



## Samenvatting

De gemeente Maastricht heeft het concept actieplan Omgevingslawaaï 2024-2029 opgesteld. 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 een actieplan op te stellen waarin wordt aangegeven hoe de gemeente Maastricht de invloed van omgevingslawaaï op haar inwoners voorkomt en/of beperkt. Het voorliggende concept actieplan omgevingslawaaï is de uitwerking van deze wettelijke verplichting. Daarin wordt aangegeven welke geluidgevoelige panden een te hoge geluidbelasting ondervinden en welke stappen de gemeente onderneemt en gaat nemen om een goed woon- en leefklimaat te waarborgen. Het concept actieplan ligt van 13 juni tot 25 juli 2024 ter inzage bij het GemeenteLoket.

## Beslispunten

1. Instemmen met het concept actieplan omgevingslawaaï 2024- 2029 en deze vrijgeven voor publicatie en ter inzagelegging.

## Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 4 juni 2024:

Conform.



## 1. Aanleiding

Het voorliggende concept 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.

## 2. Context

In het nu voorliggende actieplan zijn voor de peiljaren 2012, 2016, 2021, 2023, en 2035 de geluidsituatie 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.

Jaar	Methode	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	>74 dB	totaal
2012*	CNOSSOS	8.500	4.500	1.600	100	0	14.700
2016	SRM II	9.507	7.343	5.853	317	0	23.020
2021	SRM II	10.139	9.020	5.238	80	0	24.477
2023	MIRMG	10.942	9.150	3.298	25	3	23.418
2035	MIRMG	10.705	9.202	3.821	31	4	23.763

\*De aantallen voor 2012 waren enkel gerapporteerd in 100-tallen, en zijn als dusdanig in de tabel weergegeven.

Tussen 2012 en 2016 is een flinke stijging in het aantal geluidgevoelige adressen per klasse te zien. De gegevens tussen deze jaren kunnen echter onvoldoende vergeleken worden omdat voor beide jaren een andere wettelijk voorgeschreven rekenmethode is gebruikt, hetgeen kan leiden tot andere rekenresultaten. Daarnaast is gebruik gemaakt van gewijzigde, meer accurate basisgegevens van gebouwen en adrespunten; in 2012 is er aan de hand van een bouwvlak een inschatting gemaakt van het aantal geluidgehinderde personen, in 2016 werd per pand het aantal geluidgehinderden bepaald.

De verschillen in het aantal adressen per klasse tussen 2016 en 2021 zijn grotendeels toe te schrijven aan de ruimtelijke ontwikkelingen die tussen beide peiljaren hebben plaatsgevonden binnen de gemeente Maastricht, zoals het in gebruik nemen van de A2 tunnel en het verleggen van de



aanlanding van de Noorderbrug. Hierdoor zijn ook de aantallen verkeersbewegingen op andere omliggende wegen gewijzigd, zoals de oost-westverbinding tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Heerderweg.



Op bovenstaande kaart zijn de woningen aangegeven die een te hoge geluidbelasting ondervinden. Vooral de hoofdwegenstructuur is hierin te herkennen. Verkeer wordt bewust over deze wegen geleid, om andere wegen te ontzien. Mogelijke geluidreducerende maatregelen zijn op hoofdlijnen verkend. Ook de schadelijke effecten die het geluid met zich mee brengen zijn inzichtelijk gemaakt voor de jaren 2023 en 2035.

### 3. Gewenste situatie

Vooral langs 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 verkeerslawaaai. 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 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.



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.

#### 4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid



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 in het hogere grenswaarden beleid is 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**

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**

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)**

Niet van toepassing

#### **8. Financiën**



Uit de inventarisaties die gedaan worden kunnen maatregelen komen waar budget voor moet worden vrijgemaakt. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen dit zijn en hoe hoog de kosten zullen zijn. Wanneer dit duidelijk is zal bekeken worden uit welk budget deze kosten gedekt kunnen worden. Ook zullen subsidiemogelijkheden onderzocht worden. Als hiervoor geen reguliere dekking aanwezig is zal dit te zijner tijd via een apart collegevoorstel ter besluitvorming worden voorgelegd. Hierin zullen vóór uitvoering van de maatregelen eventuele consequenties voor de BTW (wel of niet compensabel) ook in worden meegenomen.

## **9. Aanbestedingen**

Niet van toepassing

## **10. Participatie tot heden**

Het concept actieplan ligt van 13 juni tot 25 juli 2024 ter inzage bij het GemeenteLoket.

## **11. Voorstel**

1. Instemmen met het concept actieplan omgevingslawaaai 2024- 2029 en deze vrijgeven voor publicatie en ter inzagelegging.

## **12. Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Nadat het concept actieplan omgevingslawaaai Maastricht is vastgesteld en vrijgegeven voor publicatie zal het concept actieplan gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Na het verwerken van de inspraakreacties zullen deze samen met het definitieve actieplan ter vaststelling aan het college worden aangeboden. Na vaststelling van het definitieve actieplan zal het verzonden worden naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deze zal vervolgens alle actieplannen bundelen en doorsturen naar de Europese Unie.