

## Gemeente Breda - Actieplan geluid 2020-2023

### Bekendmaking

Burgemeester en wethouders van Breda maken bekend dat zij op 24 november 2020 het actieplan geluid 2020-2023 hebben vastgesteld.

Het Actieplan Geluid 2020-2023 is een gemeentelijk beleidsdocument. Het Actieplan bevat alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op direct rechtsgevolg. De Richtlijn Omgevingslawaaï schrijft het vaststellen van een plandrempel voor. De plandrempel is de geluidbelasting die nog als acceptabel wordt gezien. De hoogte van deze plandrempel wordt door de gemeente bepaald. De plandrempels worden met het actieplan vastgesteld.

Het Actieplan vervangt geen wettelijke regels en grenswaarden (denk hierbij onder andere aan de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer en lokaal het ontheffingenbeleid Wet geluidhinder van de Gemeente Breda).

### Inwerkingtreding

Het beleid wordt van kracht met ingang van de dag na die van deze bekendmaking.

### Rechtsmiddelen

Tegen het besluit tot vaststelling van het beleid is geen bezwaar of beroep mogelijk.

### Tekst beleid

#### Voorwoord

Onze ambitie ligt er al: Breda gaat voor een groene, gastvrije en grenzeloze stad. Breda is een stad in beweging hier hoort reuring bij. Naast reuring is ook behoefte aan rust. Geluid is een bepalende factor in de beleving van bewoner, recreant of zelfs werknemer. Maar juist ook de beleving van geluid is voor iedereen weer verschillend. Wat voor de ene persoon een enorme herrie is, is voor de ander juist een prachtig geluid. Psychologisch reageert iedereen weer anders. Geluid is na luchtkwaliteit de milieufactor met de meeste negatieve effecten op de gezondheid. Het kan onder andere zorgen voor slaapverstoring, hoge bloeddruk en hartklachten.

Na een drukke periode is er behoefte aan rust. In de stad zijn rustige plekken aanwezig, waar men nauwelijks geluid hoort van de omgeving. In het buitengebied zijn stille plekken moeilijker aan te wijzen, omdat geluid minder afgeschermd wordt, waardoor onder andere de (snel)wegen en bedrijvigheid hoorbaar zijn. Mobiliteit en bedrijvigheid voegen ook waarde toe aan ons leven en onze stad, de dorpen en ons buitengebied.

Het Actieplan Geluid 2020-2023 van de Gemeente Breda vloeit voort uit de Europese richtlijn omgevingslawaaï. Het doel van de Europese richtlijn omgevingslawaaï is, om op basis van prioriteiten, de schadelijke gevolgen (inclusief hinder) van blootstelling aan omgevingslawaaï te vermijden, voorkomen of verminderen.

Daan Quaars, wethouder.

### Samenvatting

Geluid is een bepalende factor in de beleving van bewoner, recreant of zelfs werknemer. Wat de ene persoon een fijn geluid vindt kan voor de andere persoon al storend zijn. Het Actieplan Geluid 2020-2023 van de Gemeente Breda vloeit voort uit de Europese richtlijn omgevingslawaaï. Het doel van de Europese richtlijn omgevingslawaaï is, om op basis van prioriteiten, de schadelijke gevolgen (inclusief hinder) van blootstelling aan omgevingslawaaï te vermijden, voorkomen of verminderen. Daarnaast biedt de richtlijn een grondslag voor het ontwikkelen van Europees bronbeleid. Het gaat daarbij om eventuele aanscherping van de maximale geluidsniveaus (bronvermogens) van de belangrijkste bronnen. Voor Gemeente Breda zijn de gemeentelijke wegen en industrie de geluidsbronnen conform de Europese richtlijn.

Het Actieplan Geluid is er op gericht om prioritaire knelpunten op te lossen. Op basis van de geluidbelastingkaart is een inschatting gemaakt van de ernstige hinder. De geluidsbelastingkaart is te raadplegen via: <https://www.breda.nl/geluidkaart>

In een Actieplan wordt een plandrempel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidsbelasting  $L_{den}$  en geluidsbelasting  $L_{night}$ , vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, op geluidsgevoelige objecten.

**Tabel Plandrempels Gemeente Breda**

Plandrempel	
Gemeentelijke weg ( $L_{den}$ )	Gezoneerd industrieterrein (geluidbelasting)
(Actieplan 2013-2018) 68 dB	55 dB(A)
(Actieplan 2020-2023) 68 dB	55 dB(A)
Gemeentelijke wegen ( $L_{night}$ )	
(Actieplan 2020-2023) 63 dB	

Het ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 is vrijgegeven door het college voor ter inzage legging gedurende 6 weken voor een ieder. De inspraak is geregeld in artikel 11.14 Wet milieubeheer (Wm). Daarin wordt afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing verklaard. Het vaststellen van het Actieplan is geen voor beroep vatbaar besluit, omdat het alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet gericht is op direct rechtsgevolg.

Inspraak voor de gemeenteraad is geregeld in art. 11.14 Wm, de gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om zijn wensen en zienswijze aan burgemeester en wethouders kenbaar te maken. Het ontwerpplan wordt daarom voorgelegd aan de gemeenteraad alvorens het Actieplan kan worden vastgesteld door het college.

Het Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 is bekend gemaakt in het gemeenteblad en heeft ter inzage gelegen van vrijdag 2 oktober 2020 tot en met donderdag 12 november 2020 bij de Infobalie in het Stadskantoor, Claudius Prinsenlaan 10 te Breda en digitaal in te zien als bijlage bij deze bekendmaking. Vanaf vrijdag 2 oktober 2020 tot en met donderdag 12 november 2020 heeft een ieder zienswijze in kunnen dienen op het Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023.

Op het Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 zijn zienswijze binnen gekomen. De zienswijzen, inclusief beantwoording zijn terug te vinden in de zienswijze nota. De zienswijze hebben geleid tot kleine aanpassingen in het actieplan geluid 2020-2023 inclusief bijlage. Het actieplan is aangepast met een plandrempel voor wegverkeerslawaai in de nachtperiode ( $L_{night}$ ), een overzicht met wegen waar woningen aan zijn gelegen met een geluidbelasting boven de 68 dB( $L_{den}$ ) is opgenomen.

Uit de vastgestelde geluidsbelastingkaarten volgt dat er binnen de Gemeente Breda circa 31.300 woningen zijn met een geluidbelasting van boven de 55 dB ( $L_{den}$ ). Het aantal ernstig gehinderde bewoners wordt geschat op 8.900. In de nachtperiode zijn ongeveer 3.700 bewoners die last hebben van slaapverstoring. Het nemen van maatregelen is wenselijk met het oog op de gezondheid en de leefkwaliteit. Komende periode wordt het hoofdwegennet geoptimaliseerd. Daarnaast zijn er diverse activiteiten gepland met betrekking tot verkeersveiligheid, kleinschalige infrastructuur op maat, openbaar vervoer als uitnodigend alternatief en fiets- en voetgangersvoorzieningen. Deze ontwikkelingen bieden natuurlijke momenten om impulsen te geven aan de leefbaarheid binnen de Gemeente Breda.

## 1 Inleiding

Sinds de jaren '90 is er in Europees verband steeds meer behoefte ontstaan om omgevingslawaai te harmoniseren. In het ideale geval zou een uitspraak over 'de decibellen' in heel Europa dezelfde hinderbeleving moeten oproepen. In het kader van deze harmonisering zijn in 2002 in Europa afspraken gemaakt over het opstellen van geluidsbelastingkaarten en Actieplannen geluid.

In juni 2017 heeft het College de geluidsbelastingkaarten voor de Gemeente Breda vastgesteld, deze zijn digitaal te raadplegen via <https://www.breda.nl/geluidkaart>

In navolging daarop is dit Actieplan de beleidsnotitie die richting geeft aan de aanpak van omgevingslawaai.

De richtlijn omgevingslawaai beperkt zich tot een aantal brontypen: weg- en railverkeer, luchtvaart, de grotere industriële bronnen, concentratiegebieden voor horeca-inrichtingen of detailhandel en ambachtsbedrijven en provinciale stilte gebieden. In het Actieplan staat vanaf welke plandrempel (beleidsmatige grenswaarde) maatregelen worden overwogen binnen de Gemeente Breda. Op basis van de Europese richtlijn omgevingslawaai zijn de gemeenten niet verplicht om daadwerkelijk maatregelen te treffen. Gemeente Breda heeft geen gebieden aangewezen waar een specifieke geluidnorm gelden met horeca, grote industriële bronnen (niet gezoneerde industrie terreinen) en detailhandel/ambacht..

Het Actieplan Geluid 2020-2023 is de opvolger van het Actieplan Geluid 2013-2018 en beperkt zich tot wegverkeerslawaai en gezondeerde industrieterreinen.

## 1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 staat onder wet en regelgeving de juridische achtergrond en de verplichtingen beschreven waaraan het actieplan moet voldoen. In hoofdstuk 3 staan de uitgangspunten voor het actieplan in de planperiode 2020-2023. De verbetering van de leefkwaliteit staat in hoofdstuk 4. Een overzicht van activiteiten die plaatsvinden in de periode 2020-2023 staat beschreven in hoofdstuk 5 gevolgd door het financieel hoofdstuk 6. De nota beantwoording zienswijzen wordt weergegeven in hoofdstuk 7, gevolgd door de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 8.

## 2 Wetgeving en regelgeving

### 2.1 Europese richtlijn omgevingslawaai

In Europa is in 1993 onderzoek uitgevoerd naar omgevingslawaai in steden, en dan vooral naar de gezondheidseffecten van geluid op mensen. Uit dit onderzoek bleek dat ongeveer 45 miljoen mensen in Europa blootgesteld zijn aan teveel geluid door wegverkeer, railverkeer, industrielawaai en vliegtuiglawaai.

De Europese richtlijn omgevingslawaai richt zich op de interactie tussen geluidbronnen en mensen oftewel omgevingslawaai waaraan mensen worden blootgesteld.

Hoe zwaarder een woning, of andere geluidgevoelige bestemming wordt belast door geluid, hoe hoger de te verwachten hinder is. Bijna 10 miljoen mensen ontvangen onacceptabel hoge geluidbelastingen (hoger dan 75 dB). Dit houdt in dat de kwaliteit van hun leefomgeving verslechtert. Zelfs in die mate, dat het gezondheidsschade oplevert (stress, hartklachten e.a.). Voor Europa de reden om de Europese richtlijn omgevingslawaai te publiceren op 18 juli 2002.

### 2.2 Wet milieubeheer hoofdstuk 11 Geluid

De Europese richtlijn omgevingslawaai is op 18 juli 2004 in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in hoofdstuk 11 Geluid van de Wet milieubeheer. Gemeenten met meer dan 100.000 inwoners zijn verplicht tot het maken van geluidbelastingkaarten en Actieplannen in de derde tranche van de Richtlijn omgevingslawaai. De inhoud van de Actieplannen staat omschreven in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Voor de Actieplannen geldt geen vaste geluidnorm of plandrempel waarboven maatregelen vereist zijn. Het bevoegd gezag mag zelf deze plandrempel bepalen. Bij het vaststellen van een actieplan zijn de artikelen 11.14 en 11.15 Wet milieubeheer van toepassing:

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

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

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

De indieners en overige belanghebbenden worden bij de voorbereiding van de vaststelling op de hoogte gebracht van de afhandeling van de ingediende zienswijze. Omdat het Actieplan alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet is gericht op direct rechtsgevolg, betekent dit dat er tegen het vastgestelde Actieplan geen beroep open staat. Binnen 4 weken na vaststelling moet het Actieplan Geluid in te zien zijn door een ieder.

De vaststellingsdatum van 18 juli 2018 voor het actieplan is verstreken. Breda had het voornemen om het Actieplan te koppelen aan de invoering van de Omgevingswet, zodat die sporen gelijk op konden lopen. Gemeente Breda heeft echter een brief ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarin zij wijzen op het niet uitvoeren van een verplichting in de geluidregelgeving en vragen om dit te herstellen. Het ministerie verzoekt het actieplan en vaststellingsbesluit voor 1 december 2020 in te dienen bij Kenniscentrum InfoMil.

### Afbakening

Het Actieplan Geluid is een gemeentelijk beleidsdocument. Het Actieplan vervangt geen wettelijke regels en grenswaarden (denk hierbij onder andere aan de Wet geluidhinder, Wet milieubeheer en lokaal het ontheffingsbeleid Wet geluidhinder van de Gemeente Breda).

Gemeente Breda is enkel verantwoordelijk voor gemeentelijke wegen en industrielawaai, het Actieplan Geluid 2020-2023 voor Breda gaat dan ook enkel over maatregelen aan deze bronnen.

De gemeente is niet bevoegd om plandrempels vast te leggen voor railverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï van provinciale wegen en rijkswegen en vliegtuiglawaaï. De gemeente stelt de plandrempeï vast voor woningen bij gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen. Daarnaast kan de gemeente horecaconcentratiegebieden aanwijzen waarbij de geluidsnorm wordt vastgesteld. Gemeente Breda heeft geen gebieden aangewezen waar een specifieke geluidnorm geldt. Voor overige geluidbronnen zoals geluid van brommers, evenementen, burenen enzovoort worden geen plandrempels vastgelegd.

De invoering van de Omgevingswet is uitgesteld. De Omgevingswet wordt naar verwachting van kracht in 2022. De gemeente bereidt zich voor op de invoering van die wet. De geluidregelgeving wordt gewijzigd en is onderdeel van de invoering van de Omgevingswet. De belangrijkste wijzigingen worden opgenomen in het Aanvullingsbesluit geluid. Na invoering van de wet valt het Actieplan Geluid onder het verplicht programma geluid. In dit Actieplan wordt hier verder niet op ingegaan.

### 2.3 Gemeentelijk beleid

Hieronder staan een aantal documenten waarin beleidsbepalingen rondom het thema geluid in de Gemeente Breda zijn opgenomen.

#### Duurzaamheidsvisie

Dit beleidsdocument geeft richting aan de gewenste geluidkwaliteit in de Gemeente.

*“Breda blijft een levendige stad met rustige plekken, maar heeft ook een buitengebied dat geschikt is voor rustige recreatie en natuurontwikkeling. Alle stadswijkontsluitingswegen en drukke buurtontsluitingswegen worden voorzien van een stiller wegdek. De ervaring van geluidoverlast door inwoners is in beeld, geluidskwaliteit is een onderdeel van goede ruimtelijke ordening.”*

Hiermee worden meerdere zaken in perspectief gezet; allereerst is het belangrijk dat het verstand boven de norm blijft; reuring hoort in een stad, dit weg proberen te krijgen resulteert in een stad die steriel wordt en zodoende leidt tot slechtere leefkwaliteit. De getallen, oftewel de decibellen zijn slechts een onderdeel van de hinderbeleving. De dynamiek en het contrast tussen rust en reuring in Breda zijn belangrijke parameters.

Bij de duurzaamheidsvisie hoort een modulair document met Actsheets. In de Actsheet geluid is een terugblik beschreven, doelen voor de komende tijd en een onderbouwing hoe we het gaan realiseren.

#### Ontheffingenbeleid

Het gemeentelijk Ontheffingenbeleid, waarin de bevoegdheden van de gemeente op het gebied van de Wet geluidhinder zijn uitgewerkt is vastgesteld in 2007. Hier worden instrumenten genoemd op basis waarvan een hogere waarde kan worden afgegeven. De doorwerking van het ontheffingenbeleid in het Actieplan is beperkt; Actieplan grijpt vooral in op bestaande situaties (weg en woning), terwijl ontheffingenbeleid voorziet in nieuwe situaties. Bij invoering van de Omgevingswet zal het ontheffingenbeleid qua wet- en regelgeving moeten worden aangepast.

### 3 Uitgangspunten planperiode 2020-2023

Het Actieplan geluid geeft een overzicht van maatregelen om omgevingslawaaï in Breda te verminderen. Het wettelijk verplichte gedeelte bestaat uit het bepalen van:

1. de plandrempeï voor wegverkeerslawaaï en industrielawaai en
2. prioriteren van maatregelen.

Door het College van B&W zijn geluidsbelastingkaarten d.d. juni 2017 (peiljaar 2016) inzichtelijk gemaakt. De geluidsbelastingkaart is te raadplegen via: <https://www.breda.nl/geluidkaart>

Het toepassingsgebied van het Actieplan voor de Gemeente Breda beperkt zich tot schadelijke en hinderlijke effecten door wegverkeer van stedelijke wegen en specifieke industriële activiteiten namelijk op een gezoneerd industrieterrein. Gemeente Breda heeft geen aangewezen stiltegebieden, geen concentratiegebied voor horeca-inrichtingen en geen concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven waar de Europese richtlijn op van toepassing is.

#### 3.1 Evaluatie van het Actieplan Geluid 2013-2018

De paragraaf conclusies en aanbevelingen uit het Actieplan Geluid 2013-2018 is bijgevoegd in de bijlage 6.

De hoogte van de plandrempels die zijn vastgesteld voor het Actieplan Geluid 2013-2018 toont dezelfde ambitie als de Wet geluidhinder:

- De plandrempel voor wegverkeerslawaai is vastgesteld op 68 dB.
- De plandrempel voor industrielawaai bedraagt 55 dB(A).

Zoals vooraf verwacht is de knelpuntenlijst niet volledig opgelost. Prioritaire maatregelen zijn onder andere gekozen op basis van de knelpunten, maar ook op basis van de structuurvisie en de saneringswoningen van de A-lijst. De maatregelen hebben voornamelijk vanuit natuurlijke momenten invulling gekregen.

### 3.2 Plandrempel

Een plandrempel is de maximale geluidbelasting op gevels van woningen die als acceptabel wordt gezien. Boven deze waarde is er sprake van een knelpunt. Hierbij is een afweging gemaakt op basis van wettelijke verplichtingen en op grond van het geluidbeleid dat al eerder is geformuleerd op landelijk en Gemeentelijk niveau.

De Richtlijn Omgevingslawaai schrijft het vaststellen van een plandrempel voor. De plandrempel is de geluidbelasting ter plaatse van woningen die nog net als acceptabel wordt gezien. De hoogte van deze plandrempel kan de gemeente zelf bepalen. In de gebieden die niet aan de plandrempel voldoen, wordt inzichtelijk gemaakt hoe de milieukwaliteit verbetert of kan verbeteren door maatregelen die aansluiten bij ruimtelijke ontwikkelingen en andere beleidsvelden.

De hoogte van de plandrempel van de geluidbelasting is vrij te bepalen. De plandrempel is feitelijk het wettelijke beginsel om maatregelen te overwegen. Daarna vindt prioritering plaats op basis van kosten, beheersaspecten etc.

Door op gezondeerde industrieterreinen de plandrempel op 55 dB te leggen op de grens van het industrieterrein zijn nabij gelegen woningen beschermd tegen geluid.

In de tabel hieronder staan de plandrempels genoemd die de Gemeente Breda bepaald.

**Tabel Plandrempels Gemeente Breda**

Plandrempel (ambitiewaarde) Actieplan 2020-2023	
Gemeentelijke weg	Gezoneerd industrieterrein
68 dB ( $L_{den}$ )	55 dB(A)
63 dB ( $L_{night}$ )	

#### Wegverkeerslawaai gemeentelijke wegen

De plandrempel geeft als beleidsuitgangspunt de ambitie van de Gemeente aan, zonder sancties; boven dit niveau komen maatregelen in aanmerking. Geluidsbelastingkaarten geven een helder beeld over de te verwachten invloed van gemeentelijke wegen. De beperking in deze kaarten is dat niet altijd een directe koppeling te maken is met de werkelijke hinderbeleving van geluid. Andere factoren, zoals de nabijheid van de weg, de verkeerssnelheid of wellicht zelfs het type wegdek hebben namelijk een belangrijke invloed op de 'ervaring' van een weg. Afgelopen periode is gebleken dat de hoofdwegenstructuur voor Breda een belangrijke bron van hinder is. De verwachting is dat op deze wegen de komende tijd groei gaat plaatsvinden (ref structuurvisie/omgevingsvisie/mobiliteitsvisie).

#### Industrielawaai gezoneerd industrieterrein

De plandrempel voor industrielawaai vindt aansluiting bij de waarden uit de Wet milieubeheer, 55 dB(A) op de grens van het industrieterrein en sluit aan bij het bestemmingsplan. Vergunningplichtige bedrijven kennen hun normen in de omgevingsvergunning of melding Activiteitenbesluit. De normen sluiten via het referentieniveau al aan bij de omgeving waar het bedrijf in is gelegen. Handhaving van de normen vindt plaats volgens vaste afspraken. Omgevingsdienst Midden- en West Brabant voert deze taken uit.

#### Rijkswegen, spoorwegen en vliegtuiglawaai

De kaders voor het Actieplan beperken zich tot de bronnen waar de Gemeente Breda beheerder van is. De rijkswegen, provinciale wegen, spoorwegen en vliegtuiglawaai kunnen in dat kader niet worden meegenomen in de prioriteitenlijst.

### 3.3 Prioritering maatregelen: bron – overdracht - ontvanger

Prioritering van maatregelen vindt plaats door eerst te onderzoeken of bronmaatregelen mogelijk zijn. Als bronmaatregelen niet mogelijk zijn wordt gekeken naar maatregelen in het kader van de overdracht van geluid. Tot slot kunnen maatregelen worden getroffen bij de ontvanger.

Hieronder een overzicht van mogelijke maatregelen om geluid te reduceren. De maatregelen zijn van algemene aard en zijn dus niet specifiek bedoeld voor een gebied of de gehele gemeente. In principe zijn ze overal toepasbaar.

### **Bronmaatregelen**

Bronmaatregelen zijn alle maatregelen die genomen worden om de geluidemissie terug te brengen, of beter nog, die het ontstaan van geluid voorkomen. Onder bronmaatregelen vallen maatregelen die kunnen worden getroffen aan de bron, het verkeer of het bedrijf. Op Europees en landelijk niveau wordt ook aandacht besteed aan bronbeleid zoals het stimuleren van andere (stille) vervoersmiddelen.

Onderdelen die bij wegverkeerslawaaï geluid produceren zijn: rolweerstand (bandengeluid), verbranding (motoren en uitlaten) en luchtweerstand (rijwindgeluid). Afhankelijk van de snelheid is één van deze deelbronnen maatgevend. Door maatregelen aan het wegdek wordt het bandengeluid gereduceerd.

Aan de banden, motoren en uitlaten van auto's kunnen gemeenten niet veel doen. Wél zij er campagnes te bedenken zoals het promoten van elektrisch vervoer, stillere banden of band op spanning.

Door bronmaatregelen in de vorm van verkeersmaatregelen wordt het aantal auto's of de snelheid van de auto's teruggedrongen. Hierbij kun je denken aan de volgende verkeersmaatregelen: het vermijden van optrekken, het verminderen van verkeersintensiteit, het verbeteren van de doorstroming, en het beperken van de snelheid van wegen, de weginrichting, het stimuleren van stil openbaar vervoer, fiets of andere stillere vervoersmiddelen.

Indien er maatregelen moeten worden genomen bij bestaande bebouwing is de bronmaatregel in veel gevallen het meest kosteneffectief.

### **Overdrachtsmaatregelen**

Zijn bronmaatregelen (redelijkerwijze) niet mogelijk of wenselijk, dan verdienen maatregelen die de geluidsoverdracht (geluidstransmissie) van de geluidsbron naar de ontvanger belemmeren de aandacht door middel van een scherm, wal of afstandsvergroting tussen bron en ontvanger. Hierbij is de vuistregel bij afscherming: hoe dichter bij de bron, of bij het te beschermen object, hoe effectiever.

Langs drukke doorgaande wegen zijn geluidschermen of geluidwallen een optie om de geluidbelasting bij woningen te verlagen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt, ruimtebeperking of vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn niet overal schermen en wallen gewenst. Iedere overdrachtsmaatregel is maatwerk.

### **Maatregelen bij de ontvanger**

In laatste instantie kunnen maatregelen bij de ontvanger getroffen worden om bij geluidgevoelige bestemming de geluidbelasting (geluidemissie) te verminderen.

Bij nieuwe geluidgevoelige bestemmingen is het van groot belang om bij de ontvanger ook andere aspecten, die de woonkwaliteit beïnvloeden, nadrukkelijk in het oog te houden. Door in moeilijke situaties allerlei akoestische voorzieningen te treffen, eventueel aangevuld met een ontheffing, kan immers een woonsituatie ontstaan die akoestisch misschien te verantwoorden is, maar aan de algehele woonkwaliteit ernstig afbreuk doet.

Bij bestaande geluidgevoelige bestemmingen kan het saneren van woningen middels geluidwerende maatregelen aan gevels en daken een optie zijn, maar komt pas op de laatste plaats in prioritering.

## **3.4 Verkeerslawaaï**

### *Gemeentelijke infrastructuur*

Momenteel lopen de processen met betrekking tot de Omgevingsvisie, mobiliteitsvisie en actualisatie van de duurzaamheidsthema's. De hoofdlijn zoals opgenomen in de structuurvisie 2030 is na update van beleid nog actueel.

In de Mobiliteitsvisie Breda staat het beleid beschreven voor de ontwikkeling van mobiliteit in de Gemeente Breda:

Autoverkeer maakt gebruik van de juiste routes. Stedelijk verkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van de stedelijke

hoofdinfrastructuur. De beperkte reistijd en goede doorstroming maken deze routes aantrekkelijk. In de verblijfsgebieden (woongebieden) van de stad is meer ruimte voor langzaam verkeer en wordt de snelheid voor

autoverkeer verlaagd (zoveel mogelijk 30km/u en 15km/u). De fiets wordt vaker gebruikt voor binnenstedelijke verplaatsingen. En er worden snelle fietsroutes gerealiseerd naar alle kernen in de omgeving. Het aandeel OV op regionale verbindingen neemt toe door uitbouw van het regionale HOV netwerk naar de regionale kernen en

werkgelegenheidsclusters. Het HOV netwerk wordt binnen Breda ondersteund door een sterk stadsnetwerk.

De stedelijke hoofdweegen moeten dus meer verkeer gaan verwerken zodat de verblijfsgebieden worden ontlast. Dit houdt in dat er ook aandacht nodig is voor de geluidsbelasting rondom de stedelijke hoofdinfrastructuur.

De doelstelling is op natuurlijke momenten (dus bij wegbeheer, reconstructies en/of bij nieuwe ontwikkelingen) geluidreducerende maatregelen te nemen waarbij minimaal 2 knelpunten per jaar aangepakt worden.

### 3.5 Industrielawaai gezoneerde industrieterreinen

In Breda zijn 3 gezoneerde industrieterreinen aanwezig. Het betreft rioolwaterzuiveringsinstallatie Nieuwveer, Industrierrein Moleneind-Oost en het gezoneerde industrieterrein Breda-Noord.

Binnen de Gemeente Breda zijn enkele tientallen woningen die als gevolg van de activiteiten op de industrieterreinen (vnl. Breda –Noord) een theoretisch berekende gevelbelasting van maximaal 55 dB hebben. In 2010 is door middel van een ruimtelijke procedure de geluidssituatie voor Breda-Noord opnieuw in kaart gebracht -en waar nodig- middels hogere waarde beschikkingen ontheven van de voorkeursgrenswaarde. Hiermee voldoet de situatie feitelijk aan alle noodzakelijke verplichtingen. De zonerings bij de rioolwaterzuivering Nieuwveer en Industrierrein Moleneind-oost voldoen eveneens aan de feitelijke situatie. Verder is er door afwezigheid van een duidelijk klachtenpatroon ook geen reden om een plandrempeel vast te stellen die ambitieuzer is.

## 4 Verbeteren leefkwaliteit

Door het nemen van maatregelen bij de bron, in de overdracht of ter plaatse van de ontvanger neemt de geluidhinder lokaal af. Echter hoort geluid bij het leven en heeft het grote invloed op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. We genieten ervan, bijvoorbeeld van muziek of een gesprek.

Anderzijds ergeren we ons aan geluid afkomstig van bijvoorbeeld verkeer, bedrijvigheid, airco's of evenementen waar we zelf niet aan deelnemen. Bovendien kan teveel of ongewenst geluid ons ziek maken.

Onder andere de GGD en het RIVM doen onderzoek naar de effecten van geluid op de gezondheid van de mens. Geluid is na luchtkwaliteit de milieufactoor die het meest negatief is voor onze gezondheid. Geluid kan onder andere negatieve gevolgen hebben voor slapen, hart- en vaatziekten en de leerprestatie bij kinderen.

Het blijkt dat mensen naast ruis en reuring ook behoefte hebben aan rust.

Het verbeteren van de leefkwaliteit is een breder begrip dan alleen geluid. De maatregelen die men neemt in het kader van een sectoraal thema of vakgebied hebben ook effecten op andere beleidsterreinen.

Geluid heeft bijvoorbeeld relaties met onder andere de thema's mobiliteit, onderhoud van wegen, luchtkwaliteit en klimaatadaptatie. In onderstaande paragrafen wordt specifiek ingegaan op andere bronnen van hinder in de stad. Het aanpakken daarvan zorgt voor een betere leefkwaliteit.

### 4.1 Overige geluidbronnen

Naast de bronnen die in de Europese Richtlijn beschreven staan, zijn er diverse andere geluidbronnen die de leefkwaliteit in de praktijk kunnen beïnvloeden.

Volgens onderzoeken van de GGD zijn de belangrijkste bronnen van geluidhinder wegverkeer, geluidsoverlast van burens en vliegverkeer. Slaapverstoring door geluid wordt veelal veroorzaakt door geluidsoverlast van brommers, scooters en geluidsoverlast door burens.

In de burgerenquête van Gemeente Breda constateren we dat in de loop der jaren geen grote toename of afname is te vinden van de ervaren geluidshinder (2015-2019). Aan de Bredanaars zijn vragen gesteld over het ondervinden van geluidsoverlast van verkeer (auto, trein, vliegtuig, brommer en scooter), evenementen, bedrijven en industrie en landbouw.

Er zit een verschil in de stadsenquête en buurtenenquête van de Gemeente Breda. Het valt op dat alle categorieën relatief goed scoren op geen of nauwelijks hinder (80-90%), met uitzondering van geluidsoverlast van bromfietsen of scooters (58% geen of nauwelijks hinder) en vrachtverkeer (72%). In de corona-enquête 2020 geven wijken centrum en Zuidwest aan dat ze overlast van verkeerslawaai ervaren.

Brommerlawaai staat in de burgerenquête al jaren genoemd als belangrijke oorzaak van geluidhinder. Alhoewel er sprake is van geluidemissie-eisen voor voertuigen, is het duidelijk dat lang niet altijd wordt voldaan aan deze eisen. De handhaving van snelheidsoverschrijdingen is geen onderdeel van het actieplan geluid.

De BOA's of politie kunnen handhavend optreden tegen geluidsoverlast van verkeerslawaai bij een "heterdaad". Bij meldingen van overlast kan er gerichte controle uitgevoerd worden. Meldingen tegen geluidsoverlast van verkeerslawaai kunnen worden verstuurd aan het klantcontactcentrum van de Gemeente, via de contactpagina, via de socials of via de App BuitenBeter.

Breda probeert de gebruiker van de brommer te verleiden tot het gebruik van andere vervoersmiddelen bijvoorbeeld de elektrische scooter.

De bussen ten behoeve van het openbaar vervoer nemen ook een plek in bij de hinderbeleving in de stad. Op de plaatsen waar drempels aanwezig zijn, of de bussen nabij woningen optrekken, bij de haltering ontstaat regelmatig hinder. In de nieuwe provinciale OV-concessie is het uitgangspunt dat er gebruik wordt gemaakt van Zero Emissie-bussen (bijvoorbeeld elektrisch). De geluidsemisatie van deze nieuwe bussen is lager dan van de huidige bussen.

In de gemeente is veel horeca aanwezig. Alhoewel een belangrijk onderdeel van de aantrekkelijkheid van de stad, is er regelmatig sprake van geluidsoverlast door muziek en het uitgaanspubliek.

Breda wil een bruisende stad zijn, met voor alle doelgroepen evenementen op maat. Om beter aan te sluiten bij de wensen van het College, wordt periodiek het evenementenbeleid herzien (zo ook in het jaar 2020). Evenementen dragen bij aan het imago van de stad, maar zorgen bij een overdaad voor ernstige hinder in het stadscentrum en daarbuiten. Het evenementenbeleid geeft instrumenten om spreiding in plaats en tijd mogelijk te maken.

Het bevoorraden van winkels vindt plaats met vrachtwagens. Deze geluidbronnen leiden tot overlast. In dat kader is een stillere vorm van distributie belangrijk. Gemeente Breda zet zich in om de bevoorrading stiller en schoner te krijgen. Belangrijke elementen zijn: afstemmen bevoorrading tussen winkeliers, inzetten van stillere technieken (denk aan elektrificeren) en het samenwerken met externe partijen.

Het aspect bouwlawaai kan in Breda niet ontbreken. Breda heeft onder andere haar grootstedelijke ambitie en het toevoegen van woningen in Breda beschreven in het coalitieakkoord Lef en liefde 2018-2022. Bij bouwlawaai gaat men uit van bronbestrijding (voorkomen dat een bron actief wordt), gevolgd door stillere technieken voor bronnen die noodzakelijk zijn om in te zetten. Een voorbeeld is het voorkomen van voertuigbewegingen bij afvoer van vrijgekomen grond. Door het realiseren van een gesloten grondbalans hoeft grond niet te worden afgevoerd. Een ander voorbeeld is het stimuleren van het boren van funderingspalen, in plaats van heien. Bouwactiviteiten hoeven niet full time hinder te veroorzaken, en wanneer deze onvermijdelijk zijn zorg dan voor een gedegen communicatie aan de omgeving. Bij nieuwbouw kun je andere vormen van mobiliteit stimuleren, bebouwing realiseren met minimaal één geluidluwe zijde aan elke woning en het borgen van een goed binnenklimaat in elke woning.

Door veel bewoners wordt het gewaardeerd dat de stad goed onderhouden wordt. Het onderhoud van de openbare ruimte in Breda geeft regelmatig geluidsoverlast. Een voorbeeld is het stadscentrum van Breda dat veelal wordt schoongemaakt in de vroege ochtend. Stille technieken, tijdstippen optimaliseren en communicatie kunnen bijdrage leveren aan een betere de geluidkwaliteit.

Bij alle vormen van overlast is het de kunst de veroorzaker van de overlast vroegtijdig aan te spreken op het gedrag waar de ander overlast van ervaart. Niet iedereen ervaart geluid op dezelfde wijze. Als je iets niet ziet, hoor je het vaak ook niet. Zodra je het geluid hoort willen sommige mensen weten waar het geluid vandaan komt. Als we de oorzaak van geluid weten kan het zijn dat we het accepteren of dat we ons er aan gaan irriteren. De irritatie moet een ieder zien te voorkomen. Daarnaast moeten we beseffen dat iedereen anders hoort. Dit maakt het beoordelen binnen de wettelijke kaders vaak ook lastig. Geluidsnormen sluiten hinderbeleving niet uit.

#### **4.2 Geluidkwaliteit**

Naast geluidhinder zijn er ook heel veel locaties in de stad aanwezig die als heel prettig worden ervaren. Dit zijn niet perse plekken die vrij van omgevingslawaai zijn, maar juist als rustgevend worden aangeduid door andere factoren. Vaak gaat dit om de aanwezigheid van groenstructuren of de afwezigheid van voertuigen binnen een straal van 50 meter. In het algemeen wordt groen dus gewaardeerd in de openbare ruimte. Het zorgt voor minder hittestress, meer variatie in flora en fauna en niet in de laatste plaats voor het wegnemen van zicht op voertuigen. Breda heeft de ambitie stad in een park te zijn.

De beleving van de geluidkwaliteit kan men beïnvloeden door het inrichten van de leefomgeving. Met natuurlijke materialen kun je geluid maskeren, denk bijvoorbeeld aan ritselende bladeren, een fontein of aan inpassing van afscherming van geluid. Je kan ook denken aan het aanwijzen van stiltegebieden of concentratiegebieden voor bedrijven of horeca waar men dan extra geluidregels aan koppelt. Het beheren en onderhoud van de openbare wegen draagt veelal bij aan het verbeteren van de geluidkwaliteit.

#### **4.3 Toekomst**

In de nabije toekomst zijn flinke impulsen te verwachten door technologische ontwikkelingen zoals elektrisch vervoer. Het aandeel van elektrische voertuigen neemt snel toe. In het Klimaatakkoord heeft het rijk vastgesteld dat in 2030 100% van de nieuw verkochte voertuigen emissieloos is. Bestaande voertuigen blijven echter natuurlijk nog wel een aantal jaar doorrijden, waardoor de komende jaren het motorgeluid van de auto een dominante geluidbron blijft. De geluidemissie afkomstig van de banden met het wegdek en het geluid door verplaatsing van de lucht blijft. Momenteel wordt in het kader van stadsdistributie nagedacht over het invoeren van een zero-emissie zone die positief bijdraagt aan meerdere milieueffecten. De Covid-pandemie laat ons zien dat velen het werk ook vanuit thuis kunnen verrichten waardoor tijdelijk minder verkeersbewegingen waren. Thuiswerken is in de lock-down periode een serieus alternatief gebleken voor veel werkende binnen de Gemeente Breda.

Naast technologische ontwikkelingen zien we dat maatschappelijke ontwikkelingen een vlucht nemen; we denken anders over werktijden en werkomstandigheden, terwijl ook het bezit van een auto minder belangrijk wordt dan het *gebruik* ervan. Deze maatschappelijke ontwikkelingen zijn nu al goed zichtbaar



in de “mobiele” samenleving, denk aan apps zoals Uber en Blablacar die dit gegeven als uitgangspunt gebruiken. Ook andere vormen van bevoorrading, zoals robotkoeriers zijn mogelijk omdat we anders denken over retail.

De toekomstige ontwikkelingen komen op ons af en hebben een gunstig effect op het thema leefkwaliteit waaronder geluid. Het kwantificeren van deze effecten tijdens de looptijd van het Actieplan zal geen toegevoegde waarde hebben. Hiervoor is de periode tot en met 2023 te beperkt. Wel is het belangrijk om in 2023 te heroriënteren op het thema en te monitoren of de ontwikkelingen zo snel gaan als we ons nu voorstellen.

## 5 Overzicht van activiteiten 2020-2023

Vanuit de geluidsbelastingkaart 2017 volgt dat binnen de Gemeente Breda circa 31.300 woningen zijn met een geluidbelasting van boven de 55 dB (Lden) Het aantal ernstig gehinderde wordt geschat op 8.900 ernstig gehinderde bewoners. In de nachtperiode zijn ongeveer 3.700 bewoners die last hebben van slaapverstoring. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen met aantallen gehinderde binnen de Gemeente Breda.

Vanuit projecten in het kader van mobiliteitsbeleid, onderhoud aan wegen, nieuwe ontwikkelingen e.d. moet het uitgangspunt zijn om geluidreductie te realiseren en moet geluid meegewogen worden. De geluid reducerende maatregelen krijgen vanuit natuurlijke momenten invulling.

Vanuit het meerjarenplan voor mobiliteit 2019-2023 zijn activiteiten gepland op het hoofdwegennet, voor fiets- en voetgangersvoorzieningen, verkeersveiligheid, kleinschalige infrastructuur op maat, optimaliseren stedelijk hoofdwegennet schaa sprong openbaar vervoer en fiets.

De komende jaren worden in het kader van (groot) onderhoud en het mobiliteitsbeleid wegen en straten aangepakt. Bij deze reconstructies wordt ook rekening gehouden met het beperken van de geluidsemisies, bijvoorbeeld door het toepassen van stiller asfalt.

## 6 Financiën

De genoemde activiteiten zijn met name projecten van andere teams of afdelingen waar ook de budget verantwoordelijkheid is gelegen denk hierbij aan mobiliteit, wijkzaken en SIB.

Het toepassen van stil asfalt is duurder qua realisatie en het beheer & onderhoud dan het toepassen van een reguliere asfaltdeklaag. Als de ambitie omtrent geluidreductie in de vorm van het toepassen van stiller asfalt zal worden verhoogd, zou dit ook leiden tot een gewenste toename van de benodigde financiële middelen voor het product wegen. De ambitie wordt vooralsnog niet verhoogd. Het ontwerp actieplan geluid 2020-2023 gaat uit van een gelijk blijvende ambitie, binnen de bestaande middelen.

## 7 Behandeling zienswijzen

Het Actieplan speelt een belangrijke rol in de communicatie met de burger. De inspraak is geregeld in artikel 11.14 Wm. Daarin wordt afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing verklaard, met inspraak voor iedereen.

Dit betekent dat een ontwerp van het Actieplan gedurende zes weken ter inzage wordt gelegd. In die periode mag iedereen een zienswijze kenbaar maken over het ontwerpplan. Dit laatste is een afwijking van de uniforme procedure, waarbij alleen belanghebbenden een zienswijze kenbaar mogen maken.

Artikel 3:15 van de Awb laat de Gemeente een zekere ruimte. Uit het eerste lid van dat artikel volgt dat de betrokkenen hun zienswijze over het ontwerp mondeling of schriftelijk naar voren kunnen brengen. In het Actieplan beschrijft u dan ook hoe iedereen de gelegenheid is geboden om zienswijzen over het ontwerp van het Actieplan naar voren te brengen.

De gemeenteraad krijgt volgens artikel 11.14 Wm ook de gelegenheid om zijn wensen en zienswijze aan burgemeester en wethouders kenbaar te maken. Die gelegenheid krijgen zij voor vaststelling van een Gemeentelijk Actieplan.

Het Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 is bekend gemaakt in het gemeenteblad en heeft ter inzage gelegen van vrijdag 2 oktober 2020 tot en met donderdag 12 november 2020 bij de Infobalie in het Stadskantoor, Claudius Prinsenlaan 10 te Breda en digitaal in te zien als bijlage bij deze bekendmaking. Vanaf vrijdag 2 oktober 2020 tot en met donderdag 12 november 2020 kan een ieder een zienswijze indienen op het Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023.

Op het Ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 zijn zienswijze binnen gekomen. Zie voor de Zienswijzen nota bijlage 5

Vanuit de samenvatting van de zienswijze nota volgt dat:

1. Men vraagt om inzicht waar knelpunten liggen.

Een overzicht van 90 wegen waaraan woningen liggen die een geluidbelasting boven de plandrempeel 68 (Lden) voor wegverkeerslawaaï ontvangen is opgenomen in bijlage 3

2. Men wil graag een lagere plandrempeel voor wegverkeerslawaaï.  
Gezien de vele knelpunten en de keuze om werk met werk te maken binnen projecten en uitvoeringsplannen is 68dB(Lden) voor wegverkeerslawaaï de plandrempeel die de gemeente stelt. Het actieplan is aangevuld met een plandrempeel van 63 dB (Lnight) voor wegverkeerslawaaï.
3. Men last heeft van het verkeersgebruik van de weg.  
De handhaving van snelheidsoverschrijdingen en ander hinderlijk verkeersgedrag is geen onderdeel van het actieplan geluid. In beantwoording van de zienswijze is aangegeven via welke methode men meldingen kan indienen.
4. Men verzoekt om meer actie te ondernemen ten aanzien van het reduceren van de plandrempeel dan werk met werk maken.  
Budgetten, planningen en voorbereidingen maken het momenteel naar verwachting niet mogelijk om bij meer wegen het geluid te reduceren.

De zienswijze hebben geleid tot kleine aanpassingen in het actieplan geluid 2020-2023 inclusief bijlage. Het actieplan is aangepast met een plandrempeel voor wegverkeerslawaaï in de nachtperiode (Lnight), een overzicht met wegen waar woningen aan zijn gelegen met een geluidbelasting boven de 68 dB(Lden) is opgenomen.

## 8 Conclusies en aanbevelingen

In het kader van de Richtlijn Omgevingslawaaï stelde het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Breda in juni 2017 een geluidsbelastingkaart en tabellen vast. De tweede stap van de Richtlijn Omgevingslawaaï is het vaststellen van een Actieplan, met daarin opgenomen de plandrempeel en knelpunten binnen de Gemeentegrenzen.

De vaststellingsdatum van 18 juli 2018 voor het actieplan is verstreken. Breda had het voornemen om het Actieplan te koppelen aan de invoering van de Omgevingswet, zodat die sporen gelijk op konden lopen. Gemeente Breda heeft echter een brief ontvangen van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waarin zij wijzen op het niet uitvoeren van een verplichting in de geluidregelgeving en vragen om dit te herstellen. Het ministerie verzoekt het actieplan en vaststellingsbesluit voor 1 december 2020 in te dienen bij kenniscentrum infomil.

De plandrempeel voor wegverkeerslawaaï wordt vastgesteld op 68 dB(Lden) en 63 dB (Lnight) voor alle woningen nabij wegen die zijn meegenomen in de vastgestelde geluidkaarten. De plandrempeel voor industrielawaaï bedraagt 55 dB(A). Het ambitieniveau van deze plandrempeel genereert een knelpuntenlijst die de komende 3 jaar niet kan worden opgelost. Prioritaire maatregelen worden gekozen op basis van de knelpunten, maar ook de structuurvisie of omgevingsvisie. De maatregelen zullen voornamelijk op natuurlijke momenten invulling krijgen. De maatregelen worden separaat via de sectorale uitvoeringsprogramma's aangeboden, waarbinnen ook de financiën worden geregeld. De indicator voor te behalen doelstellingen is twee te saneren wegvakken per kalenderjaar.

Andere vaak hinderlijke geluidbronnen zoals brommers, geluidoverlast van burens en evenementen zijn geen officieel onderdeel van de Richtlijn omgevingslawaaï. Onderstaande uitgangspunten zijn van toepassing:

1. Behoud en versterk de kwaliteiten in de stad  
Breda kent heel veel mooie, aangename, rustige en groene locaties die tegenwicht bieden tegen de hinderlijke bronnen. Met het benoemen van deze ruimten geef je bewoners een handvat om compensatie te vinden tegen het rumoer van de stad.
2. Wees kritisch op aanbestedingsprocedures met voertuigen  
De Gemeente heeft een voorbeeldfunctie als het gaat om duurzaamheid, zij heeft inmiddels hybride voertuigen en stillere afvalwagens in bezit. Het aspect geluid zal hier meer nadrukkelijk een plaats in krijgen, zodat de voorbeeldfunctie verder wordt uitgedragen. Naast het Gemeentelijk wagenpark hoort ook de OV-concessie daarin thuis.

3. **Gevraagd en ongevraagd advies**  
Vaak doen zich kansen voor om leefkwaliteit te vergroten. Dat kan zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen, aanbestedingen of de ontwikkeling van flankerende beleidsnota's (denk aan luchtkwaliteit).

## Bijlage 1: Overzicht opgenomen met aantallen gehinderde binnen de Gemeente Breda

Overzicht is overgenomen uit de rapportage: EU-richtlijn omgevingslawaai, Geluidkaarten Gemeente Breda opgesteld door SurroundConsult, 12 mei 2017

In de Regeling geluid milieubeheer is het gemiddeld aantal bewoners bepaald op 2,2. Bij de tweede ronde was dit nog 2,3. De aantallen woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen dienen conform de Richtlijn Omgevingslawaai te worden afgerond op honderdtallen. Conform de richtlijn omgevingslawaai zijn alleen woningen met een geluidsbelasting van 55 dB Lden of 50 dB Lnight meegenomen.

Tabel 2: Overzicht gehinderden geluidbelasting over de gehele dag ( L den )

	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal gehinderden niet afgerond	Aantal ernstig gehinderden niet afgerond
<b>L den [dB]</b>				
55-59	11.835	26.000	5.468	2.083
60-64	12.308	27.100	8.123	3.520
65-69	6.469	14.200	5.835	2.846
70-74	653	1.400	776	431
≥75	0	0	0	0
	<b>Totaal 31.265</b>	<b>68.700</b>	<b>20.202</b>	<b>8.880</b>

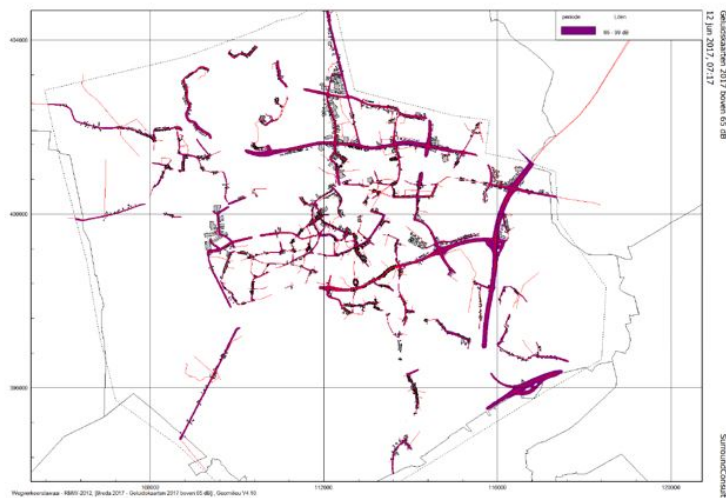
Tabel 3: Overzicht gehinderden in de nachtperiode ( L night )

	Aantal woningen	Aantal bewoners afgerond op honderdtallen	Aantal slaap verstoorden niet afgerond
<b>L night [dB]</b>			
50-54	12.227	26.900	1.883
55-59	7.130	15.700	1.569
60-64	749	1.600	214
65-69	0	0	0
≥70	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>20.106</b>	<b>44.200</b>	<b>3.666</b>

## Bijlage 2: Woningen met een geluidbelasting boven de 68 dB (Lden)



Woningen met een geluidbelasting boven de 68 dB (Lden) bron geluidkaart 2017



Wegen met een geluidbelasting boven de 65 dB (Lden), geluidkaarten 2017

### Bijlage 3: Overzicht wegen waaraan woningen liggen die een geluidbelasting boven de plandrempel van 68 dB(Lden) genereren

Woningen gelegen aan onderstaande wegen kunnen een geluidbelasting ontvangen hoger dan de plandrempel door de weg of een nabijgelegen weg die niet op de lijst staat.

Soms gaat het om een of enkele woningen binnen de 90 genoemde wegen. Op een ander moment om de hele straat. Het kan ook zijn dat voor de woning een Beschikking hogere grenswaarde is genomen.

Wegen in Breda waaraan woningen zijn gelegen die een geluidbelasting van 68 dB(Lden) of hoger ontvangen

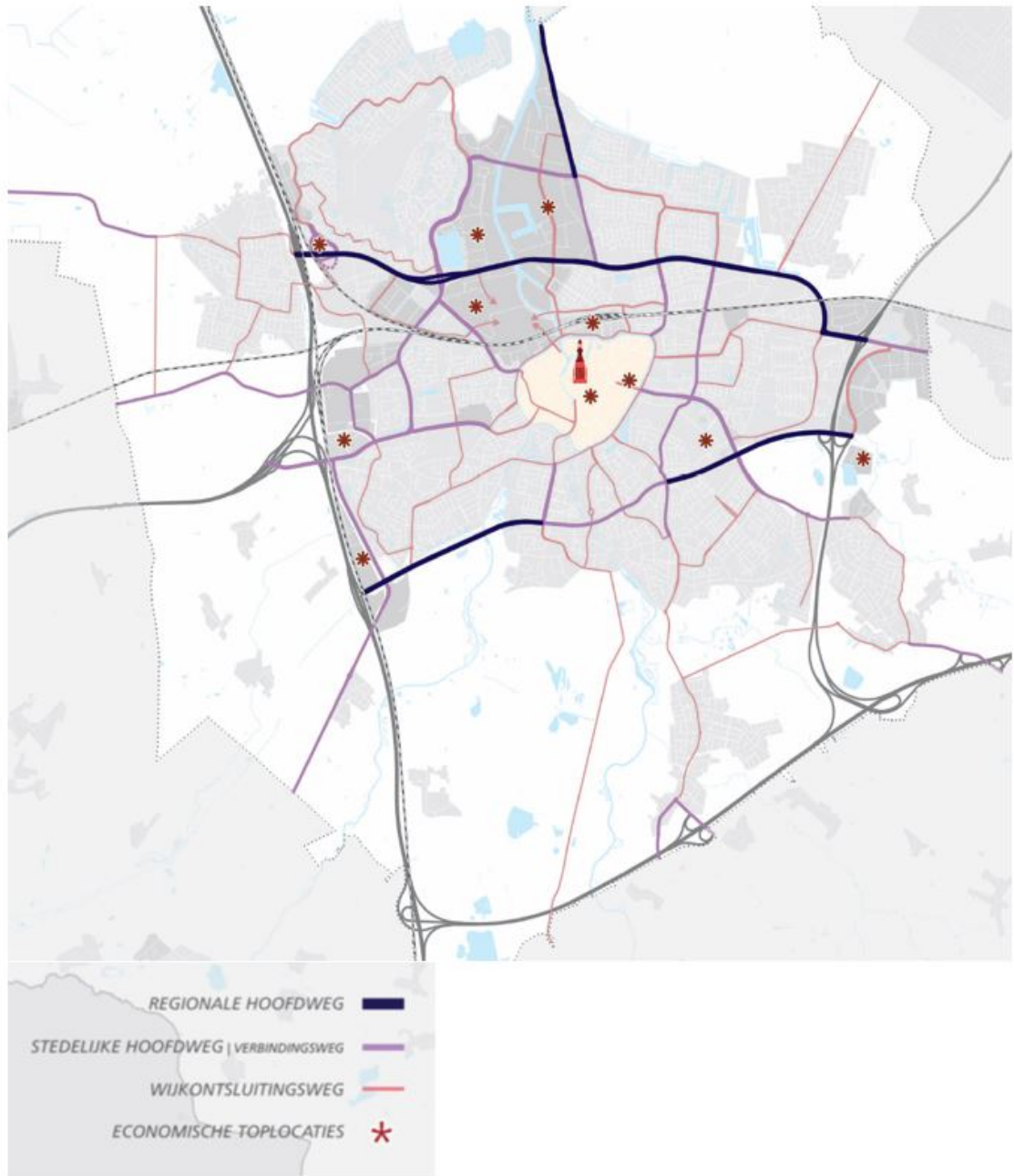
Academiesingel	Breda
Beeksestraat	Prinsenbeek
Beekstraat	Breda
Bleekstraat	Breda
Concordiastraat	Breda
Crogtdijk	Breda
Deken Dr. Dirckxweg	Bavel
Delpratsingel	Breda
Doelen	Breda
Dominee Coolsmastraat	Breda
Dorpstraat	Ulvenhout
Dr. Struyckenplein	Breda
Dreef	Breda
Fellenoordstraat	Breda
Flierstraat	Breda
Ginnekenmarkt	Breda
Ginnekenweg	Breda
Graaf Engelbertlaan	Breda
Gravin van Sulzbachstraat	Bavel
Groenstraat	Prinsenbeek
Haagdijk	Breda
Haagweg	Breda
Haverdijk	Prinsenbeek
Havermansstraat	Breda
Hazeldonk	Breda
Heilaar-Noordweg	Breda
Heilaarstraat	Breda
Heuvelstraat	Breda
IABC	Breda
Industriekade	Breda
Isenburgstraat	Breda
Jeroen Boschstraat	Breda
Kapittelweg	Breda
Karnemelkstraat	Breda
Klein Wolfslaar	Bavel
Komeetstraat	Breda
Konijnenberg	Breda
Koninginnestraat	Breda
Kronenburgwerf	Breda
Kruisvoort	Breda
Kruisweide	Breda
Laan van Mertersem	Breda
Leursebaan	Breda
Leuvenaarstraat	Breda
Liesboslaan	Breda
Liesbosstraat	Breda
Luciastraat	Breda
Lunetstraat	Breda
Markendaalseweg	Breda
Markt	Prinsenbeek
Mastbosstraat	Breda
Minister Kanstraat	Breda
Molenstraat	Prinsenbeek

---

Nieuwe Ginnekenstraat	Breda
Nieuwe Haagdijk	Breda
Nieuwe Heilaarstraat	Breda
Nieuwe Huizen	Breda
Nieuwe Kadijk	Breda
Nuijtsstraat	Breda
Don Boscoplein	Breda
Oosterstraat	Breda
Oranjeboomstraat	Breda
Peperbos	Prinsenbeek
Princenhagelaan	Breda
Princetuin	Breda
Prins Hendrikstraat	Breda
Prinsenkade	Breda
Raadhuisstraat	Breda
Roupe van der Voortlaan	Ulvenhout
Rozenlaan	Breda
Schorsmolenstraat	Breda
Schutsestraat	Prinsenbeek
Schuurkerkstraat	Breda
Speelhuislaan	Breda
Strijenlaan	Breda
Thorbeckeplein	Breda
Tramsingel	Breda
Tuinzigtlaan	Breda
Valdijk	Prinsenbeek
van Coothplein	Breda
van Vlietstraat	Breda
van Voorst tot Voorststraat	Breda
Verlaatstraat	Breda
Vermeerstraat	Breda
Vijverstraat	Breda
Vincent van Goghstraat	Breda
Vredenburchsingel	Breda
Vredenburchstede	Breda
Weerijssingel	Breda
Wilhelminasingel	Breda
Wilhelminastraat	Breda

#### Bijlage 4: Overzicht Hoofdwegen

Hieronder een figuur uit de Mobiliteitsvisie, Veilig, robuust en duurzaam van A naar B Juli 2020 (nog niet vastgesteld)





## Bijlage 5: Zienswijzen nota

### Zienswijzen Nota ontwerp actieplan geluid 2020-2023

Burgemeester en wethouders van Breda hebben bekend gemaakt dat het ontwerp actieplan geluid 2020-2023 ter inzage heeft gelegen van vrijdag 2 oktober 2020 tot en met donderdag 12 november 2020. In het ontwerp actieplan geluid 2020-2023 is een plandremmel aangegeven, zijnde een daarbij aangegeven geluidsbelasting Lden en geluidsbelasting Lnight, vanwege de betrokken geluidsbron of geluidsbronnen, van geluidsgevoelige objecten.

Op het ontwerp actieplan geluid 2020 -2023 zijn zienswijzen naar voren gebracht en heeft vrijdag 2 oktober 2020 tot en met donderdag 12 november 2020 overeenkomstig hetgeen is aangegeven in de bekendmaking ter inzage gelegen.

Zienswijzen ingekomen van:

1. Inspreker bij de beeldvormende raadsessie 8 oktober 2020.
2. Bewoner gemeente Breda
3. De Raadsleden tijdens de oordeelsvormende vergadering Bredaas Beraad d.d.29 oktober 2020

De zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ingekomen en zijn ontvankelijk.

De zienswijzen zijn samengevat en van een beoordeling voorzien. Indien niet alle afzonderlijke onderdelen van de zienswijzen in de samenvatting zijn opgenomen, zijn deze wel in de totale beoordeling meegenomen.

1. Zienswijze beeldvormende raadsessie van inspreker.

#### *Samenvatting 1.1.*

##### *Reclamant geeft aan dat:*

In het concept-Actieplan Geluid leest reclamant dat de gemeente voornemens is haar beleid tegen geluidsoverlast vooral te willen richten op bronmaatregelen, wat reclamant vanwege effectiviteit en kostenefficiëntie zeker steunt.

Reclamant wijst op de overlast door grootschalige, structurele snelheidsoverschrijding op doorgaande wegen in de stad, die hiermee niet wordt bestreden. Dit geeft met name in de nacht slaapverstoring en veiligheidsproblemen.

#### Beoordeling

##### Ad 1.1.

De handhaving van snelheidsoverschrijdingen is geen onderdeel van het actieplan geluid.

De BOA's of politie kunnen handhavend optreden tegen geluidsoverlast van verkeerslawaaai bij een "heterdaad". Bij meldingen van overlast kan er gerichte controle uitgevoerd worden.

U kunt meldingen versturen via het klantcontactcentrum van de gemeente, via de contactpagina, via de socials of via de App BuitenBeter.

#### *Samenvatting 1.2.*

##### *Reclamant wil pleiten voor:*

Dat in het actieplan geluidhinder expliciet wordt vastgesteld op daadwerkelijk verkeersgebruik in plaats van verkeersontwerp van de weg.

#### Beoordeling

##### Ad 1.2.

In akoestische berekening wordt uitgegaan van het vastgestelde snelheidsregiem van een weg en vastgestelde rekenmethodes. Landelijk zijn hier afspraken over gemaakt in meet- en rekenmethodes. De uitgevoerde berekeningen gebruiken die landelijke afspraken als uitgangspunt.

#### *Samenvatting 1.3.*

##### *Reclamant:*

Verzoek om bebording bij fietsoversteekplaats Weerschijnvlinder/Heilaarpark in de vorm van een maximum snelheidsbord of snelheidsweergave bord ter bewustwording of een flitspaal.

#### Beoordeling

##### Ad 1.3.

Bebording is geen onderdeel van het Actieplan geluid.

Uw verzoek is doorgegeven aan de afdeling Mobiliteit en Milieu en er is toegezegd hier actie op te ondernemen.

#### *Samenvatting 1.4.*

*Reclamant geeft aan dat:*

Er hinder wordt ervaren op doorgaande fietspaden door scooters. Reclamant verzoekt om voor de scooter ook een plandrempeel vast te stellen.

Beoordeling

Ad 1.4.

Voor brommers en scooters wordt geen plandrempeel vastgesteld. Brommers en scooters vallen niet binnen de scope van wegverkeerslawaai en het actieplan geluid.

#### *Totaal beoordeling 1*

De zienswijze van de reclamant zorgt niet voor aanpassing van het actieplan geluid 2020-2023

## 2. Zienswijze bewoner gemeente Breda

#### *Samenvatting 2.1.*

*Reclamant geeft aan dat:*

In het Actieplan geluid de geluidsdrempel voor industrieel lawaai, waarbij u de veroorzaker kunt verplichten dit te handhaven, 55 dB is. De drempel voor verkeerslawaai waarvoor u wat betreft gemeentelijke wegen, verantwoordelijk bent, is 68 dB. Dit geeft aan dat u voor de gemeente zelf, een veel hogere norm hanteert.

Beoordeling

Ad 2.1.

Geluidsberekeningsmethodiek voor wegverkeerslawaai is niet gelijk aan de rekenmethodiek voor industrielawaai. Voor beide plandrempeels is gekeken naar de hinderbeleving en naar normeringen conform de Wet geluidhinder.

Voor gezoneerde industrieterreinen is een norm van 55 dB(A) als plandrempeel bepaald omdat hiermee wordt aangesloten bij de Wet geluidhinder hoofdstuk 5 zones rond industrieterreinen artikel 44. Voor wegverkeerslawaai is aansluiting gezocht de beschrijving van het stedelijk gebied bij de normering uit artikel 83 lid 5

#### *Samenvatting 2.2.*

*Reclamant geeft aan dat:*

- a. Als bronmaatregelen noemt u o.a. de kwaliteit van het wegdek, waaraan u niets wenst te doen i.v.m. de kosten van aanleg en onderhoud van geluidsarm asfalt. Maar wel noemt u hier weer zaken die anderen moeten regelen zoals het promoten van de juiste bandenspanning, elektrisch rijden, etc.
- b. Maar u kunt veel meer doen, zoals het verlagen van de toegestane snelheid, het handhaven van de geluidsnormen voor motorvoertuigen ( zonder geluiddemper in de uitlaat en/of voorzien van een geluidsinstallatie met teveel Watt aan speakers ). Dus niet zoals u aangeeft, alleen aan brommertjes.

Beoordeling

Ad 2.2.

- a. In hoofdstuk 5 overzicht van activiteiten 2020-2023 is aangegeven dat de komende jaren in het kader van (groot) onderhoud en het mobiliteitsbeleid wegen en straten aangepakt worden. Bij deze reconstructies wordt indien technisch mogelijk ook rekening gehouden met het beperken van de geluidsemissies, bijvoorbeeld door het toepassen van stiller asfalt. Geluidsarm asfalt blijkt echter niet over al toepasbaar en kosteneffectief.
- a. Zie beantwoording onder 1.1.

#### *Samenvatting 2.3.*

*Reclamant geeft aan dat:*

3) U bent helemaal niet van plan en in staat om acties uit te voeren.

Beoordeling

Ad 2.3.

Zie beantwoording onder 2.2.a. voor maatregelen om hinder terug te dringen.

#### *Samenvatting 2.4.*

*Reclamant geeft aan dat:*

wellicht kan de gemeente zijn verantwoordelijkheid nemen en veel meer doen aan verkeergeluidsbestrijding en handhaving op geluid overschrijdend gedrag.

#### Beoordeling

Ad 2.4.

Zie beantwoording onder 1.1.

#### *Totaal beoordeling 2*

De zienswijze van de reclamant zorgt niet voor aanpassing van het actieplan geluid 2020-2023

3. Zienswijze Raadleden tijdens de oordeelsvormende vergadering Bredaas Beraad d.d.29 oktober 2020. De Raad kan zienswijze indienen. Er volgt geen besluitvorming door de Raad omdat dit gemandateerd is aan het college.

#### *Samenvatting 3.1.*

*Reclamant geeft aan dat:*

- a. Reclamant wenst een lagere norm vast te stellen dan in 2013 en noemt 65dB. Reclamant maakt een vergelijking met plandrempels vastgesteld door provincie en Rijk.
- b. Concrete maatregelen nemen tegen het overschrijden van de maximumsnelheid en concrete maatregelen nemen tegen geluidsoverlast.

#### Beoordeling

Ad 3.1.

- a. De provincie heeft inderdaad een plandrempeel vastgesteld van 65 dB. Hierbij dient vermeld te worden dat de provinciale wegen hoofdzakelijke zijn gelegen in het rustiger landelijk gebied en dat gemiddeld gezien de afstand van een weg naar woningen groter is dan binnenstedelijk. Een lagere plandrempeel is om die redenen beter haalbaar nabij Provinciale wegen. Rijkswegen werken met een andere systematiek, het geluidproductieplafond, om de geluidproductie te beheersen.
- b. Zie beantwoording onder 1.1.

#### *Samenvatting 3.2.*

*Reclamant geeft aan dat:*

- a. 653 huizen die een geluidsbelasting zouden hebben van 70-74 dB op de gevel,
- b. geluidsoverlast door motoren, quads, brommers, scooters en apparaten met een tweetaktmotor aangepakt moet worden. Laten we elektrisch rijden stimuleren en een actieplan opstellen om scooters die nog een verbrandingsmotor hebben langzaam maar zeker de stad uit te ontmoedigen. Dat hoeft niet direct morgen en ook niet met draconische maatregelen.

#### Beoordeling

Ad 3.2.

- a. De woningen met een geluidbelasting boven de 68 dB zijn in beeld. We kunnen niet alles in een keer oplossen maar we doen het wel op een slimme manier, dat is werk met werk maken.
- b. Breda gaat onderzoeken of een zero emissie zone in Breda tot de mogelijkheden behoort. Zo wordt een knelpunt voor geluid en luchtkwaliteit gezamenlijk aangepast. Zie het uitvoeringsprogramma luchtkwaliteit, Schone Lucht Akkoord.

#### *Samenvatting 3.3.*

*Reclamant geeft aan dat:*

- a. Reclamant spreekt de hoop en verwachting uit dat in de toekomst zo vaak mogelijk geluidsarm asfalt gebruikt wordt en roept het college op om ook voor andere vormen van geluidsoverlast maatregelen te treffen, zoals bijvoorbeeld voor quads en scooters.
- b. Daarnaast wil de reclamant graag vernemen wat de knelpunten zijn en wat de volgorde is waarin die kunnen worden afgewerkt.

#### Beoordeling

Ad 3.3.

- a. Er zijn diverse soorten asfalt op de markt. Bij onderhoud wordt gekeken naast geluid reductie naar de kosteneffectiviteit, het onderhoud en het beheer. Daarom spreken we liever van een stilere variant van het asfalt wat wordt toegepast dan specifiek het stil asfalt.
- b. In bijlage 2 zijn de wegen met een geluidbelasting weergegeven. Voor de rapportage geeft dit aan waar de knelpunten zicht bevinden

### *Samenvatting 3.4.*

*Reclamant* geeft aan dat:

- a. bebouwde kom de snelheid naar 50 naar 30 km/uur moet. Dat is ook dé oplossing om geluidsoverlast aan te pakken. Als auto's zachter rijden produceren ze minder geluid maar het heeft ook veel voordelen voor de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid.
- b. Reclamant wenst een lagere norm vast te stellen en noemt 65dB

Beoordeling

Ad 3.4.

- a. Bij lage snelheden van verkeer is het geluid niet verwaarloosbaar. Geluid van het rol geluid van de banden zijn mogelijk nog steeds hoorbaar. Het afremmen en optrekken en het geluid van de motor zal minder worden. Verkeersgeluid kan naast hinderlijk zijn, ook bijdragen aan de verkeersveiligheid.
- b. In het plan is een plandrempel van 68 dB(Lden) genoemd een plandrempel van 63 dB(Lnight) is toegevoegd.

### *Samenvatting 3.5.*

*Reclamant:*

merkt op dat geluidsoverlast een van de grootste frustratieposten van inwoners is en daarmee onze volledige aandacht verdient; verwacht niet dat alle geluidsoverlast van vandaag op morgen kan worden weggenomen maar verwacht wel dat het college er rekening mee houdt in de mobiliteitsvisie en bestemmingsplannen. Als verkeershandhaving daarbij kan helpen is het natuurlijk een noodzaak dat hiernaar gekeken wordt.

Beoordeling

Ad 3.5.

Zie beantwoording onder 1.1.

### *Samenvatting 3.6.*

*Reclamant* geeft aan dat:

het plan meer smart gedefinieerd zou willen zien: specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden.

Beoordeling

Ad 3.6.

De ambities zijn herkenbaar vanuit het oude actieplan en bewezen smart: de twee projecten per jaar die in dat stuk stonden zijn gedaan. Dat daarmee niet alle knelpunten zijn opgelost, onderschrijft het college. Het voorliggend plan is eveneens realistisch maar de raad heeft meer wensen dan dat er geld is. We kunnen niet alles in een keer oplossen maar we doen het wel op een slimme manier, dat is werk met werk maken.

### *Samenvatting 3.7.*

*Reclamant* geeft aan dat:

- a. Prioriteit bij de geluidswal noodzakelijk is.
- b. Knelpunten inventariseren en mensen geen valse hoop geven. Het college wil overal graag een oplossing voor maar we moeten kijken waar de knelpunten het sterkst of het meest zijn en daarmee aan de slag gaan.
- c. Veel mensen ergeren zich aan geluid, misschien is het een idee om (nog) een keer een stadsbrede enquête te houden welke type geluidsoverlast de inwoners het meest bezig houdt.

Beoordeling

Ad 3.7

- a. De prioritering is afhankelijk van de werken die worden uitgevoerd. Een geluidwal moet stedenbouwkundig en ruimtelijk ingepast kunnen worden. Het opheffen van een wal is niet in alle situaties mogelijk.
- b. De akoestische knelpunten nemen we op bij het planningsprogramma zodat er meer aandacht voor komt bij de uitvoering van werken.
- c. Geluidsoverlast wordt meegenomen in de enquêtes uitgevoerd door de afdeling Onderzoek & Informatie. Geluidsoverlast is opgenomen in de duurzaamheidsmonitor en is aan de raad aangeboden.

### *Samenvatting 3.8.*

*Reclamant* geeft aan dat:

---

De keuze voor 68 dB heeft als consequentie dat er twee categorieën uitvallen, 55-59 dB en 60-64 dB. Dan hebben we het over 24.143 woningen die eigenlijk wel geluidsoverlast hebben. Belangrijker is nog dat als je in de nacht over 68 dB praat, dan heb je 0 woningen die geluidsoverlast hebben, ga je lager zitten dan zijn dat 20.000 woningen. Vinden we dat als gemeente acceptabel?

Beoordeling

Ad 3.8.

Bij uitvoering wordt niet alleen naar de plandrempel worden gekeken, ook in andere situaties wordt een afweging gemaakt of een stiller wegdektype inpasbaar is.

*Totaal beoordeling van de zienswijze*

De zienswijze van de reclamanten hebben geleid tot kleine aanpassingen in het actieplan geluid 2020-2023 inclusief bijlage. Het actieplan is aangepast met een plandrempel voor wegverkeerslawaaï in de nachtperiode (Lnight), een overzicht met wegen waar woningen aan zijn gelegen met een geluidbelasting boven de 68 dB(Lden) is opgenomen.

Vervolgens wordt het vastgestelde actieplan geluid 2020-2023 vastgesteld door het College. De indieners en overige belanghebbenden worden bij de voorbereiding van de vaststelling op geïnformeerd over de afhandeling van de ingediende zienswijze. Omdat het Actieplan alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen bevat en niet is gericht op direct rechtsgevolg, betekent dit dat er tegen het vastgestelde Actieplan geen beroep open staat. Binnen 4 weken na vaststelling moet het Actieplan Geluid in te zien zijn door een ieder.

## **Bijlage 6: Conclusies en aanbevelingen uit het Actieplan 2013-2018**

In het kader van de Richtlijn Omgevingslawaai stelde het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Breda in juni 2012 een geluidsbelastingkaart en tabellen vast. De tweede stap van de Richtlijn Omgevingslawaai is het vaststellen van een Actieplan, met daarin opgenomen de plandrempele en knelpunten binnen de Gemeente grenzen. Het Actieplan dient voor 1 juli 2013 te zijn vastgesteld.

De plandrempele voor wegverkeerslawaai wordt vastgesteld op 68 dB. De plandrempele voor industrielawaai bedraagt 55 dB(A). De hoogte van deze plandrempele toont dezelfde ambitie als de Wet geluidhinder. Het ambitieniveau van deze plandrempele genereert een knelpuntenlijst die de komende 5 jaar hoogstwaarschijnlijk niet volledig kan worden opgelost. Het vaststellen van een nog hogere ambitie is niet realistisch. Prioritaire maatregelen worden gekozen op basis van de knelpunten, maar ook de structuurvisie en de saneringswoningen van de A-lijst. De maatregelen zullen voornamelijk vanuit natuurlijke momenten invulling krijgen. De maatregelen worden separaat via een uitvoeringsprogramma aangeboden, waarbinnen ook de financiën worden geregeld. De maatregelen zoals beschreven in de prioriteitenlijst zijn bij voorkeur 'bronmaatregelen'. Hierbij is het toepassen van een stiller wegdektype de meest logische variant.

De rijks- en spoorwegen zijn bronnen waarvoor de Gemeente Breda geen beheerder is. Dat houdt in, dat zij geen plaats hebben in de prioriteitenlijst. Uit studie blijkt dat deze bronnen wel degelijk als hinderlijk worden ervaren. De Gemeente Breda conformeert zich aan de navolgende acties:

1. Het aansturen op een rekenmethode die de praktijksituatie voor geluidhinder, in het bijzonder de HSL, zo accuraat mogelijk benadert;
2. Een actieve rol tussen bewoners en de bronbeheerder blijvend vervullen
3. Aandringen op verbetering van de geluidregisters die de geluidruimte voor rijksbronnen bewaken (de geluidproductieplafonds, Swung 1)

Andere vaak hinderlijke geluidbronnen zoals brommers, geluidoverlast van burenen en evenementen zijn geen officieel onderdeel van de Richtlijn omgevingslawaai. Dit zijn echter wél geluidbronnen waar bewoners veel last van kunnen ondervinden. Door het benoemen van deze bronnen, kan in toekomstige beleidsdocumenten, visies of aanbestedingstrajecten rekening worden gehouden met het verminderen van de geluidhinder van deze bronnen. Samenvattend zijn de onderstaande speerpunten hiervoor aanwezig:

1. Behoud en versterk de kwaliteiten in de stad Breda kent heel veel mooie, aangename locaties die tegenwicht bieden tegen de hinderlijke bronnen. Met het benoemen van deze ruimten geef je bewoners een handvat om compensatie te vinden tegen het lawaai van de stad. De Gemeente probeert locaties met veel potentie verder te ontwikkelen.
2. Geef bewoners instrumenten om zelf aan de slag te gaan met verbeteren van de leefkwaliteit. In een gebied waar veel mensen bij elkaar zijn, en waar de welvaart hoog is, zal er altijd sprake zijn van geluidoverlast. Dat kan zijn door wegverkeer, maar ook brommers etc. Waar de Gemeente geen maatregelen kan nemen, is dat in sommige gevallen wel een optie voor de bewoners zelf. Bijvoorbeeld door toepassing van afschermen van de geluidbronnen 'op het eigen terrein'. In het land zijn hier goede voorbeelden van, de Gemeente Breda biedt aan hierin te ondersteunen.
3. Wees kritisch op aanbestedingsprocedures met voertuigen. De Gemeente heeft een voorbeeldfunctie als het gaat om duurzaamheid, zij heeft inmiddels hybride voertuigen en stillere afvalwagens in bezit. Het aspect geluid zal hier meer nadrukkelijk een plaats in krijgen, zodat de voorbeeldfunctie verder wordt uitgedragen. Ook de OV-concessie hoort daarin thuis.

Het budget voor het Actieplan is toereikend om het beleidsdocument vast te stellen en om een herijking te realiseren. Er blijft ca € 125.000,- om maatregelen door te kunnen voeren. (bron Actieplan 2013-2018)