

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Maastricht

Akoestische analyse geluidsafscherming en beoordeling luchtkwaliteit ten behoeve van de optimalisering van het Noorderbrugtracé

Datum 12-06-2015
Kenmerk MTT153/Kmc/1161.01
Eerste versie

1 Inleiding

Op 22 januari 2013 heeft de gemeenteraad van Maastricht ingestemd met het "Ontwerp Noorderbrug". Hiermee ligt het verkeerssysteem inclusief kruispuntoplossingen vast. Op 18 februari 2014 zijn door de Grontmij nieuwe schetsontwerpen opgeleverd waarbij de beoogde wegligging van het Noorderbrugtracé en de ontsluitingsweg ten zuiden van Boschpoort beperkt wijzigen.

De gemeente Maastricht heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd om de milieueffecten van deze wijzigingen inzichtelijk te maken. De resultaten van dit onderzoek zijn in voorliggende notitie beschreven.

2 Uitgangspunten

Ontwerpen

Voor de hierboven genoemde wijzigingen is de situatie beschouwd met de wegligging op basis van het schetsontwerp d.d.18 februari 2014.

Daarbij is in voorliggende notitie de relatie gelegd met de eerder vastgestelde hogere waarden in het Bestemmingsplan Noorderbrug en omstreken. In de analyse is uitgegaan van de situatie inclusief de voorgenomen geluidsbeperkende maatregelen. Daarbij gaat het om geluidsreducerend asfalt in de vorm van SMA NLS en de beoogde geluidsafscherming langs onder andere het Noorderbrugtracé. De beschreven analyse in voorliggende notitie omvat een analyse op hoofdlijnen en is geen formele toetsing.

Wijzigingen vormgevingsvisie ten opzichte van VO

De situatie conform de vormgevingsvisie is weergegeven in figuur 2.1. Ten opzichte van het VO gaat het om de volgende wijzigingen:

- De hoogteligging van het Noorderbrugtracé en de aansluitingen is gewijzigd. Het is daarbij niet meer noodzakelijk om de nieuwe weg ten zuiden van Boschpoort ter hoogte van de woningen omhoog te laten lopen.
- De nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van Boschpoort komt iets dichterbij de bestaande bebouwing te liggen.
- De geluidsafscherming is gesitueerd op korte afstand van de eerstelijns bebouwing en niet direct langs de weg.

De wijzigingen ten aanzien van het nieuwe Noorderbrugtracé zelf zijn zeer beperkt.



Figuur 2.1: Impressie van aangepaste wegligging Noorderbrugtracé en aansluitingen op basis van het ontwerp d.d. 18 februari 2014

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel van de gemeente Maastricht. Daarbij is uitgegaan van de meest recente (versie van juni 2013) van het verkeersmodel.

Beschouwde waarneempunten

In voorliggende notitie is de geluidssituatie inzichtelijk gemaakt op hoofdlijnen. Voor de vergelijking is daarom een beperkt aantal waarneempunten beschouwd. De nummering komt overeen met de gehanteerde waarneempunten die zijn beschouwd in de eerdere akoestische onderzoeken. Afhankelijk van de hoogte van de bebouwing zijn de geluidsbelastingen berekend voor de begane grond, de eerste verdieping en de tweede verdieping. Een overzicht van de beschouwde waarneempunten is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Overzicht van de beschouwde waarneempunten

3 Effecten geluidhinder

De resultaten zijn beschouwd ten opzichte de beperkt gewijzigde wegligging van het Noorderbrugtracé en de nieuwe weg ten zuiden van Boschpoort.

Bij de resultaten is de relatie gelegd met de eerder vastgestelde hogere waarden in het Bestemmingsplan Noorderbrug en omstreken.

De resultaten ten gevolge van het Noorderbrugtracé zijn weergegeven in tabel B1.1 van bijlage 1. De verschillen blijven beperkt en van overschrijdingen ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere waarden is geen sprake.

De resultaten ten gevolge van de nieuwe weg ten zuiden van Boschpoort zijn weergegeven in tabel B2.1 van bijlage 2. Ook ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van Boschpoort zijn geen overschrijdingen berekend ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere grenswaarden.

4 Effect luchtkwaliteit

De normen voor luchtkwaliteit worden getoetst op vaste rekenafstanden van de weg. In voorliggende situatie 10 m. Wanneer de wegligging verschuift, verschuift in beginsel ook het rekenpunt mee. Het gewijzigde verkeersontwerp heeft naar verwachting geen invloed op de omvang van de verkeersstromen.

Uit het 'Onderzoek luchtkwaliteit Noorderbrug en omstreken met het kenmerk: MTT071/Kzj/0872 d.d. 25 mei 2012) blijkt dat na realisatie van het plan ruimschoots aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan.

Aangezien de woningen ook na de beperkte verschuiving van de wegligging, verder dan 10 meter van de rand van het Noorderbrugtracé gelegen zijn, kan ervan worden uitgegaan, het beperkt aangepaste ontwerp niet leidt tot overschrijding van de normen voor fijn stof en stikstofdioxide.

Bijlage 1 Geluidsbelasting ten gevolge het Noorder- brugtracé

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	eerder vastgestelde hogere waarde Bestemmingsplan (dB)	geluidsbelasting op basis van aangepast ontwerp
301_A	1,5	54	47
301_B	4,5	54	52
302_A	1,5	54	46
302_B	4,5	54	52
303_A	1,5	54	43
303_B	4,5	54	50
304_A	1,5	52	43
304_B	4,5	52	50
305_A	1,5	56	45
305_B	4,5	56	50
305_C	7,5	56	54
306_A	1,5	56	45
306_B	4,5	56	51
306_C	7,5	56	54
307_A	1,5	56	45
307_B	4,5	56	51
307_C	7,5	56	54
308_A	1,5	53	43
308_B	4,5	53	50
312_A	1,5	51	42
312_B	4,5	51	49
313_A	1,5		41
313_B	4,5		46
314_A	1,5	52	39
314_B	4,5	52	47
315_A	1,5	50	41
315_B	4,5	50	47
316_A	1,5	51	36
316_B	4,5	51	43
317_A	1,5	54	40
317_B	4,5	54	47
318_A	1,5	54	42
318_B	4,5	54	48
319_A	1,5	54	39
319_B	4,5	54	45
320_A	1,5	54	39
320_B	4,5	54	47
321_A	1,5	53	39
321_B	4,5	53	46

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	eerder vastgestelde hogere waarde Bestemmingsplan (dB)	geluidsbelasting op basis van aangepast ontwerp
322_A	1,5	53	39
322_B	4,5	53	47
323_A	1,5	53	39
323_B	4,5	53	46
328_A	1,5	54	50
328_B	4,5	54	52

Tabel B1.1: Geluidsbelasting ten gevolge van het Noorderbrugtracé, inclusief correctie conform artikel 110g en SMA NLS i.c.m. geplande geluidsafscherming. Het voornemen is om op het Noorderbrugtracé asfaltverharding aan te brengen met een grotere geluidsreductie. Hier is in voorliggende analyse geen rekening mee gehouden.

Bijlage 2 Geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg ten zuiden van Boschpoort

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	eerder vastgestelde hogere waarde BP	geluidsbelasting op basis van nieuw ontwerp
301_A	1,5		37
301_B	4,5		43
302_A	1,5	51	39
302_B	4,5	51	44
303_A	1,5	51	38
303_B	4,5	51	43
304_A	1,5	49	37
304_B	4,5	49	42
305_A	1,5	51	36
305_B	4,5	51	42
305_C	7,5	51	49
306_A	1,5	50	36
306_B	4,5	50	42
306_C	7,5	50	49
307_A	1,5	49	36
307_B	4,5	49	42
307_C	7,5	49	49
308_A	1,5		36
308_B	4,5		42
313_A	1,5		33
313_B	4,5		38
314_A	1,5		33
314_B	4,5		40
315_A	1,5		34
315_B	4,5		39
316_A	1,5		31
316_B	4,5		38
317_A	1,5		33
317_B	4,5		39
318_A	1,5		34
318_B	4,5		39
319_A	1,5		33
319_B	4,5		39
320_A	1,5		33
320_B	4,5		39
321_A	1,5		33
321_B	4,5		39
322_A	1,5		33

waarneempunt	waarneemhoogte (m)	eerder vastgestelde hogere waarde BP	geluidsbelasting op basis van nieuw ontwerp
322_B	4,5		39
323_A	1,5		32
323_B	4,5		38
328_A	1,5	52	48
328_B	4,5	52	50

Tabel B2.1: Geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe ontsluitingsweg ten zuiden van Boschpoort, inclusief correctie conform artikel 110g, SMA NL5 en de geplande geluidsafscherming