

Advies DCMR inzake inrichtingsplan Siciliëboulevard en Brandingdijk-west

Datum 14-01-2020

Senior Adviseur RO
DCMR Milieudienst Rijnmond
www.dcmr.nl

Hierbij ons advies t.a.v. het inrichtingsplan Siciliëboulevard. De gemeente Rotterdam wil het huidige profiel van de Siciliëboulevard (2x1 rijstrook (50 km per uur) met ventweg) wijzigen in 2x1 rijstrook met middenberm (30 km per uur). Vanuit de bewoners zijn zorgen over dit plan geuit, met als argument dat hierdoor de geluidsbelasting en de luchtverontreiniging als gevolg van het wegverkeer zal toenemen omdat de rijbaan dichterbij de woningen komt te liggen.

Bij de berekeningen zijn we uitgegaan van de opgegeven verkeerstellingen. Dit kan mogelijk als 'worst-case' benadering worden gezien indien de snelheid wordt verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Onderstaand de beantwoording van de vragen.

1. Welke consequenties ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit heeft het wijzigen van inrichting van 50km naar 30km?

Geluid

Er zijn 4 consequenties met betrekking tot geluid:

1. Doordat de maximum snelheid wordt verlaagd naar 30 km per uur, zal de weg niet meer zoneplichtig zijn. De geluidbelasting hoeft overeenkomstig de Wet geluidhinder niet getoetst te worden.
2. Doordat de snelheid wordt verlaagd zal de geluidbelasting afnemen.
3. Doordat de ventweg/parallelweg in gebruik zal worden genomen voor het verkeer in noordelijke richting, zal de geluidbelasting gaan stijgen.
4. Beoogd wordt de hoofdrijbaan het wegdek te vervangen door klinkers. Indien het wegdek klinkers in keperverband wordt toegepast, zal de geluidsbelasting van deze rijbaan stijgen.

Lucht

- De luchtkwaliteit langs de Siciliëboulevard ligt ruim beneden de wettelijke grenswaarden.
- De bijdrage van het lokale wegverkeer aan de heersende concentraties is zeer gering.
- Als de weg dichterbij de woningen komt te liggen, zal deze bijdrage niet of nauwelijks veranderen.
- De geplande herinrichting zal geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse.

2. Zoneplichtige wegen Nesselande. Zijn de Siciliëboulevard en Brandingdijk-West zoneplichtige wegen?

Geluid

De Wet geluidhinder stelt in artikel 74 lid 2 onder b dat een weg geen geluidszone heeft bij een maximum snelheid van 30 km per uur. Thans hebben de Siciliëboulevard en de Brandingdijk een zone, na herinrichting naar 30 km per uur vervalt de zone.

3. Langs de wegen die niet zoneplichtig zijn, gelden daar normen?

Geluid

Nee. Indien een weg conform de Wet geluidhinder geen geluidszone heeft, gelden er geen geluidsnormen. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden ook bij 30 km per uur wegen geluidonderzoeken uitgevoerd om het woon- en leefklimaat vast te stellen. Indien het onderhavig plan onderdeel is van een te nemen ruimtelijk besluit, dan moet hierover een uitspraak worden gedaan.

4. Graag toelichting over geluidsintensiteit en luchtkwaliteit irt afstand bebouwing. (zie bijgevoegde mail met stelling bewoner dat geluidsintensiteit afneemt met het kwadraat van de afstand. Idem voor de luchtkwaliteit).

Geluid

Wegverkeerslawaai is feitelijk een lijnbron van geluid. Voor een lijnbron van geluid geldt dat het geluid zich in een cilindervorm uitbreidt. Als dit geluid geen obstakels tegenkomt, en ook niet door de lucht wordt gedempt, neemt het geluid met 3 decibel af per verdubbeling van de afstand. Andersom zal bij een halvering van de afstand tussen de bron en ontvanger het geluidsniveau met 3 dB toenemen.

Tabel 1: resultaten wegverkeerslawaai Siciliëboulevard

Rekenpunt	Hoogte [m]	Geluidbelasting	Geluidbelasting	Geluidbelasting
		L _{DEN} [dB]	L _{DEN} [dB]	L _{DEN} [dB]
		Huidige situatie	Toekomstige situatie	Verschil
Siciliëboulevard 90 westgevel	1,5	51	53	+2
Siciliëboulevard 90 westgevel	4,5	52	53	+1
Siciliëboulevard 90 westgevel	7,5	52	53	+1
Santorinihof 17-27 westgevel	1,5	51	52	+1
Santorinihof 17-27 westgevel	4,5	52	53	+1
Santorinihof 17-27 westgevel	7,5	52	53	+1
Santorinihof 17-27 westgevel	10,5	52	53	+1
Santorinihof 17-27 westgevel	13,5	52	53	+1
Siciliëboulevard 134 westgevel	1,5	51	53	+2
Siciliëboulevard 134 westgevel	4,5	52	53	+1
Siciliëboulevard 134 westgevel	7,5	52	53	+1

Uit tabel 1 blijkt dat als gevolg van de voorgenomen verkeersingrepen de geluidbelasting met 1 tot 2 dB stijgt.

De vraag is natuurlijk wel of de verkeersintensiteit op het huidige peil zal blijven wanneer de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur omlaag gaat. Voor zover wij begrepen hebben, is het juist de bedoeling dat hierdoor de verkeersstromen anders gaan lopen; dus afnemen. Hoe de verkeersintensiteit eruit gaat zien na de ingreep is op dit moment niet bekend.

Lucht

De luchtkwaliteit nabij de woningen langs de Siciliëboulevard is voor het grootste deel afhankelijk van de zogenoemde achtergrondconcentratie. Dat is het deel van de luchtverontreiniging dat van elders afkomstig is. Een klein deel van de heersende luchtkwaliteit is afkomstig van het wegverkeer op de Siciliëboulevard zelf. De bijdrage van het wegverkeer aan de (jaargemiddelde) concentraties luchtverontreiniging is afhankelijk van de verkeersintensiteit (en de verkeerssamenstelling) en de afstand van de weg tot de gevels van de woningen. Ook de gemiddelde snelheid van het verkeer bepaalt mede de hoeveelheid luchtverontreiniging.

Uit de telgegevens die bij de adviesaanvraag gevoegd zijn blijkt dat er dagelijks zowel in noordelijke als in zuidelijke richting 1.000 tot 1.500 motorvoertuigen over de Siciliëboulevard rijden en enkele tientallen over de parallelweg. Als de nieuwe indeling doorgaat, komt de hoofdrijbaan in noordelijke richting te liggen op de plek waar nu de ventweg ligt. Dat betekent dus dat er over dat wegdeel maximaal 1.500 motorvoertuigen per dag zouden gaan rijden. De vraag is natuurlijk wel of de verkeersintensiteit wanneer de maximumsnelheid omlaag gaat van 50 naar 30 km/uur, op het huidige peil zal blijven. Voor zover wij begrepen hebben, is het juist de bedoeling dat hierdoor de verkeersstromen anders gaan lopen. In het rekenmodel dat in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgesteld, zit deze straat overigens al als een 30 km weg. Daar is dus in de luchtkwaliteitsberekeningen al rekening mee gehouden.

De totale concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen op dit moment ruim onder de wettelijke grenswaarden (NO₂: 20,7 µg/m³ (grenswaarde 40) en PM₁₀: 19,1 µg/m³ (grenswaarde 40)). De bijdrage van het lokale wegverkeer daarin is zeer gering: NO₂ 1,6 µg/m³, PM₁₀

De geplande herinrichting zal geen wezenlijke invloed hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse.