



**Actieplan
Omgevingslawaa
gemeente Maastricht
2024 - 2029**

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0480002.101
definitief revisie 03
2 oktober 2024

Actieplan Omgevingslawaaï gemeente Maastricht 2024 - 2029

projectnummer 0480002.101
definitief revisie 03
2 oktober 2024

Auteur(s)

Bernice Kuijpers

Opdrachtgever

Gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Gecontroleerd

Raphuel Pellegrom

datum
2 oktober 2024

beschrijving
Definitief

vrijgave

Marloes van de Klundert

Inhoudsopgave

1.	Samenvatting	4
2.	Inleiding	5
3.	Kader	6
3.1	Relevante geluidbronsoorten	6
3.1.1	Wettelijk kader voor geluidbronsoorten	6
3.1.2	Schadelijke (gezondheids)effecten	7
3.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	7
3.3	Geluidproductieplafonds	7
3.4	Stille gebieden	8
4.	Geluidsituatie	9
4.1	Gegevens en uitgangspunten	9
4.1.1	Toelichting verkeersmodel	9
4.2	Geluidsituatie Maastricht	10
4.3	Geluid (2023-2035) – wettelijk kader	11
4.4	Schadelijke effecten (2023-2035)	11
4.5	Evaluatie vorig actieplan	12
4.5.1	Geluidreducerende maatregelen	13
4.5.2	Plandrempel	13
5.	Geluidredurende maatregelen	15
5.1	Mogelijke geluidmaatregelen	15
5.2	Geluidmaatregelen en afweging binnen Maastricht	15
5.3	Bestaand en in voorbereiding/in uitvoering	17
6.	Actieplan 2024-2029	19
6.1	Plandrempel	19
6.2	Beleid om geluid te verminderen	19
6.3	Beschouwing knelpuntlocaties	20
6.3.1	Bronmaatregelen	24
6.3.2	Overdrachtsmaatregelen	24
6.3.3	Ontvangermaatregelen en gevelgeluidwering	25
7.	Inspraak en reacties	26
	Bijlage 1 Geluidgevoelige gebouwen boven de standaardwaarde en grenswaarde	34
	Bijlage 2 Geluidbelastingskaarten	35
	Bijlage 3 Spoorboekje Verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht	36
	Bijlage 4 Zienswijzen	37

1. Samenvatting

Het voorliggende document is het actieplan Omgevingslawaaï van de gemeente Maastricht, opgesteld voor de periode 2024 – 2029. In het actieplan staat beleid beschreven over welke geluidstandaarden gewenst zijn. Dit geeft houvast om keuzes te maken die het beleid laten doorklinken in ruimtelijke besluiten die impact hebben op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving binnen de gemeente Maastricht. Daarmee biedt het bruikbare en uitvoerbare handvaten om de geluidkwaliteit binnen de gemeente Maastricht te verbeteren.

In het document zijn de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen die binnen de gemeente Maastricht hebben plaatsgevonden en impact hebben op de geluidssituatie beschreven. Het betreft met name de ondertunneling van de A2/N2 (tussen 2012 en 2016) en het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug (tussen 2016 en 2021).

Voor de peiljaren 2012, 2016, 2021, 2023, en 2035 is 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. Vooral de hoofdwegenstructuur die in een ringweg door de stad loopt 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 zicht mee brengen zijn inzichtelijk gemaakt voor de jaren 2023 en 2035.

Uit al deze informatie volgt een actieplan, waarin ambitiewaarden en beleid met betrekking tot geluid in de omgeving staat beschreven. De gemeente Maastricht stelt een plandrempel vast van 63 dB L_{cum} , inclusief dosis-effectrelaties als beschreven in de Omgevingsregeling. Voor L_{night} wordt geen specifieke plandrempel vastgesteld. Om het aantal geluidgevoelige gebouwen dat niet aan de plandrempel voldoen te verminderen is een stappenplan beschreven. Eerst wordt onderzocht waar snelheidsverlagingen mogelijk zijn en waar een geluidreducerend wegdektype kan worden toegepast. Er wordt erkend dat, gezien de wegenstructuur in Maastricht, niet overal aan de plandrempel kan worden voldaan. Om toch een zekere geluidkwaliteit te realiseren, is de ambitie gesteld om wel in alle woningen een goede geluidkwaliteit te borgen. Dit is vertaald naar een streven voor wat betreft de binnenwaarde (het geluid in de woning). Daar waar niet aan de plandrempel wordt voldaan en niet aannemelijk is dat aan een zekere binnenwaarde wordt voldaan, wordt verder onderzocht of gevelweringsmaatregelen kunnen worden getroffen om wel aan een binnenwaarde van 41 dB te voldoen. Het betreft een meerjarenplan, dat projectmatig wordt uitgevoerd. De zogenaamde resterende knelpunten in dit actieplan vigeren als startpunt voor deze projectmatige aanpak.

2. Inleiding

Vanuit de Europese Unie (EU) is in 2002 de Europese Richtlijn omgevingslawaai (ofwel Environmental Noise Directive (END)) opgesteld. De richtlijn dient ertoe een uniforme benadering binnen de EU te ontwikkelen om zo de schadelijke gevolgen van blootstelling aan omgevingsgeluid te voorkomen of reduceren. De richtlijn verplicht de lidstaten over de geluidbelasting in hun land te rapporteren en dit openbaar te maken. Daarnaast dienen de zogenaamde agglomeraties binnen de lidstaten een actieplan op te stellen waarin naar voren komt hoe schadelijke effecten als gevolg van geluid zo veel mogelijk beperkt kunnen worden en hoe een reeds goede milieukwaliteit gehandhaafd kan worden.

Maastricht is een van de agglomeraties die in het kader van de Richtlijn omgevingslawaai elke 5 jaar een actieplan geluid dient op te stellen (volgens artikel 2.40 Omgevingsregeling). Concreet houdt dit in dat de relevante geluidbronnen binnen de gemeente en het geluid bij de geluidgevoelige gebouwen als gevolg van deze geluidbronnen inzichtelijk wordt gemaakt. Op basis daarvan worden het aantal bewoners met nadelige gezondheidseffecten door het geluid in beeld gebracht. Het beleid voor de eerstkomende 5 tot 10 jaar dat de gemeente Maastricht voert om geluid van de relevante geluidbronnen te beperken wordt beschreven, alsmede geluidreducerende maatregelen die de gemeente Maastricht heeft getroffen of van plan is om te treffen.

Het voorliggende actieplan is opgesteld voor de periode 2024 – 2029. In de afgelopen jaren hebben een aantal grote infrastructurele wijzigingen plaatsgevonden in de gemeente Maastricht, zoals de ondertunneling van de A2/N2 en het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug. Daardoor gaven de gegevens waarop de geluidbelastingsskaarten van 2012 en 2017 zijn vastgesteld al snel geen actueel beeld meer, en heeft de gemeente Maastricht in 2018 besloten het actieplan voor periode 2013 tot 2018 ongewijzigd te verlengen voor de periode 2018 – 2023. Inmiddels zijn de grote infrastructurele projecten afgerond en is er een nieuw verkeersmodel opgesteld. Het voorliggende actieplan is gebaseerd op de geluidbelastingkaart die gemaakt is op basis van dit nieuwe, provinciaal verkeersmodel.

Zoals beschreven geeft het actieplan houvast over hoe de geluidkwaliteit binnen de gemeente Maastricht kan worden geborgd, door geluidluwe plekken te behouden en hoogbelaste locaties te ontwikkelen op een wijze dat schadelijke effecten (zoveel als redelijkerwijs mogelijk) worden voorkomen. In het actieplan staat beleid beschreven over welke standaarden gewenst zijn. Dit geeft houvast om keuzes te maken die het beleid laten doorklinken in ruimtelijke besluiten die impact hebben op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving binnen de gemeente Maastricht. Het actieplan beoogt daarmee niet enkel aan de benodigde juridische eisen te voldoen, maar ook bruikbare en uitvoerbare handvaten te bieden om de geluidkwaliteit binnen de gemeente Maastricht te verbeteren.

3. Kader

Zoals omschreven in de inleiding van dit rapport is in 2002 vanuit de Europese Unie de Europese Richtlijn omgevingslawaaï opgesteld. Gemeentes of agglomeraties (met meer dan 100.000 inwoners) dienen middels geluidbelastingskaarten over de geluidbelasting te rapporteren en deze openbaar te maken, alsmede een actieplan op te stellen. Een actieplan is een verplicht programma dat (in het geval van een gemeente) door het college van burgemeester en wethouders wordt vastgesteld. In het actieplan staan, op basis van de geluidbelastingskaarten, plannen beschreven om geluid en schadelijke effecten als gevolg van geluid te verminderen. Het actieplan bevat daartoe een vrij te kiezen plandrempel in L_{den} en L_{night} voor de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen en er staat beschreven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken (artikel 4.22, Besluit kwaliteit leefomgeving). In artikel 4.23 van het Besluit kwaliteit leefomgeving staat omschreven welke aspecten in ieder geval terug moeten komen in een actieplan van een gemeente. Dit heeft betrekking op de relevante geluidbronnen, de gegevens waarop de geluidbelastingskaarten zijn gebaseerd, de ruimtelijke ontwikkelingen die spelen, het geluidbeleid dat wordt gehanteerd, geluidreducerende maatregelen die zijn en worden getroffen, de schadelijke effecten die worden ervaren als gevolg van geluid, de mate waarin standaardwaarden (als bedoeld in de tabellen 3.34 en 5.78t uit het Besluit kwaliteit leefomgeving) en grenswaarden (als bedoeld in de tabellen 3.35 en 5.78u uit het Besluit kwaliteit leefomgeving) worden overschreden, en een evaluatie van het vorige actieplan.

3.1 Relevante geluidbronsoorten

De Richtlijn omgevingslawaaï richt zich op de belangrijkste geluidbronnen. In artikel 3.6. van het Besluit kwaliteit leefomgeving staat vast dat het gaat om wegen en daarin gelegen spoorwegen, andere spoorwegen, luchthavens, en activiteiten waarvoor regels zijn gesteld met betrekking tot geluid. Binnen de gemeente Maastricht is er geen sprake van lokale spoorwegen. Daarnaast geldt voor luchthaven Maastricht-Aachen Airport geen karteringsplicht, aangezien het aantal jaarlijkse vluchten minder dan 50.000 stuks bedraagt (bovendien strekt de 50 dB geluidcontour niet voorbij de gemeentegrens). Binnen de gemeente zijn daarmee de volgende relevante geluidbronsoorten te differentiëren:

- Gemeentewegen: alle wegen die in beheer zijn bij de gemeente;
- Provinciale wegen: alle wegen die in beheer zijn bij de provincie (zijnde de N278 en de N590);
- Rijkswegen: alle wegen die in beheer zijn bij het Rijk (zijnde de N2, A2, en A79);
- Hoofdspoorwegen: spoorwegen als benoemd in Bijlage 1 en 2 van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, in beheer bij ProRail;
- Industrieterreinen waarvoor geluidproductieplafonds zullen worden vastgesteld en activiteiten die in aanzienlijke mate geluid kunnen veroorzaken als bedoeld in bijlage VIII Besluit kwaliteit leefomgeving (zijnde Bosscherveld, Limmel, Mosa Meerssenerweg, en Beatrixhaven).

3.1.1 Wettelijk kader voor geluidbronsoorten

Voor de bovengenoemde relevante geluidbronsoorten gelden specifieke normen voor wat betreft het geluid als gevolg van een geluidbronsoort op een geluidgevoelig gebouw. Het betreft een standaardwaarde en een grenswaarde. Wanneer wordt voldaan aan de standaardwaarde is het geluid in principe aanvaardbaar. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen tot de grenswaarde, mits wordt voldaan aan de instructieregels uit artikelen 3.35 tot en met 3.40 Besluit kwaliteit leefomgeving.

Hiertoe kan zij bv. specifieke beoordelingsregels opnemen in het omgevingsplan.

De standaardwaarde en grenswaarde die geldt voor de relevante geluidbronsoorten in weergegeven in Tabel 3.1.

Tabel 3-1 standaardwaarde en grenswaarde per geluidbronsoort volgens het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Geluidbronsoort	Standaardwaarde [dB]	Grenswaarde [dB]
Provinciale wegen, Rijkswegen	50 L _{den}	60 L _{den}
Gemeentewegen, Waterschapswegen	53 L _{den}	70 L _{den}
Lokale spoorwegen, Hoofdspoorwegen	55 L _{den}	65 L _{den}
Industrieterreinen*	50 L _{den}	60 L _{den}
	40 L _{night}	50 L _{night}

*De grenswaarde voor industrieterreinen is gebaseerd op Artikel 3.50 uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (van toepassing op de vaststelling van geluidproductieplafonds als omgevingswaarden)

3.1.2 Schadelijke (gezondheids)effecten

In het actieplan wordt uiteengezet wat de schadelijke effecten als gevolg van geluid zijn binnen de gemeente Maastricht. Het gaat om een overzicht en een beoordeling van het aantal bewoners dat door geluid als gevolg van de betrokken geluidbronnen lijdt aan ischemische hartziekten (waarbij de bloedtoevoer naar het hart is beperkt, bijvoorbeeld door vernauwingen of verstoppingen van kransslagaders), een hoge mate van hinder of een hoge mate van slaapverstoring. De gezondheidseffecten worden bepaald aan de hand van vastgestelde dosis-effectrelaties (uit Bijlage XIX bij artikel 8.2 van de Omgevingsregeling). Deze zijn gebaseerd op het geluid aan de gevel. Het geluid in een geluidgevoelige gebouw (de binnenwaarde) wordt daarmee niet in beschouwing genomen. Met name het aantal slaapverstoorden, maar ook andere schadelijke effecten, zullen in werkelijkheid ook worden beïnvloed door de binnenwaarde. De berekende schadelijke effecten op basis van de dosis-effectrelaties uit de Omgevingsregeling betreffen daarmee een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid.

3.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

Sinds de vaststelling van het Actieplan Geluid in 2013 hebben er een aantal ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden die invloed hebben op de geluidssituatie in Maastricht, met name:

- De ondertunneling van de A2/N2 tussen de Geusselt en knooppunt Europaplein,
- Het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug inclusief het plaatsen van geluidreducerend wegdektype op het tracé;
- Het plaatsen van een geluidscherm ter hoogte van Boschpoort.

Verder hebben er in Maastricht verschillende geluidisolatieprojecten plaatsgevonden langs de wegen met een hoge geluidemissie. Met deze projecten zijn veel woningen voorzien van geluidwerende maatregelen die ervoor zorgen dat de geluidhinder in de woning wordt beperkt.

Daarnaast zijn er in Maastricht een aantal projecten in voorbereiding of in uitvoering die effect hebben op het geluid in Maastricht¹:

- Ontwikkeling Limmel aan de Maas bij Trega-Zinkwit; gebiedsontwikkeling van circa 1.000 woningen;
- Een verlaging van de maximum rijsnelheid naar 30 km/uur op de Scharnerweg, Meerssenerweg ten zuiden van de Viaductweg, Franciscus Romanusweg, Wilhelminasingel.

3.3 Geluidproductieplafonds

Volgens artikel 4.23, lid 2, Besluit kwaliteit leefomgeving dient het actieplan een verslag van de resultaten van de monitoring van de geluidproductieplafonds voor industrieterreinen te bevatten (artikel 11.45, vierde lid, onder a). Daarbij dient te zijn beschreven op welke wijze wordt voldaan aan de resultaatsverplichting die hiermee gepaard gaat (artikel 3.44).

Ten tijde van het schrijven van het actieplan zijn er nog geen geluidproductieplafonds voor de industrieterreinen binnen de gemeente Maastricht vastgesteld. Daarom is er ook nog geen monitoringsverslag. Dit aspect wordt in het voorliggende actieplan dan ook niet verder beschreven.

¹ Deze projecten zijn nog niet als zodanig opgenomen in het geluidrekenmodel dat ten grondslag licht aan het voorliggende actieplan.

3.4 Stille gebieden

Volgens Artikel 4.23, lid 3, Besluit kwaliteit leefomgeving dient bij het beleid ook de bescherming van stille gebieden te worden betrokken. Stille gebieden dienen als dusdanig te worden aangewezen in het Omgevingsplan, en zijn gedefinieerd als gebieden waarin de fysieke leefomgeving in verband met geluid bijzondere bescherming behoeft.

Binnen de gemeente Maastricht zijn geen aangewezen stille gebieden aanwezig. Beleid ten behoeve van stille gebieden wordt daarom ook niet verder uitgewerkt binnen dit actieplan.

4. Geluidsituatie

De geluidsituatie in Maastricht wordt middels het opstellen van geluidbelastingskaarten gemonitord. Daarbij wordt het geluid bij geluidgevoelige gebouwen als gevolg van de relevante geluidbronsoorten omgerekend naar schadelijke effecten bij de bevolking. Dergelijke beschouwingen zijn gedaan voor de jaren 2012, 2016, 2021, 2023, en 2035. Gedurende deze jaren zijn hebben infrastructurele en demografische ontwikkelingen binnen Maastricht plaatsgevonden en zijn ook geluidmaatregelen getroffen die invloed hebben op de geluidsituatie in Maastricht. Naast deze ontwikkelingen hebben er echter ook wijzigingen plaatsgevonden in de gebruikte rekenmethode en dosis-effect relaties voor het beschouwen van schadelijke effecten. De schadelijke effecten als gevolg van geluid over de beschouwde jaren worden in de volgende secties uiteengezet, waarna de verschillen worden geduid. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt in welke mate er sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde en de grenswaarde uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

4.1 Gegevens en uitgangspunten

Het geluid afkomstig van de relevante geluidbronnen (als beschreven in Sectie 3.1.) op de geluidgevoelige gebouwen is berekend voor peiljaren 2023 en 2035. De berekeningen zijn uitgevoerd conform Bijlage IVe van de Omgevingsregeling. In deze rekenmethode zijn onder andere nieuwe kengetallen voor de geluidemissies van het wagenpark opgenomen, waarin ook rekening is gehouden met veranderingen in de samenstelling van het wagenpark (elektrificatie van auto's etc.)². Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van softwarepakket Geomilieu V2023.3. De rekenmethoden die hiervoor zijn gekozen spelen toe op de wettelijk verplichte methoden die sinds de inwerkingstelling van de Omgevingswet verplicht worden gesteld. Deze geven met het oog op de toekomst het beste beeld van de geluidsituatie binnen Maastricht en kunnen in volgende actieplannen ook met nieuwe resultaten worden vergeleken. Daarnaast wordt op basis van deze rekenmethode ook GPP's vastgesteld en geluid gemonitord. Resultaten die betrekking hebben op peiljaren 2016 en 2021 volgen uit het verslag bij de geluidbelastingskaarten voor 2021³. De berekeningen die hieraan ten grondslag liggen zijn uitgevoerd conform SRM II van het (voormalige Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). De resultaten voor 2012 zijn ontleend aan het vorige actieplan (periode 2013 tot 2018). Hiervoor is gerekend met rekenmethode CNOSSOS. Schadelijke effecten voor jaren 2023 en 2035 zijn berekend conform Bijlage XIX van de Omgevingsregeling.

De brongegevens die ten grondslag liggen aan de berekeningen bestaan uit gebouwen, bodemgebieden, hoogtelijnen, schermen, wegen, kruisingen, minirotondes, banen en punt- en oppervlaktebronnen. De wegen inclusief verkeersgegevens en omgevingskenmerken zijn aangeleverd door Goudappel. Voor wat betreft rijkswegen, hoofdspoorwegen en industrieterreinen is telkens gerekend met een opgevoeld geluidproductieplafond of geluidzone. Gebouwen inclusief adresinformatie zijn ontleend aan het BAG.

4.1.1 Toelichting verkeersmodel

Aan de berekeningen voor peiljaren 2012, 2016 en 2021 ligt een regionaal verkeersmodel ten grondslag. In al deze modellen zijn de grote verkeer infrastructurele wijzigingen alleen modelmatig meegenomen. Ook zijn in deze plannen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die uiteindelijk niet hebben plaatsgevonden. Om die reden is de geluidbelastingkaart van 2021 wel opgesteld, maar uiteindelijk niet vastgesteld; deze kaart zou een sterk vertekend beeld geven van de werkelijke situatie. Mede daarom is in 2021 gestart met het opstellen van een geheel nieuw, provinciaal verkeersmodel. Uit het nieuwe verkeersmodel blijkt dat er verschillen voorkomen ten opzichte van eerder gebruikte modellen. In 2023 heeft de gemeente Maastricht haar nieuwe verkeersmilieumodel in gebruik genomen. Hier is de verkeerssituatie voor peiljaar 2023 en 2035 opgenomen. Voor deze peiljaren ligt dan ook het nieuwe provinciaal verkeersmodel ten grondslag op basis van het NRM (Nationaal Regionaal Model).

Bij ingebruikname van het nieuwe verkeersmodel zijn significante verschillen vastgesteld, waarbij het (nieuwe) regionale model lagere verkeersintensiteiten – en daarmee ook minder geluid – voorspelt dan het (oude) gemeentelijke model. De verschillen hebben een grondslag in het basisjaar dat ten grondslag ligt aan de modellen (2008 ten opzichte van 2018) en de wijze waarmee met ontwikkelingen in de verschillende regio's wordt omgegaan; ontwikkelingen moeten in het nieuwe model minimaal de planstatus ontwerp

bestemmingsplan hebben om opgenomen te worden in het verkeersmodel. Terwijl in het oude verkeersmodel ook ontwikkelingen werden meegenomen die nog niet zeker van uitvoering waren.

Daarnaast liggen aan de verschillende modellen andere economische en demografische groeiscenario's ten grondslag, waarbij in het laatste model wordt uitgegaan van een meer gematigde groei aan inwonersaantallen en economische ontwikkeling.

Ten slotte hebben binnen Maastricht een aantal grote infrastructurele projecten (ondertunneling A2/N2 en het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug) plaatsgevonden, waarbij er geen sprake is geweest van een 'normale' verkeerssituatie. Het oude model heeft voor de toekomstjaren altijd een aanname moeten doen voor de gevolgen van het verkeerssysteem door de realisatie van deze infrastructurele projecten. In het nieuwe verkeersmodel is gebruik gemaakt van nieuwe basisgegevens (waaronder verkeersstellingen) op basis van de werkelijke gevolgen van de aanleg van deze infrastructurele ontwikkelingen.

4.2 Geluidsituatie Maastricht

Als beschreven zijn de relevante geluidbronsoorten binnen Maastricht wegverkeer (zijnde gemeentewegen, provinciale wegen, en rijkswegen), hoofdspoorwegen, en industrielawaai. Voor de hoofdspoorwegen is telkens gerekend met een opgevuld geluidproductieplafond en voor de industrieterreinen is gerekend met volledig benutte geluidzones. Veranderingen in de berekende geluidsituatie door de jaren zijn daardoor voornamelijk toe te schrijven aan geluid van wegverkeer.

Het aantal geluidgevoelige adressen dat een bepaalde mate van geluid ervaart als gevolg van wegverkeer is voor de beschouwde peiljaren (2016, 2021, 2023, en 2035) weergegeven in Tabel 4.1.

Tabel 4-1 Aantal geluidgevoelige adressen per geluidklasse als gevolg van wegverkeer voor verschillende peiljaren.

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	MRMG	10.942	9.150	3.298	25	3	23.418
2035	MRMG	10.703	9.288	3.821	31	4	23.847

*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 onvoldoende vergeleken worden omdat voor beide jaren een andere wettelijk voorgeschreven rekenmethode is gebruikt, hetgeen kan leiden tot andere rekenresultaten. Daarnaast is de definitie van geluidgevoelige bestemmingen tussen 2012 en 2016 gewijzigd, waardoor ligplaatsen voor woonschepen en woonwagenstandplaatsen ook als geluidgevoelig zijn aangemerkt. Ten slotte is ook 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 waren 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.

Tussen 2021 en 2023 is een afname in adressen per geluidklasse berekend. De verschillen zijn met name toe te kennen aan de verschillende verkeersmodellen die aan de berekening ten grondslag liggen, als beschreven in Sectie 4.1. Daarnaast is het geluid in deze peiljaren met een andere rekenmethode is berekend. Hierdoor is het geluid berekend over deze peiljaren lastig met elkaar te vergelijken. De verschillen zijn over de hele gemeente zichtbaar, en niet enkel langs specifieke verkeerswegen. Dit duidt erop dat de verschillen daadwerkelijk te wijten zijn aan de wijzigingen in de verkeersprognose en rekenmethode, en dus niet aan specifieke ruimtelijke ontwikkelingen.

Van 2023 tot 2035 is nog een lichte toename van geluidbelaste adressen geprognosticeerd. Tussen 2023 en 2035 zijn geen grote infrastructurele wijzigingen en veranderingen in de verkeersstructuur voorzien. De toename is daarmee te wijten aan de autonome groei van het verkeer.

4.3 Geluid (2023-2035) – wettelijk kader

In het Besluit kwaliteit leefomgeving zijn standaardwaarden en grenswaarden gedefinieerd voor elke geluidbronsort, als beschreven in paragraaf 3.1.1. Het aantal geluidgevoelige gebouwen waarbij niet aan deze waarden kan worden voldaan is weergegeven in Tabel 4.2. Een verbeelding is weergegeven in bijlage 1.

Tabel 4-2 Aantal adressen waar een overschrijding plaatsvindt van de standaardwaarde en grenswaarde als gevolg van (een van de) relevante geluidbronsorten binnen de gemeente Maastricht.

Bron	Adressen met overschrijding	
	Standaardwaarde	Grenswaarde
Wegverkeer 2023		
- Gemeentewegen	24.522	8
- Provinciale wegen	34	8
- Rijkswegen	3.805	476
Wegverkeer 2035		
- Gemeentewegen	24.935	12
- Provinciale wegen	36	8
- Rijkswegen	3.805	476
Railverkeer	1.216	226
Industrie	3.553	0
Plandrempel 2023	6.275	
Plandrempel 2035	6.589	

De meeste overschrijdingen van de wettelijke standaardwaarde zijn als gevolg van geluid van gemeentewegen. Het aantal adressen neemt iets toe tussen 2023 en 2035. De toename is echter vrij gering (in totaal 415 adressen, een toename van 1,4% op het totaal), en toe te schrijven aan autonome groei. De toename in het aantal overschrijdingen van de grenswaarde betreft vier adressen binnen een enkel gebouw (een gesplitste woning). De berekende toename bij het betreffende gebouw is beperkt (afgerond 0 dB).

Het aantal adressen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde als gevolg van de overige geluidbronsorten blijven vrijwel gelijk. Hierbij dient opgemerkt te worden dat voor de rijkswegen en railverkeer is gerekend met een opgevuld geluidproductieplafond, en dat voor de industrieterreinen is gerekend met een volledig benutte geluidzone. Er vindt daardoor (rekenkundig) geen toename in geluid plaats als gevolg van deze bronnen tussen beide peiljaren. Naar verwachting ligt de werkelijke geluidbelasting als gevolg van deze bronnen op dit moment lager dan berekend.

4.4 Schadelijke effecten (2023-2035)

Langdurige blootstelling aan een hoge geluidbelasting kan schadelijke (gezondheid)effecten met zich meebrengen. Daarom is naast het aantal adressen dat wordt blootgesteld aan een bepaalde geluidklasse ook het aantal bewoners dat schadelijke effecten als gevolg van het geluid ervaart inzichtelijk gemaakt. Schadelijke effecten (als gedefinieerd in het Besluit kwaliteit leefomgeving) als gevolg van geluid omvatten hoger mate van hinder, hoge mate van slaapverstoring, en ischemische hartziekten (ziekten als gevolg van onvoldoende bloedtoevoer naar het hart, vaak door aderverkalking of afwijkingen in kransslagaders).

In de Omgevingsregeling zijn dosis-effectrelaties beschreven tussen de L_{den} -waarde van een geluidbron en een hoge mate van hinder en de L_{night} waarde van een geluidbron en een hoge mate van slaapverstoring. In het geval van industrielawaai en railverkeerlawaai zijn deze gebaseerd op de volledig benutte geluidzones en geluidproductieplafonds respectievelijk voor zowel het jaar 2023 als het jaar 2035. De schadelijke effecten als gevolg van deze bronnen is daarom tussen beide jaren onveranderd. De relatie tussen geluid en ischemische

hartziekten is enkel beschreven voor wegverkeerlawaai. Als gevolg van de andere geluidbronnen is het aandeel ischemische hartziekten daarom niet bepaald.

Tabel 4-3 Schadelijke effecten als gevolg van weg-, rail- en industriëlawaai. De tabel toont het aantal bewoners² dat als gevolg van een bron (per geluidklasse) ernstig gehinderd wordt, ernstig slaapverstoord wordt, en ischemische hartziekten ervaart.

Geluidklasse [dB]	Ernstig gehinderd				Ernstig slaapverstoord				Ischemische hartziekten	
	Weg 2023	Weg 2035	Rail	Industrie	Weg 2023	Weg 2035	Rail	Industrie	2023	2035
50-54	-	-	-	-	975	1.020	102	64	1*	1*
55-59	2.769	2.832	141	531	585	552	56	140	6	5
60-64	3.387	3.367	228	0	7	12	84	0	10	10
65-69	1.999	2.255	34	0	2	2	12	0	5	6
70-75	91	101	143	0	0	0	0	0	1	3
Totaal	8.246	8.555	546	531	1.569	1.586	254	204	23	25

*Er is enkel sprake van een toegenomen risico als gevolg van geluid op ischemische hartziekten vanaf 54 dB. De klasse 50-54 dB is voor dit schadelijke effect daarmee enkel 54 dB.

Uit de tabel valt af te leiden dat er een toename is van zowel ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden en prevalentie van ischemische hartziekten als gevolg van het geluid tussen de peiljaren 2023 en 2035. Wederom is de toename op het totaal aantal schadelijke effecten relatief beperkt. Er is met name sprake van een toename van wegverkeerlawaai als gevolg van autonome groei van verkeer.

De aantallen die zijn weergegeven in Tabel 4.3 gaan gepaard met een mate van onzekerheid. Zo kan de relatie tussen geluid en hinderlijkheid van bepaalde bronnen op verschillende manieren worden bepaald³. Hierbij wordt opgemerkt dat de mate van geluid op basis waarvan de schadelijke effecten worden bepaald gebaseerd is op het geluid aan de gevel van de woningen. Dit zegt daarmee niets over het geluidsniveau in de woning. Een groot deel van de woningen is reeds voorzien van geluidwerende maatregelen, waarbij ook geluidgedempte ventilatievoorzieningen zijn aangebracht. Het daadwerkelijke schadelijke effect zal naar verwachting lager zijn. De kwaliteit van de gevelwering en de binnenwaarde kan met name in het geval van slaapverstoring een aanzienlijk effect hebben. Bij de beschouwing van deze absolute cijfers zijn dit soort kanttekeningen van belang. Wel valt uit de cijfers af te leiden dat binnen Maastricht voornamelijk het geluid van wegen negatieve effecten met zich mee brengt. Daarnaast valt op dat de grootste slaapkwaliteit te behalen valt in de lagere geluidklassen. Dit is mede omdat de bevolkingsgroep die binnen deze klasse valt groot is. De meeste hinder wordt bij hogere geluidklassen ervaren (60-64 dB).

Het actieplan dient ertoe beleid te formuleren om de geluidssituatie binnen de gemeente zoveel mogelijk te behouden en daar waar mogelijk te verbeteren. Achterliggend objectief hiervan is de schadelijke gezondheidseffecten door geluid, zoals een verstoorde slaap en hinder, te mitigeren. Het actieplan is verder uitgewerkt in hoofdstuk 6. Alvorens een nieuw actieplan wordt geformuleerd, wordt eerst het vorige actieplan tegen het licht gehouden.

4.5 Evaluatie vorig actieplan

De inhoud van het actieplan van de gemeente Maastricht voor beleidsperiode 2018-2023 is gelijk aan het actieplan voor periode 2013-2018. In de periode 2013-2018 hebben namelijk een aantal grote infrastructurele wijzigingen plaatsgevonden (de genoemde ondertunneling van de A2/N2 en het verleggen van de aanlanding van de Noorderbrug). Gezien de grote infrastructurele wijzigingen zijn ook de verkeersstromen dusdanig gewijzigd dat een evaluatie van de geluidmaatregelen als omschreven in het actieplan niet mogelijk was. Het actieplan is voor de nieuwe beleidsperiode daarom één op één overgenomen. Voor de aankomende beleidsperiode wordt het beleid uit het vorige actieplan tegen het licht gehouden. Hierbij wordt de meeste aandacht besteed aan de

² Ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen wordt uitgegaan van (een gemiddelde van) 2,14 inwoners per adres. Tabel 4.3 geeft dan ook het aantal ernstig gehinderden, ernstig slaapverstoorden en ischemische hartziekten weer gebaseerd op dit gemiddelde aantal inwoners per adres.

³ Kempen E van, Breugelmans O, en Houthuys D, Nieuwe gezondheidkundige richtlijnen voor omgevingsgeluid. Nadere gezondheidkundige analyses. in press, RIVM: Bilthoven.

voorgestelde geluidmaatregelen, in hoeverre deze zijn verwezenlijkt en welk effect deze hebben. Daarnaast wordt de gekozen plandrempeel beschouwd.

4.5.1 Geluidreducerende maatregelen

In het vorige actieplan is omschreven dat bij groot onderhoud op de hoofdontsluitingswegen een geluidreducerend wegdektype kan worden toegepast. Deze realiseert een geluidreductie (in het geval van Dunne deklagen B) van circa 4 dB bij snelheden tussen de 40 en 80 km/h. Het betreft de volgende wegen in periode 2013 – 2018:

- Brusselseweg (wegvak Bilserbaan/Orleansstraat-Postwagenstraat).
- Sint Annalaan.
- Statensingel (wegvak Koningin Emmaplein-Frontensingel).
- Meerssenerweg (wegvak Viaductweg-Kasteel Verduynenstraat/Kemenadeplein)

En de volgende wegen in een eventuele erop volgende periode:

- N278 (Tongerseweg-Prins Bisschopsingel-John F. Kennedysingel-Akersteenweg).
- Dorpstraat.
- Hertogsingel.
- Avenue Céramique.
- Wilhelminasingel.
- Akerstraat-Scharnerweg-Bergerweg.
- Meerssenerweg (overige deel).

Middels de toepassing van de in het actieplan voor periode 2013 - 2018 voorgestelde maatregelen zou het aantal inwoners dat geluid van meer dan 58 dB aan de gevel ervaart met circa 2.300 afnemen. Ten tijde van schrijven destijds betrof het een eenmalige investering van circa € 507.000 en een toename van € 201.000 op het onderhoudsbudget.

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. De geluidreducerende wegdektypes zijn daarom sinds de publicatie van het actieplan op de bovengenoemde wegvakken dan ook niet toegepast.

Naar aanleiding hiervan wordt bij het formuleren van het actieplan voor de volgende beleidsperiode het toepassen van geluidreducerende wegdektypes en andere mogelijke (bron)maatregelen opnieuw overwogen. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan maatregelen bij de ontvanger. Dit, zodat wanneer niet aan een bepaalde mate van geluid aan de gevel kan worden voldaan, er wel sprake is van een goede geluidskwaliteit in de woning. Zo wordt het woon- en leef comfort op locaties met veel geluid zo veel mogelijk geoptimaliseerd.

4.5.2 Plandrempeel

In het actieplan voor de periode 2013-2018 (en ook de opvolgende periode) staat beschreven dat een plandrempeel van 63 dB als gevolg van wegverkeer wordt gehanteerd, hetgeen overeenkomt met het destijds vigerende "Hogere grenswaardenbeleid gemeente Maastricht". Hierbij werd opgemerkt dat de overschrijding van de plandrempeel met name plaatsvond langs de wegen waar ook een groot deel van de saneringswoningen lag. Uitgangspunt was dan ook dat bij de woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de plandrempeel wel vaak aan de wettelijke binnenwaarde wordt voldaan.

Woningen met een hoge mate van geluid als gevolg van andere bronnen dan wegverkeer vallen daarmee niet binnen de vastgestelde plandrempeel. Hierbij is de overweging dat geluidmaatregelen aan of bij bronnen die niet in beheer zijn bij de gemeente in de praktijk vaak erg lastig zijn om te treffen. Daarnaast hebben er al saneringstrajecten plaatsgevonden ten behoeve van de rijkswegen en lopen er nog een aantal gevelonderzoeken door ProRail in het kader van de sanering voor railverkeer⁴ (als onderdeel van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG)). Wanneer maatregelen in de vorm van gevelgeluidwering binnen

⁴ Volgens ProRail op datum 10-04-2024 (<https://www.prorail.nl/mjpg/jouw-locatie>).

het actieplan een prominentere rol krijgen, kan ook het geluid als gevolg van andere bronnen worden beschouwd ter bescherming van een zeker woon- en leefklimaat binnen de woning.

5. Geluidredurende maatregelen

In het algemeen worden maatregelen om geluid te verminderen getroffen als bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen of ontvangermaatregelen. Deze worden kort uiteengezet, waarna de mogelijkheden van de typen maatregelen binnen de gemeente Maastricht worden beschreven. Daarna wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die in de afgelopen jaren reeds zijn getroffen, in uitvoering zijn en in de komende vijf jaar op de planning staan. Hiervan wordt het effect beschreven en voor zover beschikbaar en openbaar wordt de financiële informatie betreffende de maatregelen besproken.

5.1 Mogelijke geluidmaatregelen

Bronmaatregelen

Dit zijn maatregelen aan de geluidbron zelf, bv.:

- Verkeerswegen; bv. verkeersintensiteiten verminderen, stillere voertuigen stimuleren, verbod vrachtverkeer instellen, snelheidsverlaging invoeren, geluidreducerende wegdekverharding toepassen.
- Spoorwegen; bv. stil materieel inzetten, spoordempers toepassen.
- Industrierterreinen; bv. inwaartse zonering, geluidsmaatregelen voor specifieke geluidsbronnen zoals het toepassen van geluidsdempers, akoestisch gunstig indelen van het bedrijventerrein door bijvoorbeeld gebouwen te gebruiken ter afscherming, bedrijfsactiviteiten verminderen.

Voor zowel de spoorwegen als industrierterreinen geldt bovendien dat de inzet van (bron- en overdrachts)maatregelen ook enkel een blijvend effect hebben als de GPP's ook worden verlaagd na toepassing van een maatregel. Wanneer dit niet gebeurt kan de gecreëerde geluidruimte zonder besluiten namelijk weer worden opgehoogd.

Overdrachtsmaatregelen

Dit zijn maatregelen in het gebied tussen de bron en de ontvanger (zoals woningen), bv. een geluidscherm, geluidwal of diffractor⁵. Hoe dichter een overdrachtsmaatregel bij de bron of ontvanger is geplaatst, des te effectiever deze is.

Ontvangermaatregelen

Dit zijn maatregelen bij de ontvanger (zoals woningen) zelf, bv. het aanbrengen van geluidwerende beglazing of geluiddempende ventilatievoorzieningen (gevelgeluidwering).

Bij het toepassen van maatregelen hebben bronmaatregelen de voorkeur voor overdrachtsmaatregelen, en overdrachtsmaatregelen de voorkeur voor ontvangermaatregelen.

5.2 Geluidmaatregelen en afweging binnen Maastricht

Het geluid binnen Maastricht is voornamelijk geconcentreerd rond de hoofdwegenstructuur. Het verkeer wordt bewust over deze wegen gestuurd om het aantal gebouwen met een hoge geluidbelasting en gehinderden te beperken. De locaties waar knelpunten ontstaan en waarvoor maatregelen worden overwogen zijn daardoor ook (relatief) beperkt.

Bronmaatregelen

Zoals besproken volgt uit de huidige verkeersstructuur dat geluid voornamelijk afkomstig is van 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 juist niet wenselijk, omdat verkeer dan juist over de binnenwegen gestuurd zou worden. Wel wordt er binnen de gemeente volop ingezet op het verminderen van het autoverkeer. Zo wil de gemeente dat mensen zich meer te voet of per fiets verplaatsen. Niet alleen binnen de stad, maar ook bij verplaatsingen van en naar de stad wordt ingezet op een toename van het fietsgebruik. Daarom investeert de gemeente in extra fietsenstallingen, wandel- en fietsroutes in de stad en daarbuiten, en wordt op plekken de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd. Ook worden

⁵ Constructie langs de weg met holtes waardoor het geluid naar boven afbuigt en hierdoor minder geluid bij de ontvanger terecht komt.

parkeervoorzieningen op afstand van de binnenstad gerealiseerd. Maatregelen die hiervoor worden getroffen zijn uitgebreid beschreven in het spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid. Hoewel de maatregelen die hierin worden beschreven getroffen worden ten behoeve van het verbeteren van bereikbaarheid en de luchtkwaliteit hebben deze maatregelen ook een direct effect op de akoestische kwaliteit langs de hoofdwegen. Het spoorboekje is bijgevoegd als bijlage 3.

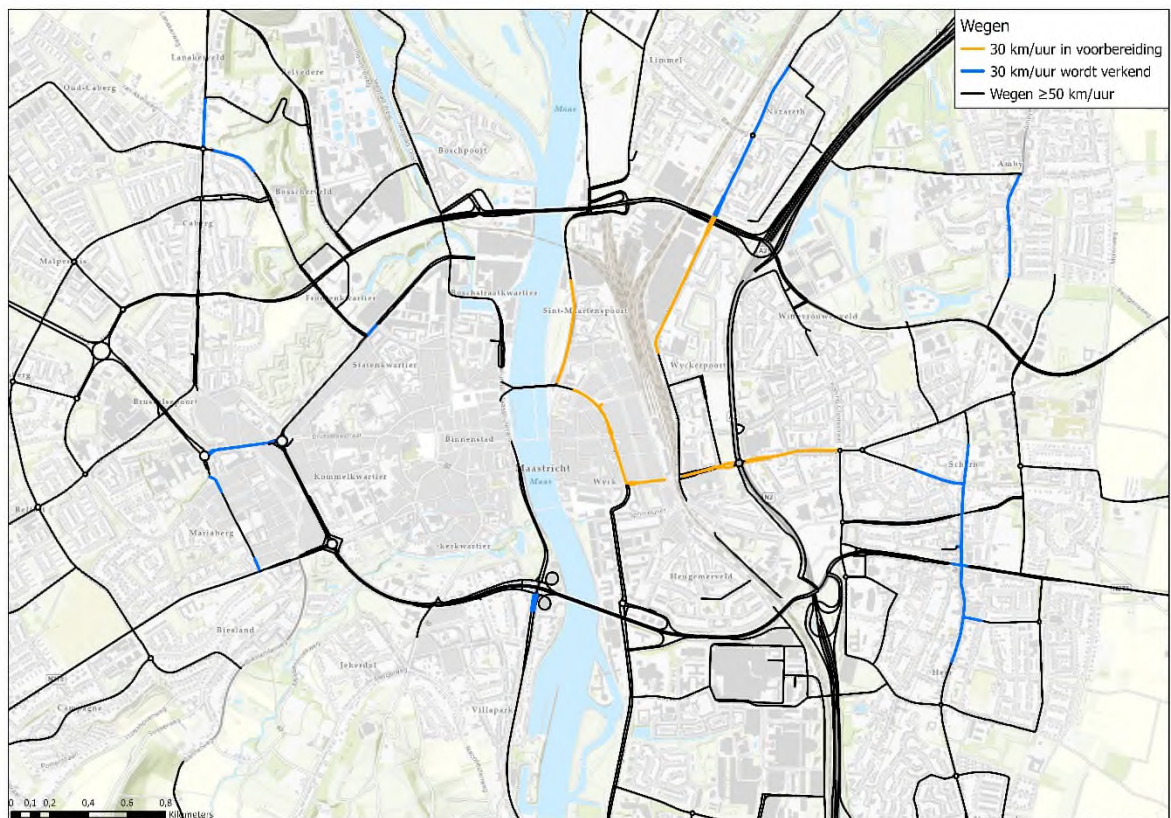
Op de hoofdwegen wordt reeds bekeken waar snelheidsverlagingen mogelijk zijn. Dit gebeurt enerzijds door incidentele initiatieven en anderzijds door landelijke regelgeving.

Landelijke regelgeving:

Door de afdeling mobiliteit wordt op dit moment gekeken op welke gebiedsontsluitingswegen (GOW) de snelheid kan worden verlaagd naar 30 km/uur. In Q4 van 2024 zal dit onderzoek worden afgerond.

Incidentele initiatieven:

Op een aantal wegvakken is de maximum rijsnelheid recent verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Voor een aantal wegvakken staat een snelheidsverlaging op de planning of worden de mogelijkheden nog verkend. In het kader van dit actieplan is met name gekeken naar wegen waar nog zogenaamde saneringswoningen⁶ langs liggen. Een weergave van de locaties waar snelheidsverlagingen op wegen met saneringswoningen in voorbereiding zijn of worden verkend zijn weergegeven in Figuur 5.2. Het betreft (delen van) de Wilhelminasingel, Scharnerweg, Ambyerstraat Zuid, Burgemeester Cortenstraat, Dorpsstraat, Sint Annalaan, Ruttensingel, Brusselseweg, Carl Smulderssingel, en Maasboulevard.



Figuur 5-1 Locaties waar een verlaging van de maximum rijsnelheid in voorbereiding is of nog wordt verkend.

Het toepassen van bronmaatregelen in de vorm van geluidreducerende wegdektypen zijn in het vorige actieplan van de gemeente Maastricht op een aantal wegvakken geadviseerd. Het advies was in deze het wegdektype bij groot onderhoud te vervangen met een geluidreducerende variant (bijvoorbeeld een dunne deklaag). In de praktijk blijkt echter dat bij de beoordeling van het wel of niet toepassen van een geluid reducerend asfalt op de hoofdonsluitingswegen 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

⁶ Saneringswoningen zijn woningen in Maastricht die in 1986 aanwezig waren, niet gerealiseerd zijn onder het regime nieuwe situatie Wet geluidhinder en in 1986 een gevelbelasting ondervonden van meer dan 60 dB(A).

te behalen geluidwinst afhankelijk van het type toe te passen geluid reducerend asfalt dan wel betonstraatsteen. Dit kan variëren van 1 tot 4 dB (zie paragraaf 4.5.1). Het toepassen van een bronmaatregel in de vorm van een geluidreducerend wegdektype binnen de gemeente is daarmee niet volledig uitgesloten; er dient echter wel naar de specifieke situatie te worden gekeken of een ander wegdektype wenselijk is. Daarbij kunnen ook meer slijtvaste wegdektypes in beschouwing kunnen worden genomen (zoals bijvoorbeeld SMA NL8 G+). Het aanbrengen van een geluidreducerend wegdektype bij groot onderhoud is daarmee niet langer een vanzelfsprekendheid.

De spoorwegen binnen de gemeente zijn in beheer bij ProRail. Het al dan niet toepassen van spoordempers of het inzetten van stiller materieel wordt al door ProRail overwogen bij de uitvoering van hun landelijke saneringsopgave genaamd 'MJP' (Meerjarenprogramma Geluidsanering). Bronmaatregelen aan het spoor liggen niet binnen de bevoegdheid van de gemeente en zijn daarom niet verder onderzocht.

De geluidimpact van de industrieterreinen ligt verankerd in het vigerende omgevingsplan. Dit is vormgegeven middels geluidszones die in de loop der jaren door middel van saneringsoperaties zijn geoptimaliseerd. Dat wil zeggen dat waar mogelijk bij bedrijven geluidbeperkende maatregelen zijn getroffen om de geluidruimte te verkleinen. Hiermee is een goede afweging gemaakt tussen de benodigde geluidruimte voor de industrieterreinen en het beschermen van de omliggende woningen. Door middel van het opstellen van zonebeheerplannen voor de bedrijventerreinen is de akoestische situatie op de industrieterreinen zodanig geoptimaliseerd dat een optimale invulling van het bedrijventerrein mogelijk is, zonder overschrijding van de aanwezige geluidzone en de toekomstige geluidproductieplafonds (GPP's). Het verder terugdringen van de beschikbare geluidruimte valt dan ook binnen de context van een nieuwe ruimtelijke afweging waarbij de scheiding tussen industrie en wonen opnieuw tegen het licht dient te worden gehouden. Dit zou invloed kunnen hebben op de bedrijfsvoering van de aanwezige industrie, en van een dusdanige ruimtelijke afweging is momenteel geen sprake. Verdere geluidmaatregelen voor industrieterreinen worden daarom niet onderzocht.

Overdrachtsmaatregelen

Overschrijdingen van de plandrempel zijn het meest voorkomend langs de hoofdwegen als gevolg van wegverkeer. De woningen liggen veelal op een korte afstand van de weg. Voor het plaatsen van een geluidscherm (of -wal) is onvoldoende ruimte beschikbaar. Bovendien passen dergelijke overdrachtsmaatregelen niet in het gewenste stadsbeeld. Overdrachtsmaatregelen zijn daarom niet verder onderzocht binnen dit actieplan.

Ontvangermaatregelen

Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel en deze overschrijding niet met bron- en/of overdrachtsmaatregelen kan worden weggenomen kunnen ontvangermaatregelen worden ingezet. Middels ontvangermaatregelen wordt het geluid in de woning (de binnenwaarde) geborgd. Zo wordt een bepaalde woonkwaliteit gegarandeerd. Dergelijke maatregelen zijn in principe bij alle geluidgevoelige gebouwen mogelijk. Bij alle geluidgevoelige gebouwen die vanaf 1982 zijn gebouwd is al een maximaal geluidniveau binnen wettelijk geborgd vanwege de inwerkingtreding van delen van de Wet geluidhinder. Veel geluidgevoelige gebouwen van voor die tijd die veel geluid ervaren zijn opgenomen op de saneringslijst (zogenaamde A-, B of eindmeldingslijst). De geluidwering van deze gebouwen zijn al of wordt nog verbeterd met behulp van rijkssubsidie. De woningen die gebouwd zijn voor 1982, niet op de saneringslijst staan en toch geluid boven de plandrempel ondervinden zullen in het kader van het actieplan nader worden onderzocht. Daarover later meer in paragraaf 6.3.3.

5.3 Bestaand en in voorbereiding/in uitvoering

Sinds het opstellen van het vorige actieplan zijn ondanks de beperkte mogelijkheden een aantal bron- en overdrachtsmaatregelen verwezenlijkt. Een bronmaatregel in de vorm van geluidreducerend wegdektype is bij het verleggen van de aanlanding van het Noorderbrugtracé toegepast. Dit betreft delen van de Frans van Laarplein en de Fagotstraat (met uitzondering van de kruisingsvlakken, daar is SMA NL8 toegepast). Overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen zijn getroffen op de Noorderbrug bij Boschpoort en een verhoogde keermuur langs de Noorderbrugsingel ter hoogte van de Halvemaanstraat. Daarnaast is langs het spoor ter hoogte van de Meerssenerweg een geluidscherm geplaatst ter vermindering van het railverkeerslawaaï.

Planning komende 5 jaar tot 10 jaar

De komende 5 tot 10 jaar zullen een aantal saneringsprojecten gaan lopen die ervoor moeten zorgen dat ondanks een hoge geluidbelasting op de gevel de geluidkwaliteit in de woningen sterk wordt verbeterd. Het aantal gehinderden en met name slaapverstoring zullen hierdoor afnemen. Dit betreft onder andere de woningen langs de volgende wegen:

- Alfons Ariënstraat;
- Akersteenweg
- Ambyerstraat Zuid
- Brusselseweg
- Burgemeester Cortenstraat
- Cannerweg
- Carl Smuldersingel
- Dorpstraat
- Franciscus Romanusweg
- Fransensingel
- Maasboulevard
- Meerssenerweg
- Noorderbrug
- Oude Molenweg
- Ruttensingel
- Scharnerweg
- Tongeseweg
- Statensingel
- Wethouder van Caldenborghlaan
- Wilhelminasingel
- Willem Alexanderweg

Aan deze wegen zijn in totaal 367 saneringsobjecten gelegen die mogelijk in aanmerking komen voor gevelmaatregelen.

6. Actieplan 2024-2029

6.1 Plandrempel

Uit artikel 4.22, lid 1 van het Besluit kwaliteit leefomgeving volgt dat de gemeente een plandrempel dient vast te stellen in L_{den} en L_{night} op geluidgevoelige gebouwen. Deze kan voor verschillende categorieën verschillen. De hoogte van de plandrempel mag elke gemeente zelf bepalen, waarmee het ambitieniveau vrij is. In het voorgaande actieplan van de gemeente Maastricht was de plandrempel gebaseerd op het hogere waarden beleid: "Hogere grenswaardenbeleid gemeente Maastricht, aangepast augustus 2011". Op basis hiervan was enkel een plandrempel van 63 dB vastgesteld voor wegverkeerlawaaï.

Ten aanzien van het nieuwe actieplan is ook de plandrempel opnieuw tegen het licht gehouden.

In het geval van railverkeerlawaaï ligt het beheer bij ProRail. Het verplaatsen van het spoor is erg duur en planologisch een opgave en (daardoor) onrealistisch. Het al dan niet toepassen van spoordempers of het inzetten van stiller materieel is reeds door ProRail overwogen bij de uitvoering van hun landelijke saneringsopgave MJPG (Meerjarenprogramma Geluidsanering). Verdere maatregelen aan het spoor liggen niet of slechts zeer beperkt binnen de bestuurlijke mogelijkheden van de gemeente. Daarom is niet gekozen een specifieke plandrempel vast te stellen met betrekking tot geluid van het spoor.

Als beschreven in sectie 5.2 zijn de redelijkerwijs realistische maatregelen die industrielawaaï kunnen verlagen al genomen en wordt een verdere afname van de beschikbare geluidruimte voor industrie momenteel niet overwogen. Daarom is ervoor gekozen ook geen plandrempel specifiek voor industrielawaaï vast te stellen.

Binnen de gemeente Maastricht zijn de gemeentewegen over het algemeen de meest prominente bron. Wanneer het geluid aan de gevel niet middels maatregelen kan worden teruggebracht, kan het geluid binnen de woning worden geborgd om toch een zeker wooncomfort beschermen. Na de overweging van bron- en overdrachtsmaatregelen wordt daarom de gevelgeluidwering en de binnenwaarde beschouwd. In deze beschouwing is het wenselijk om het geluid van alle relevante bronnen mee te nemen. Daartoe is besloten een plandrempel vast te stellen voor de L_{cum} -waarde, inclusief dosis-effect relaties als beschreven in de Omgevingsregeling. De plandrempel wordt vastgesteld op 63 dB L_{cum} , in lijn met de plandrempel (voor wegverkeer) uit het vorige actieplan. Daarnaast is ervoor gekozen geen aparte plandrempel voor L_{night} vast te stellen. In dit geval is er een vrijwel directe relatie tussen L_{den} en $L_{night} + 10$ dB; bij alle geluidgevoelige gebouwen in Maastricht is het verschil tussen L_{den} en $L_{night} + 10$ dB ± 2 dB.

De plandrempel binnen de gemeente Maastricht wordt vastgesteld op 63 dB L_{cum} , inclusief dosis-effectrelaties als beschreven in de Omgevingsregeling. Voor L_{night} wordt geen specifieke plandrempel vastgesteld.

6.2 Beleid om geluid te verminderen

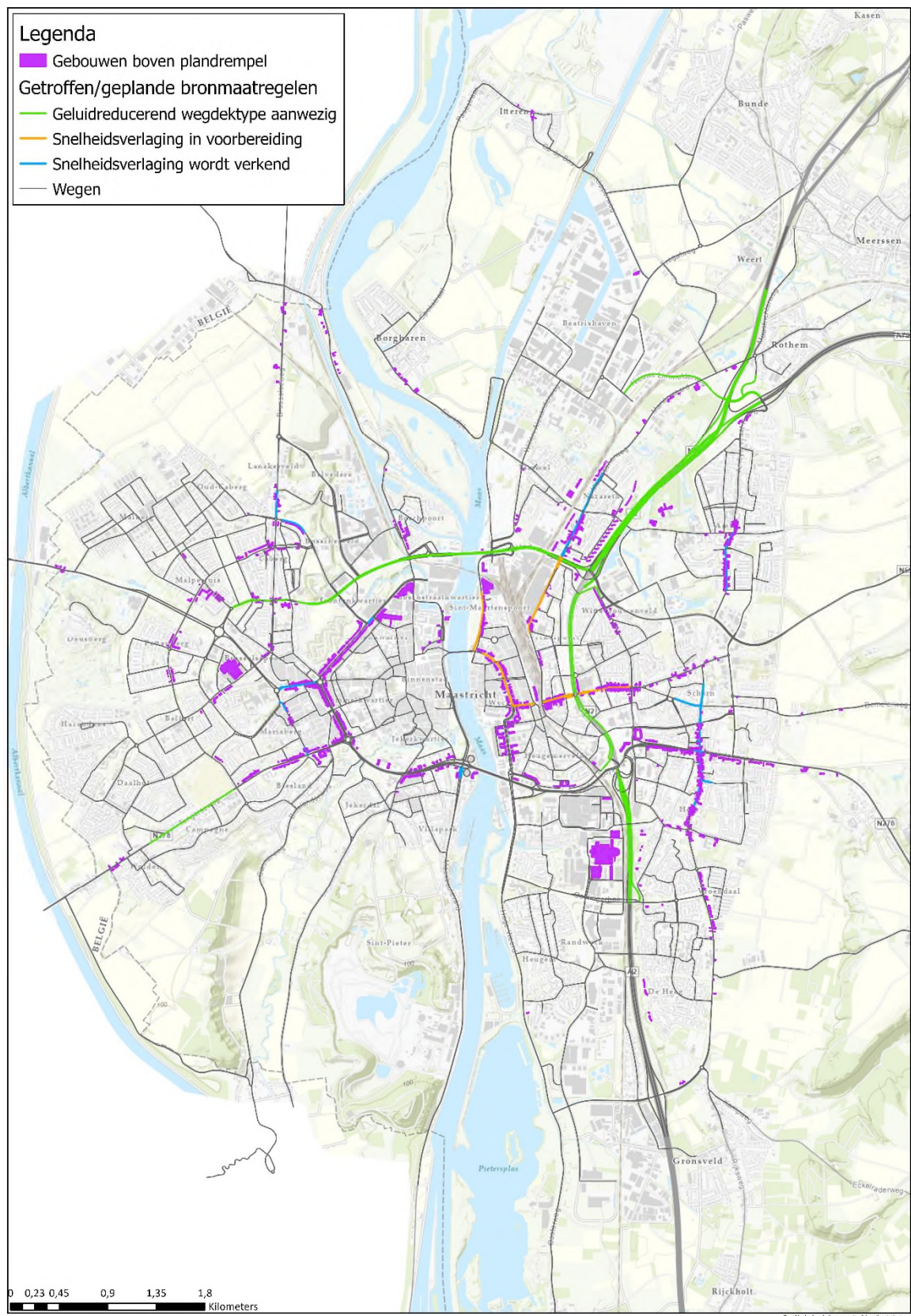
Bij de geluidgevoelige gebouwen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel wordt onderzocht wat de eventuele mogelijkheden zijn om het geluid te verminderen. Daartoe worden eerst deze betreffende gebouwen inzichtelijk gemaakt. Vervolgens wordt beoordeeld welke maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid terug te dringen. Daarbij worden de volgende stappen gevolgd:

- Allereerst wordt het ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen boven de plandrempel bekeken of maatregelen aan de bron of overdracht op locaties kunnen worden getroffen, met name waar meerdere gebouwen boven de plandrempel bij elkaar zijn gelegen.
- Op de locaties waar dergelijke maatregelen niet mogelijk zijn en/of deze het geluid niet voldoende reduceren om aan de plandrempel te voldoen, wordt bekeken of redelijkerwijs kan worden gesteld dat reeds aan de binnenwaarde in de gebouwen wordt voldaan. Het uitgangspunt hierbij is dat:

- o De woningen die gebouwd zijn vanaf 1982 voldoende gevelgeluidwering moeten hebben op grond van de regels uit de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit (vanaf 1992).
 - o Bij gebouwen die recentelijk zijn verbouwd en waarbij in het kader van een bestemmingsplanwijziging de gevelwering is beschouwd, ook voldoende gevelgeluidwering aanwezig is.
 - o Bij woningen die op de saneringslijst staan de binnenwaarde reeds is beschouwd in het kader van de sanering, of gebeurt dit nog in de toekomst in het kader van de sanering (zie hiervoor 5.3).
- Voor de overige geluidgevoelige gebouwen wordt in meer detail bekeken wat de geluidssituatie is en hoe deze eventueel verbeterd kan worden. Hierbij kan bijvoorbeeld het bestaan van een geluidluwe zijde of geluidluwe buitenruimte een rol spelen. Voor deze gebouwen kunnen alsnog bron- of overdrachtsmaatregelen in overweging worden genomen, of kunnen gevelweringsmaatregelen worden overwogen.

6.3 Beschouwing knelpuntlocaties

Uit de analyse blijkt dat bij 6.589 geluidgevoelige adressen binnen de gemeente Maastricht sprake is van een overschrijding van de plandrempel (zijnde 63 dB L_{cum}) voor peiljaar 2035. De adressen zijn gelegen binnen 1.912 gebouwen. De locatie van de gebouwen is weergegeven in Figuur 6.1. Op een aantal locaties binnen de gemeente wordt al een snelheidsverlaging toegepast of wordt de mogelijkheid daartoe verkend. Daarnaast zijn op een aantal locaties al geluidreducerende wegdektypes aangebracht. Deze locaties zijn ook in de figuur weergegeven.

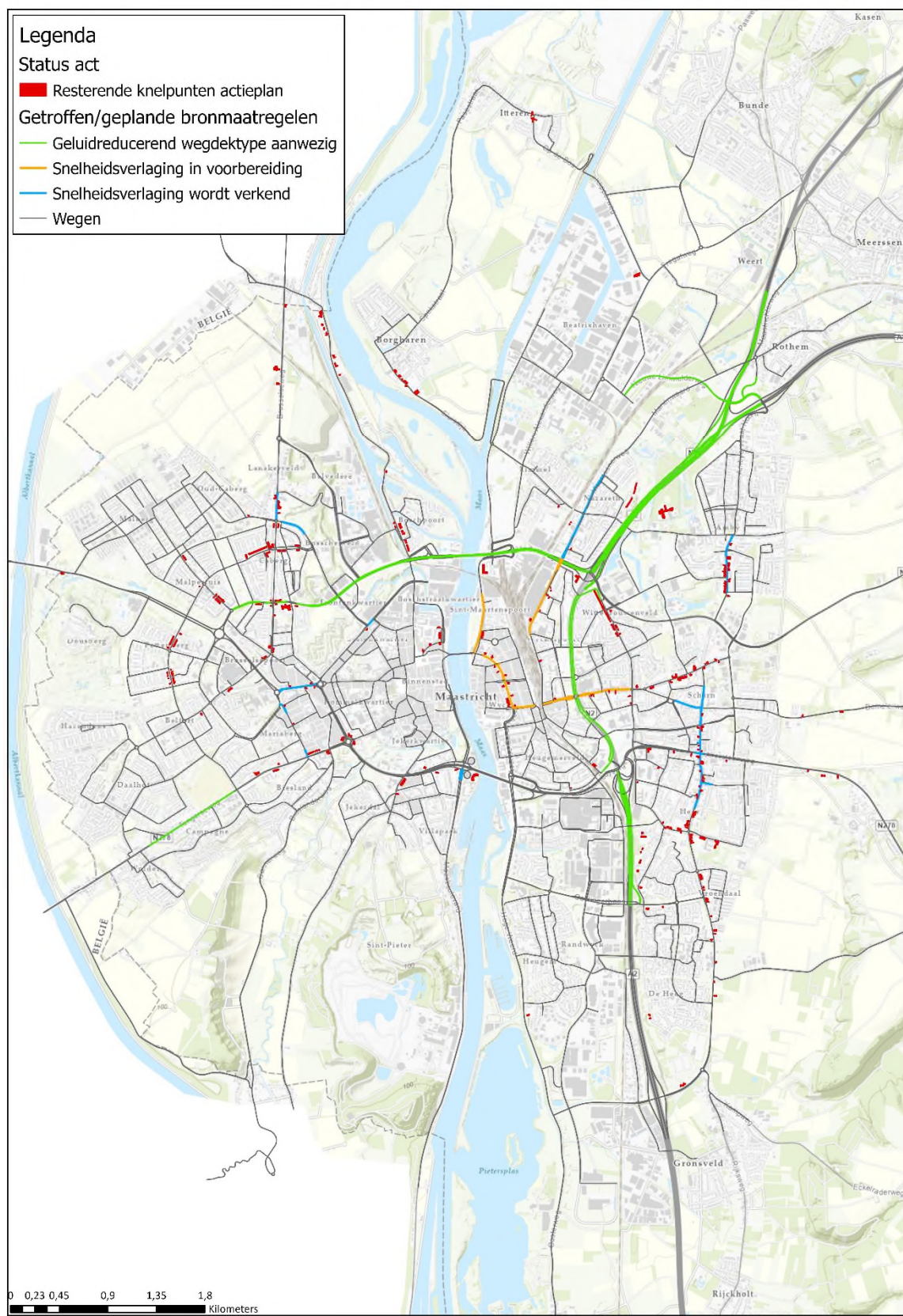


Figuur 6-1 Locaties van de geluidgevoelige gebouwen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel, inclusief locaties waar geluidreducerende wegdektypes zijn gelegen en snelheidsverlagingen zijn gepland of worden overwogen.

Het gecumuleerde geluid bedraagt ten hoogste 76 dB op de weergegeven gebouwen. Gemiddeld bedraagt het gecumuleerde geluid over deze adressen 66 dB. In de ligging van de gebouwen met een overschrijding van de

plاندrempel is de hoofdwegenstructuur wederom goed te herkennen. De geluidssituatie in Maastricht is over de jaren zo gegroeid, en bewust in stand gehouden door het verkeer op hoofdwegen te leiden. Dit is niet alleen gedaan om verkeerskundige redenen, maar ook om zo het geluid niet over de gehele stad te verspreiden. Een aandeel van de weergegeven woningen zijn ook zogenaamde saneringswoningen. Hier is van oudsher al veel geluid en zijn veelal maatregelen aan de bron en overdracht niet wenselijk of inpasbaar. Op de modernere wegen, zoals het Noorderbrugtracé en de Groene Loper is reeds een geluidreducerend wegdektype aangebracht. Ook zijn daar een groot deel van de woningen voorzien van geluidwerende maatregelen om het geluidsniveau in de woning laag te houden en zodoende een goede leefkwaliteit te waarborgen. Nieuwe woningen die langs de Groene Loper zijn gebouwd zijn zoveel mogelijk akoestisch gunstig ingedeeld, waarbij de geluidgevoelige binnen- en buitenruimten aan de geluidluwe zijde liggen. Daar waar dit niet mogelijk was zijn geluidwerende maatregelen aan de woning getroffen.

Als beschreven in sectie 6.2 wordt na de toepassing van maatregelen in de bron- en overdracht voornamelijk ingezet op behoud van de binnenwaarde in de geluidgevoelige gebouwen. Uitgangspunt is hierbij dat gebouwen die vanaf 1982 zijn gebouwd, op de saneringslijst staan, of recentelijk zijn verbouwd of herbouwd de binnenwaarde reeds geborgd is. De gebouwen waarbij dit niet het geval is, zijn weergegeven in Figuur 6.2. Het betreft 1.234 adressen in 547 gebouwen.



Figuur 6-2 Locaties van de resterende overschrijdingen, inclusief locaties waar geluidreducerende wegdektypen zijn gelegen en snelheidsverlagingen zijn gepland of worden overwogen.

De knelpuntgebouwen als weergegeven in Figuur 6.2. zijn (gedeeltelijk) automatisch, via een computermodel, tot stand gekomen. Hierbij is aangenomen dat het hoogst berekende geluid (op een beoordelingshoogte van

4,0 m) op een gebouw voor alle adressen binnen dat gebouw geldt. Hierbij is ook niet gekeken of er eventuele niet-geluidgevoelige gevels of delen van een gebouw geluidbelast zijn. Het exacte aantal adressen en gebouwen waarbij een verder onderzoek naar de binnenwaarde benodigd is, valt hieruit dan ook niet één op één af te leiden en zal naar alle waarschijnlijkheid lager uitvallen.

6.3.1 Bronmaatregelen

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. Zo kan het aantal knelpunten langs de volgende wegen nog worden gereduceerd:

- Op de Wilhelminasingel en de Scharnerweg staat een snelheidsverlaging al op de planning. Het aantal adressen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel kan hier ongeveer worden gehalveerd. Zo wordt het aantal resterende knelpunten na toepassing van de maatregel naar verwachting verlaagd van 101 tot circa 70.
- Op de Ambyerstraat Zuid wordt de mogelijkheid van een snelheidsverlaging nog verkend. Langs dit wegvak zijn 33 resterende knelpunten gelegen, waarvan het aantal naar verwachting kan worden verlaagd naar 11 middels een snelheidsverlaging.
- Op de Dorpsstraat wordt de mogelijkheid van een snelheidsverlaging nog verkend. Langs deze wegvakken zijn 41 resterende knelpunten gelegen, waarvan het aantal naar verwachting kan worden verlaagd naar 26 middels een snelheidsverlaging.
- Op de Brusselseweg wordt de mogelijkheid van een snelheidsverlaging nog verkend. Langs dit wegvak zijn 99 resterende knelpunten gelegen, waarvan het aantal naar verwachting kan worden verlaagd naar 8 middels een snelheidsverlaging.
- Op het noordelijke deel van de Ruttensingel wordt de mogelijkheid van een snelheidsverlaging nog verkend. Langs dit wegvak zijn 3 resterende knelpunten gelegen, waarvan het aantal naar verwachting kan worden verlaagd naar 0 middels een snelheidsverlaging.
- Op het noordelijke deel van de Meerssenerweg wordt de mogelijkheid van een snelheidsverlaging nog onderzocht. Langs deze wegvakken zijn 241 adressen gelegen waar sprake is van een overschrijding van de plandrempel. De meeste woningen zijn saneringswoningen en daarom geen resterende knelpunten. Het aantal overschrijdingen van de plandrempel kan op deze locatie wel middels de maatregel worden gehalveerd.

Langs de andere wegvakken waar knelpunten zijn gelegen kunnen bronmaatregelen, met name snelheidsverlagingen, nog worden overwogen. Het aantal resterende knelpunten kan middels een dergelijke maatregel in potentie worden gehalveerd. Veel van de wegen waar knelpunten langs zijn gelegen zijn echter gebiedsontsluitingswegen. Het verlagen van de maximum rijsnelheid is hierdoor in veel gevallen niet wenselijk omdat dit de verkeersstromen op ongewenste wijze kan beïnvloeden en verkeer juist over wegen zou sturen waar dit niet wenselijk is.

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.

6.3.2 Overdrachtsmaatregelen

De weergegeven resterende knelpunten zijn veelal gelegen op een korte afstand van de weg, binnen de bebouwde kom. Een overdrachtsmaatregel (zijnde een geluidscherm of geluidwal) is hierdoor vaak ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig niet inpasbaar; deze zou het zicht te zeer ontnemen en/of zou het stadsgezicht aanpassen. Op een enkele locatie kan de inpasbaarheid van een overdrachtsmaatregel worden onderzocht, echter, in de meeste gevallen liggen overdrachtsmaatregelen om het geluid terug te dringen niet voor de hand. Dergelijke maatregel wordt dan ook niet verder uitgewerkt in het actieplan van de gemeente Maastricht.

6.3.3 Ontvangermaatregelen en gevelgeluidwering

Zoals eerder benoemd zijn bron- en overdrachtsmaatregelen in de praktijk binnen de gemeente Maastricht vaak niet inpasbaar of wenselijk, en daarom ook niet realistisch. Om toch een bepaalde geluidskwaliteit te realiseren binnen de gemeente wordt ingezet op ontvangermaatregelen in de vorm van gevelgeluidwering. Hierbij is het uitgangspunt dat bij de woningen die niet voldoen aan de plandrempel, ten minste een bepaalde binnenwaarde wordt geborgd. Hiervoor wordt aangesloten bij de minimale wettelijke binnenwaarde van 41 dB als bedoeld in artikel 3.53 van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Dit is de binnenwaarde die ook geldt voor geluidgevoelige gebouwen die worden of zijn gesaneerd⁷ of die door wijziging van de gebruiksfunctie geluidgevoelig zijn geworden. In dit kader zijn de woningen waar naar verwachting niet aan de binnenwaarde wordt voldaan inzichtelijk gemaakt; dit zijn de resterende knelpuntwoningen zoals weergegeven in Figuur 6.2.

Gedurende de komende beleidsperiode wordt een plan opgezet om de locaties waar resterende knelpunten zijn gelegen verder te onderzoeken. Bij dit nader onderzoek wordt de geluidssituatie in een hoger detailniveau, conform de (nieuwe) meet- en rekenvoorschriften als beschreven in de Omgevingsregeling, in kaart gebracht. Het betreft een projectmatige aanpak waarbij ruimte is voor een maatwerk afweging per locatie. Bij de beoordeling van het geluid en een maatregelafweging kan bijvoorbeeld het bestaan van een geluidluwe zijde of geluidluwe buitenruimte een rol spelen. Op basis hiervan wordt beoordeeld of bij deze woningen nog (gevelwerings)maatregelen moeten worden getroffen. Dit betreft een meerjarenplan waarin verschillende locaties projectmatig en met oog voor maatwerk worden aangepakt. Hierbij worden ook budgettaire afwegingen gemaakt. Gedurende de uitvoering wordt het beschreven beleid en de aanpak geëvalueerd en kan deze waar nodig worden bijgesteld. In het actieplan voor de volgende beleidsperiode wordt de vooruitgang en evaluatie met betrekking tot bovenstaande acties gerapporteerd. Daarnaast duren de genoemde isolatieprojecten in het kader van de geluidsanering voort en worden de genoemde snelheidsbeperkende maatregelen uitgevoerd en/of verder onderzocht.

⁷ Voor saneringsobjecten waarvoor een voorbereidingssubsidie is verleend geldt, conform de Subsidieregeling sanering verkeerslawaaï, een binnenwaarde van 43 dB. Voor de woningen die worden beschouwd in het kader van het actieplan is gekozen aan te sluiten bij de binnenwaarde uit artikel 3.53 van het Besluit kwaliteit leefomgeving.

7. Inspraak en reacties

In dit hoofdstuk zijn de ingebrachte zienswijzen beschreven, voorzien van een antwoord en is (wanneer van toepassing) beschreven hoe de zienswijze is verwerkt in het definitieve actieplan. In Bijlage 4 zijn de gehele zienswijzen zoals deze zijn ingediend opgenomen.

Zienswijze Mw. N. Canisius, mede namens Fam. Nijst en Dhr. P. Nelissen

Nr		Vraag/antwoord
1)		In de zienswijze wordt aandacht gevraagd voor de volgende bronnen: 1. Bevoorrading van de horeca aan het Vrijthof en de binnenstad; 2. De evenementen op het Vrijthof; 3. Het carnaval van de horeca-ondernemers op het Vrijthof
	Antw.	<u>Algemeen</u> 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. Evenementen zijn geen onderdeel van het actieplan geluid.

Zienswijze Stichting Stadspark Veilig en Leefbaar

Nr.		Vraag/antwoord
1)	Vraag	Waarom wordt de sterk aanbevolen maximale waarde van 45dB L _{night} niet benoemd? Wij verzoeken deze beleefd ook te vermelden.
	Antw.	De genoemde 45 dB L_{night} volgt uit de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie. Om deze advieswaarden te halen zou betekenen dat de verkeersintensiteit met een factor 10 zou moeten afnemen. Een weg met 10.000 voertuigbewegingen zou de gereduceerd moeten worden naar 1.000 motorvoertuigen per etmaal. 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 moge 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-jaarlijks op te stellen geluidbelastingkaarten en het actieplan geluid wordt het geluid langs de doorstroomwegen wel gemonitord en indien nodig maatregelen onderzocht.
2)	Vraag	Waarom staat hier gezondheid tussen aanhalingstekens?
	Antw.	De aanhalingstekens zijn opgenomen omdat er niet alleen gekeken wordt naar gezondheidseffecten, maar ook naar andere effecten zoals spraak- en slaapverstoring.
3)	Vraag	Waarom somt het rapport slechts een fractie op van de gezondheidseffecten?

	Antw.	De genoemde gezondheidseffecten die zijn opgenomen worden voorgeschreven vanuit de Europese wetgeving.
4)	Vraag	Waarom neemt het rapport de schade voor de gehele openbare ruimte niet op?
	Antw.	<u>Algemeen</u> Het rapport is opgesteld conform de regels die Europa hieraan stelt. De gezondheidseffecten worden bepaald aan de hand van vastgestelde dosis-effectrelaties voor actieplannen geluid, als opgenomen in bijlage XIX bij artikel 8.2 van de Omgevingsregeling. Deze zijn gebaseerd op het geluid aan de gevel. Overeenkomstig de Europese richtlijn is bij het opstellen van de geluidbelastingskaarten 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 horeconcentratiegebieden, - Als zodanig aangewezen concentratiegebieden voor detailhandel en ambachtsbedrijven.
5)	Vraag	Voor de voetganger, de fietser, de ouderen, de kinderen, de flora, de invaliden?
	Antw.	Zie antwoord vraag 4.
6)	Vraag	Voor het leven, het welzijn, het vertier, de beleving, de rust zelve in de openbare ruimte?
	Antw.	Zie antwoord vraag 4.
7)	Vraag	Stille gebieden. Waarom doet het rapport geen poging daartoe? Waarom komt het rapport hiervoor niet met een voorstel?
	Antw.	Het aanwijzen van stiltegebieden is een verantwoordelijkheid van de provincie.
8)	Vraag	Heeft men dezelfde rekenmethoden gebruikt als welke door de EU wordt gehanteerd/aanbevolen?
	Antw.	Ja, er is gebruik gemaakt van de wettelijk voorgeschreven rekenmethode.
9)	Vraag	Wordt het actieplan opgesteld omdat het moet van de EU? Vindt de gemeente het maar een vervelende kostenpost dat zo lang mogelijk op de lange termijn geschoven moet worden?
	Antw.	Dit is niet het geval. Het is een Europese verplichting om een geluidkaart op te stellen. De gemeente vindt geluid een belangrijk thema derhalve is er al in 2008 geluidbeleid opgesteld. Waarbij rekening wordt gehouden met de oriëntatie van woningen en het ervaren van hinder in gebieden. Daarnaast is de gemeenten al jaren bezig om bestaande woningen te voorzien van geluidwerend maatregelen op die plaatsen waar de geluidbelasting hoog is.
10)	Vraag	Heeft de burger juridische mogelijkheden om de gemeente te verplichten het actieplan uit te voeren?
	Antw.	De burger kan de gemeente niet verplichten om het beleid uit te voeren. Het actieplan geluid is op zichzelf geen besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en is niet gericht op rechtsgevolgen.
11)	Vraag	Wij verzoeken alsnog deze optie te onderzoeken voor de Kennedybrug?
	Antw.	Er is op dit moment geen gemeentelijk geld voor een geluidsscherm. In principe worden geluidsschermen in de stedelijke omgeving van Maastricht alleen toegepast wanneer er een wettelijke verplichting is en andere maatregelen niet mogelijk zijn. Dit heeft te maken met

		de lastige stedenbouwkundige inpassing van een geluidsschermbaan in een historische stad als Maastricht. Daarnaast kosten geluidschermen veel geld. Gemeentelijke middelen om dit te bekostigen zijn er op dit moment niet. Daarnaast is de geluidsisolatie van de woningen voldoende. Alleen voor saneringswoningen (woningen die bij het Rijk zijn aangemeld als saneringswoning omdat de geluidbelasting te hoog is en er maatregelen getroffen moeten worden) bestaat de mogelijkheid om subsidie voor een scherm te krijgen en dan alleen nog als dat aantoonbaar doelmatig is.
12)	Vraag	Vindt de gemeente "welstand" belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden?
	Antw.	Nee, door de hoogte die geluidschermen nodig hebben om effectief te zijn is deze keuze, naast welstand, ingegeven door diverse aspecten, zoals (sociale) veiligheid, (uit)zicht belemmering en daglichttoetreding in woningen.
13)	Vraag	Waarom schrijft het rapport in dergelijke vreemde terminologieën? Kan het rapport niet gewoon het woord "geluidsschermbaan" gebruiken?
	Antw.	Overdachtsmaatregelen is een container begrip voor diverse maatregelen die tussen bron en ontvanger getroffen kunnen worden. Deze termen wordt algemeen gebruikt bij het aanduiden van deze vorm van maatregelen. Een geluidsschermbaan maakt hier onderdeel van uit.
14)	Vraag	Wordt het niet eens tijd om daar gehoor aan te geven.
	Antw.	Zie antwoord vraag 1.
15)	Vraag	Wilt u deze geluidsbronnen in het actie rapport op nemen voor een goede transparantie?
	Antw.	Deze geluidsbronnen zijn aangegeven op de geluidbelastingskaarten. Deze kaarten zullen worden toegevoegd bij het definitief rapport.
16)	Vraag	Kan in het rapport precies de berekening worden verstrekt van het Kennedytracé?
	Antw.	Nee. In het actieplan is beleid van de gemeente opgenomen. Het actieplan is niet bedoeld voor dit soort detailinformatie.
17)	Vraag	Kan in het rapport de geluidswaarden duidelijk worden vermeld per woning langs het Kennedytracé?
	Antw.	Zie antwoord op vraag 16
18)	Vraag	Of een link opnemen waar de waarden te vinden zijn?
	Antw.	Zie antwoord op vraag 16.
19)	Vraag	Kan het rapport de Kennedybrug opnemen in de te nemen actie voor de komende 5 jaar?
	Antw.	Woningen die een te hoge geluidbelasting ondervinden en nog niet zijn opgenomen in lopende geluidsaneringsprojecten zijn meegenomen in het actieplan. Verdere acties rond de herinrichting van het Kennedybrugtracé maken geen onderdeel uit van het actieplan.
20)	Vraag	Kan het rapport aanbevelingen
	Antw.	Deze vraag is niet duidelijk.
21)	Vraag	Zou het niet een oplossing kunnen zijn om het Kennedytracé te sluiten tussen 22.00 uur en 6.00 uur? Waarom draagt het rapport dit niet aan?
	Antw.	Gelet op de functie van het Kennedytracé als onderdeel van het regionale wegennet is het niet realistisch om deze route te sluiten in de voorgestelde uren.
22)	Vraag	Om de welstandcommissie ter zijde te leggen en windschermen te plaatsen?
	Antw.	Zie antwoord bij vraag 11 en 12.
23)	Vraag	Om de snelheid te verlagen naar gewoon 30 km per uur?

	Antw.	Gelet op de functie van het Kennedytracé als onderdeel van het regionale wegennet is het niet realistisch om de snelheid op deze route te verlagen naar 30 km/uur.
24)	Vraag	Waarom heeft de gemeente hier nog geen opdracht voor gegeven?
	Antw.	De knelpunten zijn bekend, zie paragraaf 6.3.3. van het actieplan. Zie ook antwoord op vraag 19.
24b		Wij verzoeken deze hele grote milieuverontreiniging (evenementen) mede in het rapport op te nemen.
	Antw.	Deze geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4.
25)	Vraag	Wij verzoeken deze milieuverontreiniging (horeca) mee te nemen in het rapport
	Antw.	Deze geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4.
26)	Vraag	Wij verzoeken om deze grote geluidverontreiniging (motoren, brommer en scooters) in het rapport op te nemen en actie hierin te nemen?
	Antw.	Bij wegverkeerslawaaï wordt uitgegaan van jaargemiddelde verkeerstromen per uur, per tijdsperiode (dag-, avond- nacht) en per voertuigcategorie. Voor geluid zijn voertuigcategorie 1 t/m 3 bepalend. De geluidbijdrage van de gemotoriseerde tweewielers is niet in betekende mate ten opzichte van de andere voertuigcategorieën. Daarom is deze voertuigcategorie niet specifiek meegenomen in het actieplan geluid. Toelichting op voertuigcategorie. • Voertuigcategorie 1: lichte motorvoertuigen (personenauto's, bestelwagens ≤ 3,5 ton, SUV's, MPV's, waaronder aanhangers en caravans); • Voertuigcategorie 2: middelzware voertuigen (bestelwagens > 3,5 ton, bussen, campers enz., met twee assen en dubbele banden op de achteras); • Voertuigcategorie 3: zware voertuigen (zware bedrijfsvoertuigen, touringcars, bussen, met drie of meer assen); • Voertuigcategorie 4: gemotoriseerde tweewielers (met subcat 4a bromfietzers met twee, drie of vier wielen en subcat 4b motorfietsen met of zonder zijspan, driewielers en vierwielers). In het spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid is wel gekeken naar de bijdrage van brommers. Daarin is opgenomen dat gekeken gaat worden naar een stimuleringsregeling voor brommers en scooters als emissie verlagend project.
27)	Vraag	Wij verzoeken om deze geluidsverontreiniging (erfstraten) op te nemen in het rapport en te komen met aanbevelingen?
	Antw.	Deze geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4.
28)	Vraag	Wij verzoeken om deze geluidsverontreiniging (parkonderhoud) op te nemen in het rapport en te komen met adviezen?
	Antw.	Deze geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4.
29)	Vraag	Wij verzoeken dringend om deze geluidsverontreiniging (illegale muziek in de parken) op te nemen in het actieplan en te komen met dringende aanbevelingen?
	Antw.	Deze geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4.

30)		Kunnen wij stellen dat de milieuverontreiniging velen malen groter is dan dat het rapport heeft berekend?
	Antw.	Het actieplan beschouwd de jaargemiddelde geluidssituatie van de in vraag 4 genoemde geluidbronnen. Dat er andere geluidbronnen binnen Maastricht aanwezig zijn is bekend. Deze maken echter geen onderdeel uit van het actieplan geluid.
31)	Vraag	Waarom wordt deze geluidsmilieuverontreiniging (vaarverkeer) in het rapport niet in beeld gebracht?
	Antw.	Deze geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4.
32)	Vraag	Wij verzoeken om extra mogelijke maatregelen te adviseren conform uw onderzoekplicht?
	Antw.	Maatregelen voor andere geluidbronnen maken overeenkomstig de Europese richtlijn geen onderdeel uit van het actieplan, zie antwoord bij vraag 4. In het spoorboekje verbeteren bereikbaarheid en luchtkwaliteit geeft maatregelen aan die ook getroffen gaan worden om de leefkwaliteit en bereikbaarheid in de stad te verbeteren.

Zienswijze Fietzersbond afdeling Maastricht & Heuvelland

Nr		Vraag/antwoord
1)	Vraag	Waarom wordt niet sneller ingezet, zeker daar de meeste maatregelen goedkoop en gemakkelijk zijn uit te voeren?
	Antw.	In dit actieplan wordt vooral ingezet op het aanpakken van woningen zelf. Dit achten wij noodzakelijk om de geluidskwaliteit in de woningen te verbeteren. In het actieplan gaat het vooral om de woningen die niet op de saneringslijsten staan en waar dus nog geen middelen voor beschikbaar zijn. Deze woningen worden eerst geïnventariseerd. Daarnaast lopen de bestaande saneringsprojecten gewoon door en zullen zo snel mogelijk worden voorzien van geluidwerende maatregelen.
2)	Vraag	Waarom beperkt de gemeente zich slechts tot 10 straten, zoals genoemd op blz 16, om de snelheid terug te brengen naar 30km?
	Antw.	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.
3)	Vraag	Deze straten stonden al genoemd in het actieplan 2018, waarom duurt het nog eens 10 jaar om er 30km van te maken?
	Antw.	Voor het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur is in de meeste gevallen noodzakelijk om de inrichting van de weg aan te pakken zodat het gemotoriseerd verkeer ook 30 km/uur gaat rijden. Deze noodzakelijke ombouw kost tijd en geld en vaak zijn er ook andere ambities ten aanzien van de omgeving en weginrichting. Dit wordt integraal opgepakt en dient geprogrammeerd te worden en wordt vaak opgepakt als er groot onderhoud aan de weg noodzakelijk is.
4)	Vraag	Waarom bekijkt het actieplan het niet andersom, motiveer welke straten nog 50km kunnen blijven?
	Antw.	Voor deze aanpak is niet gekozen.
5)	Vraag	Wij verzoeken de gemeente om een nieuwe wegategorisering vast te stellen voor alle straten en wegen van de stad om die als een degelijke basis te gebruiken voor het Actieplan omgevingslawaaï en het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Het bepalen van een nieuwe wegategorisering is ook urgent om de juiste keuzes te maken bij het Nibor.

	Antw.	De landelijke doorvertaling naar 30 tenzij, conform de hiervoor landelijke opgestelde handreiking, is nog in uitwerking. Dit actieplan loopt daarop vooruit en daardoor is er in dit actieplan nog geen rekening mee gehouden.
6)	Vraag	De nieuwe categorisering is in feite uitgewerkt in de 'Regionale Aanpak Zuid Limburg 30 km/u tenzij'. Deze aanpak ondersteunt onze visie van '30 km tenzij'
	Antw.	Deze regionale uitwerking is nog niet gereed en is daardoor ook nog niet meegenomen in dit actieplan
7)	Vraag	Waarom wordt deze brommerinruil mogelijkheid niet besproken in het rapport? Deze stinkende lawaai machines zouden geweerd moeten worden.
	Antw.	Brommerinruil is niet opgenomen in het actieplan geluid omdat brommerinruil cq brommers en scooters een te geringe invloed heeft op het geluidsniveau ter plaatse van woningen langs de hoofdwegen. . Bij wegverkeerslawaai wordt uitgegaan van jaargemiddelde verkeerstromen per uur, per tijdsperiode (dag-, avond- nacht) en per voertuigcategorie. Voor geluid zijn voertuigcategorie 1 t/m 3 bepalend. De geluidbijdrage van de gemotoriseerde tweewielers is niet in betekende mate ten opzichte van de andere voertuigcategorieën. Daarom is deze voertuigcategorie niet specifiek meegenomen in het actieplan geluid. Toelichting op voertuigcategorie. • Voertuigcategorie 1: lichte motorvoertuigen (personenauto's, bestelwagens ≤ 3,5 ton, SUV's, MPV's, waaronder aanhangers en caravans); • Voertuigcategorie 2: middelzware voertuigen (bestelwagens > 3,5 ton, bussen, campers enz., met twee assen en dubbele banden op de achteras); • Voertuigcategorie 3: zware voertuigen (zware bedrijfsvoertuigen, touringcars, bussen, met drie of meer assen); • Voertuigcategorie 4: gemotoriseerde tweewielers (met subcat 4a bromfietzers met twee, drie of vier wielen en subcat 4b motorfietsen met of zonder zijspan, driefielers en vierielers). In het spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid is wel gekeken naar de bijdrage van brommers. Daarin is opgenomen dat gekeken gaat worden naar een stimuleringsregeling voor brommers en scooters als emissie verlagend project.
8)	Vraag	Waarom wordt in het actieplan niet geopperd om het verboden gebied voor lawaai brommers en scooters ten minste te vergroten?
	Antw.	Zie antwoord bij vraag 7.
9)	Vraag	Waarom stelt het actieplan niet voor om alle commerciële toeleveranciers op brommers en scooters te verplichten (gelijk met het afgeven van de vergunning) dat een elektro voertuig verplicht is?
	Antw.	De bevoegdheid om elektro voertuigen te verplichten heeft alleen de Rijksoverheid.
10)	Vraag	Waarom worden niet meer straten voorgesteld om de snelheid terug te brengen van 50 naar 30km?
	Antw.	Zie antwoord bij vraag 2.
11)	Vraag	Waarom wordt de Hertogsingel niet 30km?
	Antw.	Zie antwoord op vraag 2
12)	Vraag	Waarom worden de op en afritten van de Kennedy brug geen 30km?
	Antw.	Zie antwoord op vraag 2
13)	Vraag	Wordt de gehele Maasboulevard 30km? En in welk jaar?

	Antw.	Zie antwoord op vraag 2
14)	Vraag	Waarom loopt het actieplan achter de feiten aan?
	Antw.	Zie antwoord vraag 2.
15)	Vraag	Vindt de gemeente de snelheid van 50km zo belangrijk dat men liever peperdure 367 saneringsprojecten betaald dan de snelheid te verlagen naar 30km?
	Antw.	Nee. Zie antwoord bij vraag 2. Daarnaast heeft het verlagen van de snelheid onvoldoende effect op het geluidsniveau en zullen aanvullende gevelmaatregelen nodig blijven voor 367 sanerings <u>objecten</u> .
16)	Vraag	Waarom worden niet al deze 21 straten komend jaar geheel 30km gemaakt?
	Antw.	Zie antwoord bij vraag 2.
17)	Vraag	Waarom heeft het actieplan de plandrempel niet verlaagd van 63dB naar 53dB?
	Antw.	Om van 63 dB naar 53 dB terug te gaan zou betekenen dat de verkeersintensiteit met een factor 10 zou moeten afnemen. Wordt gekeken naar een combinatie met het terugbrengen van de snelheid van 50 naar 30 dan moet de intensiteit met een factor 3 a 4 afnemen. 10.000 voertuigbewegingen worden dan respectievelijk 1.000 of 3.000 a 4.000 motorvoertuigen per etmaal. 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 moge 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-jaarlijks op te stellen geluidbelastingkaarten en het actieplan geluid wordt het geluid langs de doorstroomwegen wel gemonitord en maatregelen onderzocht.
18)	Vraag	Waarom heeft het actieplan de plandrempel in de nacht niet gesteld op 53dB L_{night} .
	Antw.	Zoals aangegeven in het actieplan is voor L_{night} geen specifieke drempel vastgesteld, omdat er een vrijwel directe relatie is tussen L_{den} en $L_{night} + 10$ dB. Wanneer voldaan wordt aan L_{den} wordt dus automatisch voldaan aan de 10 dB afname in de nachtperiode.
19)	Vraag	Waarom adviseert het actieplan niet om het wegdek stiller te maken?
	Antw.	Zie hoofdstuk 4.5.1. van het actieplan. Ervaring over de afgelopen jaren heeft geleerd dat het toepassen van een geluidreducerend wegdektype op de hoofdontsluitingswegen met name vanuit beheer en onderhoud niet gewenst is. De levensduur van dergelijke wegdektypen is namelijk korter, waardoor dergelijke wegdektypen hogere kosten met zich meebrengen en de wegen vaker voor onderhoud moeten worden afgesloten. De geluid-reducerende wegdektypen zijn daarom sinds de publicatie van het voorgaande actieplan op de in dat actieplan genoemde wegvakken niet toegepast. Mocht uit nader onderzoek blijken dat op bepaalde locaties andere maatregelen om het geluid te reduceren niet mogelijk zijn, dan wordt stil asfalt alsnog als maatregel overwogen
20)	Vraag	Waarom wordt de Begijnenstraat niet bestraat zoals het Gubbelstraat?
	Antw.	Dit actieplan gaat over geluidsmaatregelen op, aan of langs de wegen met een hoge geluidbelasting. Het actieplan gaat niet over soorten bestrating op de verschillende wegen. De verschillende soorten bestratingen op de wegen is buiten de scope van het actieplan. Voor het verbeteren van het fietscomfort zou het fijn zijn als de verharding waarover gefietst wordt gladder zou zijn dan het nu is. Om toch de kwaliteit van de huidige uitstraling te behouden zou de bestrating zoals deze nu aangebracht is in de Gubbelstraat vanuit

		Mobiliteit wenselijk zijn. Echter vanuit Mobiliteit hebben we nu geen plannen, nog beschikbare middelen om dit aan te pakken.
21)	Vraag	Waarom vermeldt het actieplan niet de grote voordelen van snelheidshandhaving?
	Antw.	Snelheidshandhaving is geen bevoegdheid van de gemeente
22)	Vraag	Waarom wordt in het actieplan niet voorgesteld om te controleren op snelheid en/of de lawaaivervuiling van individuele voertuigen om zo de geluidsdruk te verminderen?
	Antw.	Zie het antwoord bij vraag 21. Ten aanzien van lawaaivervuiling worden eisen gesteld aan de voertuigen. Handhaving hiervan vindt plaats bij de APK en door politiecontroles. Bij het bepalen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de geluidsemissies zoals deze in de rekenvoorschriften is opgenomen.
23)	Vraag	Waarom wordt in het actieplan niet voorgesteld om te controleren op lawaaivervuiling door de voertuigen zelf?
	Antw.	Zie antwoord bij vraag 22.
24)	Vraag	Waarom adviseert het actieplan niet om op alle toegangswegen een vaste smiley te plaatsen?
	Antw.	Binnen de kaders van dit actieplan is daar niet naar gekeken.

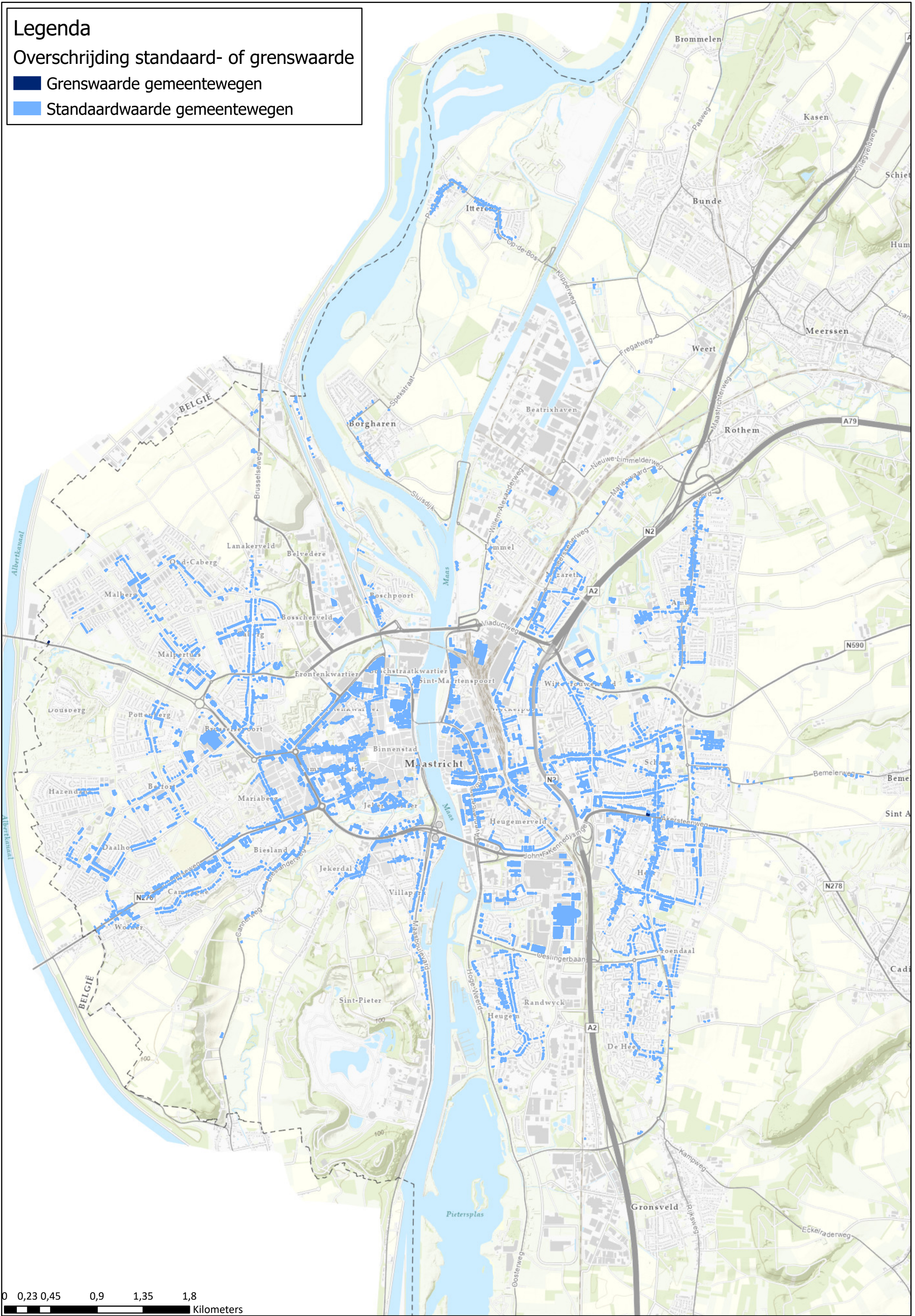
Bijlage 1 Geluidgevoelige gebouwen boven de standaardwaarde en grenswaarde

Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

Grenswaarde gemeentewegen

Standaardwaarde gemeentewegen

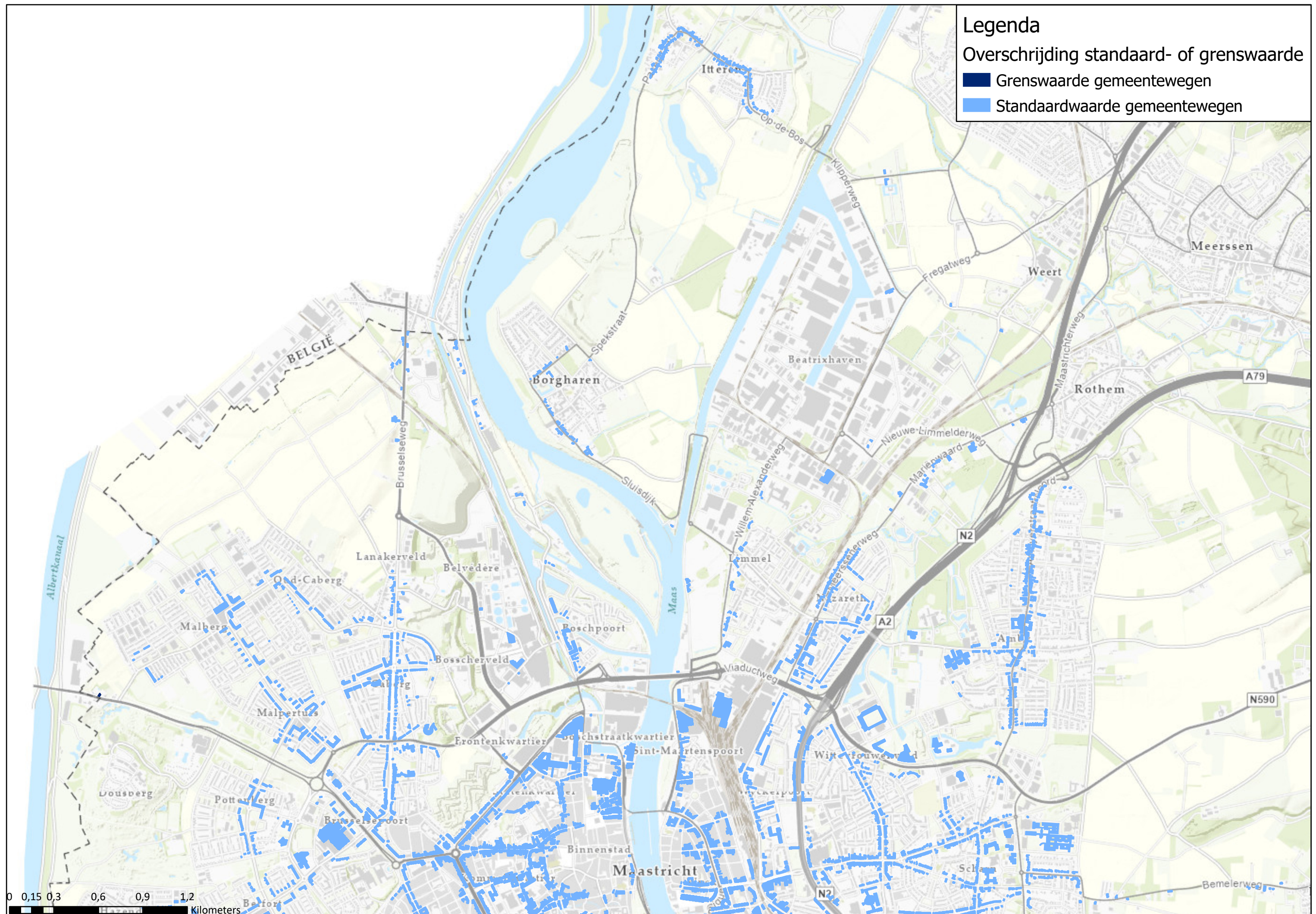


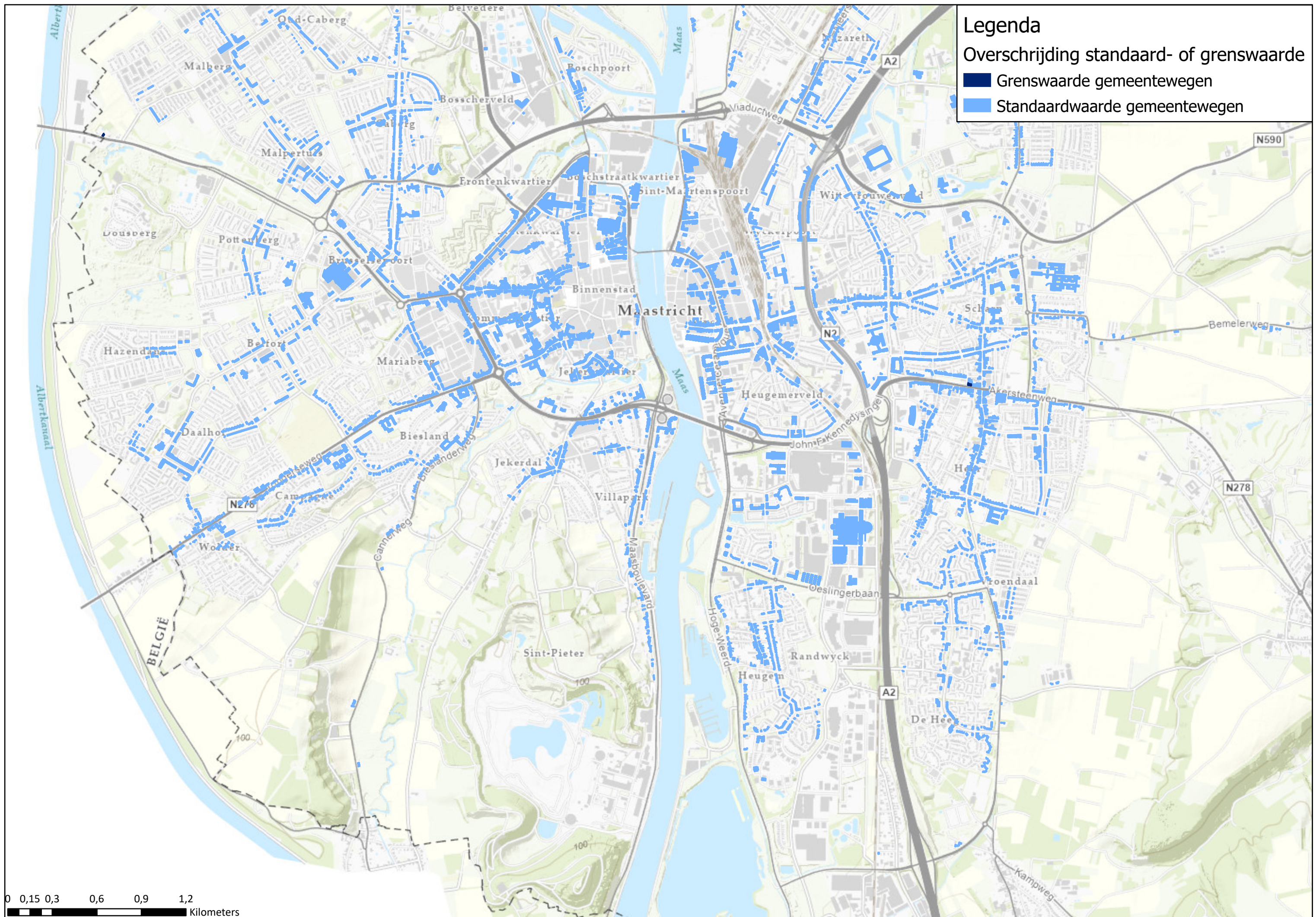
Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

■ Grenswaarde gemeentewegen

■ Standaardwaarde gemeentewegen



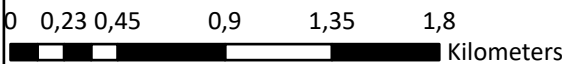


Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

Grenswaarde provinciale wegen

Standaardwaarde provinciale wegen

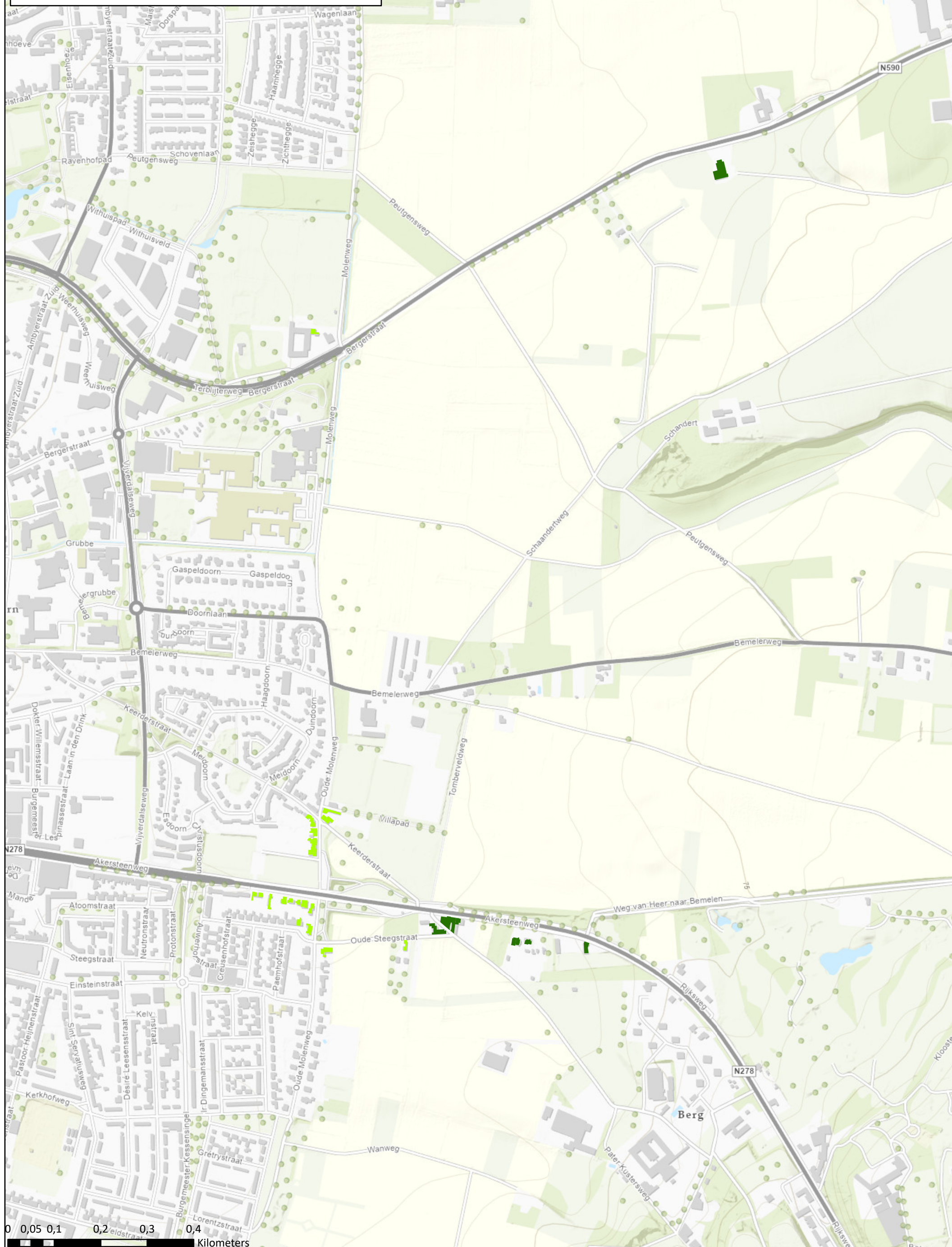


Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

 Grenswaarde provinciale wegen

■ Standaardwaarde provinciale wegen

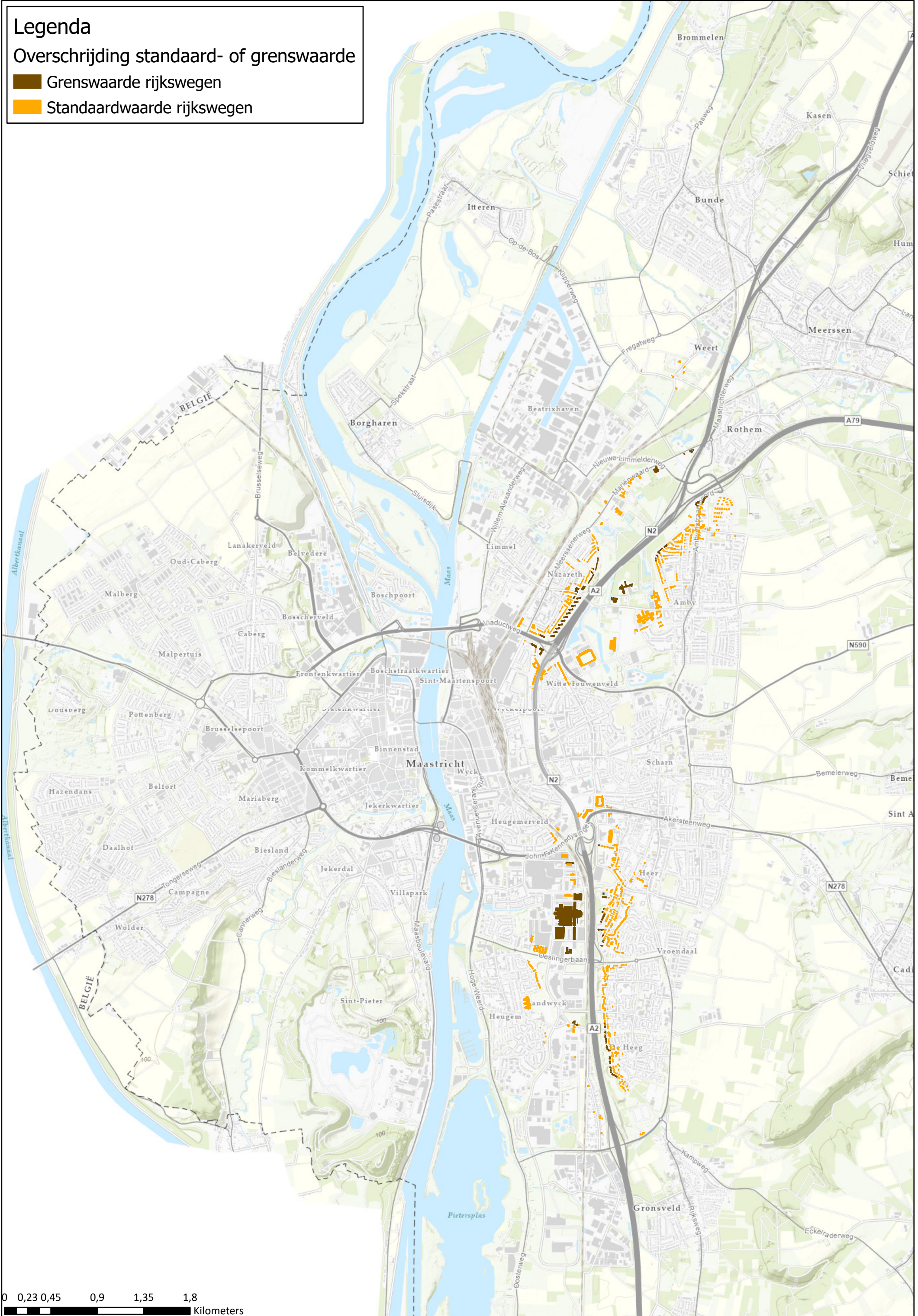


Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

Grenswaarde rijkswegen

Standaardwaarde rijkswegen

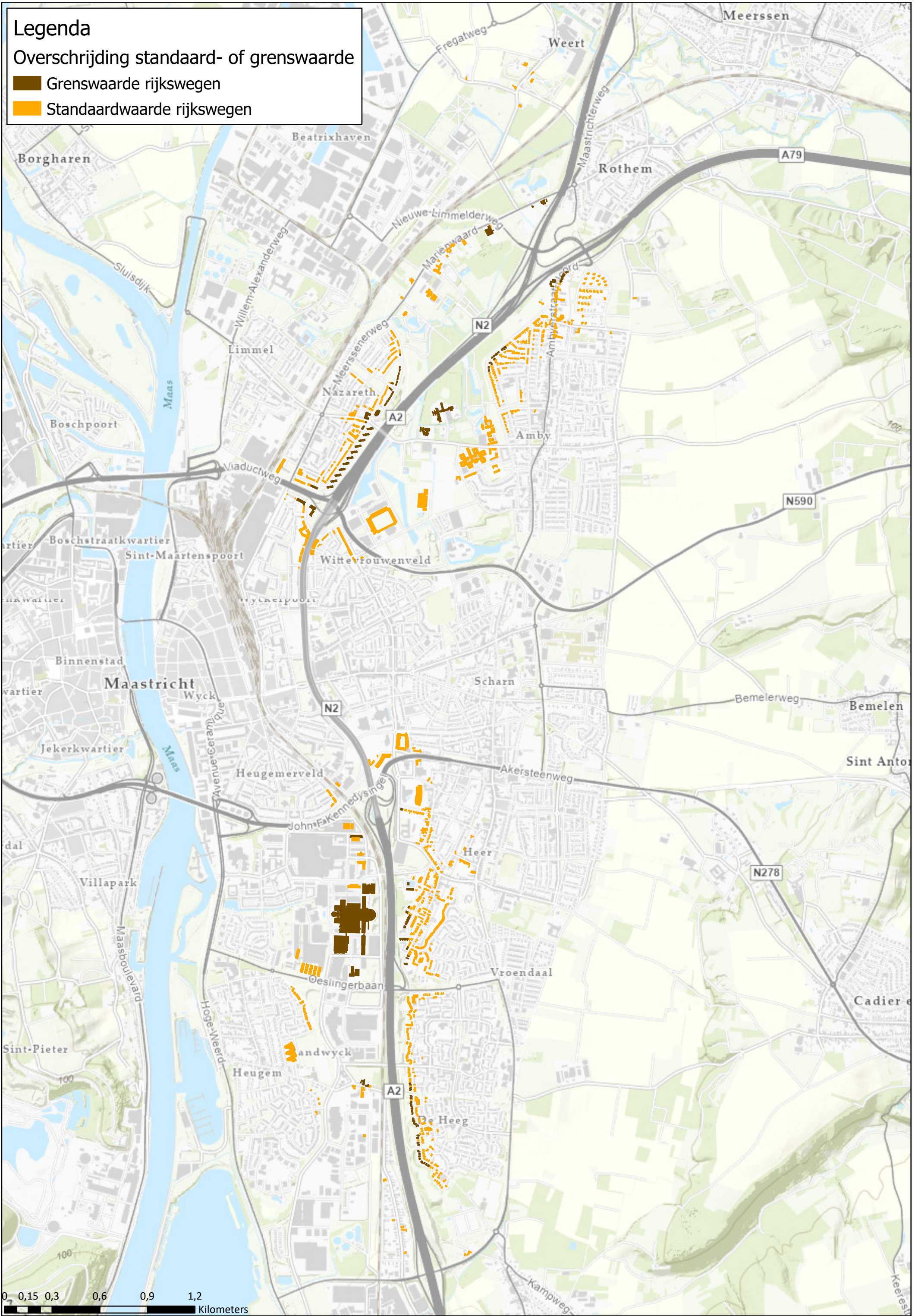


Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

Grenswaarde rijkswegen

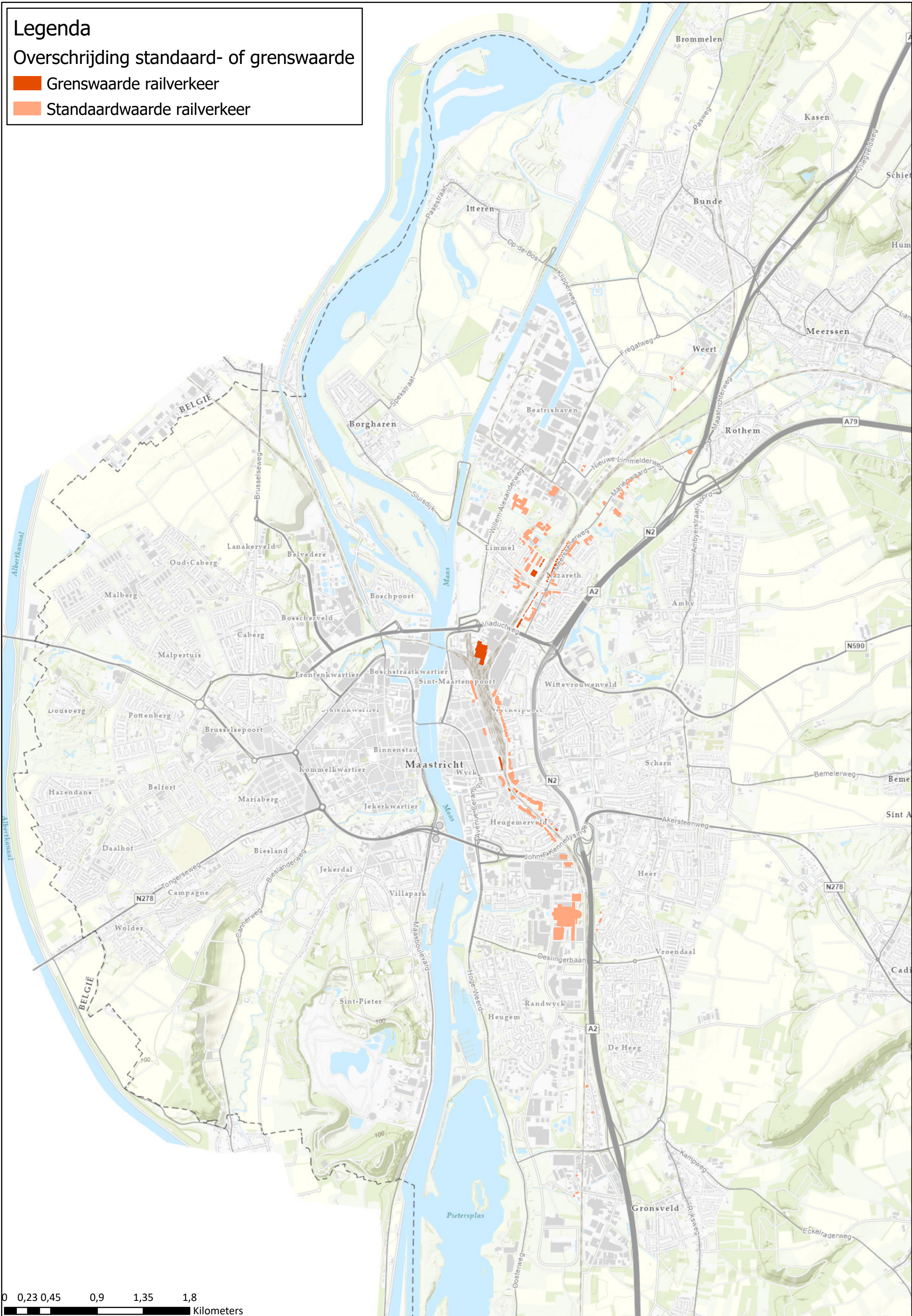
Standaardwaarde rijkswegen



Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

- Grenswaarde railverkeer
- Standaardwaarde railverkeer

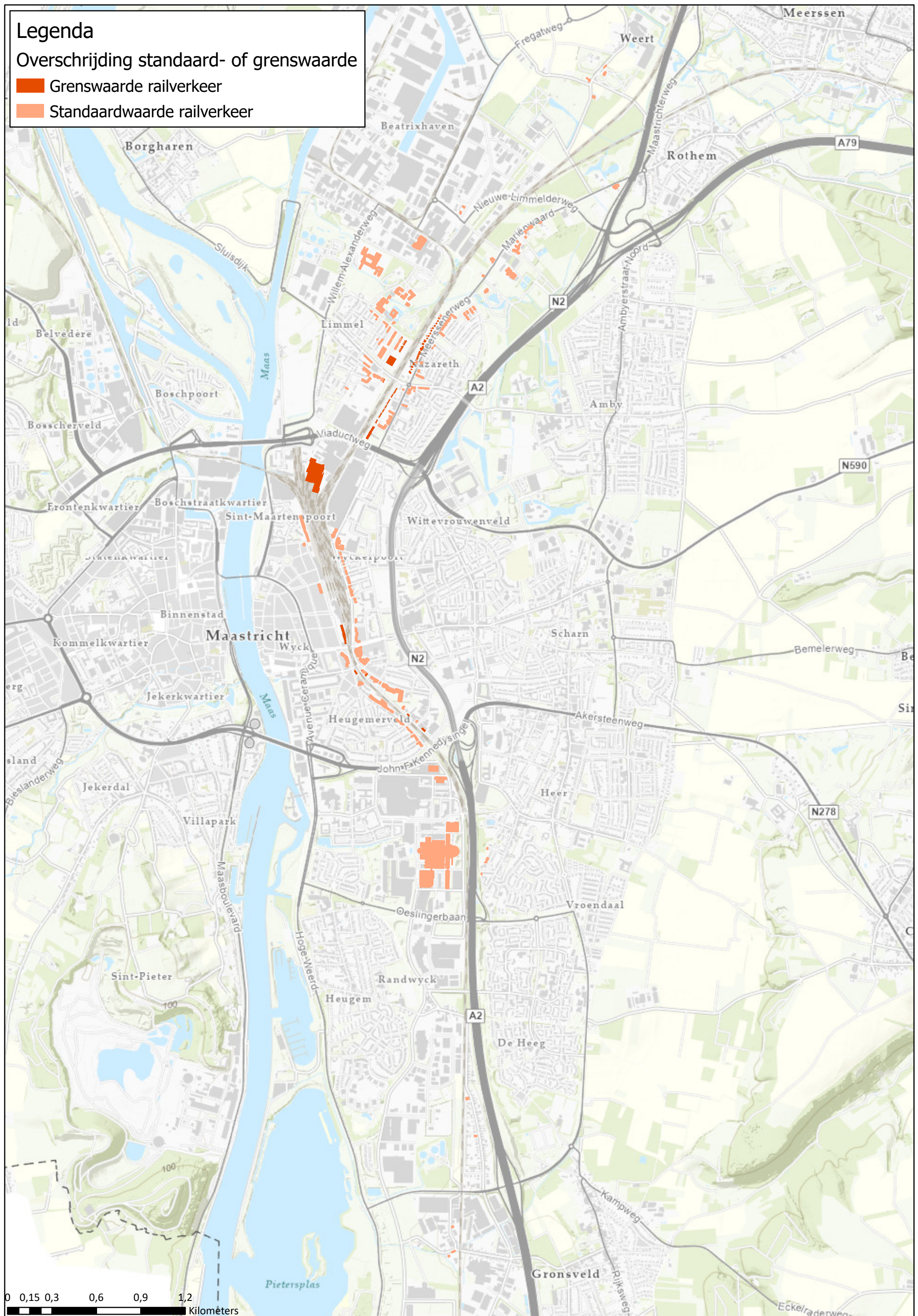


Legenda

Overschrijding standaard- of grenswaarde

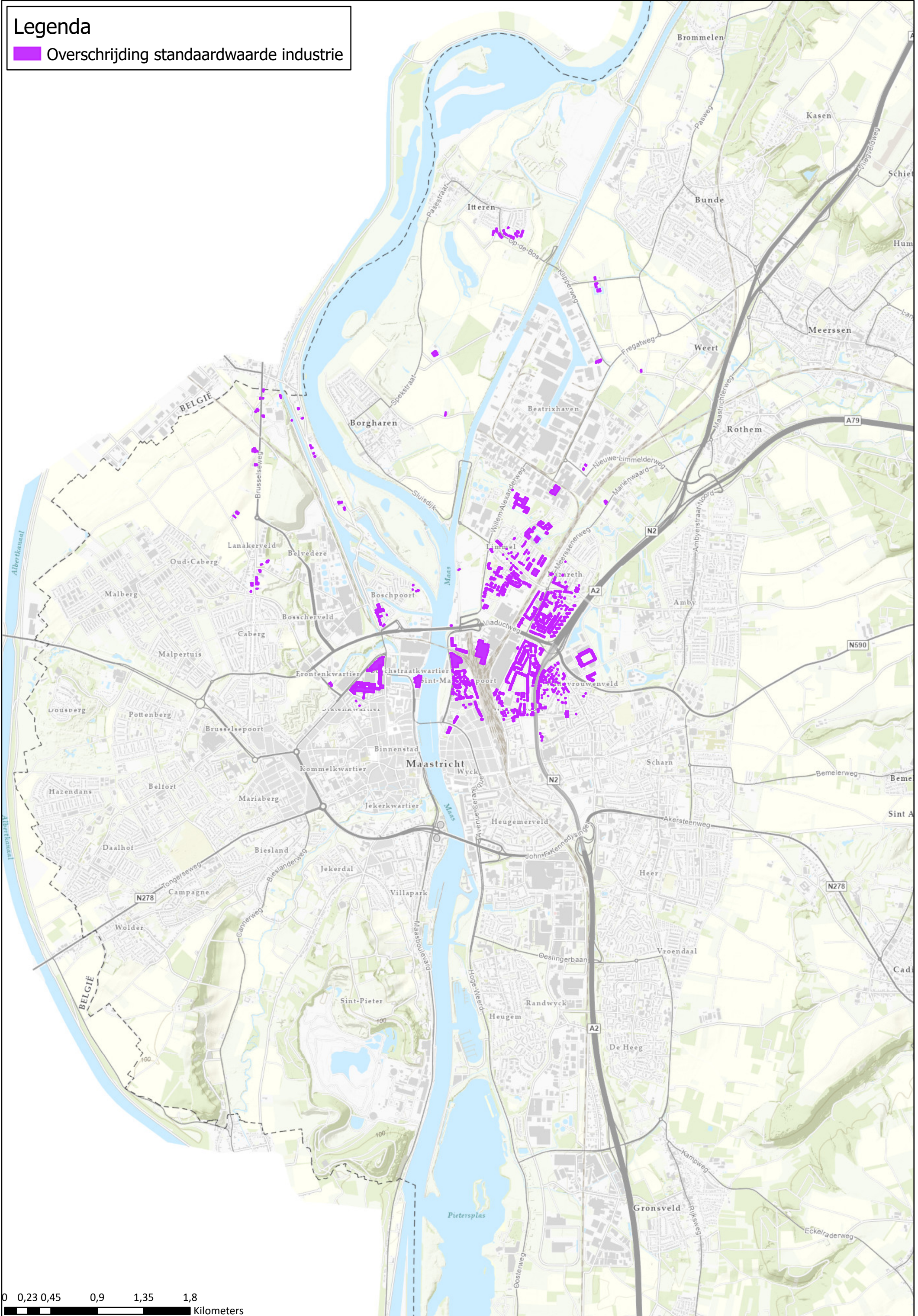
■ Grenswaarde railverkeer

■ Standaardwaarde railverkeer



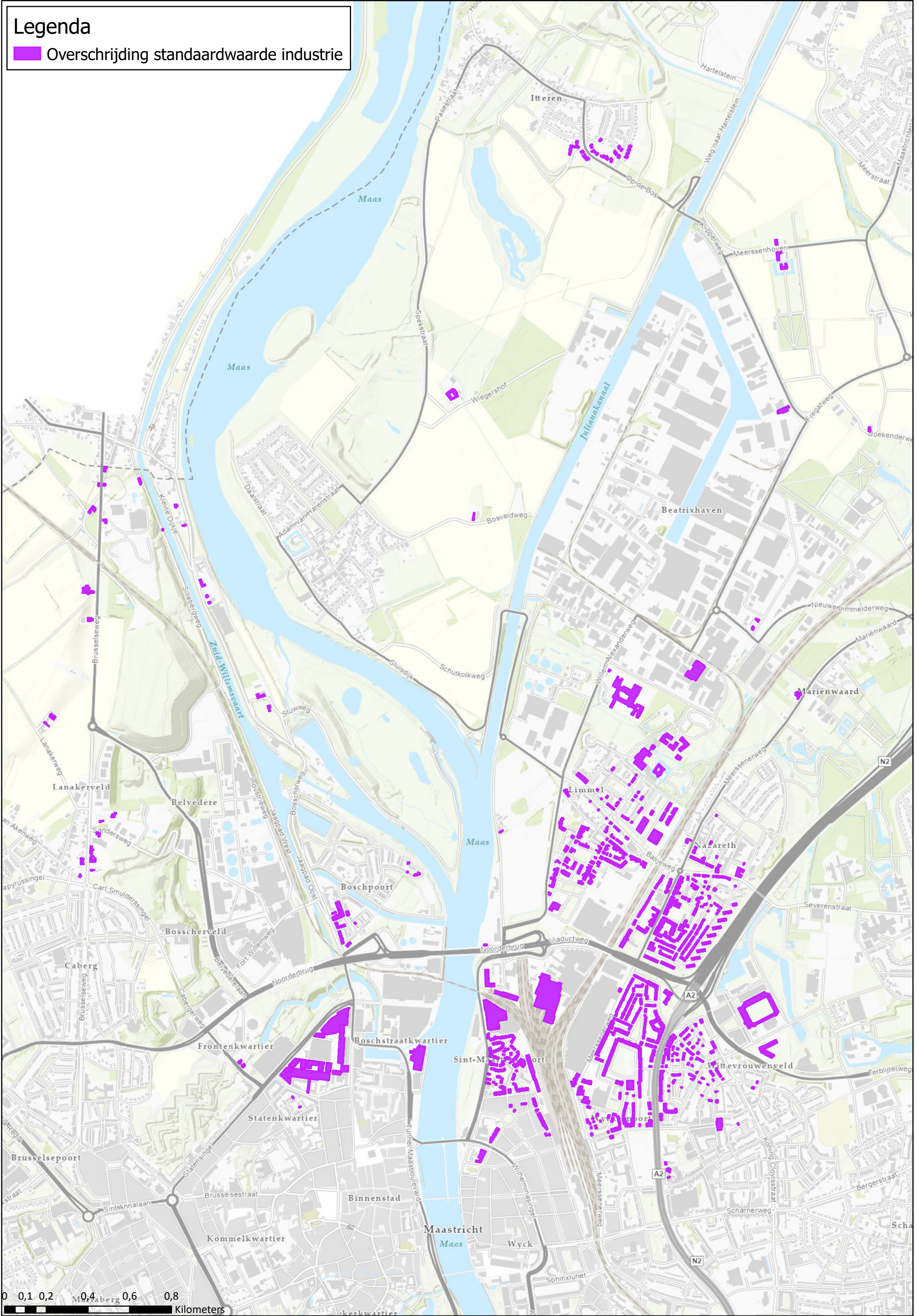
Legenda

Overschrijding standaardwaarde industrie



Legenda

Overschrijding standaardwaarde industrie



Legenda

Status act

■ Resterende knelpunten actieplan

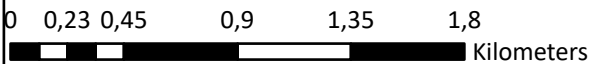
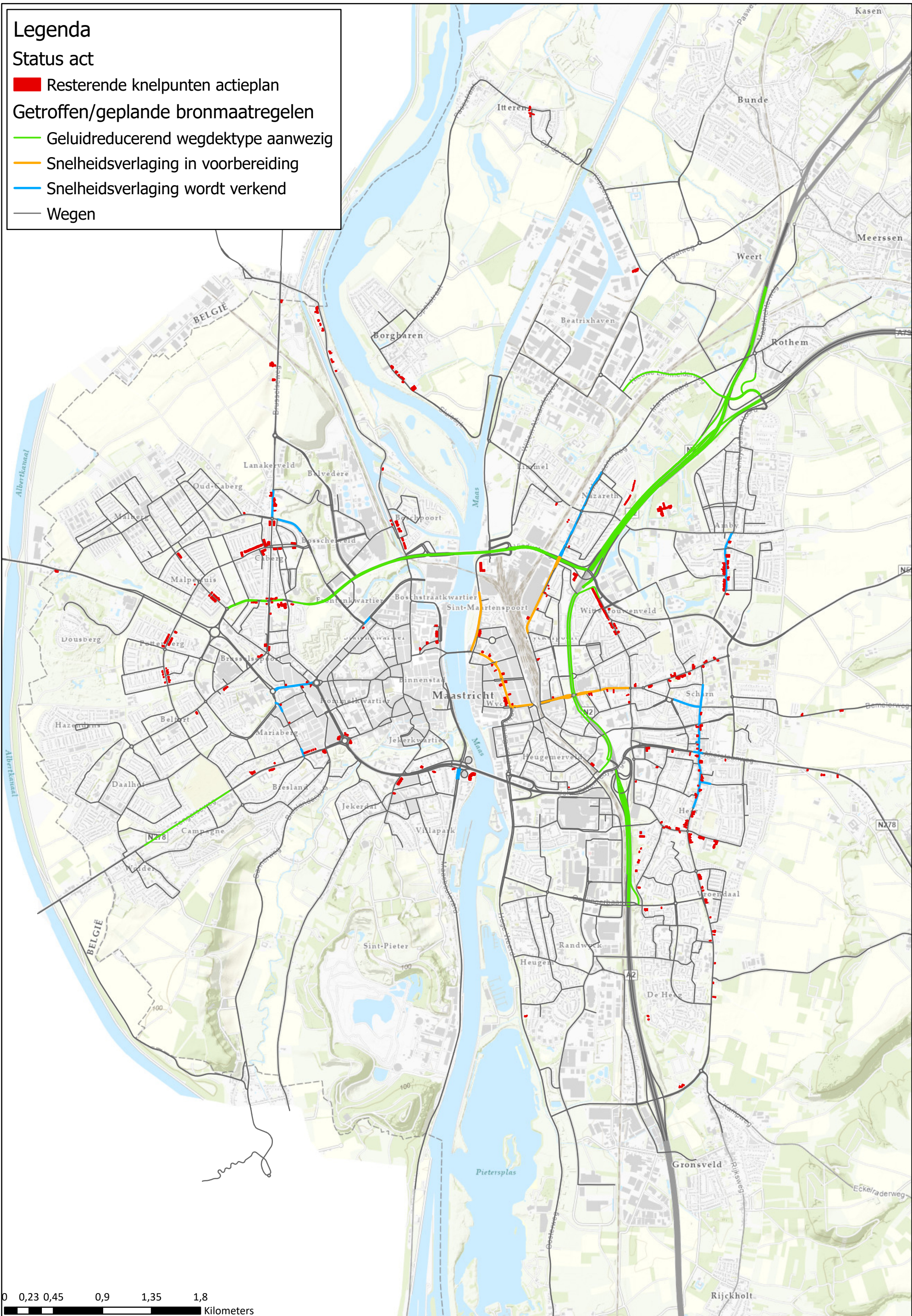
Getroffen/geplande bronmaatregelen

— Geluidreducerend wegdektype aanwezig

— Snelheidsverlaging in voorbereiding

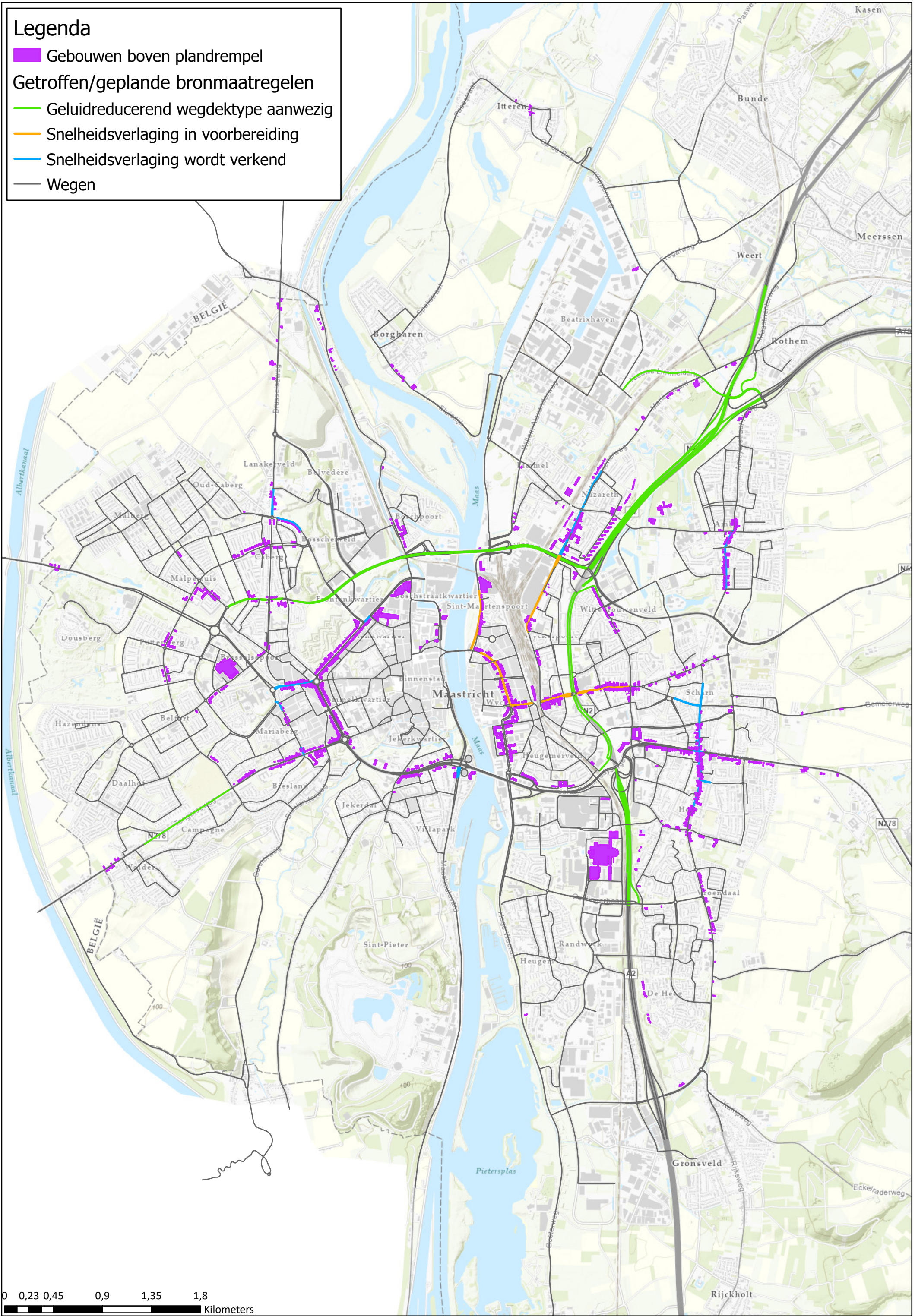
— Snelheidsverlaging wordt verkend

— Wegen



Legenda

- Gebouwen boven plandrempel
- Getroffen/geplande bronmaatregelen
 - Geluidreducerend wegdektype aanwezig
 - Snelheidsverlaging in voorbereiding
 - Snelheidsverlaging wordt verkend
- Wegen



Bijlage 2 Geluidbelastingskaarten

Legenda

Wegen, Lden [dB]

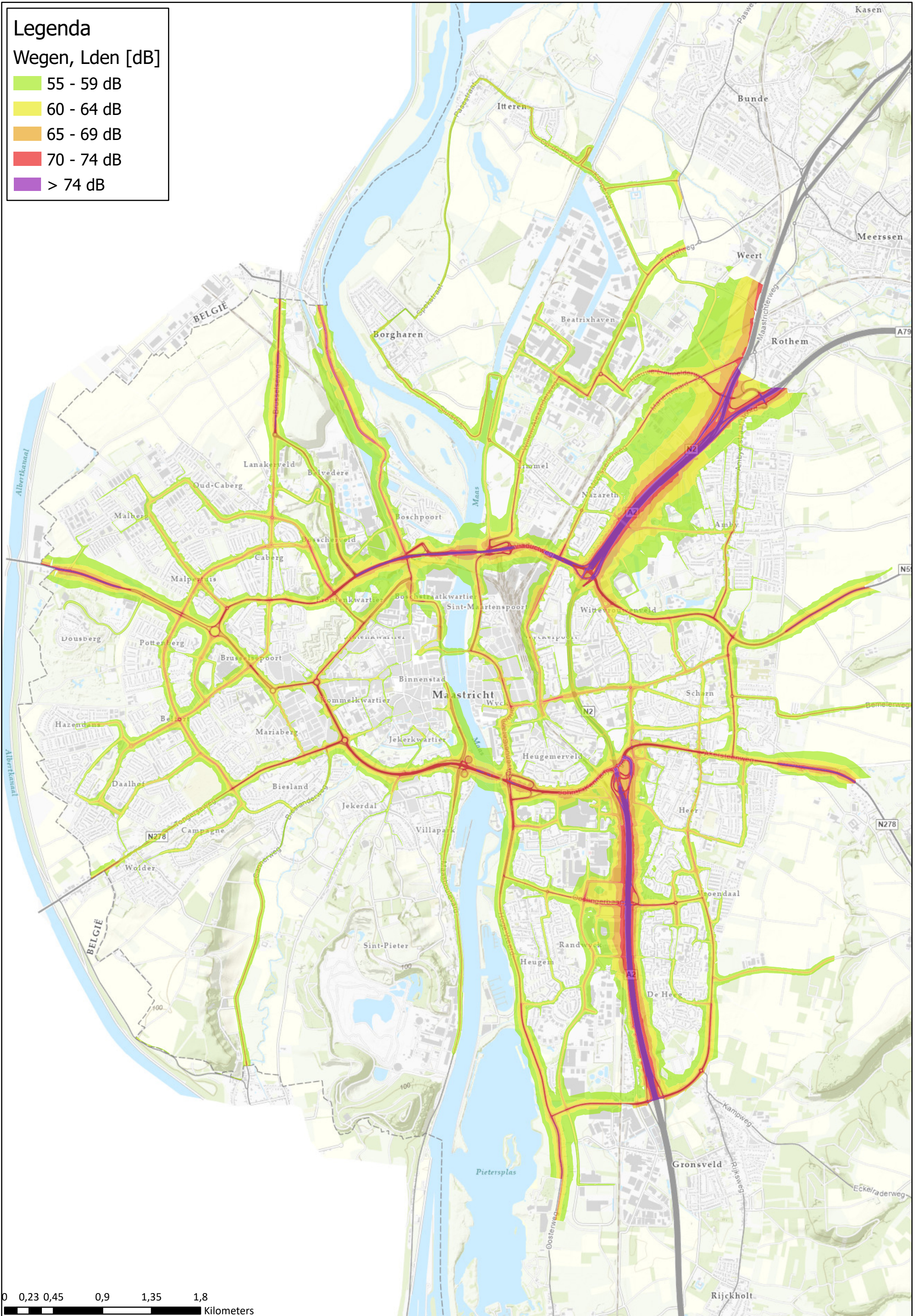
55 - 59 dB

60 - 64 dB

65 - 69 dB

70 - 74 dB

> 74 dB



Legenda

Wegen, Night [dB]

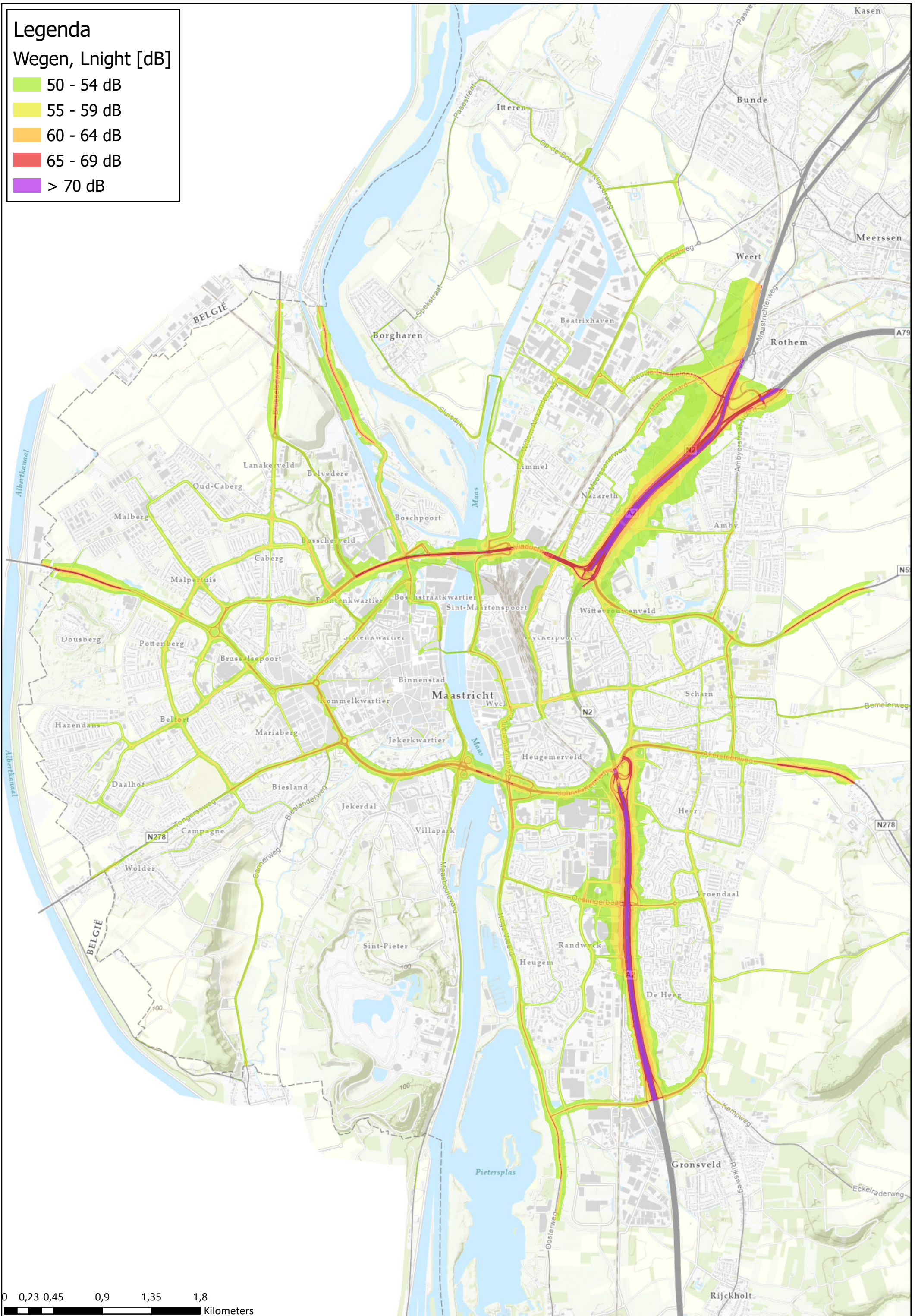
50 - 54 dB

55 - 59 dB

60 - 64 dB

65 - 69 dB

> 70 dB



Legenda

Spoorwegen, Lden [dB]

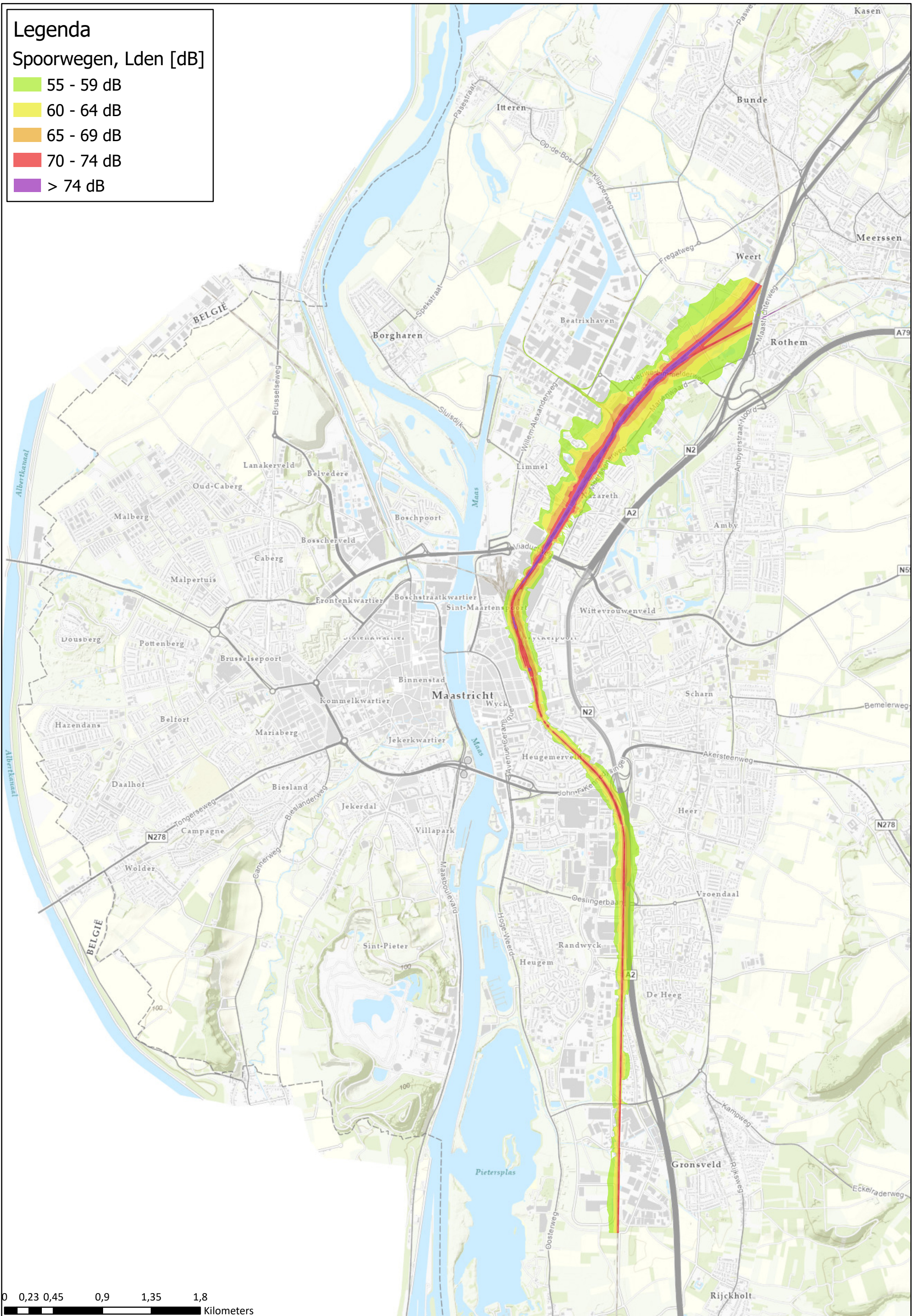
55 - 59 dB

60 - 64 dB

65 - 69 dB

70 - 74 dB

> 74 dB



Legenda

Spoorwegen, Night [dB]

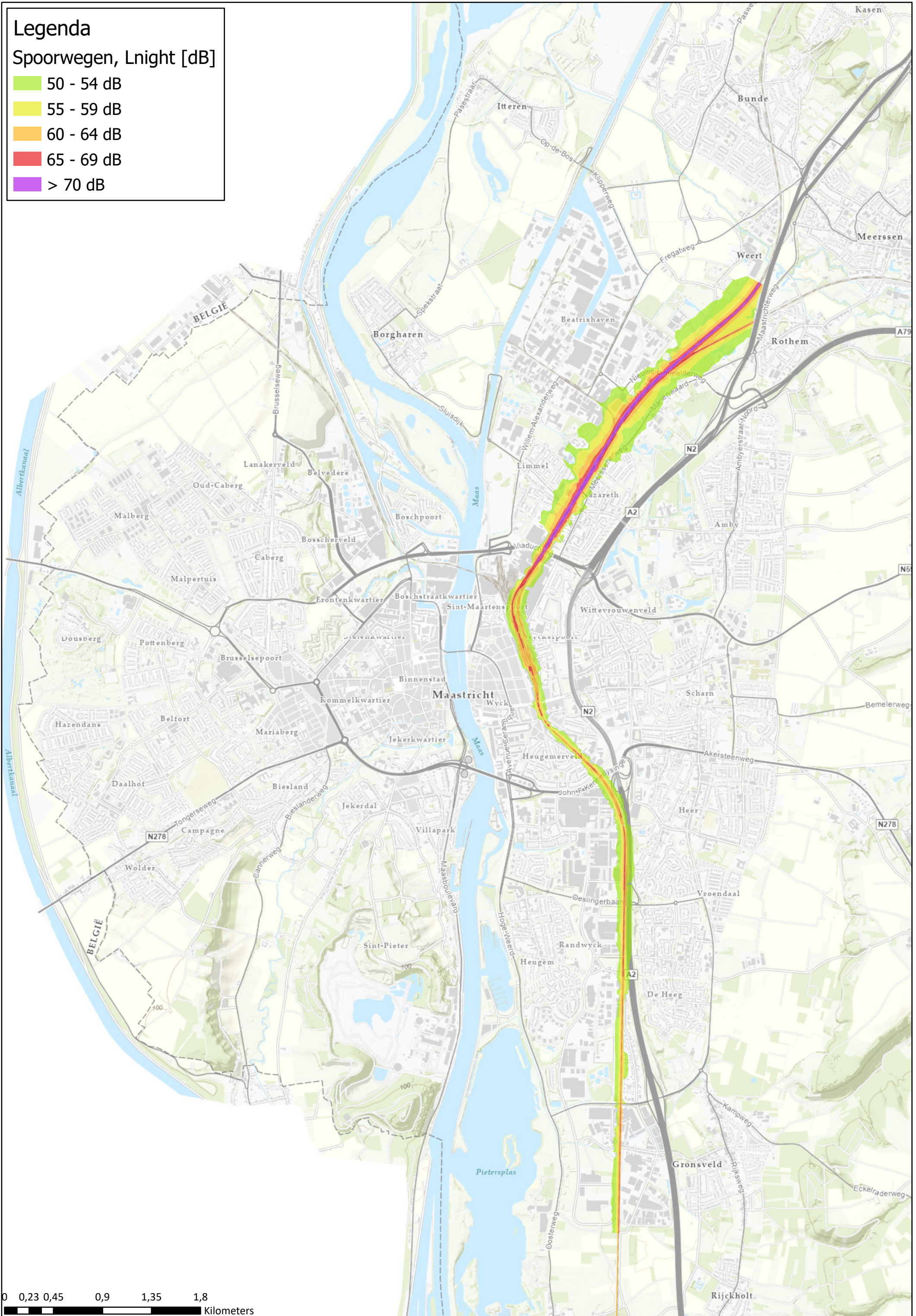
50 - 54 dB

55 - 59 dB

60 - 64 dB

65 - 69 dB

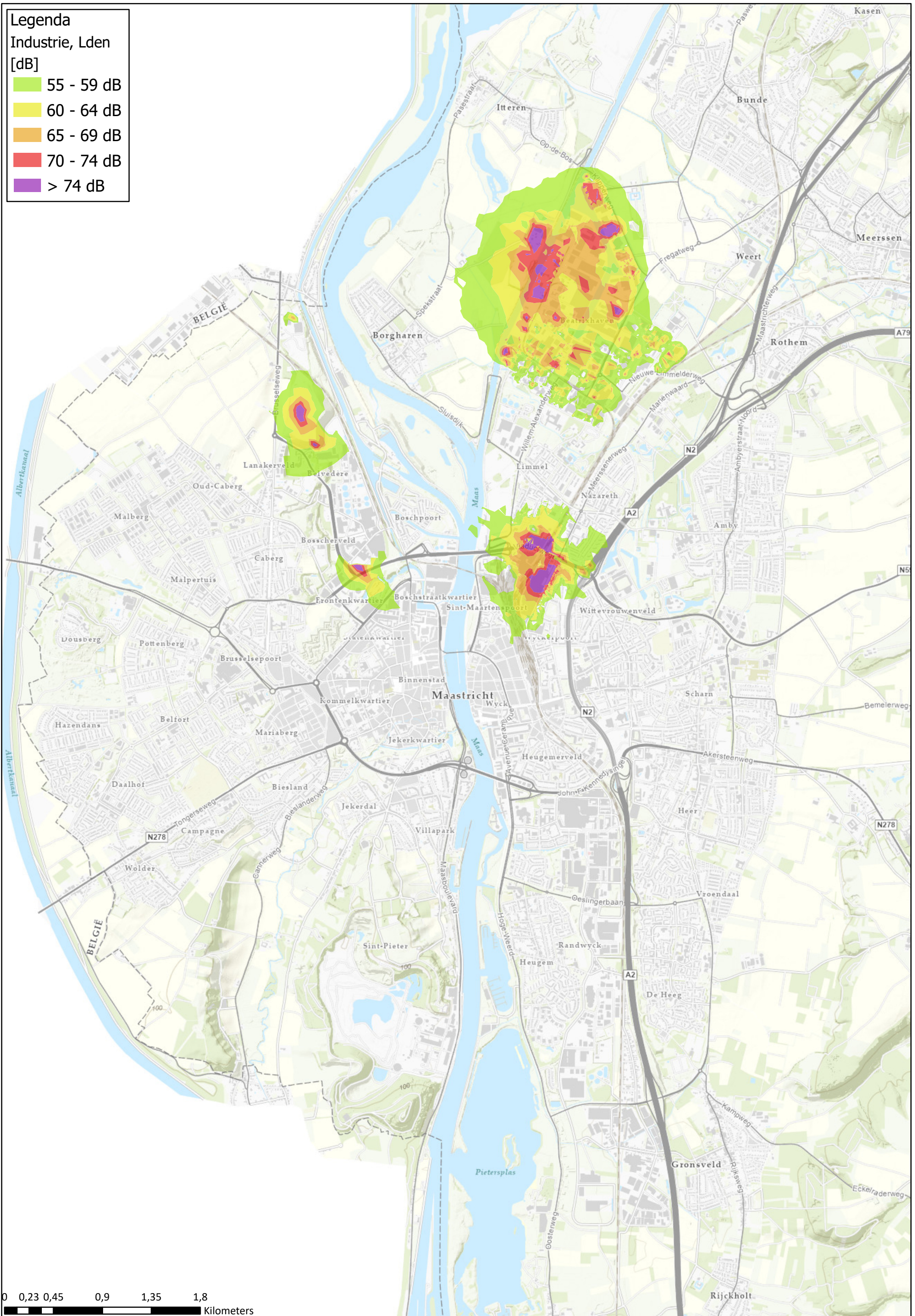
> 70 dB



Legenda

Industrie, Lden
[dB]

- 55 - 59 dB
- 60 - 64 dB
- 65 - 69 dB
- 70 - 74 dB
- > 74 dB



Legenda

Industrie, Lnight [dB]

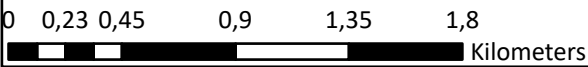
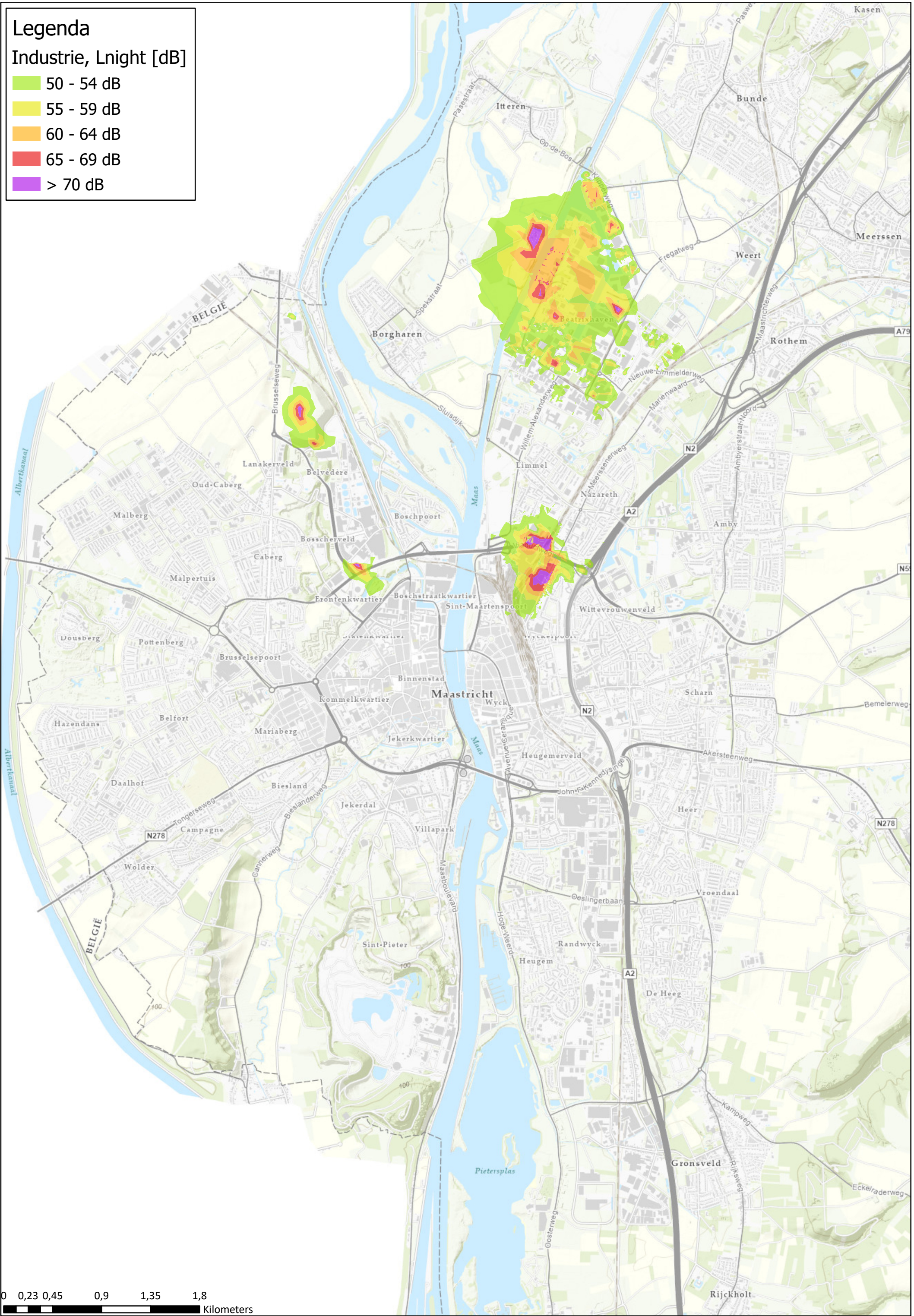
50 - 54 dB

55 - 59 dB

60 - 64 dB

65 - 69 dB

> 70 dB



Bijlage 3 Spoorboekje Verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht



Spoorboekje

VERBETEREN LUCHTKWALITEIT EN BEREIKBAARHEID MAASTRICHT

MEI 2023



Gemeente Maastricht

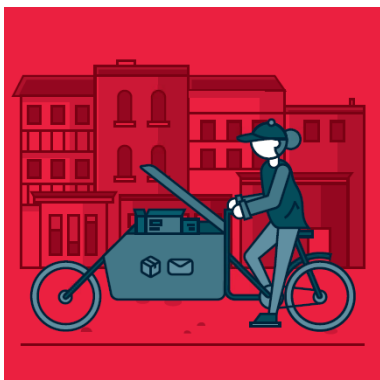
Ambities in één oogopslag

De gemeente Maastricht heeft samen met partners en bewoners de afgelopen jaren fors geïnvesteerd in het verbeteren van de bereikbaarheid en luchtkwaliteit van Maastricht. Dat blijven we doen. In november 2019 is dit spoorboekje opgesteld met daarin een groot pakket aan maatregelen en acties opgenomen, waarmee in de komende jaren verder werd geïnvesteerd in een gezonde en leefbare stad, die goed bereikbaar is en onderdeel vormt van een sterke (Eu-)regio waarin economische potenties benut worden. Het hele pakket bevatte ruim 50 concrete maatregelen en nog eens ruim 10 maatregelen die op termijn zouden worden opgestart. Het mag duidelijk zijn dat het realiseren van deze maatregelen alleen mogelijk is door een krachtige participatie van alle betrokken actoren zoals bewoners, bedrijven en instellingen. Inmiddels zijn we ruim 3 jaar verder en is het tijd om de stand van zaken op te maken. Dit doen wij door het bestaande boekje waar nodig aan te passen en aan te vullen. Vooral het onderdeel gebouwde omgeving is sterk gewijzigd. Er is onderscheid gemaakt naar zaken die daadwerkelijk tot uitstootvermindering (minder gasverbruik) leiden. Hiervoor is onderscheid gemaakt tussen warmtenetten, overige gebiedsaanpak/doelgroepaanpak woningen en aanpak bedrijventerreinen. Voor deze onderdelen zijn ook SLA-subsidieaanvragen ingediend.



Stimuleren van lopen en fietsen

De gemeente wil dat mensen zich meer te voet of per fiets verplaatsen. Niet alleen binnen de stad, maar ook bij verplaatsingen van en naar de stad wordt ingezet op een toename van het fietsgebruik. Daarom investeert de gemeente in extra fietsenstallingen, wandel- en fietsroutes in de stad en daarbuiten, en wordt op plekken de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers verbeterd.



Verminderen overlast vrachtverkeer

Maastricht heeft te maken met dagelijkse goederenstromen van en naar bedrijventerreinen, maar ook naar winkels en horeca. Daarnaast groeit als gevolg van de toename van online winkelen de rechtstreekse goederenstroom naar de consument in de woonwijk. De gemeente heeft tot doel de overlast van dit vracht- en bestelverkeer te verminderen. Daarom investeert de gemeente enerzijds in infrastructuur die overlast zoveel mogelijk beperkt en anderzijds in het organiseren van goederenstromen via schonere en minder overlast veroorzakende voertuigen.



Meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven, groen en water

In de stad creëren we meer ruimte voor ontmoeten en bewegen. Op plekken waar dat gewenst is, maakt de rijdende of geparkeerde auto plaats voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of spelen. Daartoe investeert de gemeente op diverse plekken in de herinrichting van de openbare ruimte. Ook worden parkeervoorzieningen op afstand van de binnenstad gerealiseerd.



Verbeteren (Euregionale) bereikbaarheid

Maastricht is een onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van deze regio. Maastricht investeert daarom bijvoorbeeld in het stationsgebied en in samenwerking met o.a. de Provincie werken we aan het doortrekken van de Drielandentrein naar Luik.



Verduurzamen mobiliteit

We werken – in lijn met het Klimaatakkoord van de Rijksoverheid - toe naar een emissieloos verkeersaanbod in de gehele stad. Om deze transitie naar elektrisch rijden te stimuleren geven we als gemeente het goede voorbeeld door het eigen wagenpark in stappen te elektrificeren. Daarnaast worden laadinstallaties voor personenauto's en stadsbussen in de openbare ruimte gerealiseerd. Ook voeren wij per 2025 een zero emissiezone stadslogistiek in.



Verduurzamen gebouwde omgeving

Het Klimaatakkoord stelt dat alle gemeenten in 2050 aardgasvrij moeten zijn. Deze transformatie zal plaatsvinden middels energiebesparing door isolatie en de ontwikkeling van duurzame alternatieven voor aardgas. Deze overstap draagt niet alleen bij aan de klimaatdoelstellingen, maar ook aan de vermindering van uitstoot van verontreinigende stoffen.



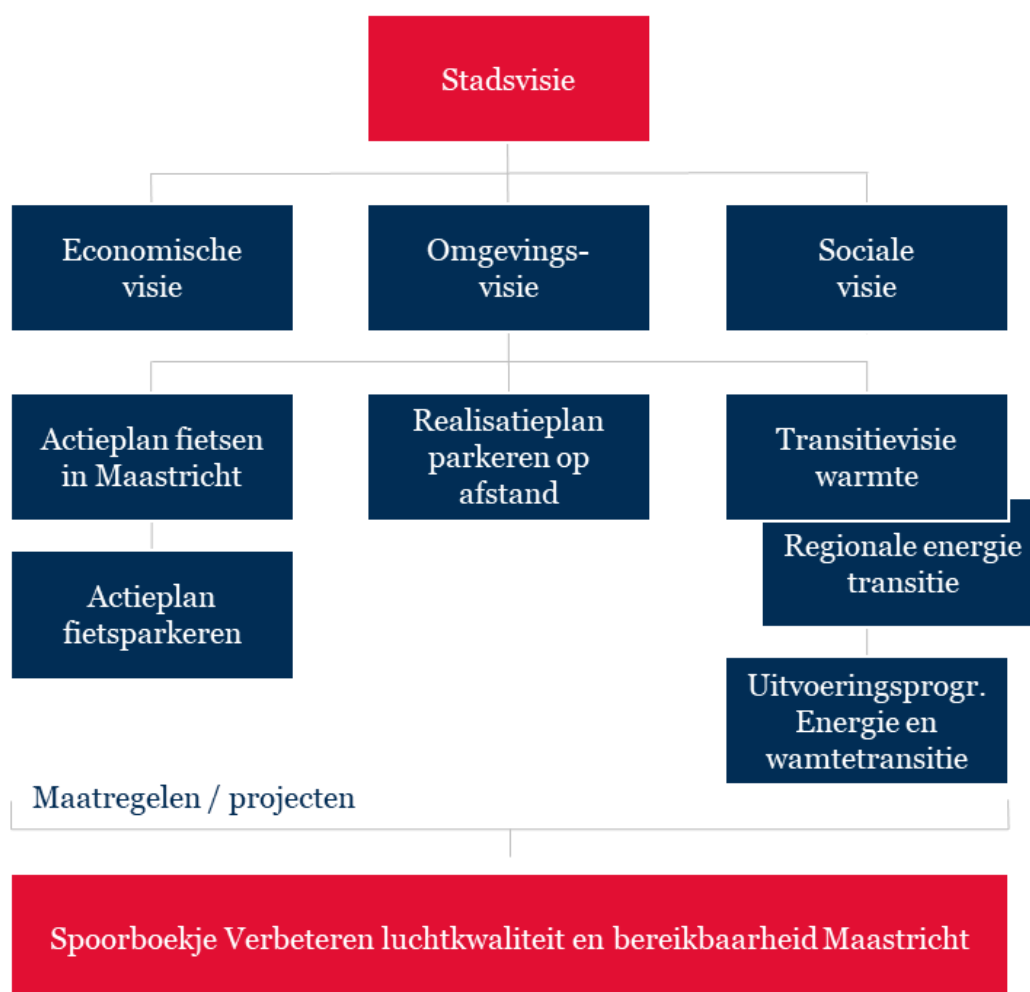
Bewustwording luchtkwaliteit

Een brede maatschappelijke bewustwording draagt bij aan draagvlak voor het belang van goede luchtkwaliteit, een beter klimaat en vermindering van de geluidshinder. Dit vergroot de kans op een actieve bijdrage van partijen in de stad (overheden, bedrijfsleven en bewoners). Daarom is enkele jaren geleden gestart met een bewustwordingscampagne met bijbehorende communicatiestrategie en diverse maatregelen.

Inleiding

De gemeente werkt samen met ondernemers en bewoners permanent aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en bereikbaarheid van Maastricht. Schone lucht draagt immers bij aan een prettig woon- en leefklimaat in onze stad en goede bereikbaarheid is een randvoorwaarde voor persoonlijke ontplooiing, ontmoeting en economische activiteiten. In de bereikbaarheid en luchtkwaliteit van Maastricht is de afgelopen jaren fors geïnvesteerd. Dat blijven we doen. De gemeenteraad, ondernemers en de burgers van Maastricht hebben behoefte aan duidelijkheid over welke maatregelen op korte en lange termijn worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. In 2019 heeft de gemeenteraad via een motie verzocht om door middel van een spoorboekje hier overzicht in te krijgen. In dit document zijn de concrete maatregelen en activiteiten en hun stand van zaken opgenomen. Het spoorboekje bevat ruim 50 maatregelen en projecten die een relatie hebben met diverse beleidsvelden. Het heeft hierdoor een relatie met de volgende bestaande en nog op te stellen beleidsdocumenten. Inmiddels zijn we 3 jaar verder en is er behoefte aan een actualisatie van het spoorboekje. Onderstaand is daarom de huidige (2023) stand van zaken opgenomen van de verschillende projecten. Waar vertraging is opgetreden wordt de reden van vertraging inzichtelijk gemaakt. Ook worden nieuwe projecten toegevoegd (aangegeven met 'nieuw') en wordt aangegeven welke projecten inmiddels zijn afgerond.

Figuur: het spoorboekje in relatie tot beleidsproducten



De maatregelen en activiteiten zijn ingedeeld in de volgende categorieën:

- Stimuleren van lopen en fietsen.
- Verminderen overlast (doorgaand) vracht- en bestelverkeer.
- Meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven, groen en water.
- Verbeteren (Euregionale) bereikbaarheid.
- Verduurzamen mobiliteit.
- Verduurzamen gebouwde omgeving
- Bewustwording luchtkwaliteit

Gemeente Maastricht is in veel gevallen initiator en trekker van de maatregelen in dit spoorboekje. In sommige gevallen betreft het een initiatief van derden, waarbij de gemeente Maastricht faciliteert of de juiste randvoorwaarden schept. Naast concrete projecten die op dit moment worden voorbereid of uitgevoerd, zijn er ook maatregelen die in de toekomst worden opgepakt. Dergelijke maatregelen zijn nog niet belegd in de gemeentelijke organisatie en/of er zijn nog geen financiële middelen beschikbaar. Dit onderscheid is aangegeven met de volgende kleuren:

Donkerblauw	Een maatregel waaraan wordt gewerkt, waarvoor geld en menskracht beschikbaar zijn.
Groen	Initiatief van derden dat door de gemeente wordt gefaciliteerd, bijvoorbeeld door mee te denken en te adviseren of een financiële bijdrage te leveren
Lichtblauw	Een maatregel of wens die in de toekomst wordt opgepakt, zodra de benodigde middelen in vorm van geld en menskracht beschikbaar zijn.
Lichtgroen	Een maatregel die is afgerond of langdurig doorloopt maar geen nieuwe ontwikkelingen heeft.
Oranje	Een maatregel die vertraging heeft opgelopen of niet verder wordt uitgevoerd.



Stimuleren lopen en fietsen

Lopen en fietsen zijn een laagdrempelige, gezonde en duurzame manier van verplaatsen. Vanwege de compactheid van Maastricht zijn de afstanden binnen de stad veelal op fietsafstand. De gemeente wil daarom dat mensen zich meer te voet of per fiets verplaatsen. Niet alleen binnen de stad, maar ook van en naar de stad wordt ingezet op een toename van het fietsgebruik door forenzen en bezoekers van en naar Maastricht en omliggende regio tot ongeveer vijftien kilometer. Een belangrijk uitgangspunt bij het inrichten van de openbare ruimte is het STOP-principe. Bij het toepassen van dit principe is altijd maatwerk nodig en een integrale afweging van belangen. Om dit verder vorm te geven wordt ingezet op de volgende maatregelen:

1

Uitbreiding fietsstallingen centrum

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Conform Omgevingsvisie Maastricht 2040 en de Actieplannen fiets is er behoefte aan meer capaciteit voor het stallen van fietsen in het centrum en een gerichte capaciteitsuitbreiding op hotspots buiten het centrum. Dit wordt gecombineerd met een doelgroepgerichte informatie en communicatiecampagne onder de naam Posifiets. Een dergelijke aanpak stimuleert het gebruik van de fiets en maakt het bezoek van de stad per fiets aantrekkelijker.
Planning	2023/2026 verdere uitbreiding van het aantal fietsstallingen in het centrum en op hotspots buiten het centrum.
Financiering	€ 500.000 per jaar in de periode 2023/2026.
Goed om te weten	- De eerste tranche van de uitbreiding van fietsstallingen in centrum en op hotspots (2020-2021) is reeds uitgevoerd en de tweede tranche (2022-2023) is in uitvoering. - De campagne Posifiets is uitgerold en operationeel. - Vier keer per jaar wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken middels een raadsinformatiebrief.
Rol gemeenteraad	- Kennisnemen. - Voteren van uitvoeringsbudget per jaar in de begroting.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: - Omgevingsvisie Maastricht 2040. - Actieplan fietsen in Maastricht. - Actieplan fietsparkeren Maastricht. - Programma Zuid-Limburg Bereikbaar. - Realisatie grootschalige fietsenstalling(en). - Intensiveren handhaving op verkeerd gestalde en weesfietsen.

2

Fietsverbinding Dr. Nevenstraat

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Een aantrekkelijke en veilige fietsverbinding tussen de Akersteenweg en de Groene Loper als onderdeel van de fietsroute Akersteenweg – John F. Kennedybrug. Deze verbinding stimuleert het gebruik van de fiets.
Planning	Project is gerealiseerd.
Financiering	Project is financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	• De doorgaande fietsroute is momenteel afgesloten vanwege de realisatie van woningbouw, waardoor een omleidingsroute actief is. • Na gereed komen van de woningbouw wordt een aanvullende fietsroute gerealiseerd tussen de Akersteenweg en de John F. Kennedysingel over het Europaplein (fietsroute Winterbed).
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Grootschalig onderhoud en opwaarderen fietsinfrastructuur van het John. F. Kennedybrugtracé. • Realisatie fietsroute Winterbed.

3

Nieuw

Fietsroute Winterbed

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Een aantrekkelijke en veilige fietsverbinding tussen de Akersteenweg en de John F. Kennedysingel over het Europaplein (noordzijde) als onderdeel van de fietsroute Akersteenweg – John F. Kennedybrug. Deze verbinding stimuleert het gebruik van de fiets.
Planning	• 2023 Planvorming. • 2024 Uitvoering.
Financiering	Onderdeel van het mobiliteitsprogramma (Begroting 2019). Voor de uitvoering is een budget gevoteerd van € 250.000 en is een subsidie beschikbaar vanuit de Provincie en het Rijk.
Goed om te weten	Voor het aanleggen van deze verbinding is een goede afstemming noodzakelijk met de gebiedsontwikkeling op de Groene Loper (bouwplan Le Sud).
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Grootschalig onderhoud en opwaarderen fietsinfrastructuur van het John. F. Kennedybrugtracé.

4

Realiseren fietsbrug Borgharen – Boschpoort

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realiseren van een fietsverbinding tussen Borgharen en Boschpoort. Deze verbinding stimuleert het gebruik van de fiets.
Planning	Gestreefd wordt naar realisatie in 2025.
Financiering	€ 2,3 miljoen, waarvan € 1,15 miljoen is gevoteerd door gemeente Maastricht uit Rivierpark Maasvallei. Vermoedelijk is er aanvullend budget € 1,5 miljoen benodigd. De provincie heeft een toezegging gedaan van € 0,75 miljoen. Eenzelfde omvang dient ook door de gemeente bijgedragen te worden.
Goed om te weten	• Betreft samenwerking tussen Provincie Limburg en Gemeente Maastricht. • Financiering is nog niet volledig rond. • Er zijn strubbelingen rondom de aanbesteding en voorbereidende werkzaamheden. • De werkzaamheden kunnen alleen uitgevoerd worden in een periode met lage waterstanden.
Rol gemeenteraad	• Kennisnemen. • Voteren eventueel benodigd aanvullend budget.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan Fietsen in Maastricht. • Rivierpark Maasvallei. • Aanpak hoogwater in het zuidelijk Maasdal.

5

Fietsroute Mergelweg

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realisatie van fietsstraat Mergelweg in het buitengebied tussen Kanne en Maastricht.
Planning	Project is gerealiseerd
Financiering	Project is financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	Breed participatief proces doorlopen.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Onderhoud.

6

Realisatie fietsroute Blauwe Loper Mariaberg

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het realiseren van een aantrekkelijke fietsroute door Mariaberg als onderdeel van de fietsroute Centrum – Daalhof. Deze verbinding stimuleert het gebruik van de fiets.
Planning	2023 start Infra uitvoering (Blauwe Loper).
Financiering	De kosten van specifiek de wandel- en fietsverbinding zijn geraamd op ongeveer € 550.000 en worden gefinancierd uit herstructureringsmiddelen voor Mariaberg. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.
Goed om te weten	De fietsroute is onderdeel van het budget dat beschikbaar is voor de herstructurering van Mariaberg.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Herstructureringsproject Mariaberg.

7

Stad en Spoor: opheffen spoorbarrière

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts en wethouder Bastiaens.
Korte omschrijving projectdoel	Het project Stad en Spoor heeft onder meer als doel het verbinden van Wyckerpoort en Wyck en het opheffen van de barrièrewerking als gevolg van het spooreplacement. Dit stimuleert lopen en fietsen in het stationsgebied tussen de stadsdelen.
Planning	<i>Transferknelpunt/Spoorkruising</i> Op basis van onderzoeksresultaten is in het MIRT afgesproken een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden voor het vervangen van de passerelle door een nieuwe spoorkruising voor treinreizigers en interwijk voetgangers en fietsers. In het najaar van 2023 zal op basis van onderzoeksresultaten vervolgstappen bepaald. <i>Plan Boven het Spoor</i> ProRail doet op verzoek van de gemeente parallel aan het onderzoek Transferknelpunt/Spoorkruising een quickscan naar de maakbaarheid van het plan van de heren Soete & Coenen. Medio 2023 zal de uitkomst van deze quickscan bekend zijn. <i>Overweg Duitsepoort</i> Onderzoek en participatie in het kader van Overweg Duitsepoort zijn afgerond. Op basis hiervan vindt in 2023 naar verwachting besluitvorming plaats.
Financiering	Procesmiddelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.
Goed om te weten	• Stad en Spoor is een samenwerkingsverband tussen provincie Limburg, Arriva, NS, ProRail, Zuid-Limburg Bereikbaar en de gemeente Maastricht. • In 2019 is het Ambitiedocument Stad en Spoor vastgesteld.
Rol gemeenteraad	Besluitvorming op basis van onderzoeksresultaten en opbrengst participatie.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Programma Zuid-Limburg Bereikbaar. • Verkeersstudie Stationsgebied. • Verbeteren grensoverschrijdende railverbindingen.

8

Actieplan fietsen in Maastricht

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is een visie geschetst van de rol van de fiets als vervoermiddel in Maastricht. Op basis hiervan is het Actieplan Fietsen in Maastricht opgesteld dat inzicht geeft in de prioriteiten voor de komende 5 tot 10 jaar. Het plan beschrijft concrete maatregelen op het gebied van netwerkverbeteringen, fietsparkeren en stimulering/gedrag.
Planning	In 2020 vastgesteld door het college.
Financiering	- Voor de realisatie van projecten zijn budgetten toegekend vanuit de diverse programma's en wordt er gebruikt gemaakt van aanvullende subsidies vanuit de provincie, het Rijk en Europa. - Het totaal beschikbare budget is niet voldoende om alle gewenste maatregelen te realiseren.
Goed om te weten	- De projecten in het uitvoeringsprogramma worden gefaseerd opgepakt en afzonderlijk geprogrammeerd. - Vier keer per jaar wordt de raad geïnformeerd over de stand van zaken middels een raadsinformatiebrief.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: - Omgevingsvisie Maastricht 2040. - Actieplan fietsparkeren Maastricht. - Programma Zuid-Limburg Bereikbaar.

9

Realiseren doorfietsroutes naar Sittard en Valkenburg aan de Geul

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realiseren van doorfietsroutes naar Sittard en Valkenburg aan de Geul als onderdeel van de snelle fietsroute Maastricht – Sittard (fase 1b, Maastricht - Meerssen). Vanwege overlap van de routes wordt hiermee ook het deel Maastricht – Rothen van de verbindings-as Maastricht – Valkenburg aan de Geul in het kader van Buitengoed Geul en Maas gerealiseerd.
Planning	- Het gedeelte tussen Rothen en Maastricht Noord is gerealiseerd. - De realisatie van het gedeelte van Maastricht Noord tot aan de Viaductweg is voorzien in 2025/ 2026.
Financiering	€ 4,4 miljoen (als onderdeel van Maastricht Bereikbaar, jaarplan 2019). Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad. - Mogelijk zijn de toegekende financiële middelen niet toereikend voor de realisatie en dient er aanvullend budget gezocht te worden.
Goed om te weten	- Betreft samenwerking tussen Provincie Limburg, gemeente Meerssen, gemeente Valkenburg aan de Geul en gemeente Maastricht. - Het traject tussen Maastricht Noord en de Viaductweg wordt verder in samenhang opgepakt met de gewenste aanleg van het warmtenet in Nazareth.
Rol gemeenteraad	- Kennisnemen. - Eventueel voteren aanvullende financiële middelen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: - Omgevingsvisie Maastricht 2040. - Actieplan fietsen in Maastricht. - Programma Zuid-Limburg Bereikbaar. - Realisatie Warmtenet Nazareth.

10

Realiseren regionale vlakfietsroute Maastricht – Vaals (ook bekend als Trambaanfietsroute)

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realiseren van kwalitatief hoogwaardige recreatieve en toeristische fietsroute tussen Maastricht en Vaals.
Planning	Project is stopgezet.
Financiering	Project is financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	• Is een samenwerking tussen Provincie Limburg en gemeentes Maastricht, Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittern en Vaals. • Rol van Maastricht is beperkt. • Project is stopgezet op initiatief van de Heuvellandgemeenten als gevolg van ontbreken van maatschappelijk en politiek draagvlak. • Een alternatief voor deze verbinding is gevonden in het omzetten van de lange afstandfietsroute (LF6) tussen Maastricht en Vaals in de fietsroute Heuvellandroute. Dit betreft vooral marketing en bewegwijzering. Deze maatregelen zijn in het voorjaar van 2023 uitgevoerd.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

11

Fietsroute Meerssenhoven

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Een aantrekkelijke en veilige fietsvoorziening realiseren door het ombouwen van de weg naar een fietsstraat.
Planning	Project is gerealiseerd.
Financiering	Project is financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	Deze voorziening is onderdeel van de fietsroute Itteren - Bunde. In Bunde zijn de fietsvoorzieningen reeds verbeterd door de gemeente Meerssen. De fietsvoorzieningen op de brug bij Itteren zijn onderdeel van de aanpak van deze brug door Rijkswaterstaat.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

12

Fietsoversteek Meerssenerweg bij station Maastricht Noord

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Een veilige fietsoversteek om de fietsroute van P+R Maastricht Noord naar Rothen te verbeteren.
Planning	Project is gerealiseerd.
Financiering	Project is financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	De oversteek ligt op het gezamenlijke trajectdeel van de Snelle fietsroute Maastricht – Sittard en de Verbindingsas Maastricht – Valkenburg.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan Fietsen in Maastricht. • Programma Zuid-Limburg Bereikbaar.

13

Realiseren (definitieve) brug Itteren

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realiseren van een aantrekkelijke fietsverbinding tussen Itteren en de Beatrixhaven en Bunde. Deze verbinding stimuleert het gebruik van de fiets.
Planning	Nog onbekend
Financiering	Rijkswaterstaat (eigenaar van de brug) draagt zorg voor de financiering
Goed om te weten	• Betreft samenwerking tussen Rijkswaterstaat en Gemeente Maastricht. • Gemeente Maastricht heeft de wens om het wegprofiel tussen de westelijke aanlanding van de brug tot de bebouwde kom Itteren aan te passen. Financiering van dit onderdeel is nog niet rond. • Rijkswaterstaat heeft aan de gemeente laten weten de brug niet meer te willen vernieuwen, maar de bestaande brug te renoveren. Dit is niet in lijn met de gesloten bestuursovereenkomst. Gesprekken met Rijkswaterstaat hierover lopen.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan Fietsen in Maastricht.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realiseren van een veilige en aantrekkelijk fietsroute via het John F. Kennedybrugtracé (Vanaf de komgrens op de Akersteenweg tot en met het Tongerseplein). Bijvoorbeeld door het aanpassen van de op- en afritten van het John F. Kennedybrugtracé, voorrang te geven aan fietsers en herprofilering van het brugdek. Andere ideeën zijn het realiseren van een gelijkvloerse aansluiting met het MECC, het doortrekken van de Groene Loper naar de Health Campus, herinrichtingen van de ventwegen, het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Prins Bisschopsingel en het verminderen van het aantal rijstroken voor het autoverkeer. Deze maatregelen stimuleren het gebruik van de fiets en dan met name van en naar de grootste werklocatie van Maastricht. Op korte termijn is groot onderhoud aan de John F. Kennedybrug noodzakelijk. Dit biedt kansen om naast noodzakelijk onderhoud ook het profiel aan te passen. Via het nieuwe profiel kan bovendien bijgedragen worden aan het verminderen van de snelheid van het autoverkeer. Dat zorgt voor minder overlast voor omwonenden, verbeterd de doorstroming en meer verkeersveiligheid en een aantrekkelijke infrastructuur voor fietsers en daarmee de luchtkwaliteit.
Planning	Op delen van traject is groot onderhoud voorzien in de periode 2025-2027. Dit onderhoud willen we aangrijpen om bovenstaand projectdoel te bereiken. Voor de vorige tracédelen is nog geen realisatietermijn voorzien.
Financiering	Voor het doorvoeren van verbeteringen aan het tracé is vooralsnog beschikbaar: • € 5.000.000 vanuit het MJIP. • € 1.200.00 vanuit een Rijkssubsidie (SPV). • Daarnaast zijn financiële middelen beschikbaar voor het uitvoeren van het onderhoud. De omvang hiervan is nog niet bekend. Deze middelen zijn hoogstwaarschijnlijk niet voldoende om al onze ambities te kunnen realiseren. Gezocht wordt naar additionele middelen, waarbij nadrukkelijke gekeken wordt naar bijdragen vanuit andere overheden.
Goed om te weten	Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van een ontwerpschets waarin de mogelijkheden en ambities worden verkend.
Rol Gemeenteraad	In deze fase ter kennisneming. In een later fase besluitvormend.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan Fietsen in Maastricht. • Groot onderhoud. • Campusontwikkeling op Randwyck.

Korte omschrijving projectdoel	In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is een nieuwe oeververbinding opgenomen. Deze legt voor voetgangers en fietsers een aantrekkelijke relatie tussen enerzijds de voorzieningen aan het Bassin en het Sphinxkwartier ten westen van de Maas en anderzijds de mogelijke ontwikkelingslocatie 'De Veye' en het stationsgebied ten oosten van de Maas. Een dergelijke verbinding zal bijdragen aan de stedelijke ontwikkeling van beide gebieden en het gebruik van de fiets.
--------------------------------	---

16

Nieuw

Fietsveiligheid rondom obstakels en fietsdoorsteekjes

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Een substantieel deel van de fietsongevallen betreffen eenzijdige ongevallen waarbij vaak een obstakel in de fietsroute debet is aan het ongeval. Dit soort risicolocatie komen veel voor in Maastricht en zijn vaak individueel te klein om afzonderlijke een substantiële impact te hebben op het bevorderen van de verkeersveiligheid. Om het fietsgebruik te bevorderen is het wenselijk om de fietser gebruik te laten maken van slimme doorsteken (zoals het onlangs gerealiseerde doorsteekje in Malpertuis, tussen de Courtoisstraat en Widelanken), waarmee de fietsafstand verkort kan worden. Veel van deze doorsteekjes zijn nog niet toegankelijk voor fietsers en kunnen vaak met relatief eenvoudige ingrepen opengesteld worden (o.a. aanpassing bebording). Daarom wordt de aanpak van dit soort locaties (zowel obstakels als doorsteekjes) gebundeld om zo slag- en daadkrachtig deze opgaves aan te pakken.
Planning	Doorlopend.
Financiering	Financiering vindt plaats vanuit de financiële middelen uit het Mobiliteitsprogramma met jaarlijks een omvang van € 50.000.
Goed om te weten	• Inventarisatie wordt opgesteld in afstemming met de o.a. de Fietzersbond • Prioritering in uitvoering wordt o.a. afgestemd met de Fietzersbond.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Verkeersveiligheid in de buurten • Verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

17

Nieuw

Verkeersveiligheid in de buurten

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van verkeersveiligheid in de buurten met name voor voetgangers en fietsers voor alle leeftijden. Dit is een integrale opgave die samenkomt in de gebiedsgerichte aanpak vanuit Omgevingsvisie Maastricht 2040.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Verkeersveiligheid in schoolomgevingen. • Aanpak veerkrachtige wijken.

18

Nieuw

Verkeersveilige schoolomgevingen

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het dusdanig verbeteren van de verkeersveiligheid in de omgeving van scholen en op school-thuisroutes zodat leerlingen van zowel basisscholen als middelbare scholen (vaker) zelfstandig of onder begeleiding lopend of fietsend naar school kunnen gaan.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Verkeersveiligheid in de buurten. • Aanpak veerkrachtige wijken.

19**Nieuw****Fietsroute Bunde – Maastricht: Fregatweg**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van de fietsvoorzieningen langs de Fregatweg vanaf de gemeentegrens tot aan de Galjoenweg.
Planning	Realisatie is voorzien in 2024.
Financiering	Het benodigde budget is nog onbekend. Het project zal waarschijnlijk gefinancierd gaan worden uit vervangingsprogramma verhardingen en het mobiliteitsprogramma.
Goed om te weten	• De Fregatweg maakt onderdeel uit van de doorfietsroute tussen Bunde en Maastricht (centrum). • Groot onderhoud aan de fietspaden is volgens leidraadverhardingen noodzakelijk.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

20**Nieuw****Fietsroute Bunde – Maastricht: Trega/Zinkwit**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van de fietsvoorzieningen over het terrein van Trega/Zinkwit evenals vervanging van de huidige fietsverbindingen over de Borgharenweg en Willem Alexanderweg.
Planning	Afhankelijk van planning realisatie woningbouw. Deze planning is nog onbekend.
Financiering	Financiering van het verbeteren van de fietsroute is onderdeel van de financiering van de gebiedsontwikkeling.
Goed om te weten	Voor het verbeteren van de fietsroute hebben we een subsidie ontvangen van het Rijk in het kader van de versnelling woningbouw.
Rol Gemeenteraad	Is onderdeel van de nadere besluitvorming van de ontwikkeling op Trega/Zinkwit
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

21**Nieuw****Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel/ - brug en Fr. Romanusweg**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het aanpassen van de infrastructuur zodanig dat deze aantrekkelijker en veiliger is voor fietser en voetgangers en ruimtelijk past in de omgeving, volgens het STOP-principe.
Planning	• Besluitvorming over de aanpak heeft plaatsgevonden in de gemeenteraad. • Uitvoering is voorzien in 2025.
Financiering	Voor de uitvoering zijn door de raad financiële middelen toegezegd. Deze worden aangevuld met middelen vanuit onderhoud en een bijdrage vanuit het Rijk in het kader van de versnelling woningbouw.
Goed om te weten	Voor het verbeteren van de fietsroute hebben we een subsidie ontvangen van het Rijk in het kader van de versnelling woningbouw.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Verkeersstudie Stationsomgeving.

22**Nieuw****Severenstraat, Kasteel Hillenraadweg en Kasteel Bleienbeekweg**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In het kader van groot onderhoud het aanpassen van deze wegen conform het STOP-principe om de aantrekkelijkheid en veiligheid van deze wegen voor voetgangers en fietsers te verbeteren.
Planning	Realisatie is voorzien in 2024. Mogelijk dat dit schuift als gevolg van de aanleg van het warmtenet in Nazareth.
Financiering	Het benodigde budget is nog onbekend. Het project zal waarschijnlijk gefinancierd gaan worden uit vervangingsprogramma verhardingen en het mobiliteitsprogramma.
Goed om te weten	De maximumsnelheid om deze wegen zal verlaagd worden naar 30 km/uur
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Aanleg warmtenet in Nazareth.

23**Nieuw****Groene Loper**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verlagen van de maximumsnelheid op de gehele Groene Loper naar 30 km/uur.
Planning	• Snelheidsverlaging doorvoeren door middel van borden en markering is voorzien medio 2023. • De aanvullende infrastructurele aanpassingen volgen later.
Financiering	Financiering vindt plaats met de middelen die beschikbaar zijn gesteld vanuit de verkeersstudie Stationsomgeving en een subsidie van het Rijk in kader van Strategisch plan verkeersveiligheid (SPV). Mogelijk dat er nog een additionele bijdrage noodzakelijk is van het mobiliteitsprogramma.
Goed om te weten	Bij het verlagen van de maximumsnelheid op de Groene Loper wordt gelijk ook de snelheid verlaagd op de Meerssenweg (tussen Viaductweg en spoorwegovergang Duitsepoort), Scharnerweg (tussen Groene Loper en Kon. Clovisstraat), Noormannensingel, Koningsplein en Prof. Nijpelsstraat van 50 naar 30 km/uur.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Verkeersstudie Stationsomgeving.

24**Nieuw****Medoclaan**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van de aantrekkelijkheid en veiligheid van deze weg voor met name fietsers en voetgangers en bewoners, door middel van o.a. het verlagen van de snelheid naar 30 km/uur en het verbreden van de fietsstroken.
Planning	Realisatie start in 2023 en zal in 2024 afgerond zijn.
Financiering	Dekking vindt plaats vanuit het Mobiliteitsprogramma, vervangingsprogramma verhardingen en het GRP.
Goed om te weten	In het project wordt tevens de fundering vervangen waardoor de trillingsoverlast in de woningen wordt aangepakt. Ook worden er maatregelen genomen om het water beter op te kunnen vangen.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

25**Nieuw****Verbeteren fietsvoorzieningen en doorvoeren STOP-principe in Witte Vrouwenveld**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van de fietsvoorzieningen in Witte Vrouwenveld tussen de Geusselt en Groene Loper en het aanpassen van de openbare ruimte volgens het STOP-principe.
Planning	Er is nog geen planning beschikbaar.
Financiering	Budget is beschikbaar vanuit de gebiedsontwikkeling, het MJIP en subsidie van het Rijk in het kader van de versnelling woningbouw.
Goed om te weten	Deze aanpassingen hebben een relatie met de woningbouw en woningtransitie in de Geusselt en
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

26**Nieuw****Via Regia, Dr. Bakstraat en Dr. Van Kleefstraat**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van de aantrekkelijkheid en veiligheid van de voorzieningen voor fiets en voetgangers.
Planning	Project is uitgevoerd.
Financiering	Project wordt nu financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	Dit project is gecombineerd met het uitvoeren van groot onderhoud aan het asfalt.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

27**Nieuw****Dolmanstraat en Populierenweg**

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het inrichten van deze wegen conform het STOP-principe
Planning	Planontwikkeling vindt plaats in 2023. Uitvoering van de Dolmanstraat is voorzien in 2024 en van de Populierenweg in 2025
Financiering	Benodigd budget is nog niet bekend. Financiering zal plaats vinden vanuit het vervangingsprogramma verhardingen en het mobiliteitsprogramma.
Goed om te weten	Er is mogelijk een relatie met het aanleggen van het warmtenet in Limmel.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.



Verminderen overlast (doorgaand)

vracht- en bestelverkeer

Inherent aan een florerende stad zijn de aan- en afvoer van goederen. Dit leidt tot dagelijkse goederenstromen van en naar bedrijventerreinen, maar ook naar winkels en horeca. Daarnaast groeit als gevolg van de toename van online winkelen de rechtstreekse goederenstroom naar de consument in de woonwijk. Maastricht heeft tot doel de overlast van dit vracht- en bestelverkeer te verminderen. Dit willen we bereiken met de volgende maatregelen.

32

Verkeersmaatregelen Maastricht-West

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verminderen van overlast van vrachtverkeer voor bewoners aan de hoofdinvalswegen in Maastricht-West, waarbij doorgaand vrachtverkeer via Maastricht-West wordt geweerd.
Planning	Door de reconstructie van de Tongerseweg (deel Javastraat- grens) is de verkeersveiligheid verbeterd en is de geluid- en trillingsoverlast vermindert. • Reconstructie Tongerseweg is uitgevoerd. • Evaluatie van de 1-meting heeft plaatsgevonden. • Evaluatie van de 2-meting is voorzien in 2023.
Financiering	Project wordt momenteel financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	• De reconstructie van de Tongerseweg zal na afronding van het Noorderbrugtracé en de Koning Willem Alexandertunnel een belangrijke eerstvolgende stap zijn in de gevraagde aanpak van de weginfrastructuur in Maastricht-West. • Het monitoren van de verkeersstromen zal de komende jaren gecontinueerd en verder verbeterd worden. • Het overleg met de Vlaamse overheden zal gecontinueerd worden.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Vrachtwagenheffing van de Rijksoverheid.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het instellen van een emissieloze zone voor vracht- en bestelverkeer. Stimuleren van emissieloze stadslogistiek volgens de afspraken van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek voor het centrum exclusief singels. Primair doel is het realiseren van een leefbaar, economisch vitaal en aantrekkelijk stadscentrum met als belangrijk effect verbeteren luchtkwaliteit en een gezonder en beter wonen en leefklimaat en daarmee samenhangend beter ondernemersklimaat van de stad. Naast de emissieloze zone wordt gewerkt aan een groot pakket aan flankerende maatregelen gericht op: • Tijdige infasering van emissievrij bestel- en vrachtverkeer en het activeren van het netwerk voor laadinfra en laadcapaciteit en stimuleren van slimme logistieke concepten. • Het participatie en communicatieproces, zodat stakeholders niet alleen optimaal geïnformeerd zijn over aankomend ZES, maar juist ook gestimuleerd worden tijdig na en mee te denken en over te gaan op elektrificatie van het wagenpark en efficiënter bestelgedrag.
Planning	• Heden tot 2025 voorbereiden ZE-zone, en doorlopend participatie en communicatieproces met stakeholders en uitvoering flankerend pakket • Juni 2023 ondertekenen convenant landelijke ontheffingen loket. • September 2023 ontwerp verkeersbesluit met gemeentelijk deel ontheffingen beleid. • 1-1-2025 gefaseerd inwerking treden ZE-zone operationeel voor onder meer handhaving en toezicht (o.a. camerasysteem, bebording), ontheffingen en verkeersbesluit. Hierbij uitgaand van 4 maanden waarschuwingstermijn conform landelijke afspraken. • 1-5-2025 start beboeten overtreders
Financiering	Financiering uit diverse bronnen, waaronder: • Gemeentelijke begroting (raadsbesluit): ca. € 560.000 • Subsidie uit het Schone Lucht Akkoord: ca. € 500.000 • Aanvullende middelen vanuit klimaatgelden rijk (aangekondigd)
Goed om te weten	• Deze maatregel is onderdeel van het uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 en het programma Maastricht Bereikbaar jaarprogramma 2019. • Bij het uitwerken van de ze-zone wordt rekening gehouden met een mogelijke (toekomstige) uitbreiding betreft het stimuleren van het gebruik van elektrische taxi's, touringcars en personenauto's
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 • Programma Zuid-Limburg Bereikbaar • Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden • Elektrificatie voertuigen • Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

34

Vrachtwagenheffing

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In het Regeerakkoord 2017 stond dat het kabinet (Rutte III) - in navolging van de ons omringende landen - zo spoedig mogelijk een vrachtwagenheffing invoert. Hierdoor zal het binnen- en buitenlands vrachtverkeer niet een vast bedrag, maar naar het gebruik van de weg een heffing betalen. Op verzoek van de gemeente Maastricht behoren de routes Viaductweg, Noorderbrug, Belvédèrelaan, Fort Willemweg, Fagotstraat, Nobellaan, Via Regia en John F. Kennedysingel, John F. Kennedybrug, Prins Bisschopsingel, Tongerseplein en de Tongerseweg ook tot het heffingsnetwerk.
Planning	De planning voor invoering van vrachtwagenheffing is onbekend.
Financiering	Rijksoverheid. Er zijn geen financiële consequenties voor gemeente Maastricht.
Goed om te weten	• De heffing is gedifferentieerd naar milieukeurmerken waardoor er een stimulans uitgaat naar het verschonen van het wagenpark. • Effecten worden door de Rijksoverheid gemonitord. De gemeente Maastricht wordt betrokken bij de wijze waarop wordt gemonitord.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Verkeersmaatregelen Maastricht-West. • Verkeersmonitor Maastricht.

35

Verkenning haalbaarheid rondweg Smeermaas

Korte omschrijving projectdoel	Als er op termijn een omleiding om Smeermaas (B) komt, wordt deze rondweg in het verlengde van de Belvédèrelaan en de Noorderbrug de voorkeursroute voor het vrachtverkeer tussen Maastricht en Vlaanderen. Dit biedt de mogelijkheid om vrachtverkeer dat gebruik maakt van de andere grensovergangen met Vlaanderen verder te ontmoedigen. Dit project hangt in sterke mate af van de medewerking van de gemeente Lanaken en de Vlaamse overheid.
--------------------------------	--



Meer ruimte voor lopen, fietsen, verblijven, goen en water

In de toekomst leggen we het accent meer op duurzame vervoerswijzen volgens het ‘STOP’-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen). In de stad creëren we meer ruimte voor ontmoeten en bewegen. Nieuwe plekken worden ontworpen op de menselijke maat. De openbare ruimte nodigt meer uit tot bewegen. Op plekken waar dat gewenst is, maakt de rijdende of geparkeerde auto plaats voor andere functies zoals ontmoeten, lopen, fietsen of spelen. Mits hier voldoende lokaal draagvlak voor is bij bewoners, ondernemers en organisaties. De herinrichting van de openbare ruimte wordt bovendien gekoppeld aan de klimaatopgaven: meer groen, minder hitte en betere waterafvoer. Daarnaast zorgt de afname van het verkeer voor een vermindering van de geluidsoverlast bij de groene verblijfruimten.

36	Nieuw	Nota parkeernormen
Portefeuillehouder		Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel		In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 zijn principes beschreven van autoparkeren en regulering. Parkeerregulering is een middel waarmee gemeente Maastricht autogebruik, parkeergedrag en verkeersstromen kan sturen. Hier wordt mede invulling aan gegeven door bij nieuwbouwplannen of andere soortgelijke ontwikkelingen op basis van normen te bepalen hoeveel autoparkeren er gerealiseerd moet of mag worden. Dit normen zijn vastgesteld in de Nota parkeernormen.
Planning		Nota parkeernormen is vastgesteld door de raad.
Financiering		Niet van toepassing.
Goed om te weten		In de Nota Parkeernormen zijn naast normen voor autoverkeer ook normen opgenomen over fietsverkeer.
Rol gemeenteraad		Kennisnemen.
Dwarsverbanden		Heeft een relatie met: - Omgevingsvisie Maastricht 2040. - Parkeerregulering in buurten. - Realisatieplan Parkeren op afstand.

37

Parkeerregulering in buurten

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Aanpak parkeeroverlast in buurten door invoering van parkeerregels (bijvoorbeeld betaald parkeren en vergunningparkeren) gericht op: • Evenwichtige parkeerbalans voor de juiste doelgroepen. • Verminderen zoekverkeer. • Verbeteren bereikbaarheid. • Verbeteren leefkwaliteit op straat door minder parkeren, meer ruimte voor groen en spelen/ontmoeten indien draagvlak (coalitieakkoord).
Planning	In 2023 wordt parkeerregulering ingevoerd in: • Scharn. • Wittervrouwenveld. Overige buurten, afhankelijk van klachten, parkeerdruk, wensen of kansen voor andere beleidsvelden zoals energie/groen/water.
Financiering	Het beschikbare budget voor de periode 2021 –2024 is € 1.790.000.
Goed om te weten	Maatwerk en overleg met de buurt vraagt veel tijd, waarbij draagvlak in de buurt een belangrijke factor is voor wel of niet voeren van gereguleerd parkeren. Er zijn steeds meer buurten waar een parkeerprobleem is. Dit vraagt om keuzes en prioritering van buurten.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040.

38

Uitbreiding P+R-voorzieningen (Realisatieplan Parkeren op afstand)

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Conform Omgevingsvisie Maastricht 2040 willen we investeren in de aanleg van extra P+R, P+B en P+W-voorzieningen. Dit vermindert de parkeerdruk in de binnenstad en vermindert zoekverkeer. De nieuwe P+W-, P+B en P+R-locaties zijn bij uitstek geschikt om openbare laadpalen of laadstraten te realiseren. Daarnaast is het denkbaar dat de terreinen ook gebruikt worden voor een logistieke hub of opwekking van zonne-energie, als bijdrage aan de energietransitie. Tot slot wordt gekeken naar het beter benutten van de huidige voorzieningen door gedragscampagnes uitgevoerd door Zuid-Limburg Bereikbaar.
Planning	Het Realisatieplan parkeren is vastgesteld in de gemeenteraad.
Financiering	• Reservering van € 3,5 miljoen voor investering • Reservering van € 200.000 per jaar voor exploitatie • Beschikbare budgetten zijn niet afdoende om de volledige ambitie te realiseren.
Goed om te weten	• In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 zijn meerdere zoeklocaties opgenomen die in aanmerking komen. Deze locaties liggen gunstig qua autobereikbaarheid en het natransport kan waar nodig geïntegreerd worden in het bestaande busnetwerk. Deze zijn door vertaald in het realisatieplan. • De concrete behoefte (aantal plekken en welke fasering) is gekwantificeerd in het Realisatieplan parkeren op afstand.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Uitbreiding aantal parkeerplaatsen op P+R Noord. • Verkenning P+R-voorziening in Maastricht West. • Haalbaarheidsonderzoek P+R-voorziening omgeving Europaplein. • Ombouwen parkeerterrein Fort Willemweg naar een P+W- en P+B-voorziening. • Programma Zuid-Limburg Bereikbaar.

39

Nieuw verkeerscirculatieplan Binnenstad: Aanpak Jekerkwartier

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Conform Omgevingsvisie Maastricht 2040 willen we de binnenstad autoluwer maken. Een van de onderdelen is de aanpak Jekerkwartier. Door het nemen van vijf parkeer- en verkeersmaatregelen ontstaat er meer ruimte voor voetgangers en fietsers en wordt sluipverkeer uit de woonstraten gehaald.
Planning	Vier van de vijf maatregelen zijn uitgevoerd. De realisatie van de vijfde maatregel 'verkeersplateau's in de Sint Pieterstraat' is in voorbereiding.
Financiering	Investing bedraagt € 133.000. Dit wordt gefinancierd uit gezamenlijk budget Economie en Cultuur ('reserve-initiatieven aanloopstraten') en Mobiliteit (MJIP Mobiliteit en subsidie BDU Mobiliteit). Vanuit het Mobiliteitsprogramma 2023 wordt € 70.000 aanvullend beschikbaar gesteld om de prijsverhoging als gevolg van marktontwikkelingen op te vangen voor de realisatie van de laatste maatregel
Goed om te weten	Deze maatregelen zijn onderdeel van een groter plan 'verkeer en parkeren in het Jekerkwartier'.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040.

40

Nieuw verkeerscirculatieplan Binnenstad: Verkeersstudie Stationsgebied

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Een ander onderdeel van het autoluwer maken van de binnenstad is de aanpak verkeersstructuur Stationsomgeving in het kader van Stad en Spoor en de Kwaliteitsimpuls Wyck.
Planning	De verkeersstudie is afgerond en vastgesteld door de gemeenteraad. Er vindt nog een verdere verdieping plaats op de ambitie voor Autoluw Wyck. Dit zal in 2023 opgepakt worden.
Financiering	Voor een pilot autoluw Wyck is € 200.000 gereserveerd.
Goed om te weten	• Is onderdeel van Stad en Spoor. • Het uit de verkeersstudie voortkomende project aanpassing Sint Maartenslaan – Wilhelminasingel/ -brug is als separaat project opgenomen in het spoorboekje. • Resultaten deelonderzoeken worden onderling afgestemd en in samenhang beoordeeld.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen en zodra aan de orde zal een voorstel worden voorgelegd over hoe invulling te geven aan de pilot autoluw Wyck.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040.

41

Nieuw

Vergroenen centrumstedelijk gebied

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het vergroenen van het centrumstedelijk gebied heeft als doel klimaatadaptiever, biodiverser en daarmee een aangenamere leefomgeving te realiseren. Bij voorkeur 'van grijs naar groen' zullen we samen met inwoners en ondernemers kijken waar we stenen kunnen weghalen. Daar waar mogelijk willen we bomen bijplanten. Indien structurele vergroening niet mogelijk is kijken we naar alternatieven.
Planning	Uitvoering doorlopend.
Financiering	Deel budget Groen, natuur en Landschap (€ 100.000). Cofinanciering met andere opgaven en externen.
Goed om te weten	• Coalitieakkoord. • Er dient intern en extern draagvlak te zijn. • Budget is zeer beperkt voor (structurele) vergroening. • Beperkte ruimte boven- en ondergronds door multifunctioneel gebruik.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Raamplan Vergroening Binnenstad. • Visies VEBM en CMM.

42

Nieuw

Uitbreiding P+R Maastricht Noord

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het realiseren van extra parkeerplaatsen op P+R Maastricht Noord.
Planning	De procedure van het aanpassen van het bestemmingsplan is opgestart. De planning voor de realisatie is afhankelijk van o.a. wat er mogelijk is binnen de geldende stikstofregels.
Financiering	Vanuit het Realisatieplan Parkeren op afstand zijn financiële middelen beschikbaar gesteld. Bij de verdere uitwerking zal blijken of dit voldoende is of dat er additionele middelen benodigd zijn.
Goed om te weten	Voorzien is om de locatie in eerste instantie uit te breiden in twee fasen van elk 150 parkeerplaatsen.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen en zodra aan de orde instemmen met de bestemmingsplanwijziging.
Dwarsverbanden	Relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Realisatieplan parkeren op afstand. • Campus ontwikkeling in Randwyck.

43

Nieuw

Verkenning P+R Maastricht West

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het uitvoeren van een verkenning naar de inpassing van een P+R voorziening voor verkeer komende vanuit het westen in de richting van Maastricht in de nabijheid van winkelcentrum Brusselsepoort.
Planning	De verkenning zal in 2023 worden opgepakt.
Financiering	Er zijn nog geen financiële middelen beschikbaar voor de realisatie van eventuele maatregelen.
Goed om te weten	P+R West maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling op en rondom winkelcentrum Brusselsepoort.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Realisatieplan parkeren op afstand. • Ontwikkeling winkelcentrum Brusselsepoort • Campus ontwikkeling in Randwyck.

44

Nieuw

Haalbaarheidsonderzoek P+R Europaplein/ Maastricht Zuid

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheid van een P+R voorziening voor verkeer komende vanuit het zuiden in de richting van Maastricht.
Planning	Het haalbaarheidsonderzoek zal in 2023 worden opgepakt.
Financiering	Er zijn nog geen financiële middelen beschikbaar voor de realisatie van eventuele maatregelen.
Goed om te weten	• We zijn op zoek naar een P+R-voorziening die zowel een functie heeft ten behoeve van het centrum alsmede ook een bijdrage kan leveren aan de parkeeroplossing voor Randwyck.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Realisatieplan parkeren op afstand. • Campus ontwikkeling in Randwyck. • Aanpak Fietsverbinding John F. Kennedybrugtracé.

45

Nieuw

Fietsstraatzone centrum

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In overleg met ondernemers en bewoners verkennen we of het haalbaar is om het centrum om te vormen naar een fietsstraatzone waarbij de auto te gast is.
Planning	Het plan van aanpak voor de verkenning wordt momenteel opgestart. Uit dit plan van aanpak volgt de verdere planning voor de verkenning.
Financiering	• Voor uitvoeren van de verkenning is € 150.000 beschikbaar. • Voor het realiseren van maatregelen voortkomende uit de verkenning zijn nog geen budgetten beschikbaar.
Goed om te weten	• Uitvoering bij voorkeur gekoppeld aan regulier onderhoud.
Rol Gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Actieplan fietsparkeren Maastricht. • Vergroenen centrum. • Creëren ontmoetingsplekken in het centrum.

46

Nieuw verkeerscirculatieplan Binnenstad: Omgeving Markt

Korte omschrijving projectdoel	In samenhang met de realisatie van de nieuwe verbinding voor autoverkeer over Sappi-zuid worden de bussen die nog rijden via de Gubbelstraat omgeleid via de Maasboulevard. Dit biedt kansen voor het autoluwer maken van de Markt, Gubbelstraat, Boschstraat en Kleine Gracht. Ook kan gekeken worden naar de herrotering van de bussen via het Vrijthof. Dit kan bijdragen aan de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid in en nabij het kernwinkelgebied. Deze maatregelen stimuleren in potentie lopen en fietsen.
--------------------------------	---

47

Anders benutten parkeergarages centrum

Korte omschrijving projectdoel	Het aflopen van het samenwerkingscontract met Q-park in 2032 is een moment om het gebruik van de garages te heroverwegen en mogelijk (deels) anders in te zetten. Specifiek voor de parkeergarage Vrijthof zijn er dan mogelijkheden om deze (deels) in te zetten voor bijvoorbeeld fietsparkeren, specifieke doelgroepen of elektrische auto's. Hierdoor ontstaan er mogelijkheden om de aanrijroutes naar het Vrijthof autoluwer te maken en toe te werken naar een emissieloos verkeersaanbod.
--------------------------------	---



Verbeteren (Euregionale)

bereikbaarheid

Maastricht is onderdeel van een samenhangend netwerk van middelgrote steden in Zuid-Limburg en de Euregio. We zetten in op het verbeteren van de regionale en internationale bereikbaarheid van deze regio. De focus ligt daarbij op de bereikbaarheid van campussen, binnensteden en andere economische centra. In de toekomst zijn dit soort locaties goed bereikbaar op verschillende manieren: met openbaar vervoer, fiets en auto. Daarnaast versterken we het regionaal openbaar vervoer en wordt het autoverkeer van en naar Maastricht geleid via een robuust verbindend stedelijk wegennet.

48

Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg werken alle Zuid-Limburgse gemeenten, Provincie en Rijk samen aan een gezamenlijke visie, die als input dient voor de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) Limburg. Op basis van gezamenlijke ambities en opgaven wordt het gewenste toekomstbeeld bepaald. Dit toekomstbeeld geeft richting aan de gezamenlijke, strategische keuzes.
Planning	De Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg is vastgesteld.
Financiering	N.v.t.
Goed om te weten	Deze gezamenlijke mobiliteitsvisie voor Zuid-Limburg zorgt voor verankering van Maastrichtse opgaven en doelen op het gebied van mobiliteit, zoals benoemd in de Omgevingsvisie Maastricht 2040 en is inbreng voor de Provinciale Omgevingsvisie en Panorama Zuid-Limburg.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040.

49

Tram Maastricht – Hasselt

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realiseren tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht met eindhalte Mosae Forum. Deze verbinding zorgt voor een betere OV-bereikbaarheid met Vlaanderen met een duurzaam (elektrisch) vervoermiddel.
Planning	Als gevolg van het ontbreken van draagvlak bij de Belgische overheden is het project stopgezet.
Financiering	Nu het project gestopt is wordt tussen betrokken partijen onderhandeld over de (financiële) voorwaarden voor de ontbinding van de overeenkomst.
Goed om te weten	De Tram Maastricht – Hasselt betrof een samenwerking tussen vervoermaatschappij De Lijn, Vlaamse Regering, Provincie Limburg (NL) en gemeente Maastricht.
Rol gemeenteraad	De gemeenteraad is actief tweemaandelijks met een raadsinformatiebrief op de hoogte gehouden van de voortgang van het project.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040.

50

Internationaal busstation Maastricht aan de Meerssenerweg

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Realisatie van een internationaal busstation aan de Meerssenerweg als aanvulling op het openbaarvervoerknooppunt Maastricht. Het busstation geeft plek aan vier tot maximaal acht (internationale) bussen.
Planning	Project is gerealiseerd.
Financiering	• Het project wordt momenteel financieel afgewikkeld • De busmaatschappijen betalen naar gebruik een vergoeding waarmee de exploitatie door de gemeente (naar verwachting) kostendekkend kan worden uitgevoerd.
Goed om te weten	• Door middel van kentekenregistratie wordt bijgehouden welke bussen toegang krijgen tot deze halte. • De halte is voorzien van wachtruimtes, bankjes en afvalbakken, camera's, geleidelijnen en goede verlichting. Het bedrijfsafval dat uit de bussen komt, wordt verzameld in een ondergrondse container. • Naast een opstapplaats voor de bussen is ook een goede loopverbinding tussen het station en de halte gerealiseerd. De Meerssenerweg is versmald, zodat de snelheid van het autoverkeer afneemt en extra ruimte ontstaat voor groen. Daarmee wordt ook een groot deel van de achterzijde van het station aantrekkelijker gemaakt.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Stad en Spoor: opheffen spoorbarrière. • Verkeersstudie Stationsgebied. • Verbeteren grensoverschrijdende openbaar vervoerverbindingen.

51

Aanpak Topdagen

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Maatregelenpakket dat bijdraagt aan de ambitie van Maastricht om ook op drukke dagen een prettige en gastvrije stad te zijn voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Onder meer door inzet van speciale regelscenario's bij de verkeerslichten en verkeersregelaars op topdagen om opstoppen bij parkeerlocaties te voorkomen en zoekverkeer te verminderen.
Planning	Doorlopend.
Financiering	Middelen voor aanpak worden jaarlijks beschikbaar gesteld in de begroting.
Goed om te weten	Na de coronaperiode zien we de drukte weer toenemen in de stad.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • StadsRegie en RegioRegie. Afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen (tijdelijke verkeersmaatregelen). • Programma Zuid-Limburg Bereikbaar.

52

Rotonde Nobellaan - Gentelaan

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Na ingebruikname van het vernieuwde Noorderbrugtracé blijkt dat de rotonde Nobellaan-Gentelaan de hoeveelheid verkeer niet kan verwerken. Daarnaast is dringend groot onderhoud nodig aan deze rotonde. Tevens worden de fietsvoorzieningen op de rotonde en de toeleidende wegen (o.a. aanpassing Gentelaan) verbeterd.
Planning	Project is in uitvoering.
Financiering	Dekking van het project vindt plaats vanuit het vervangingsprogramma verhardingen en het mobiliteitsprogramma.
Goed om te weten	De verkeerseffecten van deze reconstructie worden gemonitord via de jaarlijkse verkeersmonitor.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht. • Verkeersmaatregelen Maastricht-West (Reconstructie Tongerseweg). • Vervangingsprogramma verhardingen.

53

Verbeteren verkeersveiligheid Köbbesweg

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	De Köbbesweg, en dan met name de kruispunten met de Oosterbroekweg/Hubert van Doornlaan en Molensingel/Habitatsingel, worden als onveilig ervaren. Met Rijkswaterstaat en de gemeente Eijsden-Margraten wordt een plan gemaakt om de verkeersveiligheid te verbeteren. Inzet hierbij is: snelheidsverlaging (van 70 naar 50 km/u), verbeteren van oversteekbaarheid voor fietsers, overzichtelijkheid van de kruispunten en een eenduidig wegbeeld.
Planning	Project is gerealiseerd.
Financiering	Project is financieel afgewikkeld.
Goed om te weten	Vanwege het gezamenlijke belang van alle drie de wegbeheerders is het project gezamenlijk gefinancierd.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan fietsen in Maastricht.

54

Uitbreiding treinstation Maastricht Noord

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Treinstation Maastricht Noord krijgt 2 extra perrons waardoor ook de stoptrein tussen Sittard en Maastricht hier kan stoppen. Deze voorziening draagt bij aan een betere bereikbaarheid per trein voor het bedrijventerrein Beatrixhaven, Hotel Management School Maastricht, Limmel en Nazareth. Ook gebruikers van P+R Maastricht Noord profiteren van de hogere frequentie van en naar station Maastricht en station Maastricht Randwyck.
Planning	Vanwege grote kostenoverschrijdingen is het project stopgezet door de Provincie Limburg.
Financiering	Het project wordt gefinancierd door het Rijk en Provincie Limburg. Geen financiering door gemeente Maastricht.
Goed om te weten	In de toekomst blijft het mogelijk deze uitbreiding te realiseren.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Uitbreiding P+R-voorzieningen (Realisatieplan Parkeren op afstand). • Campusontwikkeling in Randwyck.

55

Verbeteren grensoverschrijdende railverbindingen

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het verbeteren van grensoverschrijdende railverbindingen draagt bij aan de bereikbaarheid en samenhang van regio Maastricht. In de Omgevingsvisie Maastricht is het belang van die begrippen beschreven. Maastricht ondersteunt de ontwikkelingen op het gebied van de Drielandentrein en lobbyt voor de lange termijn op een IC-verbinding met België, naar bijvoorbeeld Luik, Leuven en Brussel.
Planning	De Drielandentrein rijdt op dit moment tussen Aken (Aachen Hbf) en Maastricht. Met ingang van de dienstregeling 2024 gaat deze trein een keer per uur doorrijden naar Luik (Liège-Guillemins).
Financiering	Arriva heeft speciaal materiaal aangeschaft dat nog wordt aangepast op verzoek van Belgische overheid. Maastricht levert geen financiële bijdrage.
Goed om te weten	• De Drielandentrein is een initiatief van Arriva waarin wordt samengewerkt met provincie Limburg, NS en buitenlandse partners.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040 • Stad en Spoor: Opheffen spoorbarrière.

56

Gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak Randwyck

Korte omschrijving projectdoel	Maatregel gericht op het stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer gebruik voor werknemers en studenten op de BrightLands - Maastricht Health Campus. Dit ter ontlasting van het wegennet in en rondom Randwyck.
--------------------------------	--



Verduurzamen mobiliteit

We werken – in lijn met het Klimaatakkoord van de Rijksoverheid - toe naar een emissieloos verkeersaanbod in de gehele stad. Om deze transitie naar elektrisch rijden te stimuleren geven we als gemeente het goede voorbeeld. Bijvoorbeeld door het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte en door ons eigen wagenpark te vervangen door emissieloze voertuigen. Emissieloos rijden is niet alleen goed voor het klimaat. Het verbetert ook de luchtkwaliteit in de stad en zorgt voor een afname van het geluidsniveau.

57

Programma Zuid-Limburg Bereikbaar

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Continueren van activiteiten Zuid-Limburg Bereikbaar via een collectief programma: • Werkgeversaanpak. • Fietsstimulering. • Deelmobiliteit en Hubs. • Logistieke aanpak. • Participatieproces Zero emissie Logistiek. • Onderwijsaanpak. • Digitalisering overheden. En een aanvullend programma: • Stimulering gebruik doorfietsroute. • Extra onderzoek o-meting gebruik doorfietsroute. • SLA Lucht voor fiets. • Extra maatwerk aanpak #posifiets. • Programma Team Heuvelland. • Programma implementatie Zero emissie stadslogistiek Maastricht. • Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar. • Programma Laadinfra Maastricht. • Slim reizen tijdens werkzaamheden. • A2 Vonderen-Kerensheide. • Gebiedsgerichte aanpak bedrijventerreinen Maastricht. • Maastrichtse Energie Akkoord.
Planning	Doorlopend programma.
Financiering	Vanuit gemeente Maastricht voor periode 2023 – 2027 is een bijdrage voorzien van € 800.000 per jaar.
Goed om te weten	• Maastricht Bereikbaar is opgeschaald naar Zuid-Limburg. • De naam Maastricht Bereikbaar blijft bestaan en is verder gegaan onder het deelproject 'Stadsaanpak Maastricht Bereikbaar'. • Zuid-Limburg Bereikbaar betreft samenwerking in de regio (Provincie Limburg en alle 16 Zuid-Limburgse gemeenten).
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Actieplan Fietsen in Maastricht. • Actieplan Fietsparkeren Maastricht • Uitbreiding fietsstallingen centrum. • Grootschalige fietsstalling(en). • Emissieloze stadslogistiek. • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026' #MissionZeroMaastricht.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Het elektrificeren van alle lijnbussen waardoor uitstoot van schadelijke stoffen en CO ₂ wordt verminderd. Inmiddels wordt er op alle stadslijnen (1, 2, 3, 5 en 6) en enkele streeklijnen (4, 7, 9, 10 en 30) gereden met elektrische voertuigen. Benodigde haltevoorzieningen zijn aangepast. Overige lijnen (8, 57, 48, 350, 610 en 659) volgen voor 2026.
Planning	Gereed voor 2026.
Financiering	Arriva financiert de elektrificatie van de bussen en de installatie van laadvoorzieningen. Gemeente Maastricht heeft waar nodig haltevoorzieningen aangepast. Middelen zijn reeds gevoteerd door de Gemeenteraad. Er is geen aanvullende financiering nodig.
Goed om te weten	• Onderdeel openbaar vervoer concessie Limburg 2016-2031 • Elektrificatie lijnen TEC en De Lijn onbekend. • Elektrificatie internationale lange afstandsbussen is onbekend.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040 • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026' #MissionZeroMaastricht.

Portefeuillehouder	Wethouder Bastiaans.
Korte omschrijving projectdoel	Omnibuzz draagt in opdracht van 30 Limburgse gemeenten zorg voor een goede uitvoering van collectief en individueel vraagafhankelijk vervoer voor reizigers met een door de gemeente verstrekte WMO-indicatie voor 'Vervoer op Maat'. Omnibuzz stelt eisen aan de voertuigen die door vervoerders worden ingezet.
Planning	Voorafgaand aan de aanbesteding was niet voorzien dat de markt zich totaal anders zou ontwikkelen. Tijdens de aanbesteding zijn duurzaamheidsafspraken gemaakt met onze vervoerders. Deze zijn echter met de huidige ontwikkelingen niet realistisch en haalbaar. Op basis van het besluit van het Dagelijks Bestuur d.d. 8-2-2023 zijn de duurzaamheidsafspraken bijgesteld. Er was, bij het aangaan van de huidige raamovereenkomsten, sprake van een ingroeimodel waarbij in 2020 minimaal 10% van de ritten met volledig elektrisch aangedreven voertuigen wordt gereden. In 2021 moest dat 20% en in 2022 minimaal 35% zijn. Daarna zou afhankelijk van de beschikbaarheid van elektrische rolstoelbussen en laadinfrastructuur toegewerkt naar 100% van de ritten in 2027. Mede door COVID is er een forse vertraging in de levering van diverse voertuigen ontstaan. De auto-industrie heeft bijna stilgelegen door het tekort aan materialen. Elektrische personenauto's zijn inmiddels weer leverbaar echter ook hier ontstaat vaak vertraging in de levering. Daarnaast zijn, in de huidige markt, onvoldoende geschikte rolstoelvoertuigen beschikbaar met voldoende actieradius. Daarbij opgeteld lopen vervoerders tegen diverse uitdagingen aan op het gebied van infrastructuur. Denk hierbij aan onvoldoende laadcapaciteit binnen het perceel, of het kunnen uitbreiden met laadpalen. Dit is bij meerdere vervoerders onmogelijk wegens een overbelast energienetwerk. De minimale duurzaamheidsscore van 35% is met bovenstaand gegeven niet haalbaar. Daarom zijn de afgesproken duurzaamheidsscores bijgesteld voor de looptijd van de huidige raamovereenkomst. Bij de nieuwe duurzaamheidsscores per perceel is rekening gehouden met voorgaande ontwikkelingen, kenmerken per perceel en beschikbaarheid van elektrische (en andere duurzame) voertuigen. De afgesproken duurzaamheidsscores variëren van 22% tot en met 31%. Indien er nieuwe mogelijkheden ontstaan ten aanzien van duurzaamheid zal hiervan gebruik worden gemaakt. Het betreft immers een vastgestelde ondergrens, maar wordt gezamenlijk gestreefd naar een zo hoog mogelijke duurzaamheidsscore.
Financiering	Via gemeenschappelijke regeling Omnibuzz.
Goed om te weten	Implementatie hangt af van beschikbaarheid elektrische rolstoelbussen en ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026' #MissionZeroMaastricht. • Elektrificeren taxibranche regio Maastricht. • Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In 2021 is de 'Toekomstvisie Laadinfrastructuur gemeente Maastricht' opgesteld, inclusief Uitvoeringsprogramma. Hierin is opgenomen dat de laadinfrastructuur geen belemmering mag zijn voor de uitrol van elektrisch rijden. Laadinfrastructuur bestaat uit een mix van regulier laden en snelladen, waarbij regulier laden en laden op privaat terrein de voorkeur heeft. Maastricht heeft inmiddels een goed dekkend netwerk van reguliere publieke laadpalen, waarin vrijwel overal binnen een loopafstand van 300 meter een publieke laadpaal aanwezig is. De uitrolstrategie voorziet ook voor de komende jaren in adequate groei van laadpunten. Snelladen is een aanvullende voorziening en gebeurt bij voorkeur op privaatterrein/bij bestaande voorzieningen en wordt gezien als marktactiviteit. Als marktontwikkelingen op privaat terrein onvoldoende lijken te slagen, onderzoeken we de mogelijkheden van publieke locaties voor snelladen. Private partijen als bewoners met eigen oprit, VvE's, werkgevers en logistieke bedrijven worden binnen de actielijn gestimuleerd zelf tot installatie van laadinfra over te gaan, om zodoende de druk op publieke laadinfra (en ruimte) te beperken. Op 1 januari 2025 wordt een Zero Emissie Stadslogistiek zone (ZES) ingevoerd. Dit brengt een extra laadbehoefte met zich mee. Deze wordt grotendeels 's nachts op eigen terrein (depot) verwacht. We voorzien in een aantal extra reguliere laadpalen in/rondom de zone. Extra snellaad-infrastructuur is vooralsnog niet noodzakelijk.
Planning	2023-2024: Voltooiën dekkend netwerk reguliere laadpalen 2024 en verder: Uitbreiden aantal reguliere laadpalen op basis van gebruiksdata 2023: Inventarisatie en monitoring groei snellaadlocaties Voor 2025: Plaatsen extra reguliere laadpalen voor invoering ZES
Financiering	Budget voor deze aanpak is gedekt vanuit het Programma Energie- en Warmtetransitie
Goed om te weten	- Volgens het Klimaatakkoord van het Rijk is het streven dat alle nieuw verkochte auto's in 2030 emissieloos zijn. Het aantal elektrische personenauto's zal daarom de komende jaren sterk groeien. - Elektrische auto's zijn inmiddels concurrerend aan auto's met een verbrandingsmotor; het aantal modellen is sterk toegenomen, de kosten zijn gedaald en de actieradius gestegen.
Rol gemeenteraad	De Raad wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: - Omgevingsvisie Maastricht 2040 - Uitvoeringsprogramma Energie- en Warmtetransitie 2023-2026. - Warmtevisie en Regionale Energie Strategie. - Programma Zuid-Limburg Bereikbaar. Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Ter vaststelling aanbieden: een voorstel om in Maastricht een milieuzone in te voeren met handhaving door middel van camera's. Dit kan zodra er meer duidelijkheid is over de internationale afspraken over handhaving van voertuigen tussen Nederland, België en Duitsland. Inmiddels is de handhaving van Belgische kentekens juridisch geregeld. De daadwerkelijke uitvoering echter nog niet, omdat de koppeling met de gegevens van de RDW nog niet werkt. Het is nog niet duidelijk wanneer dit wel gereed zal zijn. De hoop is uitgesproken dat dit voor de invoering van de ZE-zone gereed is. Voor de Duitse voertuigen is nog geen zicht op handhaafbaarheid. De milieuzone was ingestoken als voorloper op een emissieloze zone. De ambitie, vastgesteld in de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek, is om per 1-1-2025 een emissieloze zone ingevoerd te hebben voor vracht- en bestelverkeer. Omdat er inmiddels verdere autonome verschoning van het wagenpark heeft plaatsgevonden is het effect van een milieuzone nog maar beperkt. Daarom wordt nu ingezet op het invoeren van de ZE-zone. In de toekomst kan deze ZE-zone worden uitgebreid naar taxi's en touringcars en verwacht wordt dat op termijn ook personenvoertuigen aan de ZE-zone kunnen worden toegevoegd.
Planning	1-1-2025 invoeren ZE-zone binnenstad. Daarna uitbreiden van voertuigcategorieën conform landelijke aanpak.
Financiering	Een investeringsbedrag van € 4,2 miljoen is gereserveerd.
Goed om te weten	• Het huidige convenant milieuzone liep formeel per 1 januari 2020 af. Daarvoor in de plaats is het RVV aangepast en geldt nu als basis voor het instellen van de milieuzone voor wat betreft de bebording en de te stellen toelatingseisen. • Momenteel zijn er 4 steden in Nederland die een milieuzone hebben voor personenauto's en bestelauto's die op diesel rijden: Amsterdam, Arnhem, Den Haag en Utrecht.
Rol gemeenteraad	Instemmen met raadsvoorstel.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Laadinfrastructuur voor elektrisch rijden. • Emissieloze stadslogistiek. • Elektrificatie voertuigen. • Milieuzone voor brommers en scooters.

62

Elektrische deelauto's voor zakelijk verkeer

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	De gemeente wil het gebruik van elektrische auto's stimuleren. Ook bij de eigen medewerkers. Drie elektrische auto's zijn via een online reserveringssysteem beschikbaar voor zakelijke ritten. Medewerkers rijden bij voorkeur met deze elektrische auto's in plaats van privévervoer. Hiermee vinden minder autoritten met conventionele brandstof plaats en maken de werknemers kennis met zowel elektrisch rijden als het gebruik van een deelauto.
Planning	Deelauto's zijn in gebruik.
Financiering	Onderdeel van Actielijn gemeentelijke organisatie uit uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026'. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.
Goed om te weten	Deelauto's die door medewerkers van de gemeente Maastricht gebruikt kunnen worden staan op de Alexander Battalaan.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Omgevingsvisie Maastricht 2040. • Programma Zuid-Limburg Bereikbaar. • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026' #MissionZeroMaastricht.

63

Verduurzamen gemeentelijk wagenpark

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Bij het terugdringen van schadelijke emissies wil de gemeente het goede voorbeeld geven. We zetten daarom in op een duurzaam en goed functionerend gemeentelijk wagenpark. Dit wagenpark moet in 2030 geheel emissievrij zijn. Tot die tijd kunnen we bijvoorbeeld al positieve resultaten bereiken met de inzet van biobrandstof voor oudere voertuigen.
Planning	Het emissievrij maken van het gemeentelijk wagenpark vindt gefaseerd plaats, maar in 2030 zijn alle gemeentelijke voertuigen emissievrij.
Financiering	Onderdeel van Actielijn gemeentelijke organisatie uit uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.
Goed om te weten	We hebben een transitieplan waarin opgenomen is op welk moment, welke voertuigen omgezet kunnen worden naar een duurzamere variant en wat dit, bij benadering, gaat kosten. Omdat de focus ligt op elektrificatie, is er ook een plan opgesteld aangaande onze laadinfrastructuur. We staan inmiddels op de wachtlijst bij Enexis omdat we een netverzwaring nodig hebben. Zonder netverzwaring is uitgebreide elektrificatie van het park niet mogelijk. Als tussenstap zijn onze grootverbruikers van diesel al omgezet op HVO100 (biobrandstof). Dit veroorzaakt wel een verhoging van onze brandstofkosten maar reduceert de CO ₂ -uitstoot al met 90%. Trainingen voor personeel en aanpassing garage (bijvoorbeeld voor het onderhoud van elektrische voertuig zijn andere voorzieningen nodig) staan ook in de planning.
Rol gemeenteraad	Kennisnemen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Uitvoeringsprogramma Energie- en Warmtetransitie 2023-2026

64

Milieuzone voor brommers en scooters

Korte omschrijving projectdoel	Als aanvulling op de reguliere milieuzone (emissieloze zone) worden ook vervuilende brommers en scooters geweerd, waardoor eigenaren worden gestimuleerd over te stappen naar duurzamere vormen van mobiliteit. Voor brommers en scooters zal geen landelijke aanpak komen, omdat de reisafstand van brommers en scooters over het algemeen niet zo ver reikt dat zij meerdere steden aandoen. Indien gewenst kan onderzocht worden of toevoegen van brommers en scooters aan de ZE-zone wenselijk is.
Goed om te weten	De camera's voor het handhaven van de ZE-zone zijn niet geschikt voor het handhaven van brommers en scooters aangezien zij het kentekenplaatje aan de achterzijde hebben zitten. Vrachtwagens moeten aan de voorzijde worden gefotografeerd, omdat de trekker het maatgevende voertuig is. Hier zijn de camera's op ingesteld. Voor bestel- en personenverkeer maakt dit niet uit omdat het kenteken aan voor- en achterkant aanwezig is.

65

Stimuleringsregeling elektrische bestelauto's, brommers en scooters

Korte omschrijving projectdoel	Deze regeling stimuleert zakelijke gebruikers die veel kilometers in de stad afleggen om hun vervuilende bestelauto te vervangen door een elektrische bestelauto. Daarnaast kan het gebruik van vervuilende brommers en scooters worden teruggedrongen door het stimuleren van vervanging, aanschaf en gebruik van elektrische fietsen en/of bromfietsen en scooters. Deze maatregel kan naast of in plaats van een milieuzone voor brommers en scooters worden toegepast.
Planning	Bestelverkeer wordt meegenomen in de ZE-zone. Voor brommers en scooters zie maatregel 64.

66

Stimuleren deelmobiliteit (fiets, e-scooter, e-auto)

Korte omschrijving projectdoel	We zien deelmobiliteit als kans om als middel in te zetten om beleidsdoelen te realiseren op het gebied van het verminderen van de parkeerdruk, het vergroten van het aandeel fietsen en het emissievrij krijgen van het stadsverkeer. Deelmobiliteit kan deze beleidsdoelen in potentie versnellen.
--------------------------------	--

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Optimalisatie van afvalinzameling door één systeem binnen het centrum. Dit draagt bij aan verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het heeft onze voorkeur dat er een overeenkomst komt met een contractpartner die verantwoordelijk is voor het totale programma van afvalverzameling in het centrum van Maastricht. Onderzocht moet worden wat de juridische mogelijkheden zijn om de beoogde doelstelling te bereiken. Hierbij kan ook gedacht worden aan een <i>white label</i> collectie, waarbij op termijn meerdere afvalinzamelaars samenwerken en zo tot minder voertuigbewegingen in de stad komen. Maastricht Bereikbaar onderzoekt met ondernemersverenigingen en enkele inzamelaars de mogelijkheden om te komen tot een collectief systeem voor inzameling van bedrijfsafval en of hier interesse voor is. Op dit moment vinden actieve gesprekken plaats met de inzamelhielden uit Delft om een pilot te starten in Maastricht. Doel is om afval bij horeca op te halen met elektrische bakfietsen. Dit afval wordt aan de rand van het centrum verzameld en daar opgehaald door reguliere vuilniswagens. Uiteindelijk doel is om de vertrekkende bakfietsen ook vol de stad in te laten gaan met bijvoorbeeld pakketjes die aan de rand van het centrum worden afgegeven of het vervoeren van lokale versproducten naar de horeca om de menukaarten van de ondernemers te verduurzamen.
Planning	Pilot met deelname 30 ondernemers zo spoedig mogelijk laten starten
Financiering	Bedragen en financiering nog niet bekend. Mogelijkheid is de pilot te financieren met een subsidieaanvraag vanuit het schone lucht akkoord. Hiervoor is cofinanciering nodig die mogelijk gehaald kan worden uit het budget milieuzone dat nog gereserveerd staat. Op termijn moet project zonder subsidie kunnen draaien.
Goed om te weten	Projectresultaten in Delft zijn erg positief Een 30tal ondernemers is al erg enthousiast en heeft al aangegeven mee te willen doen.
Rol gemeenteraad	Akkoord gaan met anders besteden van gereserveerde gelden voor milieuzone.
Dwarsverbanden	Heeft een directe relatie met: • ZES; emissieloos vervoer in het centrum.

Korte omschrijving
projectdoel

In bouw- en constructieprojecten worden vaak mobiele werktuigen gebruikt, zoals shovels, kranen, graafmachines en aggregaten. Deze werktuigen gebruiken meestal diesel als brandstof en dragen daarmee bij aan de luchtvervuiling in de stad.

Mobiele werktuigen zijn net als voertuigen gebonden aan Europese emissienormen. Deze Europese regeling bestaat sinds 1999. Doordat de normen regelmatig worden aangescherpt, stoot ook deze categorie door de jaren heen minder vervuilende stoffen uit. Er komen steeds meer alternatieven beschikbaar voor het gebruik van diesel als brandstof. Voorbeelden hiervan zijn mobiele werktuigen die volledige elektrisch zijn of gebruik maken van waterstof.

Sinds 2019 stelt de zogeheten fase V-norm emissie-eisen aan nieuwe motoren. Voor projecten die worden uitgevoerd in opdracht van de gemeente kunnen we via het aanbestedingsbeleid sturen op verschoning van de categorie mobiele werktuigen.

Directe invloed van de gemeente is beperkt. We kunnen wel invloed uitoefenen via de vergunning- en ontheffingsverlening. Daarin kunnen eisen gesteld worden aan bijvoorbeeld de inzet van schoon transport. Bij eigen aanbestedingen wordt hier al rekening mee houden.



Verduurzamen gebouwde omgeving

Maastricht werkt aan een Klimaatneutrale stad 2050 en een Klimaatneutrale gemeentelijke organisatie 2030. Als uitwerking van het Klimaatakkoord zijn recentelijk de Regionale Energie Strategie Zuid-Limburg (2021) (RES ZL) en de Transitievisie Warmte (2021) (TVW) vastgesteld. De ambitie om de gemeentelijke organisatie per 2030 klimaatneutraal te maken is eerder vastgelegd in de uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 en bekrachtigd in het coalitieakkoord.

Om klimaatneutraliteit te bereiken in de gebouwde omgeving staat de gemeente onder andere voor de opgave om in de komende decennia in samenwerking met stakeholders alle (circa 62.000) woningen, bedrijventerreinen en maatschappelijk vastgoed aardgasvrij te maken.

In 2023 is het uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026 vastgesteld. Hierin is beschreven welke activiteiten de komende jaren worden uitgevoerd om de transitie door te maken voor o.a. de thema's gebouwde omgeving en mobiliteit.

Binnen de scope van het spoorboekje verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid is de focus gelegd op maatregelen in de gebouwde omgeving die een directe link hebben met luchtkwaliteit. Dit omvat alle maatregelen die het gasverbruik in de gebouwde omgeving doen verminderen, van isolatie tot de aanleg van warmtenetten en het elektrificeren van de warmtevraag.

In de eerdere versie van het spoorboekje uit 2019 zijn enkele 'algemenere' maatregelen opgenomen die indirect effect hebben op luchtkwaliteit en/of de rol van de gemeente zelf beperkt is. Het gaat hierbij om de aanleg van zonneweides en waterkrachtcentrales alsmede stadsontwikkeling op de Groene Loper. Deze maatregelen zijn nog steeds van belang voor de energietransitie maar minder relevant voor luchtkwaliteit en worden daarom nu niet meer uitgelicht.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Onderzoek naar/ uitwerking van: • Uitbreiding bestaande warmtenet Belvédère; • Onderzoek mogelijkheden warmtenet voor Centrum Maastricht • Wijkuitvoeringsplan i.k.v. ontwikkeling warmtenet Nazareth-Limmel door restwarmtelevering vanuit O-I; • Regionale Strategie Warmte: verdeling regionale warmte vanuit Chemelot. Beschikbaarheid is randvoorwaardelijk voor verdere uitrol van warmtenetten in Maastricht.
Planning	1. Centrum: beschikbaarheid van alternatieven wordt onderzocht in 2023. 2. Nazareth: investeringsbesluit warmtenet in 2023. 3. Regionale warmte: Inzicht in wenselijkheid en opties voor regionaal warmtebedrijf in 2023.
Financiering	• De gemeentelijke regierol wordt gefinancierd door de klimaatgelden van het Rijk en de eigen gemeentelijke begroting. • Financiering van de warmtenetten zelf is afhankelijk van rol en positie van de gemeente in het project en van andere partijen.
Goed om te weten	De realisatie van warmtenetten levert een significante bijdrage aan de vermindering van de uitstoot van stikstofoxiden (ten gunste van luchtkwaliteit) en koolstofdioxide (ten gunste van klimaat).
Rol gemeenteraad	T.z.t. instemmen met de (herziening van de) Transitievisie Warmte en Wijkuitvoeringsplannen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In gebieden waar voorlopig aardgas blijft en/of waar zich geen bijzondere gebiedsontwikkeling speelt zet de gemeente in op verduurzaming en voorbereidende stappen, zodat de gehele stad op termijn aardgasvrij kan worden. We noemen dit 'aardgasvrij-ready', het gaat hierbij met name om isolatiemaatregelen. Bij relatief nieuwe wijken is een direct overstap op aardgasvrij mogelijk via elektrificatie van de warmtevoorziening, 'all-electric'
Planning	• All-electric wijken zijn Dousberg-Hazendans, Vroendaal, Amby-Zuid. In Vroendaal is er een bewonersinitiatief en wordt een 1e WUP opgestart in 2023. De overige wijken volgen in 2024-2026 en verder • Voor aardgasvrij-ready (isolatie) wordt vanaf 2023 aangesloten bij de lopende herstructurering in West, in volgende jaren de overige wijken. Aanpak kent 2 fasen: eerst isoleren/ verduurzamen, pas in later stadium van het gas af. Dit tenzij koppelkansen zich voordoen (zoals warmtenet).
Financiering	• De gemeentelijke regierol wordt gefinancierd door de klimaatgelden van het Rijk en de eigen gemeentelijke begroting. • Diverse landelijke regelingen en subsidies voor verduurzaming (waaronder Nationaal Isolatieprogramma).
Goed om te weten	• Naast warmtenetten dragen ook isolatiemaatregelen en het elektrificeren van de warmtevoorziening bij aan het verlagen van de uitstoot (en hebben daarmee een significante bijdrage). • Indicatief: Het totale aardgasverbruik van huishoudens in Maastricht bedraagt 77 miljoen m3. Dit genereert een NOx uitstoot van 42,6 kton.
Rol gemeenteraad	T.z.t. instemmen met de (herziening van de) Transitievisie Warmte en Wijkuitvoeringsplannen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Ook bedrijventerreinen moeten van het gas af, maar hier speelt meer: e-mobiliteit, logistiek, netcongestie, opwek etc. De gebiedsgerichte aanpak is daardoor breder van opzet. De gemeente initieert de integrale aanpak voor Beatrixhaven in 2023 i.s.m. bedrijven en SIM, overige bedrijventerreinen volgen in de komende jaren. Voor de doelgroep bedrijven wordt ook het bestaande Maastrichtse Energie Akkoorden (MEA) netwerk voortgezet. Hierin zijn drie clusters te onderscheiden: Industrie, Grote Gebouwen/Kantoren en Zorginstellingen.
Planning	• Start integrale gebiedsaanpak Beatrixhaven (WUP) in 2023. • Evaluatie methodiek en uitrol naar andere bedrijventerreinen vanaf 2024. • MEA netwerk: generieke kennissessies en werkgroepen, doorlopend.
Financiering	De gemeentelijke regierol wordt gefinancierd door de klimaatgelden van het Rijk en de eigen gemeentelijke begroting.
Goed om te weten	De CO ₂ -uitstoot ten gevolge van aardgasverbruik bedraagt op bedrijventerrein Beatrixhaven ten minste 300 kton per jaar. Dit is dezelfde ordegrrootte als de CO ₂ -uitstoot van de gehele gebouwde omgeving in Maastricht (328 kton in 2021). De overige uitstoot is gezien de aard van de bedrijfsactiviteiten op Beatrixhaven significant. Er zijn meerdere grote uitstoters actief in het projectgebied, waaronder enkele landelijke Top100 stikstof uitstoters.
Rol gemeenteraad	T.z.t. instemmen met de (herziening van de) Transitievisie Warmte en Wijkuitvoeringsplannen.
Dwarsverbanden	Heeft een relatie met: • Uitvoeringsprogramma energie- en warmtetransitie 2023-2026.



Bewustwording luchtkwaliteit

Naast de bovenstaande maatregelen draagt een brede maatschappelijke bewustwording bij aan gedragsverandering van partijen in de stad (overheden, bedrijfsleven en bewoners). Het draagt bij aan meer lopen, fietsen en gebruik maken van schoon vervoer. Deze gedragsverandering zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit, vermindering van geluidshinder en heeft een positief effect op de gezondheid van de bewoners van de stad. Daarom is enkele jaren geleden gestart met een bewustwordingscampagne met bijbehorende communicatiestrategie en diverse maatregelen.

72

Educatie en campagne gericht op jongeren en kinderen

Portefuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Sinds 2017 worden er in samenwerking met het CNME-luchtlessen verzorgd voor de groepen 7 en 8 van de basisscholen in Maastricht. Deze lessen worden zeer goed ontvangen en dragen bij aan de bewustwording over luchtkwaliteit bij kinderen, maar ook bij de ouders en leerkrachten.
Planning	Project loopt nog tot 2025. Verlenging hiervan is wenselijk, maar daarvoor is nog geen budget beschikbaar. Bekeken wordt wat de mogelijkheden zijn
Financiering	€ 24.000 per jaar. Middelen zijn gevoteerd door de Gemeenteraad.
Goed om te weten	Er is landelijk aandacht voor deze lessen en de wijze waarop ze gegeven worden (onderzoekend leren). Het lespakket zal daarom ter beschikking worden gesteld aan andere gemeenten.
Rol gemeenteraad	Budget vrij te maken om deze lessen ook na 2020 te kunnen voortzetten. Bij voorkeur in het DVO van het CNME.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

73

Nieuw

Aanvullende educatie en campagne gericht op kinderen en rondreizende tentoonstelling

Portefuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In 2022 is subsidie aangevraagd in het kader van het Schone Lucht Akkoord voor het uitbreiden van de luchtlessen naar groep 5 en 6 en het opstellen van een reizende tentoonstelling voor en door jongeren die in ieder geval geplaatst gaat worden in Centre Ceramique. De aangepaste lessen voor jongere kinderen hebben tot doel om kinderen al eerder bewust te maken van luchtkwaliteit en het effect van hun eigen handelen op deze kwaliteit. De tentoonstelling is ervoor bedoeld ook kinderen en jongeren te bereiken die niet deelnemen aan de luchtlessen.
Planning	Project loopt van 1-11-2022 tot 1-11-2025. De resultaten hiervan zullen ook landelijk gedeeld worden via het Schone Lucht Akkoord
Financiering	€ 60.000 voor de komende 3 jaar uit het schone luchtakkoord. De cofinanciering is geregeld middels het budget van € 24.000 per jaar voor de luchtlessen.
Goed om te weten	Er is landelijk aandacht voor deze lessen en de wijze waarop ze gegeven worden (onderzoekend leren). Het lespakket zal daarom ter beschikking worden gesteld aan andere gemeenten.
Rol gemeenteraad	Budget vrij te maken om deze lessen ook na 2025 te kunnen voortzetten. Bij voorkeur in het DVO van het CNME.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

74

Informatieborden voor luchtkwaliteit gekoppeld aan PRIS

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Informatievoorziening over de luchtkwaliteit in Maastricht wordt verder uitgebreid. Bijvoorbeeld door het parkeerroute informatiesysteem (PRIS) te koppelen aan de luchtkwaliteitsapp van het RIVM.
Planning	Wordt niet uitgevoerd. Borden blijken te beperkt van omvang om voldoende duidelijke tekst op kwijt te kunnen. Bekeken zal worden of communicatie over de actuele luchtkwaliteit op een andere manier kan worden vormgegeven. Via de websites van het luchtmeetnet zijn de gemeten waarden direct inzichtelijk.
Financiering	Op dit moment zijn er geen extra middelen nodig om dit in gang te zetten.
Goed om te weten	Op de huidige PRIS-borden wordt korte informatie verstrekt over bijvoorbeeld wegwerkzaamheden in de stad. Deze informatie geldt als een attendering die doorverwijst naar de website van Maastricht Bereikbaar.
Rol gemeenteraad	Zelf actief gebruik maken van de websites van het luchtmeetnet en landelijke app om de luchtkwaliteit in de stad te volgen en deze informatie te delen met de omgeving.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

75

Voorlichting educatie via buurtplatforms, veilige buurtenteam

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Via de website Thuis in Maastricht wordt regelmatig gecommuniceerd over luchtkwaliteit. Dit kan worden uitgebreid. Verder zouden vragen, zorgen en klachten uit buurten gestroomlijnd kunnen worden via een buurtcontactpersoon. Daarnaast kan actief meer informatie worden gegeven tijdens buurtbijeenkomsten als hier behoefte aan is in een buurt.
Planning	Doorlopend.
Financiering	Nog niet bekend.
Goed om te weten	Er leeft het beeld dat de luchtkwaliteit in Maastricht slecht is. De metingen met het uitgebreide luchtmeetnet tonen aan dat dit niet het geval is. Het kan echter altijd nog beter. Er zijn geen kortetermijnmaatregelen met een groot effect om dit snel te realiseren. In dit spoorboekje staan wel tal van maatregelen die uiteindelijk bijdragen aan een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.
Rol gemeenteraad	Informatie verstrekken aan burgers over de luchtkwaliteit door te verwijzen naar beschikbare websites. www.luchtmeetnet-maastricht.nl . www.luchtmeetnet-limburg.nl . Ohnics Fijnstofkaart .
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Mensen kiezen voor open haarden, inzethaarden, kachels, vuurkorven en barbecues voor de sfeer. Ook vreugdevuren en kerstboomverbranding zijn een veel voorkomende activiteit. Houtstook draagt helaas ook bij aan luchtvervuiling. Zeker bij ongunstige weersomstandigheden. Houtstook door particulieren is niet genormeerd. Met name door schoner wordend wegverkeer wordt de bijdrage van huishoudens aan de fijnstofconcentraties in de toekomst aanmerkelijk dominanter. Houtstook veroorzaakt een substantieel deel van de PM10-emissies door huishoudens. Aansluiting zoeken bij de pilot Schone Lucht Akkoord (SLA) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierbij inzetten op landelijke regelgeving zoals een keuring van kachels en openhaarden. Inmiddels is er subsidie verkregen vanuit het schone lucht akkoord om een beleid op te stellen hoe we om kunnen gaan met houtstook in Maastricht. Voorbereidende onderzoeken zijn in de afrondende fase. Voorstel voor beleid volgt in het najaar van 2023.
Planning	Q3 2023 voorstel voor aanpak naar raad.
Financiering	Totale kosten bedragen ongeveer € 138.000 waarvan € 69.100 wordt gedekt uit de subsidie van het schone lucht akkoord. De overige kosten worden betaald uit de reserve ISV2 voor het luchtmeetnet.
Goed om te weten	Mogelijkheden voor een dwingende regionale aanpak zijn juridisch gezien ingewikkeld, omdat landelijk dan wel Europees beleid ontbreekt. De EU is voornemens om wetgeving voor een maximale emissie door houtstook op te stellen. Het is nog niet bekend hoe streng deze wetgeving zal zijn. Er zijn wel mogelijkheden voor een verbod op en handhaving van rookgaskanalen bij nieuwbouw. Handhaving op basis van het Bouwbesluit (verbod om hinder te veroorzaken voor de omgeving) is moeilijk hard te maken. De locatie van de bron is, vooral in de avonduren, moeilijk te detecteren. Wel kunnen eisen aan het rookafvoerkanaal beoordeeld en gehandhaafd worden. In de APV kan een artikel over terrashaarden worden opgenomen. Tevens kan een verbod om te stoken bij windstil en/of mistig weer worden opgenomen. Personele inzet van toezicht en handhaving is kostbaar.
Rol gemeenteraad	Maatregel richt zich voor een groot deel op bewustwording en communicatie
Dwarsverbanden	Draagvlak creëren voor de te maken keuzes. Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

77

Privé meten luchtkwaliteit

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Na het succes van het meten van stikstofdioxide door burgers hebben inwoners van Maastricht sinds 2022 de mogelijkheid om fijnstof te meten op een door hen gekozen locatie. Wederom was het animo groot. Inmiddels zijn er 60 fijnstof sensoren opgehangen in de stad. Om de metingen te kunnen kalibreren en valideren is in het meetstation hoge fronten een referentiemeter voor fijnstof vervangen.
Planning	Lopend.
Financiering	De kosten voor het totale project bedragen circa € 123.000. De subsidie uit het SLA bedraagt op dit moment € 88.000 uitgaande van projectkosten van € 176.000. Door het wegvallen van de tweede referentiemeter vallen de projectkosten lager uit.
Goed om te weten	Het meten van fijnstof met een sensor is niet geschikt om te toetsen aan de normen uit de wet. Het geeft wel een goede indicatie van een trend over een langere periode.
Rol gemeenteraad	Budget is tot 2024 beschikbaar in de algemene middelen. Door aansluiting te zoeken bij SLA is er een cofinanciering van 50%
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

78

Goed gedrag belonen huidige fietsers en openbaarvervoergebruikers

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Mensen die met de bus of de fiets komen, willen we belonen voor hun gedrag. Dit kan op verschillende manieren. Fietstassen, zadelhoesjes bij fietsenstallingen, warme wanten in de winter. Iets lekkers voor wachtende mensen bij de bus (een warm kopje koffie in de winter of een koel drankje tijdens warme dagen). We willen winkeliers en klanten die lopend op de fiets of met de bus naar de stad komen, belonen. En dus afstappen van het gratis verstrekken van een parkeerkaart aan automobilisten die hun boodschappen hebben gedaan.
Planning	Aansluiten bij beloningsprogramma Maastricht Bereikbaar
Financiering	Kosten zijn nog niet bekend.
Goed om te weten	Door het hanteren van het 10 stappenplan voor gedragsverandering dat door Maastricht Bereikbaar is ontwikkeld, wordt de effectiviteit van deze maatregel geborgd.
Rol gemeenteraad	Voteren budget.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	Informatievoorziening over de luchtkwaliteit in Maastricht wordt verder uitgebreid. Door bijvoorbeeld informatieborden te koppelen aan de bestaande meetstations. In overleg met de provincie wordt onderzocht of het mogelijk is om bij de 3 meetstations langs de Groene Loper en de tunnelmonden bij de A2 informatieborden te plaatsen met de actuele gemeten waarden.
Planning	Niet bekend.
Financiering	Onderzocht wordt of resterende budget meten luchtkwaliteit hiervoor kan worden gebruikt.
Goed om te weten	Het plaatsen van informatieborden heeft geen direct effect op de luchtkwaliteit. Het geeft ook geen direct handelingsperspectief, zoals de smileys voor te hard rijden. Het heeft alleen tot doel dat de mensen zich meer bewust worden van de kwaliteit van de lucht op die locatie.
Rol gemeenteraad	Indien nodig budget beschikbaar stellen.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In het Coalitieakkoord 2022-2026 is de ambitie opgenomen om verder in te zetten op het vergroenen van de stad, met bijzondere aandacht voor de binnenstad. Met als doel om hittestress tegen te gaan, het opnemen van water te bevorderen, het bomenbestand uit te breiden en een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving te creëren die beweging stimuleert. Het verhogen van de biodiversiteit en de opname van fijnstof door vergroening zijn belangrijke aanvullende doelen. Ook vanuit ondernemers en burgers wordt er gevraagd om meer groen in de binnenstad te realiseren. In de periode 2022-2026 is jaarlijks een budget van 100.000 euro beschikbaar voor het vergroenen van de binnenstad. De aanpak is tweeledig. Door een aantal kleinschalige vergroeningsprojecten als pilot op te pakken, kan buiten relatief snel resultaat worden geboekt en wordt inzichtelijk wat er bij de vergroeningsopgave komt kijken. Voorbeelden van kleinschalige pilots die reeds zijn uitgevoerd zijn het plaatsen van bloembakken in de Capucijnenstraat, boombakken in de Pompenstraat en de zogenaamde groene Corolles op de Ruiterij (Wyck) en op het Petrus Regoutplein (Sphinxkwartier). Ook wordt er samen met de ondernemers in Wyck onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de Percee (pleintje onder de klok), Ruiterij en hofjes in Wyck verder te vergroenen. Parallel aan de uitvoering van de pilots wordt er een aanpak opgesteld om te komen tot meer structurele vergroening van de binnenstad. In dit kader wordt onder andere gewerkt aan een “Raamplan Vergroenen Binnenstad”. De pilots laten zien dat het realiseren van meer groen in de binnenstad een lastige opgave is. In deze complexe omgeving, met veel stakeholders, andere functies, monumenten en kabels en leidingen in de ondergrond, is de beschikbare ruimte om te vergroenen beperkt en zijn de kosten voor realisatie hoog. Met de huidige beschikbare financiële middelen kan maar een beperkt deel van de ambitie uit de omgevingsvisie en het coalitieakkoord worden verwezenlijkt. Om meer vergroening in de binnenstad te realiseren, zeker op structureel vlak met langdurig effect zoals bomen planten en ontsteden zijn aanvullende financiële middelen noodzakelijk.
Planning	Doorlopend.
Financiering	Nog niet bekend.
Goed om te weten	Meer groen kan zorgen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Door een groene inrichting van de openbare ruimte zullen meer mensen eerder op de fiets stappen vaker gaan lopen, zal de snelheid van het autoverkeer en zijn mogelijk ook minder parkeerplaatsen nodig met mede als gevolg minder verkeersbewegingen.
Rol gemeenteraad	Aandacht geven aan meer groen in hun eigen woonomgeving. Voorbeeldfunctie.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit. • Hittestress. • Waterproblematiek.

Korte omschrijving projectdoel	Binnen MEA wordt een 6^e actielijn opgezet: ‘Horeca, Evenementen en Kantoren’. Dit zijn doelgroepen met ieder vrij specifieke kenmerken. Voor de opzet van een gerichte aanpak van energiebesparing en CO₂-reductie per sector wordt op dit moment een Plan van Aanpak uitgewerkt. Dit zal ook bijdragen aan de luchtkwaliteit.
--------------------------------	---

Portefeuillehouder	Wethouder Aarts.
Korte omschrijving projectdoel	In april 2022 is bij het Schone Lucht Akkoord (SLA) een subsidie aangevraagd voor het monitoren van de zero emissiezone (ZE-zone) die per 1-1-2025 gerealiseerd wordt. Deze subsidie is inmiddels verkregen. Bij de aanvraag is ervan uitgegaan dat we in 2023 starten met meten en het meetnet in ieder geval 3 jaar in stand houden. Dit is 1 jaar na het inwerkingtreden van de ZE-zone. Bij de monitoring van de ZE-zone gebruiken we zoveel mogelijk bestaande meetpunten waarvan we al veel meetdata hebben. Verder is gekeken naar de omliggende wegen met de hoogste verkeersintensiteit.
Planning	Van heden tot 1 januari 2026.
Financiering	De kosten voor het meetnet om de ZE-zone te monitoren bedraagt € 240.000. Voor € 100.000 hiervan is subsidie verkregen uit het Schone Lucht Akkoord. De overige € 140.000 wordt voor de jaren 2023, 2024 en 2025 gehaald uit de exploitatie milieuzone Statensingel en € 65.000 uit reserve stedelijke vernieuwing, restbudget luchtmeetnet.
Goed om te weten	• Alle metingen zijn terug te vinden op www.luchtmeetnet-maastricht.nl of www.luchtmeetnet-limburg.nl en Ohnics Fijnstofkaart. • Het meetstation aan de Kasteel Hillenraadweg vervalt. • De provincie zal in haar meetnet met het grote meetstation aan de Philipsweg (de zuidelijke tunnelmond) voorlopig blijven meten. • Budget is tot 2026 beschikbaar. Daarna zullen nieuwe middelen beschikbaar moeten worden gesteld om het meetnet langer de effecten van de zero emissie zone te laten monitoren.
Rol gemeenteraad	Bekendheid geven aan het luchtmeetnet en websites waar de resultaten op terug te vinden zijn.
Dwarsverbanden	Heeft relatie met: • Zero emissie stadslogistiek. • Plan van aanpak bewustwording luchtkwaliteit.

Disclaimer

Gemeente Maastricht heeft uiterste zorgvuldigheid betracht bij het samenstellen en opmaken van het dit Spoorboekje Verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht. Toch bestaat de mogelijkheid dat bepaalde informatie onvolledig, verouderd of niet meer correct is. Gemeente Maastricht aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade die zou kunnen ontstaan als gevolg van de informatie in dit spoorboekje.

Colofon

Het Spoorboekje Verbeteren luchtkwaliteit en bereikbaarheid Maastricht is opgesteld door de gemeente Maastricht

Foto kافت: Fred Berghmans

Illustraties: Zuiderlicht

Status: Definitief

Datum: 23 mei 2023



Bijlage 4 Zienswijzen

Maastricht, 31-7-2024

Betreft: Concept Actieplan Omgevingslawaai gemeente Maastricht 2024-2029 projectnummer 0480002.101

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,

In de samenvatting van dit plan staan de geluidsbronnen vermeld die voor de gemeente relevant zijn: wegen, spoorwegen en bedrijven in en nabij Maastricht en worden maatregelen gepland om het lawaai afkomstig hiervan zoveel mogelijk tegen te gaan. Op de website van het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) staat ook nog als geluidsbron vermeld: (geluid afkomstig uit) andere activiteiten. Deze activiteiten worden verder niet omschreven en zijn ook niet terug te vinden in het onderhavige plan. Toch zijn nu juist andere activiteiten een grote bron van omgevingslawaai/geluidsoverlast voor de bewoners van het Vrijthof en omgeving,

Het gaat hierbij voornamelijk om:

- Bevoorrading van de horeca aan het Vrijthof en de binnenstad

Dit gebeurt met grote koel/diepvries vrachtauto's uitgerust met koelinstallaties aangesloten op de dieselmotor van de vrachtauto's die met luid stationair draaiende motor 6 dagen lang van zo'n 8 uur 's morgens tot na 12 uur 's middags onafgebroken vlakbij woningen staan te ronken. Vaak staan er 3 leveranciers tegelijk waardoor het lawaai nog eens extra versterkt wordt. De aansluitpunten voor de stroomvoorziening ten bate van de koelinstallaties van de vrachtauto's, aangelegd door de gemeente, zijn al maanden stuk en worden bovendien bijna niet of helemaal niet gebruikt door de leveranciers op 1 uitzondering na. Bovendien maakt het gebruik van een aansluitpunt voor de vrachtauto qua geluid bijna geen verschil.

- De evenementen op het Vrijthof

De (te) vele evenementen op het Vrijthof vormen de grootste bron van omgevingslawaai voor de bewoners. Het Vrijthof heeft jaarlijks 60 dagen netto evenementen de andere locaties slechts 50 dagen. Bovendien wordt via een ingenieus systeem, o.m. al dan niet < 50% van het plein zie het bijgevoegde locatieprofiel, bereikt dat er het hele jaar door bijna onbeperkt evenementen mogen plaatsvinden met verschillende decibellen aan geluid. Bovendien zijn er vaak dagen nodig om een evenement op- en af te bouwen. Ook dit veroorzaakt veel geluidsoverlast door de op dieselmotoren lopende hoogwerkers, heftrucks, andere machines, benzine bladblazers enz.

- Het carnaval van de horeca-ondernemers op het Vrijthof

Dit is een gebeuren dat qua geluid/lawaai zijn weerga niet kent en niet alleen voor ons als echte carnavalsvierders maar de vele anderen helaas als carnaval niet meer herkenbaar is. In de evaluatie van Carnaval 2024 van 23 mei j.l. staat het volgende te lezen. "De RUD heeft tijdens carnaval (van vrijdag tot en woensdag) geluidsmetingen verricht op twee plekken op het Vrijthof en op één locatie op het OLV plein. Gebleken is dat het vastgestelde geluidsniveau van 85 (db)A en 100 (db)C telkens is overschreden. Ook bleef de muziek langer aan dan was afgesproken, soms zelfs twee tot drie uur langer. Ook bouwt het volume naarmate het later werd juist op ipv. af, met name op het Vrijthof. Uit de omgeving van het Vrijthof zijn ook diverse geluidsklachten gekomen". Hoeveel decibel de RUD heeft gemeten staat er niet bij maar een bewoner heeft in zijn woning op zo'n 150 meter afstand van het Vrijthof met de ramen dicht méér dan 100 decibel gemeten. De bewoners van het Vrijthof en omgeving zijn zes dagenlang gemiddeld 10 uur per dag tot 's nachts onafgebroken blootgesteld geworden aan een orkaan/geweld/uitwas van decibellen. Het geluid is zelfs tot in Cadier en Keer

gehoord ! Verleden jaar heeft zich precies hetzelfde op het Vrijthof afgespeeld. Tot onze verbijstering heeft de gemeente toen maar ook dit jaar om onbegrijpelijke redenen geen maatregelen genomen (of kunnen nemen ?) om het aan de Vrijthofhoreca vergunde maximale geluidsniveau van 85/100 dB te handhaven.

Conclusie:

De gemeente heeft ogv. de Europese Richtlijn omgevingslawaai 2002, omgezet in Nederlandse wet- en regelgeving, de opdracht en verantwoording de gezondheid van zijn burgers te bewaken door het omgevingslawaai zo veel mogelijk te beperken of te voorkomen. In dit rapport ontbreekt een kaart en een plan van aanpak voor het omgevingslawaai voor het Vrijthof en omgeving. Dit ontslaat de gemeente echter niet om zijn verantwoording voor de gezondheid van en de leefbaarheid ook voor deze bewoners te nemen door voor het Vrijthof en omgeving op zijn minst bovenstaande bronnen van omgevingslawaai adequaat aan te pakken.

Met vriendelijke groet,

Hoogachtend,

Mw. N. Canisius

Sint Jacobstraat 1, 6211 LA

Maastricht

Mede namens:

- Fam. Nijst

Sint Jacobstraat 3, 6211 LA

Maastricht

- Dhr. P. Nelissen

Vrijthof 29 B, 6211 LE

Maastricht

Bijlage: Locatieprofiel Vrijthof

<https://www.maastrichtbeleid.nl/beleidsinformatie/Openbare%20besluiten/2023/Openbare%20besluiten%2010%20juli%202023/Locatieprofielen%20evenementen/Bijlage%201%20-%20Locatieprofiel%20Vrijthof%20.pdf>

Gemeente Maastricht
post@maastricht.nl
Maastricht
t.a.v.: het college

Betreft: zienswijze “ concept actieplan Omgevingslawaaai gemeente Maastricht 2024-2029”
Gemeente blad ; 21 juni 2024 nr 272066

Geacht college,

Hiermede doen wij u onze zienswijze toekomen betreffende uw actieplan omgevingslawaaai.
Anno 2024 zou men meer verantwoording kunnen verwachten van de gemeente Maastricht inzake milieuverontreiniging.

Onze Zienswijze:

1) Standaardwaarden:

De streef waarden conform de WHO richtlijnen in 2020 voor wegverkeer zijn 53 dB(Lden) en in de nacht 45 dB Lnight.

Artikel 3.1.1;

V1) Waarom wordt de sterk aanbevolen maximale waarde van 45dB L night niet benoemd?
Wij verzoeken deze beleefd ook te vermelden.

2) Schadelijke (gezondheids) effecten.

Twijfelt het rapport nog of geluid schadelijk is voor de gezondheid.

Artikel 3.1.2:

V2) Waarom staat hier gezondheid tussen aanhalingstekens?

V3) Waarom somt het rapport slechts een fractie op van de gezondheidseffecten?

Het rapport beperkt zich alleen tot de binnenwaarde. Deze grote milieuverontreiniging, wellicht de grootste milieuverontreiniging van de stad draagt ook in de openbare ruimte bij tot grote gezondheidsschade.

V4) Waarom neemt het rapport de schade voor de gehele openbare ruimte niet op?

V5) Voor de voetganger, de fietser, de ouderen, de kinderen, de flora, de invaliden?

V6) Voor het leven, het welzijn, het vertier, de beleving, de rust zelve in de openbare ruimte?

3) Stille gebieden.

Artikel 3.4

De EU heeft onlangs verzocht om in steden “stille” gebieden aan te wijzen. Zodat burgers tenminste ergens in de openbare ruimte rustig kunnen vertoeven in de vrije lucht.

Met 23.000 studenten, een verkamerde binnenstad, 3 miljoen toeristendagen, vele expats, een versteend centrum en een warm centrum mag hier best aandacht aan besteed worden.

V7) Waarom doet het rapport geen poging daartoe? Waarom komt het rapport hiervoor niet met een voorstel?

4) Gegevens en uitgangspunten

Artikel 4.1 en 4.1.1 en 4.2

De rekenmethode heeft men aangepast.

V8) Heeft men dezelfde rekenmethoden gebruikt als welke door de EU wordt gehanteerd/aanbevolen?

5) Schadelijke effecten (2023-2035)

Ook hier weer heeft het actieplan het woord gezondheid tussen aanhalingstekens geplaatst! Het doet ons denken aan de jaren negentig ook toen bagatelliseerde alle regeringsinstanties de schadelijkheid van roken en vele andere milieuverontreinigingen.

Blz 12 halverwege *"Het actieplan dient ertoe beleid te formuleren om de geluidssituatie binnen de gemeente zoveel mogelijk te behouden en daar waar mogelijk te verbeteren.*

Dit klinkt niet echt ambitieus in tegendeel.

V9) Wordt het actieplan opgesteld omdat het moet van de EU? Vindt de gemeente het maar een vervelende kostenpost dat zo lang mogelijk op de lange termijn geschoven moet worden?

6) Geluidreducerende maatregelen.

Opgesomd worden de voorgenomen acties uit 2013 – 2018. Van deze karige voornemens heeft men nog steeds niet alles uitgevoerd. De meeste heeft men net enkele maanden geleden weten uit te voeren. Door een 30km paaltje te verplaatsen naar een volgende straat. De Tongerseweg heeft de gemeente gedwongen moeten aanpassen.

Dit na een 10 jaar durende juridische strijd van omwonenden tegen de gemeente.

Kunnen alleen burgers via de rechter hun rechten voor hun gezondheid opeisen bij de gemeente. Gaat het weer 5 jaar duren voordat de gemeente in beweging komt.

V10) Heeft de burger juridische mogelijkheden om de gemeente te verplichten het actieplan uit te voeren?

7) Geluidmaatregelen en afweging binnen Maastricht

Artikel 5.2 blz 17 overdrachtsmaatregelen geluidsschermen

Geluidsschermen zijn niet onderzocht worden door het actieplan.

Omdat er onvoldoende ruimte zou zijn, te dicht op de huizen, past niet bij het stadsbeeld.

Op de Kennedy brug kan met gemak een geluidsscherm worden geplaatst ruimte genoeg.

Bewoners hebben al grote geluidsschermen geplaatst zo hoog als mogelijk mocht.

Bewoners kijken nu op tegen pijlers en beton en voorbij razend verkeer.

Een geluidsscherm met een klimopje zouden ze zeker op prijs stellen. Zoals vroeger de

President Rooseveltlaan. Bij de zienswijze 2018 actieplan werden hoofdzakelijk vragen

gesteld over de Kennedy brug, een afzichtelijk gedrocht, welke naar de huidige maatstanden nooit gebouwd had mogen worden.

V11) Wij verzoeken alsnog deze optie te onderzoeken voor de Kennedy brug?

V12) Vindt de gemeente "welstand" belangrijker dan de gezondheid van de omwonenden?

Het actieplan praat over overdrachtsmaatregelen en bedoeld hiermee geluidsschermen.

V13) Waarom schrijft het rapport in dergelijke vreemde terminologieën? Kan het rapport niet gewoon het woord "geluidsscherm" gebruiken?

Zeker in het kader van burgerparticipatie.

8) Actieplan 2024- 2029

Plandrempel Artikel 6.1

In de jaren negentig dachten organisaties als de Gezondheidsraad dat effecten pas beginnen op te treden bij niveaus van ongeveer 70 dB. In haar richtlijn voor omgevingslawaai geeft de WHO in 2018 aan dat dit bij 53 dB zou kunnen zijn. Dit is dus bij een lager geluidsniveau dan eerder gedacht. De streef waarden conform de WHO richtlijnen in 2020 voor wegverkeer zijn 53 dB(Lden) en in de nacht 45 dB Lnight.

De plandirempel van 63dB heeft men overgenomen uit het rapport uit 2011. Nu na 13 jaar en diverse gezondheidsrapporten verder welke waarschuwen voor de gigantische milieuverontreiniging.

V14) Wordt het niet eens tijd om daar gehoor aan te geven.

Geluidsbronnen in het peiljaar 2021 groter dan 55dBden of 50 dBLnight moeten worden vermeld bij het ministerie van infrastructuur en Milieu

V15) Wilt u deze geluidsbronnen in het actie rapport op nemen voor een goede transparantie?

9) Beschouwing knelpuntlocaties

Artikel 6.3

Kennedybrug

Vergissen wij ons nou, in het hele stuk komt de Kennedybrug niet aanbod.

Zoals reeds opgemerkt kwamen daar de meeste vragen over bij het actieplan 2018.

Het is misschien wel grootste knelpunt.

Voor de hele buurt het wegdek gelegen op dakhoogte zodat het geluid ver gedragen wordt tot in volgende woonblokken en achtertuinen. Met als optrekpunt, rempunt en stationair draaien het stoplicht bij het kruispunt.

Geluidsschermen zijn al afgeschoten, geluidabsorberend asfalt heeft schijnbaar weinig zin, verlaging van de snelheid van 50km naar 30 km per uur ook al.

V16) Kan in het rapport precies de berekening worden verstrekt van het Kennedytracé?

V17) Kan in het rapport de geluidswaarden duidelijk worden vermeld per woning langs het Kennedytracé?

V18) Of een link opnemen waar de waarden te vinden zijn?

V19) Kan het rapport de Kennedybrug opnemen in de te nemen actie voor de komende 5 jaar?

V20) Kan het rapport aanbevelingen

10) Ontvangermaatregelen en gevelgeluidwering

Artikel 6.3.3

Een waardeloze maatregel. Het dichtten van gevels, compleet geluiddicht maken van de monumentale woningen. Zal erg veel geld gaan kosten voor de particuliere huizenbezitters.

Daarna kunnen ze mooi opgesloten gaan zitten en met de ramen dicht slapen.

Bij wet is geregeld dat iedereen recht heeft om met een open raam te kunnen slapen.

Het paard achter de wagen spannen

V21) Zou het niet een oplossing kunnen zijn om het Kennedytracé te sluiten tussen 22.00 uur en 6.00 uur? Waarom draagt het rapport dit niet aan?

V22) Om de welstandcommissie ter zijde te leggen en windschermen te plaatsen?

V23) Om de snelheid te verlagen naar gewoon 30 km per uur?

Artikel 6.3.3

Maatwerk

Andere steden hebben allang tot op detailniveau de milieuverontreiniging in beeld gebracht.

V24) Waarom heeft de gemeente hier nog geen opdracht voor gegeven?

11) Evenementen

Ons inziens zijn evenementen met verstrekte muziek een belangrijke factor van de grote geluidvervuiling. Specifiek geldt dit voor de kleine gemeente Maastricht welke heel veel geluidsvergunningen afgeeft.

In schril contrast met de EU richtlijnen omtrent de geluidsambities om deze zeer grote schadelijke verontreiniging een halt toe te roepen rept het rapport hier niet over.

Op diverse locaties is de geluidsoverlast van evenementen de zwaarste belasting voor omwonenden en de flora.

Menig evenement is te horen over een complete wijk en sommige dragen over de halve stad.

Op sommige locaties bestaat de milieuverontreiniging wel 100 dagen tot 150 dagen per jaar.

Uit diverse gezondheidsrapporten is gebleken dat deze vorm van "muziek" geluidsoverlast vele malen erger is voor de gezondheid dan die van verkeer.

Conform de EU richtlijnen dienen de belangrijkste geluidbronnen in kaart te worden gebracht.

Er staat nergens dat het beperkt moet worden tot verkeer.

Voor sommige straten en stadsdelen zijn de evenementen de belangrijkste geluidsbron wij zijn dan ook van menig dat deze mede opgenomen dienen te worden in het actie rapport.

Of in elk geval een notitie in het rapport met de motivatie waarom deze milieuverontreiniging niet behandeld hoeft te worden.

V24) Wij verzoeken deze hele grote milieuverontreiniging mede in het rapport op te nemen.

12) Horeca

Een sterke milieuverontreiniger is de horeca tot diep in de nacht en geconcentreerd in het centrum. Maastricht heeft een horeca beleid gelijkwaardig aan een industrieel beleid, in elk geval is de industriehaven Beatrix is stiller.

Maastricht streeft ernaar om de toeristenstroom van 3 miljoen bezoekers per jaar elk jaar te doen toenemen.

De horeca is samen met de evenementen misschien wel de grootste milieuverontreiniger van het centrum dat deze niet wordt gekarteerd gebracht, dit is onbegrijpelijk. Andere steden met misschien wel minder horeca doen dit wel.

In het actieplan 2018 staat :

Horecanota 2008 Met deze nota stuurt de Gemeente Maastricht op het voorkomen van hinder door horeca-inrichtingen en bewaakt zij de balans tussen horeca en leefmilieu. Ten aanzien van hinder is in de Horecanota het volgende verwoord: • Er worden kansen geboden voor horeca die past binnen het stadsbeeld en de kernwaarden van Maastricht, kwaliteit, allure en internationaal (Europees). • Het borgen van evenwicht tussen nieuwe ontwikkelingen en leefbaarheid. De handhaving hierop richt zich op de horeca die zich niet aan de wetten en regels houdt. • De (luidruchtige) horeca krijgt maximale mogelijkheden in het horecaconcentratiegebied. • In de winkelzone in principe geen uitbreiding van horeca. • In het gebied 'overig centrum' mogelijkheden voor omzetting (met name in bestaande horecapanden) van luidruchtige horeca naar stille horeca en beperkte mogelijkheden (onder strenge voorwaarden) voor nieuw vestiging van stille horeca. • Een (separaat) terrassenbeleid

Met de wetenschap van nu is het niet meer geloofwaardig dat de horeca het centrum mag terroriseren met deze geluidsmilieuverontreiniging.

V25) Wij verzoeken deze milieuverontreiniging mee te nemen in het rapport.

13) Motoren, brommer en scooters

De belangrijkste geluidsoverlast veroorzakers: de motor , brommer en vooral de scooter. Andere steden zijn zo ambitieus dat ze een opkoop regeling hebben ingevoerd. Ook het instellen van verboden voor Brommers en scooters in drukke woonstraten in het centrum dienen voortvarender aangepakt te worden. Hier dienen maatregelen genomen te worden.

V26) Wij verzoeken om deze grote geluidverontreiniging in het rapport op te nemen en actie hierin te nemen?

14) Erfstraten gebruiken als parkeerterrein.

De straten rondom de Kennedy brug aan de centrum kant worden gebruikt als zijnde 18 uurs parkeerterrein. Ondanks tegenspraak van alle omwonenden heeft de gemeente onbeperkt parkeren toegestaan om de horeca te plaisen. Ondanks het vele verkeer. Ondanks het vele zoekverkeer daardoor. Ondanks lege parkeer garages van 17.00 uur tot 12.00 uur. Slechts 5 a 6 uur per dag zijn deze ondergrondse garages gevuld.

Hierdoor is dit een belangrijke geluidsfactor in de erfstraten geworden.

V27) Wij verzoeken om deze geluidsverontreiniging op te nemen in het rapport en te komen met aanbevelingen?

15) Parkonderhoud

De straten rondom de Kennedybrug gelegen rondom het Stadspark hebben veel overlast van de manier waarop onderhoud wordt gepleegd aan het Stadspark.

Gebeurd dit in buiten wijken met geluidarme elektrische apparatuur. voor het Stadspark wordt apparatuur gebruikt met benzine motoren.

V28) Wij verzoeken om deze geluidsverontreiniging op te nemen in het rapport en te komen met adviezen?

16) Illegale muziek in de parken

De gemeente heeft een gedoog beleid voor de parken. Iedereen uit de buitenwijken, omliggende dorpen en studenten mogen hier in het park met grote geluidsboxen tot midden in de nacht herrie muziek maken. Tot 4.00uur in de morgen staan dan ettelijke groepen her en daar verspreid onder de bomen. Boa's durven in de nachtelijke uren de parken alleen met 4 man sterk liever met politie agenten het park in te lopen om te vragen de boxen ietsjes stiller te zetten. De drugsdealtjes aan de zijkant en de pizza koeriers doen goede zaken alsook de supermarkt heeft een goede alcohol omzet. Na 4.00 uur lijkt het park op een vuilnisstort. Zie bijlagen

V29) Wij verzoeken dringend om deze geluidsverontreiniging op te nemen in het actieplan en te komen met dringende aanbevelingen?

17) Geluidberekeningen

Het rapport heeft alleen het geluid, op papier, uitgerekend van het verkeer.

Met bovenstaande punten 16, 15,14,13, 12 en 11 kunnen wij stellen dat dit slechts een gedeelte is van de milieuverontreiniging.

V29) Kunnen wij stellen dat de milieuverontreiniging velen malen groter is dan dat het rapport heeft berekend?

18) Vaarverkeer

Het vaarverkeer neemt toe niet alleen door vrachtvervoer maar ook door Toerboten, plezierboten en waterscooters.

V28) Waarom wordt deze geluidsmilieuverontreiniging in het rapport niet in beeld gebracht?

19) Extra acties;

Ambitie Maastricht kiest ervoor om de vigerende beleidslijn voor verkeerslawaaï, zoals o.a. verwoord in het "Hogere grenswaardenbeleid gemeente Maastricht", verder door te zetten en te vertalen in dit Actieplan. Dit vigerende beleid gaat uit van de gebiedstypering van het Natuur- en Milieuplan Maastricht 2030 (NMPPM 2030) en daaraan gekoppelde gebiedsgerichte geluidniveaus: Nr. Omgeschrijving gebied Gebiedsgerichte geluidniveaus in Lden [dB] 1 Extensief werken 53-58 2 Industrie ≤73 3 Groen verbindingsgebied 48-53 4 Buitengebied 43-48 5 Extensief wonen 48-53 6 Intensief wonen/werken 53-58 7 Centrum 43-53 8 Akoestische hoofdwegenstructuur binnen de bebouwde kom 48-63 9 Akoestische hoofdwegenstructuur buiten de bebouwde kom 48-53 * 43 dB geldt voor hofjes e.d., evenementen zijn uitgesloten, hiervoor geldt een grenswaarde van 58-53 dB. In het hogere grenswaardenbeleid zijn enkele concrete aanvullende toetscriteria opgenomen (grotendeels bij de beoordeling van nieuwbouw van woningen). De voornaamste aanvullende toetscriteria zijn (zie ook §3.4): • Minimaal één geluidsluwe zijde. • Akoestisch gunstig indelen. • Minimale toename aantal geluidgehinderden. • Wegnemen geluidtoename als gevolg van fysieke wijzigingen aan bestaande wegen. • Beleid voor behandelen van klachten opgenomen*

In het rapport staan enkel acties vernoemd welke men misschien wil gaan implementeren. Het rapport zwijgt over de vele actie mogelijkheden welke men nog extra zou kunnen nemen. Met het zwijgen het weglaten van eventuele mogelijkheden tot verdere beperking onthoud het rapport de bewoners van kennis. Men kan altijd nog motiveren waarom men de alternatieven niet uitvoert de komende 5 /10 jaren. Of welke men zou kunnen nemen. Het rapport is blij indien de milieuverontreiniging stabiel blijft. De gemeente is blij met stabiel!! In weer wil wat de gemeente schrijft ontbreekt o.i. ambitie.

V28) Wij verzoeken om extra mogelijke maatregelen te adviseren conform uw onderzoekplicht?

Wij behouden ons het recht voor om ook door andere ingestuurde zienswijzen te betrekken bij onze zienswijze.

Wij behouden ons het recht voor om onze zienswijze uit te breiden met punten welke nog niet benoemd zijn of onvoldoende zijn benoemd.

Handtekeningen volgend blad

(Concept) Actieplan Omgevingslawaaï 2024- 2029



Aan het College van Burgemeester en Wethouders.

Hieronder vindt u de zienswijze van de Fietsersbond e op het Actieplan Omgevingslawaaï.

Geacht College, geachte gemeenteraad,

I. Het algemeen belang en de regels

In 2002 is een Europese richtlijn vastgesteld met het doel om schadelijke gevolgen van omgevingslawaaï te voorkomen, te vermijden of te verminderen.

II. In Nederland is deze richtlijn geïmplementeerd in de Wet milieubeheer.

- I. De wet milieubeheer bevat regels over het beheer van omgevingslawaaï, inclusief vaststelling van geluidsbelastingkaarten en actieplannen geluid.*
- II. Deze wet maakt onderscheid tussen verschillende soorten geluidsbronnen, zoals verkeer, industrie en recreatie.*

III. De Wet geluidhinder is gericht op bescherming van mensen tegen geluidsoverlast van verkeer.

- I. Deze wet bevat normen voor maximale geluidsniveaus die afkomstig mogen zijn van wegen, spoorwegen en vliegvelden.*
- II. De wet bevat ook regels voor de bouw van nieuwe woningen in de buurt van geluidsbronnen.*

IV. e Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van elke gemeente bevat regels over geluidsoverlast door burelen en andere activiteiten. Voor Maastricht geldt een Stapsgewijze aanpak [2024-2032.

- I. Waterschapsverordening (.....overgangstermijn loopt tot 1 januari 2026)*
- II. Omgevingsvisie gemeente (.....overgangstermijn tot 1 januari 2027)*
- III. Omgevingsplan gemeente (overgangstermijn tot 1 januari 2032; het Omgevingsplan van de gemeente moet dan ook voldoen aan de instructieregels van het **Besluit kwaliteit leefomgeving en aan de digitale standaarden.**)*

V. Door de inwerkingtreding van de **Omgevingswet [Environment and Planning Act of the Netherlands] op 1 januari 2024 geldt deze als basis voor regelgeving van de gemeente over de leefomgeving.**

VI. De Crisis- en herstelwet (Chw) gaf overheden de mogelijkheden om te experimenteren met de Omgevingswet.

- I. In de Omgevingswet en onderliggende besluiten en regelingen staan regels over geluid Bij inwerkingtreding gelden bij een aantal situaties direct overgangsregels.*

- II. *Saneringslijst en -programma voor gemeentelijke wegen en waterschapswegen.*
- III. *Het Informatiepunt Leefomgeving (IPLO) ondersteunt overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven bij het werken met de Omgevingswet en het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) in de praktijk.*
- I. **Overgangsrecht geluid**
 - I. *Lopende procedures, bestaande besluiten, nieuwe instrumenten in bestaande situaties en sanering lokale wegen.*
- II. **Aanvullingsspoor geluid.**
 - I. *Het aanvullingsspoor geluid voegt regels over geluid door wegen, spoorwegen en industrieterreinen toe aan de Omgevingswet en bestaat uit:*
 - I. *Aanvullingswet geluid (Staatsblad 2020-83);*
 - II. *Aanvullingsbesluit geluid (Staatsblad 2020-557)*
 - III. *Aanvullingsregeling geluid (Staatcourant 2021-15868).*
- IV. *Alle aanvullingen en wijzigingen zijn verwerkt in **de geconsolideerde versies op de Omgevingswet.***

Aanbeveling:

Op de website van het informatiepunt Leefomgeving kan wet- en regelgeving worden doorzocht met de zoekterm "fietsers" en zowel toepasselijke webpagina's als documenten vinden.

1. Het belang van de fietser

De meeste mensen bewegen te weinig, wat grote gevolgen heeft voor de gezondheid en de kosten van ziekte. Mobiliteit te voet en te fiets worden dan ook in de Omgevingsvisie genoemd als vormen van mobiliteit die bevorderd moeten worden, zo nodig te koste van gemotoriseerde mobiliteit. Het actieplan Omgevingslawaai moet in de pas lopen met dit vastgestelde beleid.

Het is van belang dat de fietser rustig en veilig kan fietsen in een leefbare stad

- 1) Verkeerslawaai is voor fietsers direct in de vorm van stress een aanslag op de gezondheid.
- 2) Verkeerslawaai bemoeilijkt de rijtaak (aankomend verkeer kunnen horen, niet worden afgeleid)
- 3) Fietsers willen graag naast of in de buurt van elkaar fietsend een gesprek kunnen voeren
- 4) De fietser moet onderweg kunnen uitrusten op plekken waar je mag verwachten dat verkeerslawaai minimaal is.

Als de omgeving niet prettig wordt ervaren zal daar minder worden gefietst. Om het fietsen en lopen in Maastricht te bevorderen moet verkeerslawaai op de routes worden voorkomen of ten minste verminderd worden.

2. Standpunt van de Fietsersbond

De Fietsersbond heeft het standpunt dat men de bron van omgevingslawaaï moet aanpakken.

Het verlagen van de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer is de goedkoopste, snelste en veiligste oplossing voor het verminderen van geluidsoverlast en niet alleen die overlast (denk aan verkeersveiligheid en luchtvervuiling.)

Maatregelen bij de ontvanger werken alleen voor diegene welke binnen zitten opgesloten en zijn relatief duur. De gemeente zou met het Actieplan omgevingslawaaï ook de kwaliteit van de private en openbare buitenruimte moeten (willen) verbeteren.

3. Passieve houding

De houding van de gemeente kan men mooi afzien aan het actieplan 2018 - 2024. In 2018 werd geadviseerd om de Wilhelminasingel van 50 km naar 30km terug te brengen; pas is in de nog niet uitgevoerde reconstructie Stationsomgeving moet dit nu werkelijkheid worden.

De Spoorlaan en de Meerssenerweg werden ook pas op het aller laatste moment terug gebracht van 50 naar 30km.

De kosten bestonden uit het naar achteren verplaatsten van het 30km zone bord op de Stationsstraat te verplaatsen naar het eind van de Meersenerweg.

Verplicht

Het is jammer dat Maastricht en Nederland pas in beweging komt na de verplichting door de EU. Dit geeft wel duidelijk weer dat men het eigenlijk overbodig vind.

Dit actieplan neemt zich de tijd: pas over 5 of 10 jaar worden enkele straten aangepast.

4. Participatie

Nieuw in de Omgevingswet is de nadruk op participatie en de geldende Participatieleidraad Ruimtelijke ontwikkelingen als uitvoering van het raadsbesluit "Participatiebepalingen Omgevingswet".

Er zijn inderdaad app's waarmee de Gemeente door zijn inwoners geholpen kan worden de enorme hoeveelheid data die beschikbaar zijn, ook praktisch meer bruikbaar te maken door een koppeling aan de kwesties die door eigen inwoners worden gemeten en gemeld.

Voorstel

Het voorstel is om samen met Vista College en Zuyd Hogeschool dit soort metingen door leerlingen/studenten uit te laten voeren op plekken die door de experts van de oa. Fietsersbond worden aangegeven. Daar hebben alle betrokken partners en partijen belang bij.

5. Verzoeken/vragen

Het actieplan neemt een uitvoertijd van 5 a 10 jaar. Men kan het nauwelijks actie noemen.

- 1) Waarom wordt niet sneller ingezet, zeker daar de meeste maatregelen goedkoop en gemakkelijk zijn uit te voeren?
- 2) Waarom beperkt de gemeente zich slechts tot 10 straten, zoals genoemd op blz 16, om de snelheid terug te brengen naar 30km?
- 3) Deze straten stonden al genoemd in het actieplan 2018, waarom duurt het nog eens 10 jaar om er 30km van te maken?
- 4) Waarom bekijkt het actieplan het niet andersom, motiveer welke straten nog 50km kunnen blijven?
- 5) Wij verzoeken de gemeente om een nieuwe wegcatégorisering vast te stellen voor alle straten en wegen van de stad om die als een degelijke basis te gebruiken voor het Actieplan omgevingslawaaï en het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Het bepalen van een nieuwe wegcatégorisering is ook urgent om de juiste keuzes te maken bij het Nibor.
- 6) De nieuwe categorisering is in feite uitgewerkt in de 'Regionale Aanpak Zuid Limburg 30 km/u tenzij'. Deze aanpak ondersteunt onze visie van '30 km tenzij'

Opmerkingen per hoofdstuk van het concept plan:

Hfst 5 Geluidreducerende maatregelen;

Bronmaatregelen;

Brommer scooters.

Het verbaasd ons dat het actieplan niet een van de meest ergerlijke bronnen benoemt, namelijk de brommer en scooter met brandstofmotor.

Deze maken een vreselijke herrie waardoor gelijk je adrenaline gaat stijgen. Iedereen heeft hier last van. In menig Nederlandse gemeenten heeft men uitkoopregelingen lopen. Men levert zijn herrie machine in en ruilt deze in voor een elektrische met als gift een kleine subsidie. Deze maatregel is ook al diverse malen gesuggereerd als effectieve maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren.

- 7) Waarom wordt deze brommerinruil mogelijkheid niet besproken in het rapport?
Deze stinkende lawaai machines zouden geweerd moeten worden.
- 8) Waarom wordt in het actieplan niet geopperd om het verboden gebied voor lawaai brommers en scooters ten minste te vergroten?

Hfst 5.2 Geluidmaatregelen:

Ook in dit hoofdstuk komt de brommers niet ter sprake.

- 9) Waarom stelt het actieplan niet voor om alle commerciële toeleveranciers op brommers en scooters te verplichten(gelijk met het afgeven van de vergunning) dat een elektro voertuig verplicht is?

(Een motie van een fractie daartoe werd afgeschoten. Hieruit blijkt dat het College en de Raad de lawaaioverlast van brommers onvoldoende serieus nemen.)

Blz 16 : 10 straten

Figuur 5.1 (het rapport verwijst naar 5.2 wij gaan ervan uit dat figuur 5.1 wordt bedoeld)

Hier worden 10 straten genoemd waarvan de snelheid eventueel verlaagd wordt van 50km naar 30km.

Gelukkig zijn de laatste jaren al veel straten omgezet naar 30km.

Terug schakelen naar 30km kan vrij snel worden uitgevoerd met zeer lage kosten. Bij twijfel is een bezoek aan de toeristenstad Amsterdam aan te bevelen. In een later stadium kan de weginrichting aangepast worden (structurele snelheidsobstakels).

- 10) Waarom worden niet meer straten voorgesteld om de snelheid terug te brengen van 50 naar 30km?
- 11) Waarom wordt de Hertogsingel niet 30km
- 12) Waarom worden de op en afritten van de Kennedy brug geen 30km?
- 13) Wordt de gehele Maasboulevard 30km? En in welk jaar?

Diverse steden zoals Amsterdam , Stockholm , Kopenhagen, Muenster zijn er helemaal voor gegaan. Brussel heeft – zonder aangepaste weginrichting – een resultaat van 50 % minder ongevallen behaald.

Het aantal ongelukken en doden is flink gedaald in Stockholm zelfs naar 0 toch geen kleine stad.

Blz 18 Hfst 5.3 Bestaand en in voorbereiding/ in uitvoering 367 saneringsprojecten.

Voor 21 straten worden er 367 saneringsprojecten genoemd, gevelmaatregelen.

Het is zeer ongezond om met gesloten ramen te slapen. Een luchtrooster is slechts een lapmiddel. En waarom zou men niet rustig in de tuin moeten kunnen zitten. Waarom zou men niet zonder lawaai over straat mogen lopen.

367 dure saneringsoplossingen, waarmee men niet de omgeving verbetert, waarmee het omgevingsniveau voor fietsers en voetgangers onverminderd te hoog blijft.

Ook de fietser en voetganger en de automobilist welke uitrust in zijn tuin of balkon heeft niet veel aan gevelmaatregelen.

Van menig opgesomde 21 straten wordt niet aangetoond waarom de snelheid NIET aangepast zou kunnen worden van 50 naar 30km,

Menige straat van de 21 staat trouwens al op de nominatie om naar 30km te worden verlaagd.

- 14) Waarom loopt het actieplan achter de feiten aan?
- 15) Vindt de gemeente de snelheid van 50km zo belangrijk dat men liever peperdure 367 saneringsprojecten betaald dan de snelheid te verlagen naar 30km?
- 16) Waarom worden niet al deze 21 straten komend jaar geheel 30km gemaakt?

Hfst 6.1 Plandrempel

De gemeente heeft geluk dat men zelf de plandrempel bepalen, de gemeente heeft deze al vanaf het begin 2002 gesteld op 63dB.

Nu na 22 jaar voldoet de gemeente nog steeds niet aan hun eigen opgelegde norm. Erger nog, met dit actieplan zoals het zelf aangeeft, zou – mits uitgevoerd – de gemeente na 10 jaar net voldoen aan de wettelijke verplichtingen. Hieruit blijkt wel duidelijk dat de gemeente geen ambitie toont (zoals voldoen aan de geldende WHO norm); een van de grootste problemen van leefbaarheid lijkt de gemeente bar weinig te interesseren.

De WHO heeft inmiddels alweer de norm opnieuw verlaagt. Steeds meer onderzoeken duiden aan dat Lawaaivervuiling een zeer grote schadelijke gezondheidsfactor is voor de mens.

De vervuiling schaadt de gezondheid direct en indirect.

4.7.1. WHO en de verandering in drempelwaarde

Er is onzekerheid over de vorm van de BR-relatie. Het is daardoor onder andere ook onzeker wat de precieze hoogte van het geluidsniveau is vanaf waar het risico op hart- en vaatziekte toeneemt (de drempelwaarde). Wel zien we dat het beeld in de loop van de tijd is veranderd. In de jaren negentig dachten organisaties als de Gezondheidsraad dat effecten pas op beginnen te treden bij niveaus van ongeveer 70 dB [58]; in haar richtlijn voor omgevingslawaai, geeft de WHO in 2018 aan dat dit wel eens bij 53 dB zou kunnen zijn [1]. Dit is dus een stuk lager dan eerder gedacht.

U ziet dat WHO de drempel heeft verlaagd in 2018 van 70dB naar 63 en vervolgens naar 53dB. Nederland loopt nagenoeg op elk gebied achter ten opzichte van de omliggende burens.

1994

In zijn recentste meta-analyse constateerde Babisch [31] dat de hoogte van het geluidsniveau vanaf waar geschatte RR's per 10 dB worden toegepast, steeds verder afneemt. Dit zie je ook terug wanneer je kijkt naar wat verschillende organisaties de afgelopen decennia hebben gezegd over de relatie tussen geluid en hartvaatziekten en de waarnemingsdrempel: in 1994 stelde een internationale commissie van de Gezondheidsraad dat er 'voldoende' bewijs is voor een relatie tussen geluid overdag en hypertensie en ischemische hartaandoeningen. Vanaf een LAeq, 6-22hr-waarde van 70 dB(A) is er sprake van een verhoogde kans op ischemische hartaandoeningen en hypertensie door blootstelling van wegverkeerslawaai in de omgeving [58]. In 1999 concludeerde de WHO dat cardiovasculaire effecten samenhangen met lange-termijn-blootstelling aan LAeq,24hr-niveaus in de range van 65-70 dB of hoger. De

gevonden associaties tussen geluid en de cardiovasculaire effecten werden als zwak gekenschetst. Vermeld werd dat de effecten iets sterker waren voor ischemische hartziekten (waartoe myocardinfarct en angina pectoris behoren) dan voor hypertensie [59]. In 2010 publiceerde het Europees Milieu Agentschap (EEA) een 'Good Practice Guide' waarin werd geconcludeerd dat er voldoende bewijs is voor een relatie tussen geluid en hypertensie en ischemische hartziekten [60]. Volgens het EEA is de waarnemingsdrempel bij chronische blootstelling voor ischemische hartziekten 60 dB (Lden); voor hypertensie is de waarnemingsdrempel 50 dB (Lden). Volgens de WHO-richtlijnen die in 2018 zijn gepubliceerd, treden effecten als coronaire hartziekten op vanaf 53 dB (Lden)

U ziet dat al 1994 de ernstige milieuvervuiling door lawaai bekend was. En nog steeds wordt het gebagatelliseerd.

17) Waarom heeft het actieplan de plandrempel niet verlaagd van 63dB naar 53dB?

De WHO stelt dat in de nacht de verontreiniging met 10dB omlaag moet. Er dienen dus nog hele grote stappen te worden gezet door de gemeente. Daarvoor moet Maastricht wel ambitie formuleren.

18) Waarom heeft het actieplan de plandrempel in de nacht niet gesteld op 53dB

L_{night}.

Schoolroute Begijnenstraat

De Begijnenstraat is een 30km straat. Ondanks dat is het lawaai ontzettend hoog. Er is veel verkeer van bezoekers/binnenstadbewoners/diensten welke meestal met te hoge snelheid over de kasseien rijden.

Ook bij 30km maakt dit wegdek veel lawaai; de fietser beleeft elke passerende auto als rijdend met veel te hoge snelheid. Een vervelend gevoel voor fietsers en voetgangers. De Begijnenstraat is een veel gebruikte fietsroute en zou als fietshoofdader ingericht moeten worden, bijvoorbeeld door hiervan een fietsstraat te maken. Het is bovendien als fietser heel erg vervelend om over deze kasseien te fietsen.

In de Gubbelstraat is onlangs het wegdek vervangen door stenen in cementbed: dit fiets gemakkelijker en maakt ook veel minder lawaai.

Een stad moet niet in het verleden blijven hangen. Leefbaarheid en veiligheid van bewoners staan voorop, dit is belangrijker dan hoe toeristen tegen kasseien aankijken en hun zogenaamde monumentenstatus.

Anders kan men deze monumentale kasseien gemakkelijk verplaatsen rondom het stadhuis.

19) Waarom adviseert het actieplan niet om het wegdek stiller te maken?

20) Waarom wordt de Begijnenstraat niet bestraat zoals het Gubbelstraat?

Snelheidscontrole:

Het actieplan zegt niets over handhaven terwijl dit een zeer belangrijk issue zou moeten zijn. Snelheid controleren zal lagere gemiddelde snelheid te weeg brengen en dus minder lawaaivervuiling.

Laat een politie man de hele dag een flitser in zijn hand nemen.

Een motorvoertuig beboeten dat lawaai produceert boven de norm zal zeker ook helpen. Ook zal dit het bewustzijn van de gigantische lawaaivervuiling bij het college en de raadsleden hierdoor verhogen.

21) Waarom vermeldt het actieplan niet de grote voordelen van snelheidshandhaving?

22) Waarom wordt in het actieplan niet voorgesteld om te controleren op snelheid en/of de lawaaivervuiling van individuele voertuigen om zo de geluidsdruk te verminderen?

23) Waarom wordt in het actieplan niet voorgesteld om te controleren op lawaaivervuiling door de voertuigen zelf?

De VNG heeft gevraagd om zelf de snelheid te mogen gaan controleren, met als voorwaarden dat de winst in de gemeentekas moet vloeien. Maastricht moet zich achter VNG scharen en een FTE aanstellen om op snelheid te handhaven.

De voordelen zijn gigantisch en betalen zich binnen enkele weken terug voor de gemeenschap.

Alleen al de ziektekosten zullen verminderen en denk eens aan de uitvaldagen van werkenden. De politie bespaart geld, want hoeft minder uit te rijden. De rechtelijke macht krijgt weer lucht. Verzekeringen kunnen goedkoper.

De minister wil pas een flitser plaatsen indien de straat voldoet aan de snelheidsremmende normen.

Dit is een extravagante eis van een rijksoverheid die de gemeente in 2026 eens te meer opzadelt met beleidsuitvoering waarin het Rijk faalt.

Smileys

24) Waarom adviseert het actieplan niet om op alle toegangswegen een vaste smiley te plaatsen?

Deze meten gelijk het aantal voertuigen en snelheidsovertredingen en kosten slechts € 2800,-. Meten is weten.

In België en Duitsland zie je deze smileys overal vast opgesteld, deze landen nemen hun verantwoording. Effectiever is natuurlijk gemeentelijke handhaving en beboeting bij overschrijden van de snelheid.

Namens de Fietsersbond afdeling Maastricht en Heuvelland,

Leo Maathuis

voorzitter

16-07-2024



Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1700 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Wim Duisenbergplantsoen 21
6221 SE Maastricht
Postbus 959
6200 AZ Maastricht

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl