

Aanvulling op het MER Hogewegzone

In het kader van de m.e.r. procedure is het MER Hogewegzone voorgelegd aan de Commissie MER. Op 7 april 2011 is het voorlopig toetsingsadvies van de Commissie ontvangen. In haar advies overweegt de Commissie dat in het MER een groot aantal milieuaspecten die betrekking hebben op het voornemen uitgebreid en duidelijk zijn uitgewerkt. Het MER geeft daarmee in het algemeen een goed inzicht in de milieueffecten van het voornemen zelf. Dit geldt zowel voor de effecten (met name geluid en luchtkwaliteit) van het realiseren van ca. 800 woningen als voor de effecten van de reconstructie van de Hogeweg. Door de Commissie is bij toetsing van de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen tekortkomingen gesignaleerd. Daarnaast zijn door de Commissie enkele opmerkingen gemaakt die moeten worden gezien als aanbevelingen om een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

Door de initiatiefnemers is het advies van de Commissie ter harte genomen. Aanvullend onderzoek is gedaan. In deze notitie wordt puntsgewijs de aanvullingen behandeld.

Tekortkomingen

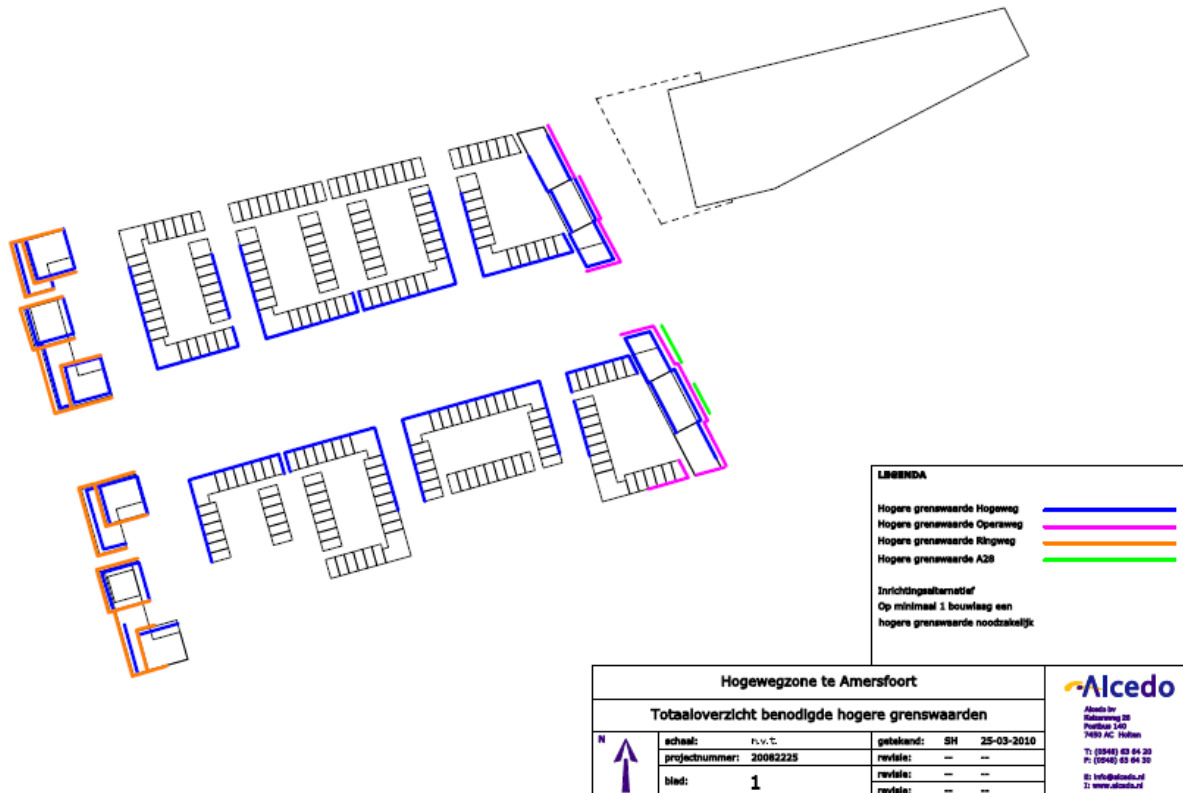
1. Geluid

Als tekortkoming adviseert de Commissie in een aanvulling op het MER de toekomstige geluidsbelasting op woningen in het plangebied ten gevolge van verbreding van de A28 nader inzichtelijk te maken.

In het MER is verondersteld dat in het kader van de wijziging van de A28 maatregelen getroffen zouden worden om de geluidsbelasting in de wijken Schuilenburg, Liendert en Rustenburg te reduceren, dan wel in ieder geval niet te laten toenemen. Op 18 maart 2011 is het Ontwerp Wegaanpassingsbesluit (OWAB) door de Minister van Infrastructuur en Milieu ter visie gelegd. Uit het OWAB is gebleken dat bij Schuilenburg uitgebreide maatregelen worden getroffen in de vorm van tweelaags ZOAB en hoge geluidsschermen. Bij de aansluiting op de Hogeweg en ter hoogte van Liendert en Rustenburg voorziet het OWAB alleen in tweelaags ZOAB. Er is niet voorzien in hogere geluidsschermen. Daardoor is sprake van een (geringe) toename van de geluidsbelasting in deze woonwijken.

Uitgaande van het OWAB zal de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen in de Hogewegzone op de onderste bouwlagen over het algemeen gelijk zijn aan of iets lager zijn dan de geluidsbelasting volgens het MER. Ter plaatse van de hogere verdiepingen van de hoogbouw (aan de zijde van de A28) is sprake van een geringe verhoging van de geluidsbelasting. Deze verhoging bedraagt in de orde van grootte enkele tienden dB's. Ondanks deze geringe verhoging kan er echter sprake zijn van meer en hogere vast te stellen hogere grenswaarden dan waarin het plan Hogewegzone nu voorziet.

In onderstaande afbeelding is weergegeven voor welke appartementen dit mogelijk een hogere grenswaarde betekent (met groen):



In bijgaande zienswijze van het gemeentebestuur wordt hierop in het algemeen nader ingegaan en in het bijzonder in de bijgevoegde bijlage I onder “Geluidsmaatregelen” onder “Ad.3 Geprojecteerde woningen”.

Rijkswaterstaat kan de uitwerking van deze zienswijze al dan niet voldoende gemotiveerd terzijde leggen. Burgemeester en Wethouders beschikken niet over de mogelijkheid daartegen beroep aan te tekenen.

De Alliantie zal op dit punt dezelfde zienswijze als het gemeentebestuur indienen en beschikt wel over de beroepsmogelijkheden gericht op het terugbrengen van de toename van de geluidsbelasting na verbreding van de rijksweg A28 op de nog vast te stellen en na vaststelling te handhaven hogere grenswaarden voor de Hogewegzone, die zijn gebaseerd op de situatie rijksweg A28 zonder verbreding. Zie daartoe de bijgevoegde zienswijze van de Alliantie.

Bijlage:

- Zienswijze OWAB gemeentebestuur Amersfoort;
- Zienswijze OWAB De Alliantie

2. Bezoekers zwembad- en sportcomplex

De Commissie adviseert de verdeling van bezoekersaantallen, de herkomst en vervoerswijze en de piekmomenten in bezoekers aan het zwembad- en sportcomplex nader uit te werken; op basis hiervan de maatgevende perioden voor verkeer te bepalen en voor zover nodig mitigerende maatregelen uit te werken om stagnatie van verkeer op de Hogeweg te voorkomen. Tijdens het gesprek met de

Commissie (d.d. 7 april 2011) is toegelicht dat het hierbij met name gaat om de gemiddelde woensdag, aangezien op deze dag de meeste bezoekers zullen komen.

Door DHV is aanvullend onderzoek gedaan naar de piekmomenten van het sportcomplex en dan met name voor een reguliere woensdag. Geconcludeerd wordt dat de situatie tijdens een woensdag piek bij regulier gebruik van het zwembad een vergelijkbaar beeld geeft op de Hogeweg als tijdens een gemiddelde werkdagspits in het voorkeursalternatief. De ontsluiting van het zwembadcomplex leidt niet tot noemenswaardige wachtrijen ter plaatse van de aansluiting op de Hogeweg. Ook heeft het geen significant effect op de gemiddelde trajectnelheid op de Hogeweg zelf; voor het traject tussen de ringweg Randenbroek en de oostelijke aansluiting op de A28 gedurende de avondspits (16:00 – 18:00 uur) ligt de gemiddelde snelheid net als tijdens een gemiddelde werkdagspits rond de 35 km/uur. Bijgevoegd is de memo van DHV. Deze is opgesteld als inpassing van het verkeersdeel van het MER voorafgaand aan de beschrijving van een piek bij een evenement (paragraaf 1.7.)

Bijlage:

- Memo DHV: *Beschrijving verkeersbeeld piekbelasting gemiddelde woensdag spits, 27 april 2011;*

3. Luchtkwaliteit

Op basis van het MER heeft de Commissie tekortkomingen gesignaleerd met betrekking tot de luchtkwaliteit, in die zin dat na verbreding van de Rijksweg A28 sprake zou zijn van een toenemende dreiging van de grenswaarde voor de luchtkwaliteit. Gevraagd wordt om in een aanvulling op het MER de effecten voor luchtkwaliteit in verband met de verbreding van de A28 op te nemen, een gevoeligheidsanalyse te maken en zo nodig mitigerende maatregelen te beschrijven.

In bijgevoegde notitie van DHV wordt ingegaan op de vragen van de Commissie. Geconcludeerd wordt dat het niet aannemelijk is dat door de verbreding van de A28 de grenswaarden voor luchtkwaliteit worden overschreden

Bijlage:

- Memo DHV: *reactie op tekortkomingen gesignaleerd door Cie-MER op luchtkwaliteitonderzoek MER Hogeweg, 29 april 2011;*

Overige opmerkingen Commissie MER

4. Bereikbaarheid zwembad- en sportcomplex met de fiets

De Commissie adviseert alsnog aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van het zwembad- en sportcomplex voor langzaam verkeer vanuit de wijdere omgeving. Dit is met name van belang bij het bepalen van de aantrekkelijkheid van het stimuleren van het gebruik van de fiets.

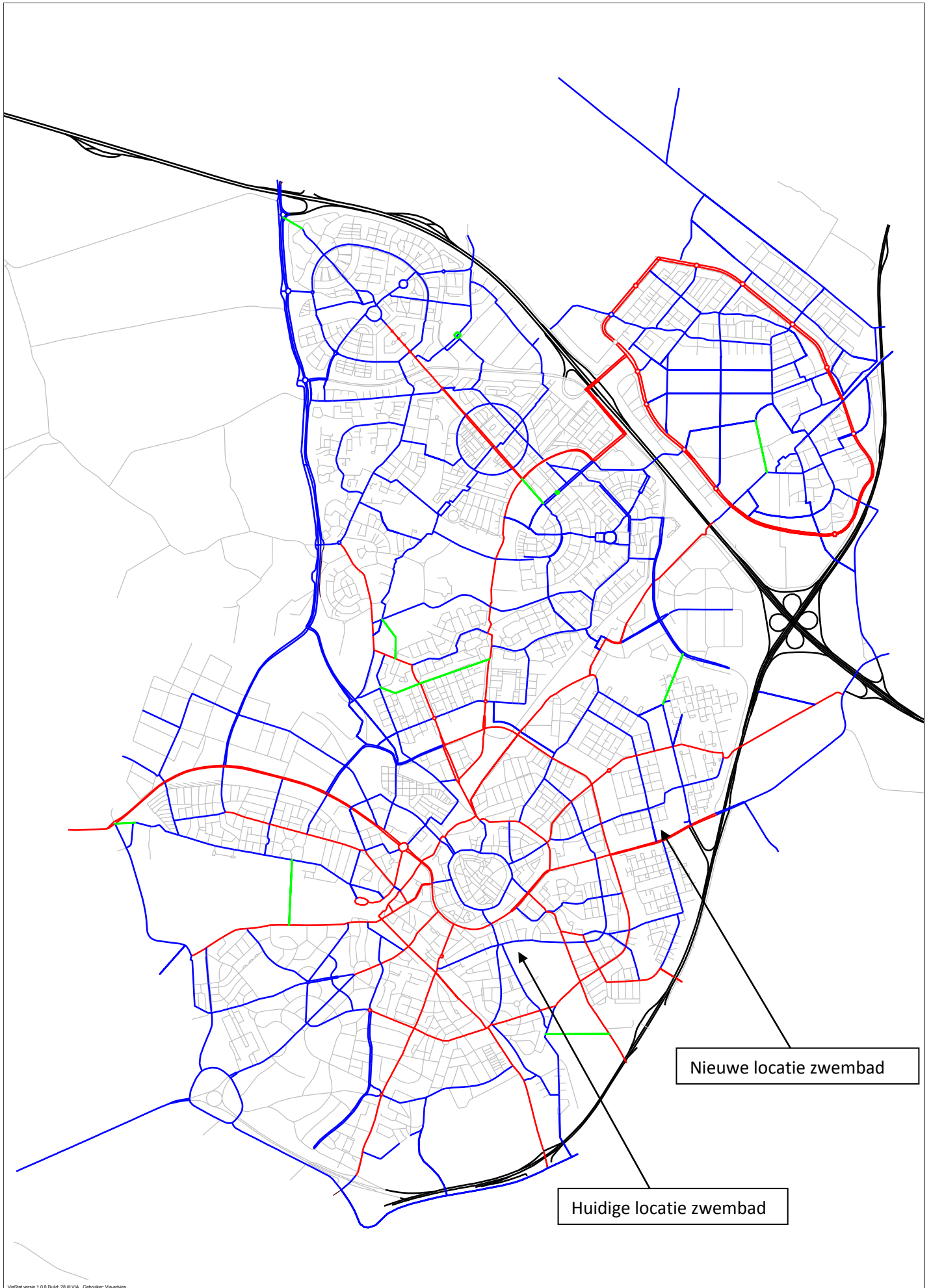
Op onderstaand kaartje is de fietsstructuur van Amersfoort aangegeven: in rood de hoofdfietsroutes, in blauw de secundaire routes (groen zijn de ontbrekende schakels, bron: Fietsstimuleringsplan 2008). Tevens aangegeven de huidige en nieuwe locatie van het zwembad.

Beide locaties zijn met de fiets goed bereikbaar en gelegen aan minstens de secundaire structuur (Bisschopsweg) of deels ook hoofdstructuur (Hogeweg).

Direct rondom de locatie Hogeweg liggen alleen enkel vrijliggende fietspaden (Hogeweg en Buurtas). Bij de locatie Bisschopsweg is dat niet het geval.

Qua ligging in de stad (fietsafstanden) ligt de locatie Bisschopsweg (rood) iets gunstiger. Binnen een straal van 2,5 kilometer liggen vanaf de Bisschopsweg meer woningen. Binnen een straal van 5 kilometer (nog steeds een fietsbare afstand) "bedient" het zwembad Hogeweg (blauw) een iets groter gebied (m.n. Vathorst, maar ook Hoevelaken)





5. NSL

De Commissie adviseert voor de vervolgbesluitvorming te onderzoeken of het voornemen past binnen, dan wel niet in strijd is met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Het project Hogeweg is onder nr. 1317 opgenomen in het NSL. Ten opzichte van de formulering in het document "Bijlagen bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), Kabinetsbesluit" dd 10 juli 2009 is het project Hogeweg niet gewijzigd met uitzondering van de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is namelijk niet vastgesteld in 2009 zoals aangegeven in het genoemde document maar wordt vastgesteld in 2011. De latere vaststelling van het bestemmingsplan heeft geen gevolgen in relatie tot het NSL.

6. Natuur

De Commissie adviseert zo mogelijk de conclusies van het voor 2010 aangekondigde ecologisch veldonderzoek beschikbaar te stellen bij de besluitvorming over het voornemen.

Na afronding van het MER (juli 2010) is in het najaar het ecologieonderzoek afgerond. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan en het ecologieonderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Volledigheidshalve is het ecologieonderzoek bijgevoegd.

Bijlage:

- EcoGroen: *Ecologisch onderzoek Hogeweg, Amersfoort*, 16 november 2010;

7. Cultuurhistorie

De Commissie adviseert tijdig archeologisch onderzoek uit te voeren.

Het inventariserend archeologisch onderzoek is medio april 2011 uitgevoerd. Er zijn vondsten gedaan van IJzertijd bewoning, een deel van – mogelijk- een postmiddeleeuwse schuur en een tankgracht. De resultaten worden mei 2011 verwerkt in een rapport, waarin geadviseerd zal worden over mogelijk vervolgonderzoek.

Aantekenen

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
mevrouw dr. M.H. Schultz-Van Haegen
p/a Centrum Publieksparticipatie A28 Utrecht-Amersfoort
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Datum : 27 april 2011
Onderwerp : Zienswijze Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A28 Utrecht-Amersfoort
Project : Hogewegzone
Telefoon : 035-5280700
Behandeld door : O. Vreugdenhil

Geachte mevrouw Schultz-Van Haegen,

Op 18 maart 2011 is door u het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit voor het project A28 Utrecht – Amersfoort (OWAB) ter visie gelegd. In deze brief maken wij, de Alliantie, onze zienswijze op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit, de bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten en het milieueffectrapport kenbaar.

Allereerst zijn wij verheugd met de maatregelen die de bereikbaarheid van Amersfoort zullen verbeteren.

Op de grens van cluster 27 en 28 zijnde de wijken Randenbroek-Schuilenburg respectievelijk Liendert-Rustenburg ligt het projectgebied van de Hogewegzone. Dit project betreft een samenwerking tussen de gemeente Amersfoort en Stichting de Alliantie. Hier wordt naast het nieuwe stedelijke zwembad met sporthal ook circa 800 nieuwbouwwoningen gerealiseerd.

De gemeente Amersfoort heeft van 10 februari 2011 tot en met 23 maart 2011 het ontwerp bestemmingsplan Hogewegzone en ontwerp besluit hogere grenswaarden ter inzage gelegd. Naar verwachting zal het bestemmingsplan in juni 2011 worden vastgesteld. In het OWAB wordt echter geen aandacht geschonken aan de in dit bestemmingsplan opgenomen woningen. Indien het OWAB ongewijzigd in werking treedt, komen een groot aantal woningen boven de maximaal toegestane geluidsbelasting uit. Aangezien voor deze in het bestemmingsplan opgenomen woningen reeds een besluit hogere waarden is genomen, komt door uw voorgenomen besluitvorming het project Hogewegzone in het geding.

De uitgangspunten van het bestemmingsplan met betrekking tot de geluidsbelasting op de woningen en de hogere grenswaarden mogen niet worden aangetast door de ontwikkelingen aan de A28. Wij verzoeken u hier rekening mee te houden. Zeker gezien het vergevorderde stadium van het ontwerp bestemmingsplan Hogewegzone.

Bij de aansluiting van de A28 op de Hogeweg en ter hoogte van de woonwijken Liendert en Rustenburg voorziet het OWAB alleen in tweelaags ZOAB. Er is niet voorzien in een verhoging van de huidige geluidsschermen. Indien de geluidsschermen aan de A28 niet worden verhoogd zal door aanpassing van de A28 de geluidsbelasting op deze twee woonwijken (derhalve ook op de woningen in het project Hogewegzone) toenemen. Wij doen u daarom hierbij het verzoek om aanvullende maatregelen te treffen, zodat de woonkwaliteit en benuttingmogelijkheden van het projectgebied niet worden aangetast.

Voor de wijken Liendert en Rustenburg (cluster 28) wordt in het ontwerp besluit overwogen dat het terugplaatsen van het huidige te verwijderen scherm doelmatig is. Voorts wordt geconstateerd dat het realiseren van een 1 meter hoger scherm niet doelmatig is, omdat de meerkosten van het hogere scherm (variant 56) ten opzichte van het budget ons inziens beperkt zijn.

Uit uw ontwerp besluit blijkt overigens niet wat de effecten zijn van een 1 meter hoger scherm op het aantal benodigde hogere grenswaarden. Aangenomen mag worden bij verhoging van het geluidsscherm met 1 meter, dat de geluidsbelasting verder afneemt en er minder hogere waarden aangevraagd hoeven worden. Gezien het geringe verschil in kosten verzoeken wij u dringend de afweging op doelmatigheid opnieuw uit te voeren en daarbij ook het aspect goede ruimtelijke ordening te betrekken. Wij verzoeken u het projectgebied Hogewegzone bij deze afweging te betrekken. Wij menen dat een verdere verhoging van het gehele (te vervangen en te handhaven) geluidsscherm een realistische optie is, omdat daarmee een verdere verhoging van de geluidsbelasting – en vast te stellen hogere grenswaarden – kan worden voorkomen.

Indien u nog vragen heeft zijn wij vanzelfsprekend bereid onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
de Alliantie

O. Vreugdenhil
Senior ontwikkelingsmanager



Kaartje Amersfoort en omgeving, het projectgebied Hogewezone is gelegen op de grens Liendert-Rustenburg en Randbroek-Schuilenburg aan weerszijde van de Hogeweg.

Burgemeester en Wethouders

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu
mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
p/a Centrum Publieksparticipatie A28 Utrecht-Amersfoort
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Uw brief/kenmerk

Ons kenmerk
SOB/VV/3764253

Onderwerp
zienswijze Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit A28
Utrecht-Amersfoort

Datum
27 april 2011

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Op 18 maart 2011 heeft u het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit voor het project A28 Utrecht - Amersfoort ter visie gelegd. Uit alle stukken blijkt dat gedegen onderzoek is gedaan. Onze complimenten voor Rijkswaterstaat district Utrecht ten aanzien van de intensieve samenwerking met de regio om tot een goed resultaat te komen.

Wat wij jammer vinden is dat u in Artikel 1.5 Samenwerkingsprogramma VERDER aangeeft dat de planstudie A28 Utrecht – Amersfoort geen onderdeel meer is van het samenwerkingsprogramma en volledig wordt ondergebracht in de Spoedwet wegverbreding. Juist in de samenhang van de verschillende maatregelen op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet en de samenwerking van alle wegbeheerders in Utrecht ligt de kracht om het bereikbaarheidsvraagstuk van de draaischijf Midden Nederland adequaat op te lossen. Het verbaast ons dat u uw overwegingen, waardoor u tot dit besluit bent gekomen, niet met ons heeft gedeeld.

In deze brief met bijlagen maken we onze zienswijzen op het Ontwerp-Wegaanpassingsbesluit, de bijbehorende aanvragen voor uitvoeringsbesluiten en het milieueffectrapport kenbaar.

Aansluiting Hoevelaken

Wij bepleiten nadrukkelijk, ook ondersteund door een motie van onze Raad, het volledig in stand houden van aansluiting Hoevelaken. De discussie over het al dan niet gedeeltelijk opheffen of openhouden van aansluiting A1 – Hoevelaken dient in het kader van planstudie Hoevelaken te worden gevoerd en niet binnen planstudie A28 Utrecht – Amersfoort.

Geluidsmaatregelen en kunstwerken

Wij zijn tevreden over de afspraken die we met Rijkswaterstaat hebben gemaakt ten aanzien van het oplossen van het geluidsvraagstuk langs de wijken Schuilenburg, Randenbroek en Dorrestein. Belangrijk hierbij is de afspraak dat deze schermen een tijdelijke status hebben en toekomstige ontwikkelingen in het kader van planstudie Knooppunt Hoevelaken niet in de weg mogen staan.

Maar ook het geluidsvraagstuk in de wijken Liendert en Rustenburg is van groot belang. Wij verzoeken u met klem om hier de afweging op doelmatigheid opnieuw uit te voeren en daarbij ook het aspect goede ruimtelijke ordening te betrekken.

Wij benadrukken dat ons inziens de aanleg van spitsstroken, de bouw van geluidsschermen, en het vervangen van kunstwerken in het kader van de planstudie A28 Utrecht – Amersfoort op geen enkele wijze als beperkende voorwaarde mag gelden in de planstudie Knooppunt Hoevelaken.

Landschap, cultuurhistorie, flora en fauna

Als gevolg van de wegverbredingen en de aanleg van geluidswerende voorzieningen worden in Amersfoort grote hoeveelheden bos en bomen gekapt. Volgens het milieueffectrapport wordt dit helaas grotendeels buiten de gemeentegrenzen van Amersfoort gecompenseerd. Het is onze uitdrukkelijke wens dat er maximale inspanning wordt verricht om alle te kappen bomen binnen de gemeentegrens van Amersfoort te compenseren. Binnen de gemeentegrenzen van Amersfoort zijn prima locaties te vinden om bos en bomen te compenseren. Ons voorstel is om een deel te compenseren op het huidige terrein van de ziekenhuislocatie Elisabeth in park Randenbroek. Daarnaast zijn er nog mogelijkheden in Vathorst Noord.

Ter afsluiting

In de bijlage is onze zienswijze nader beschreven. Wij zien uw reactie op onze zienswijze met belangstelling tegemoet en wensen u succes bij het verdere proces. Wij gaan ervan uit dat ons college zowel bij het verdere planproces, als tijdens de uitvoering van de werkzaamheden nauw wordt betrokken.

Voor vragen of opmerkingen kunt u contact opnemen met de heer P. Richters, telefoonnummer (033)469 4975, adjunct afdelingshoofd Verkeer en Vervoer.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Amersfoort,
de secretaris, de burgemeester,

bijlage 1

Zienswijze gemeente Amersfoort op OWAB A28 Utrecht – Amersfoort

Aanpassingsmaatregelen: Aansluiting Hoevelaken

Bij de aanpassingsmaatregelen komt onvoldoende duidelijk naar voren dat de afrit A1 bij aansluiting Hoevelaken komt te vervallen voor het verkeer komend vanuit het westen en het noorden van knooppunt Hoevelaken, de richtingen Amsterdam en Zwolle. In het besluit wordt dit in de beschrijving niet expliciet gemaakt. In de tekst bij de tabellen wordt alleen beschreven dat er sprake is van een verlegging van in- en uitvoegstroken en toe- en afritten, maar staat vermeld dat bepaalde verkeersbewegingen in de nieuwe situatie onmogelijk worden gemaakt.

Omdat het hier een Wegaanpassingsbesluit voor de A28 betreft is, het voor belanghebbenden van het behoud van de huidige functionaliteiten van aansluiting Hoevelaken, inclusief de afrit van de A1 vanuit het westen, onvoldoende duidelijk wat de consequenties zijn van deze planstudie. In onze ogen is dit een belangrijke omissie in het OWAB.

Het effect van het gedeeltelijk opheffen van aansluiting Hoevelaken is onvoldoende onderzocht. Van deze afrit maakten in 2010 6200 voertuigen per weekdag gebruik. Meer dan de helft (bron ModelMiddenNederland) van dit verkeer is afkomstig uit de richtingen Amsterdam en Zwolle. Dit verkeer moet gebruik gaan maken van het onderliggend wegennet en andere aansluitingen om de bestemmingen te kunnen bereiken. Uit de stukken blijkt niet wat de consequenties voor het onderliggende wegennet zijn en hoe de effecten op het onderliggende wegennet worden opgelost. Wij pleiten voor het geheel in stand houden van aansluiting A1 – Hoevelaken inclusief de afrit vanuit het westen.

Verbindingsboog

Onderdeel van de wegaanpassing is de verbreding van de verbindingsboog van de A28 Zuid naar de A1 Oost van 1 naar 2 rijstroken. De verdubbeling is ingegeven door een hoge waarde uit het verkeersmodel waarbij nog geen rekening is gehouden met de voorkeursvariant van de planstudie Knooppunt Hoevelaken. Het heeft onze voorkeur om het vraagstuk van de verbindingsboog en het gedeeltelijk opheffen van aansluiting Hoevelaken onder te brengen in de planstudie Knooppunt Hoevelaken en niet te betrekken in de planstudie A28. In de planstudie Knooppunt Hoevelaken wordt immers ook de samenhang met het onderliggend wegennet onderzocht.

Mocht uit een aanvullende onderbouwing blijken dat het noodzakelijk is om een tweede rijstrook in de verbindingsboog aan te leggen, dan vragen wij u nadrukkelijk de twee rijstroken samen te voegen voordat deze ingevoegd worden op de A1. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om aansluiting Hoevelaken volledig intact te houden. Een voorbeeld hiervan is Knooppunt Maanderbroek, de verbindingsboog van de A30 richting A12 Arnhem. Een andere mogelijkheid is het afkruisen van het linkerbaanvak, zoals in de verbindingsboog van knooppunt Watergraafsmeer A1 – A10 richting het noorden. Andere modellen die bijdragen het bevorderen van de doorstroming én aan het openhouden van de aansluiting Hoevelaken zijn uiteraard bespreekbaar.

Verkeersveiligheidsmaatregelen plusstroken

Aangegeven wordt dat, bij openstelling van de plusstroken, het inhaalverbod voor vrachtverkeer wordt opgeheven. Wij pleiten ervoor om ook tijdens de openstelling van de plusstrook het inhaalverbod te handhaven. Door de beperkte breedte van de plusstrook, kan bij het inhalen van twee vrachtwagens alsnog verminderde doorstroming van het verkeer ontstaan. Aangezien het doel van de plusstrook juist is om deze doorstroming te vergroten, levert dit een ongewenst effect op.

Geluidsmaatregelen

De bespreking van de geluidsmaatregelen kan als volgt worden onderverdeeld:

- Onderzoeksgebied
- Tijdelijkheid van geluidschermen Schuilenburg, Randenbroek, Dorrestein
- Geprojecteerde woningen
- Saneringsmaatregelen
- Aanpassingsmaatregelen
- Overige geluidsaspecten

Ad 1. Onderzoeksgebied

De geluidszone betreft het aandachtsgebied waarin volgens de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. De breedte van de geluidszone bedraagt ter hoogte van Amersfoort 600 meter vanaf de buitenste kantstreep van de hoofdrijbanen, toe- of afritten. Bij de wegbeëindiging bij toe- en afritten dient de zone bovendien over een lengte van $1/3^e$ van de zonebreedte te worden doorgetrokken. Dit laatste is echter niet gedaan, waardoor een te klein onderzoeksgebied is gehanteerd. Bovendien kan ook het gebied buiten de geluidszone relevant zijn. Indien buiten de geluidszone geluidsbelastingen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB optreden, dient dit gebied in het kader van goede ruimtelijke ordening ook bij het onderzoek te worden betrokken.

Ad 2. Tijdelijkheid van geluidschermen Schuilenburg, Randenbroek, Dorrestein

In het rapport staat niet vermeld dat met gemeente Amersfoort is overeengekomen dat ter hoogte van de wijken Schuilenburg, Randenbroek en Dorrestein tijdelijke geluidschermen worden geplaatst om de (inpassings) mogelijkheden binnen planstudie Knooppunt Hoevelaken zo maximaal mogelijk te houden. Dat betekent dat er voor dit Wegaanpassingsbesluit concessies zijn gedaan aan de materialisering, de hoogte en de plaats van de schermen. In het kader van de planstudie Knooppunt Hoevelaken dienen definitieve maatregelen getroffen te worden. Dit zal resulteren in aanzienlijk hogere schermen of andere geluidsreducerende maatregelen met een gelijk effect.

Ad 3. Geprojecteerde woningen

Uit de onderzoeken maken wij op dat rekening is gehouden met de nieuwe ontwikkelingen bij Randenbroek Zuid. De te treffen maatregelen zijn zodanig dat de al vastgestelde hogere grenswaarden worden gerespecteerd. Dit heeft onze instemming.

Op de grens van cluster 27 en 28 ligt de zogenaamde “Hogewegzone”. Hiervoor heeft ons college onlangs het ontwerp bestemmingsplan en ontwerp hogere grenswaarden ter inzage gelegd. In het OWAB is hier geen aandacht aan geschonken. De uitgangspunten van het bestemmingsplan en de hogere grenswaarden mogen niet worden aangetast door de ontwikkelingen aan de A28. Uit een verkenning blijkt dat uitgaande van het OWAB, bij meerdere projecten woningen binnen de Hogewegzone, sprake is van een hogere geluidsbelasting dan waarvan is uitgegaan bij het ontwerp hogere grenswaarden besluit. Ook kan niet langer voldaan aan het aantal in het ontwerp hogere grenswaarden. Dit leidt tot een beperking van de benuttingsmogelijkheden van de Hogewegzone. Er zullen daarom aanvullende voorzieningen bij de A28 getroffen moeten worden. Uit een verkenning is gebleken dat wanneer de geluidsschermen vanaf de aansluiting op de Hogeweg richting knooppunt Hoevelaken worden verhoogd met 1 meter, er wordt voldaan aan de hogere grenswaarden.

Ad 4. Saneringsmaatregelen

In het hoofdrapport is in onder andere tabel 7.1 aangegeven waar nieuwe geluidsvoorzieningen worden geplaatst. Voor de voorzieningen Amersfoort noordbaan (Dorrestein) is sprake van een onderbreking met een lengte van 60 meter. Het deel van 6 meter hoog eindigt op km 19,390 terwijl het deel van 6-9 meter hoog begint op km 19,450. Dit scherm moet aansluitend zijn, omdat anders een ongewenst en lokaal erg hinderlijk geluidsslek ontstaat.

Er wordt vermeld dat op het viaduct over de Amersfoortsestraat geen dubbellaags ZOAB kan worden toegepast vanwege de beperkte draagkracht van de constructie. De daardoor optredende hogere geluidsbelastingen dienen te worden weggenomen door andersoortige maatregelen.

Bij de toe- en afrit Leusden wijkt de schermhoogte af. De figuren in de bijlagenrapportage Dorrestein en Schuilenburg/Randenbroek zijn daarover niet duidelijk. Onduidelijk is of de schermhoogte hier nu hoger is doordat de schermen 11 meter blijven, maar de rijbaan van de toe- en afrit hoger ligt, of dat de rijbaan hoger ligt en de schermen daardoor lager zijn. In het laatste geval gaan wij er vanuit dit niet leidt tot hogere geluidsbelastingen van omliggende (huidige en toekomstige) bestemmingen.

In de maatregelonderzoeken (onder meer in paragraaf 3.2 van het bijlagenrapport Dorrestein en Schuilenburg/Randenbroek) wordt aangegeven dat vanwege de eerdere beschikkingen van het ministerie van VROM wordt uitgegaan van de saneringsomvang van vóór 1 januari 2007. Ook wordt gesteld dat moet worden uitgegaan van het WBb-formulier van vóór 1 januari 2007. Dit laatste is niet juist. De gemeente Amersfoort heeft met het ministerie van VROM afgesproken dat het WBb-formulier van ná 1 januari 2007 gebruikt wordt. Deze benadering leidt tot aanzienlijk hogere maximale schermkosten.

In paragraaf 3.2 van het hoofdrapport is aangegeven dat de geluidsbelasting van niet alle saneringswoningen in Dorrestein teruggebracht wordt tot de voorkeurswaarde van 48 dB. Het is niet duidelijk waarom de maximale schermkosten niet worden benut. Als bovendien het WBb-formulier van na 1 januari 2007 wordt toegepast, leidt dit tot een hoger bedrag voor de maximale schermkosten en daarmee ook tot ruimere mogelijkheden voor schermplaatsing.

In paragraaf 3.10 van het hoofdrapport is aangegeven dat alleen bij de Hogeweg woningen binnen de zone van kruisende wegen vallen. Deze beschouwing is niet volledig. Bijvoorbeeld bij de Arnhemseweg, maar ook op andere punten, zijn woningen gelegen binnen de zone van kruisende wegen. Daarbij zijn de afstanden van de dichtstbijzijnde woning van het kruispunt vaak kleiner dan 200 meter.

De saneringsdoelstelling is dat de geluidsbelasting wordt gereduceerd naar 48dB. Deze doelstelling wordt met de beoogde schermen in Schuilenburg, Randenbroek en Dorrestein niet gehaald. Er resteren alleen al in Schuilenburg en Randenbroek nog 225 woningen met een hogere geluidsbelasting. Zowel akoestisch als financieel is een hoger scherm doelmatig.

Maar in het kader van de ontwikkelingen in de planstudie Knooppunt Hoevelaken achten wij de voorgestelde schermhoogte bij Schuilenburg en Randenbroek acceptabel onder de voorwaarde dat de definitieve geluidswerende voorzieningen worden bepaald op basis van de saneringsvoorraad van voor 1 januari 2007 en het WBb-formulier van na 1 januari 2007.

Ad 5. Aanpassingsmaatregelen

Voor de wijken Liendert en Rustenburg (cluster 28) wordt gesteld dat terugplaatsen van het huidige te verwijderen scherm doelmatig is. Ook wordt geconstateerd dat het realiseren van een 1 meter hoger scherm niet doelmatig is, omdat de meerkosten van het hogere scherm (variant 56) ten opzichte van het budget € 618,- zijn. Nergens blijkt wat de effecten zijn van een 1 meter hoger scherm op het aantal benodigde hogere grenswaarden. Aangenomen mag worden dat de geluidsbelasting verder afneemt en er minder hogere waarden aangevraagd hoeven worden.

Gezien het geringe verschil in kosten verzoeken wij u dringend de afweging op doelmatigheid opnieuw uit te voeren en daarbij ook het aspect goede ruimtelijke ordening te betrekken. In dat kader is een verdere verhoging van het gehele (te vervangen en te handhaven) geluidsscherm aansluiting Hogeweg en knooppunt Hoevelaken een realistische optie, omdat daarmee een verhoging van de geluidsbelasting – en grote aantallen vast te stellen hogere grenswaarden – kan worden voorkomen. Uit een verkenning is gebleken dat wanneer het huidige geluidsscherm over de gehele lengte tussen de aansluiting Amersfoort en knooppunt Hoevelaken met 1 meter wordt verhoogd, bij slechts een minimaal aantal woningen een (zeer geringe) verhoging van de geluidsbelasting resteert. In het kader van goede ruimtelijke ordening en de bescherming van onze inwoners, achten wij deze verhoging zeer wenselijk.

Wij pleiten dus nadrukkelijk voor het ophogen van het gehele geluidsscherm langs Rustenburg, zowel het te verplaatsen als het te handhaven deel, met minimaal 1 meter.

Wij gaan er overigens vanuit dat er tussen het verwijderen van het scherm ter hoogte van Rustenburg, en het weer terugplaatsen van het scherm, de minimale tijd wordt nagestreefd ter voorkoming van een lange periode van geluidsoverlast. Het gedurende meerdere maanden ontbreken van een geluidsscherm is voor ons niet acceptabel.

Ad 6. Overige geluidsaspecten

In hoofdstuk 4 van het hoofdrapport worden akoestische effecten in de vorm van contouren en tellingen weergegeven. Het aantal geluidsgehinderden wordt gebaseerd op de contourvlakken op een hoogte van 5 meter. Voor Amersfoort is dit onjuist, omdat er sprake is van veel hoogbouw langs de A28. Het aantal geluidsgehinderden is dus niet juist.

In tabel 4.7 van het bijlagenrapport ontbreken de volgende beschikkingen:

- 2002WEM001157i d.d. 9-4-2002 Amersfoort BP De Wieken – Vinkenhoef
- 1999WEM000299i d.d. 2-2-1999 Amersfoort BP Vathorst

Het is onduidelijk wat de akoestische effecten zijn op de niet te wijzigen wegdelen van de A28, bijvoorbeeld ter hoogte van Vathorst. Ook is onduidelijk in hoeverre er rekening is gehouden met een gedeeltelijke afsluiting van aansluiting A1 – Hoevelaken en de akoestische effecten hiervan.

In bijlage B van het bijlagenrapport zijn de berekende geluidsbelastingen weergegeven en getoetst. Hierbij hebben wij de volgende opmerkingen:

- Woning Ariaplein 9 met een vastgestelde hogere grenswaarde van 53 dB(A) ontbreekt.
- Het is niet bekend waarop de hogere grenswaarde van 51 dB(A) voor de Haydnstraat 59c is gebaseerd.
- Voor de Heiligenbergerweg 203 zijn voor de oostgevel (rekenpunt 980) onjuiste grenswaarden opgenomen. Voor 1,5 meter is een hogere grenswaarde van 55 dB(A) verleend en voor 4,5 meter 59 dB(A). Rekenpunt 981 is overigens de zuidgevel en niet de zuidoostgevel.
- De al vastgestelde hogere grenswaarde voor de Hogeweg 4 van 59 dB is ons niet bekend.

In het akoestisch onderzoek is er vanuit gegaan dat meerdere (bestaande) geluidsschermen geluidsreflecterend zijn, terwijl in feite sprake is van geluidsabsorberende schermen. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op de geluidsschermen langs de A28 bij Vathorst. Door uit te gaan van reflecterende schermen wordt niet de juiste geluidsbelasting berekend.

Ter hoogte van de oostelijke aansluiting op de Hogeweg is niet uitgegaan van de feitelijke situatie voor wat betreft de ligging van de Hogeweg, de Energieweg en de geluidsschermen. Verder is de geluidsbelasting wel bepaald ter plaatse van een niet meer aanwezige woning (beoordelingspunt 3739 en 3740) en is de geluidsbelasting niet bepaald bij een wel aanwezige woning (bovenwoning Hogeweg 227).

Landschap, cultuurhistorie, flora en fauna

Als gevolg van de wegverbredingen en de aanleg van geluidswerende voorzieningen worden in Amersfoort grote hoeveelheden bos en bomen gekapt. Volgens het rapport wordt dit helaas grotendeels buiten de gemeentegrenzen van Amersfoort gecompenseerd. Binnen de gemeentegrenzen van Amersfoort zijn echter prima locaties te vinden om bos en bomen te compenseren. Ons voorstel is om een deel te compenseren op het huidige terrein van de ziekenhuislocatie Elisabeth in park Randenbroek. Hier is nog ruimte voor compensatie in de vorm van een broekbos. Daarnaast zijn er nog mogelijkheden om te compenseren in Vathorst West. Het is onze uitdrukkelijke wens dat er maximale inspanning wordt verricht om alle te kappen bomen binnen de gemeentegrens van Amersfoort worden gecompenseerd.

Het gebied van de hondensportvereniging in park Randenbroek heeft u aangeduid als ‘Zoekgebied watercompensatie, mitigatie barrière A28 in de beekdalstructuur’. Voor het gebied van de Heiligenbergerbeek heeft de gemeente een structuurvisie ontwikkeld die momenteel wordt uitgewerkt. In die visie wordt ervan uit gegaan dat de situatie ter plaatse blijft zoals die is. Er zijn vanuit de betekenis van het gebied als ecologische verbindingzone zeker argumenten om op het terrein een natuurgerichte ontwikkeling in te zetten. Maar in dat geval moet dan wel een alternatief worden gevonden voor de huidige gevestigde functies op dit terrein. Wij zien initiatieven van Rijkswaterstaat met belangstelling tegemoet.

Bij de aansluiting A28 Arnhemseweg – N226 is geen rekening gehouden met de reconstructie van het onderliggende kruispunt en de aanleg van een fietstunnel. In het kader van deze plannen lijkt een dubbele laanbeplanting aan weerszijden niet realistisch. Daarnaast is de in het Landschapsplan geschetste boombeplanting aan weerszijden van het viaduct over de Arnhemseweg vanwege de huidige natuurwaarden niet gewenst. De bermsloot is het leefgebied van de kamsalamander en de vegetatie ontwikkeld zich richting heischraal grasland en is potentieel én bestaand leefgebied voor soorten als de zandhagedis en het heideblauwtje. Voor de overgang naar het bos Nimmerdor ligt een beheerplan om de zone geschikter te maken als leefgebied van de hazelworm. Dit laatste als compensatiemaatregel voor de aanleg van de Kersenbaan in Amersfoort. Extra bomen passen daar niet bij.

Bij de flora en faunaonderzoeken worden de boommarter, de kamsalamander en de ringslang gemist. De boommarter is aan de zuidzijde van Amersfoort regelmatig zowel levend als ook als verkeersslachtoffer gesignaleerd. De kamsalamander is levend aangetroffen in de bermsloot ter hoogte van Nimmerdor en de ringslang wordt regelmatig aangetroffen in het volkstuintencomplex ter hoogte van de Heiligenbergerbeek.

Ter hoogte van landgoed Nimmerdor loost de hemelwaterafvoer van de rijksweg direct in de bermsloot. Deze bermsloot staat in directe verbinding met het watersysteem in het bos Nimmerdor. Wij verzoeken u maatregelen te nemen om te voorkomen dat hemelwater van de rijksweg, al dan niet vervuild als gevolg van een incident, in contact komt met het watersysteem van Nimmerdor. Hierbij ook de aansluiting van het Hazewater betrekken.

Het plaatsen van damwandschermen als geluidswerende voorziening bij Schuilenburg, Randenbroek en Schuilenburg heeft mogelijk negatieve invloed op de grondwaterstroming en de waterhuishouding in het gebied. Er is niet aangegeven wat de eventuele ernst en de invloed van een veranderende grondwaterstand zijn op de huidige en nog aan te planten bomen, de eventuele te nemen maatregelen om effecten tegen te gaan en het monitoren van maatregelen.

MEMO

Aan : Patrick Duijzer
Van : Chantal van der Krogt
Kopie : Annemiek Maatman
Dossier : C011-501-001
Project : Ontwikkelingsplan Hogewegzone Amersfoort
Betreft : Beschrijving verkeersbeeld piekbelasting gemiddelde woensdag spits

Ons kenmerk : MO-AF20110396
Datum : 27 april 2011
Classificatie : Klant vertrouwelijk

1.7 PIEKMOMENTEN

In voorgaande paragraaf zijn de effecten beschreven van de ontwikkeling van de Hogewegzone voor een gemiddelde werkdagspits. De ontwikkelingsplannen bestaan onder andere uit een woningbouwprogramma, een nieuw stedelijk zwembad en een overkruising van de Hogeweg - Operaweg. Het zwembadcomplex zal echter een aantal piekmomenten kennen waarin bezoekers naar het zwembad komen. Hierbij is onderscheid te maken in twee soorten piekmomenten:

- Piek van het regulier gebruik
- Piek tijdens een evenement

1.7.1 Piek regulier gebruik zwembadcomplex

Uitgangspunten

Weekverdeling regulier gebruik

Tijdens het reguliere gebruik zal een bepaalde verdeling van het aantal bezoekers over de dagen van de week plaatsvinden. Zo wordt door de week het zwembad overdag vooral gebruikt voor schoolzwemmen en doelgroep zwemmen, waarbij aan het eind van de middag / begin van de avond het schoolzwemmen plaatsmaakt voor les-, recreatie- en verenigingszwemmen. In het weekend wordt het zwembad ook gebruikt door vereniging- en recreatiezwemmers en vinden tevens wedstrijden voor bijvoorbeeld wedstrijdzwemmen en waterpolo plaats. Aangezien geen gegevens beschikbaar zijn van de verwachte verdeling van het zwembadcomplex over de week is hiervoor gebruik gemaakt van de algemene verdeling van het aantal bezoekers over de dagen van de week (op basis van CROW kengetallen). Het gebruik van het zwembadcomplex zal niet sterk afwijken van een gemiddeld zwembad/sporthal, waardoor deze verdelingen als representatief worden beschouwd. Deze verdeling van het aantal bezoekers over de dagen van de week is als volgt:

- Zwembad: maandag 5%, dinsdag 5%, woensdag 26%, donderdag 14%, vrijdag 30%, zaterdag 10% en zondag 10%.
- Sporthal: maandag 6%, dinsdag 16%, woensdag 25%, donderdag 19%, vrijdag 9%, zaterdag 19% en zondag 6%.

Gezien de verdeling ligt de reguliere piek van het zwembadcomplex op de woensdag. Om te komen tot het aantal bezoekers op een reguliere woensdag is het gemiddelde aantal bezoekers per week (bezoekers per jaar/ 52 weken) vermenigvuldigd met het percentage bezoekers op de woensdag.

Auto aandeel

Verschillende vervoerswijzen worden gebruikt om naar het zwembadcomplex te komen. Zo wordt het gros van de deelnemers aan het schoolzwemmen per bus of per fiets vervoerd. Bij les-, recreatie- en verenigingszwemmers wordt juist meer gebruik gemaakt van de auto en afhankelijk van het weer en het seizoen van de fiets. Voor het MER is met name het aandeel autogebruik relevant. Wat betreft de vervoerwijzekeuze naar zwembaden geldt dat het gemiddeld autogebruik (conform CROW publicatie 272) in de schil rondom het centrum 65% bedraagt en dat de gemiddelde bezettingsgraad van de auto 3.0 personen is. Voor een sporthal geldt een zelfde percentage autogebruik, wel ligt bij een sporthal de bezettingsgraad lager namelijk 1.5 personen per auto. Het aantal verkeersbewegingen dat het zwembadcomplex op een reguliere woensdag produceert komt hiermee op circa 1100 mvt/etmaal.

Spitsintensiteiten

Om het verkeersbeeld inzichtelijk te maken voor een reguliere piek van het Zwembadcomplex, is de woensdagpiek bij een gemiddeld verkeersbeeld tijdens de werkdagspits opgeteld. Voor het bepalen van aantal aankomsten en vertrekken in de ochtend en avondspits zijn de zelfde uitgangspunten gehanteerd als voor een gemiddeld weekdag, zoals een aandeel aankomsten en vertrekken in de ochtend- en avondspitsuur van 7.4 procent van het etmaal (Bron CBS).

Richtingverdeling

Ook voor de herkomst/bestemmingen van het zwembadcomplex verkeer is de zelfde verdeling gebruikt als voor een gemiddeld weekdag. Voor de maatgevende avondspits betekent dit voor de herkomst/bestemming dat 50-55% een relatie heeft met de Hogeweg in westelijke richting en circa 30-35% richting het centrum (oostelijke richting). Het overige deel circa 15% komt vanuit de Operaweg.

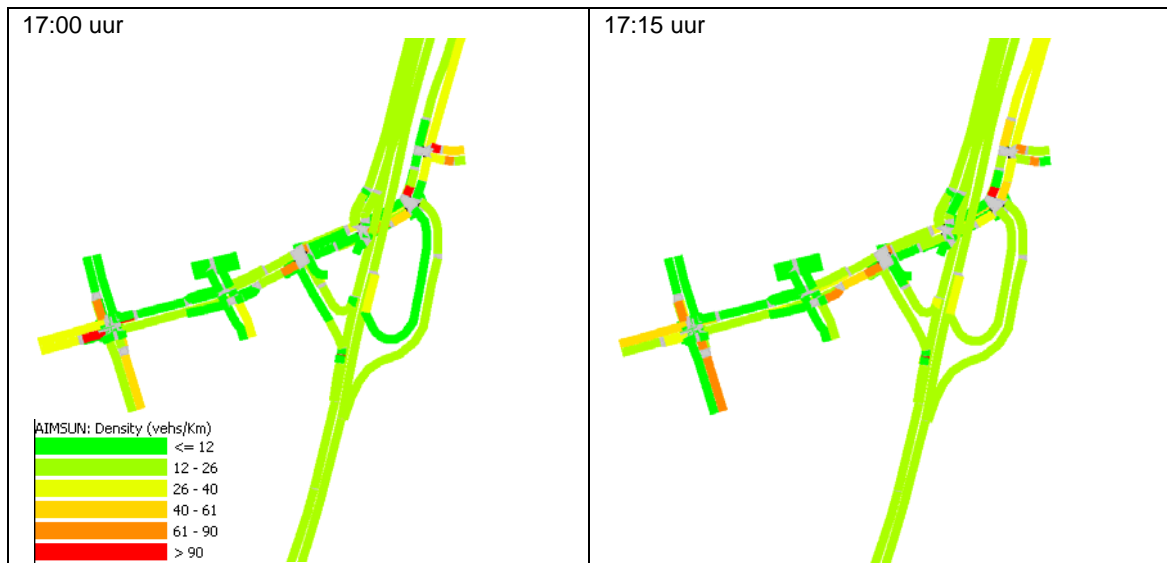
	Bestemming (Vertrekken)	Herkomst (Aankomst)
Hogeweg west (richting A28)	50%	53%
Hogeweg oost (richting centrum)	36%	29%
Operaweg	14%	18%

Tabel 1 Richtingverdeling verkeer vanuit Zwembadcomplex

Effectbeschrijving

In figuur 1 zijn de dichtheden per wegvak weergegeven voor de twee drukste kwartieren in de avondspits. Deze dichtheden geven een beeld van de verkeersafwikkeling op de wegen. Hoe hoger de dichtheid, hoe drukker het is. Hierbij geldt dat het beeld per moment kan fluctueren, dit geldt met name ter plaatse van de geregelde kruispunten waar op het moment dat het verkeerslicht op rood staat logischerwijs een kleine wachtrij ontstaat en de dichtheid dus tijdelijk verhoogd is.

Uit figuur 1 blijkt dat de situatie tijdens een woensdag piek bij regulier gebruik van het zwembad een vergelijkbaar beeld geeft op de Hogeweg als tijdens een gemiddelde werkdagspits in het VKA. De ontsluiting van het zwembadcomplex leidt niet tot noemenswaardige wachtrijen ter plaatse van de aansluiting op de Hogeweg. Ook heeft het geen significant effect op de gemiddelde trajectsnelheid op de Hogeweg zelf; voor het traject tussen de ringweg Randenbroek en de oostelijke aansluiting op de A28 gedurende de avondspits (16:00 – 18:00 uur) ligt de gemiddelde snelheid net als tijdens een gemiddelde werkdagspits rond de 35 km/uur.



Figuur 0.1 Wegvakdichtheden Hogeweg, drukste kwartieren avondspits woensdagpiek Zwembadcomplex

MEMO

Aan : Patrick Duijzer, Bert Visscher (gemeente Amersfoort)
Van : Sander Teeuwisse
Kopie : Annemiek Maatman (DHV)
Dossier : C0115-01-001
Project : MER Hogeweg Amersfoort
Betreft : reactie op tekortkomingen gesignaleerd door Cie-MER op
luchtkwaliteitonderzoek MER Hogeweg
Ons kenmerk : MD-AF20110873
Datum : 29 april 2011
Classificatie : klant vertrouwelijk

Luchtkwaliteit Hogeweg zone nav opmerkingen Cie-MER

Op basis van een memo van DHV, kenmerk MD-AF20100008, dd. 18 maart 2010, betreffende "Gevoeligheidsanalyse luchtkwaliteit i.v.m. verbreding A28" heeft de Commissie tekortkomingen gesignaleerd met betrekking tot de luchtkwaliteit, in die zin dat na verbreding van de Rijksweg A28 sprake zou zijn van een toenemende dreiging van de grenswaarde voor de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij om de luchtkwaliteit langs het wegvak Hogeweg tussen Operaweg en oprit Rijksweg A28 richting Utrecht.

Deze notitie probeert zo goed mogelijk een reactie te geven op de door de Commissie gesignaleerde tekortkomingen. De Commissie heeft gevraagd om:

1. inzicht te verschaffen in het effect van de verbreding van de A28 op de luchtkwaliteit,
2. hoe omgaan wordt met onzekerheden in de modelberekeningen,
3. te beschrijven hoe aan de grenswaarden kan worden te voldoen,
4. aan te geven of het project Hogeweg nog past binnen het NSL.

Ad 1

In het kader van de verbreding van de A28 zijn geen luchtkwaliteitberekeningen uitgevoerd, maar wordt verwezen naar het NSL. Het is daarom niet mogelijk om het effect van de verbreding sec op de luchtkwaliteit in beeld te brengen. In de NSL-Monitoringstool (MT) wordt voor het jaar 2015 alleen de concentraties weergegeven zoals deze na verbreding optreden. Ook hierin is het dus niet mogelijk om het effect van de verbreding inzichtelijk te maken. Wat wel mogelijk is is de totale bijdrage van de A28 op de luchtkwaliteit ter hoogte van Hogeweg inzichtelijk maken. Deze bedraagt voor het jaar 2015 circa $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Per 28 april 2011 is het model CAR versie 10.0 beschikbaar. Met deze versie kan de luchtkwaliteit langs de Hogeweg berekend worden op basis van de meest recente inzichten met betrekking tot de achtergrondconcentraties en emissiefactoren. In deze notitie wordt alleen ingegaan op het meest belaste punt langs de Hogeweg (nr. 3 uit het luchtkwaliteit onderzoek Hogeweg). Wanneer wordt aangetoond dat voor dit punt wordt voldaan aan de wet- en regelgeving dan geldt dat ook voor de overige locaties langs de Hogeweg.

In de berekening met CAR 10.0 wordt impliciet de bijdrage van de A28 meegenomen. De resultaten van de CAR berekening staan weergegeven in tabel 1¹. Uit de tabel blijkt dat de totale jaargemiddelde NO₂-concentratie ca. 35 µg/m³ bedraagt in 2015. De bijdrage van het lokale wegverkeer (A28 en Hogeweg) bedraagt bijna 14 µg/m³, hiervan is ca. 4 µg/m³ afkomstig van het verkeer op de A28.

Tabel 1 NO₂ concentraties op toetspunt 3 voor het jaar 2015 in de plansituatie.

Bron	bijdrage wegverkeer NO ₂ -conc. (µg/m ³)	Achtergrondconc. (µg/m ³)	Totaal (µg/m ³)	herkomst
Wegverkeer totaal	13,7	21,4	35,1	CAR 10.0
A28	ca. 4	-	-	MT

Hoe groot het effect van de verbreding op de luchtkwaliteit ter hoogte van de Hoge Weg is is niet duidelijk. Wel blijkt uit tabel 1 dat de bijdrage van de A28 in 2015 in de orde van 4 µg/m³ bedraagt. Hierbij is rekening gehouden met de wegverbreding van de A28. Ook wanneer de verbreding leidt tot meer verkeer dan waar nu in de MT vanuit is gegaan is er geen reden om aan te nemen dat de grenswaarde wordt overschreden. Uit de tabel blijkt namelijk dat ruim aan de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde wordt voldaan.

Ad. 2

Door jaarlijkse fluctuaties in meteorologie, nieuwe inzichten in bv. emissiefactoren e.d. kunnen de inzichten in het absolute niveau van de luchtkwaliteit variëren. In situaties waarbij de luchtkwaliteit zich net onder de grenswaarde bevindt kan deze fluctuatie leiden tot een overschrijding. In het geval van de Hogeweg is er een marge (milieugebruiksruimte) van 5 µg/m³ voordat de grenswaarde van 40 µg/m³ wordt overschreden. Het is niet waarschijnlijk dat de variatie in het verkeer dermate groot is dat de verkeersbijdrage met meer dan 5 µg/m³ toeneemt ten opzichte van de huidige berekening (dat zou namelijk inhouden dat de bijdrage van het verkeer met meer dan 35% toeneemt, dat is niet waarschijnlijk).

Ad. 3

Uit de voorgaande alinea blijkt dat in de plansituatie Hogeweg (incl. realisatie zwembad en ongelijkvloerse kruising) in 2015 ruim aan de jaargemiddelde NO₂-grenswaarde wordt voldaan. Uit het onderzoek "effectbeoordeling luchtkwaliteit MER Hogeweg" blijkt dat ruim aan de PM₁₀ grenswaarden wordt voldaan. Maatregelen om te voldoen aan de grenswaarden zijn daarom niet nodig.

Ad. 4

Het project Hogeweg is onder nr. 1317 opgenomen in het NSL. Ten opzichte van de formulering in het document "Bijlagen bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), Kabinetsbesluit" dd 10 juli 2009 is het project Hogeweg niet gewijzigd met uitzondering van de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is namelijk niet vastgesteld in 2009 zoals aangegeven in het genoemde document maar wordt vastgesteld in 2011. De latere vaststelling van het bestemmingsplan heeft geen gevolgen in relatie tot het NSL.

¹ invoergegevens CAR 10.0 met betrekking tot plansituatie Hogeweg 2015 (incl. ongelijkvloerse kruising Hoge Weg/Operaweg).

Scenario	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mv/etm]	Fractie vrachtverkeer		Fractie bus %	Parkeer-bewegingen #	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot weg [m]	Fractie stagnatie
					middel	Zwaar							
Plan	3_Hogeweg	156845	463506	42.089	0,040	0,027	0	0	c	4	1	22	0,15