

## Ontwerp Actieplan Geluid 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Gemeente Heerlen

gelezen de tekstinhoud van "Ontwerp actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai 2024" d.d. 21-05-2024

Overwegende dat:

1.1 Voortzetting van de maatregelen van het actieplan leidt tot een verlaging van het aantal geluidgehinderten in Heerlen. Uit de evaluatie van de derde tranche blijkt dat het aantal overschrijdingen van de plandrempel is afgenomen met ca. 5 %, ten dele het gevolg van maatregelen, veranderingen in gemotoriseerde voertuigen en gebruik van de wegen, maar ook rekentechnische effecten als gevolg van toepassing van een nieuw verkeersmodel.

1.2 De maatregelen raakvlakken hebben met gezondheid, luchtkwaliteit en bereikbaarheid en daarmee integraal zijn. Door het stimuleren van elektrisch rijden, duurzame mobiliteit en Schoon Emissieloos Bouwen de uitstoot van fijn stof, stikstofoxiden en CO2 wordt verminderd en daarmee gezondheidsrisico's kleiner worden. Bevorderen van fietsgebruik tot een betere gezondheid leidt omdat mensen meer bewegen. Bevorderen van fietsgebruik en OV in het belang is van klimaatbeleid en duurzaamheid.

1.3 Met generieke maatregelen ook de geluidhinder wordt verminderd op knelpunten die niet in de prioriteitenlijst zijn opgenomen. Met generieke maatregelen meer gedaan wordt aan aanpak bij de bron zodat het effect heeft op een groter deel van de stad.

Besluit;

1a. in te stemmen met het ontwerp Actieplan Geluid 4e tranche;

1b. het ontwerp Actieplan Geluid 4e tranche vrij te geven voor inspraak conform afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht, gedurende 6 weken.

### Artikel I

"Ontwerp actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai 2024" opgenomen in Bijlage A wordt vastgesteld.

### Artikel II

Dit besluit treedt in werking per 21-05-2024

Aldus vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders , 21-05-2024

*Heerlen, 21-5-2024*

*college van burgemeester en wethouders*

## Bijlage A Bijlage bij artikel I

# Ontwerp actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai 2024

## 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 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 Beekdaelen, 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-geluidskaarten gepresenteerd voor het nieuwe basisjaar 2021. Op deze kaarten<sup>[1]</sup> 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 vanuit de EU-richtlijn 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:

- a. er in de afgelopen periode gevelmaatregelen zijn toegepast bij de woning (sanering);
- b. 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] Voor een uitgebreide beschrijving van de opbouw van deze kaart wordt verwezen naar de rapportage 'Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn omgevingslawaai 2021 (kenmerk: 008130.20221216.R1.01)

### 1.3 Uitbreidings scope richtlijn

In de voorgaande actieplannen werd ingezoomd op wegverkeer lawaai omdat dit de grootste impact heeft volgens de geluidbelastingkaarten. In de komende vijf jaar doen zich echter twee ontwikkelingen voor die ertoe leiden dat de scope van dit actieplan groter is dan voorheen. Dit zijn de omgevingswet met de aanvullingswet geluid en de ontwikkelingen met betrekking tot spoorgoederenvervoer.

## 1.4 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 plandrempeel 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 plandrempeel ligt, moet deze locatie worden aangemerkt als een knelpunt op het gebied van geluidshinder. Hoofdstuk 6 bevat vervolgens een overzicht van de maatregelen die genomen worden om de overlast te verminderen.

Het ontwerpactieplan zal voor inspraak worden voorgelegd aan de inwoners van de gemeente. De manier waarop deze inspraak is uitgevoerd, is beschreven in hoofdstuk 7.

## 2 Het kader

### 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 de Europese 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 voorgescreven dat bestuursorganen, waaronder de gemeenten, de geluidsbelasting van de eigen wegen moeten inventariseren en vervolgens een actieplan moeten opstellen<sup>[2]</sup>. 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 dient minimaal te bestaan uit 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:

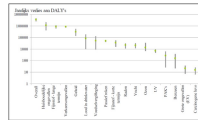
- a. Inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaai door middel van geluidsbelastingkaarten.
- b. Vaststellen van actieplannen om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingniveaus schadelijke effecten kunnen hebben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

[2] De verplichting voor het opstellen van het actieplan is vastgelegd in artikel 3.6 van de Omgevingswet en in afdeling 4.3 van het Besluit kwaliteit leefomgeving staat beschreven aan welke eisen het actieplan moet voldoen.

## 2.2 Geluid 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.)

Factsheet "Stiller verkeer = gezondere leefomgeving - CROW

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 direct kan chronische blootstelling aan geluid leiden tot een verhoogde bloeddruk en het risico op ernstige hart- en vaatziekten verhogen.

## 2.3 Acties en proces

### 2.3.1 Stappenplan

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 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

### 2.3.2 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 'plandrempeel'. Een eerste stap in het maken van een actieplan is het vaststellen van één of meer plandrempels. Op basis van de plandrempels zal beleid worden geformuleerd. In situaties waar de geluidsbelasting hoger is dan de plandrempeel, zijn maatregelen noodzakelijk om deze overschrijding terug te dringen.

**Relatie plandrempeel en Omgevingswet** De gemeente Heerlen heeft de plandrempels voor verkeerslawaai gebiedsgericht vormgegeven, waarbij de standaardwaarde voor bestaande bouw 53 dB de referentiewaarde is. Deze waarde is gelijk aan de vroegere voorkeurgrenswaarde voor verkeer van 48 dB binnen de bebouwde kom voor woningen, plus de aftrek voor toekomstig stiller verkeer van 5 dB. Tevens gaat met de nieuwe Omgevingswet iedere gemeente elke vijf jaar rapporteren over geluid vanwege wegverkeer en zullen bij toename van meer dan 1,5 dB ten opzichte van een referentiewaarde maatregelen moeten worden getroffen om die toename ongedaan te maken. Deze maatregelen zullen ook in het omgevings-

programma landen en minimaal moeten worden afgestemd met het actieplan geluid. Uitvoering van deze maatregelen is verplicht, in tegenstelling tot de maatregelen van het huidige actieplan geluid, waarbij uitvoering niet verplicht is gesteld.

### *2.3.3 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.

### *2.3.4 Kosten-baten analyse*

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.

### *2.3.5 Ontwerp van actieplan*

In afdeling 4.3 van Besluit Kwaliteit Leefomgeving staat beschreven aan welke eisen het actieplan minimaal 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 inspraakprocedure.

### *2.3.6 Inspraak en publicatie*

Het betrekken van burgers, bedrijven en maatschappelijke organisatie 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 invloed op de fysieke leefomgeving.

De gemeente Heerlen 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.

### *2.3.7 Vaststellen actieplan en verzending naar 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 door het ministerie van (I&W) aangewezen instantie (CVGG).

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 verkeerslawaaï**

### *2.4.1 Inleiding*

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 is in de Wet geluidhinder (nu Omgevingswet) 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).

#### *2.4.2 Rolverdeling*

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

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

#### *2.4.3 Maatregelen*

Om een saneringssituatie aan te pakken, zijn verschillende maatregelen beschikbaar. In volgorde van prioriteit: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en maatregelen bij de ontvanger.

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

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 wegas 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.

#### *2.4.4 Subsidies*

Onder de nieuwe Omgevingswet is een nieuwe bijdrageregeling voor de sanering van verkeerslawaaï van kracht. (Regeling sanering verkeerslawaaï 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 Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï blijft van toepassing op alle saneringsprojecten waarvoor een voorbereidingssubsidie is verleend.

Voor Heerlen zijn alle resterende A/B/eindmelding-lijst woningen opgenomen in de BSV-saneringssubsidies. De aanvragen hiervoor zijn onder het oude regime in behandeling genomen door BSV. De afhandeling hiervan zal nog ettelijke jaren in beslag nemen.

#### *2.4.5 Relatie met het actieplan*

Bij het opstellen van het actieplan is het belangrijk om de woningen te kennen die op de saneringslijsten en de status hiervan te kennen. Het is immers mogelijk dat een deel van deze woningen al is gesaneerd. In dat geval 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**

#### *2.5.1 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 Omgevings-

wet 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:

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

### *2.5.2 Status Actieplan Geluid*

Volgens artikel 3.9 van de Omgevingswet is het actieplan geluid een verplicht programma onder de Omgevingswet. Het instrument programma is een beleidsdocument, net als de omgevingsvisie. Een programma kan worden toegepast in verschillende fasen van de beleidscyclus.

### *2.5.3 Beleidsneutrale overgang*

Door het inwerking treden van de omgevingswet wordt het toetsingskader voor omgevingsvergunningen gewijzigd o.a. voor geluid. De gemeente dient regels op te nemen in het omgevingsplan. Om een beleidsneutrale overgang te houden en dezelfde kwaliteit als voorheen te kunnen afdwingen voor een goed woon- en leefklimaat, is het noodzakelijk een aantal onderdelen te wijzigen ten opzichte van de instructieregels van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL). In het voorliggende actieplan worden hiervoor voorstellen gedaan als aanvulling op de instructieregels van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en Besluit Bouwwerken Leefomgeving.

### *2.5.4 Basisgeluidsemissies (BGE)*

Binnen de Omgevingswet krijgen de gemeenten de verplichting om het geluid langs belangrijke wegen in hun stad 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 etmaalintensiteit boven de 2.500 motorvoertuigen.

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

De monitoringsverplichtingen over de basisgeluidemissie lopen synchroon met de bovenstaande vijfjaarlijkse verplichtingen vanuit de EU-richtlijn omgevingslawaaai. 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:

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

Dit gaat spelen na de vaststelling van de referentie BGE in uiterlijk 2026.

## **3 Evaluatie van het vorige actieplan**

### **3.1 Overzicht ontwikkelingen en genomen maatregelen**

#### *3.1.1 Regionaal*

In de afgelopen vijf jaar hebben de hiernavolgende ontwikkelingen plaatsgevonden in de regionale verkeersstructuur binnen de regio Parkstad:• Voltooing van de Buitenring in de regio Parkstad. Bij het opstellen van het vorige actieplan was op dat moment alleen nog het gedeelte van de Buitenring tussen de N281 en de Hamstraat in Kerkrade opengesteld.



Figuur 3.1a: Aanleg Buitenring Parkstad



Figuur 3.1b: Aanleg Buitenring Parkstad

### 3.1.2 Lokaal

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

#### **Geluidreducerend wegdek (paragraaf 5.7.1 uit vorige actieplan)**

Op de volgende wegen is geluidreducerend asfalt aangebracht:

- a. Schaesbergerweg in 2017
- b. Akerstraat-Noord in 2017
- c. Kruisstraat-Bekkerweg in 2018
- d. Uterweg-Einderstraat in 2018
- e. Anjelierstraat 2022

#### **Snelheidsbeperking (paragraaf 5.7.2 uit vorige actieplan)**

Op de volgende wegen is de snelheid (gedeeltelijk) verlaagd naar 30 km/u:

- a. Schinkelstraat en Honigmannstraat in centrum Heerlen
- b. De Euren
- c. Benzenraderweg
- d. Rolduckerweg.

#### **Saneringsproject (paragraaf 5.7.3 uit vorige actieplan)**

In de afgelopen jaren zijn er verschillende saneringsprojecten afgerond waarbij voor 346 adressen is bepaald of er maatregelen nodig waren. Hiervan werden bij 15 adressen daadwerkelijk fysieke maatregelen getroffen. Voor de overige adressen gold dat de eigenaren niet geïnteresseerd waren en een groot deel van de adressen bleek toch te voldoen met het binnenniveau (43 dB etmaalwaarde).

#### **Stiller wegdek advisering (paragraaf 5.10.1 uit vorige actieplan)**

Voor elk wegtraject waar wegdek wordt vervangen, kijkt team Stadsingenieurs of een geluidbelang aanwezig is. Daarvoor vragen zij team BMB om een advies over de gewenste geluidsreductie. Financiering van geluidarm asfalt met BSV-subsidies is gestopt met ingang van 2021 toen de SVV-regeling werd gestopt. Voor de lopende subsidietrajecten (zie lijst bij geluidsanering) worden de benodigde akoestische onderzoeken geleverd door team BMB.

In het actieplan 2018 is sprake van een projectenlijst en een themalaag in de Kaartviewer (overzicht DGD). Die zijn beide niet meer in gebruik, omdat het weinig toegevoegde waarde heeft voor de advisering en er niet of nauwelijks gebruik van werd gemaakt door de projectleiders.



### **Flankerend beleid (paragraaf 5.10.2 uit vorige actieplan)**

**Elektrisch rijden organisatie**Een van de programmaonderdelen van Energietransitie PALET (Parkstad Lokale Energietransitie) is duurzame mobiliteit, om door middel van het omzetten van brandstofvoertuigen naar elektrische voertuigen uitstoot te verminderen. Bijkomend voordeel is dat elektrische voertuigen niet alleen schoner maar ook stiller zijn.

De gemeente heeft het dienstwagenpark de afgelopen vijf jaren uitgebreid van tien elektrische personen-voertuigen (Citroën C-zero) naar 23 elektrische voertuigen (Renault Zoe).

Bij elke contractverandering worden de mogelijkheden bekeken. Voor de niet personen-voertuigen is het aanbod in ontwikkeling maar nog niet voldoende om aan alle functie eisen te kunnen voorzien.

**Concessie Laadinfrastructuur openbare ruimten**In 2023 is tevens besloten ook deel te nemen aan de volgende concessie die door provincie Noord-Brabant in de markt wordt gezet. De concessie plaatst laadpalen bij openbare parkeerplaatsen voor inwoners en bedrijven die elektrisch rijden, maar niet beschikken over een eigen parkeerterrein. Tot 1 januari 2023 zijn er 91 laadpalen (met 2 oplaadpunten) geplaatst. Daarnaast zijn er nog 58 laadlocaties in de tweede pro-actieve uitrol gepland.

Particulieren en bedrijven die een elektrische auto rijden, kunnen een aanvraag voor een elektrische laadpaal indienen als zij die niet op eigen terrein kunnen plaatsen. Hierbij moet dan worden voldaan aan de volgende voorwaarden:• de aanvrager heeft geen eigen oprit/parkeerplaats;• de aanvrager rijdt in een volledig elektrische of een plug-in hybride auto;• de aanvrager woont of werkt in de gemeente waar de een extra laadpaal nodig heeft;• er binnen 300 meter lopen van de woning geen openbare laadpaal is of komt.

**Fietsbeleid**In 2022 is het Fietsplan 2022 vastgesteld, met de ambitie ‘Samen leven in een groene en gezonde stad’. Heerlen moet een fietsstad worden en fietsgebruik moet verder toenemen door de fietser beter te faciliteren, fietsroutes aantrekkelijker te maken en inwoners en bezoekers van de gemeente te stimuleren om (vaker) de fiets te pakken.

In de afgelopen periode zijn de volgende maatregelen uitgevoerd:• Aanleg Velocity-deelfietsstations;• Oprichting van een fietsambassadeurs platform ‘Heerlen in Beweging’;• Kwaliteit fietsnetwerk verbeteren door deze te schouwen en het aanbrengen van betere bewegwijzering.

**De stille(re) band**Sinds 2012 is er een EU bandenlabel gefaseerd ingevoerd voor nieuwe banden waarmee het rolgeluid van autobanden binnen grenzen moet blijven. De Rijksoverheid heeft dit met de markt opgepakt en een informatieve website opgericht: <https://www.kiesdebesteband.nl/>. De markt heeft dit inmiddels opgepakt (garages, bandenleveranciers).

**Zuid Limburg Bereikbaar** Gemeente Heerlen neemt deel aan de werkgeversaanpak van Zuid-Limburg Bereikbaar voor de derde tranche van 2018-2022. We hebben deelgenomen aan de volgende activiteiten in de afgelopen vijf jaar: diverse keren ‘Probeer een E-bike’, promotie-actie OV, Carpoolbutler, tweemaal een Fiets challenge per app, fietsreparatie bij Praktijkschool en een ‘Fiets naar je werk’-dag.

Elk jaar worden bij grote werkgevers effectmetingen gedaan naar de resultaten. Helaas zijn de coronajaren onderdeel van de laatste periode van vijf jaar. Dit is enerzijds terug te zien in een toename van het aantal personen dat thuiswerkt (van 8% 2017 naar 66% 2021) en anderzijds in een toename van het aantal personen dat de auto gebruikt (van 49% 2017 naar 61% 2021). Daarbij is een afname te zien van het fietsgebruik (van 23 naar 20 %) en van het OV-gebruik (van 10 naar 5 %).

**GGD en de Gezondheidsatlas**De laatste gezondheidsenquête van de GGD dateert van 2020 en is toegankelijk via [www.gezondheidsatlas.nl](http://www.gezondheidsatlas.nl) (volwassenenmonitor). Voor verschillende geluidsbronnen is hieronder het percentage ernstig geluidgehinderden weergegeven voor Heerlen en voor Zuid-Limburg (cijfers ter beschikking gesteld door GGD-Zuid-Limburg).

Geluidsbron	Heerlen	Zuid-Limburg
Wegverkeer > 50 km/h	3,8	4,3
Wegverkeer ≤ 50 km/h	9,3	8,8
Tramverkeer	0,8	1,0
Brommers/scooters	14,8	13,1
Vliegverkeer	4,3	8,0
Bedrijven/industrie	2,0	2,7
Winkelwagens	0,1	0,3
Buizen	9,0	8,2

Tabel 3.1: Percentage ernstig gehinderden

(Cijfers ter beschikking gesteld door GGD-Zuid-Limburg.)

*Bewustwordingsactiviteiten over duurzaamheid* In de jaren 2017 tot en met 2019 en 2022 is de Dag van de Stilte georganiseerd als promotie-activiteit. Inbedding van informatie over geluidshinder in het natuur- en milieu educatie programma voor basisscholen is niet gelukt omdat voor dit programma het subsidie-budget is ingetrokken. Een doorstart met bedrijven voor een gezamenlijke Dag van de Duurzaamheid en een Milieu Ontmoetingsprogramma is niet van de grond gekomen vanwege te weinig animo bij de benaderde bedrijven.

### 3.2 Ontwikkeling aantal geluidgehinderden

#### 3.2.1 Berekeningswijze

Op basis van de geluidsbelastingkaarten van 2016 en 2021 is nagegaan hoe het aantal geluid-gehinderden zich de afgelopen vijf jaren heeft ontwikkeld voor wegverkeer. In de rekenmodellen is informatie opgenomen over de verkeersintensiteiten, de bebouwde omgeving en de aanwezigheid van de geluidbeperkende maatregelen, zoals stiller wegdek, geluidsschermen en -wallen.

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 ten behoeve van omgevingsvergunning procedures. 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 is vastgelegd bij de wet. De plandrempel is dan ook een ambitiewaarde en niet een grenswaarde die gehaald moet worden op straffe van sancties indien de waarde niet wordt gerealiseerd. De gemeente moet de hoogte van de plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen.

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

Gemeente	2016	2021
Heerlen	16.407	15.500
Kerkrade	100	42
Landgraaf	3.645	2.980
Brunssum	4.370	2.982
Breidelo	-	901
Nuth	338	430
Voorst	435	278
Totaal	25.295	22.713

Tabel 3.2: 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 gebruik gemaakt 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:

1. In het nieuwe verkeersmodel wordt gebruik gemaakt 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.
2. In het nieuwe verkeersmodel is een andere selectie van wegen opgenomen waardoor de routing van het verkeer op sommige locaties van elkaar kan afwijken.
3. 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.
- d. In het geluidsmodel zijn nu bodemgebieden opgenomen die afkomstig zijn uit de Basisregistratie Grootschalige 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 Ontwikkeling geluidhinder

### 4.1 Toekomstige ontwikkelingen

#### 4.1.1 Ontwikkeling wegverkeer in de regio Parkstad Limburg

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.

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

In de tabellen 4.1 en 4.2 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 (krimpscenario). Uiteraard zijn er nog steeds situaties waar lokaal wel toenames van woningen en arbeidsplaatsen ontstaan als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen.

Gemeente	2019	2040
Deildalen	55.822	56.481
Heerlen	28.181	27.465
Heerlen	65.917	66.229
Kerkrade	48.270	47.020
Landgraaf	37.895	36.722
Venlo	12.445	12.820
Totaal	248.430	246.738

Tabel 4.1: Overzicht ontwikkeling inwoners

Gemeente	2019	2040
Deildalen	32.500	32.520
Heerlen	7.446	6.577
Heerlen	55.027	53.348
Kerkrade	15.120	13.965
Landgraaf	9.388	8.510
Venlo	2.632	2.284
Totaal	114.113	107.104

Tabel 4.2: Overzicht ontwikkeling arbeidsplaatsen

#### 4.1.2 Ontwikkeling railverkeer in de regio Parkstad Limburg

De komende jaren zullen als gevolg van de werkzaamheden aan het Duitse spoor ter hoogte van de Betuweroute meer goederentreinen worden omgeleid over de zuidelijke route van Sittard-Geleen Herzogenrath. Hoeveel dit zullen zijn is niet met zekerheid te zeggen. Gemeente Heerlen is door Prorail geïnformeerd dat in 2025 en 2026 gedurende 20 weken (waarvan 8 aaneengesloten) maximaal 15 goederentreinen per dag moeten worden omgeleid over tracé Heerlen-Herzogenrath vanwege stremmingen op de Betuweroute. Dit betreft goederentreinen die normaal gesproken een noordelijke grensovergang zou nemen, zoals Venlo. Het is niet met zekerheid te zeggen of dit maximum ook daadwerkelijk zal worden gerealiseerd, omdat de vervoerders ook een andere vervoersmodaliteit zouden kunnen kiezen als oplossing. Daarom heeft Prorail het standpunt dat geen maatregelen worden getroffen aan tracé Sittard-Herzogenrath. Als

gevolg hiervan verwachten we de komende jaren een toename van overlast bij woningen gelegen in de directe nabijheid van het spoor.

## 4.2 Effecten op geluidshinder

### 4.2.1 Effecten op de geluidshinder als gevolg van wegverkeer

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. De effecten van de ontwikkelingen op de geluidshinder zijn vastgesteld door een geluidsmoedel in SRM2012 op te stellen voor het prognosejaar 2040. Door de gewijzigde verkeersstromen zal de geluidsbelasting gaan toe- of afnemen.

In tabel 4.3 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
Heerlen	15.000	15.029

Tabel 4.3: Ontwikkeling aantal geluidgevoelige adressen boven de plandrempel

Uit tabel 4.3 komt duidelijk naar voren dat het aantal geluidgevoelige adressen met een geluidsbelasting boven de plandrempel een zeer beperkte verandering laat zien tussen 2021 en 2040.

### 4.2.2 Effecten op de geluidshinder als gevolg van railverkeer

Aanvullend op de geluidsbelastingkaart is met een indicatief onderzoek nagegaan of de toename van geluidbelasting van extra goederentreinen zou leiden tot een overschrijding van het binnenniveau in woningen nabij het spoor en zou kunnen leiden tot een toename van hinder en/of slaapverstoring. Dit onderzoek kan op aanvraag worden ingezien bij de gemeente.

Er is gekozen voor een verdeling van 7 goederentreinen in de nacht, 4 in de avond en 4 in de dag (in totaal 15 extra goederentreinen). De berekende geluidsbelasting is opgeteld bij de geluidsbelasting die op basis van de spoorweggegevens uit het geluidregister voor spoorweglawaai (4-10-2023) is berekend. Om de hoogte van het binnenniveau te bepalen is gebruik gemaakt van kengetallen voor de geluidisolatie.

## 5 Aanpak en ambities

### 5.1 Ambities voor het geluidsbeleid

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 voor wegverkeer en railverkeer gebruik gemaakt van zogenaamde plandrempels.

De gemeente Heerlen streeft naar een duurzame integrale benadering van vermindering van geluidsoverlast. Dit geldt zowel voor de maatregelen als voor de inpassing ervan. In het actieplan wordt de indeling in locatie-specifieke maatregelen en flankerende generieke maatregelen gehandhaafd. Er wordt zo veel mogelijk aangesloten bij herstructureringsprojecten en nieuwe ontwikkelingen. Er wordt wederom samenwerking gezocht op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat/energie.

Om de uitvoering van maatregelen betaalbaar te houden en te voorzien van een realistische tijdschizont, is het noodzakelijk te blijven investeren in samenwerking met diverse afdelingen van de gemeente in nieuwe projecten en onderhoudsprogramma's.

### 5.2 Plandrempels

De plandrempel is nodig om te kunnen bepalen wanneer maatregelen noodzakelijk zijn om geluidsoverlast te verminderen. Het is een 'relevante grenswaarde' die niet is vastgelegd bij wet. De plandrempel 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 plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij afwijken van de normen die in de Wet geluidshinder zijn opgenomen.

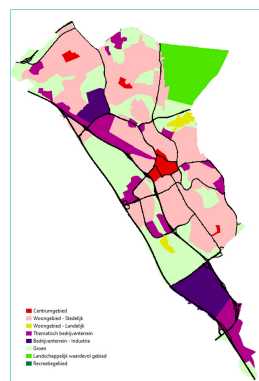
Voor de plandrempels van wegverkeerslawaai is destijds aangesloten bij de gebiedsgerichte systematiek van het leefomgevingsplan (tabel 5.1). Hierin wordt gebruik gemaakt van verschillende gebiedstypes en daaraan gerelateerde kwaliteitsprofielen voor de leefomgeving. Voor railverkeer is één waarde gekozen voor het hele grondgebied.

Vanaf de eerste tranche is de hoogte van de plandrempels gerelateerd aan de voorkeurgrenswaarde voor wegverkeer bij bestaande woningen, 53 dB. Dit is nog steeds van toepassing onder de Omgevingswet, zij het dat de voorkeurgrenswaarde nu Standaardwaarde wordt genoemd. De plandrempeel voor wonen in de wijk is volgens deze systematiek gelijkgesteld aan 53 dB. Voor wonen in rustiger landelijk gebied is 48 dB aanvaardbaar, voor wonen in centrumgebied 58 dB, omdat het in dit gebied levendiger mag zijn. De enige wijziging in tranche 4 is de aanduiding van het gebied Imstenraderbos als type 'Groen' (voorheen 'landschappelijk waardevol groen'). De hoogte van de plandrempeel wijzigt echter niet voor dit gebied.

Voor de ligging van de verschillende gebieden wordt verwezen naar figuur 5.1.

gebiedstypen	voorkomende	valdende
Centrumgebied	48	58
Woninggebied - stedelijk	48	53
Woninggebied - landelijk	48	48
Woninggebied - industrie	48	53
Woninggebied - recreatie	48	53
Landelijk waardevol groen	48	48
Landelijk waardevol gebied	48	48
andere	48	48

Tabel 5.1: Plandrempels binnen de gemeente Heerlen (in dB's)



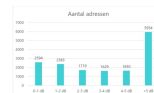
Figuur 5.1: Gebiedstypen voor plandrempeel geluid

### 5.3 Knelpunten

#### 5.3.1 Objectieve knelpunten wegverkeerlawaai

Op basis van de geluidsbelastingkaart is nagegaan in hoeverre situaties binnen de gemeente aanwezig zijn waar een overschrijding plaatsvindt van de plandrempels. Hierbij is gebruik gemaakt van de geluidsbelastingen voor het jaar 2040. Het resultaat van deze analyse is te zien op afbeelding 2 (in de bijlagen).

In figuur 5.2 is aangegeven in welke mate de berekende geluidsbelastingen de plandrempeel overschrijden.



Figuur 5.2: Aantal adressen per overschrijdingsklasse (situatie 2040)

In bijlage 1 is te zien langs welke wegen een overschrijding is waar te nemen van de plandrempeel. Elk wegvak of een groep van wegvakken is hierbij voorzien van een uniek trajectnummer. Voor de ligging van deze trajecten wordt verwezen naar afbeelding 1 (in de bijlagen).

#### 5.3.2 Prioriteitenlijst van knelpunten

Binnen de agglomeratie Parkstad is de afspraak gemaakt om niet alle geconstateerde knelpunten te onderzoeken op mogelijke maatregelen. Een dergelijk onderzoek is niet zinvol om de simpele reden dat het niet mogelijk zal zijn om alle geconstateerde knelpunten de komende vijf jaar aan te pakken. Er is daarom voor gekozen om te werken met een prioriteitenlijst van knelpunten voor wegverkeer.

Bij het vaststellen van de prioriteit van de knelpunten zijn de volgende criteria gebruikt:• het aantal adressen langs een wegvak;• de mate van overschrijding van de plandrempel.

Om een objectieve selectie te kunnen uitvoeren, is een gewogen geluidhinderpercentage per traject bepaald: het product van het aantal adressen en de gemiddelde overschrijding per traject, gedeeld door de lengte van het traject. De trajecten met de hoogste score zijn meegenomen in de prioriteitenlijst.

Op basis van deze criteria is de prioriteitenlijst opgesteld, zoals weergegeven in tabel 5.2. Voor deze locaties zal worden gezocht naar maatregelen om de geluidhinder te beperken.

Weg	Aantal adressen	Gemiddelde overschrijding (dB)	Lengte (m)	Gewogen score
11. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
12. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
13. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
14. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
15. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
16. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
17. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
18. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
19. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
20. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
21. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
22. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
23. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
24. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
25. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
26. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
27. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
28. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
29. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
30. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
31. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
32. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
33. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
34. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
35. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
36. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
37. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
38. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
39. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
40. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
41. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
42. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
43. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
44. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
45. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
46. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
47. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
48. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
49. Heerlenstraat	700	100	100	0,70
50. Heerlenstraat	700	100	100	0,70

Tabel 5.2: Prioriteitenlijst

### 5.3.3 Knelpunten railverkeerlawaai

Op basis van de geluidsbelasting van 2021 wordt de plandrempel voor railverkeer niet overschreden. Echter bij volledige benutting van de GPP's wordt op basis van de gegevens uit het Geluidsregister de plandrempel bij 28 woningen overschreden. Dit aantal neemt toe met 9 woningen volgens het indicatieve onderzoek voor het scenario met meer goederentreinen.

Als gevolg van de extra goederentreinen neemt de geluidsbelasting Lden over het etmaal toe met gemiddeld 2,5 dB en een maximale toename van 3,4 dB. De gangbare saneringswaarde van 43 dB voor de etmaalwaarde van het binnenniveau wordt bij 12 woningen overschreden. Voor de nachtperiode neemt de geluidsbelasting Lnight toe met gemiddeld 3,3 dB en maximaal 4,5 dB. De gangbare saneringswaarde van 33 dB voor het binnenniveau in de nacht wordt bij 34 woningen overschreden.

Het is niet met zekerheid te zeggen of dit maximum aantal extra goederentreinen ook daadwerkelijk zal worden gerealiseerd, omdat de vervoerders ook een andere vervoersmodaliteit (weg, water) zullen gaan kiezen als oplossing.

### 5.3.4 Impact op de gezondheid

Omdat het indicatief onderzoek betreft, geven de getallen een orde van grootte aan. Op basis van deze jaargemiddelde cijfers kan geen beoordeling worden gemaakt van de mate waarin slaapverstoring in de nacht wordt veroorzaakt door een passerende trein. De kans hierop is echter aanzienlijk groter bij 7 passages per nacht dan bij 1 passage per nacht. Indien slaapverstoring een aantal nachten per week gedurende een lagere periode plaatsvindt, kan dit uiteindelijk een goede nachtrust in de weg staan en gevolgen hebben voor de gezondheid.

## 5.4 Geluidruimte bij nieuwe situaties

Voor het behoud van een goed woon- en leefklimaat doen we een aantal voorstellen t.b.v. geluidruimte van activiteiten en bescherming van geluidgevoelige functies in situaties waarin een omgevingsvergunning nodig is. De voorstellen in dit actieplan zijn beleidsneutraal ten opzichte van de oude wetgeving. Er zal inzichtelijk worden gemaakt hoe een en ander juridisch/technisch kan worden verankerd in de nieuwe toetsingskaders van de Omgevingswet.

**Ambitie piekgeluiden van activiteiten** Door het wegvallen van de norm voor piekgeluiden overdag, zal de hinder toenemen in de woonomgeving doordat piekgeluiden niet zijn begrensd in hoogte en aantal in de dagperiode. Mensen worden meer gestoord in het uitvoeren van concentratietaken en moeten gesprekken onderbreken als de verschillen met het achtergrondgeluidsniveau te groot worden. In de nacht is een hogere waarde toegestaan dan voorheen als we niets doen. Dit veroorzaakt meer risico op slapen spraakverstoring. Dit wordt voorkomen door de waarden bij te stellen zodat ze op het niveau blijven van voor intreding van de Omgevingswet. Voor de beoordeling van het langtijdgemiddelde geluidniveau en maximale geluidniveau (piekgeluiden) van activiteiten zoals bedoeld in Bkl par. 5.1.4.2.2 wordt de structuur aangehouden van de BKL-tabellen 5.65 en 5.66, echter worden enkele waarden bijgesteld volgens het voorstel in de tabel hieronder.

Beoordelingsmet- riid	07.00 - 19.00 uur	19.00 - 23.00 uur	23.00 - 07.00 uur	dB(A) piekwaarde max 5 dB(A) 45
LAMa gevel, alle gevels (1) v.o.v. aanrijplek transportmiddelen en solen/lossen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)	geen waarde 7-19u 65 dB(A) overig 19-7u
LAMa binnenruimte, alle gevels	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)	geen waarde 7-19u 65 dB(A) overig 19-7u 55 dB(A) transport 19-7u
LAMa gevel, keuken/terrace, alle gevels (1) v.o.v. aanrijplek transportmiddelen en solen/lossen	75 dB(A)	70 dB(A)	65 dB(A)	geen waarde 7-19u 70 dB(A) overig 19-7u
LAMa gevel, aanrijplek van transportmiddelen en solen/lossen	---	70 dB(A)	65 dB(A) 23.00 - 06.00	geen waarde 7-19u 70 dB(A) transport 19-7u

Tabel 5.3: Voorstel standaard- en grenswaarden piekgeluiden

**Ambitie evenwichtige toedeling van functies aan locaties** In het kader van een evenwichtige toedeling van functies worden stemgeluid, bouwlawaai, muziekgeluid, airco's en warmtepompen meegenomen in de beoordeling indien relevant.

We zullen geen gebieden uitsluiten van toetsing. Cumulatie van bronnen wordt (bij overschrijding standaardwaarden) meegenomen waar dit leidt tot relevante toename van geluidsbelasting. Om de onderzoekopgave te beperken blijven we in planvorming milieuzonering oude stijl toepassen (VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering 2009).

**Ambitie bescherming geluid binnen** Bij toepassing van de grenswaarden, overeenkomstig het Actieplan geluid is, bij overschrijding van de standaardwaarde, ter compensatie de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe gevel vereist. Een geluidluwe gevel wordt gedefinieerd als een gevel waar de geluidsbelasting minimaal 5 dB lager is dan de hoogste geluidsbelasting op het gebouw dan wel de grenswaarde die wordt verleend voor het bouwwerk.

## 6 Maatregelen

### 6.1 Maatregelen in de fysieke leefomgeving

#### 6.1.1 Geluidreducerend wegdek

Maatregelen aan de bron hebben de eerste voorkeur. Op wegen voorzien van dicht asfaltbeton is vervanging door een dunne deklaag een optie. Het geluidreducerende effect van dunne deklagen is sterk afhankelijk van het gekozen type asfalt. Ten tijde van het opstellen van het actieplan was het wegenonderhoudsprogramma voor 2024-2025 nog niet gereed. Zodra hierover meer bekend is, zal worden nagegaan welke wegen in aanmerking komen voor een geluidreducerend wegdek.

#### 6.1.2 Snelheidsbeperking (GOW30)

Snelheidsverlaging leidt tot minder geluidemissie van voertuigen op de weg. In onze verkeersveiligheidsaanpak is opgenomen dat het wenselijk en/of noodzakelijk is om de categorisering van bepaalde wegen te wijzigen van gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 50 km/h (GOW 50) tot gebiedsontsluitingsweg met een max. snelheid van 30 km/h (GOW 30). Deze wijziging heeft naast de voordelen op gebied van verkeersveiligheid ook positieve gevolgen voor geluid, gezondheid, sociale inclusie en duurzaamheid. Straten van de knelpuntenlijst van het actieplan Geluid worden meegenomen in de prioriteringslijst van de veiligheidsaanpak.

Aandachtspunt: Binnen de landelijke inrichtingselementen is het gebruik van klinkers als kenmerk van de GOW 30 opgenomen. Dit vergt een nadere analyse ter voorkoming van geluidsoverlast. Klinkers kunnen leiden tot meer geluidshinder en de winst van de snelheidsvermindering teniet doen.

#### 6.1.3 Geluidssanering woningen wegverkeerlawaai

Geluidssanering houdt in dat de geluidsisolatie van de buitenschil van de woning wordt verbeterd als het geluidsniveau in de verblijfsgebieden de norm overschrijdt. Dit is een optie als langs het wegvak woningen staan die voorkomen op een van de saneringslijsten A, B of eindmelding. Dit betreft enkel woningen met een bouwjaar van vóór 1986. Voor alle resterende A- en B-lijst woningen in Heerlen is een beroep gedaan op de BSV-saneringsgelden voor het treffen van maatregelen aan de bron of aan de gevel. Langs diverse wegen met een plandrempeeloverschrijding liggen A- en B-lijst-woningen. De BSV-subsidies zijn toegekend, schouwen worden uitgevoerd en saneringsprogramma's worden opgesteld de komende jaren.

### **6.1.4 Geluidssanering woningen railverkeerlawaaï**

In verband met de aangekondigde toename van spoorgoederenvervoer wordt voorgesteld om een monitoringproject te starten voor het spoortracé in combinatie met een belevingsonderzoek met als doel meer inzicht te krijgen in de effecten op nachtrust en gezondheid.

Voor de woningen met een overschrijding van het binnenniveau als gevolg van railverkeerlawaaï wordt onderzocht of een geluidsaneringstraject kan worden gestart met het doel de geluidwering van de woningen significant te verbeteren. Om dit mogelijk te maken zal ook van provincie Limburg en van Prorail een bijdrage in de financiering noodzakelijk zijn.

### **6.1.5 Pilot lawaaïflitspaal**

In de vorige tranches kwam in de inspraakronde regelmatig naar voren dat er in het centrum sprake was van 'lawaaï-apen' die aanleiding gaven tot overlast van geluid. Ook te hard rijden is een bron van overlast. Handhaven hierop met de gebruikelijke rollenband kost veel capaciteit en tijd en heeft niet de impact om blijvend een gewenste situatie af te dwingen. In enkele grotere steden zoals Amsterdam of Rotterdam is geëxperimenteerd met de zogenaamde lawaaïflitspaal. Een flitspaal die niet bij te hard rijden actief wordt maar bij een te hoog geluidsniveau. We willen m.b.v. de ervaring opgedaan in die gemeenten in 2025 een pilot doen met een (mobiele) lawaaïflitspaal, i.e.i. op twee locaties, één aan de centrumring (Putgraaf/Coriovallumstraat) en één aan de Buitenring.

## **6.2 Generieke maatregelen**

### **6.2.1 Advisering stiller wegdek (behouden vanuit tranche 3)**

Per wegtraject waarvan het wegdek wordt vervangen, kijkt team Stadsingenieurs of een geluidbelang aanwezig is. Om dat te kunnen bekijken, is de projectenkaart van het actieplan geluid opgenomen in het GEO-Informatieprogramma Kaartviewer. Is een geluidbelang aanwezig, dan wordt in de startnotitie van team Stadsingenieurs het advies van team BMB opgenomen over de gewenste geluidsreductie. De startnotitie wordt vervolgens opgepakt door team Stadsingenieurs die de startnotitie tot uitvoering brengt, in overleg met team BMB. Waar mogelijk zorgt team BMB voor subsidiëring via Bureau Sanering Verkeerslawaaï. Om de subsidieaanvragen goed te kunnen afstemmen op de uitvoering van de projecten, vindt ook jaarlijks een inventarisatie van projecten plaats door team BMB.

### **6.2.2 Concessie elektrische laadinfrastructuur (behouden vanuit tranche 3)**

De gemeente is deelnemer aan de concessie elektrische laadinfrastructuur in de openbare ruimte, waarbij voor inwoners en bedrijven, die elektrisch rijden maar niet beschikken over een eigen parkeerterrein, een laadpaal binnen een loopafstand van 300 meter wordt geplaatst bij een publieke parkeerplek. Iedere E-rijder kan hier gebruik van maken. In 2024 zal de concessie worden voortgezet en zal het aandeel proactief geplaatste laadpalen nog groter worden.

### **6.2.3 SEB/SLA**

Gemeente Heerlen heeft 23 januari 2024 besloten aan te sluiten bij het convenant Schoon Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee spreken we commitment uit om de landelijke routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) toe te passen. Deze routekaart bevat een aanpak om werk-, voer- en vaartuigen in de bouw te verduurzamen. Werk-, voer- en vaartuigen in de bouw stoten emissies uit die schadelijk zijn voor de natuur, klimaat en gezondheid. Via het reduceren van stikstof-, CO<sub>2</sub>- en fijnstofemissies wordt hiermee gewerkt aan het verbeteren van de natuur, het klimaat en de gezondheid. Wanneer in de uitvoering hiervan wordt gekozen voor elektrisch materieel of elektrisch vrachtverkeer, heeft dat ook positieve gevolgen voor de geluidhinder van wegverkeer en bouwlocaties.

De gemeente kiest voor toepassen van de 'Methode Eindhoven' in een aantal pilots in 2024 om de ervaringen te verwerken in het moederbestek voor aanbestedingen in de openbare ruimte en zo te komen tot een uniforme aanpak. Daarmee geven we invulling aan het basisniveau waarmee de lat iets hoger wordt gelegd dan het wettelijke verplichte minimumniveau.

### **6.2.4 Maatschappelijk Verantwoord Opdrachtgeven en Inkopen (MVOI)**

In het kader van actieplan MVOI is gepland om onder thema MILIEU stapsgewijs emissieloos ook breder uit te vragen dan de GWW-aanbestedingen. Het gaat ook om de voertuigbewegingen ten behoeve van de onderhoudswerkzaamheden zoals schilders en schoonmakers. Er zullen gunningcriteria voor milieu/geluid worden ontwikkeld die stapsgewijs worden geïmplementeerd in toekomstige aanbestedingen. Op



voorhand is echter niet te duiden wat de impact zal zijn op knelpunten van wegverkeer of andere lokale knelpunten.

### *6.2.5 Meekoppelen in advisering gebiedsontwikkeling*

Allereerst is heel belangrijk dat advisering over geluid aan de voorkant bij een (her)ontwikkeling wordt meegenomen. Hiermee worden de kansen op een optimaal planontwerp vergroot en kosten van maatregelen beperkt. Dit geldt uiteraard voor alle thema's die over omgevingskwaliteit gaan. Ten tweede zal in advisering over maatregelen om geluidhinder te beperken worden ingegaan op de inzet van meer groen. Met groen kan de beleving van omgevingsgeluid positief worden beïnvloed, bv. met zichtontnemend groen, maar ook met gevelgroen. We onderzoeken de koppeling met natuurinclusief bouwen en dove gevels. Andere inrichtingselementen zoals fonteinen kunnen d.m.v. geluidscamouflage ook leiden tot beperken van hinder.

### *6.2.6 Flankerende gebouwmaatregelen*

Een zinvolle optie is bij de warmte isolatie opgave rekening te houden met de geluidsisolerende kwaliteit van gebouwisolerende maatregelen. Gevelbekleding kan daarnaast een rol spelen bij de verstrooiing van geluid waardoor minder reflectie optreedt. Deze mogelijkheden worden uitgezocht en ter beschikking gesteld voor het Isolatieprogramma Warmte.

### *6.2.7 Stimuleren Bewustwording*

- We richten een meldpunt/ideeënbox voor lawaai en oplossingen op, voor bewoners/Heerlenaren;
- Als Global goals activiteit organiseren we met bewoners een autoluwe dag voor straten met relatief veel geluidshinder;
- Jaarlijks organiseren we een Dag van de Stilte met een Stiltewandeling (in oktober); hierbij zoeken we plekjes op waar het het vaakst en langst stil is.

## **6.3 Kosten-batenanalyse**

### *6.3.1 Baten*

Op basis van de voorgestelde maatregelen is het nog niet mogelijk om een kwantitatieve onderbouwing te geven van de te verwachten reductie van de geluidsbelastingen.

*Gezondheidseffecten Vervoer* is de grootste bron van geluid in de leefomgeving. Door de toename van transport, een toename van de blootstellingsduur (vanwege de 24-uurseconomie) en ook door de uitbreiding van aan geluid blootgestelde gebieden, zal geluid ook in de toekomst een groot probleem blijven. Het lokaal verminderen van de geluidsbelastingen zal een positief effect hebben op de gezondheid van de mensen die wonen langs deze wegen.

*Waardestijging huizen* Door de vermindering van geluidhinder mag verwacht worden dat een waardestijging zal optreden voor desbetreffende woningen. In de literatuur wordt gesproken van een waardedaling en -stijging van 0,4% bij een toe- of afname van de geluidsbelasting van 1 dB.

### *6.3.2 Kosten*

De investeringskosten voor geluidreducerende deklagen zijn inmiddels verwaarloosbaar, maar de onderhoudskosten als gevolg van de kortere levensduur van DGD vragen nog om aanvullende financiering. Deze aanvullende kosten moeten per project worden geregeld. Deze financiering kan voor een deel worden verkregen uit subsidies in het kader van de Subsidieregeling Sanering Verkeerslawaai.

De kosten voor het instellen van een ander snelheidsregime zullen beperkt zijn, zolang kan worden volstaan met het plaatsen van verkeersborden. Geluidsanering van woningen op basis van wegverkeerlawaai wordt gedekt door middel van de BSV-subsidies. Ten behoeve van de kosten voor de lawaaiflitspaal is nader onderzoek nodig. Geluidsanering van woningen op basis van railverkeerlawaai wordt deels gefinancierd vanuit het restbudget van ISV3-middelen voor geluidsanering. Daarmee kunnen slechts de woningen met de hoogste overschrijdingen worden aangepakt. Dat betekent dat voor de overige kosten een beroep moet worden gedaan op PRorail of provincie Limburg. Ondanks aansporingen van onze kant heeft PRorail vooralsnog geen initiatief genomen om maatregelen te onderzoeken voor het spoortracé Sittard-Herzogenrath.

Voor de overige activiteiten zijn de kosten onderdeel van de meekoppelprojecten dan wel zijn ze ondergebracht bij het reguliere milieubeleidsbudget.

## 6.4 Planning van de maatregelen

De planning van de voorgestelde maatregelen zal altijd in samenhang moeten worden gezien met andere projecten binnen de gemeente. Zo is het logisch om een wijziging van de wegdekverharding in te passen in het reguliere beheer en onderhoud van wegen. Daarnaast zal een maatregel die consequenties heeft op de verkeersstromen (bijvoorbeeld wijziging van snelheidsregime of afsluiten van een weg voor het vrachtverkeer) altijd in samenhang met de omgeving moeten worden bekeken. Het uitvoeren van een dergelijke maatregel zal er immers voor zorgen dat de verkeersstromen zullen verschuiven. Voorkomen moet worden dat deze gewijzigde verkeersstromen op andere locaties tot ongewenste effecten leiden.

Naast de inbedding in de genoemde onderhoudsprogramma's zullen combinaties worden gezocht met andere werkzaamheden (bijvoorbeeld kabels en leidingen en infrastructurele werken) of projecten (bijvoorbeeld zoals van programma's Heerlen Noord, Heerlen Centrum en Duurzaamheid). Voor de overige activiteiten wordt de planning van de meekoppelprojecten gevolgd dan wel loopt de activiteit mee in de reguliere werkzaamheden.

Code	Naam	Planning	Kosten
6.1.1	Wegdekverharding	2024	€ 1.000.000
6.1.2	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.3	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.4	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.5	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.6	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.7	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.8	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.9	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.10	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.11	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.12	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.13	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.14	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.15	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.16	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.17	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.18	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.19	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.20	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.21	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.22	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.23	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.24	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.25	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.26	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000
6.1.27	Wegdekverharding (aanpak)	2024	€ 500.000

Tabel 6.1: Planning en kostenraming

## 7 Beschrijving inspraakproces

### 7.1 Doorlopen fasen

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.

In een afzonderlijke notitie zal de gemeente inzicht gaan geven in het inspraaktraject dat is doorlopen. Hierbij zal worden aangegeven op welke momenten informatie is gegeven aan de inwoners. Op basis van deze informatie kunnen de inwoners 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.

## II Overzicht Documentenbijlagen

*Bijlage 1 Aantal overschrijdingen  
wegverkeer*

/join/id/regda-  
ta/gm0917/2024/a7b965c200e542d896c70199bbaff529/nld@2024-  
05-27;4

*Afbeelding 1 Projectnummers  
wegverkeer*

/join/id/regda-  
ta/gm0917/2024/7c2513348de843b491a9f9cea604d9ce/nld@2024-  
05-27;4

*Afbeelding 2 Overschrijding  
plandrempels wegverkeer*

/join/id/regda-  
ta/gm0917/2024/ad3bee643a9d4007a32579539b2a9e50/nld@2024-  
05-27;4

*Bijlage 2 Samenvatting Actieplan Geluid  
Heerlen 2024*

/join/id/regda-  
ta/gm0917/2024/3e8934a0fd9f40ae9d51a1cec96b5e70/nld@2024-  
05-27;4