

## Collegevoorstel

<b>Onderwerp</b>	Aanpak overlast zwaar verkeer Kanaal Almelo-De Haandrik
<b>Eenheid/team</b>	UF Advies en Regie
<b>Zaakkenmerk</b>	Z/25/248873
<b>Documentkenmerk</b>	D/26/855172
<b>Vertrouwelijkheid</b>	Openbaar
<b>Portefeuillehouder</b>	J. Hinnen
<b>Datum vergadering</b>	

### Toelichting voor de openbare besluitenlijst

Tijdens het participatietraject rond de toekomstfunctie van het kanaal Almelo-De Haandrik is gebleken dat veel aanwonenden een toename van overlast door (zwaar) verkeer ervaren, waarbij de aard en omvang van de problematiek per gemeente verschillen. In 2025 is dit probleem door een werkgroep van gemeenten en provincie, samen met omwonenden en bedrijven in kaart gebracht. De oplossingsrichtingen voor de overlast zijn nu concreet gemaakt in het rapport "Aanpak overlast zwaar verkeer Kanaal Almelo-De Haandrik". Het college heeft besloten om kennis te nemen van het rapport.

### Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van het rapport "Aanpak overlast zwaar verkeer Kanaal Almelo-De Haandrik" (D/26/854954) met als belangrijkste punten:
  - o er wordt geconcludeerd dat langs het kanaal sprake is van overlast door (zwaar) verkeer;
  - o aard en omvang van de problematiek verschillen per gemeente;
  - o voor Almelo ligt de opgave met name bij het terugdringen van de effecten van (zwaar) verkeer, passend binnen een gezamenlijk driesporen aanpak met de provincie en de betrokken kanaalgemeenten.

### Inleiding

Langs het kanaal Almelo-De Haandrik ervaren inwoners, bedrijven en gebiedspartners al geruime tijd een toename van overlast door (zwaar) verkeer. Tijdens het participatietraject rondom deze toekomstfunctie is het thema verkeersoverlast naar voren gekomen als een van de urgente aandachtspunten voor de omgeving. Om deze signalen op te pakken is er een werkgroep opgestart, bestaande uit vertegenwoordigers vanuit de provincie en de betrokken gemeenten. De provincie vervult hierbij de rol van kartrekker. Het doel is te komen tot een integrale aanpak voor het terugdringen van overlast van zwaar wegverkeer. De werkgroep heeft als opdracht oplossingsrichtingen te verkennen, maatregelen te prioriteren en deze te vertalen naar een uitvoerbare aanpak, de zogeheten driesporenaanpak. Het rapport "Aanpak overlast zwaar

verkeer Kanaal Almelo-De Haandrik - Analyse en oplossingsrichtingen -" vormt het resultaat van deze gezamenlijke inzet. In dit document zijn zowel de analyse van de huidige problematiek als de voorgestelde maatregelen opgenomen.

Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat de aard en omvang van de overlast langs het kanaal Almelo-De Haandrik per gemeente verschillen. Voor het grondgebied van Almelo, en specifiek ter hoogte van Aadorp, is vastgesteld dat de problematiek beperkter is dan in een aantal aanliggende gemeenten. Voor Almelo ligt de opgave met name bij het terugdringen van de effecten van (zwaar) verkeer langs het kanaal. De voorgestelde maatregelen richten zich daarom primair op het reguleren van zwaar verkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid en het beperken van hinder voor omwonenden. Deze inzet sluit aan bij de lokale situatie en past binnen de gezamenlijke, gebiedsgerichte aanpak waarin de provincie verantwoordelijk blijft voor het kanaal als geheel.

De voorgestelde driesporenaanpak in gezamenlijkheid met de provincie en Twenterand, Hellendoorn, Ommen en Hardenberg, waarbij Almelo zich richt op een driesporenaanpak passend bij de lokale situatie langs het kanaal, is als volgt:

### **1. Spoor 1: Kanaalbrede maatregelen (beleid en systeem)**

Dit spoor ziet op maatregelen langs het gehele kanaal of over meerdere wegvakken tegelijk worden toegepast. Het gaat om beleidsmatige en systeembrede ingrepen die gericht zijn op het terugdringen van structureel te hoge snelheden en het verbeteren van de herkenbaarheid van de wegfunctie, zoals:

- - het aanpassen van snelheidsregimes en wegencategorisering;
  - het verbeteren van de eenduidigheid van de weginrichting;
  - het inzetten op structurele handhaving en gedragsbeïnvloeding.

Deze maatregelen vormen het kader waarbinnen lokale ingrepen plaatsvinden.

### **2. Spoor 2: Locatiespecifieke maatregelen**

Dit spoor richt zich op concrete knelpunten op specifieke locaties, waar de overlast zich concentreert. Op basis van analyse van meldingen en verkeersgegevens zijn focusgebieden in beeld gebracht. Voor deze locaties worden maatwerkmaatregelen uitgewerkt, zoals:

- - aanpassing of herinrichting van een wegvak of kruispunt;
  - wijzigen van verkeersremmende voorzieningen;
  - aanpassing van markering of belijning.

### **3. Spoor 3: Beheer en onderhoud**

Dit spoor ziet op maatregelen die kunnen worden uitgevoerd binnen regulier beheer en onderhoud. Het gaat om locaties waar overlast met name wordt veroorzaakt door de staat van de weg of inrichting. Voor circa 80 punten is vastgesteld dat verbetering mogelijk is door:

- - herstel van wegdek of bermen;
  - aanpassen van verlichting of inrichtingselementen;
  - het vervangen of aanpassen van drempels en plateaus die trillingshinder veroorzaken.

De maatregelen kunnen waar mogelijk worden meegenomen in lopende of geplande onderhoudsprogramma's.

### **Positie Almelo**

Almelo is één van de vijf kanaalgemeenten en deelt de problematiek rond overlast, snelheid en wegbeeld. Tegelijkertijd werkt Almelo aan eigen mobiliteitsopgaven en gebiedsontwikkelingen (zoals rond Bedrijvenpark Twente Noord en de Kanaalzone), waar de wegen langs het kanaal en de verbindingen met de N36, Aadorperweg en Wierdenseweg onderdeel van uitmaken.

Voor Almelo zijn de belangrijkste punten:

1. Gezamenlijk komen tot een optimalisatie van de wegcategorisering en weginrichtingen, de resultaten als uitgangspunt op te nemen voor de toekomstig op te stellen mobiliteitsplan;
2. Invulling en uitwerking geven aan een gemeenschappelijke oplossing voor het sluijverkeer op de Iepenweg Noord bij Bedrijvenpark Twente Noord.

### **Beoogd effect**

Het nemen van maatregelen om de overlast te beperken.

### **Argumenten voor**

#### *2.1 De overlast van verkeer neemt aantoonbaar af.*

De maatregelen – met name de snelheidsverlaging en herinrichting – blijken volgens beschikbare ervaringsgegevens en onderzoeksinzichten een significant positief effect op zowel de verkeersdrukke als geluid en trillingen.

#### *2.2 De verkeersveiligheid verbetert aanzienlijk.*

Aanpassingen in inrichting en handhaving leveren een veiligere omgeving op voor zowel bewoners, fietsers als automobilisten.

#### *2.3 De leefbaarheid in het gebied wordt vergroot.*

Door betere regulering van het wegverkeer neemt de ervaren overlast af.

## **Kanttelingen**

### *2.1 Complexiteit van wegencategorisering en uniformiteit*

Het kanaal kent circa 190 verschillende wegvakken met uiteenlopende profielen en snelheden. Het realiseren van een eenduidig wegbeeld vraagt langdurige inzet en afstemming over meerdere onderhouds- en herinrichtingsprojecten. De effecten voor bewoners zijn hierdoor gefaseerd en kunnen pas op termijn zichtbaar worden.

### *2.2 Interbestuurlijke afhankelijkheden*

De provincie is beheerder van kanaal, damwanden en diverse N-wegen; gemeenten beheren overige wegen. De uitvoering van maatregelen is afhankelijk van gezamenlijke prioriteitstelling, planning en financiering.

## **Kosten, opbrengsten en dekking**

Het onderzoeksrapport geeft per gemeente en per traject (o.a. in fietsplannen en lokale beleidsdocumenten) globaal inzicht in mogelijke maatregelen en bijbehorende kostenbandbreedtes, maar bevat geen uitgewerkte kostentabellen specifiek voor het Almelose deel van het kanaal. De driesporenaanpak is primair beleidsmatig en technisch van aard en vraagt om verdere uitwerking per locatie en maatregel voordat concrete ramingen kunnen worden opgesteld.

Voor Almelo betekent dit in hoofdlijnen:

- Spoor 1 zal voornamelijk leiden tot beleids- en ontwerpkosten (aanpassing wegcategorisering, verkeerskundige uitwerking, eventuele markering en kleine inrichtingsmaatregelen).
- Spoor 2 vergt extra middelen voor onderhoudscampagnes en het aanpassen van drempels en plateaus, in lijn met de voorstellen in spoor 3.
- Spoor 3 voegt daar kosten aan toe voor participatie, regionale studies, mogelijke aanpassingen op netwerkniveau en een intensieve samenwerking met provincie en buurgemeenten.

Exacte bedragen en dekking (gemeentelijk, provinciaal of co-financiering) kunnen in een vervolgfase worden uitgewerkt, zodra concrete maatregelen en prioriteiten per spoor nader zijn bepaald.

## **Uitvoering**

Nadat het college heeft ingestemd met het gezamenlijk uitwerken van de driesporenaanpak, gaat de werkgroep verder met het concretiseren en gefaseerd uitvoeren van deze aanpak. Dit zal naar verwachting meerdere maanden in beslag nemen.

De omwonenden langs het kanaal worden geïnformeerd. Het persbericht is reeds gepubliceerd.

## **Bijlage(n)**

1. Rapport 'Aanpak overlast zwaar verkeer Kanaal Almelo–De Haandrik - Analyse en oplossingsrichtingen - (D/26/854954)

2. Persbericht 17 maart 2026 'Onderzoek toont knelpunten zwaar wegverkeer Kanaal Almelo-De Haandrik (D/26/854955)

### **Procesinformatie**

- Intern overleg

Ambtelijke afstemming heeft plaatsgevonden met de betrokken beleidsteams.

- Afstemming met portefeuillehouder

Het voorstel is afgestemd met de portefeuillehouder.

- Directie-advies: n.v.t.

B&W voorstel standaard

### **Communicatie over het besluit**

Regulier.