelen staat.

2.2 Zienswijze over weggehaalde houten aansluiting bij het viaduct over het Maaspad

Tussen het kunstwerk/brug en de wal is een grote opening waar makkelijk kinderen de weg op kunnen. In het verleden zaten hier houten wallen. Deze zijn weggehaald, maar nooit terug gekomen

2.2 Reactie

Bovenop de wallen stonden inderdaad houten schermen. Deze waren in slechte staat en zijn weggehaald.

Om te beoordelen of deze houten schermen ook een functie hadden wat betreft de geluidbelasting op de achterliggende woningen, hebben we de situatie doorgerekend met en zonder schermen tussen de wallen en de betonnen delen op de brug. In de situatie met de schermen ligt de geluidbelasting op enkele woningen circa 0,5 dB lager.

Op dit moment is er geen budget beschikbaar voor het plaatsen van een afscherming. Er wordt bekeken of er schermen geplaatst kunnen worden en wat de kosten zijn. Als schermen geplaatst kunnen worden wordt het voorstel onderdeel van besluitvorming over het toewijzen van budget.

2.3 Zienswijze over aanwezige wal

Waarom heeft de aanwezige wal verschillende hoogtes.

2.2 Reactie

Wij hebben deze zienswijze aangemerkt als een verduidelijkende vraag. Zoals bij de beantwoording op vraag 2.1 aangegeven hebben wij geen documenten of akoestische onderzoeken gevonden waarmee de hoogte van de wallen is bepaald. Wij gaan ervan uit het uitgangspunt destijds een geluidsbelasting van 58 dB Lden is geweest. Afhankelijk van de hoogte van de weg en de afstand tot de weg kan dit tot verschillende hoogtes van de wal leiden.

In december 2012 zijn de wallen bij het viaduct Maaspad over een lengte van 50 meter opgehoogd. Wij hebben geen akoestische onderzoeken of andere aanleidingen kunnen vinden waarom deze ophoging is uitgevoerd.

3) Bewoners langs de Gooimeerdijk West AS 6

3.1 Zienswijze meer overlast dan uit onderzoeken blijkt

In de zienswijze wordt de voorgeschiedenis aangegeven. In het verleden zijn namens 3 andere VvE's brieven aan het college gestuurd en zijn gesprekken gevoerd. De voorgestelde maatregel is niet uitgevoerd. Aangegeven wordt dat de locaties Gooimeerdijk West nu bijna achteloos als een soort voetnoot in een bijlage is beland, wat geen recht doet aan de problematiek.

De kern van de zienswijze is dat men meer geluidsoverlast ondervindt dan uit de akoestische onderzoeken de geluidshinder van verkeer onderschat. Hiervoor worden een aantal veronderstellingen gegeven. Daarnaast is na de realisering van De Velden de verkeerssituatie veranderd. Dit maakt dat de Gooimeerdijk West tot de prioriteiten moet behoren. Men verwacht van het bestuur dat het de slachtoffers van geluidsgeweld beschermt en niet de veroorzakers, die telkenmale laten zien dat ze het probleem niet (willen) begrijpen, laat staan dat ze er begrip voor hebben.

3.1 Reactie

Wij hebben aandacht voor deze vorm van overlast, maar de zienswijze leidt niet tot een wijziging van het Actieplan. Wij herkennen het beeld dat motorvoertuigen zoals motorfietsen, bromfietsen en auto's voor geluidsoverlast kunnen zorgen door gedrag of illegale uitlaatsystemen. In akoestische onderzoeken en de geluidnormering van wegverkeerslawaaai worden geluidniveau's door hinderlijk gedrag of illegale uitlaatsystemen niet beoordeeld.

In het kader van dit actieplan zijn de locaties geïnventariseerd langs gemeentelijke wegen met een maximumsnelheid van tenminste 50 km/u waar bij meerdere woningen de geluidbelasting hoger is dan 55 dB. Uit de Geluidbelastingskaart 2017 blijkt dat de geluidbelasting op de woonbebouwing langs Gooimeerdijk West lager is dan 55 dB. Dit is dan de reden dat Gooimeerdijk West niet bij de geïnventariseerde locaties is opgenomen.

Toelichting:

In de kamerbrief van 2 september 2020 heeft de Minister gemeld dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden om geluidsoverlast door motorfietsen te verminderen. Daarbij wordt gedacht aan zowel beleidsopties voor het Rijk als opties voor lokaal beleid, waaronder handhaving van bestaande geluidsnormen en productregelgeving. De uitkomsten van dat onderzoek worden gedeeld met de Kamer. De verwachting is dat dit onderzoek rond de zomer gereed is. Wij volgen de ontwikkelingen hierin op de voet.

3.2 Zienswijze geen lagere plandrempel is betuttelend

De nota erkent dat ook bij minder dan 65 dB geluid een negatieve invloed kan hebben op de gezondheid. De stelling dat niet met een lagere plandrempel is gewerkt omdat dit bij bewoners zou kunnen leiden tot valse verwachtingen (wat niet het geval hoeft te zijn bij adequate voorlichting) komt ons anno 2021 als betuttelend voor. Door dit standpunt in te nemen worden nu, naar we mogen aannemen, enkele knelpunten niet aangepakt/opgelost.

3.3 Reactie

Het actieplan gaat uit van een realistisch scenario. Daarvoor gaan wij uit van maatregelen die wij kunnen waarmaken. In casu is er geen sprake van betutteling, maar geven wij duidelijk aan wat inwoners wel en niet van het gemeentebestuur kunnen verwachten. Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging van het Actieplan.

Toelichting:

In paragraaf 4.1 is aangegeven dat de keuze voor een plandrempel van 65 dB Lden niet wil zeggen dat situaties onder de plandrempel geen verbetering behoeven. Ook betekent dit niet dat er geen maatregelen worden genomen als de geluidbelasting lager is dan 65 dB. Dit kan in Almere met name het geval zijn als een eerder vastgestelde hogere waarde (ruim) wordt overschreden.

In paragraaf 5.4 zijn de 7 locaties weergegeven waarvoor maatregelen worden voorgesteld. Alleen op de locaties AH 1 en AB 3 wordt de plandrempel van 65 dB overschreden. Voor de overige locatie's is dit niet het geval.

3.4 Zienswijze groen leidt tot gunstig geluidklimaat

Niet duidelijk is waarom "relatief veel groen" (blz. 1) per se zou leiden tot een gunstig geluidsklimaat.

3.4 Reactie

Wij hebben deze zienswijze aangemerkt als een verduidelijkende vraag. Groen leidt inderdaad op zich zelf niet tot een gunstig geluidsklimaat. Wel zorgt "relatief veel groen" tussen woningen en een weg in het algemeen tot enige mate van demping en werkt het positief in de ervaren geluidshinder.

3.5 Zienswijze afsluiten Gooimeerdijk West voor motoren

Als oplossing wordt voorgesteld om paal en perk te stellen aan de toegankelijkheid van de dijk voor motoren. Dit gedurende de periode mei-september, eventueel tussen 10 en 18 uur. Hiervoor kunnen borden worden geplaatst, b.v. ter hoogte van de Havendreef, Blickveldweg en Strandweg. Liefst ook aan het begin van de Gooimeerdijk West, aangezien men motoren al van verre hoort aankomen. Het rijgedrag speelt een niet geringe rol in de overlast

3.5 Reactie

Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging van het Actieplan. Het college heeft de bevoegdheid om wegen gesloten te verklaren voor (bepaalde) motorvoertuigen al dan niet op bepaalde dagen of dagdelen. In het verkeersbesluit moeten wij voldoende gemotiveren hoe met het gesloten verklaren van een weg de belangen van omwonenden en andere weggebruikers worden gediend.

Toelichting:

We zien geen mogelijkheid om de Gooimeerdijk voor bepaalde motorvoertuigen gesloten te verklaren. De Gooimeerdijk heeft duidelijk een ontsluitende functie voor Almere Haven en dient daarom voor alle verkeer beschikbaar te zijn. In de afgelopen 5 jaar hebben we geen ongevallen met motoren voorgedaan. Op basis van verkeersveiligheid is er geen aanleiding voor een geslotenverklaring. Alleen geluidsoverlast is geen (juridische) reden om een gesloten verklaring in te stellen.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Actieplan.

4) Bewoners Brugmark

4.1 Zienswijze luchtkwaliteit en privacy

In de zienswijze wordt aangegeven dat naast geluid men ook zorgen heeft over de invloed van CO₂ en uitlaatgassen.

4.1 Reactie

Deze zienswijze leidt niet tot een wijziging van het Actieplan. De luchtkwaliteit wordt landelijk gemonitord en de resultaten hiervan worden weergegeven op de www.nsl-monitoring.nl. Hier is een kaart te zien met de waarden op rekenpunten langs alle wegen in Almere. In Almere liggen alle locaties ruim onder de normen, ook langs de Noorderdreef. Dit betekent niet dat het niet beter kan. Op 10 maart 2020 heeft het college besloten om toe te treden tot het convenant "Schone Lucht Akkoord" van het Rijk.

Het college wil, voor het behoud van een gezonde leefomgeving in Almere, samen met het Rijk meewerken aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het Schone Lucht Akkoord (SLA) stelt algemene maatregelen voor waarmee de 'deken van luchtverontreiniging' boven Nederland wordt aangepakt. Daarnaast staan er in het SLA gebiedsgerichte maatregelen voor dichtbevolkte locaties met hoge concentraties luchtverontreiniging, binnensteden en gebieden in de buurt van intensieve veehouderijen.

4.2 Zienswijze geluidaspecten in het actieplan

Het ontbreekt aan ambitie om overlast door motorrijders te beperken. Er wordt aangegeven dat de geluidbelasting 69 dB is. Gevraagd wordt hoe, waar en wanneer is er gemeten. Voorgesteld wordt om geluid in vertrekken van woningen te registreren.

4.2 Reactie

Wij herkennen de overlast die inwoners ervaren van geluid van motoren. De politie is verantwoordelijk voor de handhaving van het produceren van te veel geluid door motorrijders en andere voertuigen.

Wij gaan ervan uit dat geluidbelasting van 69 dB afgeleid is uit tabel 5.1 van paragraaf 5.2 van het Ontwerp Actieplan. In de derde kolom is de categorie geluidbelasting volgens de geluidbelastingskaart 2016 weergegeven. Die valt volgens deze kaart in de categorie 65-69 dB. De geluidbelastingen zijn berekend en niet gemeten. De geluidbelasting voor het jaar 2030 is berekend op basis van de verkeersprognose voor dat jaar op maatgevende gevels op specifieke hoogtes.

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen van een woning dient te worden aangetoond dat de geluidbelasting van geluidgevoelige ruimtes in een woning voldoet aan de daarvoor geldende grenswaarden uit het Bouwbesluit. In bestaande situaties is het niet haalbaar en ook niet wenselijk om de geluidbelasting in woningen te registreren.

4.3 Zienswijze inpassing geluidscherm

Er zijn er vragen over de inpassing van het geluidsschermbaan, ook wat betreft inkijk in de achtertuinen.

4.3 Reactie

Wij hebben deze zienswijze aangemerkt als een verzoek om inspraak bij de realisatie van het geluidsschermbaan. Voordat wij tot realisatie van het scherm overgaan overleggen wij over de inpassing van het scherm.

4.4 Zienswijze verzoek om cameratoezicht en/of trajectcontrole

Verzoek om cameratoezicht en/of trajectcontrole om een verbetering van het verkeersgedrag af te dwingen.

4.4 Reactie

Het Openbaar Ministerie bepaalt waar flitspalen staan, in samenspraak met wegbeheerders en de politie. Een flitspaal wordt niet zomaar neergezet. Dit wordt bepaald na een analyse van de verkeersveiligheid:

- Hoeveel en wat voor soort ongevallen zijn er geweest?
- Hoe hoog is het percentage overtredingen: hoeveel mensen rijden er te hard?
- Past de maximum snelheid bij de weg?
- Kan de inrichting van de weg veranderd worden zodat er minder hard wordt gereden?
- Is de maximum snelheid voldoende duidelijk?

Is duidelijk dat door een flitspaal het aantal ongelukken kan verminderen? Dan kan het Openbaar Ministerie beslissen een flitspaal neer te zetten. Dit gebeurt in overleg met de politie en de wegbeheerder. Een aantal locaties op de Almeerse dreven kan in aanmerking komen voor een flitspaal aanvraag bij het OM. De locatie Noorderdreef hoort hier echter niet bij.

Conclusie: deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van het actieplan, maar is voor ons wel een extra reden om in gesprek met de bewoners te gaan over de inpassing van het te plaatsen geluidsschermbaan.

5) Bewoner Keiwierde

5.1 Zienswijze busbanen

Er is weinig aandacht besteed aan de busbanen. Verzocht wordt een alinea hierover op te nemen.

5.1 Reactie

Deze zienswijze hebben wij aangemerkt als een verzoek om aanvulling. Het streven is dat in de nieuwe busconcessie in 2028 alle voertuigen volledig elektrisch zijn. Daarmee zal de hinder langs de busbanen afnemen. In paragraaf 5.1 is hierover tekst toegevoegd.

5.2 Zienswijze over het geluidsonderzoek

In een ander geluidsonderzoek werd het geluid van kruisingen van busbanen met dreven afzonderlijk onderzocht. In dit onderzoek niet. Verzocht wordt om verklaring of uitleg.

5.2 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verduidelijkende vraag. Als getoetst moet worden aan normen uit de Wet geluidhinder, moet dit per weg worden uitgevoerd. De gecumuleerde geluidbelasting van meerdere wegen kan van belang zijn om te oordelen of er sprake is van bijvoorbeeld een voldoende woon- en leefkwaliteit.

De geluidbelastingen worden berekend volgens het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De geluidsbelasting wordt uitgedrukt in L_{den} (L_{day} -evening-night) en geeft de gemiddelde geluidbelasting over een etmaal.

5.3 Zienswijze 2 laags ZOAB A6

In hoofdstuk 3 van het Actieplan wordt teruggeblikt naar het Actieplan 2013. Vermeld wordt dat door 2 laags ZOAB op de A6 voor de woonwijk op de Floriade (genaamd Hortus), de geluidssituatie verbeterd. Het 2 laags ZOAB wordt gefinancierd uit gemeentelijke middelen. Betekent dit dat als het asfalt op de A6 te zijner tijd moet worden vervangen, deze kosten voor rekening van Almere komen. Is hier ooit over gesproken met rijkswaterstaat? Wat is hierover besloten?

5.3 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verduidelijkende vraag. De gemeenteraad heeft op 19 april 2018 ingestemd met het nemen van geluidsmaatregelen A6 aan de bron ter hoogte van de Floriadewijk. Met Rijkswaterstaat zijn hier uiteraard afspraken over gemaakt. Als het asfalt in de toekomst moet worden vervangen komen deze kosten voor rekening van Rijkswaterstaat.

5.4 Zienswijze geluidsbelastingen

Zijn de weergegeven geluidbelastingen van de Noorderdreef en de Steigerdreef niet achterhaald? Burgers trekken nu mogelijk een verkeerde conclusie. Het westelijke deel van de Noorderdreef (west van de Steigerdreef) is de verkeersintensiteit sinds de opening van de Steigerdreef aanzienlijk afgenomen. Uiteraard geldt deze vraag ook m.b.t. de Steigerdreef.

5.4 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verduidelijkende vraag. De basis voor het Actieplan Geluid vormt de geluidbelastingskaart 2017. De basis van deze kaart zijn de verkeersintensiteiten in het jaar 2016. De Steigerdreef is in 2018 opengesteld en wordt niet weergegeven in de

geluidbelastingskaart. De geluidbelastingskaart wordt elke vijf jaar geactualiseerd. In 2022 verschijnt er een nieuwe geluidbelastingskaart waarin de effecten van de openstelling van de Steigerdreef te zien zijn.

5.5 Zienswijze om aanpak bomen en geluidscherm langs de Westerdreef gelijktijdig uit te voeren en hoogtes geluidwallen/schermen

Gepleit wordt om geluidsprojecten altijd in samenhang te bekijken met boomprojecten. Verspilling van gemeenschapsgeld c.q. het onmogelijk maken om het geluidsvoorstel achteraf alsnog uit te voeren moet worden voorkomen.

5.5 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verzoek om het groot onderhoud langs de Westerdreef en het plaatsen van geluidschermen te combineren.

Het plan voor het groot onderhoud langs de Westerdreef loopt inmiddels vanaf 2018. Voor het realiseren van een scherm langs de Westerdreef is op dit moment in 2025 budget voorzien. Het samen oppakken van deze projecten is daarom niet mogelijk. Uw suggestie om projecten zo mogelijk te combineren onderschrijven wij. Het is één van de uitgangspunten bij het nemen van maatregelen, het zoveel mogelijk “werk met werk maken”. Overigens wordt bij het huidige groot onderhoud langs de Westerdreef op de plek waar nu de bomen staan, rondom de boom ongeveer 5 a 10 m² plantsoen verwijderd en weer teruggeplant. Bij elke boom wordt de groeiplaats verbeterd. De overige bosschages worden niet gesnoeid.

5.6 Zienswijze hoogtes geluidwallen/schermen

De voorgestelde oplossingen bij de bijvoorbeeld de Westerdreef van “scherm op wal 1 m hoog” roept meerdere vragen op:

- In bestemmingsplan Westerdreef staat een wal van 1,5 m hoog. Inmiddels is deze al aanwezige wal lokaal ingezakt tot ver onder die 1,5 m. (op andere plaatsen is deze inmiddels op de oorspronkelijke hoogte gebracht). Is nu dat scherm van 1 m gepland op de inmiddels lagere wal? Of op de opnieuw op hoogte te maken wal van 1,5 m?

Ook van de grondwal zou de hoogte moeten worden vermeld en de maat die het bestemmingsplan voorschrijft zou per locatie moeten worden vermeld. Het zou ook een alternatief kunnen zijn de grondwal intact te laten en het scherm 1,25 m of 1,5 m hoog te maken. Is dit alternatief bespreekbaar? Mogelijk schelen de kosten niet eens zo heel veel. Dit voorstel wordt mede gedaan omdat een grondwal altijd zal blijven inklinken en er locaties zijn waar dit slimmer is.

- Het plaatsen van een scherm op een locatie met (al dan niet volwassen) bomen is een klus die schade toebrengt aan de bomen.

5.6 Reactie

In een studie naar verkeerslawaaï in Almere Haven uit 1981 wordt voor de wallen langs de Westerdreef uitgegaan van een hoogte van 1,5 meter ten opzichte van het wegdek. In de plannen voor het groot onderhoud langs de Westerdreef zijn de hoogtes van de wallen ingemeten. De

huidige wallen liggen nog steeds op circa 1,5 meter ten opzichte van het wegdek. Vanuit deze optiek is er geen noodzaak de huidige wallen op te hogen.

Uit het Actieplan blijkt dat de geluidbelasting hoger te zijn als het uitgangspunt in 1981. Een scherm van 1 meter hoog op de bestaande wal vermindert de geluidbelasting tot de waarde die als uitgangspunt gold bij de opzet van Almere Haven.

5.7 Zienswijze ad pag.17 AH 1 en AH 10

Er wordt met nadruk gewezen op de regel “op de begane grond geeft dit scherm een reductie van 10 dB”. Dit is een heel erg groot voordeel wat betreft kwaliteit van leefbaarheid. Iets wat n.m.m. wettelijke gezien veel te weinig aandacht heeft bij dit onderwerp.

5.7 Reactie

Met deze zienswijze zijn wij het eens.

5.8 Zienswijze ad pag. 18

Gevraagd wordt of in tabel op pagina 18 in de kolom kosten per dB per gehinderde geen fout is gemaakt. Er zullen soms veel meer mensen van profiteren dan de genoemde aantallen. Dat mag ook best worden benoemd met een kolom en doorerekende leefbaarheidswaarde.

5.8 Reactie

Wij merken deze zienswijze op als een verduidelijkende vraag. Wij hebben bij het bepalen van het aantal inwoners langs een bepaald wegvak alleen de eerstelijnsbebouwing meegenomen. Uiteraard zullen ook achterliggende woningen en daarmee meer inwoners profiteren van maatregelen.

5.9 Zienswijze Pag. 19 3e alinea

Dat er meer oog is voor de effecten op de achtertuinen dan alleen op de waardes op de gevel wordt gewaardeerd.

5.9 Reactie

Wij danken de indiener voor het compliment.

5.10 zienswijze onderhoud

Gevraagd wordt een paragraaf over onderhoud van geluidwerende constructies en een uitvoeringsplan om deze regelmatig te inspecteren en ook (lieft preventief) te herstellen.

5.10 Reactie

Wij merken deze zienswijze op als een verzoek. Het actieplan gaat niet over het beheer van genomen maatregelen. Bij het realiseren van maatregelen moet ook de financiering van het beheer, onderhoud en vervanging geregeld zijn.

Conclusie: deze zienswijze leidt tot aanpassing van het Actieplan. In paragraaf 5.1 wordt tekst toegevoegd wat betreft het streven dat in de nieuwe busconcessie in 2028 alle voertuigen volledig elektrisch zijn.

6) Bewoner Madernastraat

6.1 Zienswijze paragraaf 4.6. , punt 5 is nog niet volledig?

6.1 Reactie

Het woord “ervaren” ontbreekt hier wordt toegevoegd.

6.2 Zienswijze plandrempel

De plandrempel bedraagt 65 dB L_{den} , en is daarmee toch 2 dB hoger dan de maximaal toelaatbare drempel bij ontheffing in stedelijk gebied vastgesteld op 63 dB L_{den} ?

6.2 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verhelderende vraag. Het Actieplan en de daaruit voortvloeiende plandrempel wordt opgesteld vanwege de EU richtlijn Omgevingslawaaai die is opgenomen in de Wet milieubeheer. De ontheffing in stedelijk gebied is een waarde op grond van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder regelt de maximale geluidwaarden waarbij gebouwd mag worden.

De plandrempel is niet vergelijkbaar met een geluidnorm op grond van de Wet geluidhinder. Een plandrempel heeft een signaleringsfunctie. Daarnaast is de plandrempel de geluidbelasting exclusief aftrek op grond van artikel 110g Wet geluidhinder. Voor een weg met een maximum snelheid minder dan 70 km/u is de aftrek 5 dB. Dit betekent dat de norm in stedelijk gebied zonder aftrek 68 dB is. De plandrempel van 65 dB is dus lager.

6.3 Zienswijze formulering gekozen plandrempel

De gekozen plandrempel is hoger dan de Wet milieubeheer als grens aangeeft. Alleen maar om beter zicht te krijgen in de schrijnende gevallen. Er dient wel degelijk alles in het werk gesteld te worden om de wettelijke grenswaarde niet te overschrijden. Maar om de beschikbare financiële middelen tegemoet te komen zullen deze eerst worden besteed daar waar geluid het meeste pijn doet en maatregelen met het meeste effect kunnen worden gerealiseerd. Is dit juist geformuleerd?

6.3 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verhelderende vraag. Het Besluit geluid milieubeheer geeft aan dat in een actieplan een plandrempel moet worden opgenomen. De plandrempel is een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties als de waarde niet wordt gerealiseerd. In de Wet milieubeheer wordt voor een plandrempel geen grens aangegeven.

6.4 Zienswijze bepaling geluidbelasting

De geluidkaarten, daar waar zij overschrijdingen waarnemen langs de dreven, zijn volledig gebaseerd op rekenmodellen wegverkeerslawaaai en zijn niet onderbouwd aan plaatselijke monitoring/metingen op essentiële immissiepunten. Is dit juist?

6.4 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verhelderende vraag. De geluidsbelasting voor de geluidsbelastingkaarten is bepaald met behulp van een rekenmodel. Het rekenmodel berekent de

geluidbelasting op basis gegevens van de bron(nen) die het geluid veroorzaken, zoals het wegverkeer en informatie over de fysieke leefomgeving (gebouwen, type asfalt en dergelijke).

6.5 Zienswijze cumulatie

Impulsiegeluiden door bijvoorbeeld voegovergangen in kunstwerken kunnen niet met het wegverkeerslawaaimodel worden berekend. Hiervoor zijn geluidmetingen nodig op de locatie en monitoring van het aantal type voertuigen, welke metingen en gegevens verwerkt dienen te worden volgens methode Industrielawaai. Hierna dienen de beide methoden Verkeerslawaaai en Industrielawaai gecumuleerd te worden tot de geluidsbelasting op zekere immissiepunten. Is dit juist geformuleerd?

6.5 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verhelderende vraag. Geluid van wegverkeer wordt berekend volgens een vastgestelde rekenmethode. Volgens deze methode wordt het jaargemiddelde geluidsniveau bepaald en beoordeeld.

Een methode voor het bepalen van piekniveau's van dilatatievoegen is om geluidmetingen uit te voeren de resultaten te beoordelen aan toetswaarden die worden gehanteerd voor industrielawaai. Cumulatie met wegverkeerslawaaai is voor deze beoordeling niet van toepassing.

6.6 Zienswijze geluidkaarten

Geluidkaarten met daarin gekleurd de lager of gelijk aan de standaard toelaatbare geluidsbelasting van 53 dB L_{den} (wit), 53 t/m 63 dB L_{den} (blauw) en hoger dan 63 dB L_{den} (rood), (kan) kunnen aanvullend verrijkend zijn voor een nader goed inzicht.

6.6 Reactie

Deze zienswijze zien wij als een verzoek. In het Besluit geluid milieubeheer is aangegeven welke informatie in de geluidbelastingkaarten moeten worden weergegeven. De geluidkaarten zijn volgens die uitgangspunten opgesteld.

6.7 Zienswijze budget

Het actieplan voor 2020 t/m 2023 beperkt zich tot aan het beschikbare budget en voor de bestrijding van geluid op de ernstigste hinderlocaties waar het meest effect kan worden behaald. Voor de overige overschreden geluidlocaties is geen budget in de periode 2020 t/m 2023. Maar eigenlijk ook niet echt in de periode daarna. Is dit juist?

6.7 Reactie

Deze zienswijze is aangemerkt als een verhelderende vraag. Budget voor het nemen van maatregelen in het kader van het actieplan wordt gezocht in het Meerjarig Infrastructuur Programma Almere (MIPA). Het MIPA bestaat uit een vijfjarig programma van infrastructuur- en mobiliteitsprojecten, waarbij voor het eerstvolgende jaar de voorbereide maatregelen ter vaststelling en kredietvotering worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Het MIPA loopt van 2021 tot en met 2025. Vier van de maatregelen zijn opgenomen in het MIPA 2021-2025. De gemeenteraad heeft ingestemd met de projecten die in de planning staan voor 2021 en 2022. Op projecten na 2022 en het beschikbaar stellen van budget dient door de raad nog worden besloten. Op dit moment heeft de raad alleen ingestemd met het beschikbaar stellen van budget voor het geluidsscherp Brugmark/Noorderdreef.

6.8 Zienswijze prioritering en budget

De prioriteitenlijst beperkt zich tot de in hoofdstuk 5 in tabellen weergegeven locaties (11). Alleen daarvoor zijn maatregelen in deze tabellen benoemd en de daarmee gemoeide kosten raming. Maatregelen die het beschikbare budget voor de geluidbeheersing op en langs de dreven voor de locaties waar maatregelen tussen 2020 t/m 2023 komen, te weten AB3, AH1, AB1 en AH10 bedragen € 1.030.000,- . Zeg dat er jaarlijks zo'n € 330.000,- beschikbaar is. Van de 11 genoemde locaties in de tabellen in hoofdstuk 5 zijn 7 locaties die buiten uitvoering vallen.

Voor de overige geluidovergevoelige locaties als weergegeven in Bijlage A zijn de eventueel te nemen maatregelen en de daarmee gemoeide ingeschatte kosten niet aangegeven zoals in de tabellen in hoofdstuk 5.

Tevens lijkt er naast de plandrempel een budgetdrempel te bestaan nabij de € 1.000,- (€ 1.058,-) per dB per gehinderde ($\text{€ dB/Gehinderde} = [\text{€ dB/G}]$), als op te maken uit tabel 5-2.

Als derde drempel zou kunnen worden gezegd dat er een jaarlijks totaal budget drempel [JTBD] is van ca. € 350.000,-, zo slordig te extraheren uit tabel 5-2.

Na 2025 wordt reeds toegezegd een budget van € 810.000,-, voor respectievelijk locaties AS11, NP1 en AS14. Maar in welk jaar de uitvoering zal worden verricht is niet geprognosticeerd. Is de tabel 5 niet als onvolledig aan te merken? Zou het niet beter zijn dat alles goed in kaart komt in een volledige tabel/matrix waarin alle geluidovergevoelige locaties, met mogelijk te nemen onderzoek en maatregelen en de daaraan toe te schrijven kosten (€dB/G) naar een eerste inschatting.

Of bestaat dit overzicht al compleet en zijn hier in het ontwerp plan slechts de 11 eerst gekozen locaties in de tabellen 5 weergegeven?

Dit kan voor beleidsmakers en de gemeentelijke uitgaven een goed inzicht geven in te verwachten reserveringen om deze geluidovergevoelige immissie-locaties in de nabije toekomst alsnog zo snel als mogelijk te voorzien van geluidreducerende maatregelen om aldaar een leefbaarder geluidsfeer te bewerkstelligen.

In Bijlage I op bladzijde 5 is een concept voorstel van een wat uitgebreidere tabel weergegeven, waar nog een kolom bij zou moeten met de 'Hogere Waarde'. Er word vanuit gegaan dat de tabel voor zich spreekt.

6.8 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een verhelderende vraag. Het Actieplan is een beleidsdocument. Het Actieplan geeft een gemeentebrede visie op verkeerslawaaai vanwege de gemeentelijke wegen waarop tenminste een maximumsnelheid is toegestaan van 50 km/u. Het treedt niet in de plaats van wettelijke regels en grenswaarden van de Wet geluidshinder. Er is geen wettelijke verplichting om in bestaande situaties aan eerder vastgestelde hogere waarden te voldoen. Dit wordt ook wel het handhavingsgat van de Wet geluidhinder genoemd.

In paragraaf 4.5 van het actieplan is aangegeven dat binnen het Mobiliteits en Infrastructuur Programma Almere (MIPA) naar financiering wordt gezocht. Het MIPA wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Maatregelen genoemd in het actieplan worden uitgevoerd nadat de gemeenteraad daar in het MIPA budget voor het vastgesteld. Het MIPA heeft een looptijd van 2021 tot en met 2025. De gemeenteraad heeft ingestemd met de projecten gepland voor 2021 en 2022. Over projecten na 2022 en het beschikbaar stellen van budget moet nog worden besloten.

De gemeenteraad heeft budget beschikbaar gesteld voor het geluidsscherm Brugmark/Noorderdreef. De conclusie dat er jaarlijks ca. €330.000,- beschikbaar is voor geluidmaatregelen is niet juist. Ook is geen budget na 2025 toegezegd. Op termijn wordt een voorstel aan de gemeenteraad voorgelegd waarin afhankelijk van de budgetruimte keuzes worden gemaakt.

In Bijlage B van het Actieplan is een tabel opgenomen waarin alle geïnventariseerde locaties met een geluidbelasting groter dan 55 dB zijn weergegeven. In de tabel zijn de locaties weergegeven met een overschrijding van de hogere waarde. Daarnaast is aangegeven waar recent maatregelen zijn getroffen of waar recent groot onderhoud is uitgevoerd. Tenslotte zijn de locaties weergegeven waar de hogere waarden niet worden overschreden.

De informatie in het Actieplan en de bijbehorende bijlagen bevat voldoende informatie om te maken keuzes op te baseren.

6.9 Zienswijze aantal gehinderden per woning

Aangenomen wordt dat de kosten per dB per gehinderde als genoemd in tabel 5-2 over het aantal gehinderde personen gaat. Per woning is hiervoor gemiddelde aantal bewoners genomen per woning van 3. Is dit juist?

6.9 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een verhelderende vraag. Per wijk is het gemiddelde aantal bewoners per woning samengesteld uit de BAG en de CBS cijfers van 1 januari 2019.

6.10 Zienswijze tabel 5.2

In tabel 5-2 wordt kolom 4 betiteld met 'Geluidsbelasting boven hogere waarde [dB]'. Wat wordt hier nu precies mee bedoeld?

6.10 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een verhelderende vraag. Voor woningen waarvan werd voorzien dat de geluidbelasting in de toekomst niet zou voldoen aan de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder, zijn hogere waarden vastgesteld of van toepassing verklaard. De hogere waarden verschillen per locatie. Hogere waarden zijn vastgesteld per dB en bepaald op maatgevende gevels op specifieke hoogtes per weg.

Er zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd om de geluidbelastingen te bepalen op de meest representatieve locaties langs een wegvak. Hierbij is ook de toekomstige groei van verkeer meegenomen door gebruik te maken van de verkeersprognose voor het jaar 2030. De kolom

'Geluidbelasting boven hogere waarde' geeft de het verschil weer tussen de berekende geluidbelasting in 2030 en de vastgestelde hogere waarde.

6.11 Zienswijze hogere waarden

In tabel 5-2 wordt kolom 4 betiteld met 'Geluidsbelasting boven hogere waarde [dB]'. Maar hoe hoog de 'Hogere Waarde op die locatie is vastgesteld is niet in de de tabel weergegeven. Ook wordt nergens besproken hoe deze is 'Hogere Waarde' tot stand is gekomen op basis van welke wetgevingen en metingen. Dit lijkt een essentiële tekortkoming.

6.11 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een verhelderende vraag. In bijlage B van het Actieplan is per locatie de vastgestelde hogere waarde weergegeven. In paragraaf 5.1 is aangegeven waarom hogere waarden zijn vastgesteld. De Wet geluidhinder vormt de basis voor het vaststellen van hogere waarden.

6.12 Zienswijze vrachtverkeer en toekomstige intensiteiten op de Hollandsedreef en veldmetingen aan dilitatievoegen J. Greshoffbrug

De afsluiting van de aansluiting Hollandsedreef op de Hogering geeft een grote toename van vrachtverkeer op Hollandsedreef naar de Havendreef. Niet geheel duidelijk is dat wanneer de Hollandsekant (e.g.) weer via de Hogering bereikbaar zijn voor vrachtverkeer dit ook zo zal gebeuren. Het zou enorme ontlasting kunnen zijn wanneer dit dan dwingend kon worden gereguleerd.

Bewoners van Almere-Poort kunnen na opening van de wegreconstructie van de Hogering linea recta visa versa over de Botterweg en Hollandsedreef richting Almere Stad en Havendreef wegens het voor de handliggende gemak zo te kiezen route. Naar verwachting zal dit verkeer van personenvoertuigen, motoren en scooters dan ook drastisch toenemen en daarmee de frequentie van het personenvoertuigen verkeer in alle dagdelen. Zijn reële frequenties toegepast in de geluidrekenmodellen die actueel worden medio 2021 – 2023?

Verzocht wordt om veldmetingen uit te voeren naar het lawaai van vrachtwagens bij de passage van de voeg- overgangen (dilitaties) van de J. Greshoffbrug. Deze gegevens te cumuleren met het wegverkeerslawaai om een realistischer beeld te krijgen van de werkelijke geluidhinder bij woningen/gehinderden rond de J.Greshoffbrug.

6.12 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een om verheldering vraag over gehanteerde verkeersintensiteiten en verzoek voor het uitvoeren van geluidmetingen van de voegovergangen in de J. Greshoffbrug. De afsluiting van de Hogering en Hollandsedreef heeft een flinke toename in vrachtverkeer op de Hollandsedreef opgeleverd. Dit was een tijdelijke situatie, de aansluiting op de Hogering is weer open gesteld. Voor het Actieplan is de geluidbelasting berekend waarbij rekening is gehouden met toekomstige groei van het verkeer. Uitgegaan is van de verkeersprognose voor het jaar 2030.

Vervanging aan de voegconstructie in de J. Greshoffbrug is op dit moment niet aan de orde. Het renoveren van de verkeersbruggen kent een programma wat zich aandient rond de helft van de

levensduur van het object. Het verbeteren van de functionaliteit wordt bij het vervangen van de voegconstructie meegenomen. Geluidsoverlast weegt niet zwaar genoeg als reden om constructieonderdelen vroegtijdig te vervangen.

Toelichting:

Voor de reconstructie van de Stedendreef is een akoestisch onderzoek opgesteld genaamd "Akoestisch onderzoek Aanpassing Stedendreef Almere Stad" van 12 december 2013. Het destijds geldende verkeersmodel gaf een toekomstige intensiteit van 12.328 mvt/etmaal. Naar aanleiding van dit onderzoek is er een stiller type asfalt gelegd op dit deel van de Hollandsedreef. Daarnaast zijn onder de leuning van de brug schermen geplaatst.

Het huidige verkeersmodel voor het jaar 2030 laat geen toename zien van de verkeersintensiteit op dit deel van de Hollandsedreef ten opzichte van de verkeersintensiteiten waarvan in het onderzoek voor de reconstructie van de Stedendreef is uitgegaan. Wij hebben dan ook geen aanleiding om een toename van de geluidbelasting te veronderstellen zoals berekend voor de reconstructie van de Stedendreef.

6.13 Zienswijze voorstel geluidmaatregelen

Als maatregelen die voor de bewoners aan de Madernastraat 71 t/m 95 (zie ook Bijlage AS 4-deel 2) naar verwachting goed zullen bijdragen aan een afname van geluidhinder zijn o.a. te noemen:

- a. fluisterstille voegovergangen aanbrengen in J. Greshoffbrug
- b. Hollandsedreef aan weerszijde van de J. Greshoffbrug vloeiend over laten gaan over de nieuwe voegovergangen
- c. doortrekken geluidscherm op geluidwal aan zijde Madernastraat (noordelijk van de Hollandsedreef) vanaf woning 71 tot aan de Rameaugracht met een hoogte 1,50 meter
- d. verkeersstroom van vrachtverkeer naar Hollandsekant over de Hollandsedreef vanaf de Havendreef voorkomen middels effectieve maatregelen
- e. Routeplanners verkeer naar de Hollandsekant leiden over de Hogering
- f. Handhaven verkeerssnelheid middels cameratoezicht en overtredingen beboeten.
- g. de geluidschermen (aan beide zijde) op de J. Greshoffbrug uitvoeren met een efficiënte diffractor
- h. overwegen om zeer open asfalt beton aan te brengen, met name als wegdek op de J. Greshoffbrug en de aanrijdstroken daarvan
- i. krachtige geluidsisolatie (verende) tussen bruggedelen en brughoofd

Een pakket aan maatregelen die naar verwachting zeker een afname van hinder zal gaan bewerkstelligen. De meest van de hier genoemde maatregelen zullen ook direct een gunstig effect hebben op de geluidhinder aan de woningen aan het Stijn Streuvelshof, Godfried Bomansstraat, Tsjajkovskypad en J. Greshoffstraat.

6.13 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een verzoek tot het nemen van maatregelen. Wij zijn het met u eens dat de voorgestelde maatregelen tot minder geluidhinder kunnen leiden. Zoals aangegeven in de beantwoording op zienswijze 6.12 is op dit moment er geen aanleiding voor het

nemen van fysieke maatregelen. Wat betreft het vrachtverkeer van en naar Hollandsekant verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 6.2.

Wij hebben geen invloed op de instructies door routeplanners. De politie gaat over het uitvoeren van en het Openbaar Ministerie gaat over het plaatsen van (permanente) snelheidscamera's.

6.14 Zienswijze politieauto's met sirene

Het Politiebureau Almere Stad-West aan de Operetteweg heeft zeer regelmatig uitrijdende politieauto's met sirene volop bij verlaten terrein van Politiebureau. Op alle tijden van de dag en in het bijzonder 's ochtends tussen 06:30 en 08:30 en in de avond. Deze frequent voorkomende ernstige geluidhinder lijkt deels overbodig. Kunnen daar andere protocollen voor worden geschreven en gehanteerd? Kan dit door de gemeente worden opgelegd ten uitvoer aan het Politiebureau?

6.14 Reactie

Deze zienswijze wordt aangemerkt als een verzoek voor het opleggen van protocollen voor het gebruik van de sirene door politieauto's. Hulpdiensten zoals politie, ambulance en brandweer mogen zogeheten optische signalen (blauw zwaailicht) en geluidssignalen (sirene) voeren. De gebruiksregels hiervoor staan in de Regeling optische en geluidssignalen 2009.

Conclusie: deze zienswijze leidt tot aanpassing van het Actieplan. In paragraaf 4.6, punt 5, is het woord "ervaren" toegevoegd.

Conclusie:

De zienswijze van de bewoners aan de Brugmark leidt niet tot aanpassing van het actieplan, maar is voor ons wel een extra reden om in gesprek met de bewoners te gaan.

De zienswijzen van de bewoners Keiwierde, Madernastraat en Randstaddreef geven aanleiding tot het aanpassen van het Ontwerp Actieplan op de volgende onderdelen:

Paragraaf 5.1:

In deze paragraaf wordt de volgende tekst toegevoegd: "De busbanen zijn in dit kader buiten beschouwing gelaten. Het streven is dat in de nieuwe busconcessie in 2028 alle voertuigen volledig elektrisch zijn. Daarmee zal hinder langs de busbanen afnemen".

paragraaf 4.6:

Bij punt 5 wordt het woord "ervaren" toegevoegd.

Bijlage 3:

De Randstaddreef wordt opgenomen in het paars gekleurd deel: Categorie geluidbelasting < 65 dB". In het in 2023 op te stellen volgende Actieplan Geluid wordt beoordeeld welke maatregelen doelmatig zijn en welke prioriteit deze locatie heeft ten opzichte van andere locaties.

5. Ambtshalve wijzigingen

Ambtshalve wijzigingen zijn wijzigingen in het vast te stellen Actieplan Geluid ten opzichte van het Ontwerp Actieplan. Dit zijn wijzigingen die niet naar aanleiding van zienswijzen, maar ambtshalve worden doorgevoerd. Deze aanpassingen zijn nodig ter verhoging van de juridische kwaliteit van het plan of zijn het gevolg van gewijzigde inzichten, beleid of regelgeving.

Hoofdstuk I Algemeen:

In het plan worden diverse tekstuele verbeteringen voor betere leesbaarheid doorgevoerd.

Hoofdstuk II Samenvatting:

In de eerste alinea wordt de zin “En als dat lang aanhoudt, is er het risico van hoge bloeddruk en hartklachten” verwijderd.

Paragraaf 1.2:

In de 2e Alinea wordt de zin “de akoestische situatie als gevolg van weg, spoor, en vlieginfrastructuur in beeld wordt gebracht” verwijderd. In de derde zin van de 3^e alinea ... wordt het woord “burgers” vervangen door “inwoners”.

Hoofdstuk 3:

“Euro VI bussen” wordt vervangen door “Euronorm Euro VI”.

6. Overzicht wijzigingen

Naar aanleiding van de hiervoor behandelde zienswijzen, ambtshalve wijzigingen zijn de volgende wijzigingen aangebracht in het vast te stellen Actieplan Geluid (ten opzichte van het Ontwerp Actieplan):

Samenvatting:

In de eerste alinea wordt de zin “En als dat lang aanhoudt, is er het risico van hoge bloeddruk en hartklachten” verwijderd.

Hoofdstuk I Algemeen:

In het plan worden diverse tekstuele verbeteringen voor betere leesbaarheid doorgevoerd.

Paragraaf 1.2:

In de 2e Alinea wordt de zin “de akoestische situatie als gevolg van weg, spoor, en vlieginfrastructuur in beeld wordt gebracht” verwijderd. In de derde zin van de 3^e alinea ... ordt het woord “burgers” vervangen door “inwoners”.

Hoofdstuk 3:

“Euro VI bussen” wordt vervangen door “Euronorm Euro VI”.

paragraaf 4.6:

Bij punt 5 wordt het woord “ervaren” toegevoegd.

Paragraaf 5.1:

In deze paragraaf wordt de volgende tekst toegevoegd: “De busbanen zijn in dit kader buiten beschouwing gelaten. Het streven is dat in de nieuwe busconcessie in 2028 alle voertuigen volledig elektrisch zijn. Daarmee zal hinder langs de busbanen afnemen”.

Bijlage 3:

De Randstaddrcef wordt opgenomen in het paars gekleurd deel: Categorie geluidbelasting < 65 dB”. In het in 2023 op te stellen volgende Actieplan Geluid wordt beoordeeld welke maatregelen doelmatig zijn en welke prioriteit deze locatie heeft ten opzichte van andere locaties.