



Samenvatting

De gemeente heeft besloten het actieplan omgevingslawaai Maastricht 2024-2029 en bijbehorende geluidbelastingkaarten 2023 definitief vast te stellen. Het opstellen van het actieplan is een wettelijke verplichting geregeld via de Verordening (EU) 2019/1010 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juni 2019. Op basis hiervan is de gemeente Maastricht verplicht om iedere vijf jaar een actieplan omgevingslawaai en de bijbehorende geluidsbelastingkaarten vast te stellen, waarin wordt aangegeven hoe de gemeente Maastricht de invloed van omgevingslawaai op haar inwoners voorkomt en/of beperkt. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar woningen, maar naar alle geluidgevoelige bestemmingen, dus ook scholen, ziekenhuis, en zorginstellingen. Op 5 juni 2024 heeft het college het concept actieplan vastgesteld, waarna het ter inzage is gelegd. Tijdens de ter inzagelegging zijn 3 schriftelijke zienswijzen ingediend.

Beslispunten

1. Definitief vaststellen van het actieplan omgevingslawaai 2024-2029 Maastricht en de bijbehorende geluidbelastingkaart 2023.
2. De zienswijzen beantwoorden conform hoofdstuk 7 van het actieplan.
3. De raad informeren middels de raadsinformatiebrief.
4. Het actieplan en de geluidbelastingkaart doorsturen naar de minister van verkeer en waterstaat via het uploaden van de geluidbelastingkaart en het actieplan naar de Centrale voorziening geluidgegevens (CVGG).

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 17 december 2024:

Conform.



1. Aanleiding

Het voorliggende actieplan is opgesteld voor de periode 2024 – 2029 en heeft als basis het nieuwe verkeersmodel van 2023 met het toekomstjaar 2035. Het nu voorliggende actieplan is een vervolg op het actieplan geluid 2013-2018 en 2018-2023. In de afgelopen jaren hebben een aantal grote infrastructurele wijzigingen plaatsgevonden in de gemeente Maastricht, zoals de ondertunneling van de A2/N2 en de aanleg van het Noorderbrugtracé. Daardoor geven de gegevens waarop de geluidbelastingkaarten van 2012 en 2017 zijn vastgesteld geen actueel beeld meer. In 2018 is daarom besloten het actieplan voor periode 2013 tot 2018 ongewijzigd te verlengen voor de periode 2018 – 2023. Inmiddels zijn de grote infrastructurele projecten afgerond, zijn er nieuwe verkeerstellingen gedaan en is er een nieuw verkeersmodel opgesteld. Begin dit jaar is met deze gegevens een nieuwe geluidbelastingkaart 2023 gemaakt die als ondergrond heeft gediend voor het nu voorliggende actieplan. Dit actieplan volgt daarmee de twee voorgaande periodes op. In het nu voorliggende actieplan zijn voor de peiljaren 2012, 2016, 2021, 2023, en 2035 de geluidssituatie in Maastricht in beeld gebracht. Hierbij zijn ook de verschillende relevante geluidbronnen beschreven; dit zijn met name gemeentewegen en in mindere mate rijkswegen, spoorwegen, industrieterreinen en provinciale wegen. De plandrempel van 63 dB is beleidsneutraal overgenomen uit de voorgaande actieplannen.

2. Context

Iedere vijf jaar stelt de gemeente een actieplan omgevingslawaai en geluidskarten vast. Deze verplichting komt voort uit de Europese richtlijn omgevingslawaai. De richtlijn zorgt ervoor dat de geluidsbelasting in kaart wordt gebracht en er maatregelen worden getroffen om het geluid te verminderen.

3. Gewenste situatie

Voorals de hoofdwegenstructuur heeft geluid een belangrijke invloed op de belevingswaarde van een gebied. Dit heeft tot gevolg dat vooral langs deze hoofdwegenstructuur extra aandacht nodig is voor de woon- en leefkwaliteit in en rond de geluidgevoelige bestemmingen als gevolg van verkeerslawaai. Om geluidshinder tegen te gaan worden drie stappen doorlopen:

1. Maatregelen aan de bron (minder verkeer, stil asfalt)
2. Maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of geluidswallen). Hoe dichter een overdrachtsmaatregel bij de bron of ontvanger is geplaatst, des te effectiever deze is.
3. Maatregelen bij de ontvanger (Oriëntatie van binnen- en buitenruimten, geluidwerende maatregelen aan de gevel). Middels maatregelen bij de ontvanger wordt het geluid in de woning



(de binnenwaarde) geborgd, waardoor een goede woonkwaliteit wordt verkregen. Dergelijke maatregelen zijn in principe bij alle geluidgevoelige gebouwen mogelijk.

In het actieplan zijn bovenstaande stappen verder uitgewerkt en zijn kort samengevat de volgende conclusies getrokken:

- Ad 1. - Zoals aangegeven is het aantal geluidgehinderen het hoogst langs de hoofdwegen. Binnen de wijken is het aandeel gebouwen met een hoge geluidbelasting kleiner. Het omleggen van verkeersstromen of het weren van verkeer is in dit geval niet wenselijk, omdat verkeer dan juist over de binnenwegen gestuurd zou worden.
- Een deel van de knelpuntwoningen is gelegen langs wegvakken waar reeds een snelheidsverlaging is gepland of nog wordt verkend. Een snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur levert ongeveer 2 dB geluidreductie op.
 - Binnen de gemeente wordt volop ingezet op het verminderen van de overlast van het autoverkeer. Maatregelen die hiervoor worden getroffen zijn uitgebreid beschreven in het spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid. Naast verbeteren van bereikbaarheid en de luchtkwaliteit hebben veel van deze maatregelen ook een direct effect op de akoestische kwaliteit langs de hoofdwegen.
 - Ervaring over de afgelopen jaren heeft geleerd dat de beoordeling van het wel of niet toepassen van een geluid reducerend asfalt op de hoofdontsluitingswegen per situatie verschilt en met name vanuit beheer en onderhoud niet gewenst is. De levensduur van een geluid reducerend asfalt is namelijk korter en de onderhoudskosten zijn hoger. Daarbij is de te behalen geluidwinst afhankelijk van het type toe te passen geluid reducerend asfalt dan wel betonstraatsteen. Dit kan variëren van 1 tot 4 dB. Er wordt bij de resterende geluidbelaste woningen daarom eerst gezocht naar andere maatregelen en pas daarna gekeken naar het toepassen van geluid reducerend asfalt.
- Ad 2. De woningen aan de hoofdwegenstructuur liggen veelal op een korte afstand van de weg. Voor het plaatsen van een geluidscherm (of -wal) is vaak onvoldoende ruimte beschikbaar. Bovendien passen dergelijke overdrachtsmaatregelen niet in het gewenste stadsbeeld.
- Ad 3. - Bij alle geluidgevoelige gebouwen die sinds 1982 zijn gebouwd is een bepaald maximaal geluidniveau binnen reeds wettelijk geborgd vanwege de inwerkingtreding van delen van de Wet geluidhinder. Het betreft 2.397 adressen in 262 gebouwen.
- Veel geluidgevoelige gebouwen van voor 1982, die veel geluid ervaren, zijn opgenomen op de saneringslijst (zogenaamde A-, B en eindmeldingslijst). De geluidwering van deze gebouwen zijn al of wordt nog verbeterd met behulp van rijkssubsidie. Het betreft hier 2.922



adressen in 1.192 gebouwen. De kosten om deze woningen te isoleren worden op dit moment geraamd op 3,7 miljoen euro. Deze kosten worden betaald door de rijksoverheid.

- De woningen die gebouwd zijn voor 1982, die niet op de saneringslijst staan en toch een te hoge geluidbelasting ondervinden zullen in het kader van het actieplan in de komende 5 jaar nader worden onderzocht. Hierbij wordt gekeken naar, mogelijkheid tot kleine aanpassingen aan de wegen om het geluidsniveau te reduceren, de oriëntatie van de woning en buitenruimten ten opzichte van de weg en de huidige geluidisolatie van de woningen. Wanneer zowel de oriëntatie van woningen als de geluidisolatie onvoldoende zijn wordt een plan van aanpak opgesteld hoe de geluidskwaliteit in en om de woning kan worden verbeterd. Het betreft hier 1227 adressen ondergebracht in 540 gebouwen. Deze gebouwen zijn in rood aangegeven in onderstaande figuur. Wanneer deze woningen allemaal geïsoleerd moeten worden bedragen de kosten ongeveer 4,15 miljoen euro. Omdat op dit moment nog niet bekend is of en hoe de woningen moeten worden aangepakt is het nog niet mogelijk daar nu al een exacte kosteninschatting van te maken. Wanneer dit wel bekend is zal gezocht worden naar noodzakelijke financieringsmogelijkheden en zal dit middels een apart projectbesluit aan uw college worden aangeboden inclusief financiële onderbouwing.





Naast de maatregelen uit het actieplan zal bij nieuwe plannen langs de hoofdwegen aandacht blijven voor geluid om nieuwe geluidgehinderden te voorkomen. Hierbij is met name aandacht voor de oriëntatie van de woningen ten opzichte van de weg en geluidwerende maatregelen aan de gevel die het geluidsniveau in de woning beschermen.

Op 4 juni 2024 heeft het college besloten het concept actieplan omgevingslawaaï Maastricht 2024-2029 vast te stellen. Dit concept actieplan heeft ter inzage gelegen van 22 juni 2024 tot en met 2 augustus 2024. Gedurende deze inzageperiode zijn 3 schriftelijk zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben ertoe geleid dat de geluidbelastingkaart 2023 is toegevoegd aan het actieplan. Verder is de tekst op pagina 16 behorende bij figuur 5-1 aangepast. Deze tekst betrof het onderzoek naar snelheidsverlaging. In het concept actieplan is alleen gesproken over de wegen waaraan saneringswoningen zijn gelegen. Dat zijn de woningen die op kosten van het Rijk kunnen worden gesaneerd. In de nieuwe tekst is toegevoegd dat ook breder in de stad gekeken wordt of snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h mogelijk is. De overige zienswijzen zijn wel beantwoord, maar geven geen aanleiding om het actieplan aan te passen.

Verder is bij herlezing gebleken dat er een fout in de berekening zat. In de berekening die ten grondslag lag aan revisie 00 van het actieplan waren een aantal wegvakken van de Dokter Bakstraat en de Eenhoornsingel (ten westen van het Mercatorplein) niet in de berekening meegenomen voor peiljaar 2035. In revisie 01 van het actieplan is dit hersteld, en zijn de ontbrekende wegvakken in de berekening meegenomen. Dit heeft een effect op de woningaantallen bij het aantal geluidgevoelige adressen per geluidklasse als gevolg van wegverkeer (tabel 4-1), het aantal geluidgevoelige adressen met een overschrijding van de standaardwaarde als gevolg van gemeentewegen voor 2035 (tabel 4-2), het aantal geluidgevoelige adressen met een geluidswaarde boven de plandrempel voor 2035 (tabel 4-2), en het aantal ernstig gehinderden en ernstig slaapgestoorden als gevolg van wegen voor 2035 (tabel 4-3). Met name de aantallen voor geluidklasse 60 - 64 dB Lden zijn hierdoor toegenomen. Langs de betreffende wegen zijn een aantal appartementencomplexen gelegen, waardoor het over een relatief hoog aantal adressen gaat.

- Het aantal geluidgevoelige gebouwen in de geluidklasse 60 – 64 dB neemt toe met 86 adressen (9.202 tot 9.288);
- Het aantal geluidgevoelige gebouwen boven de standaardwaarde (50 dB) neemt toe met 93 adressen (24.842 tot 24.935);
- Het aantal geluidgevoelige gebouwen boven de plandrempel (63 dB) neemt toe met 43 adressen (6.546 tot 6.589);
- Het aantal 'ernstig gehinderden' neemt toe met 33 personen (8.522 tot 8.555).



De inbrengers van de zienswijzen hebben diverse onderwerpen met betrekking tot onder andere geluid, openbare orde, luchtkwaliteit, evenementen kenbaar gemaakt. Een groot deel van de zienswijzen hebben geen betrekking op het actieplan. In de beantwoording van de zienswijzen is aangegeven wat met deze zienswijze gedaan kan worden en waar eventuele klachten kunnen worden gemeld. De belangrijkste zienswijzen die betrekking hebben op het actieplan geluid worden hieronder kort toegelicht.

Waarom worden andere geluidsbronnen zoals evenementen, terrassen niet meegenomen in het actieplan geluid?

Antwoord:

Overeenkomstig de Europese richtlijn is bij het opstellen van de geluidbelastingkaarten gekeken naar de volgende bronnen die liggen binnen de gemeente of hun invloedssfeer en die een geluidsbelasting veroorzaken van meer dan 55 dB in de etmaalperiode (Lden) of meer dan 50 dB in de nachtperiode (Lnight):

- wegverkeer;
- railverkeer;
- luchtvaartterreinen;
- bedrijven:
 - o gezoneerde industrieterreinen,
 - o individuele bedrijven,
 - o als zodanig aangewezen horecaconcentratiegebieden,
 - o Als zodanig aangewezen concentratiegebieden voor detailhandel en ambachtsbedrijven.

Waarom worden de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie niet gehanteerd?

Antwoord:

Het aanhouden van de WHO-advieswaarden voor geluid zou betekenen dat de verkeersintensiteit met een factor 10 zou moeten afnemen om van 63 dB terug te gaan naar 53 dB Lden en 45 dB Lnight. In een compacte stad als Maastricht, waarbij de keuze is gemaakt om het verkeer op hoofdwegen te sturen en niet over de gehele stad te verspreiden, mag duidelijk zijn dat het niet mogelijk is langs deze hoofdwegen als doel te stellen de gevelbelasting terug te brengen naar de advieswaarden van de WHO.

Met de 5-jaarlijkse op te stellen geluidbelastingkaarten en het actieplan geluid wordt het geluid langs de doorstroomwegen wel gemonitord en indien nodig maatregelen onderzocht.



Waarom beperkt de gemeente zich slechts tot 10 straten, zoals genoemd op blz 16, om de snelheid terug te brengen naar 30km?

Antwoord:

In kader van dit actieplan is bekeken op welke wegen reeds een verlaging van de snelheid voorzien is of onlangs is gerealiseerd en op welke wegen nu concreet wordt gekeken naar een snelheidsverlaging. Deze opsomming is niet de vertaling van de landelijke lijn om uit te werken welke wegen in het kader van verkeersveiligheid naar 30 km/uur zouden kunnen. Deze uitwerking wordt later gedaan en staat los van dit actieplan.

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Conform collegebesluit van 4 juni 2024:

Blootstelling aan (ongewenst) geluid kan uiteenlopende effecten op de gezondheid hebben. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen welzijnseffecten, zoals hinder en slaapverstoring, en klinische gezondheidseffecten, zoals hart- en vaatziekten. Daarnaast heeft lawaai een negatieve invloed op de leerprestaties van kinderen.

De effecten van geluid op de gezondheid zijn gedeeltelijk afhankelijk van de eigenschappen van het geluid, zoals intensiteit, frequentie (toonhoogte) en duur. Daarnaast spelen zogenaamde niet-akoestische aspecten een rol, zoals context, hoe men over de bron van het geluid denkt (attitude), verwerkingsgedrag (coping stijl), angst en gevoeligheid voor geluid.

In het vastleggen van de gewenste gebiedsgerichte geluidsniveaus is in het hogere grenswaarden beleid met deze effecten op de gezondheid rekening gehouden. Door de maatregelen zoals genoemd in het nu voorliggende actieplan uit te voeren zal het effect van geluid op de volksgezondheid in de stad verminderen.

5. Effect op de openbare ruimte

Conform collegebesluit van 4 juni 2024:

Ervaring over de afgelopen jaren heeft geleerd dat de beoordeling van het wel of niet toepassen van een geluid reducerend asfalt op de hoofdontsluitingswegen per situatie verschilt en met name vanuit beheer en onderhoud niet gewenst is. De levensduur van een geluid reducerend asfalt is namelijk korter en de onderhoudskosten zijn hoger. Daarbij is de te behalen geluidwinst afhankelijk van het type toe te passen geluid reducerend asfalt dan wel betonstraatsteen. Dit kan variëren van 1 tot 4 dB. Er wordt bij de resterende geluidbelaste woningen daarom eerst gezocht naar andere maatregelen en pas daarna gekeken naar het toepassen van geluid reducerend asfalt.



Wanneer geluidsreducerend asfalt toch de enige mogelijke maatregel is zullen de financiële consequenties in beeld worden gebracht en zal dit via een apart collegevoorstel ter besluitvorming worden voorgelegd.

6. Personeel en organisatie

Conform collegebesluit van 4 juni 2024:

De acties die volgen uit het actieplan zullen de komende 5 jaar worden ingepland in de reguliere werkzaamheden. Extra capaciteit is op dit moment niet voorzien.

7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Het actieplan wordt verstrekt aan het ministerie via de Centrale voorziening geluidgegevens.

Volgens artikel 10.9 van het Omgevingsbesluit verstrekken provincies en de gemeenten binnen een agglomeratie het actieplan geluid aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Dit gebeurt via de Centrale voorziening geluidgegevens (Cvvg). Daarbij wordt het datamodel gebruikt dat de European Environmental Agency beschikbaar stelt (artikel 12.72b, Omgevingsregeling). Er worden geen data gepubliceerd via het gemeentelijk netwerk.

8. Financiën

Conform collegebesluit 2024:

Voor de genoemde geluidisolatieprojecten zijn subsidiemiddelen vanuit het rijk reeds beschikbaar. Deze projecten zullen dan ook de komende 5 jaar al worden uitgevoerd.

Voor de overige woningen kunnen, uit de inventarisaties die gedaan worden, maatregelen komen waar nog geen budget voor beschikbaar is. Op dit moment is nog niet bekend of en hoe deze woningen moeten worden aangepakt en is het daarom niet mogelijk daar nu al een exacte kosteninschatting van te maken. Wanneer dit wel bekend is zal gezocht worden naar noodzakelijke financieringsmogelijkheden. Ook zullen subsidiemogelijkheden onderzocht worden. Deze afzonderlijke projecten zullen dan middels een apart projectbesluit aan uw college worden aangeboden inclusief financiële onderbouwing. Hierin zullen vóór uitvoering van de maatregelen eventuele consequenties voor de BTW (wel of niet compensabel) ook worden meegenomen.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing



10. Participatie tot heden

Het concept actieplan geluid 2024-2029 heeft ter inzage gelegen van 22 juni 2024 tot en met 2 augustus 2024. Tijdens deze periode zijn er 3 zienswijzen binnengekomen. De beantwoording hiervan is opgenomen in hoofdstuk 7 van het definitieve actieplan.

11. Voorstel

1. Definitief vaststellen van het actieplan omgevingslawaai 2024-2029 Maastricht en de bijbehorende geluidbelastingkaart 2023.
2. De zienswijzen beantwoorden conform hoofdstuk 7 van het actieplan.
3. De raad informeren middels de raadsinformatiebrief.
4. Het actieplan en de geluidbelastingkaart doorsturen naar de minister van verkeer en waterstaat via het uploaden van de geluidbelastingkaart en het actieplan naar de Centrale voorziening geluidgegevens (CVGG).

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Nadat uw college definitief akkoord is gegaan met het actieplan omgevingslawaai Maastricht, de geluidbelastingkaart en de beantwoording van de zienswijzen zal het definitieve actieplan worden gepubliceerd. Vervolgens zal het actieplan, conform artikel 10.9 van het Omgevingsbesluit, worden verstrekt aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Dit gebeurt via de Centrale voorziening geluidgegevens (Cvvg). Daarbij wordt het datamodel gebruikt dat de European Environmental Agency beschikbaar stelt (artikel 12.72b, Omgevingsregeling). De minister zal vervolgens het actieplan samenvoegen met de actieplannen van de andere gemeenten en doorsturen naar de Europese Unie.