



Ontwerp actieplan EU-richtlijn omgevingslawaaai

Gemeente Kerkrade

Opdrachtgever	Gemeente Kerkrade
Titel rapport	Ontwerp actieplan EU-richtlijn omgevingslawaaï
Kenmerk	008130.20240329.R1.01
Datum publicatie	29 maart 2024
Projectleider Dat.mobility	Jakob Henckel
Projectteam Dat.mobility	Jakob Henckel
Projectteam opdrachtgever	Eric Nieuwenhuis en Celine Valk
Status	Concept

Inhoudsopgave

Samenvatting

1. Inleiding	8
1.1 Achtergrond	8
1.2 Actualisering van de geluidskaart en het actieplan	8
1.3 Leeswijzer	9
2. Het kader	10
2.1 EU-richtlijn omgevingslawaai	10
2.2 Wegverkeer en gezondheid	11
2.3 Acties en proces	11
2.4 De saneringsopgave en de relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart	14
2.5 Actieplan en Omgevingswet	16
3. Evaluatie van het vorige actieplan	18
3.1 Overzicht ontwikkelingen en genomen maatregelen	18
3.2 Ontwikkeling aantal geluidgehinderden	20
4. De geluidsbelastingkaart	23
4.1 Beschrijving van de geluidsbronnen en rekenmodellen	23
4.2 Overzicht en beoordeling van het aantal bewoners	24
4.3 Impact op de gezondheid	25
4.4 Toekomstige ontwikkelingen en hun effecten	26
5. Actieplan	29
5.1 Plandrempels	29
5.2 Knelpunten	29
5.3 Nadere analyse knelpunten	30
5.4 Voorgestelde maatregelen	32

5.5	Kosten-batenanalyse	33
6.	Beschrijving inspraakproces	34
6.1	Doorlopen fasen	34

Samenvatting

Actualisering van de geluidskaart en het actieplan

In 2020/2021 is de vierde 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 Beekdaelen, is opgenomen in de lijst van de 'vierde tranche'-gemeenten. Daarmee heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade voor de vierde keer de verplichting gekregen tot het opstellen van EU-geluidsbelastingkaarten en de hierbij behorende actieplannen.

In het najaar van 2022 heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade de EU-geluidskaarten gepresenteerd voor het nieuwe basisjaar 2021. Op deze kaarten wordt inzicht gegeven in de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer, het railverkeer, de industrie en de 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 plandrempeel

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

De gemeente Kerkrade ziet geen aanleiding om de gekozen plandrempeels van 68 dB uit de eerdere tranches bij te stellen. De hoogte van de plandrempeel in de gemeente Kerkrade is afgestemd op de geluidswaarden, die zijn gehanteerd bij het opstellen van de zogenaamde saneringslijsten voor weg- en railverkeer.

Evaluatie derde 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 2016 en 2021 zijn gewijzigd.

In tabel S1.1 is weergegeven hoeveel adressen in 2016 en 2021 een geluidsbelasting hebben boven de plandrempel.

gemeente	2016	2021
Heerlen	16.407	15.550
Kerkrade	100	42
Landgraaf	3.645	2.980
Brunssum	4.370	2.982
Beekdaelen	-	901
Nuth	338	420
Voerendaal	435	278
Totaal	25.295	22.733

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

Toekomstige ontwikkelingen

Binnen de agglomeratie Heerlen/Kerkrade zijn in de komende jaren een beperkt aantal infrastructurele en/of ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. Deze ontwikkelingen hebben invloed op 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 2040. Hierbij is tegelijkertijd rekening gehouden met de volgende maatregelen die de komende jaren worden voorzien:

- Alle kernen binnen de bebouwde kom hebben een maximumsnelheid van 30 km/u, dit als gevolg van een raadsbesluit uit 2020;
- Alle wegen buiten de bebouwde kom hebben een maximumsnelheid van 60 km/u, dit als gevolg van een raadsbesluit uit 2020;
- Uitgezonderd zijn de rijks- en provinciale wegen zoals A76, N298, N300, N276 en de N274;

In tabel S1.2 wordt een overzicht gegeven van het aantal adressen in de situatie 2021 en 2040 met een geluidsbelasting boven de plandrempel.

gemeente	2021	2040
Kerkrade	42	40

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

Uit tabel S1.2 komt naar voren dat in de gemeente Kerkrade het aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel nagenoeg hetzelfde zal blijven als er geen aanvullende maatregelen worden getroffen.

Knelpunten en mogelijke maatregelen

Binnen de gemeente Kerkrade blijven een beperkt aantal trajecten over waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempel. Het gaat hierbij om de volgende trajecten:

- Veldhofstraat
- Niersprinkstraat
- Heerlenersteenweg

Voor de verschillende trajecten is nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de geluidshinder te beperken. Een beschrijving van deze mogelijke maatregelen is opgenomen in paragraaf 5.5

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).

1.2 Actualisering van de geluidskaat en het actieplan

In 2021/2022 is de vierde 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 Beekdaalen, is opgenomen in de lijst van 'vierde tranche'-gemeenten. Daarmee heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade voor de vierde keer de verplichting gekregen tot het opstellen van EU-geluidsbelastingkaarten en de hierbij behorende actieplannen.

In de najaar van 2022 heeft de agglomeratie Heerlen/Kerkrade de EU-geluidskarten gepresenteerd voor het nieuwe basisjaar 2021. 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 vierde 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 infrastructurele maatregelen die tot het zichtjaar 2040 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 gezondheidseffecten die optreden door geluid zijn een reden geweest voor de Nederlandse overheid om wetgeving voor geluid door wegverkeer en door andere bronnen (industrie, luchtvaart, en railverkeer) op te stellen. Ook Europa-breed staat de optredende geluidshinder in de belangstelling.

Dit heeft geleid tot een Europese Richtlijn, de Richtlijn omgevingslawaai 2002/49/EG. Deze richtlijn is door de Nederlandse overheid in 2004 in de Wet geluidshinder geïmplementeerd en vervolgens in 2012 verankerd in de Wet Milieubeheer. Inmiddels is deze regelgeving overgezet naar de Omgevingswet. In de Omgevingswet is voorgeschreven dat bestuursorganen, waaronder de provincies, de geluidsbelasting van de eigen wegen moeten inventariseren en vervolgens een actieplan moeten opstellen¹. Voor zowel de geluidsbelastingkaart als het actieplan geldt dat zij elke 5 jaar worden geactualiseerd en heroverwogen.

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:

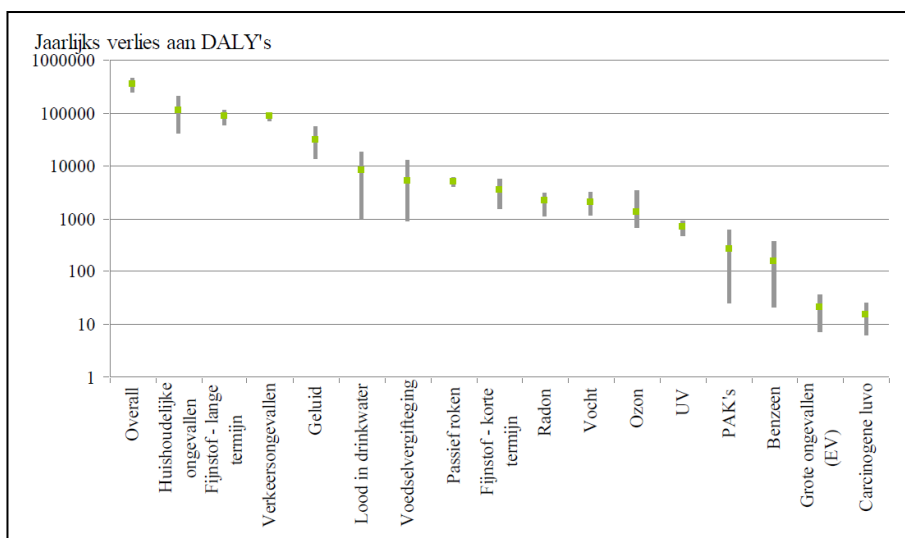
- Inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten.
- Vaststellen van actieplannen om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor 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.

¹ De verplichting voor het opstellen van het actieplan is vastgelegd in artikel 3.8 van de aanvullingswet geluid en in artikel 4.24 van het aanvullingsbesluit kwaliteit leefomgeving staat beschreven aan welke eisen het actieplan moet voldoen.

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 weergeven. 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)²

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 2021. Het actieplan borduurt hierop verder met een beschrijving van de voorgenomen relevante maatregelen en het beleid ter beperking

² Bron: "Factsheet "Stiller verkeer = gezondere leefomgeving - CROW

van de geluidsbelasting. In figuur 2.2 is schematisch weergegeven welke stappen op hoofdlijnen zijn gevolgd om te komen tot een vastgesteld actieplan.



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 bij 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 drie tranches 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.

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 beleidsterreinen invloed hebben op de geluidskwaliteit van de relevante locaties. Mogelijk worden hierdoor enkele knelpunten al opgelost of worden nieuwe knelpunten verwacht.

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 artikel 4.24 van het aanvullingsbesluit kwaliteit leefomgeving staat beschreven aan welke eisen het actieplan moet voldoen. Grofweg komt het neer op een beschrijving van de relevante wetgeving, het betrokken gebied, de resultaten van de geluidsbelastingkaart, het effect van de geluidshinder op de gezondheid, 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 inspraak-procedure.

2.3.5 Inspraak en publicatie

Het betrekken van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van een programma, zoals het opstellen van een actieplan, is verplicht. Artikel 10.8 van het Omgevingsbesluit bevat daarvoor een motiveringsplicht. De overheid mag zelf weten hoe zij aan de participatieverplichting invulling geeft. Wie een overheid bij de participatie betreft, op welk moment en in welke vorm, hangt af van het type programma: de aard, de omvang en de invloed op de fysieke leefomgeving.

De gemeente Kerkrade heeft ervoor gekozen om hiervoor dezelfde procedure te volgen als ook is gehanteerd bij het opstellen van de vorige drie actieplannen. Dat wil zeggen dat eerst een ontwerp van het actieplan - na de gebruikelijke bekendmaking - ten minste zes weken ter inzage wordt gelegd. Eenieder (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, wordt de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld om zijn wensen en bedenkingen kenbaar te maken.

2.3.6 Vaststelling actieplan en verzending aan I&W

Uiterlijk 18 juli 2024 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 eenieder en wordt het actieplan verstuurd naar de rijksoverheid.

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

Het beleid van de overheid is erop gericht om het ontstaan van geluidhinder zoveel mogelijk te voorkomen, maar ook om geluidhindersituaties die al langer bestaan aan te pakken. Dit laatste staat bekend als de sanering verkeerslawaaï.

Toen in de jaren 1980 de Wet geluidhinder van kracht werd, moest bij de bouw van nieuwe woningen en de aanleg van nieuwe wegen worden voldaan aan bepaalde geluidsnormen. Het doel daarvan is dat nieuwe ontwikkelingen niet leiden tot een toename van de geluidshinder. Voor situaties die op dat moment al een te hoge geluidbelasting ondervonden werd in de Wet geluidhinder een saneringsplicht opgenomen. De sanering kan bestaan uit maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld verkeersmaatregelen of een stiller wegdek), in de overdracht (schermen of wallen) of aan de woning (gevelisolatie).

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 zouden 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 een geluidsscherm of -wal veelal soelaas.

Vooraf 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, de subsidieregeling sanering verkeerslawaai. 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.

Op het moment dat de Omgevingswet van kracht wordt, wordt ook een nieuwe bijdrageregeling voor de sanering van verkeerslawaai onder de Omgevingswet van kracht. (Regeling sanering verkeerslawaai 2022). De sanering onder de Omgevingswet betreft geluidgevoelige gebouwen met een hogere geluidsbelasting dan de saneringsgrenswaarde, respectievelijk 65 dB voor provinciale wegen buiten de bebouwde kom en 70 dB voor de overige situaties. De nieuwe regeling komt in plaats van de bestaande Subsidieregeling sanering verkeerslawaai. De Subsidieregeling sanering verkeerslawaai blijft van toepassing op alle saneringsprojecten waarvoor een voorbereidingssubsidie is verleend.

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

2.4.4 Relatie met het actieplan van de EU-geluidsbelastingkaart

Bij het opstellen van het actieplan is het van belang om de woningen op de saneringslijsten te kennen inclusief de status daarvan. 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.

2.5 Actieplan en Omgevingswet

Integrale afweging en eigen ambities

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.

Opstellen actieplan

Het actieplan geluid moet volgens de Omgevingswet, die is ingegaan op 1 januari 2024, uiterlijk op 18 juli 2024 zijn vastgesteld. Dit in tegenstelling tot de hieraan ten grondslag liggende EU-geluidsbelastingkaarten die eerder als zijn vastgesteld onder het regime van de Wet milieubeheer.

Basisgeluidsemissies (BGE)

Binnen de Omgevingswet krijgen de gemeenten de verplichting om het geluid langs belangrijke wegen te monitoren. Hiervoor zal eerst de zogenaamde basisgeluidsemissie per wegvak worden vastgesteld voor een referentiesituatie. Voor het bepalen van deze basisgeluidsemissie per wegvak is informatie nodig over de omvang en samenstelling van het verkeer, de wegdekverharding en de wettelijk toegestane snelheid. Hierbij worden alle wegen in beschouwing genomen met een etmaalintensiteit boven de 2.500 motorvoertuigen.

Het bevoegd gezag mag zelf bepalen over welk jaar de BGE wordt vastgesteld, mits dat uiterlijk 2026 is. Het uiterste basisjaar 2026 sluit aan bij de volgende karteringsronde en geeft de gemeenten die op grond van de EU-richtlijn omgevingslawaai een geluidbelastingkaart en actieplan moeten maken, de mogelijkheid om werk met werk te maken.

De monitoringsverplichtingen over de basisgeluidsemissie lopen synchroon met de bovenstaande vijfjaarlijkse verplichtingen vanuit de EU-richtlijn omgevingslawaai. Hierdoor

kunnen de agglomeratiegemeenten de verplichtingen van de monitoring van het geluid verregaand integreren met de uitvoering van deze Europese richtlijn. Ze kunnen in het actieplan geluid ingaan op:

- de afweging of geluidbeperkende of geluidwerende maatregelen moeten worden genomen
- de verplichting tot naleving van de binnenwaarde

3. Evaluatie van het vorige actieplan

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

3.1 Overzicht ontwikkelingen en genomen maatregelen

3.1.1 Regionaal

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

- Voltooiing van de Buitenring in de regio Parkstad. Bij het opstellen van het vorige actieplan was alleen nog het gedeelte van de Buitenring tussen de N281 en de Hamstraat opengesteld.





Figuur 3.1: Aanleg Buitenring Parkstad Limburg

3.1.2 Lokaal

In de afgelopen vijf jaar hebben de hiernavolgende wijzigingen plaatsgevonden binnen de gemeente Kerkrade³.

Aangepaste wegdekverhardingen

Op de volgende wegvakken is de wegdekverharding vervangen van standaard asfalt naar het type SMA 0/8 dat een beperkte geluidsreducerende werking heeft. Regulier kiest de gemeente er voor om dit type verharding aan te brengen bij wegconstructies

- Wiebachstraat
- Valkenhuizerlaan, Heerlenersteenweg, Kaalheidersteenweg
- Locht, tussen Industriestraat en grens, en laatste gedeelte Hamstraat
- Pannesheiderstraat tot aan Kokelestraat
- Heistraat
- Hammolenweg: gedeelte tussen Hambosweg en Herenanstelerweg
- Toupsbergstraat
- Grupellostraat en Poststraat, inclusief Oranjeplein
- Torenstraat
- Gravenweg
- Waubacherweg
- Gedeelte Rimburgerweg
- Bart van Slobbestraat en Nievelsteenstraat tussen Albert-Thijsstraat en Bart van Slobbestraat
- Niersprinkstraat tussen Koningsweg en O.L. Vrouwestraat

³ Overigens zijn de veranderingen nog niet meegenomen bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaart voor het jaar 2021, omdat deze informatie destijds nog niet voorhanden was.

Wijzigingen in verkeerssituatie en/of snelheden

- Waubacherweg: Groenstrook verbreed en rijbaan iets versmald
- Locht: Rijbaan verder van woningen gelegd
- Kruising Waubacherweg – Rimbürgerweg: Kruispunt is rotonde geworden
- Kruising Heerlenersteenweg – Winckelen: Kruispunt is rotonde geworden
- Kruising Locht – Hamstraat: Ongelijkvloerse kruising is gelijkvloers geworden en ingrijpend heringericht; Hamstraat-Locht is doorgaande weg geworden
- Kruising Waubacherweg – Gravenweg: Wijziging voorrangskruising; doorgaande weg is nu Waubacherweg-Gravenweg
- Kruising Gravenweg, op- en afrit N300: Kruispunt is rotonde geworden

Saneringsprojecten

- Er is inmiddels gestart met een onderzoek naar geluidsbelasting/gevelisolatie van woningen langs de volgende wegen:
 - Drievogelstraat; 169 woningen
 - Heerlenersteenweg-Kaalheidersteenweg; 106 woningen
 - Industriestraat; 67 woningen
 - Nieuwstraat; 101 woningen

3.2 Ontwikkeling aantal geluidgehinderden

Op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2016 en 2021 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 gebouwde omgeving en de aanwezigheid van geluidbeperkende maatregelen, zoals stiller wegdek, geluidsschermen en -wallen.

3.2.1 Berekeningswijze

Bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaart voor het jaar 2021 zijn er berekeningen uitgevoerd met twee verschillende rekenmethodes. De ene methode (RMG2012) is vergelijkbaar met de methode waarop de geluidsbelastingen zijn berekend voor het jaar 2016 en die ook in Nederland wordt gebruikt bij het uitvoeren van gedetailleerde akoestische onderzoeken. De andere (Cnossos) is een verplichte rekenmethode bij het opstellen van de EU-geluidsbelastingkaarten voor alle Europese lidstaten, zodat de resultaten van de verschillende landen onderling vergelijkbaar zijn.

Om een goede vergelijking te kunnen maken in de ontwikkeling van de geluidsbelastingen tussen 2016 en 2021 is gebruikt gemaakt van de RMG2012-methode.

3.2.2 Resultaten

Bij de vergelijking van de resultaten voor de jaren 2016 en 2021 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 bij wet is vastgelegd. 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 Omgevingswet zijn opgenomen.

In het voorliggende actieplan is nagegaan welke maatregelen getroffen kunnen worden om de overschrijding van de plandrempels te reduceren.

gemeente	2016	2021
Heerlen	16.407	15.550
Kerkrade	100	42
Landgraaf	3.645	2.980
Brunssum	4.370	2.982
Beekdaelen	-	901
Nuth	338	420
Voerendaal	435	278
Totaal	25.295	22.733

Tabel 3.1: Ontwikkeling aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel

In de rapportage van de EU-geluidsbelastingkaart voor het jaar 2021 zijn de volgende verklaringen opgenomen van de geconstateerde verschillen:

- Door de aanleg van de Parkstad Buitenring heeft er een duidelijke herverdeling van het verkeer plaatsgevonden in de gemeenten Brunssum en Heerlen waardoor de intensiteiten op bestaande wegen zijn gereduceerd en waardoor de geluidsbelasting langs deze wegen is afgenomen.
- Op verschillende wegvakken zijn geluidreducerende deklagen aangebracht. Voorbeelden hiervan zijn de Akerstraat-Noord, Uterweg en Schaesbergerweg in Heerlen
- Bij de opbouw van het geluidsmodel is onder andere gebruikgemaakt van de uitkomsten van een nieuw verkeersmodel dat in samenwerking met de provincie Limburg en alle gemeenten in de provincie Limburg tot stand is gekomen. De uitkomsten van dit verkeersmodel zijn geoptimaliseerd aan de hand van verkeerstellingen die op verschillende punten op het wegennet zijn uitgevoerd in de afgelopen jaren. Hiermee geeft het verkeersmodel een zo goed mogelijke beschrijving van het huidige verplaatsingspatroon op de hoofdwegen binnen de provincie Limburg. De resultaten van dit verkeersmodel zijn niet één op één te vergelijken met de uitkomsten van het verkeersmodel dat is gebruikt bij de opbouw van het geluidsmodel voor het jaar 2016, aangezien de uitgangspunten van beide verkeersmodellen verschillen van elkaar. Voorbeelden hiervan zijn:
 - In het nieuwe verkeersmodel wordt gebruikgemaakt van een andere methode voor het beschrijven van het verplaatsingsgedrag. Het nieuwe model is gebaseerd op tour-based ketenmobiliteit, terwijl het oude model was gebaseerd op een trip-based benadering. Deze verandering kan uiteindelijk ook effect hebben op de bepaling van de verkeersintensiteiten op wegvakniveau.
 - In het nieuwe verkeersmodel is een andere selectie van wegen opgenomen waardoor de routing van het verkeer op sommige locaties van elkaar kan afwijken.

- In het nieuwe verkeersmodel worden de vertragingstijden op de kruispunten op een andere manier berekend waardoor de routing van het verkeer op sommige locaties van elkaar kan afwijken.
- In het geluidsmodel zijn nu bodemgebieden opgenomen die afkomstig zijn uit de Basisregistratie Grootchalige Topografie, terwijl de vorige keer gebruik is gemaakt van informatie uit de TOP10-NL. Hierdoor worden de bodemgebieden nauwkeuriger weergegeven en worden de geluidsbelastingen nu nauwkeuriger berekend.

4. De geluidsbelastingkaart

De geluidsbelastingkaart geeft inzicht in de huidige geluidshinder (basisjaar 2021) 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 2021' (kenmerk: HLN005/Hcj/008130.20221216.R1.01).

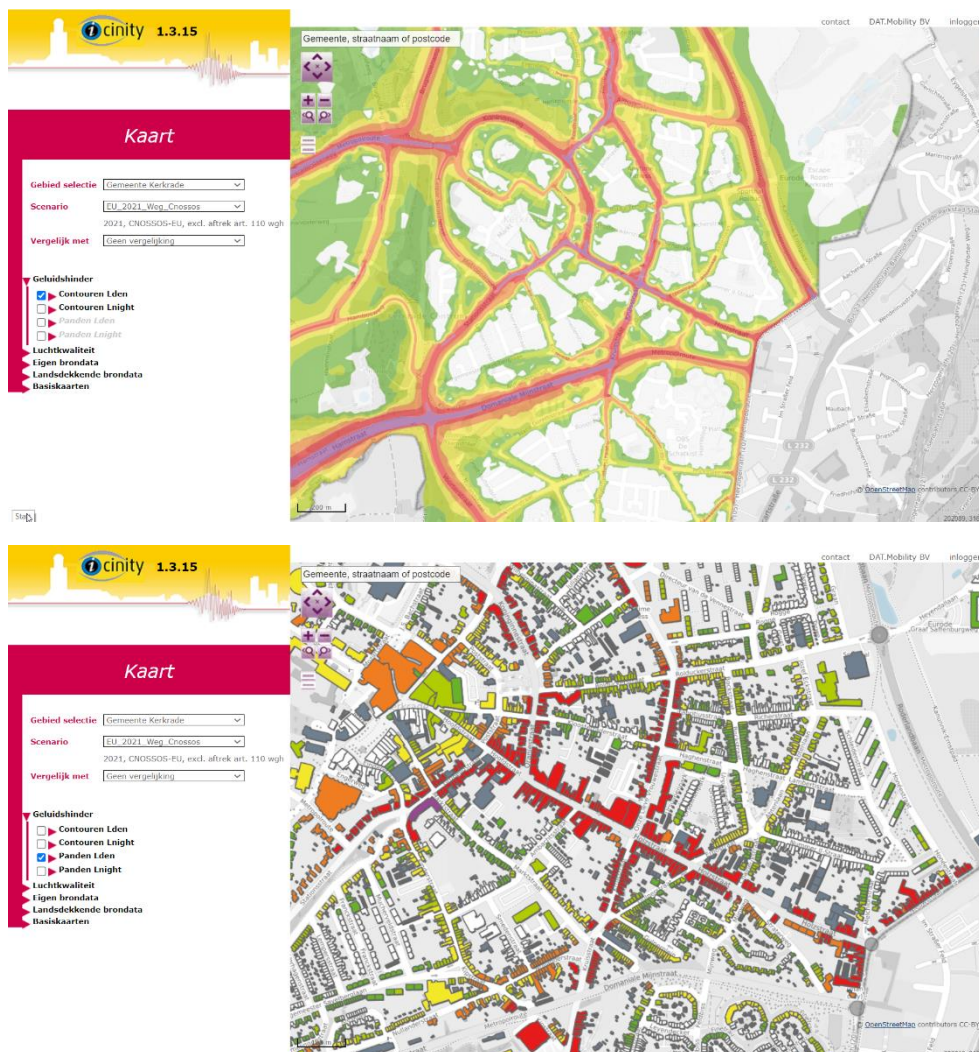
In het vervolg van dit hoofdstuk wordt ingegaan op de geluidshinder als gevolg van het wegverkeer, aangezien de gemeente hier als wegbeheerder invloed op kan uitoefenen.

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 Parkstad dat één van de vijf regionale verkeersmodellen is die zijn afgeleid van het nieuwe provinciale verkeersmodel van de provincie 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 schermafbeelding van de webapplicatie iCinity waar de geluidskarten 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 over 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.

In tabel 4.1 wordt per geluidsbelastingklasse het aantal geluidgevoelige adressen weer- gegeven voor de etmaalperiode.

Geluidsklasse	Adressen etmaalperiode	Adressen nachtperiode
50-55	3.853	2.685
55-60	2.680	1.279
60-65	2.743	0
65-70	1.338	0
> 70	0	0
Totaal	10.614	3.964

Tabel 4.1: Aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting ≥ 50 dB ten gevolge van wegverkeer

4.3 Impact op de gezondheid

Geluidhinder door wegverkeer heeft aantoonbare negatieve effecten op de gezondheid, zoals slaapstoornissen en stress. Wetenschappelijke studies, zoals die van Münzel et al. (2018) en Stansfeld et al. (2015), bevestigen de verbanden tussen langdurige blootstelling aan verkeersgeluid en cardiovasculaire problemen. Langdurige blootstelling aan verkeersgeluid levert een verhoogd risico op ischemische hartziekten. Geluidshinder kan leiden tot stressreacties, slaapstoornissen en verstoringen van het autonome zenuwstelsel, wat op lange termijn schadelijke effecten op het cardiovasculaire systeem kan hebben.

In bijlage XIX van de omgevingsregeling (versie 31-10-023) is beschreven op welke manier de relatie kan worden bepaald tussen de geluidsbelastingen aan de gevels en de mate waarin bewoners hinder ervaren en welke impact dit heeft op hun gezondheid.

Hierbij wordt een onderverdeling gemaakt in:

- Hoge mate van hinder
- Hoge mate van slaapverstoring
- Ischemische hartziekten

Op basis van het aantal geluidgevoelige adressen per geluidsklasse zoals weergegeven in tabel 4.1 kan het aantal ernstig geluidgehinderden, ernstig slaapverstoorden en het voorkomen van ischemische hartziekten worden bepaald. Hoe hoger de geluidsbelasting is, hoe meer mensen hinder en verstoring ervaren.

In tabel 4.2 wordt inzicht gegeven in de impact van de wegverkeersgeluid voor de verschillende variabelen.

Variabele gezondheid	Aantal inwoners	Percentage van bevolking
Aantal ernstig geluidgehinderden	2.292	6,60%
Aantal ernstig slaapverstoorden	299	0,66%
Aantal inwoners met hartziekten a.g.v. wegverkeersgeluid	3	0,01%

Tabel 4.2: Overzicht aandeel geluidgehinderden, slaapverstoring en hartziekten

4.4 Toekomstige ontwikkelingen en hun effecten

Binnen de agglomeratie Heerlen/Kerkrade zijn in de komende jaren een beperkt aantal infrastructurele en/of ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. Deze ontwikkelingen hebben invloed op 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.

Gebruikelijk is om voor het aspect geluid in de Omgevingswet minimaal tien jaar vooruit te kijken en daarom nemen we voor het actieplan geluid het zichtjaar 2040.

4.4.1 Infrastructurele en ruimtelijke maatregelen in de regio Parkstad Limburg

Om inzicht te krijgen in de geluidsbelastingen voor het jaar 2040 is voor de verkeersintensiteiten gebruikgemaakt van het regionale verkeersmodel Parkstad. In dit verkeersmodel worden onder andere de verkeersstromen gemodelleerd voor het jaar 2040. In het verkeersmodel wordt rekening gehouden met de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen die tot het jaar 2040 zijn te verwachten.

In de tabellen 4.3 en 4.4 wordt aangegeven met welke ontwikkelingen in inwoners en arbeidsplaatsen rekening wordt gehouden in de periode 2019-2040 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. Uiteraard zijn er nog steeds situaties waar lokaal wel toenames van woningen en arbeidsplaatsen ontstaan als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

gemeente	2018	2040
Beekdaelen	35.923	36.431
Brunssum	28.130	27.365
Heerlen	85.977	86.219
Kerkrade	46.370	41.010
Landgraaf	37.595	36.722
Voerendaal	12.445	12.839
Totaal	246.440	240.586

Tabel 4.3: Overzicht ontwikkeling inwoners

gemeente	2019	2040
Beekdaelen	10.500	9.035
Brunssum	7.446	6.577
Heerlen	53.607	53.249
Kerkrade	15.329	15.585
Landgraaf	9.888	8.533
Voerendaal	2.632	2.264
Totaal	99.402	95.243

Tabel 4.4: Overzicht ontwikkeling arbeidsplaatsen

Daarnaast is rekening gehouden met de veranderingen in de wegdekverhardingen die de komende jaren worden verwacht. Voor de gemeente Kerkrade wordt is hierbij rekening gehouden met het aanbrengen van een SMA 0/8 wegdekverharding op de volgende wegen:

- Kerkradersteenweg en rest Hammolenweg
- Provinciale weg no. 23 (N299)
- Rotondes Roderlandbaan
- Kruising Veldhofstraat Kerkraderstraat
- Mirbachstraat, Manzardstraat, Eiswinkel, Spoorstraat
- Kruising Meuserstraat Haanraderweg
- Merksteinstraat
- Graverstraat, Pleinstraat, Grachterstraat
- Resterend gedeelte Pannesheidestraat
- Domaniale Mijnstraat
- Baamstraat
- Heiveldstraat
- Akerstraat
- Haanraderweg
- Kunstwerk St. Pieterstraat (hier wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht)

Daarnaast is ook nog rekening gehouden met de volgende wijzigingen in de wettelijk toegestane snelheden:

- Koninginnestraat en Oranjestraat: Reconstructie en ombouw naar 30 km/u
- Historisch lint Bleijerheide wordt 30 km/u
- Haanraderstraat en Meuserstraat worden erftoegangsweg (30 km/u)

4.4.2 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 4.5 wordt een overzicht gegeven van het aantal adressen in de situaties 2021 en 2040 met een geluidsbelasting boven de plandrempel. Een toelichting op de totstandkoming van de plandrempel wordt gegeven in hoofdstuk 5.

gemeente	2021	2040
Kerkrade	42	40

Tabel 4.5: Ontwikkeling aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel

Uit tabel 4.5 komt duidelijk naar voren dat het aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel nagenoeg constant zal blijven tussen 2021 en 2040.

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 gebruikgemaakt van zogenaamde plandrempels.

5.1 Plandrempels

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 Omgevingswet zijn opgenomen.

De gemeente Kerkrade houdt vast aan de gekozen plandrempels voor de EU-geluidsbelasting-kaart 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.

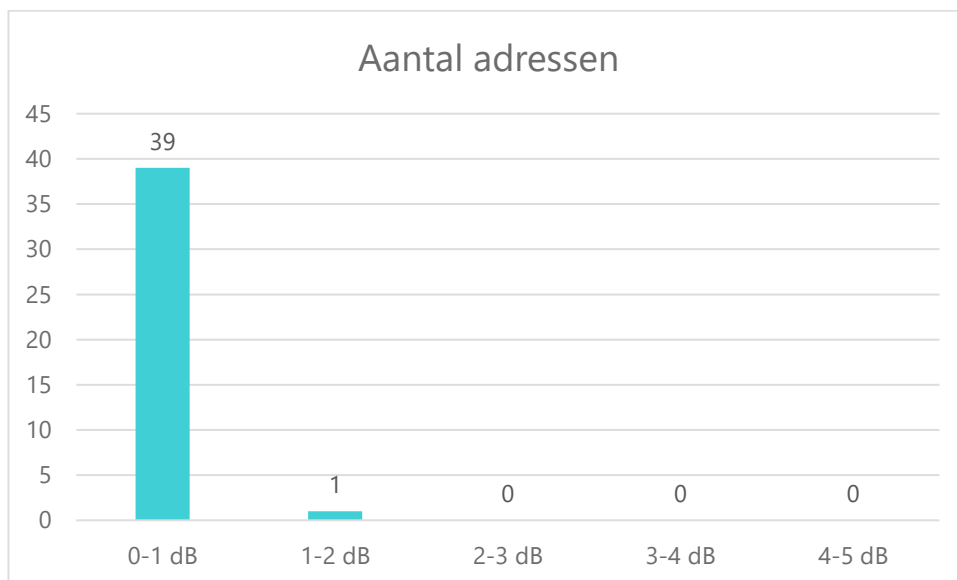
Vanuit het oogpunt van geluidsoverlast worden hiermee de ernstige situaties zichtbaar. Voor een aantal van deze knelpunten worden door het Rijk financiële middelen beschikbaar gesteld voor het aanbrengen van geluidreducerende voorzieningen aan de gevel. Het kiezen van een lagere plandrempel waardoor 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 gebruikgemaakt van de geluidsbelastingen voor het jaar 2040 die zijn berekend met behulp van de RMG-2012 rekenmethode. Voor deze rekenmethode is bewust gekozen omdat deze ook de voorgaande actieplannen is toegepast en de hierop de gekozen plandrempels is gebaseerd.

Het resultaat van de analyse is te zien in figuur 5.1. Hieruit blijkt dat er 40 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 2040)

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 clusternummer.

wegvak	cluster	aantal adressen met overschrijding plandrempel	gemiddelde overschrijding plandrempel
Veldhofstraat	1	28	0,41
Niersprinkstraat	2	6	0,27
Heerlenersteenweg	3	6	0,81

Tabel 5.1: Locaties met knelpunten geluidshinder wegverkeer (situatie 2040)

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: Veldhofstraat

Het gedeelte van de Veldhofstraat waar een overschrijding van de plandrempeel plaatsvindt is in 2010 gedeeltelijk gereconstrueerd. De afschrijving van deze reconstructie is nog niet afgelopen en de deklaag is momenteel ook nog niet in een dusdanige staat dat deze vervangen dient te worden. Het heeft echter wel de aandacht dat hier een overschrijding van de plandrempeel is en als dit gedeelte voor onderhoud in aanmerking komt (de verwachting is dat er eerder onderhoud gepleegd moet worden dan dat de afschrijving afgelopen is), dan zal het dichte asfalt vervangen worden door SMA-NL 8G+ (Gelders Mengsel).



Figuur 5.2: Weergave Veldhofstraat

Cluster 2: Niersprinkstraat

In een deel van de Niersprinkstraat is het standaard asfalt al vervangen door SMA-NL 8G+ (Gelders Mengsel). Daarnaast zal er in de toekomst een verandering van de voorrangssituatie komen, waardoor er betere doorstroming zal ontstaan. Voor het bepalen van het type deklaag, staat een geluidsonderzoek op de planning.



Figuur 5.3: Weergave Niersprinkstraat

Cluster 3: Heerlenersteenweg

Op de woningen langs de Heerlenersteenweg wordt met behulp van het geluidsmodel hoge geluidsbelastingen berekend op de gevels. In de afgelopen jaren zijn al deze woningen opgenomen geweest in een saneringsprogramma. Hierbij zijn dusdanige maatregelen getroffen dat het geluidsniveau in de woning sterk is afgenomen. Het treffen van aanvullende maatregelen op dit traject is dan ook niet meer nodig. Bovendien is de deklaag op dit gedeelte al vervangen door het geluidsreducerende SMA, terwijl dit nog niet in de berekening meegenomen is. Hierdoor zal bij een volgende berekening het geluidsniveau op de gevels (bij gelijke verkeersintensiteit) ook nog afnemen.



Figuur 5.4: Weergave Heerlenersteenweg

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.
- Bij reconstructie van wegen zal het wegdek standaard worden voorzien van een SMA deklaag wat voor een beperkte geluidsreductie zorgt. Indien noodzakelijk, zal onderzocht worden of een type deklaag met een nog hogere geluidsreductie gewenst is (bijvoorbeeld SMA-NL 8G+ (Gelders Mengsel)).

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. En afhangen van wanneer reconstructies van de betreffende locaties plaats gaan vinden.

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

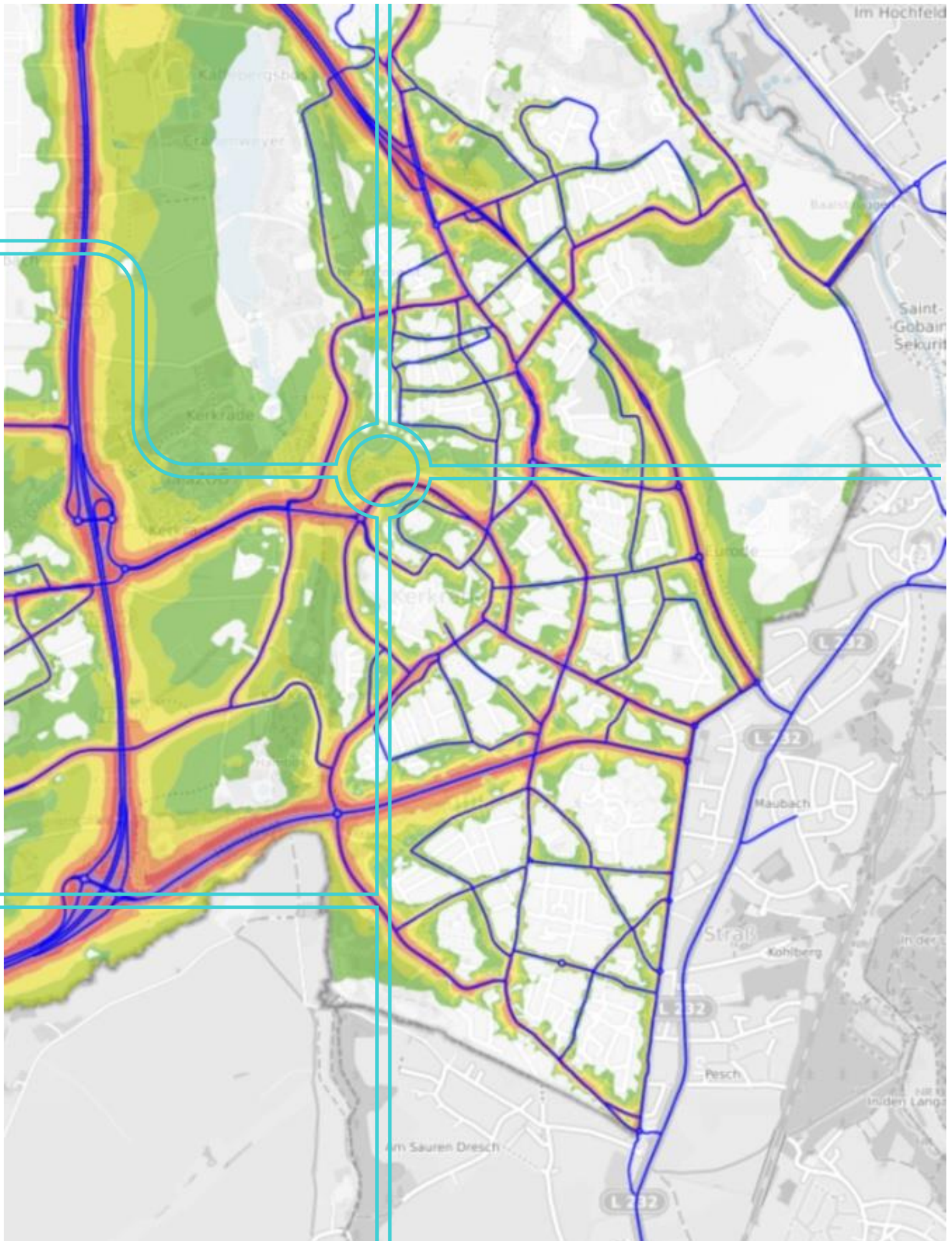
Bij het opstellen van een actieplan is de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dat betekent onder meer dat het ontwerp van het actieplan ten minste zes weken ter inzage wordt gelegd. Eenieder kan in die periode zijn zienswijze over het ontwerp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

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

6.1 Doorlopen fasen

In een afzonderlijke notitie zal de gemeente inzicht 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.



Dat.mobility BV is onderdeel van Goudappel Groep.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@dat.nl
www.dat.nl

BTW NL 0062 45 079 B01
KVK 2710 3813
IBAN NL59 INGB 0701 2168 08