Zienswijzenverslag

Actieplan Geluid Gemeente Voerendaal

Postbus 23000
6367 Voerendaal
Telefoon 045-5753399
www.voerendaal.nl
info@Voerendaal.nl

29 juni 2026

1. Inleiding

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Voerendaal hebben door publicatie in het Gemeenteblad (nr. 68579), d.d. 17 februari 2026 het voornemen kenbaar gemaakt om het Actieplan Geluid 4e tranche vast te stellen.

Het ontwerp-Actieplan Geluid heeft met ingang van 18 februari 2026 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Voerendaal aan het Raadhuisplein 1 in Voerendaal en was deze digitaal raadpleegbaar via www.voerendaal.nl en www.officielebekendmakingen.nl. Tijdens de periode van terinzagelegging kon eenieder schriftelijke of mondelinge zienswijzen inbrengen.

Tijdens de zienswijzenperiode zijn twee zienswijzen ontvangen:

- Zienswijze 1 (geanonimiseerd opgenomen als bijlage 1a)
- Zienswijze 2 (geanonimiseerd opgenomen als bijlage 1b)

De zienswijzen zijn schriftelijk naar voren gebracht en binnen de gestelde termijn ontvangen en derhalve in behandeling genomen. In dit zienswijzenverslag worden in hoofdstuk 2 de ingekomen zienswijzen op het ontwerp-Actieplan Geluid van een gemeentelijke beantwoording voorzien.

Hoofdstuk 3 geeft de conclusies en aanpassingen voorkomend uit de beantwoording van de zienswijzen.

2. Gemeentelijke beantwoording

De ontvangen zienswijzen worden hierna samengevat puntsgewijs weergegeven. Dit betekent niet dat die onderdelen van zienswijzen die niet expliciet worden genoemd, niet bij de beoordeling zijn betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beoordeeld en voorzien van commentaar

2.1 Zienswijze 1

	Samenvatting zienswijzepunt	Gemeentelijke beantwoording
1.1	De indiener woont parallel aan de Kerkstraat en ervaart aanzienlijke geluidsoverlast, ondanks dat zijn woning formeel niet aan de Kerkstraat ligt, waar wel een overschrijding van de plandrempel is geconstateerd. Door de open ligging wordt dezelfde geluidsoverlast ervaren als de bewoners die aan de Kerkstraat wonen.	We constateren dat de Kerkstraat binnen het ontwerp-Actieplan Geluid wordt aangemerkt als geluidsknelpunt, waarbij op een beperkt aantal adressen sprake is van overschrijding van de plandrempel. Uw woning is verder af gelegen van de Kerkstraat, waardoor het geluid weliswaar tot uw woning zal komen, maar niet de plandrempel overschrijdt. Dat blijkt ook uit de geluidbelastingkaart. De geluidbelasting op uw woning ligt onder de 50dB Lden ten gevolge van wegverkeer. Lden (Level Day-Evening-Night) is de Europese standaardmaat voor het uitdrukken van de geluidsbelasting over een volledig etmaal.
1.2	De indiener stelt dat de geluidsoverlast voornamelijk wordt veroorzaakt door piekgeluiden door: - Motoren, quads en auto's met luide uitlaten. Deze trekken vaak bewust hard op; - In het bijzonder Harley-motoren van bewoners uit de eigen straat, die veel lawaai maken en op hun oprit de motor onnodig laten draaien. Deze piekgeluiden zijn niet representatief voor het gemiddelde geluidsniveau, maar veroorzaken wel de grootste ervaren overlast.	Het Actieplan Geluid richt zich primair op structurele overschrijdingen van de geluidsplafonds. In geluidsmodellen over wegverkeerslawaai wordt uitgegaan van jaargemiddelde verkeerstromen per uur, per tijdsperiode (dag-, avond- nacht) en per voertuigcategorie. Voor geluid zijn voertuigcategorie 1 t/m 3 (te weten lichte motorvoertuigen, middelzware voertuigen en zware voertuigen) bepalend. De geluidbijdrage van gemotoriseerde tweewielers in bovenstaande systematiek is marginaal ten opzichte van de andere voertuigcategorieën. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat voertuigen en het rijgedrag zich binnen de daarvoor geldende wettelijke kaders bevinden. Daarbij hebben we, samen met Dat.mobility, de opsteller van het Actieplan Geluid, geconstateerd dat de geluidsbelasting op uw woning minder dan 50 dB Lden bedraagt. Ook als wel rekening

		gehouden zou worden met de aanwezigheid van motoren en optrekkende voertuigen is het reëel om te veronderstellen dat de jaargemiddelde geluidbelasting niet uitkomt boven de plandrempel van 63dB(A).
1.3	In andere gebieden (bijv. de Eifel) worden wegen in het weekend afgesloten voor motoren, wat aantoonbaar het leefklimaat verbetert. De indiener stelt voor hetzelfde te doen in de Kerkstraat; een afsluiting voor motoren in het weekend of op bepaalde tijdstippen, met uitzondering voor bestemmingsverkeer.	De mogelijkheden voor tijdelijke of selectieve afsluiting van de Kerkstraat voor motoren zijn nader beschouwd. De handhaafbaarheid van een verbod, alternatieve routes die gezocht worden waardoor de ervaren overlast verplaatst wordt en de verkeersfunctie van de Kerkstraat als doorgaande weg door Ubachsberg, maken dat een motorverbod niet proportioneel is.
1.4	Omdat de overlast van een kleine groep komt, kan handhaving effectief en doelgericht zijn. Indiener roept op tot gerichte handhaving: - op te luide uitlaten; - op hard optrekken en rijden; - wanneer de hinder het grootst is, dus minimaal handhaving in weekenden.	Paragraaf 8.4 van het mobiliteitsplan gemeente Voerendaal gaat in op handhaving. Uw verzoek tot gerichte handhaving op landelijke geldende wettelijke kaders tegen rijdende voertuigen die geluidsoverlast veroorzaken valt niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid. Het Openbaar Ministerie verkent de mogelijkheden om verkeershandhaving uit te breiden door de inzet van mobiele flitsers en patrouilles.
1.5	De zienswijze bevat concrete verzoeken: - Specifieke overlast van motoren en piekgeluiden mee te nemen in de definitieve besluitvorming; - Onderzoek doen naar een (weekend)motorverbod op de Kerkstraat; - Starten van gerichte handhaving op snelheid en geluid.	Zie onze bovenstaande beantwoording.
1.6	Indiener verzoekt om serieus om te gaan met deze specifieke vorm van overlast en passende maatregelen te overwegen voor de verbetering van de leefbaarheid in de wijk.	Uw zienswijze is aan de hand van dit zienswijzenverslag betrokken in onze definitieve besluitvorming.

2.2 Zienswijze 2

	Samenvatting zienswijzepunt	**Gemeentelijke beantwoording**
2.1	De stichting Behoud Groene Loper Kunrade acht zich belanghebbende en wijst op het belang van natuur,	Niet enkel belanghebbenden, maar een ieder kon een zienswijze tegen het ontwerp-Actieplan Geluid

	landschap en leefomgeving in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Geluidshinder door verkeer beïnvloedt de leefbaarheid en gezondheid.	naar voren brengen. De zienswijze is tijdig ontvangen en daarom ontvankelijk.
2.2	Het model voor geluidsbelasting baseert zich op de wettelijk toegestane snelheid, terwijl in werkelijkheid op veel wegen harder wordt gereden. Daardoor onderschat het huidige plan de werkelijke geluidsbelasting. Handhaving van de snelheden dient derhalve een expliciet onderdeel te zijn van het actieplan.	Verkeersgeluidmodellen worden opgesteld met parameters zoals de toegestane maximale snelheid op een wegvak. Paragraaf 8.4 van het mobiliteitsplan gemeente Voerendaal gaat in op handhaving. Uw verzoek tot handhaving op landelijke geldende wettelijke kaders tegen rijdende voertuigen valt niet onder de gemeentelijke verantwoordelijkheid en kan derhalve ook geen onderdeel uitmaken van het gemeentelijk Actieplan Geluid. Het Openbaar Ministerie verkent de mogelijkheden om verkeershandhaving uit te breiden door de inzet van mobiele flitsers en patrouilles.
2.3	Het geactualiseerde mobiliteitsplan, vastgesteld in december 2025, is niet geïntegreerd in het ontwerp-Actieplan Geluid. Dat leidt tot onvolledige verkeersprognoses, waardoor effecten van aangepaste verkeersroutes en -intensiteiten op de geluidsbelasting niet zijn meegenomen	Een Actieplan Geluid is een verplicht programma onder de Omgevingswet. Artikel 10.17 Omgevingsbesluit schrijft voor dat het Actieplan Geluid elke 5 jaar wordt geactualiseerd. Hiermee wordt voorzien in een actieplan dat gebaseerd is op de meest actueel beschikbare brongegevens. Het Actieplan Geluid is gebaseerd op berekeningen gemaakt met het geluidmodel gekoppeld aan het verkeersmodel, opgesteld door de provincie Limburg, voor de regio Parkstad Limburg. Voor de verkeersintensiteiten kent het toegepaste verkeersmodel als basisjaar het jaar 2021. Aan de hand van deze intensiteiten vindt in het verkeersmodel verder prognotisering plaats, waarbij rekening wordt gehouden met de infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen die tot het jaar 2040 zijn te verwachten. Voor nadere informatie hiertoe attenderen we u op de rapportage ‘Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn omgevingslawaai 2021 (kenmerk 008130.20221216.R1.01) te raadplegen via deze link: Geluidsbelastingkaarten EU-richtlijn Omgevingslawaai 2021

		Conform de herzieningssystematiek van de Omgevingswet, wordt op dit moment gewerkt aan een actualisatie van het regionale verkeersmodel en geluidsbelastingkaart van de regio Parkstad. Bij deze actualisatie worden de verkeersintensiteiten voor een recenter basisjaar bepaald en worden de laatste inzichten in de toekomstige ontwikkeling van het aantal inwoners, bijvoorbeeld aan de hand van de woningbouwprognose, en arbeidsplaatsen meegenomen. We constateren dat door deze termijn van 5 jaar in combinatie met de regionale totstandkomingssystematiek, beschikbare nieuwe brongegevens bijvoorbeeld uit het mobiliteitsplan en gemeentelijk woningbouwprognoses wel worden meegenomen echter mogelijk pas later in tijd worden geïntegreerd in het toegepaste regionale model en daarmee in een herziend Actieplan Geluid.
2.4	Bekende woningbouwplannen (Masterplan Wonen locaties 7, 9, 10 en 14) zijn niet verwerkt in de geluidsberekeningen. Deze plannen zullen tot meer verkeer en hogere geluidsbelasting leiden, hetgeen volgens de Algemene en Specifieke Zorgplicht moet worden meegenomen	Zoals in onze beantwoording onder 2.3 is vermeld kent een Actieplan Geluid een periodieke actualisatieverplichting en worden bij de eerst volgende herzieningsronde beschikbare nieuwe brongegevens meegenomen. Daarbij wordt in de, evenwichtige toedeling van functie aan locatie, motiveringen van nieuwe ruimtelijke plannen ook beschouwd wat de (verkeerskundige en daarmee ook de akoestische) effecten zijn op de omgeving van deze plannen. Via de beleidscyclus uit de Omgevingswet en beoordeling van nieuwe plannen, borgen we dat de geluidsbelasting de leefbaarheid niet onevenredig benadeelt.
2.5	Sommige beoogde nieuwbouwlocaties kennen nu al een overschrijding van geluidsnormen. Nieuwe woningen kunnen blootgesteld worden aan verkeersgeluiden boven de plannorm. De gemeente moet bij besluitvorming voldoen aan de Algemene Zorgplicht en de Specifieke Zorgplicht.	Voor nieuwbouwwoningen gelden landelijke standaardwaarde voor verkeerslawaai, vastgelegd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) onder de Omgevingswet en het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Hieraan dienen plannen voor nieuwe woningen te voldoen anders kunnen we deze niet vergunnen. Tot de hoogst toelaatbare grenswaarde kan ons College, op basis van een brede afweging en

		motivering, medewerking verlenen aan plannen voor geluidgevoelige gebouwen. Dit kunnen onder meer stedenbouwkundige, volkshuisvestelijke en verkeerskundige afwegingen zijn. Om een plan boven de standaardwaarde mogelijk te maken moet altijd onderzocht zijn hoe het geluidsniveau maximaal gereduceerd kan worden met bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen en/of gevelmaatregelen. Het is een terechte constatering van indiener dat in situaties binnen nieuwbouwplannen in de gemeente Voerendaal niet voldaan kan worden aan de standaardwaarde. De gemeente Voerendaal heeft haar ambitie uitgesproken om in de periode 2023-2032 een minimaal aantal van 450 woningen aan haar kernen toe te voegen. Hierbij richt de ontwikkeling zich op zowel inbreidings- als uitbreidingsplannen. Om binnen de ETFAL-afweging tot zo goed mogelijke woningbouwplannen te komen, maken we gebruik, binnen de voorwaarden, van de afwegingsruimte die de wet ons geeft voor de akoestische inpassing van deze plannen.
2.6	Het actieplan hanteert voor verkeer een plannorm van 63 dB (B-lijst saneringsregeling), maar voor andere activiteiten geldt 50 dB. De gehanteerde plannorm is volgens de stichting ‘onaanvaardbaar hoog’ en niet in overeenstemming met de RIVM-voorkeursnorm van 48 dB. De motivatie voor het afwijken van gezondheidskundige advieswaarden ontbreekt. Dit is in strijd met de Algemene en Specifieke Zorgplicht	Het Actieplan Geluid sluit, evenals in voorgaande actieplannen, aan bij de landelijke grenswaarden voor saneringsbeleid (waarbij de B-lijst 63 dB als grens hanteert), mede vanwege uitvoerbaarheid en uniformiteit met het Rijkskader. Zoals vermeld in paragraaf 2.1 van het Actieplan Geluid dient, vanuit de EU-richtlijn Omgevingslawaai, de vaststelling van een Actieplan Geluid om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Hieruit volgt dat het Actieplan Geluid zich primair richt op de hoge blootstellingsniveaus, wat een grens van 63 dB als plandrempel beargumenteert. In zijn algemeenheid zetten we ons binnen ons Omgevingsbeleid zoals verwoord in onze (ontwerp) Omgevingsvisie in om te komen tot gezonde en vitale gemeenschappen. Daarbij sluiten we aan bij

		landelijke normen om de milieukwaliteit en gezondheid te waarborgen. Het verminderen van geluidshinder langs prioritaire wegen is expliciet aangegeven. Daar waar we kansen zien om de omgevingskwaliteit, waaronder de geluidsbelasting, te verbeteren, zetten we ons hiervoor in.
2.7	Verzoeken aan de gemeente om rekening te houden met: - daadwerkelijk gereden snelheden in plaats van de wettelijk toegestane snelheid; - de verkeersprognoses voortvloeiend uit het geactualiseerde mobiliteitsplan; - De verkeersprognoses voortvloeiend uit de bouwplannen in en rond Kunrade; - De geluidsdruk op woningbouwplannen gerelateerd aan het Masterplan Wonen. - En verzoekt om de plannorm te verlagen tot een niveau dat dichter bij de adviesnorm van het RIVM en het eigen omgevingsplan ligt	Zie onze bovenstaande beantwoording.

3. Conclusies

De beantwoording van de zienswijzen is in hoofdstuk 2 puntsgewijs beantwoord, hieruit volgen geen aanpassingen voor het Actieplan Geluid. Wel sluiten de ingebrachte zienswijzen aan op de handhavingsparagraaf in het mobiliteitsplan en de ambitie om te komen tot gezonde gemeenschappen uit onze Omgevingsvisie. Bij de volgende regionale tranche blijven we alert erop dat de meest actuele lokaal beschikbare brongegevens hierin worden meegenomen.

Bijlage 1a: Zienswijze 1

INGEKOMEN 09 MAART 2026

[redacted]

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Voerendaal
Raadhuisplein 1
6367 ED Voerendaal

Datum: 5 maart 2026
Betreft: Zienswijze ontwerp-actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai – geluidsoverlast Kerkstraat en parallelle straten

Geacht college,

Als bewoner van een straat die parallel loopt aan de Kerkstraat wil ik graag mijn zorgen uiten over de voortdurende geluidsoverlast in mijn woonomgeving. In het ontwerp-actieplan wordt vastgesteld dat de Kerkstraat een knelpunt vormt, met overschrijding van de plandrempel, maar dat er geen maatregelen voor dit traject worden voorgesteld. Vanuit mijn positie wil ik benadrukken dat deze overlast zich niet beperkt tot de Kerkstraat zelf.

Mijn woning bevindt zich aan [redacted].
Door deze open ligging hebben wij en onze buren dezelfde geluidsoverlast als de bewoners die direct aan de Kerkstraat wonen. Geluid draagt hier vrij over het open terrein. Dit leidt tot een belasting, hoewel wij formeel niet aan de Kerkstraat zelf wonen.

Aard van de geluidsoverlast

De geluidsoverlast die wij ervaren komt voornamelijk voort uit:

- Motoren/quads/ auto's met luide uitlaten die veel te hard optrekken in de Kerkstraat, vaak bewust.
- Hard geluid van enkele Harley-motoren van bewoners uit mijn eigen straat, die regelmatig en zeer luid rondjes rijden, vaak zonder helm, of op hun oprit onnodig de motor in de toeren jagen.

Deze hinder bestaat dus vooral uit geluidspieken die niet representatief zijn voor gemiddelde geluidsniveaus, maar die voor ons wél de grootste bron van ervaren overlast vormen.

Voorstel: (weekend)afsluiting van de Kerkstraat voor motoren en handhaving

In andere regio's, zoals de Eifel, worden bepaalde wegen in de weekenden afgesloten voor motoren om geluidsoverlast en veiligheidsproblemen te verminderen. Bewoners daar merken duidelijk verbetering.

Een vergelijkbare maatregel zou hier een groot verschil kunnen maken. Ik verzoek de gemeente om te overwegen om de Kerkstraat af te sluiten voor motoren, behalve bestemmingsverkeer. Hier kunnen verschillende opties in overweging genomen worden zoals alleen in het weekend of alleen tussen 10:00 -20:00 uur enz.

Dit is een relatief eenvoudige maatregel met bewezen effect op leefbaarheid.

Belang van gerichte handhaving

Naast deze structurele maatregelen is goede handhaving noodzakelijk; zelfs een gedeeltelijke afsluiting heeft alleen effect als er daadwerkelijk gehandhaafd wordt. Veel overlast zou al verdwijnen door gerichte controle.

- Handhaving op te luide uitlaten;
- Controle op onnodig hard optrekken c.q. rijden;
- Handhaving minimaal in weekenden, wanneer de overlast het grootst is.

Zeker omdat de overlast van een kleine groep komt, kan handhaving buitengewoon effectief zijn.

Verzoek tot heroverweging in het actieplan

Omdat de Kerkstraat wel als knelpunt wordt aangemerkt maar geen maatregelen krijgt, verzoek ik de gemeente:

1. De specifieke overlast van motoren en piekgeluiden mee te nemen in de definitieve besluitvorming.
2. Te onderzoeken of een (weekend)motorverbod op de Kerkstraat mogelijk is.
3. Gerichte handhaving op snelheid en geluid op te starten.

Slot

Ik verzoek de gemeente dringend om deze vorm van geluidsoverlast serieus te nemen en passende maatregelen en handhaving te overwegen. Met beperkte maar gerichte ingrepen kan de leefbaarheid voor onze wijk aanzienlijk verbeteren.
Dit verzoek doe ik overigens als voormalig motorrijder die altijd moeite gedaan heeft geluidsoverlast voor anderen te beperken.

Met vriendelijke groet,



Bijlage 1b: Zienswijze 2

Stichting Behoud Groene Loper Kunrade
[redacted]

Gemeente Voerendaal
T.a.v. College van B&W
Postbus 23000
6367 ZG Voerendaal

Betreft: Zienswijze tegen Ontwerp-Actieplan Geluid Gemeente Voerendaal (gmb-2026-68579)

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

Namens Stichting Behoud Groene Loper Kunrade dien ik deze zienswijze in tegen het Ontwerp-Actieplan Geluid Gemeente Voerendaal (publicatie gmb-2026-68579), hierna genoemd Ontwerp-Actieplan. De stichting heeft tot doel het behouden en het verbeteren van de natuur, het cultuurlandschap en de leefomgeving in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg, gelegen tussen Natura-2000 gebieden de Kunderberg en het Geleenbeekdal en omgeving. Gezien de invloed van verkeersgeluid op de leefbaarheid is de Stichting een belanghebbende.

Na bestudering van het ontwerp kom ik tot de conclusie dat het plan op essentiële onderdelen onvoldoende rekening houdt met recente en toekomstige ontwikkelingen en het daadwerkelijk verkeersgedrag. Deze hebben allen een significante invloed op de geluidsbelasting in de kernen Kunrade en Voerendaal. Voorts is de plannorm hoog, in vergelijking met andere geluidsnormen gehanteerd in Voerendaal, en de voorkeursnorm van de RIVM. Uw Ontwerp-Actieplan verwijst naar de enorme impact die een te hoog geluidsniveau heeft op de gezondheid welke middels dit Ontwerp-Actieplan onvoldoende weggenomen worden.

Gelet op bovenstaande en in bijlage uitgewerkte detail-argumenten verzoek ik u het Ontwerp-Actieplan Geluid te herzien en binnen deze herziene versie rekening te houden met;

1) De daadwerkelijke gereden snelheden in plaats van de wettelijk toegestane snelheid;
2) De verkeersprognoses voortvloeiend uit het geactualiseerde mobiliteitsplan;
3) De verkeersprognoses voortvloeiend uit de bouwplannen in en rond Kunrade;
4) De geluidsdruk op woningbouwplannen gerelateerd aan het Masterplan Wonen.

Voorst verzoek ik u de plannorm te verlagen naar een niveau in lijn met de langtijdig

gemiddelde geluidsdruk voor geluidsgevoelige gebouwen zoals omschreven in artikel 22.63 van het Omgevingsplan gemeente Voerendaal. welke dichter bij de voorkeursnorm van de RIVM ligt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Namens Stichting Behoud Groene Loper Kunrade
[redacted]

Bijlage

1. Modelmatige geluidsbelasting vs Realiteit
De identificatie van panden met een te hoge geluidsdruk is gedaan middels kaarten gebaseerd op een modelmatige benadering van de geluidsdruk. Binnen deze modellen wordt uitgegaan van de wettelijk toegestane snelheid (zie ook pagina 16 van uw Ontwerp-Actieplan). De realiteit is echter dat op verschillende wegen deze wettelijk toegestane snelheid regelmatig overschreden wordt. De geluidsbelasting op locaties waar dit het geval is, is derhalve hoger dan de modellen laten zien.

Het handhaven van de wettelijk toegestane snelheid dient derhalve een onderdeel te zijn van dit actieplan, met name op plekken waar het regelmatig overschrijden bij de gemeente bekend zijn.

2. Onvoldoende verwerking van het geactualiseerde mobiliteitsplan (kenmerk 581875)
De gemeente heeft in december 2025 het geactualiseerde mobiliteitsplan (kenmerk 581875) vastgesteld. Binnen het voorgestelde ontwerp-actieplan is onvoldoende rekening gehouden met de daarmee samenhangende wijzingen in verkeersintensiteit en verkeerstromen.

Het geactualiseerde mobiliteitsplan leidt naar verwachting tot:

- Gewijzigde verkeersroutes;
- Verplaatsing van verkeersdruk naar andere wegen;
- Toename van verkeersintensiteit in woongebieden
- Veranderingen in de verdeling van lokaal en doorgaand verkeer

Voor de modellen van het ontwerp-actieplan worden verkeersmodellen gebruikt waarin met deze veranderingen geen rekening is gehouden, daar dit plan pas in december 2025 vast is gesteld. Hoewel er een overlap zitten tussen te name maatregelen in het mobiliteitsplan en het Ontwerp-Actieplan, betreffen dit autonomen plannen die op zichzelf staand behandeld dienen te worden.

Het Ontwerp-Actieplan geeft aan dat het gebruikelijk is om bij de aspecten geluid in de Omgevingswet minimaal 10 jaar vooruit gekeken wordt (P22 van uw Ontwerp-Actieplan). Er is, volgens uw Ontwerp-Actieplan dan ook "rekening gehouden met alle ruimtelijke en infrastructurele maatregelen die tot het zichtjaar 2040 zijn te verwachten" (P9). Doordat de vaststelling van het mobiliteitsplan op 18 december 2025 heeft plaatsgevonden, zijn deze onmogelijk meegenomen in uw Ontwerp-Actieplan gedateerd op 13 januari 2026. Uw Ontwerp-Actieplan voldoet op het moment van publicatie in het Gemeenteblad, niet

aan de eigen gestelde eis om rekening te houden met ALLE ruimtelijke en infrastructurele maatregelen.

3. Onvoldoende integratie van voorgenomen woningbouw (Masterplan Wonen locaties 7, 9, 10 en 14)
Het ontwerp-actieplan houdt onvoldoende rekening met de, reeds bekende, voorgenomen woningbouw op de Masterplan Wonen locaties 7, 9, 10 en 14.

De woningbouw op deze locaties zal leiden tot:

- extra verkeersbewegingen (zowel lokaal als regionaal);
- verhoogde verkeersintensiteit op ontsluitingswegen;
- extra cumulatie van geluid (wegverkeer + bestaande bronnen).

Echter, de verkeersanalyses van deze ruimtelijke maatregelen zijn nog onvoldoende uitgewerkt. Hoewel deze woningbouwplannen formeel nog niet zeker zijn, is de cumulatieve impact van de plannen (>300 woningen een groei van ongeveer 19%) dusdanig groot, dat op grond van de Algemene Zorgplicht (voortkomend uit de Omgevingswet) en de Specifieke Zorgplicht (Omgevingsplan Gemeente Voerendaal, specifiek lid 2 sub b), in verband met de in uw Ontwerp-Actieplan geschetste gezondheidseffecten, verwacht mag worden dat rekening gehouden wordt met deze ontwikkelingen die plaats dienen te vinden voor 2040.

4. Reeds bestaande overschrijding van geluidsnormen op delen van de woningbouwlocaties
Binnen de doorkijk naar 2040 is geen rekening gehouden met woningen die in het kader van het Masterplan Wonen worden gerealiseerd op locaties waar momenteel een overschrijding geld. Dit betreft bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, locatie 10 binnen het Masterplan Wonen, welke bijna in geheel 2021 een verkeersgeluidsdruk ervaart van >60 decibel. Daarnaast wordt op, vrijwel elke woningbouwlocatie binnen Kunrade de eigen norm van de gemeente overschreden zoals genoemd in artikel 22.63 van het Omgevingsplan Voerendaal.

Nieuw te realiseren woningen op deze locatie('s) kunnen blootgesteld worden aan verkeersgeluiden boven de plannorm van 63 decibel. Wederom dient ook hier de gemeente te voldoen aan de Algemene Zorgplicht (voortkomend uit de Omgevingswet) en de Specifieke Zorgplicht (Omgevingsplan Gemeente Voerendaal, specifiek lid 2 sub b) in verband met de in uw Ontwerp-Actieplan geschetste gezondheidseffecten.

5. Plannorm vs geluidshinder
Binnen het Omgevingsplan gemeente Voerendaal artikel 22.63 geldt voor geluidsgevoelige gebouwen een langtijdig gemiddelde geluidsdruk als gevolg van

activiteiten van 50 dB tussen 7:00 – 19:00. Hoewel verkeersgeluid niet onder activiteiten valt is het verschil tussen de geluidsnorm uit het Omgevingsplan en de Plannorm dusdanig groot dat dit onaanvaardbaar is. Een geluidsdruk van 63 dB heeft 20 keer meer geluidsenergie dan 50 dB, de ervaring is geluid dat 2 tot 2,5 keer zo hard is. De gemeente geeft enerzijds aan dat de langtijdig gemiddelde geluidsdruk 50 dB mag verdragen, maar hanteert anderzijds voor verkeersgeluid een druk die 20 maal meer energie bevat, dit is een inconsistentie binnen beleidsregels. Binnen uw Ontwerp-Actieplan wordt aangegeven dat er gebruik wordt gemaakt van de geluidswaarden die gehanteerd worden bij het opstellen van de saneringslijst (pagina 5). Deze lijst heeft een A en een B lijst, voor de B-lijst geldt een ondergrens van 60 dB. Het is onduidelijk waarom in uw Ontwerp-Actieplan een plannorm van 63 dB gehanteerd wordt.

De plannorm van 63 dB vormt een belemmering voor de leefbaarheid. In uw Ontwerp-Actieplan verwijst u naar de enorme impact die geluid heeft op de volksgezondheid (pagina 11). De RIVM schrijft een voorkeursnorm van 48 dB voor wegverkeer voor, de plannorm van 63 dB heeft 32 keer meer geluidsenergie. Gelet op deze impact op de volksgezondheid is deze hogere geluidsnorm voor verkeer in strijd met de Algemene Zorgplicht (voortkomend uit de Omgevingswet) en de Specifieke Zorgplicht (Omgevingsplan Gemeente Voerendaal, specifiek lid 2 sub b) in verband met de in uw Ontwerp-Actieplan geschetste gezondheidseffecten. De gemeente dient bij het vaststellen van normen te motiveren waarom wordt afgeweken van gezondheidskundige advieswaarden.