

Akoestisch onderzoek t.b.v.
onttrekkingsbesluit deel afrit
Maarssebroekseslag
Gemeente Stichtse Vecht

Omgevingsdienst regio Utrecht
12 mei 2020
Z-20-003588 / D - 390628

opgesteld door	E. Tabak
beoordeeld door	G. Verhoofstad

1. Samenvatting

De gemeente Stichtse Vecht onderzoekt de mogelijkheid om de oprit van de Floraweg naar de N230 te verwijderen en heeft de Omgevingsdienst regio Utrecht gevraagd om het effect hiervan op de geluidssituatie te inventariseren.

In het onderzoek is uitgegaan van de verkeersgegevens uit het mobiliteitsonderzoek Maarssenbroek dat is opgesteld door Arcadis. In dit onderzoek is de huidige situatie (2015) vergeleken met de (hypothetische) huidige situatie zonder oprit en met de toekomstige situatie (2030) zonder oprit.

Uit indicatieve berekeningen blijkt dat in de huidige situatie, het verwijderen van de westelijke oprit naar de N230 (Maarssenbroekseslag) leidt tot een kleine toename in de geluidbelasting op woningen die liggen aan de Burgemeester Waverijnweg, de Ruimteweg en de Maarssenbroekseslag. Voor woningen aan de Floraweg en de te verwijderen oprit zal de geluidbelasting afnemen.

Wanneer de huidige situatie wordt vergeleken met de toekomstige situatie zonder oprit, dus rekening houdend met autonome groei, blijkt uit indicatieve berekeningen dat het verwijderen van de westelijke oprit naar de N230 (Maarssenbroekseslag) leidt tot een toename in de geluidbelasting op woningen die liggen aan de omringende wegen. Op enkele woningen langs de Floraweg en op de woningen die grenzen aan de te verwijderen oprit, zal de geluidbelasting afnemen.

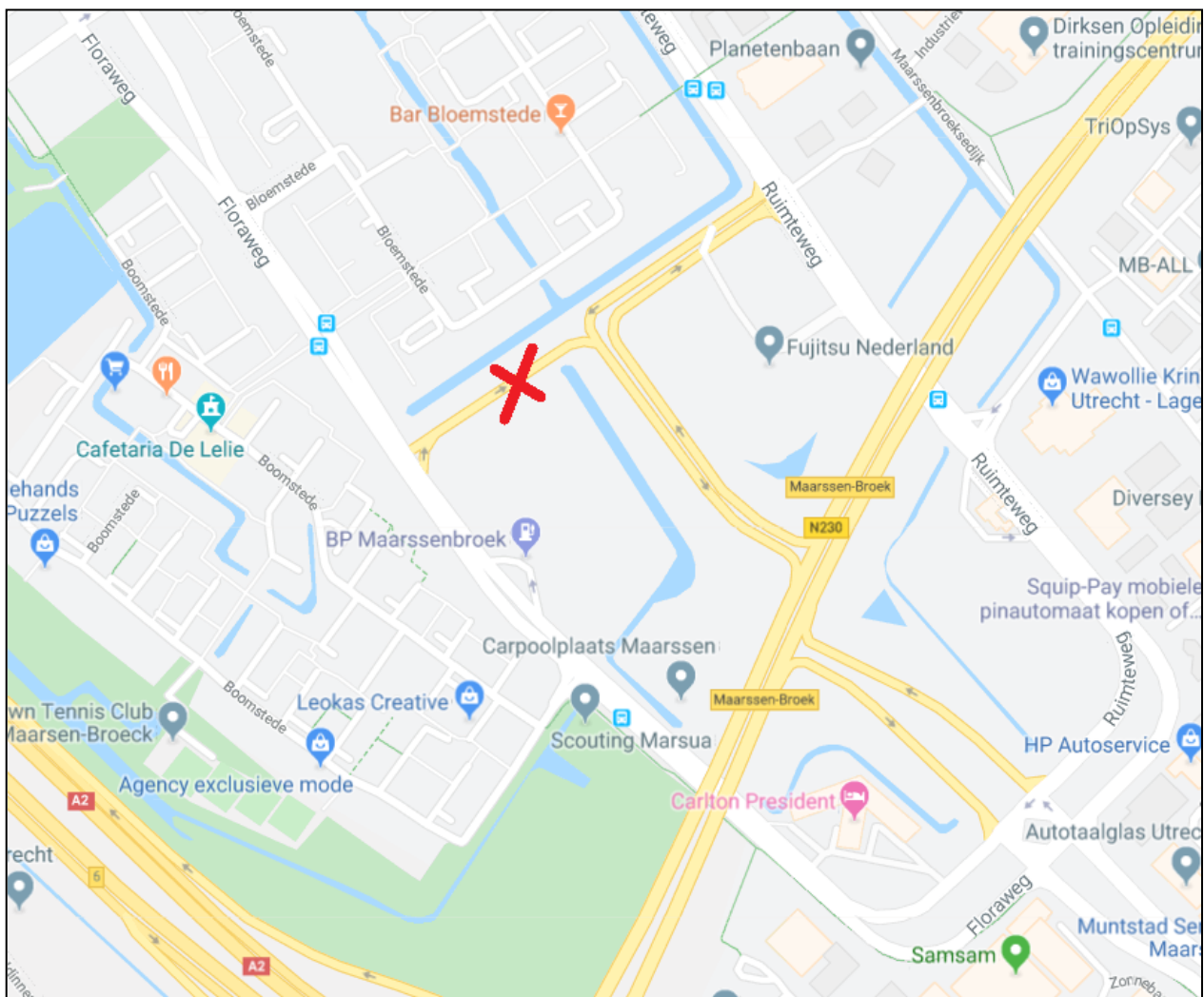
In het plangebied bevinden zich knelpunten in het kader van het Actieplan Omgevingslawaaier. Omdat een wegafsluiting een ingreep is in de wegenstructuur, moet er conform het Actieplan een afweging worden gemaakt of er maatregelen getroffen kunnen worden.

2. Achtergrond

De gemeente Stichtse Vecht heeft in 2017 het bestemmingsplan Haagstede vastgesteld. In dit bestemmingsplan wordt een nieuwe woonwijk van 155 woningen mogelijk gemaakt. Dit is onder meer ter plaatse van de oprit vanaf de Floraweg naar de Maarssebroekseslag. In het bestemmingsplan is een alternatieve oprit opgenomen om vanaf de Floraweg naar de oprit te kunnen komen.

Om dit bestemmingsplan te kunnen uitvoeren is het als eerst nodig om deze afrit af te sluiten. Er heeft een ontwerp-wegonttrekkingsbesluit ter inzage gelegen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de oprit niet meer opnieuw wordt aangelegd. Er zijn zienswijzen ingediend op het ontwerp-wegonttrekkingsbesluit. Daarop heeft de gemeente ons gevraagd om het effect van het wegonttrekkingsbesluit op de luchtkwaliteit in beeld te brengen.

In onderstaand figuur is de situatie van de afsluiting van een deel van de oprit weergegeven.



Figuur 1: Plansituatie. Het rode kruis geeft de te verwijderen oprit aan.

Op verzoek van de gemeente zijn drie situaties met elkaar vergeleken:

- De huidige situatie (2015) met de huidige situatie (2015) waarbij de afslag is verwijderd.

Onttrekkingsbesluit Maarssenbroekseslag

- De huidige situatie (2015) met de toekomstige situatie (2030) waarbij de afslag is verwijderd. Bij deze vergelijking is dus rekening gehouden met de autonome groei die plaatsvindt tussen 2015 en 2030.

Alleen de wegen waarop de geplande aanpassing invloed op heeft zijn meegenomen in het onderzoek. Dit zijn de Maarssenbroekseslag (op- en afrit naar de N230), de Floraweg, Ruimteweg en Burgemeester Waverijnweg.

De gegevens die wij hebben gebruikt in de berekeningen zijn afkomstig van adviesbureau Arcadis. Er is gebruikt gemaakt van de gegevens waarbij geen rekening is gehouden met de ontwikkelingen van de Planetenbaan. We hebben de aanname gedaan dat de verdeling in de dag, avond en nacht voor licht, middelzwaar en zwaar wegverkeer voor alle wegen hetzelfde is en ook niet verandert tussen 2018 en 2030. Bij gebrek aan andere gegevens, zijn de gebruikte verkeersverdelingen in de huidige en toekomstige situatie daarom hetzelfde. De toekomstige situatie waarbij alleen rekening is gehouden met het verwijderen van de afslag zijn niet berekend door Arcadis. Wij hebben daarom een schatting moeten maken van de intensiteiten in deze situatie. Dit is gedaan door de huidige situatie (2015) te vergelijken met de toekomstige situatie zonder wijzigingen (autonome groei). Hieruit kon een groeipercentage per weg worden berekend. Deze groeipercentages zijn toegepast op de situatie met verwijderde afslag 2015. Op deze manier zijn de verkeersintensiteiten voor de toekomstige situatie (2030) met verwijderde afslag bepaald.

2.1 Wettelijk- / Beleidskader

2.1.1 Wegenwet

In de Wegenwet wordt ten aanzien van het besluit een weg te onttrekken aan het openbaar verkeer geen eisen gesteld dan dat deze wordt voorbereid overeenkomstig afdeling 3.4 Awb (artikel 11, lid 2 Wegenwet). De Wegenwet schrijft niet voor waaraan een akoestisch onderzoek moet voldoen en geeft geen ander toetsingskader. Dus: geen verplichte toetsing aan de Wet geluidhinder of Wet milieubeheer.

In het ontwerp-wegonttrekkingsbesluit is (toe)gezegd dat er nader wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor het geluid voor de wegen die drukker worden als gevolg van o.a. het afsluiten van de Maarssenbroekseslag.

Nu specifieke eisen in de Wegenwet ontbreken is het logisch voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek bij de wegonttrekking aan te haken bij de systematiek van een akoestisch onderzoek in geval er sprake zou zijn van een reconstructie en uitstralingseffect (artikel 99, lid 2 Wgh) en dus rekening te houden met de autonome groei.

2.1.2 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder is, onder andere, geregeld hoe om te gaan met de wijziging (reconstructie) van een weg(vak). De Wet geluidhinder treedt bij wijzigingen aan bestaande verkeerswegen onder twee voorwaarden in werking:

- het betreft een fysieke wijziging aan de weg
- door de wijziging is er in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen een significante toename is van de geluidsbelasting (1,5 dB toename). Deze laatste voorwaarde geldt per geluidsgevoelige bestemming

Wanneer een weg(vak) wordt verwijderd, neemt de geluidbelasting veroorzaakt door dit wegvak af. Geluidgevoelige objecten ondervinden geen geluidbelasting meer van dit wegvak, aangezien deze is verwijderd. De omstandigheid dat de geluidbelasting langs andere wegen toeneemt ten gevolge van het aanpassen van de verkeersstromen maakt dit op zichzelf niet anders, aangezien voor die plaatsen geldt dat geen sprake is van een fysieke wijziging van de weg, hetgeen is vereist om te kunnen spreken van een reconstructie.

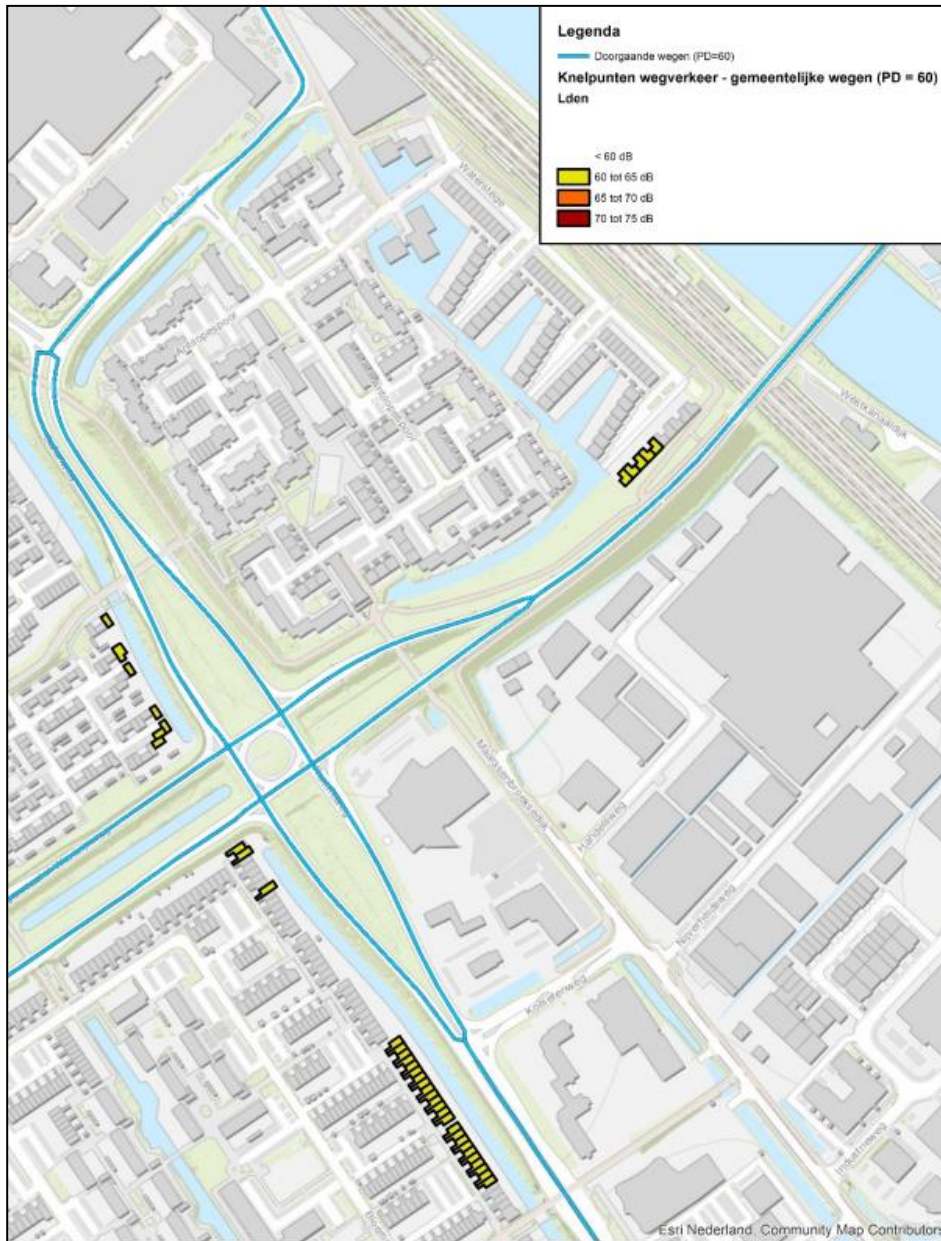
In dit geval is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, maar wel van een uitstralingseffect. In dit onderzoek worden aanpalende wegen betrokken waar geen fysieke aanpassingen plaatsvinden, maar waar wel een verkeerstoename optreedt. Voor toetsing van het uitstralingseffect wordt aangesloten bij de normstelling in de Wgh voor reconstructiesituaties.

2.1.3 Actieplan Omgevingslawaai

In de Europese Richtlijn voor Omgevingslawaai is vastgelegd dat er in Europa maatregelen moeten worden getroffen om het omgevingslawaai te verminderen. Eén van deze maatregelen is de verplichting om eens in de 5 jaar een actieplan op te stellen. Deze verplichting geldt voor alle grote gemeenten. Stichtse Vecht is hier één van. In een actieplan wordt een plandrempel vastgesteld. In het actieplan van Stichtse Vecht (2018) is deze vastgelegd op 60 dB. De geluidbelasting op geluidgevoelige objecten moet onder deze plandrempel blijven. Wanneer de plandrempel wordt of dreigt te worden overschreden moet gekeken worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om deze (dreigende) overschrijding ongedaan te maken.

Het Actieplan is een beleidsregel waaraan het wegonttrekkingsbesluit in het kader van een deugdelijke motivering moet worden getoetst. Toetsing door de rechter is marginaal en wordt bepaald door de ruimte die de beleidsregel zelf biedt. Het is dus het Actieplan zelf dat bepaalt hoeveel ruimte er voor de afweging is om al of niet maatregelen te treffen.

In het plangebied bevinden knelpunten in het kader van het Actieplan Omgevingslawaai (zie figuur 2) waarde plandrempel wordt of dreigt te worden overschreden. Deze knelpunten bevinden zich langs de Floraweg, Burgemeester Waverijnweg en Ruimteweg. Bij ingrepen in wegenstructuur moet er conform het Actieplan een afweging worden gemaakt of er maatregelen getroffen kunnen worden. Een aantal ontwikkelingen worden specifiek genoemd in het Actieplan. De afsluiting van de Maarssenbroekseslag echter niet, omdat de gemeente bij het opstellen van het Actieplan er vanuit ging dat deze ook weer opnieuw aangelegd zou worden op een alternatieve locatie, en er dus geen effect zou zijn.



Figuur 2. Knelpunten veroorzaakt door wegverkeerslawaai in Maarssebroek (oost).

3. Resultaten

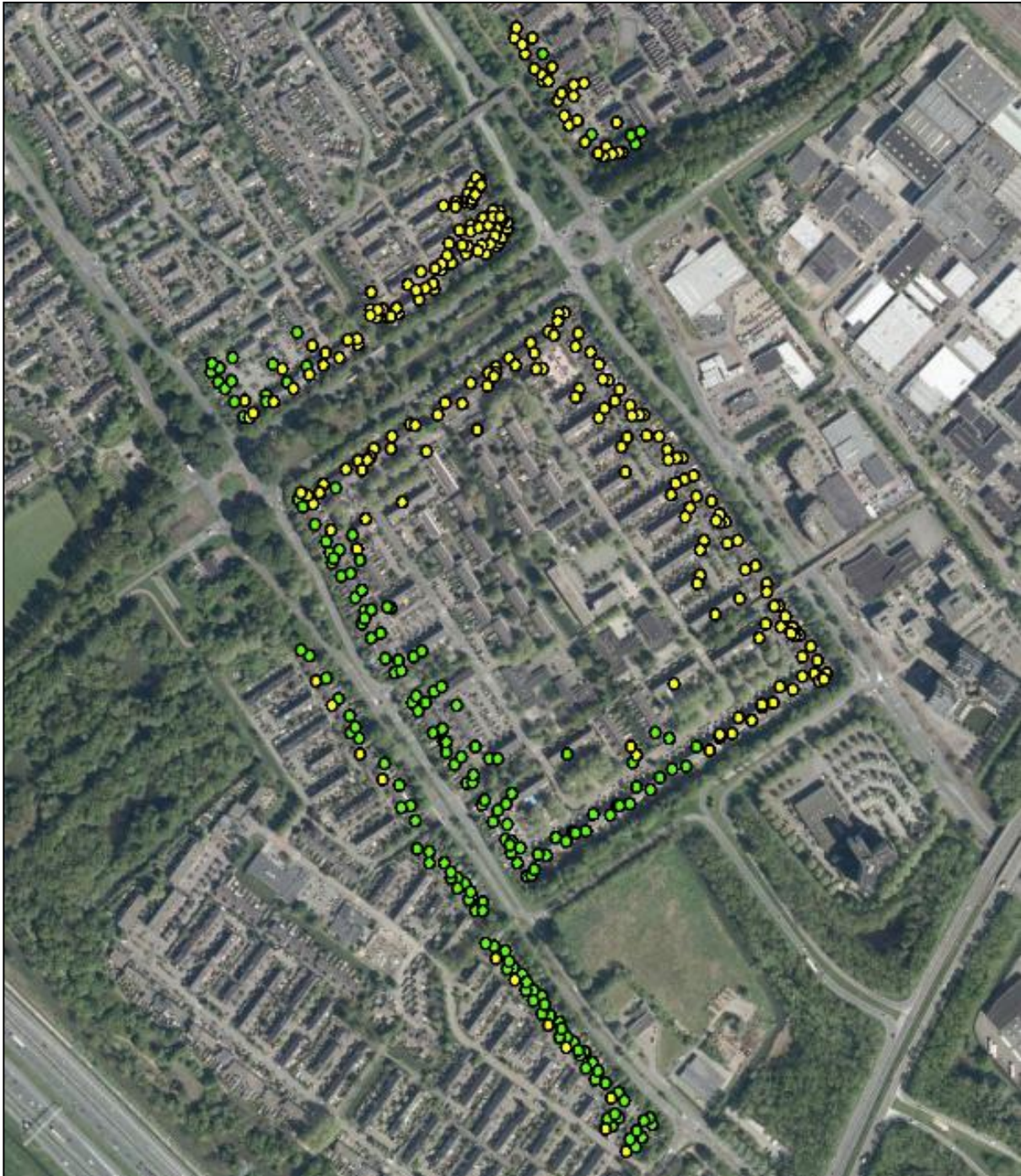
Bij het analyseren van de resultaten zijn alleen de toetspunten meegenomen waarbij de geluidbelasting in de toekomstige situatie boven de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder ligt. De berekeningen zijn uitgevoerd met het modelleerprogramma Geomilieu, versie 5.1.

3.1 Vergelijking huidige situatie (2015) en situatie met verwijderde afslag (2015)

Wanneer de geluidbelasting van alle wegen wordt meegenomen (gecumuleerd) ondervindt 36% van de woningen een kleine toename in de geluidbelasting (0,1-0,6 dB). Voor 19% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 45% van de woningen is er een afname in geluidbelasting (max. 1,7 dB). De woningen die een toename in geluidbelasting ondervinden liggen allen in Duivenkamp of Bloemstede.

Onttrekkingsbesluit Maarssebroekseslag

In figuur 3 zijn de toe- en afnames in geluidbelasting weergegeven per toetspunt. In het groen zijn de toetspunten weergegeven waar de geluidbelasting afneemt. In het geel zijn de toetspunten weergegeven waar de geluidbelasting toeneemt tot maximaal 1,5 dB. De toetspunten waar de geluidproductie met meer dan 1,5 dB toeneemt zijn weergegeven in het rood. Let wel, in het plaatje wordt de gecumuleerde geluidbelasting van alle onderzochte wegen weergegeven, dus niet de toenames per weg. Indien per weg wordt gekeken, kunnen meer of minder woningen een toename in de geluidproductie ondervinden van meer dan 1,5 dB.



Figuur 3. Verschil in gecumuleerde geluidbelasting van gemeentelijke wegen tussen de huidige situatie en hypothetische huidige situatie zonder afslag op basis van de gecumuleerde geluidbelasting. Groene punten geven

Onttrekkingsbesluit Maarssenbroekseslag

een afname in geluidbelasting weer in de toekomstige situatie. Gele punten geven een toename in de geluidbelasting weer van maximaal 1,5 dB.

Wanneer alleen gekeken wordt naar de Burgemeester Waverijnweg, ondervind 80% van de woningen een kleine toename in de geluidbelasting (0,1-0,6 dB). Voor 12% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 8% van de woningen is er een kleine afname in geluidbelasting (max. 0,2 dB).

Wanneer alleen gekeken wordt naar de Maarssenbroekseslag, ondervind 47% van de woningen een kleine toename in de geluidbelasting (0,3-1,0 dB). Voor 13% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 40% van de woningen is er een afname in geluidbelasting (max. 3,2 dB). De woningen die een afname ondervinden liggen langs de te verwijderen oprit.

Wanneer alleen gekeken wordt naar de Ruimteweg, ondervind 46% van de woningen een kleine toename in de geluidbelasting (0,1-0,5 dB). Voor 44% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 10% van de woningen is er een kleine afname in geluidbelasting (max. 0,3 dB).

Wanneer alleen gekeken wordt naar de geluidbelasting veroorzaakt door de Floraweg, ondervinden alle woningen een afname in geluidbelasting tot maximaal 1,4 dB.

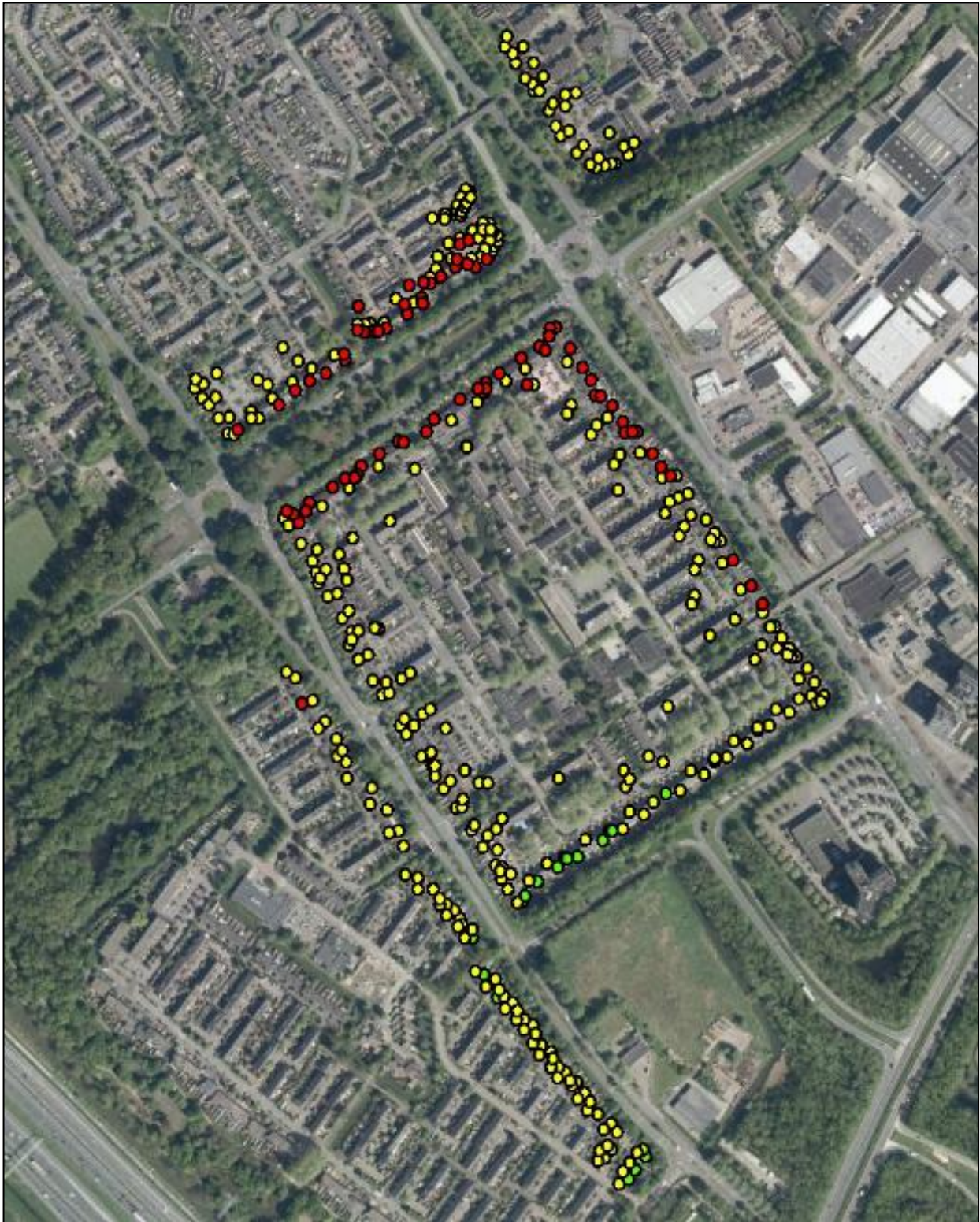
In onderstaande tabel zijn de maximale toenames per weg weergegeven.

	Burgemeester Waverijnweg	Floraweg	Ruimteweg	Maarssenbroekseslag
Maximale toename in geluidbelasting	0,6 dB	0 dB	0,5 dB	1,0 dB
Maximale afname in geluidbelasting	0,2 dB	1,4 dB	0,3 dB	3,2 dB

3.2 Vergelijking huidige situatie (2015) en toekomstige situatie met verwijderde afslag (2030)

Wanneer de geluidbelasting van alle wegen wordt meegenomen (gecumuleerd) ondervind 88% van de woningen een toename in de geluidbelasting van maximaal 2,6 dB. Voor 4% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 8% van de woningen is er een afname in geluidbelasting (max. 1,1 dB). De woningen die een toename in geluidbelasting ondervinden liggen allen aan de Duivenkamp, Bloemstede en Antilopespoor.

In figuur 4 zijn de toe- en afnames in geluidbelasting weergegeven per toetspunt. In het groen zijn de toetspunten weergegeven waar de geluidbelasting afneemt. In het geel zijn de toetspunten weergegeven waar de geluidbelasting toeneemt tot maximaal 1,5 dB. De toetspunten waar de geluidproductie met meer dan 1,5 dB toeneemt zijn weergegeven in het rood.



Figuur 4. Verschil in gecumuleerde geluidbelasting vanwege gemeentelijke wegen tussen de huidige situatie en toekomstige situatie zonder afslag op basis van de gecumuleerde geluidbelasting. Groene punten geven een afname in geluidbelasting weer in de toekomstige situatie. Gele punten geven een toename in de geluidbelasting weer van maximaal 1,5 dB. De rode punten geven een toename in de geluidbelasting weer van meer dan 1,5 dB.

Wanneer alleen gekeken wordt naar de Burgemeester Waverijnweg, ondervinden alle woningen een toename in de geluidbelasting van maximaal 2,7 dB.

Onttrekkingsbesluit Maarssenbroekseslag

Wanneer alleen gekeken wordt naar de Maarssenbroekseslag, ondervind 86% van de woningen een toename in de geluidbelasting van maximaal 2,4 dB. Voor 14% van de woningen is er een afname in geluidbelasting (max. 1,8 dB).

Wanneer alleen gekeken wordt naar de Ruimteweg, ondervinden alle woningen een toename in de geluidbelasting van maximaal 2,1 dB.

Wanneer alleen gekeken wordt naar de geluidbelasting veroorzaakt door de Floraweg, ondervind 89% van de woningen een toename in de geluidbelasting van maximaal 1,2 dB. Voor 4% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 7% van de woningen is er een kleine afname in geluidbelasting (max. 0,4 dB).

In onderstaande tabel zijn de maximale toenames per weg weergegeven.

	Burgemeester Waverijnweg	Floraweg	Ruimteweg	Maarssenbroekseslag
Maximale toename in geluidbelasting	2,7 dB	1,2 dB	2,1 dB	2,4 dB
Maximale afname in geluidbelasting	0,0 dB	0,4 dB	0 dB	1,8 dB

4. Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat het verwijderen van de afslag zonder rekening te houden met autonome groei, voornamelijk invloed heeft op de geluidbelasting veroorzaakt door de Maarssenbroekseslag en de Floraweg. Woningen die grenzen aan de te verwijderen oprit ondervinden, logischerwijs, minder geluidbelasting als de oprit verwijderd wordt. Omdat in deze situatie al het verkeer naar de provinciale weg N230 via de oostelijke oprit moet gaan, zal de verkeersintensiteit op de oostelijke oprit hoger zijn dan in de huidige situatie. De geluidbelasting op woningen die liggen aan de oostelijke oprit zal daarom hoger zijn (max. 1 dB) dan in de huidige situatie. Bij het verwijderen van de westelijke oprit, zal minder verkeer rijden op de Floraweg. Woningen aan de Floraweg ondervinden daarom een lagere geluidbelasting dan in de situatie mét westelijke oprit.

Er is ook gekeken naar de situatie zonder afrit 2030. Hierbij is de autonome groei meegenomen. Uit de resultaten blijkt dat de verkeersintensiteiten van, voornamelijk de Ruimteweg, Burgemeester Waverijnweg en de Maarssenbroekseslag, dusdanig stijgen dat omliggende woningen een toename in geluidbelasting ondervinden van meer dan 1,5 dB.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met het Actieplan Omgevingslawaai Stichtse Vecht. In het plangebied zijn knelpunten aanwezig waar de geluidbelasting op dit moment al hoger is dan de plandrempel (60 dB) die wordt gesteld in het Actieplan. In de toekomstige situatie waarbij de afslag wordt verwijderd, is de geluidbelasting nog hoger en zijn er ook meer woningen die een geluidbelasting ondervinden dan de plandrempel. Dit geldt vooral voor de Ruimteweg en de Burgemeester Waverijnweg. In het actieplan wordt gezegd dat de gemeente het belangrijk vindt dat er geen nieuwe knelpunten ontstaan en dat bestaande knelpunten worden aangepakt. Om de kosten zo laag mogelijk te houden is gezegd dat alleen maatregelen worden getroffen bij groot onderhoud of herinrichting van de weg. Omdat het verwijderen van de westelijke afslag gezien kan worden als een herinrichting van een weg, is het in dit

Onttrekkingsbesluit Maarssebroekseslag

kader dus ook van belang om een goede afweging te maken over mogelijke maatregelen om de geluidbelasting te verlagen. Hierbij moet afgewogen worden of de (eventuele) meerkosten van een stiller wegdek of andere maatregelen passen binnen het beschikbare budget en in verhouding staan tot de geluidreductie die wordt bereikt.