

Deventer
Snijperingsdijk 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
HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Houten

Effect sport- en werklandschap Meerpaal op Rondweg

Verkeersbewegingen en verkeerslawaaï

Behoort bij besluit van B&W

datum
kenmerk
eerste versie

29 augustus 2011
HTN459/Fdf/6349

UV 11287

1 Inleiding

De gemeente Houten wil ten zuidwesten van De Rede het sport- en werklandschap Meerpaal ontwikkelen. Daartoe heeft de gemeente Houten diverse onderzoeken verricht. In voorliggende notitie zijn de resultaten van het onderzoek naar de effecten van het sport- en werklandschap Meerpaal op het aantal verkeersbewegingen op de Rondweg en het daaruit voortkomende verkeerslawaaï samengevat.

2 Toename verkeersbewegingen op de Rondweg

Verkeersgeneratie sport- en werklandschap Meerpaal

Tabel 2.1 geeft de gemiddelde verkeersgeneratie van het sport- en werklandschap Meerpaal per etmaal. De verkeersgeneratie is gebaseerd op de kentallen in de CROW-publicatie 256 en 272, aangevuld met ervaringen van de gemeente Houten.

	werkdag	zaterdag	zondag	weekdag
tuincentrum/landmark	900	2.000	0	930
bedrijven	1.170	530	140	930
sport	200	720	720	350
totaal	2.270	3.250	860	2.210

Tabel 2.1: Gemiddelde verkeersgeneratie sport- en werklandschap Meerpaal in mvt/etm



Figuur 2.2: Relevante wegvakken

Verkeerstoename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit

In tabel 2.3 is de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van het sport- en werklandschap Meerpaal op de relevante wegvakken weergegeven. De verkeersintensiteiten van de situatie 2020 exclusief plan zijn overgenomen uit het regionale verkeersmodel VRU 2.2. De hoogste toename is op wegvak 4 de Rondweg tussen De Koppeling en De Rede.

wegvak	2020 excl. plan	toename plan	2020 incl. plan	toename plan %
1. sport- en werklandschap Meerpaal	0	2.210	2.210	
2. De Rede-noordwest	21.000	550	21.550	+3%
3. De Rede-zuidoost	16.000	1.660	17.660	+10%
4. Rondweg tussen De Rede en De Koppeling	4.800	990	5.790	+21%
5. Rondweg ten zuiden van De Rede	15.800	660	16.460	+4%

Tabel 2.3: Verkeerstoename per wegvak als gevolg van sport- en werklandschap Meerpaal in motorvoertuigen per weekdag etmaal

Verplaatsing sportvoorzieningen

In vorenstaande berekening is geen rekening gehouden met een vermindering van de verkeersbewegingen, doordat de huidige sportvoorzieningen worden verlaten. Hockey, honkbal, softbal en handbal zijn niet nieuw in Houten. Het plan betreft een verplaatsing van deze activiteiten. In de berekening is hiermee geen rekening gehouden. De 'worst case'-situatie waarin alles nieuw is en geen sprake is van een verplaatsing van verkeers-

bewegingen, is berekend. De effecten van de toename van de verkeersintensiteiten zullen in de praktijk dus kleiner/gunstiger zijn dan uit de berekening volgt.

3 Effecten als gevolg van extra verkeersbewegingen

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de berekende toename van de verkeersbewegingen samengevat. Het betreft de effecten op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid en de effecten op de geluidsbelastingen.

3.1 Effect verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Wat betreft de verkeersafwikkeling zijn de belangrijkste kruispunten de aansluitingen van het plangebied op De Rede. Deze zijn onderzocht en de bestaande rotondes in De Rede zijn prima geschikt (wat betreft vormgeving en capaciteit) om niet alleen het bedrijventerrein Meerpaal te ontsluiten, maar ook het nieuwe plangebied.

Wat betreft de verkeersveiligheid is met name de route van het fietsverkeer van belang. Binnen het plan zijn allerlei aanvullende maatregelen opgenomen voor het fietsverkeer. Met deze maatregelen ontstaat een van het autoverkeer gescheiden verbinding tussen het sport- en werklandschap Meerpaal en de rest van Houten. Daarmee is de verkeersveiligheid gegarandeerd.

3.2 Effect geluidsbelasting

In het sport- en werklandschap worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd. De verkeerstoename als gevolg van het plan kan wel toenames van geluidsbelastingen geven op bestaande omliggende geluidgevoelige bestemmingen. Er is volgens de Wet geluidhinder sprake van dergelijke 'gevolgen elders' als de toenames groter zijn dan 2 dB. Oriënterend akoestisch onderzoek laat zien dat de verkeersaantrekkende werking van het sport- en werklandschap geen (of een verwaarloosbaar) nadelig effect heeft op de geluidssituatie ter hoogte van relevante bestaande geluidgevoelige bestemmingen.

Met behulp van het rekenprogramma DBweg1 is de toename van de geluidsbelasting uitgerekend. Er is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode I van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze is bedoeld om voor eenvoudige situaties de geluidsberekeningen uit te voeren.

De hoogste toename van het verkeer leidt tot de hoogste toename van geluid. Dit betekent dat wegvak 4 maatgevend is. Daar is de toename met 990 mvt ten opzichte van 4.800 mvt met 21% het hoogste van de relevante wegvakken. Op basis van vorenstaande rekenmethode is de toename van de geluidsbelasting op de omgeving hier 0,8 dB. Dit is lager dan 2 dB, wat betekent dat geen sprake is van 'gevolgen elders' en dus ook

geen maatregelen en nader onderzoek nodig zijn. De toenames op de andere wegvakken zijn weergegeven in tabel 3.1.

wegvak	toename geluidsbelasting
1. sport- en werklandschap Meerpaal	-
2. De Rede-noordwest	0,1 dB
3. De Rede-zuidoost	0,4 dB
4. Rondweg tussen De Rede en De Koppeling	0,8 dB
5. Rondweg ten zuiden van De Rede	0,1 dB

Tabel 3.1: Toename geluidsbelasting op de omgeving als gevolg van verkeerstoename

