

Actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai

Gemeente Kerkrade



Monitor the movement

dat  **mobility**

Actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai

Datum 16 maart 2018
Kenmerk HLN005/Hcj/0017.01
Eerste versie



Documentatiepagina



Opdrachtgever(s)	Gemeente Kerkrade
Titel rapport	Actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai
Kenmerk	HLN005/Hcj/0017.01
Datum publicatie	16 maart 2018
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer E. Nieuwenhuis
Projectteam DAT.Mobility	de heer J.B. Henckel
Projectomschrijving	Actualisering van het actieplan geluidshinder dat de gemeente elke vijf jaar maakt in het kader van de EU-richtlijn omgevingslawaai. In het plan wordt inzicht gegeven in de locaties waarin de geluidsbelasting boven de plandrempel ligt, en is geanalyseerd welke mogelijke maatregelen genomen kunnen worden.
Trefwoorden	Wet geluidshinder, geluidsbelastingen en EU-richtlijn omgevingslawaai, actieplan

Inhoudsopgave



	Samenvatting	1
1	Inleiding	5
1.1	Achtergrond	5
1.2	Actualisering van de geluidskaart en het actieplan	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Het kader	7
2.1	EU-richtlijn omgevingslawaaï	7
2.2	Wegverkeer en gezondheid	8
2.3	Acties en proces	8
2.4	De saneringsopgave en de relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart	11
2.5	Actieplan en Omgevingswet	13
3	Evaluatie tweede tranche	15
3.1	Overzicht ontwikkelingen en genomen maatregelen	15
3.2	Ontwikkeling aantal geluidgehinderden	18
4	De geluidsbelastingkaart	20
4.1	Beschrijving van de geluidsbronnen en rekenmodellen	20
4.2	Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners	21
4.3	Toekomstige ontwikkelingen en hun effecten	22
5	Actieplan	24
5.1	Plandrempels (L_{den} en L_{night} per type bron)	24
5.2	Knelpunten	25
5.3	Nadere analyse knelpunten	26
5.4	Voorgestelde maatregelen	27
5.5	Kosten-batenanalyse	27
6	Beschrijving inspraakproces	28
6.1	Doorlopen fasen	28



Samenvatting

Actualisering van de geluidskaart en het actieplan

In 2015/2016 is de derde tranche van het project 'Implementatie EU-richtlijn omgevingslawaai' door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) gestart. Ook de agglomeratie Heerlen/Kerkrade, bestaande uit de gemeenten Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Voerendaal en Nuth, is opgenomen in de lijst van de 'derde tranche'-gemeenten. Daarmee heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade voor de derde keer de verplichting gekregen tot het opstellen van EU-geluidsbelastingkaarten en de hierbij behorende actieplannen.

In het voorjaar van 2017 heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade de EU-geluidskaarten gepresenteerd voor het nieuwe basisjaar 2016. Op deze kaarten wordt inzicht gegeven in de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer, railverkeer, de industrie en luchtvaart.

In de volgende fase moet worden nagegaan in hoeverre maatregelen zijn te nemen om de ergste problemen op het gebied van de geluidshinder te verminderen of op te lossen. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in het actieplan dat nu voor u ligt. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt welke problemen er zijn, welke oplossingen mogelijk zijn, welk effect deze oplossingen hebben en wat de kosten/baten zijn van de voorgestelde oplossingen.

In deze rapportage wordt op verschillende plekken inzicht gegeven in de geluidsbelastingen op de woningen. Het gaat hierbij om de geluidsbelastingen die worden berekend op de buitenkant van de gevel. Deze geluidsbelasting is niet altijd representatief voor de geluidsbelasting in de woning, omdat:

- er in de afgelopen periode gevelmaatregelen zijn toegepast bij de woning (sanering);
- een woning is gebouwd conform het bouwbesluit, waarin eisen zijn opgenomen over de geluidsbelasting in de woning.



De plandrempel

Een belangrijke plek in het actieplan wordt ingenomen door de plandrempel. De plandrempel is nodig om te kunnen bepalen wanneer maatregelen noodzakelijk zijn om geluidsoverlast te verminderen. Het is een 'relevante grenswaarde' die niet is vastgelegd bij de wet. De plandrempel is dan ook een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. De gemeente moet de hoogte van de plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen.

De gemeente Kerkrade ziet geen aanleiding om de gekozen plandrempels uit de eerste en tweede tranche bij te stellen. De hoogte van de plandrempel in de gemeente Kerkrade is afgestemd op de geluidswaarden die zijn gehanteerd bij het opstellen van de zogenaamde saneringslijsten voor weg- en railverkeer.

Evaluatie tweede tranche

In de afgelopen jaren hebben verschillende ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de regio plaatsgevonden. Een volledig overzicht hiervan is te zien in hoofdstuk 3. Deze ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat de geluidsbelastingen tussen 2011 en 2016 zijn gewijzigd.

In tabel S1.1 is weergegeven hoeveel adressen in 2011 en 2016 een geluidsbelasting hebben boven de plandrempel.

gemeente	weg		rail	
	2011	2016	2011	2016
Heerlen	16.033	16.407	0	0
Kerkrade	117	100	0	0
Landgraaf	3.917	3.645	2	0
Brunssum	4.359	4.370	0	0
Nuth	356	338	1	0
Voerendaal	503	435	0	1
totaal	25.285	25.295	3	1

Tabel S1.1: Ontwikkeling aantal geluidsgevoelige adressen boven de plandrempel

Uit tabel S1.1 komt naar voren dat het aantal geluidgevoelige adressen als gevolg van het wegverkeer met een geluidsbelasting boven de plandrempel in de gehele regio Parkstad nagenoeg constant is gebleven. Wel zijn er binnen de verschillende gemeenten beperkte verschillen te zien. Overschrijdingen van de plandrempels als gevolg van het railverkeer komen net als in 2011 nagenoeg niet voor.

Generiek kunnen voor de verschillen tussen de geluidsbelasting van 2011 en 2016 de volgende verklaringen worden gegeven:

- toepassing van geluidarm wegdek;
- infrastructurele aanpassingen, bijvoorbeeld aanleg van rotondes, wegomleggingen;
- toe- of afname van de verkeersintensiteit als gevolg van sloop of nieuwbouw of als gevolg van infrastructurele wijzigingen;
- veranderingen van snelheden, van 50 naar 30 km/h, of van 80 naar 50 km/h of v.v.;
- nieuwe bebouwing, dus toename van geluidgevoelige adressen, reflectie van geluid;
- sloop van gebouwen, dus afname van geluidgevoelige adressen.



Toekomstige ontwikkelingen

Binnen de agglomeratie Heerlen/Kerkrade zijn de komende jaren een aantal belangrijke infrastructurele en/of ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. Daarnaast zijn verschillende lokale ontwikkelingen te verwachten die met name hun invloed zullen hebben in de verkeersafwikkeling binnen een gemeente. Door de wijziging van de verkeersstromen zal ook de geluidsbelasting op de gebouwen gaan veranderen. Hierdoor is het mogelijk dat de huidige problemen ten aanzien van de geluidshinder geheel of gedeeltelijk worden opgelost door het effect van toekomstige ontwikkelingen die de komende jaren al uitgevoerd zullen worden.

De effecten van de ontwikkelingen op de geluidshinder zijn vastgesteld door een geluidsmodel op te stellen voor het prognosejaar 2030. Door de gewijzigde verkeersstromen zal de geluidsbelasting gaan toe- of afnemen.

In tabel S1.2 wordt een overzicht gegeven van het aantal adressen in de situaties 2016 en 2030 met een geluidsbelasting boven de plandrempel.

gemeente	2016	2030	groei
Heerlen	16.407	15.626	-5%
Kerkrade	100	49	-51%
Landgraaf	3.645	3.405	-7%
Brunssum	4.370	3.168	-28%
Nuth	338	344	2%
Voerendaal	435	438	1%

Tabel S1.2: Ontwikkeling aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel

Uit tabel S1.2 komt naar voren dat in de gemeenten Brunssum en Kerkrade het aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel duidelijk zal gaan afnemen. In de gemeenten Heerlen en Landgraaf is sprake van een beperkte afname van het aantal adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel en bij de gemeenten Nuth en Voerendaal blijft dit nagenoeg constant.

Voorgestelde maatregelen

Algemene maatregelen:

- De gemeente Kerkrade zal zorg dragen dat de rijksmiddelen die voor Kerkrade beschikbaar zijn voor gevelisolatieprojecten aangewend worden. In de afgelopen jaren zijn meer dan 150 woningen die vermeld stonden op de A-lijst gesaneerd. Dat wil zeggen dat de bewoners in de gelegenheid gesteld zijn deel te nemen aan een gevelisolatieproject. Een deel hiervan heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt en deze woningen zijn voorzien van geluidreducerende maatregelen.
- Op basis van de A-lijst, de eindmelding voor wegverkeer en het geluidsactieplan zal een nieuwe prioritering worden gemaakt voor de toekomstige sanering van de woningen.
- Bij reconstructie van wegen zal geluidreducerend asfalt worden overwogen, waarbij de gewenste duurzaamheid een belangrijke rol speelt.

**Baten**

Op basis van de voorgestelde maatregelen zal het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting de komende jaren gaan afnemen. Het tempo waarin dat zal gebeuren, zal afhangen van de gelden die door het ministerie beschikbaar worden gesteld voor het saneren van de woningen.

Kosten

Voor het uitvoeren van de maatregelen zijn grote financiële inspanningen vereist. Door het Rijk worden middelen beschikbaar gesteld om de zogenaamde A-lijst-woningen te saneren. De gemeente is niet verplicht eigen geld beschikbaar te stellen.



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De EU-richtlijn omgevingslawaai is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. In Nederland is deze richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder. De richtlijn is van toepassing op omgevingslawaai, waaraan mensen worden blootgesteld. Het toepassingsgebied beperkt zich tot weg-, railverkeer, luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Het doel van de richtlijn is de hinder en de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingslawaai te vermijden, te voorkomen of te verminderen. Hinder is het bekendste effect van geluid. Naast hinder kan geluid ook leiden tot slaapverstoring, en hart- en vaatziekten. Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden volgens de EU-richtlijn omgevingslawaai de hiernavolgende instrumenten toegepast: geluidsbelastingkaarten, actieplannen, voorlichting en inspraak.

Het opstellen van geluidsbelastingkaarten en actieplannen wordt om de vijf jaar herhaald (tranche). Daarbij wordt de groep agglomeraties en gemeenten per tranche uitgebreid.

1.2 Actualisering van de geluidkaart en het actieplan

In 2016/2017 is de derde tranche van het project 'Implementatie EU-richtlijn omgevingslawaai' door het ministerie van I&W gestart. Ook de agglomeratie Heerlen/Kerkrade, bestaande uit de gemeenten Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Voerendaal en Nuth, is opgenomen in de lijst van 'derde tranche'-gemeenten. Daarmee heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade voor de derde keer de verplichting gekregen tot het opstellen van EU-geluidsbelastingkaarten en de hierbij behorende actieplannen.

In de zomer van 2017 heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade de EU-geluidkaarten gepresenteerd voor het nieuwe basisjaar 2016. Op deze kaarten wordt inzicht gegeven in de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer, railverkeer, de industrie en luchtvaart.



In de volgende fase moet worden nagegaan in hoeverre maatregelen zijn te nemen om de ergste problemen op het gebied van de geluidshinder te verminderen of op te lossen. De resultaten hiervan moeten worden vastgelegd in een actieplan. Hierin wordt inzichtelijk gemaakt welke problemen er zijn, welke oplossingen mogelijk zijn, welk effect deze oplossingen hebben en wat de kosten/baten zijn van de voorgestelde oplossingen.

De gemeente heeft uitdrukkelijk niet de verplichting om de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk te gaan uitvoeren. De beschreven maatregelen geven een denkrichting aan en zullen altijd in samenhang met andere disciplines en beschikbare middelen worden bekeken.

In deze rapportage wordt op verschillende plekken inzicht gegeven in de geluidsbelastingen op de woningen. Het gaat hierbij om de geluidsbelastingen die worden berekend op de buitenkant van de gevel. Deze geluidsbelasting is niet altijd representatief voor de geluidsbelasting in de woning, omdat:

- er in de afgelopen periode gevelmaatregelen zijn toegepast bij de woning (sanering);
- een woning is gebouwd conform het Bouwbesluit, waarin eisen zijn opgenomen over de geluidsbelasting in de woning.

De gemeenten in de agglomeratie Heerlen/Kerkrade hebben het actieplan geactualiseerd in samenwerking met DAT.Mobility.

1.3 Leeswijzer

In het vervolg van deze rapportage wordt aangegeven op welke manier inhoud is gegeven aan het actieplan. Hiertoe wordt in eerste instantie in hoofdstuk 2 aangegeven binnen welk kader het opstellen van het actieplan geplaatst moet worden.

Voor de gemeenten in de agglomeratie Heerlen/Kerkrade is dit de derde keer dat zij een actieplan opstellen. Daarom is het goed om terug te kijken welke maatregelen de afgelopen vijf jaar zijn uitgevoerd voor het verminderen van de geluidshinder en om na te gaan hoe de totale geluidsbelasting zich binnen de gemeenten heeft ontwikkeld. Een beschrijving is te vinden in hoofdstuk 3.

In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan de toekomstige geluidssituatie binnen de gemeente. Hierbij is rekening gehouden met alle ruimtelijke en infrastructurale maatregelen die de komende tien jaar zijn te verwachten. Op basis van de geluidsbelastingkaarten voor de toekomstige situatie kan worden vastgesteld waar de geluidsbelasting boven de plandrempel ligt.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan op de gemeentelijke ambities ten aanzien van de bestrijding van geluidshinder. Hiervoor zijn zogenaamde plandrempels vastgelegd. Op het moment dat de geluidsbelasting van een gebouw boven deze plandrempel ligt, moet deze locatie worden aangemerkt als een knelpunt op het gebied van geluidshinder. Voor de knelpunten is nagegaan welke mogelijke maatregelen genomen kunnen worden om de overlast te verminderen.

Het ontwerpactieplan zal voor inspraak worden voorgelegd aan de inwoners van de gemeente en aan de gemeenteraad. De manier waarop deze inspraak is uitgevoerd, is beschreven in hoofdstuk 6.



2 Het kader

De verplichting tot het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten en het hieraan gerelateerde actieplan is het gevolg van de EU-richtlijn omgevingslawaai. Bij de totstandkoming van het actieplan wordt een aantal fasen doorlopen, waarbij het vaststellen van de plandrempels en het inventariseren van mogelijke maatregelen inhoudelijk gezien de belangrijkste zijn.

2.1 EU-richtlijn omgevingslawaai

De EU-richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai. Deze richtlijn wordt aangehaald als de EU-richtlijn omgevingslawaai. In Nederland is de richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder en is daarna opgegaan per 1 juli 2012 in de Wet Milieubeheer met Swung 1: Wm hoofdstuk XI (Stb. 266, 24 november 2011). De EU-richtlijn omgevingslawaai is van toepassing op omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld.

De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten weg- en railverkeer en luchtvaart, en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaai te bestrijden, worden volgens de EU-richtlijn omgevingslawaai de volgende instrumenten toegepast:

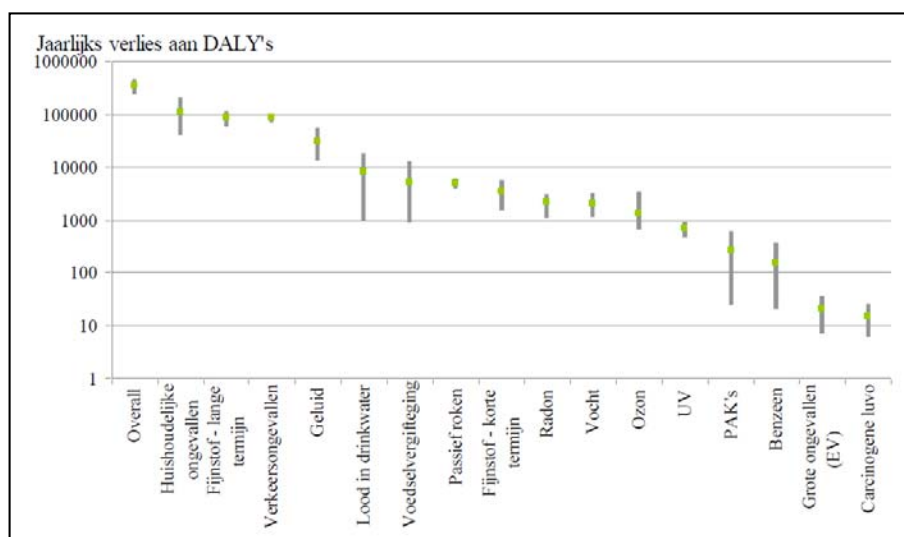
- Inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten.
- Vaststellen van actieplannen om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Ook moeten ze een goede geluidskwaliteit handhaven.
- Voorlichten van het publiek over omgevingslawaai en de effecten daarvan. Daarbij hoort het publiceren van de geluidsbelastingkaarten en het houden van inspraak over de actieplannen.



2.2 Wegverkeer en gezondheid

Milieuaspecten zijn niet alleen van invloed op de beleving van de leefomgeving, maar ook op de gezondheid. Verschillende onderzoeken tonen aan dat wegverkeerslawaai al bij een matige blootstelling een negatieve invloed heeft op de gezondheid.

Geluid staat na 'fijn stof' op de tweede plaats in de lijst van milieufactoren die gezondheidsproblemen veroorzaken. In figuur 2.1 is een en ander gevisualiseerd: uitgedrukt in DALY'S, die het aantal verloren levensjaren en het aantal jaren dat is geleefd met gezondheidsproblemen weer geven. Onderzoeken maken duidelijk dat aan een langdurige blootstelling aan wegverkeerslawaai in Nederland jaarlijks enkele tientallen tot honderden sterfgevallen zijn toe te schrijven.



Figuur 2.1: Bronnen voor verlies aan DALY's (de grijze verticale lijn is de mate van onzekerheid, de groene punt is de meest waarschijnlijke waarde)

Verkeerslawaai kan leiden tot verstoring van activiteiten en communicatie, tot hinder en tot verstoring van slaap. Deze effecten kunnen op hun beurt indirect via stressprocessen leiden tot andere aandoeningen, zoals verhoging van de bloedsuikerspiegel, de bloeddruk en het ontwikkelen van hart- en vaatziekten. Maar ook indirect kan chronische blootstelling aan geluid leiden tot een verhoogde bloeddruk en het risico op ernstige hart- en vaatziekten verhogen.

2.3 Acties en proces

Voorafgaand aan het actieplan is een geluidsbelastingkaart opgesteld en vastgesteld. Deze geluidsbelastingkaart beschrijft de situatie in 2016. Het actieplan borduurt hierop verder met een beschrijving van de voorgenomen relevante maatregelen en het beleid ter beperking van de geluidsbelasting. In figuur 2.2 is schematisch weergegeven hoe volgens Infomil het proces om tot een vastgesteld actieplan te komen, er kan uitzien. De gemeenten in de agglomeratie Heerlen/Kerkrade hebben ervoor gekozen om hier op hoofdlijnen bij aan te sluiten.



Figuur 2.2: De stappen bij het maken van het actieplan

2.3.1 Vaststellen plandrempels

Volgens de EU-richtlijn moet het actieplan gaan over 'prioritaire problemen'. Van een prioritair probleem is sprake als een 'relevante grenswaarde' wordt overschreden.

Bij implementatie in de Nederlandse wetgeving is het begrip 'relevante grenswaarde' vertaald in 'plandrempel'. Een eerste stap in het maken van een actieplan is het vaststellen van één of meer plandrempels. Op basis van de plandrempels zal beleid worden geformuleerd. In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel, zijn maatregelen noodzakelijk om deze overschrijding terug te dringen.

Om te komen tot deze plandrempels heeft een werkbijeenkomst plaatsgevonden met alle gemeenten in de agglomeratie Heerlen/Kerkrade. Tijdens deze bijeenkomst is besproken of de plandrempels die in de eerste en tweede tranche door de gemeenten waren vastgesteld, al dan niet moesten worden bijgesteld. De resultaten van de workshop zijn onder andere vastgelegd in GIS-bestanden, waardoor het mogelijk is om te analyseren waar overschrijdingen van de plandrempels plaatsvinden.

Relatie plandrempel en Wet geluidhinder

Voor de keuze van de plandrempel binnen het actieplan geluid wordt in veel gevallen aangesloten op de bestaande saneringslijsten: de A-, B- en Raillijsten. Om dit te kunnen doen, is een vergelijking van de oude en gewijzigde normen noodzakelijk.



In tabel 2.1 is hiervan een overzicht gegeven.

saneringslijsten (A- en B-lijst)	actieplan geluid
L_{aeg} -etmaalwaarde (maximaal) inclusief -5 dB correctie (artikel 103 Wgh) normen: 60 en 65 dB(A)	L_{den} -etmaalwaarde (gemiddeld) exclusief correctie normen: met 2 dB verlaagd, 63 en 68 dB

saneringslijsten (Raillijst)	actieplan geluid
L_{aeg} -etmaalwaarde (maximaal) normen: 65 dB(A)	L_{den} -etmaalwaarde (gemiddeld) normen: met 2 dB verlaagd, 63 dB

Tabel 2.1: Vergelijking oude en gewijzigde normen

Om een saneringswaarde om te rekenen naar een waarde voor een plandrempel, dient de saneringswaarde:

- met 5 dB te worden verhoogd (correctie artikel 103 Wgh);
- vervolgens met 2 dB te worden verlaagd (aanpassing normen L_{den}).

Dit betekent opgeteld een verschil van +3 dB. Indien voor het wegverkeer wordt uitgegaan van de saneringswaarde volgens de B-lijst kan dus als plandrempel 63 dB worden aangehouden. Wordt uitgegaan van de A-lijst-woningen, dan kan de waarde 68 dB als plandrempel worden aangehouden.

Indien voor het railverkeer wordt uitgegaan van de saneringswaarde, kan dus als plandrempel 68 dB worden aangehouden. Voor industrielawaai bedraagt de saneringswaarde 55 dB(A)/55 dB.

Relatie plandrempel en Omgevingswet

Voor zover bekend blijven plandrempels gehandhaafd en zal aan de EU moeten worden gerapporteerd. Tevens gaat met de nieuwe Omgevingswet iedere gemeente elke vijf jaar rapporteren over geluid vanwege wegverkeer en zullen er bij toename van meer dan 1,5 dB ten opzichte van een referentiewaarde maatregelen moeten worden getroffen om die toename ongedaan te maken. Deze maatregelen zullen ook in het omgevingsprogramma landen en minimaal moeten worden afgestemd met het actieplan geluid. Verwacht wordt dat deze maatregelen uitgevoerd moeten worden, in tegenstelling tot de maatregelen van het huidige actieplan geluid, waarbij uitvoering niet verplicht is gesteld. De verwachting is dan ook dat dit zal veranderen na invoering van de Omgevingswet.

2.3.2 Inventarisatie van maatregelen

In deze fase wordt in eerste instantie geanalyseerd op welke locaties binnen de gemeente er een overschrijding van de plandrempel is. Hierbij is het belangrijk om een volgorde aan te brengen in de geconstateerde knelpunten (prioritering), omdat vermoedelijk niet alle knelpunten op korte termijn zijn op te lossen.

Voordat maatregelen worden benoemd om de overschrijdingen van de plandrempel ongedaan te maken, is het verstandig eerst te bezien in hoeverre bestaande ontwikkelingen op andere beleids-terreinen invloed hebben op de geluidskwaliteit van de relevante locaties. Mogelijk worden hierdoor enkele knelpunten al opgelost of worden nieuwe knelpunten verwacht. Hierbij is afstemming met de nabijgelegen actoren gewenst, indien grensoverschrijdende effecten van diens of eigen plannen te verwachten zijn.



2.3.3 Kosten-batenanalyse

De kosten van maatregelen laten zich doorgaans goed in geld uitdrukken, maar de baten zijn meer te verwachten in de richting van volksgezondheid en de verkoopwaarde van onroerende goederen. Er is geen vast omschreven wijze voor het berekenen van de kosten en baten.

Op basis van deze kosten-batenanalyse kan vervolgens een keuze worden gemaakt welke maatregelen ook daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.

2.3.4 Ontwerp van actieplan

In het Besluit omgevingslawaaï zijn onder hoofdstuk 4 de elementen genoemd die in een actieplan beschreven moeten worden. Grofweg komt het neer op een beschrijving van de relevante wetgeving, het betrokken gebied, de resultaten van de geluidsbelastingkaart, het voorgenomen beleid dat gevolgen kan hebben voor de geluidskwaliteit in de komende tien jaar, de voorgenomen maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit in de komende vijf jaar en de reacties uit de inspraakprocedure.

2.3.5 Inspraak en publicatie

Bij het opstellen van een actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dat betekent onder meer dat het ontwerp van het actieplan - na de gebruikelijke bekendmaking - ten minste zes weken ter inzage wordt gelegd. Een ieder (niet alleen belanghebbenden!) kan in die periode zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

Een bijzondere vorm van 'inspraak' is aan de gemeenteraad gegeven. Voordat het college het actieplan vaststelt, moet zij de gemeenteraad in de gelegenheid hebben gesteld om zijn wensen en zienswijze kenbaar te maken.

2.3.6 Vaststelling actieplan en verzending aan I&W

Uiterlijk 18 juli 2018 wordt het actieplan vastgesteld. In de aangewezen agglomeratiegemeenten stellen B&W het actieplan vast en GS stelt het actieplan voor provinciale wegen vast. De actieplannen voor rijkswegen, hoofdspoorwegen en grote luchthavens worden vastgesteld door de minister van I&W. Binnen één maand na de vaststelling worden de stukken ter beschikking gesteld aan een ieder en wordt het actieplan verstuurd naar de door het ministerie van (I&W) aangewezen instantie (Infomil).

Het ministerie van I&W is ervoor verantwoordelijk dat de gegevens elke vijf jaar worden verzameld, gecategoriseerd en verzonden aan de Europese Commissie.

2.4 De saneringsopgave en de relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart

Op het moment dat de geluidsnormen van kracht werden, waren er al situaties waarin deze normen werden overschreden. Voor het oplossen van deze zogenaamde bestaande situaties zijn het Rijk en de gemeenten gezamenlijk verantwoordelijk: de sanering verkeerslawaaï.

De Wet geluidhinder hanteert dus het stand still beginsel. Zij zorgt ervoor dat niet meer geluidshindersituaties ontstaan en pakt de al bestaande situaties aan.



2.4.1 Rolverdeling

In de wet is opgenomen dat gemeenten - en in sommige gevallen Rijkswaterstaat en/of ProRail - het initiatief nemen voor de sanering. Zij inventariseren of er saneringssituaties in de gemeente zijn, en zo ja, hoe zouden deze aangepakt moeten worden. Zij melden de situatie en de manier waarop dit zou kunnen worden opgelost aan I&W. Het is vervolgens de verantwoordelijkheid van I&W om de gemeente financieel in staat te stellen de saneringsmaatregelen te treffen. I&W verleent daarvoor subsidies aan de gemeenten.

Naast de gemeenten en I&W is er ook een taak voor de beheerders van de (spoor)wegen waarlangs de sanering plaatsvindt. Voor rijkswegen is dat Rijkswaterstaat, voor spoorwegen ProRail. Zij werken samen met de gemeente aan het ontwerpen van de maatregelen, zodat die zo goed mogelijk aansluiten bij hun eisen als (spoor)wegbeheerders.

2.4.2 Maatregelen

Om een saneringssituatie aan te pakken, zijn verschillende maatregelen beschikbaar.

In volgorde van prioriteit: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger.

Bij voorkeur wordt de geluidshinder bij de bron aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld door een stil wegdek aan te leggen of door het verkeer om te leiden. Helaas zijn bronmaatregelen niet altijd mogelijk of hebben ze onvoldoende effect. In dat geval biedt in veel gevallen een geluidsscherm of -wal soelaas.

Vooral in situaties waar de geluidsbelastingen hoog zijn en veel woningen aanwezig zijn, is een geluidsscherm een goede oplossing. Tegenwoordig worden steeds vaker bronmaatregelen en geluidsschermen gecombineerd, zodat de hoogte van de schermen beperkt kan blijven. In een stedelijke omgeving waarbij de woningen redelijk dicht op de weg zijn geplaatst, is een scherm zo ingrijpend voor de leefomgeving dat dit nauwelijks wordt toegepast langs 50 km/h-wegen.

Pas als het echt niet mogelijk is om bron- of overdrachtsmaatregelen te treffen, kan worden gedacht aan het isoleren van de woning met gevelmaatregelen.

2.4.3 Subsidies

De sanering valt momenteel uiteen in twee trajecten.

De sanering van de A- en Raillijst is het eerste traject. Eind jaren '90 is door alle gemeenten geïnventariseerd voor welke woningen geen andere maatregelen getroffen konden worden dan gevelmaatregelen. De meest urgente van deze woningen zijn geplaatst op de zogenaamde A- en Raillijst. Voor de aanpak van deze woningen verstrekt I&W via het ISV middelen aan de gemeenten die een A- of Raillijst hebben. ISV-middelen worden uitsluitend verstrekt aan gemeenten, samenwerkingsverbanden of wegbeheerders.

Voor de saneringssituaties die niet op de A- en Raillijst staan, het tweede traject, kunnen gemeenten bij BSV op projectbasis subsidie aanvragen. Het gaat hierbij dus vooral om bronmaatregel- of afschermingsprojecten, maar ook voor de isolatie van woningen die een zo hoge geluidsbelasting hebben dat zij niet op de A-lijst konden worden geplaatst. BSV verleent de subsidie in twee stappen.



In de eerste stap wordt, op basis van een subsidieaanvraag, een subsidie verleend voor de voorbereiding van een project. In de tweede plaats wordt, wederom op basis van een subsidieaanvraag en het indienen van een saneringsprogramma, een subsidie verstrekt voor de uitvoering van de maatregelen in het project. Hiertoe dienen bepaalde procedures te worden doorlopen.

Omdat er helaas onvoldoende budget is om jaarlijks alle aanvragen te honoreren, kent BSV aan de voorbereidingsaanvragen een prioriteit toe. Hoe ernstiger de geluidshinder en des te efficiënter deze is aan te pakken, hoe hoger de prioriteit van de aanvraag.

Is eenmaal een voorbereidingssubsidie toegekend, dan houdt BSV in de planning rekening met de in te dienen aanvraag voor de uitvoeringskosten.

2.4.4 Toekomst sanering

Medio jaren '80 was de inschatting dat de sanering in het jaar 2000 zou zijn afgerond. Helaas is dat een forse misrekening geweest. Op dit moment is de inschatting dat bij ongewijzigd beleid, en bij ongewijzigde beschikbaarheid van de financiële middelen de sanering nog tot circa 2024 kan duren.

2.4.5 Relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart

Bij het opstellen van het actieplan is het belangrijk om de woningen te kennen die voorkomen op de A- en Raillijsten. Het is immers mogelijk dat een deel van deze woningen al is gesaneerd. Op dat moment is het niet noodzakelijk om in het actieplan prioriteit te geven aan deze knelpunten. De binnenniveaus in deze woningen zijn op dat moment al teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau.

Voor de woningen die aan een knelpuntraject liggen en nog niet zijn gesaneerd, kan worden bekeken of de subsidiemogelijkheden kunnen worden ingezet voor bronmaatregelen (bijvoorbeeld toepassen geluidreducerend asfalt). Hiervan kunnen ook woningen langs de desbetreffende weg profiteren die niet voorkomen op de saneringslijsten.

2.5 Actieplan en Omgevingswet

De Omgevingswet richt zich onder meer op het bereiken en in stand houden van een gezonde fysieke leefomgeving. Door de integrale benadering van de leefomgeving via de instrumenten van de Omgevingswet kan gezondheid eerder een plek krijgen in de ruimtelijke afweging. Daarmee kan gezondheid een meer sturende rol krijgen.

Decentrale overheden kunnen eigen gezondheidsambities vastleggen en uitwerken via bijvoorbeeld:

- de omgevingsvisie;
- het vaststellen van decentrale omgevingswaarden;
- regels in de omgevingsverordening of het omgevingsplan;
- een programma.

Het actieplan geluid zal onderdeel zijn van een omgevingsprogramma en zal rekening moeten houden met gemeentelijk beleid op het gebied van geluid dat is vastgelegd in de omgevingsvisie.



Voor zover bekend zal het actieplan geluid in de toekomst blijven bestaan en moeten worden vastgesteld om toepassing te geven aan de EU-richtlijn omgevingslawaai.

De datum van inwerkingtreding van de Omgevingswet is volgens de internetinformatie van I&W gericht op 2021. In de gemeenten van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade zijn nog geen omgevingsvisies vastgesteld. Daarom is het voorliggende actieplan geluid nog 'op de oude leest geschoeid' en kan worden beschouwd als een actualisatie van het voorgaande actieplan uit de tweede tranche. Waar mogelijk zal in de tekst een doorkijk worden gegeven naar de toekomstige effecten van de Omgevingswet.



3 Evaluatie tweede tranche

De gemeenten in de agglomeratie Heerlen/Kerkrade hebben voor de derde keer een geluidsbelastingkaart opgesteld en actualiseren het actieplan. Hierdoor is het mogelijk om te evalueren welke voorgenomen maatregelen uit het tweede actieplan ook daadwerkelijk zijn gerealiseerd en hoe de ontwikkeling van de geluidsbelasting er uitziet.

3.1 Overzicht ontwikkelingen en genomen maatregelen

3.1.1 Regionaal

In de afgelopen vijf jaar zijn de hiernavolgende ontwikkelingen geweest in de regionale verkeersstructuur binnen de regio Parkstad:

- Completeren knooppunt Kunderberg.





- Gestart met de aanleg van de Buitenring, waarvan het eerste gedeelte tussen de N281 en de Hamstraat.



3.1.2 Gemeente Kerkrade

In de afgelopen vijf jaar hebben de hiernavolgende wijzigingen plaatsgevonden binnen de gemeente Kerkrade.

- Verandering van wegdekverharding van asfalt naar klinkers op de volgende wegen:
 - Dahliastraat;
 - Plein;
 - Erensteinerstraat;
 - Bockstraat;
 - Kokelestraat;
 - Kohlbergsgracht.



- Geluidssanering 40 woningen uit de A-lijst aan de Heerlenersteenweg, Locht, Sint Pieterstraat, Onze Lieve Vrouwestraat en de Niersprinkstraat in de periode ISV-3:
 - 17 adressen voldeden of zijn gesaneerd;
 - 9 adressen hebben deelname geweigerd;
 - 13 adressen hebben niet gereageerd;
 - 1 adres is vervallen.

- Geluidssanering 5 woningen aan de Kerkradersteenweg en de Burgemeester Franssenstraat.

- Er is geen geluidreducerend asfalt gebruikt, vanwege de te korte termijn van effectieve geluidsreductie ten opzichte van de extra kosten voor aanleg, onderhoud en kortere levensduur van geluidreducerend asfalt.



- Er is inmiddels gestart met een onderzoek naar geluidsbelasting/gevelisolatie van woningen uit de B-lijst:
 - 106 woningen aan de Heerlenersteenweg/Kaalheidersteenweg;
 - 101 woningen aan de Nieuwstraat;
 - 169 woningen aan de Drievogelstraat.

3.2 Ontwikkeling aantal geluidgehinderden

Op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2011 en 2016 is nagegaan hoe het aantal geluidgehinderden zich de afgelopen vijf jaren heeft ontwikkeld voor wegverkeer. In de rekenmodellen is informatie opgenomen over de verkeersintensiteiten, de bebouwde omgeving en de aanwezigheid van de geluidbeperkende maatregelen, zoals stiller wegdek, geluidsschermen en -wallen.

3.2.1 Herberekening 2011

In 2012 is het nieuwe reken- en meetvoorschrift van kracht geworden. In het oude reken- en meetvoorschrift was de wegdekcorrectieterm gebaseerd op een vergelijking van dat wegdek met het referentiewegdek, beide in nieuwe toestand. In de loop der jaren is gebleken dat de prestaties van stille wegdekken niet over de gehele levensduur gelijk blijven. De recente inzichten in de achteruitgang van de werking van een stil wegdek zijn daarom verwerkt in het huidige reken- en meetvoorschrift geluid. Hierin wordt de geluidsreductie gedefinieerd als een gemiddelde over de totale levensduur.

In de CROW-publicatie nr. 316 zijn de wegdekken ingedeeld in 15 categorieën. Dit zijn voor een deel standaardwegdektypen en voor een deel categorieën waarin een aantal producten met soortgelijke eigenschappen past, bijvoorbeeld twee categorieën dunne deklagen. Naast de wegdek-categorieën uit de publicatie zijn er ook veel producten in omloop, die veelal gebonden zijn aan een bepaalde producent.

Bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaart 2011 werd nog geen rekening gehouden met de wegdekverharding ter hoogte van kruisingsvlakken waar een verkeersplateau aanwezig is. Deze informatie is inmiddels wel opgenomen in de BGT, waarover iedere gemeente in de regio Parkstad de beschikking heeft. Deze informatie is ook met terugwerkende kracht ingebracht in het geluidsmodel van 2011.

Ten opzichte van de vorige rekenmethode zijn hierdoor andere rekenresultaten ontstaan. Om een zuivere vergelijking te kunnen uitvoeren tussen 2011 en 2016, is er daarom voor gekozen om het geluidsmodel van 2011 eerst door te rekenen met behulp van de rekenmethode uit 2012.

3.2.2 Resultaten

Bij de vergelijking van de resultaten voor de jaren 2011 en 2016 is ervoor gekozen om inzicht te geven in het aantal adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel. De plandrempel is nodig om te kunnen bepalen wanneer maatregelen noodzakelijk zijn om de geluidsoverlast te verminderen. Een toelichting op de totstandkoming van de plandrempel wordt gegeven in hoofdstuk 5. Het is een 'relevante grenswaarde' die niet is vastgelegd bij de wet. De plandrempel is dan ook een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. De gemeente moet de hoogte van de plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen.



In het actieplan dat de gemeente in het komende jaar zal gaan opstellen, wordt gekeken welke mogelijke maatregelen getroffen kunnen worden om de overschrijding van de plandrempels te reduceren.

gemeente	2011	2016
Heerlen	16.033	16.407
Kerkrade	117	100
Landgraaf	3.917	3.645
Brunssum	4.359	4.370
Nuth	356	338
Voerendaal	503	435
totaal	25.285	25.295

Tabel 3.1: Ontwikkeling aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel

Uit tabel 3.1 komt naar voren dat het aantal geluidgevoelige adressen als gevolg van het wegverkeer met een geluidsbelasting boven de plandrempel in de gehele regio Parkstad nagenoeg constant is gebleven. Wel zijn binnen de verschillende gemeente beperkte verschillen te zien.



4 De geluidsbelastingkaart

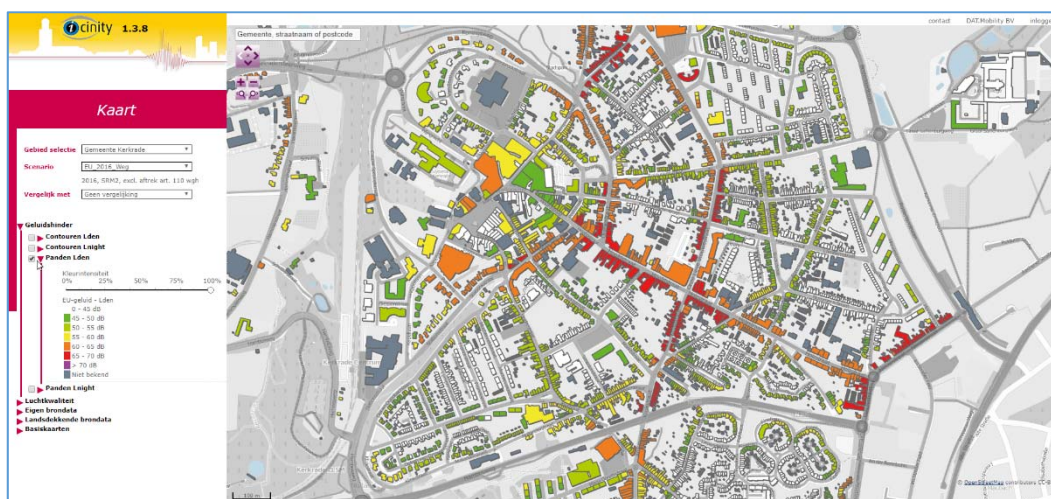
De geluidsbelastingkaart geeft inzicht in de huidige geluidshinder (basisjaar 2016) als gevolg van het wegverkeer, railverkeer, de industrie en de luchtvaart. Voor een uitgebreide beschrijving van de opbouw van deze kaart wordt verwezen naar de rapportage 'Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn omgevingslawaai (kenmerk: HLN005/Hcj/0016.02 d.d. 6 juli 2017).

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer, aangezien de gemeente hier als bevoegd gezag invloed op kan uitoefenen.

De geluidshinder wordt uitgedrukt in de dosismaat L_{den} die de gemiddelde geluidshinder gedurende een hele dag weergeeft en de waarde L_{night} voor de nachtperiode.

4.1 Beschrijving van de geluidsbronnen en rekenmodellen

Voor het inzichtelijk maken van de geluidshinder zijn geluidsmodellen gemaakt op basis van recente gegevens over de verkeersstromen, de wegdekverhardingen, de gebouwen et cetera. De verkeersintensiteiten voor het wegverkeer zijn ontleend aan het regionale verkeersmodel van de regio Parkstad Limburg. De benodigde omgevingskenmerken zijn zo veel mogelijk ontleend aan digitale bronbestanden die de gemeenten beschikbaar hebben gesteld voor de opbouw van het regionale milieumodel. Een voorbeeld hiervan is te zien in figuur 4.1. Het gaat hierbij om een schermafdruck van de webapplicatie iCinity waar de geluidskaarten van de gemeenten in de agglomeratie Heerlen/Kerkrade digitaal zijn te bekijken.



Figuur 4.1: Geluidsbelasting binnen de gemeente Kerkrade

4.2 Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners

Geluidsoverlast is subjectief. Voor de één leidt geluid van treinen van 50 dB(A) tot overlast, een ander haalt er zijn schouders voor op. De normstelling voor geluid in de wet- en regelgeving is gebaseerd op veel onderzoek naar de relatie tussen hinder- en geluidsbelasting. Hieruit is een gemiddelde relatie vastgesteld tussen de geluidsniveaus op de gevels van woningen en de ervaren hinder van de mensen die in die woningen wonen (zogenaamde dosis-effectrelatie). Hoe hoger de geluidsbelasting op de gevel, hoe hoger het percentage mensen dat aangeeft gehinderd te zijn.

In de rapportage 'Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn omgevingslawaai (kenmerk: HLN005/Hcj/0016.02 d.d. 6 juli 2017) wordt inzicht gegeven in het aantal woningen en inwoners in de verschillende geluidsklassen. Daarbij wordt tevens aangegeven hoeveel mensen (ernstige) hinder ondervinden als gevolg van de berekende geluidsbelastingen. Dit aantal is vastgesteld aan de hand van dosis-effectrelaties die beschikbaar zijn gesteld door het ministerie van I&W.



In tabel 4.1 wordt per geluidsbelastingklasse het aantal geluidgevoelige adressen weergegeven voor de etmaalperiode.

gemeente	55-60	60-65	65-70	70-75	> 75	totaal
Kerkrade	3.244	3.417	1.059	27	0	7.747

Tabel 4.1: Aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting ≥ 55 dB L_{den} ten gevolge van wegverkeer

4.3 Toekomstige ontwikkelingen en hun effecten

Binnen de agglomeratie Heerlen/Kerkrade zijn de komende jaren een aantal belangrijke infrastructuurle en/of ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. Daarnaast zijn verschillende lokale ontwikkelingen te verwachten die met name hun invloed zullen hebben in de verkeersafwikkeling binnen een gemeente. Door de wijziging van de verkeersstromen zal ook de geluidsbelasting op de gebouwen gaan veranderen. Hierdoor is het mogelijk dat de huidige problemen ten aanzien van de geluidshinder geheel of gedeeltelijk worden opgelost door het effect van toekomstige ontwikkelingen die de komende jaren al uitgevoerd zullen worden.

Omdat het gebruikelijk is in de Wet geluidhinder om minimaal tien jaar vooruit te kijken, nemen we voor het actieplan geluid het zichtjaar 2030.

4.3.1 Infrastructurele en ruimtelijke maatregelen in de regio Parkstad Limburg

Om inzicht te krijgen in de geluidsbelastingen voor het jaar 2030 is voor de verkeersintensiteiten gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de regio Parkstad. In dit verkeersmodel worden onder andere de verkeersstromen gemodelleerd voor het jaar 2030. In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met de infrastructuurle en ruimtelijke ontwikkelingen die tot het jaar 2030 zijn te verwachten. De belangrijkste wijziging ten aanzien van de infrastructuur is de aanleg van de Buitenring en de hieraan gekoppelde infrastructuurle aanpassingen.

In de tabellen 4.2 en 4.3 wordt aangegeven met welke ontwikkelingen in inwoners en arbeidsplaatsen rekening wordt gehouden in de periode 2010-2020-2030 in het modelsysteem.

Uit deze tabellen valt af te lezen dat het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de regio Parkstad de komende jaren zal gaan dalen (krimpscenario). Uiteraard zijn er nog steeds situaties waar lokaal wel toenames van woningen en arbeidsplaatsen ontstaan als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

gemeente	2010	2020	2030
Onderbanken	8.108	7.591	7.187
Brunssum	29.465	28.453	27.437
Landgraaf	38.448	35.988	33.583
Kerkrade	47.699	44.684	41.011
Heerlen	89.190	85.485	81.385
Simpelveld	10.986	10.409	9.868
Voerendaal	12.707	12.232	11.861
Nuth	15.669	15.101	14.776
totaal	252.272	239.943	227.108

Tabel 4.2: Overzicht ontwikkeling inwoners



gemeente	2010	2020	2030
Onderbanken	810	717	636
Brunssum	5.928	5.262	4.673
Landgraaf	9.311	8.539	7.582
Kerkrade	15.113	13.570	12.050
Heerlen	49.664	45.377	42.831
Simpelveld	1.478	1.352	1.200
Voerendaal	1.923	1.761	1.564
Nuth	5.391	4.797	4.259
totaal	89.618	81.375	74.795

Tabel 4.3: Overzicht ontwikkeling arbeidsplaatsen

4.3.2 Effecten op de geluidshinder

De effecten van de ontwikkelingen op de geluidshinder zijn vastgesteld door een geluidsmodel op te stellen voor het prognosejaar 2030. Door de gewijzigde verkeersstromen zal de geluidsbelasting gaan toe- of afnemen.

In tabel 4.4 wordt een overzicht gegeven van het aantal adressen in de situaties 2016 en 2030 met een geluidsbelasting boven de plandrempel. Een toelichting op de totstandkoming van de plandrempel wordt gegeven in hoofdstuk 5.

gemeente	2016	2030	groei
Kerkrade	100	49	-51%

Tabel 4.4: Ontwikkeling aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel

Uit tabel 4.4 komt duidelijk naar voren dat het aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel zal gaan afnemen.



5 Actieplan

In het actieplan wordt gezocht naar maatregelen om de knelpunten ten aanzien van geluidshinder te verminderen of op te lossen. Om te kunnen vaststellen of er sprake is van een knelpunt, wordt gebruik gemaakt van zogenaamde plandrempels.

5.1 Plandrempels (L_{den} en L_{night} per type bron)

De plandrempel is nodig om te kunnen bepalen wanneer maatregelen gewenst zijn om geluidsoverlast te verminderen. Het is een 'relevante grenswaarde' die niet is vastgelegd bij wet. De plandrempel is dan ook een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. De gemeente moet de hoogte van de plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen, die in de Wet geluidshinder zijn opgenomen.

De gemeente Kerkrade houdt vast aan de gekozen plandrempels voor de EU-geluidsbelastingkaart uit de eerste tranche. De hoogte van de plandrempel in de gemeente Kerkrade is afgestemd op de geluidswaarden die zijn gehanteerd bij het opstellen van de zogenaamde saneringslijsten voor weg- en railverkeer en bedraagt respectievelijk 68 en 63 dB. Bij de saneringslijsten voor het wegverkeer wordt onderscheid gemaakt in een zogenaamde A- en B-lijst. Op de A-lijst staan dié woningen die reeds in 1986 een zeer hoge geluidsbelasting hadden, en op de B-lijst staan dié woningen die destijds een hoge geluidsbelasting hadden. Voor de woningen die voorkomen op de A-lijst wordt door het ministerie geld beschikbaar gesteld om de geluidshinder voor deze woningen te beperken. Deze gelden worden ingezet om gevelisolatie toe te passen.

Vanuit het oogpunt van geluidsoverlast worden hiermee de ernstige situaties zichtbaar. Voor een aantal van deze knelpunten worden door het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld voor het aanbrengen van geluidreducerende voorzieningen aan de gevel. Het kiezen van een lagere plandrempel waardoor nog andere knelpunten aangeduid worden, wordt niet reëel geacht, omdat het woningen betreft die aan doorgaande of wijkontsluitingswegen liggen. Het treffen van maatregelen langs deze wegen in de vorm van snelheidsverlaging, weigering van vrachtverkeer of het toepassen van geluidreducerend asfalt wordt vanuit de functie van de weg en/of financieel oogpunt niet haalbaar geacht.

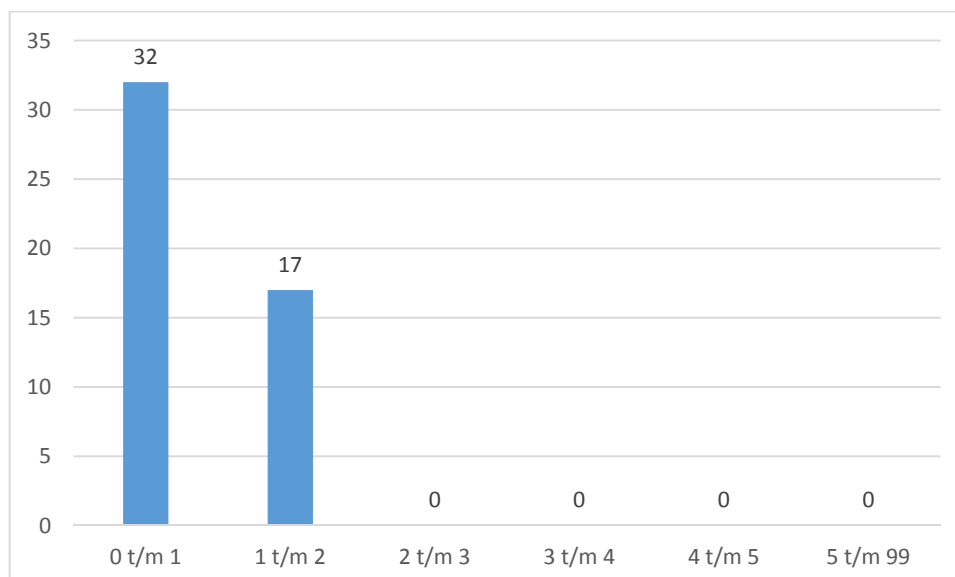


5.2 Knelpunten

Op basis van de geluidsbelastingkaart is nagegaan in hoeverre situaties binnen de gemeente aanwezig zijn waar in de toekomst een overschrijding plaatsvindt van de plandrempels. Hierbij is gebruik gemaakt van de geluidsbelastingen voor het jaar 2023.

Er worden geen knelpunten verwacht ten gevolge van railverkeer. Wegverkeer veroorzaakt wel de nodige geluidshinder. Het resultaat van de analyse is te zien in figuur 5.1. Hieruit blijkt dat er 49 adressen binnen de gemeente zijn waar de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer hoger is dan de plandrempel. Voor railverkeer en industrielawaai zijn er geen overschrijdingen van de plandrempel.

In figuur 5.1 is aangegeven in welke mate de berekende geluidsbelastingen de plandrempel overschrijden.



Figuur 5.1: Aantal adressen per overschrijdingsklasse (situatie 2030)

In tabel 5.1 is te zien langs welke wegen een overschrijding is waar te nemen van de plandrempel. Elk wegvak of een groep van wegvakken is hierbij voorzien van een uniek trajectnummer. Voor de ligging van deze trajecten wordt verwezen naar afbeelding 1 die achter in deze rapportage wordt opgenomen.

wegvak	cluster	aantal adressen met overschrijding plandrempel	gemiddelde overschrijding plandrempel
Kaalheidersteenweg	1	15	1,21
Industriestraat	2	22	0,93
Plein	2	5	0,64
Pleinstraat	2	3	0,64
Heerlenersteenweg	3	4	0,33

Tabel 5.1: Locaties met knelpunten geluidshinder wegverkeer (situatie 2030)



5.3 Nadere analyse knelpunten

In tabel 5.1 zijn de adressen gevisualiseerd met een geluidsbelasting boven de plandrempel. In het vervolg van deze paragraaf wordt per cluster ingegaan op deze overschrijdingslocaties.

Clusters 1 en 3: Omgeving Kaalheidersteenweg en Heerlenersteenweg

In de afgelopen jaren heeft de gemeente Kerkrade bij veel woningen isolatiemaatregelen getroffen bij woningen met een zeer hoge geluidsbelasting. Door het treffen van deze maatregelen is het geluidsniveau in de woningen sterk verlaagd. Voor deze woningen wordt weliswaar nog een hoge geluidsbelasting berekend aan de gevel van de woning, maar het geluidsniveau in de woning is acceptabel. Het treffen van aanvullende maatregelen voor deze woningen is dan ook niet noodzakelijk.

Aan de Kaalheidersteenweg - Heerlenersteenweg zal worden overwogen om, indien hiervoor middelen beschikbaar zijn, de huidige gevelisolatie van adressen die in het verleden deelname aan de A-lijst-sanering hebben geweigerd, opnieuw te beoordelen en, indien hiervoor aanleiding is, de eigenaren te benaderen met het voorstel om gevelmaatregelen aan te brengen.

Cluster 2: Plein, Pleinstraat en Industriestraat

De woningen in dit cluster ondervinden een hoge geluidsbelasting, omdat de woningen hier relatief dicht op de weg staan en er sprake is van een relatief hoge verkeersintensiteit op de Industriestraat tussen de Pleinstraat en de Akerstraat.



Op het gedeelte tussen de Pleinstraat en de Kerkstraat geldt al een maximale snelheid van 30 km/h. Eventueel kan worden overwogen om ook de snelheid op het gedeelte tussen de Kerkstraat en de Akerstraat te verlagen tot 30 km/h.



5.4 Voorgestelde maatregelen

Algemene maatregelen:

- De gemeente Kerkrade zal ervoor zorg dragen dat de rijks gelden die voor Kerkrade beschikbaar zijn, voor gevelisolatieprojecten aangewend worden. In de afgelopen jaren zijn meer dan 150 woningen die vermeld stonden op de A-lijst, gesaneerd. Dat wil zeggen dat de bewoners in de gelegenheid zijn gesteld deel te nemen aan een gevelisolatieproject. Een deel hiervan heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt en deze woningen zijn voorzien van geluidreducerende maatregelen.
- Op basis van de A-lijst, de eindmelding voor wegverkeer en het geluidsactieplan zal een nieuwe prioritering worden gemaakt voor de toekomstige sanering van de woningen.
- Bij reconstructie van wegen zal geluidreducerend asfalt worden overwogen, waarbij de gewenste duurzaamheid een belangrijke rol speelt.

5.5 Kosten-batenanalyse

5.5.1 Baten

Op basis van de voorgestelde maatregelen zal het aantal woningen met een hoge geluidsbelasting de komende jaren gaan afnemen. Het tempo waarin dat zal gebeuren, zal afhangen van de gelden die door het ministerie beschikbaar worden gesteld voor het saneren van de woningen.

5.5.2 Kosten

Voor het uitvoeren van de maatregelen zijn grote financiële inspanningen vereist. Door het Rijk worden middelen beschikbaar gesteld om de zogenaamde A-lijst-woningen te saneren. De gemeente is niet verplicht eigen geld beschikbaar te stellen.



6 Beschrijving inspraakproces

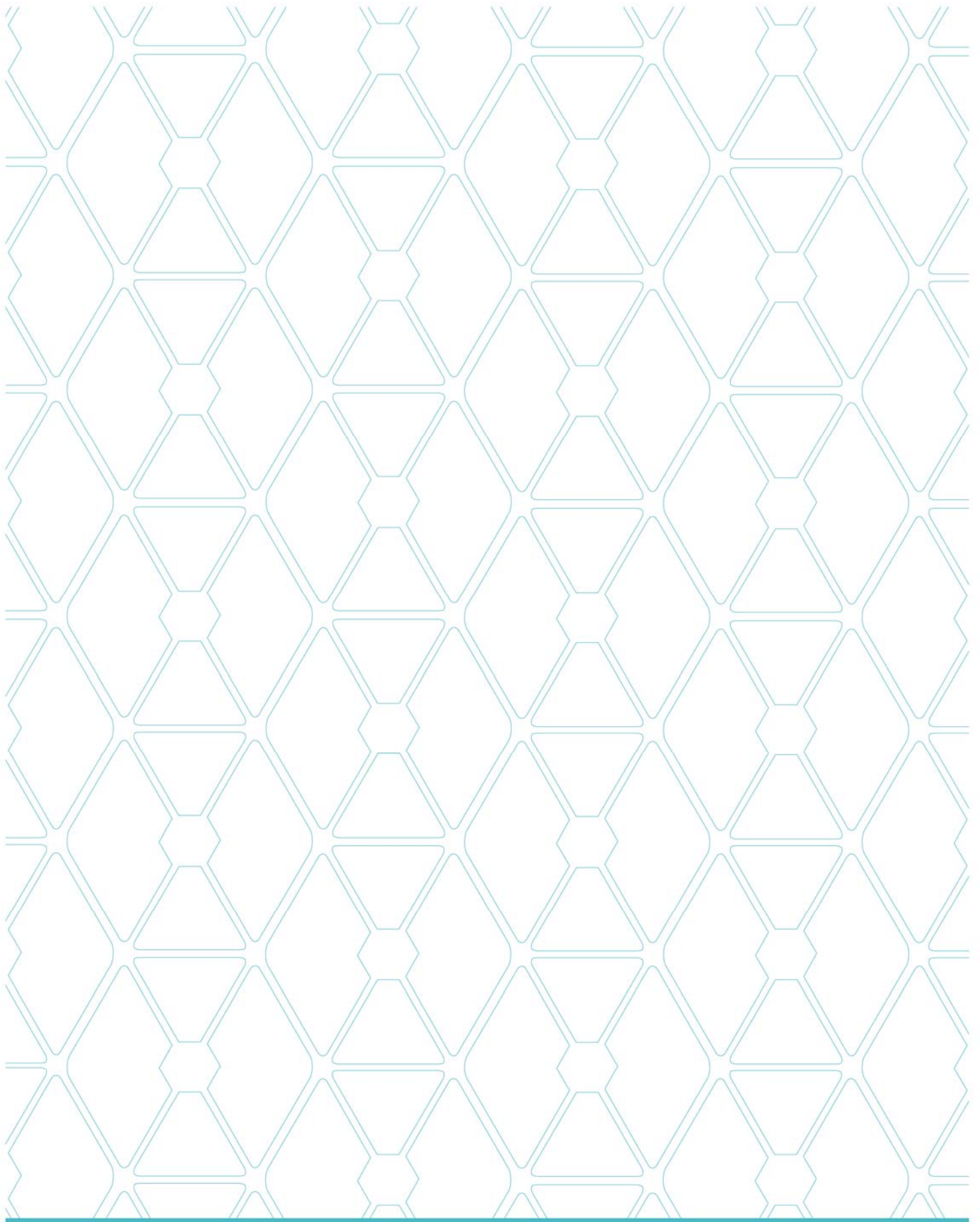
Bij het opstellen van een actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dat betekent onder meer dat het ontwerp van het actieplan ten minste zes weken ter inzage wordt gelegd. Een ieder kan in die periode zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

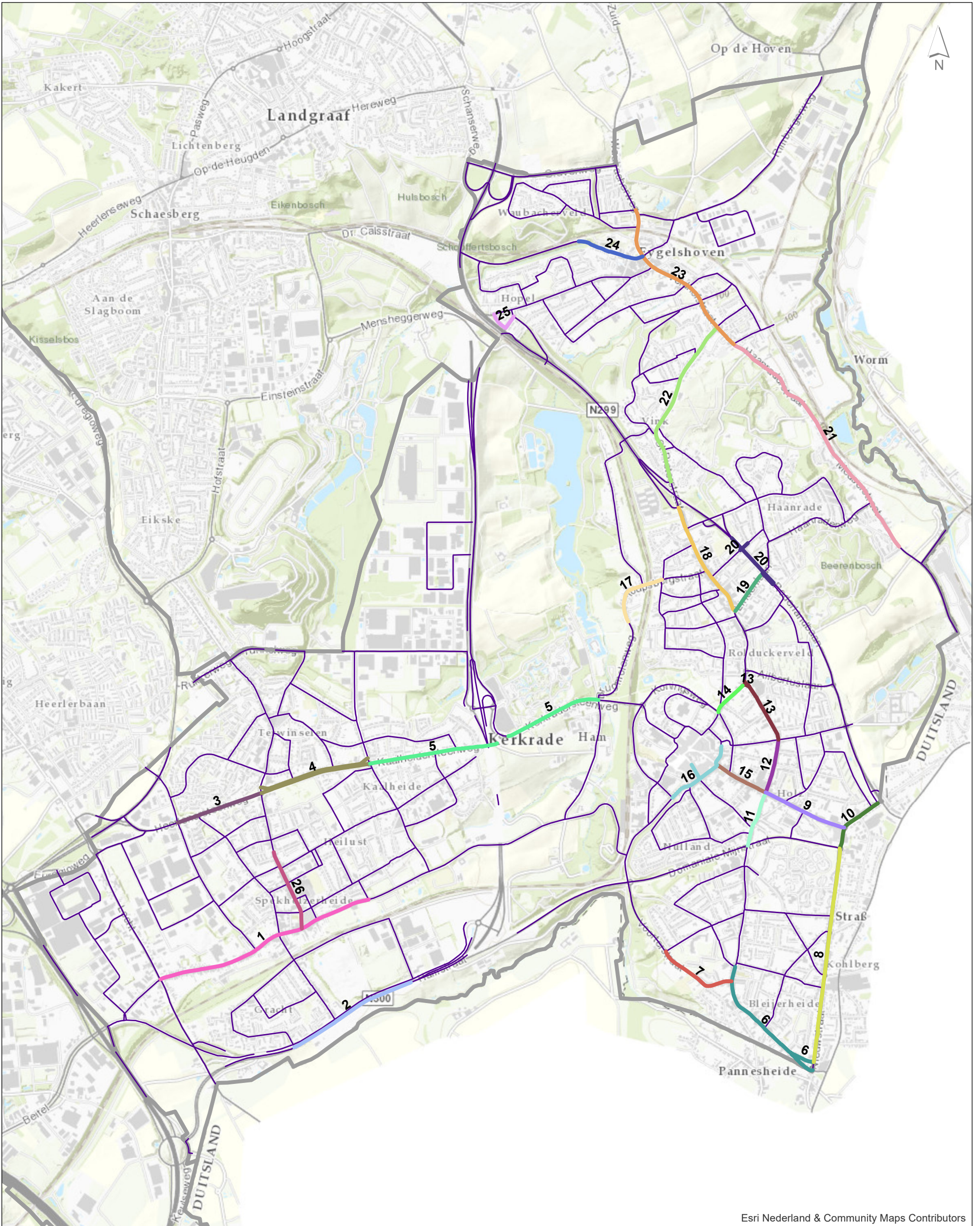
Een bijzondere vorm van 'inspraak' is aan de gemeenteraad gegeven. Voordat het college het actieplan vaststelt, moet zij de gemeenteraad in de gelegenheid hebben gesteld om haar wensen en zienswijzen kenbaar te maken.

6.1 Doorlopen fasen

In een afzonderlijke notitie zal de gemeente inzicht gaan geven in het inspraaktraject dat is doorlopen. Hierbij zal worden aangegeven op welke momenten informatie is gegeven aan de inwoners en de gemeenteraad. Op basis van deze informatie kunnen de inwoners en de gemeenteraad hun zienswijzen kenbaar maken. Vervolgens zal de gemeente een reactie geven op de ingediende zienswijzen. Deze zienswijzen en de reacties hierop zullen deel gaan uitmaken van dezelfde aanvullende notitie.

Het actieplan is over het algemeen geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet gericht is op direct rechtsgevolg. Dit houdt in dat tegen het vastgestelde actieplan geen beroep openstaat. Wel moet het actieplan binnen vier weken na het vaststellen op de gebruikelijke wijze in te zien zijn door de betrokkenen.





Esri Nederland & Community Maps Contributors

Gemeente Kerkrade
Projectnummers
 Actieplan EU-geluidsbelastingskaart

1

Datum 3-12-2017
 Kenmerk HLN005
 Bestand Kaarten_projectnr
 Ondergrond Kadaster
 Formaat A2 Portrait

Plan the future

