



Provinciale Staten

Clustercode WEGA
Ons kenmerk DOC-00774363
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 6 mei 2025
Verzonden 6 mei 2025

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : J. Huizing & D. Zeedzen
Fractie : BBB
Inzake : Talud buitenring Parkstad

Geachte Staten,

Op 11 april 2025 heeft de fractie BBB van Provinciale Staten schriftelijke vragen gesteld over het talud van de N300 in Amstenrade. Hieronder de beantwoording van de vragen.

Vraag 1.

Klopt het dat GS reeds vóór de aanleg van de Buitenring op de hoogte van risico's op verzakkingen bij het talud ter hoogte van Amstenrade? Zo ja, via welke rapportages of signalen is dit kenbaar gemaakt? Hoe is er met deze signalen omgegaan?

Antwoord.

Boskalis heeft de projectorganisatie van de Provincie Limburg in algemene zin gewezen op risico's van een steil talud. Daar is een risicoafweging gemaakt tussen het mogelijke ontwerp en de ruimtelijke en budgettaire beperkingen en is gekozen voor het uiteindelijk gerealiseerde ontwerp.

Vraag 1a.

Welke bestuurlijke of ambtelijke afwegingen hebben geleid tot het niet of onvoldoende opvolgen van deze signalen?

Antwoord.

Er is binnen het project een risicoafweging gemaakt tussen het mogelijke ontwerp en de projectkaders, zoals ruimtelijke en planologische beperkingen, budget, planning, enz.

**Vraag 1b.**

Welke alternatieven zijn er bekeken en welke afwegingen zijn er gemaakt bij de keuze van dit alternatief?

Antwoord.

Gekeken is naar een flauwer talud, maar dit is tijdens de aanleg van de BPL vanwege de ruimtelijke beperkingen, budget en planning niet haalbaar gebleken.

Vraag 1c.

Waarom is er niet gekozen voor een talud met een bredere basis?

Antwoord.

Zie antwoord 1b.

Vraag 1d.

Zijn alle effecten van het gekozen alternatief, de damwand, meegenomen? Met name dat dit zou kunnen resulteren in meer geluidsoverlast bij de tegenoverliggende wijk?

Antwoord.

Ja. Voor het herstel van het talud na 2021 is voorafgaand aan de keuze voor het alternatief een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen voor geluid bij de woningen in de omgeving. Die gevolgen zijn getoetst aan de voor geluid relevante regels uit het door Provinciale Staten vastgestelde inpassingsplan BPL2012. Kort samengevat houden die regels in dat aanpassingen aan het profiel van de weg bij woningen niet mogen leiden tot een toename van het geluid boven de voorkeurswaarde van 48 decibel (dB). Indien hieraan wordt voldaan is er conform de regels van het PIP geen sprake van een wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie. Hierbij moet worden opgemerkt dat het wettelijk kader wél ruimte laat voor toenames boven de voorkeursgrenswaarde. De regels uit het inpassingsplan zijn dus strenger en dat is waar we na de plaatsing van de damwand nog aan voldoen.

Geconcludeerd is dat ruimschoots aan de regels uit het inpassingsplan wordt voldaan; zelfs bij het plaatsen van een volledig vlakke keerwand – die het geluid volledig weerkaatst – zou dit nergens in de wijk leiden tot het overschrijden van de voorkeurswaarde van 48 dB. Bij plaatsing van een volledig vlakke keerwand ligt de geluidbelasting bij woningen nog 1 tot 10 dB (gemiddeld meer dan 6 dB) onder de voorkeurswaarde van 48 dB. Daarmee wordt niet alleen voldaan aan de regels uit het inpassingsplan maar dus ook aan de wettelijke kaders voor geluid.

Zoals bekend is niet gekozen voor een volledig vlakke keerwand maar voor een geprofileerde damwand die voorzien wordt van begroeiing. Een geprofileerde damwand verstrooit geluidsgolven in verschillende richtingen, wat helpt om de geluidreflectie richting de woonwijk Amstenraderveld te verminderen. De begroeiing zal (op termijn) ook bijdragen aan de absorptie en verstrooiing van geluid. Omdat gekozen is voor een geprofileerde damwand en niet voor een volledig vlakke keerwand ligt de feitelijke geluidbelasting dus iets lager dan hiervoor aangegeven.

Vraag 2.

Is de gekozen oplossing, de damwand, over voldoende lengte aangebracht zodat ter plekke niet weer dergelijke verzakkingen kunnen optreden? Is hier over advies ingewonnen?

Antwoord.

Sinds 2021 (na de hevige regenval) is extra aandacht geschonken aan de monitoring van de taluds op de buitenring door wekelijkse inspecties uit te voeren. De lengte van de damwand in Amstenrade is door de Provincie in afstemming met de gecontracteerde aannemer bepaald op basis van de beschadigingen die



in 2021 ontstaan waren als gevolg van de hevige regenval in juli van dat jaar. Op dat moment waren er geen andere locaties waar het talud beschadigd was. De ingrepen zijn kostbaar en veroorzaken veel hinder tijdens de uitvoering. Ingrepen worden daarom ook alleen gedaan als het nodig is.

Vraag 3.

Heeft u op basis van de rapportage van het bureau Geonius een volledig beeld van alle delen van de N300 waar nog meer sprake is van dergelijke instortings- verzakkingsrisico's? Zo ja heeft u een beeld van de maatregelen, die nodig zijn om deze situaties te voorkomen, de omvang en de kosten hiervan?

Antwoord.

Ingenieursbureau Geonius heeft geen analyse gedaan van alle delen van de N300, maar heeft in de periode na 2021 alleen constructief gerekend aan het talud bij Amstenrade. Ingenieursbureau Arcadis heeft een opdracht gekregen voor een breder onderzoek naar taluds langs de N300. Het doel van het onderzoek is om mogelijke herstelmaatregelen, inclusief omvang en kosten, in beeld te brengen. De eerste resultaten worden deze zomer verwacht. Dan zal er inzicht zijn in mogelijke maatregelen en de bijbehorende kosten.

Met het oog op uitvoerbaarheid en kosteneffectiviteit is de scope van dit bredere onderzoek niet onbeperkt. Waar geen potentiële veiligheidsrisico's bekend zijn, wordt het staande beheerbeleid uitgevoerd zonder aanvullende onderzoeken of maatregelen. Indien uit inspecties of tijdens beheeractiviteiten blijkt dat zich nieuwe aandachtspunten voordoen worden deze ook onderzocht.

Vraag 4.

Bent u van mening, dat wanneer dit bekend is de aanpak van deze problematiek eigenlijk ondergebracht moet worden in de IPML rapportage?

Antwoord.

Afhankelijk van de benodigde ingrepen zal besloten worden of de ingrepen passen in de reguliere beheermaatregelen of als een apart project moeten worden opgepakt. In dat laatste geval zal het in de IPML worden meegenomen.

Vraag 5.

Het aanbrengen van de verticale stalen damwand heeft volgens metingen van de inwoners een substantiële stijging in het geluidsniveau te weeg gebracht bij de omwonenden aan de overzijde van dit traject. Zijn maatregelen om dit te voorkomen (bijvoorbeeld de juiste geluiddempende bekleding van de damwand) meegenomen in het bestek van deze oplossing? Zo ja kunt u dit specificeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Metingen van bewoners zijn ons niet bekend. Geluid reducerende maatregelen zijn niet meegenomen in het bestek, omdat o.b.v. het akoestisch rapport is geconcludeerd dat wordt voldaan aan de regels uit het PIP, die al strenger zijn dan het wettelijke kader voor geluid. Zie ook onder 1.

Tot slot wijzen wij uw Staten op de informatiesessie over wegverkeersgeluid die op 29 augustus aanstaande wordt georganiseerd. Tijdens deze sessie bespreken we uitgebreid de verschillende afwegingskaders voor geluid bij provinciale wegen en hoe we omgaan met klachten over dit geluid. Een formele uitnodiging voor deze informatiesessie volgt.



Vraag 6.

Bent u bereid om de ervaren geluidsoverlast te meten en indien er sprake is van normoverschrijdingen, alsnog passende geluiddempende maatregelen te nemen?

Antwoord.

Nee. Wij kiezen er bewust voor om het geluidniveau te berekenen in plaats van te meten, omdat berekeningen betrouwbaarder en efficiënter zijn. Berekeningen worden uitgevoerd volgens wettelijke voorschriften en zijn gebaseerd op wetenschappelijke inzichten en onze eigen metingen van verkeersintensiteiten en verkeerssamenstelling. Hierdoor kunnen we geluidsniveaus langs onze provinciale wegen nauwkeurig bepalen en voorspellen en zijn de gegevens ook bruikbaar in wettelijke procedures.

In de berekeningen kunnen wij ook rekening houden met verschillende factoren zoals wisselende verkeersdrukte, type voertuigen en weersomstandigheden. Dit is nodig omdat de geluidnormen uitgaan van een jaargemiddelde geluidbelasting. Om alle deze factoren mee te kunnen nemen zijn langdurige en liefst meerjarige geluidmetingen nodig. Ook zijn metingen gevoelig voor verstoringen door andere geluiden zoals de bijdragen van gemeentelijke wegen, bedrijven of luchtvaart. Door deze beperkingen zijn geluidmetingen niet alleen minder betrouwbaar maar ook beperkt bruikbaar in wettelijke procedures.

Vraag 7.

Bent u bereid om wanneer er elders langs de N300 aanleiding toe is om vergelijkbare maatregelen te nemen expliciet in de eisen mee te nemen, dat er geen sprake mag zijn van een stijging van het geluidsniveau dan wel een andere verslechtering in de leefbaarheid of de natuur? We doelen hier mede op hetgeen is ingebracht door de inspreker tijdens de LEO-vergadering van 29 november.

Antwoord.

Voor het aspect geluid zijn regels opgenomen in het door Provinciale Staten vastgestelde inpassingsplan (onder 7.5 Afwijken van de gebruiksregels) die borgen dat er bij aanpassingen aan het wegprofiel geen 'wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie optreedt'. Eventuele toekomstige wijzigingen aan het profiel van de N300 zullen aan deze regels worden getoetst. Deze regels zijn strenger dan het wettelijk kader waarbij beperkte toenames boven het niveau van de voorkeursgrenswaarde in beginsel wel mogelijk zijn zónder dat extra maatregelen worden getroffen.

Vraag 8.

Het verhelpen van het probleem bij Amstenrade kon klaarblijkelijk niet verhaald worden op de aannemer. Wat zijn de overwegingen geweest om de uitvoering van dit werk vervolgens zonder openbare aanbesteding bij diezelfde aannemer neer te leggen? En is dit conform de hiervoor geldende aanbestedingsregels? Is in de aanbesteding voldoende aandacht geweest voor maatregelen, die een vermindering in de leefbaarheid met zich meebrengen, zoals het verhoogde geluidsniveau in de aangrenzende buurt?

Antwoord.

De benodigde kennis en ervaring met het gerealiseerde talud, alle daartoe gedane noodzakelijke onderzoeken, de ruimtelijk planologische kaders én de ervaring met de belangrijkste stakeholders gaven de doorslag te kiezen voor een enkelvoudig onderhandse aanbesteding aan Boskalis. Het college van GS heeft gemotiveerd afgeweken van de aanbestedingsregels, waarbij gebruik wordt gemaakt van paragraaf 6.6. Inkoop- en Aanbestedingsbeleid.



Bij de aanbesteding is aandacht geweest voor de kaders die volgen uit het door Provinciale Staten vastgestelde inpassingsplan BPL2012. Gedurende het ontwerpproces is geluid een afwegingscriterium geweest en zijn de regels uit het inpassingsplan BPL2012 nageleefd.

Vraag 9.

De aangenomen motie 673 “Geen versoberingen natuur en leefbaarheid Buitenring Parkstad” roept op “uitsluitend besparingen of optimaliseringen na te streven, waarvan onomstotelijk vaststaat, dat ze de leefbaarheid of kwaliteit van natuur niet aantasten”. De twee bovengenoemde kwesties zijn beide opgetreden voordat de motie is afgedaan (24 september 2021). Bent u van mening, dat hierdoor voor beide kwesties GS is gehouden een oplossing te realiseren, die geen verminderde leefbaarheid en dan met name geen verslechtering in de geluidsoverlast tot gevolg heeft, te realiseren? En kunt u specificeren wat in beide situaties deze oplossing dan zou moeten zijn?

Antwoord.

De genoemde motie kent een andere context: het gaat in het geval van de taludaanpassing niet om een aanpassing ingegeven door versoberingen en optimalisatie (besparing), maar om aanpassing uit civieltechnische noodzaak (calamiteit) ter voorkoming dat het talud nogmaals wegspoelt.

Aanvullend hierop: Dat de motie een andere context kent, wil overigens niet zeggen dat bij het plaatsen van de damwand niet gekeken is of er sprake is van een aantasting van de leefbaarheid. In zijn algemeenheid geldt dat de leefbaarheid is geborgd, omdat geluidniveaus binnen de wettelijke voorkeursgrenswaarden blijven. Op de gevels van woningen waar een merkbare geluidstoename op voorhand niet is uit te sluiten, ligt de geluidbelasting in de eindsituatie nog steeds minimaal 1 tot 10 dB onder de voorkeursgrenswaarde.

In dit verband geldt verder dat er in het Provinciaal Inpassingsplan BPL 2012 regels zijn opgenomen die borgen dat er geen sprake is van een wezenlijke verslechtering van de geluidssituatie bij aanpassingen aan het profiel van de weg. Die regels houden kort en goed in dat zolang de voorkeursgrenswaarden worden gerespecteerd, geen sprake is van een wezenlijke aantasting van de leefbaarheid. Ook aan die regels is voldaan. Zie ook onder 1.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

College van Gedeputeerde Staten

Provincie Limburg

Postbus 5700

6202 MA Maastricht



Maastricht, 11-04-2025

Betreft: Talud buitenring Parkstad

Geachte College,

De BBB-fractie is geïnformeerd over ernstige geluidsoverlast ten gevolge van het aanbrengen van een damwand als oplossing voor een verzakking van het talud van de N300/Parkstadring bij Amstenrade. In een artikel in de De Limburger d.d. 10 april 2025, werd bevestigd, dat het gevaar voor een verzakking van het talud reeds vóór de aanleg bekend was ("het talud was te steil" cq "het talud was aangebracht op een te smal stuk grond"). Maar dat de Provincie tegen adviezen in er toch voor gekozen heeft het talud op een dergelijke manier aan te leggen. Dit met het risico op verzakkingen zoals, die vervolgens ook daadwerkelijk hebben plaatsgevonden en mogelijk nog meer kunnen optreden. De Provincie Limburg heeft er vervolgens voor gekozen een beperkt deel van het talud te herstellen, middels een damwand oplossing. De herstellkosten (€1,8 miljoen) komen volledig voor rekening van de Provincie en konden niet worden verhaald op de aannemer.

De BBB-fractie heeft naar aanleiding van deze kwestie, maar ook naar aanleiding van hetgeen naar voren is gebracht door de inspreker tijdens de LEO-vergadering van 29 november jongstleden bij agendapunt 12.1, Negende Voortgangsrapportage IPML de volgende vragen:

1. Klopt het dat GS reeds vóór de aanleg van de Buitenring op de hoogte van risico's op verzakkingen bij het talud ter hoogte van Amstenrade?
 - Zo ja, via welke rapportages of signalen is dit kenbaar gemaakt?
 - Hoe is er met deze signalen omgegaan?
 - Welke bestuurlijke of ambtelijke afwegingen hebben geleid tot het niet of onvoldoende opvolgen van deze signalen?
 - Welke alternatieven zijn er bekeken en welke afwegingen zijn er gemaakt bij de keuze van dit alternatief?
 - Waarom is er niet gekozen voor een talud met een bredere basis?
 - Zijn alle effecten van het gekozen alternatief, de damwand, meegenomen? Met name dat dit zou kunnen resulteren in meer geluidsoverlast bij de tegenoverliggende wijk?
2. Is de gekozen oplossing, de damwand, over voldoende lengte aangebracht zodat ter plekke niet weer dergelijke verzakkingen kunnen optreden? Is hier over advies ingewonnen?
3. Heeft u op basis van de rapportage van het bureau Geonius een volledig beeld van alle delen van de N300 waar nog meer sprake is van dergelijke instortings- verzakingsrisico's? Zo ja heeft u een beeld van de maatregelen, die nodig zijn om deze situaties te voorkomen, de omvang en de kosten hiervan?
4. Bent u van mening, dat wanneer dit bekend is de aanpak van deze problematiek eigenlijk ondergebracht moet worden in de IPML rapportage?



5. Het aanbrengen van de verticale stalen damwand heeft volgens metingen van de inwoners een substantiële stijging in het geluidsniveau te weeg gebracht bij de omwonenden aan de overzijde van dit traject. Zijn maatregelen om dit te voorkomen (bijvoorbeeld de juiste geluiddempende bekleding van de damwand) meegenomen in het bestek van deze oplossing? Zo ja kunt u dit specificeren? Zo nee, waarom niet?
6. Bent u bereid om de ervaren geluidsoverlast te meten en indien er sprake is van normoverschrijdingen, alsnog passende geluiddempende maatregelen te nemen?
7. Bent u bereid om wanneer er elders langs de N300 aanleiding toe is om vergelijkbare maatregelen te nemen expliciet in de eisen mee te nemen, dat er geen sprake mag zijn van een stijging van het geluidsniveau dan wel een andere verslechtering in de leefbaarheid of de natuur? We doelen hier mede op hetgeen is ingebracht door de inspreker tijdens de LEO-vergadering van 29 november.
8. Het verhelpen van het probleem bij Amstenrade kon klaarblijkelijk niet verhaald worden op de aannemer. Wat zijn de overwegingen geweest om de uitvoering van dit werk vervolgens zonder openbare aanbesteding bij diezelfde aannemer neer te leggen? En is dit conform de hiervoor geldende aanbestedingsregels? Is in de aanbesteding voldoende aandacht geweest voor maatregelen, die een vermindering in de leefbaarheid met zich meebrengen, zoals het verhoogde geluidsniveau in de aangrenzende buurt?
9. De aangenomen motie 673 “Geen versoberingen natuur en leefbaarheid Buitenring Parkstad” roept op “uitsluitend besparingen of optimalisering na te streven, waarvan onomstotelijk vaststaat, dat ze de leefbaarheid of kwaliteit van natuur niet aantasten”. De twee bovengenoemde kwesties zijn beide opgetreden voordat de motie is afgedaan (24 september 2021). Bent u van mening, dat hierdoor voor beide kwesties GS is gehouden een oplossing te realiseren, die geen verminderde leefbaarheid en dan met name geen verslechtering in de geluidsoverlast tot gevolg heeft, te realiseren? En kunt u specificeren wat in beide situaties deze oplossing dan zou moeten zijn?

Wij zien uw schriftelijke beantwoording graag tegenmoet, binnen de daarvoor gestelde termijn.

Namens de BBB fractie,

John Huizing & Duncan Zeedzen