

BESTEMMINGSPLAN “SPOORONDERDOORGANGEN VOORPOORT – NIEUWEWEG NOORD”

Commentaarnota vooroverleg en inspraak

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Inhoud van deze nota	3
1.2 Overleg met instanties	3
2. Procedure	3
3. Wettelijk overleg	4
3.1 Inleiding	4
3.2 Aangeschreven instanties	4
4. Inspraakreacties	6
4.1 Ontvankelijkheid inspraakreacties	6
4.2 Inspraakreacties	6
5. Staat van wijzigingen	13
5.1 Toelichting	13
5.2 Planregels	13
5.3 Verbeelding	14

1. Inleiding

Deze nota heeft betrekking op de inspraakfase van het bestemmingsplan “Spooronderdoorgangen Voorpoort – Nieuweweg Noord”. Het bestemmingsplan voorziet in een actuele ruimtelijke juridische regeling voor het realiseren van 2 onderdoorgangen onder het spoor Arnhem-Utrecht. De onderdoorgang ter plaatse van de Nieuweweg-noord is bedoeld voor langzaam verkeer. Ter plaatse van de Heiveldweg komt er een onderdoorgang voor autoverkeer. Deze onderdoorgang brengt een verbinding tot stand tussen Voorpoort (op het bedrijventerrein De Batterijen) en de Klompersteeg.

1.1 Inhoud van deze nota

Na deze inleiding zullen in de Nota achtereenvolgens aan de orde komen:

- de stand van zaken met betrekking tot de procedure;
- het resultaat van het wettelijke overleg;
- een overzicht van de inspraakreacties en de beantwoording van deze reacties;
- een aantal veranderingen dat ambtshalve (door de gemeente op eigen initiatief) wordt voorgesteld;
- de Staat van Wijzigingen waarin alle veranderingen worden opgesomd.

1.2 Overleg met instanties

Het voorontwerp is in het kader van art. 3.1.1 Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan een aantal instanties die bij de voorbereiding van een bestemmingsplan geraadpleegd moeten worden. In hoofdstuk 3 is een overzicht opgenomen van de ontvangen reacties en de aanpassingen in het bestemmingsplan als gevolg van de aanbevelingen die voor overneming in het plan in aanmerking komen.

2. Procedure

Op grond van de Inspraakverordening van de gemeente Veenendaal heeft het voorontwerp bestemmingsplan ‘Spooronderdoorgangen Voorpoort – Nieuweweg Noord’ te Veenendaal vanaf 7 mei 2015 zes weken voor inspraak ter inzage gelegen en bestond de gelegenheid voor een ieder hier inspraakreacties op te leveren.

Na vaststelling door Burgemeester en Wethouders van de voorliggende Commentaarnota Vooroverleg en Inspraak worden de insprekers door middel van toezending van deze commentaarnota op de hoogte gebracht van de gemeentelijke reactie hierop. Daarbij wordt tevens vermeld wanneer het bestemmingsplan in ontwerp ter inzage wordt gelegd.

Met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan kan een ieder gedurende zes weken zienswijzen bij de gemeenteraad indienen. Binnen 12 weken na het beëindigen van deze terinzagelegging beslist de gemeenteraad omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan en over de vraag welke zienswijzen al dan niet gedeeld worden; een en ander op voorstel van Burgemeester en Wethouders.

Binnen twee weken na vaststelling van het bestemmingsplan wordt het raadsbesluit bekendgemaakt. De bekendmakingstermijn bedraagt zes weken indien:

- 1) Gedeputeerde Staten of de inspecteur tegen het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend en deze niet volledig is overgenomen;
- 2) De gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp.

Eventuele beroepschriften tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan worden door de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State behandeld. Het besluit tot vaststelling van het

bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn van zes weken afloopt.

3. Wettelijk overleg

3.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpplan aan verschillende instellingen toegezonden. In de begeleidende e-mail is gevraagd om een reactie op het voorontwerp bestemmingsplan kenbaar te maken.

Niet alle instanties hebben een reactie gegeven. Er wordt in dat geval van uitgegaan dat deze partijen instemmen met het voorontwerp bestemmingsplan.

3.2 Aangeschreven instanties

De volgende instanties zijn benaderd:

1. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen;
2. Waterschap Vallei en Eem;
3. Gasunie Transport Services B.V.;
4. Rijksvastgoedbedrijf, afdeling expertise en realisatie defensie;
5. College van burgemeester en wethouders van Renswoude;
6. College van burgemeester en wethouders van Ede.

De reacties van de instantie(s) zullen hieronder behandeld worden.

Reactie Gasunie Transport Services B.V.:

Artikel Leiding Gas

Gasunie kan zich niet vinden in artikel Leiding Gas binnen het voorontwerp bestemmingsplan. Verzoek is om de regels aan te passen, conform het bestemmingsplan Buitengebied.

Plaatsgebonden risico & Groepsrisico

Gasunie geeft aan dat aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan geen aandacht is besteed. Op grond van de artikelen 11 en 12 Bevb bent u hiertoe wettelijk verplicht. De gasunie adviseert om hier aandacht aan te besteden. "Met behulp van het rekenpakket 'CAROLA' kunt u zelf de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse (hoge druk) aardgastransportleidingen berekenen. U dient de voor CAROLA benodigde leidingdata aan te vragen bij carola@gasunie.nl. Voor vragen omtrent CAROLA kunt u terecht bij de CAROLA-helpdesk van het RIVM."

Antwoord gemeente

Artikel Leiding Gas

Het artikel is aangepast conform bestemmingsplan Buitengebied.

Plaatsgebonden risico & groepsrisico voor de gas en benzine leidingen

In het ontwerp bestemmingsplan worden de nieuwe tracés van zoerl de gas als benzineleiding opgenomen. In de toelichting zal dan ook ingegaan worden op het plaatsgebonden en groepsrisico, zoals aangegeven is in de inspraakreactie. Er is nog geen onderzoek uitgevoerd naar het plaatsgebonden en groepsrisico van de nieuwe tracés. In het ontwerp bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat onderzoek moet zijn uitgevoerd voordat de wegen en onderdoorgangen in gebruik mogen worden genomen.

Conclusie vooroverleg:

Zowel het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ede als de provincie Utrecht hebben aangegeven dat er geen reden is om reactie in te dienen. Van de overige instanties zijn geen reacties ontvangen.

Het bestemmingsplan zal worden aangepast conform de reactie van de Gasunie.

4. Inspraakreacties

Er zijn op het voorontwerpbestemmingsplan 3 inspraakreacties ingekomen, namelijk:

1. Heerenstate, advocaten en mediation, Postbus 49, Rhenen, namens Gebr Ekris, Autobedrijf Henkes en de heer Johan Henkes;
2. Mr. L. Bolier juridische adviezen, Nunspeterweg 25, Elspeet, namens fa. Garage Geurtsen B.V. en familie Geurtsen, Klompersteeg 19/19a;
3. Van der Bunt vastgoed adviseurs, Postbus 519, Ede, namens de heer P. Doornebal, Heideveldweg 2 te Veenendaal

4.1 Ontvankelijkheid inspraakreacties

De inspraakreacties zijn schriftelijk ingediend binnen de inspraaktermijn van 7 mei t/m 18 juni 2015. De inspraakreacties worden daarom allemaal in behandeling genomen.

4.2 Inspraakreacties

De inspraakreacties worden hieronder verwoord en beantwoord.

Inspraakreactie 1

- a) Bij de afsluiting en afwaardering van de Nieuweweg Noord is onvoldoende rekening gehouden met de aanwezigheid een autobedrijf en een pannenkoekenhuis en met de belangen van reclamanten.
- b) Door de beperking van de bereikbaarheid van de bedrijven komt de bedrijfscontinuïteit in het geding.

Antwoord gemeente

- a) De belangrijkste aanleiding tot het plan is de opheffing van de gelijkvloerse kruising van de Nieuweweg-Noord/Klompersteeg met het spoor Utrecht-Arnhem. Zijdelings is ook de opheffing van de overweg in de Heiveldweg aan de orde.
Aanvankelijk was deze opheffing voorzien in het kader van de plannen van de rijksoverheid voor de HSL-Oost. In 2010 is de opheffing opgenomen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit landelijke programma is vastgesteld door het rijk en voorbereid in samenwerking met ProRail en spoorvervoerders. Kern van het programma is dat de spoorcapaciteit beter benut gaat worden om intensivering van (onder meer) personenvervoer per spoor mogelijk te maken. De opheffing van diverse gelijkvloerse kruisingen in Nederland moet hier aan bijdragen. Tegelijk draagt dit bij aan het wegnemen van knelpunten in het regionale en lokale wegennet, ter bevordering van algemene bereikbaarheid en lokale leefbaarheid. Dit geldt in het algemeen, maar zeker ook in de situatie van de Nieuweweg-Noord. Het voornemen tot opheffing van de spoorwegovergang en vervanging door (een) spooronderdoorgang(en) is daarom ook geformuleerd in de Structuurvisie Veenendaal 2025, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan en al voorzien in diverse bestemmingsplannen.

Het voorliggend bestemmingsplan voorziet in een juridische regeling die de ongelijkvloerse kruisingen opheft en wijziging aanbrengt in de wegenstructuur, waaronder het afsluiten van de Nieuweweg Noord als doorgaande route. Het doel hiervan is verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van het gemeente woon/werkgebied rond de Nieuweweg Noord. Vanuit de bewoners aan de Nieuweweg Noord wordt al enige jaren aangedrongen op de afsluiting voor doorgaand verkeer.

De Nieuweweg Noord wordt niet geschikt geacht om het karakter als doorgaande weg te behouden, vanwege het bochtige tracé, de woonbebouwing in de directe omgeving en het krappe profiel. De doorgetrokken Voorpoort en afsluiting Nieuweweg Noord komt tegemoet aan de bezwaren die verbonden zijn aan handhaving van de doorgaande route via de

Nieuweweg-noord. Daarnaast draagt het bij aan de verbetering van de leefbaarheid en veiligheid van het gemengde woon/werk gebied rond de Nieuweweg Noord.

Ook ondersteunt het bestemmingsplan het herstel van het Fort a/d Buursteeg als onderdeel van de Grebbelinie en als toekomstig toeristisch-recreatief knooppunt, inclusief het verbeteren van de ontsluiting, de interne verbindingen, de uitstraling naar de omgeving en de verbinding voor langzaam verkeer met het NS station Veenendaal/De Klomp.

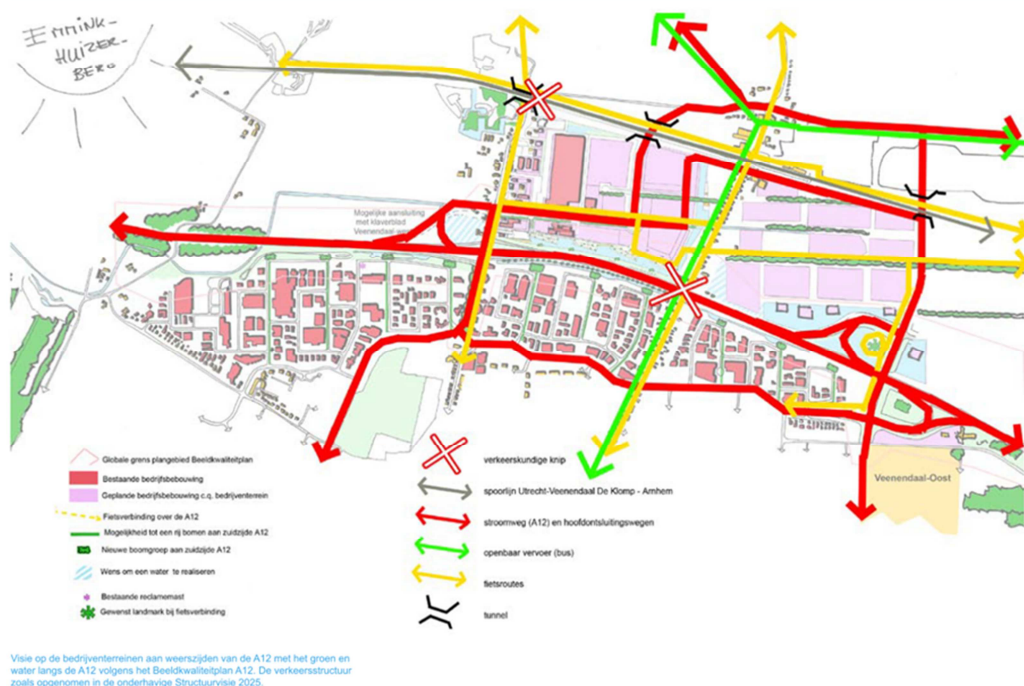
In de structuurvisie Veenendaal 2025 zijn voor de omgeving Nieuweweg noord een aantal uitgangspunten vastgesteld.

1. Verbeteren van de recreatieve verbinding & snelfietsroute Veenendaal – Renswoude
2. Opheffen doorgaande route Nieuweweg Noord.

De gemeente Veenendaal zet in haar structuurvisie 2025 in op een versterking van de stationsomgeving De Klomp, en op de verbinding vanuit De Batterijen onder de spoorbaan door naar de Klompersteeg. Ook wordt een verbetering nagestreefd van de situatie rond de Nieuweweg Noord en aan de oostzijde van het Fort aan de Buursteeg, met name voor langzaam verkeer en recreatieve doeleinden. Onderstaande afbeelding komt uit de Structuurvisie Veenendaal 2025. Het laat een verkeerskundige knip te zien ter hoogte van het spoor. Door op deze locatie een fietstunnel aan te leggen wordt invulling gegeven aan de knip en wordt de recreatieve functie verbeterd. De functie van het fort als recreatie punt wordt versterkt. Wij zien dit als een positieve opwaardering voor de horecafunctie. Het voorliggend bestemmingsplan geeft invulling aan deze uitgangspunten.

De aanpassing van de wegenstructuur betekent ook dat een groot deel van de Nieuweweg Noord kan worden afgewaardeerd, waardoor de gebrekkige verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer sterk kan verbeteren en de leefbaarheid in de directe omgeving.

De uitgangspunten voor het plan en specifiek de wens om de Voorpoort als doorgaande route te realiseren komen naar voren in de Structuurvisie, is vertaald in de bestemmingsplannen De Batterijen (2010) en Buitengebied (2013) en krijgt nu definitieve vorm in het voorliggend bestemmingsplan. Met de nieuwe route wordt het bedrijventerrein De Batterijen op volwaardige manier ontsloten.



-64-

De optelsom van ontwikkelingen laat zien dat een toekomstvaste ontsluitingsstructuur in het gebied wordt vorm gegeven, passend bij de ruimtelijke ontwikkelingen. Onderhavig bestemmingsplan maakt het mogelijk om de spooronderdoorgang Voorpoort en een onderdoorgang voor langzaam verkeer in het verlengde van de Nieuweweg-Noord aan te gaan leggen. Dit wordt gedragen door een samenwerking tussen twee provincies, drie gemeenten en ProRail (I&M).

In het GVVP 2012-2015 van de gemeente Veenendaal is deze variant als onderdeel van het gemeentelijk beleid vastgesteld. De functie van de Nieuweweg Noord als gebiedsontsluitingsweg (buiten de bebouwde kom) wordt in het GVVP verplaatst naar het Voorpoorttracé (binnen de bebouwde kom).

Het GVVP geeft voor het gewenste fietsroutenetwerk aan dat de regionale fietsroutes via de Stationsweg en de Nieuweweg Noord een toereikende structuur bieden.

Tegen deze achtergrond is er voor gekozen om in de onderdoorgang Voorpoort geen fietsverkeer op te nemen, en alleen ter plaatse van de Nieuweweg Noord een verbeterde verbinding voor fietsers en voetgangers te realiseren.

Volgens deze toekomstige situatie komen de huidige gelijkvloerse spoorwegovergangen in de Nieuweweg Noord en de Heiveldweg te vervallen.

De aansluiting van beide nieuwe onderdoorgangen op de omgeving zal zo worden uitgevoerd dat alle bestaande (erf)ontsluitingen functioneel blijven bestaan en goed en veilig bereikbaar zijn.

Wij zijn van mening dat er sprake is geweest van uitvoerige belangenafweging. De belangen die gediend zijn met de verlegging van de weg, wegen zwaarder dan de commerciële belangen van reclamanten.

- b) Zoals onder a) al reeds is aangegeven is het voornemen tot afsluiting van Nieuweweg Noord ter hoogte van het spoor al langer bekend. In de structuurvisie Veenendaal 2025 staat dit concreet genoemd. Bij de realisatie van het restaurant "De Bijenmarkt" was het voorzienbaar. Ten aanzien van bedrijfseconomische schade kan altijd verzocht worden om tegemoetkoming van schade als bedoeld in artikel 6.1. Wet ruimtelijke ordening. Om voor planschade in aanmerking te komen is het overigens niet noodzakelijk om tegen de (eventueel) schadeveroorzakende planologische procedure zelf te ageren. Een verzoek om

tegemoetkoming planschade kan pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Dit wil zeggen dat het bestemmingsplan niet meer kan worden gewijzigd door middel van een uitspraak door de rechtbank of de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Conclusie:

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

Inspraakreactie 2

- a) Reclamant heeft verzocht om mondeling gehoord te worden.
- b) De voorgenomen afsluiting van de Klompersteeg als doorgaande route (functie aanduiding langzaam verkeer) heeft ernstige gevolgen voor de bedrijfsvoering. Het bedrijf raakt zijn A-locatie (zichtlocatie) kwijt. Het bedrijf komt aan een doodlopende weg te liggen.
- c) Reclamant verzoekt om een stuk gemeentegrond te mogen kopen (hoek Voorpoort/Klompersteeg) om daar een deel van bedrijfsactiviteiten uit te voeren en zichtbaar te zijn. Een schetsplan is ingediend en beoordeeld.
- d) Door de afsluiting van de Klompersteeg kan het bedrijf niet bevoorrad worden, zonder dat extra maatregelen worden genomen.
- e) Reclamant heeft gronden aangekocht rond zijn perceel. Verzoek is om voor deze grond een bedrijfsbestemming op te nemen.

Antwoord gemeente

a) Op 13 juli 2015 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Inspreker heeft ter toelichting een aanvullende inspraakreactie ingediend, waarop in september nog een visie en voorstel van de belanghebbende zelf is gevolgd. Deze nagekomen documenten zijn ter behandeling toegevoegd aan de inspraakreactie, en worden tevens beschouwd als een afdoende weergave van wat in de hoorzitting aan de orde is gesteld.

b) Zoals aangegeven bij het antwoord op inspraakreactie 1 heeft een afweging van belangen plaatsgevonden, die al eerder in diverse ruimtelijke besluiten tot uiting is gekomen. Wij zijn van mening dat er sprake is geweest van uitvoerige belangenafweging. De belangen die gediend zijn met de aanpassing van de wegenstructuur, wegen zwaarder dan de commerciële belangen van inspreker. Wat betreft de bedrijfseconomische schade verwijzen wij naar mogelijkheden van tegemoetkoming als bedoeld in de geldende regelingen voor planschade en nadeelcompensatie. Daarnaast is opheffing van de overweg Nieuweweg Noord/Klompersteeg al gedurende een lange periode bekend en voorzienbaar geweest.

c) Het wordt gewaardeerd dat er wordt meegedacht in mogelijke oplossingen. Het ingebrachte voorstel betreft het realiseren van een tweede showroom met facilitaire ruimtes, in de lus van de Voorpoort en Klompersteeg. Op dit moment heeft dit perceel een agrarische bestemming zonder bouw mogelijkheden. Het voorstel is daarom in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Het voorstel is planologisch en stedenbouwkundig beoordeeld, met als conclusie dat het ruimtelijk (landschappelijk en stedenbouwkundig) niet aanvaardbaar is. Het past niet binnen de uitgangspunten zoals neergelegd in het bestemmingsplan Buitengebied (2013) en staat op gespannen voet met de landschappelijke kwaliteit en met de nabijheid van de woning aan Heiveldweg 2. Juist wordt ook de aanpassing van de verkeersstructuur landschappelijk ingepast, mede in het licht van het landschappelijk beleid dat wordt gevoerd in samenhang met de reconstructie van het Fort aan de Buursteeg. Nieuwe bedrijfsbebouwing op een nu nog groene locatie past hier niet in.

Mede gezien de voorzienbaarheid van de ontwikkelingen zien wij een extra bedrijfslocatie met bebouwing als niet gewenst en schept het in ons ruimtelijk beleid bovendien een precedent, als het gaat om het omgaan met normaal maatschappelijk risico bij overheidshandelen. Er is geen sprake van een omstandigheden, die een dergelijke bestemmingswijziging zouden

rechtvaardigen. Het past niet in ons ruimtelijk beleid voor dit gebied om nieuwe bedrijfsbestemmingen toe te voegen.

De Klompersteeg wordt de toegangsweg naar het fort. Daar kan op worden aangesloten. Het gemeentebestuur is bereid om t.z.t. een bescheiden verwijzing naar het garagebedrijf mogelijk te maken op de door inspreker aangegeven locatie, bijvoorbeeld in de vorm van de presentatie in de open lucht van enkele auto's en een verwijzingsbord, eventueel in combinatie met andere bewegwijzering ter plaatse. Dit kan dan plaatsvinden via een vergunningprocedure, waarvoor thans geen voorwaarden hoeven te worden opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Gelet op de context van de bestuurlijke samenwerking waarin de infrastructurele aanpassingen worden beoogd, ligt het niet op de weg van de gemeente om het bedrijf in de vorm van een grondaanbieding te compenseren voor (toekomstig veronderstelde) schade aan de bedrijfsvoering. De grondverwerving voor de infrastructurele werken wordt uitgevoerd door ProRail, als uitvoeringsorganisatie van de rijksoverheid, terwijl de wegenstructuur die wordt aangepast een provinciale verantwoordelijkheid is. Voor belanghebbenden die menen geschaad te worden in hun economische belangen staan de normale regelingen voor planschade en nadeelcompensatie ter beschikking.

In dat kader zal t.z.t. kunnen worden beoordeeld in hoeverre de waarde en bedrijfsvoering van het garagebedrijf daadwerkelijk schade ondervinden van het verlies van de huidige ligging aan een doorgaande weg.

d) Op dit punt menen wij dat een oplossing geboden moet worden voor het vervallen van de huidige doorrijdmogelijkheid voor expeditievoertuigen. In goed overleg tussen de samenwerkende overheden is gezocht naar een mogelijkheid om het expeditieverkeer in de toekomstige verkeerssituatie een keermogelijkheid te bieden. Deze is gevonden bij het westelijke 'einde' van de Klompersteeg. In afstemming met de ontwikkelingen vanuit het project Fort aan de Buursteeg is er voor gekozen om deze voorziening aan de zuidzijde van de Klompersteeg voor te bereiden, in de schegvormige zone tussen het garagebedrijf en de huidige overweg. Deze mogelijkheid zal in het ontwerp-bestemmingsplan worden opgenomen. Nadere uitwerking zal plaatsvinden in overleg met het garagebedrijf en alle andere betrokken partijen.

e) Bij de gemeente Veenendaal is de bereidheid aanwezig om de gebruiksmogelijkheden van de gronden rond de bedrijfsgebouwen te verruimen, waar het de eigen grond van het garagebedrijf betreft.

Het voorliggend bestemmingsplan is daarvoor niet het geëigende instrument, omdat dit uitsluitend is gericht op het inpassen van verkeersvoorzieningen en niet een toevoeging van bedrijfsbestemmingen beoogt.

Dit wil niet zeggen dat wij niet willen kijken naar een oplossing. Wat betreft de bedrijfsgroten kan dat door middel van een tijdelijke vergunning (max 10 jaar) waarbij een afwijking van het bestemmingsplan wordt toegestaan, volgens artikel 4 lid 11 bijlage 2 Bor (besluit omgevingsrecht). Daarna kan de bestemming worden opgenomen in de herziening van het bestemmingsplan Buitengebied.

Deze toestemming kan samen worden aangevraagd met de aanvraag om de sloot tussen het bedrijf en de spoorbaan te dempen, waarop wij in principe al medewerking hebben toegezegd.

Conclusie:

De reactie geeft aanleiding tot aanpassing van het ontwerp bestemmingsplan, namelijk op het punt van het mogelijk maken van een openbare keervoorziening voor expeditievoertuigen aan de zuidzijde van de Klompersteeg, ten westen van de locatie van het garagebedrijf.

Inspraakreactie 3

- a) De keuze om de Voorpoort niet door te trekken conform de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied is onjuist. De keuze lijkt puur ingegeven om het

woonperceel niet te hoeven raken. U dient vast te houden aan eerder gedane keuzen. Planschade biedt daarvoor een onvoldoende oplossing.

- b) Er wordt om financieel economische redenen gekozen voor een slechte verkeersoplossing. Reclamant vraagt zich af of een tunnel en vervolgens een blinde hoek wel veilig is.
- c) Door de nieuwe ligging van de Voorpoort wordt het woongenot aangetast. Dit komt door overlast vanwege de toename van geluid, geur en fijnstof. De aangepaste plannen zorgen er voor dat er niet meer gewoond kan worden. Reclamant vraagt onderzoek naar de milieugevolgen op zijn woonperceel in relatie tot geldende richtlijnen
- d) Door de aanleg van de weg zal de waarde van het perceel drastisch dalen.
- e) Door de aanleg van de weg is landbouwgrond niet meer direct bereikbaar en is er een oversteek plaats nodig. Reclamant moet nu extra kosten gaan maken om van zijn gronden gebruik te maken.

Antwoord gemeente

- a) In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer moeten er op het spoortraject Utrecht-Arnhem diverse maatregelen worden getroffen. Eén van deze maatregelen is de op heffing en vervanging de spoorwegovergang in de Nieuweweg-Noord/Klompersteeg. Hiervoor is een samenwerking gestart tussen de provincies Utrecht en Gelderland, de gemeenten Ede, Renswoude en Veenendaal, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail. Diverse algemenere studies en plannen zijn in het kader van deze samenwerking ten behoeve van het concrete project aangevuld met een planstudiefase. Deze fase heeft eind 2014 geleid tot de afspraak om een gezamenlijk project te starten waarmee de huidige overweg daadwerkelijk vervangen gaat worden door twee onderdoorgangen.
Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan Buitengebied bestond nog geen technisch uitgewerkt plan voor het tracé. Destijds is een tracé aangenomen, ten behoeve van het alvast planologisch vastleggen van de komst van een doortrekking van Voorpoort naar de Klompersteeg. Vanwege de onzekerheden in dat stadium heeft nog geen definitieve bestemming plaatsgevonden maar kreeg dit de vorm van een wijzigingsbevoegdheid.
. Bij uitwerking in de planstudiefase van het samenwerkingsproject bleek dit tracé verkeerstechnisch niet haalbaar. Door de minimaal benodigde helling, passend bij functie en karakter van de weg, zou het tracé in noordelijke richting 'doorschieten' tot voorbij de Klompersteeg. Hierdoor zouden aan het verloop van de Klompersteeg ingrijpende aanpassingen nodig zijn, met verkeerskundig en ruimtelijk onaanvaardbare consequenties. Uiteindelijk is een technisch ontwerp gekozen dat de hoofdroute Voorpoort een verkeerskundig passend, vloeiend verloop geeft en buiten het wijzigingsgebied valt.
- b) Op het kruispunt Voorpoort/Klompersteeg rijdt straks alleen gemotoriseerd verkeer. (Brom)fietsers komen niet op dit kruispunt, omdat aan de noordzijde van de Klompersteeg, vanaf de kruising met de N224, een vrijliggend fietspad zal worden toegevoegd. We hebben daardoor alleen met gemotoriseerd verkeer te maken.
De tunnel ligt onder de spoorlijn door. Vóór het kruispunt met de Klompersteeg is de weg door de tunnel weer op maaiveld. Rekening is gehouden met de geldende ontwerpvoorschriften voor een verkeersveilige situatie. Er is vanuit de zijweg (Klompersteeg) goed zicht op het verkeer dat vanuit de tunnel komt. Dit zicht is vergelijkbaar met wat u omschrijft als "een tunnel met zicht op de volledige rijweg". Wij zijn van mening dat er sprake zal zijn van een veilige verkeerssituatie.
- c) De omgevingsdienst heeft nader gekeken naar een aantal milieuaspecten (geluid en luchtkwaliteit), op basis van onderzoeken die door Movares zijn uitgevoerd voor het project. Deze onderzoeken zaten al als bijlagen bij het voorontwerp bestemmingsplan. Het volledige aanvullende advies van de omgevingsdienst is als bijlage bij de commentaarnota toegevoegd.

Geluid

In het gebied waarin de woning is gelegen is op dit moment ook al sprake van geluidsbelasting vanwege de Klompersteeg en de spoorweg. Zie ook de voorgaande tekst. De verschillen in

geluidsbelasting door de tunnel, in de situatie dat de Klompersteeg ter hoogte van de aansluiting Heiveldweg verkeersluw is geworden, is volgens berekeningen zodanig beperkt, dat op deze locatie sprake zal blijven van een (gelet op wet- en regelgeving) acceptabele woonsituatie. .

Net als de Klompersteeg nu, zal straks de nieuwe Voorpoort een drukke weg zijn. Het geluid van vrachtwagens zal in de nieuwe situatie nog steeds hoorbaar zijn en directer langs de oostzijde van de woning waarneembaar zijn. Tegelijk ligt ter hoogte van de woning de weg nog verdiept in de tunnelbak, zodat een deel van het geluid zal worden afgeschermd en niet direct de woning 'aanstralen'.

De helling wordt met een zodanige hoek uitgevoerd (niet te steil) dat er voor geluidberekeningen geen rekening gehouden hoeft te worden gehouden met een extra correctie voor het afremmen en optrekken van het (vracht)verkeer. Niet uitgesloten wordt dat het geluid vanwege het afremmen en optrekken bij de oostzijde van de woning hoorbaar zal zijn. Wel wordt het geluid vanwege de nieuwe Voorpoort bij de woning acceptabel geacht binnen geldende regelgeving.

Luchtkwaliteit

De Omgevingsdienst heeft de toekomstige (2020) luchtkwaliteitssituatie, inclusief de realisatie van de nieuwe weg, ter plaatse van de woning aan de Heiveldweg 2 in beeld gebracht. Hierbij blijkt dat de (wettelijke) grenswaarden niet worden overschreden en dat overmatige geuroverlast niet verwacht wordt. Er wordt zodoende voldaan aan het wettelijk kader voor luchtkwaliteit en er is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Uit de nadere toelichting van de Omgevingsdienst blijkt dat in de nieuwe situatie sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bewoners van Heiveldweg 2. De nieuwe wegenstructuur wordt zodanig ingepast dat wij van mening zijn dat het woongenot vanuit ruimtelijk en milieukundig oogpunt niet wezenlijk wordt aangetast. De ontsluiting van het perceel op de Klompersteeg verbetert door de nieuwe verkeersstructuur..

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

- d) Zoals onder a is aangegeven is het uiteindelijke tracé anders ontworpen dan eerder was aangenomen.. Om deze reden word er geen gebruik gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid. De inpassing van de nieuwe infrastructuur en de aanpassing van de Klompersteeg is zodanig dat er naar onze mening sprake blijft van een zeer bewoonbare situatie. Ten aanzien van waardedaling van de woning kan worden verzocht om tegemoetkoming bij schade als bedoeld in artikel 6.1. Wet ruimtelijke ordening. Om voor planschade in aanmerking te komen is het overigens niet noodzakelijk om tegen de (eventueel) schadeveroorzakende planologische procedure zelf te ageren. Een verzoek om tegemoetkoming planschade kan worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Dit wil zeggen dat het bestemmingsplan niet meer kan worden gewijzigd door middel van een uitspraak door de rechtbank of de Afdelingbestuursrechtspraak van de Raad van State.
- e) Het perceel van reclamant heeft een bedrijfsbestemming (inclusief een bedrijfswoning). Er is evenwel geen sprake van een agrarische functie. Er wordt aangegeven dat er kleinvee wordt gehouden op gronden nabij het perceel. Deze activiteit is ondergeschikt aan het wonen. Er is geen sprake van beperking van bedrijfsactiviteiten. De belangen die gediend zijn met de doortrekking van de Voorpoort, wegen zwaarder dan de belangen van reclamant. Wij zien op dit punt geen reden ons voornemen aan te passen, maar zijn bereid om met reclamant te bespreken wat voor hem mogelijke oplossingen kunnen zijn.

Conclusie:

De reactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

5. Staat van wijzigingen

5.1 Toelichting

1.	§ 4.1.6.	Toevoeging tekst bij externe veiligheid Toevoeging laatste twee alinea's, inclusief rapport externe veiligheid: Voor externe veiligheid is uitgebreid onderzoek verricht door Movares. Dit onderzoek is vastgelegd in een aparte rapportage (Bijlage 1 externe veiligheid). Geconcludeerd wordt dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor het plan. Voor de aanleg van de onderdoorgangen moeten twee buisleidingen worden verplaatst, van de Gasunie en Defensie. De verlegging en planologische inpassing hiervan wordt vroegtijdig voorbereid door de leidingbeheerders. Bij de planologische inpassing worden de eisen op het gebied van externe veiligheid in acht genomen.
2.	§ 3.4.12	

5.2 Planregels

1.	Artikel 5	Leiding Gas Aangepast naar artikel Leiding Gas uit het bestemmingsplan Buitengebied 2013
2.	Artikel 6	Waarde Ecologie Zoals het artikel was opgenomen in het bestemmingsplan was er alleen aanlegvergunningstelsel opgenomen. Dit beperkt realisatie van de onderdoorgangen. Daarom wordt dit artikel gewijzigd, zonder dat dit afbreuk levert voor de ecologische waarde De volgende paragrafen zijn toegevoegd aan artikel 6: 7.3 Afwijken van de bouwregels Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met een omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in 7.2 ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de betreffende andere bestemmingen van deze gronden, mits: - er geen onevenredige aantasting ontstaat of kan ontstaan van de belangen als bedoeld in 7.1; - ter zake daarvan vooraf advies van de beheerder is ingewonnen en dit advies de bebouwing niet in de weg staat. 6.4.2 Toelaatbaarheid van werken en werkzaamheden De werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden als bedoeld in lid 6.2 zijn slechts toelaatbaar, mits: : - door die werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen, één of meer landschaps- en natuurwaarden van de betreffende gronden, niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind; - door aanvrager een rapport is overgelegd, waaruit blijkt dat naar het oordeel van het bevoegd gezag aan de onder a genoemde voorwaarden is voldaan.

3.		

5.3 Verbeelding

1.	Functieaanduiding	De functieaanduiding LAV is toegevoegd aan de legenda
2.	Beschermingszone's Gas en Brandstof	De nieuwe tracés zijn opgenomen in de verbeelding. Artikel 5 en 6 zijn van toepassing. Aangezien voor het nieuwe tracé geen onderzoek plaatsgevonden naar groepsrisico wordt in artikel 5 en 6 een voorwaardelijke verlichting opgenomen. Deze verplichting houdt in dat voor er een omgevingsvergunning verleend kan worden, eerst onderzoek gedaan moet worden naar groepsrisico. Het oude tracé komt te vervallen.
3.	Verkeer	Voor het mogelijk maken van een openbare keervoorziening voor expeditievoertuigen voor het bedrijf aan Klompersteeg 189 wordt aan de zuidzijde van de Klompersteeg, ten westen van de locatie van het garagebedrijf een extra verkeersbestemming toegevoegd. Binnen deze bestemming kan de keervoorziening gerealiseerd worden.

Bijlage 1 bij commentarnotaAdvies

aan	Gemeente Veenendaal
t.a.v.	B. Dijkman-Dulkes
ROM adviseur	Y. Smeets
telefoon	088 – 022-5000
datum	30 juli 2015
kenmerk	Z-2014-07342 / 21254
onderwerp	Spooronderdoorgang Voorpoort, advies inzake inspraakreactie
aantal pag.	5 (inclusief deze pagina)
bijlage	1. Weergave concentraties luchtkwaliteit

Gemeente Veenendaal is in regionaal verband betrokken bij de realisatie van de spooronderdoorgang in het verlengde van de Voorpoort aansluitend op de Heideveldweg. Hiertoe is een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld en ter inzage gelegd. Ten aanzien van dit voorontwerpbestemmingsplan is een reactie ingediend door de bewoner van de woning aan de Heideveldweg 2. Deze heeft zorgen geuit over de milieusituatie ter plaatse van de woning na realisatie van de nieuwe weg en spooronderdoorgang. De Omgevingsdienst is gevraagd om de situatie uiteen te zetten om zo inzicht te geven in de te verwachten overlast en de aanvaardbaarheid hiervan.

Geluid

Wettelijk kader

De regels voor geluid betreffende wegverkeer zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. Hierin zijn voor het geluidsniveau op geluidsgevoelige objecten zoals woningen veroorzaakt door wegen voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden opgenomen. Hierbij wordt voor deze geluidsbelasting uitgegaan van een gemiddelde waarde van de geluidsniveaus (door het verkeer) op de gevel van de woning. Tot het niveau van de voorkeurswaarde wordt deze geluidsbelasting zonder meer aanvaardbaar geacht. Daarboven geldt de maximale ontheffingswaarde als het uiterste geluidsniveau welke onder voorwaarden aanvaardbaar wordt geacht. Een geluidsniveau boven de maximale ontheffingswaarde wordt niet aanvaardbaar geacht.

Om inzicht te krijgen in de geluidsbelastingen onder meer op de gevel van de woning aan de Heideveldweg 2 is door het adviesbureau Movares een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor de aanleg van de nieuwe Voorpoort zijn (in overeenstemming met de Wet geluidhinder, verder te noemen, de Wet) twee aspecten beoordeeld: de aanleg zelf en de aansluiting van de weg op de bestaande wegen.

Resultaten onderzoek aanleg weg

In het onderzoek voor wegverkeer wordt een periode van minimaal 10 jaar vooruitgekeken, in dit geval tot het jaar 2029. Uit het onderzoek blijkt dat in 2029 vanwege de (aanleg van de) weg, de voorkeurswaarde van 48 dB L_{den} wordt overschreden. Aanleg van de weg is dan ook alleen mogelijk als de gemeente de te verwachten geluidbelasting op de gevel in een procedure vastlegt als 'hogere waarde' en dit motiveert. De gemeente mag in het geval van de Heideveldweg 2 een 'hogere waarde' tot 63 dB L_{den} toestaan.

Het akoestisch onderzoek laat voor het jaar 2029 een 'hogere waarde' zien van 51 dB L_{den} op de oostgevel en 50 dB L_{den} op de zuidgevel van de woning. Op de westgevel geldt in de nieuwe situatie 44 dB L_{den} en op de noordgevel 48 dB L_{den} . De te verwachten autonome groei van het verkeer tussen 2018 en 2029 is daarin ook meegenomen.

Ter illustratie: in de situatie 2018 (bestaande wegen, een jaar voordat de nieuwe weg wordt aangelegd) bedraagt de geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevels: 50 dB L_{den} op de oostgevel, 39 dB L_{den} op de zuidgevel, 50 dB L_{den} op de westgevel en 54 dB L_{den} op de noordgevel:

	2018 (voor realisatie)	2029 (10 jaar na realisatie)
Oostgevel	50 dB L_{den}	51 dB L_{den}
Zuidgevel	39 dB L_{den}	50 dB L_{den}
Westgevel	50 dB L_{den}	44 dB L_{den}
Noordgevel	54 dB L_{den}	48 dB L_{den}

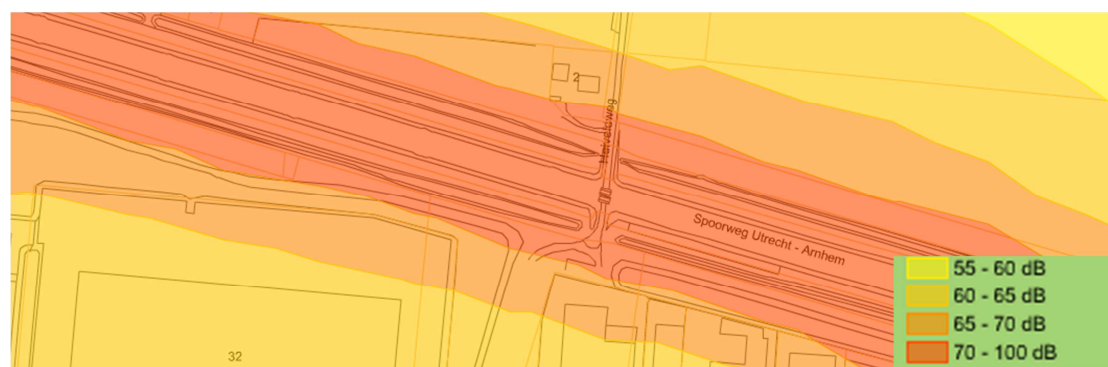
Het geluid vanwege wegverkeer zal dus niet zozeer toenemen maar zal zich meer verplaatsen (van west-noord-oost in de richting noord-oost-zuid). De reden waarom het geluid niet toeneemt, is dat een deel van de Klompersteeg geen doorgaande weg meer is en dat een deel van de Voorpoort onder het maaiveld (en in tunnel) verdwijnt.

Resultaten onderzoek aansluiting weg op bestaande wegen

In het onderzoek voor wegverkeer wordt volgens de Wet de situatie één jaar voor aanleg en 10 jaar na aanleg vergeleken. Uit dit onderzoek blijkt dat het geluidsniveau ter plaatse van de woning aan de Heideveldweg niet toeneemt. Weliswaar komt de kruising Klompersteeg/Nieuwe Voorpoort dichterbij de woning te liggen maar omdat het westelijk deel van de Klompersteeg geen doorgaand verkeer meer verwerkt zal er geen toename van het geluid zijn bij de woning aan de Heideveldweg. De gemeente hoeft hier geen 'hogere waarden' vast te leggen of nadere acties ondernemen.

Geluidbelasting door railverkeer

Beoordeelde geluidsbelastingen zijn gebaseerd op de niveaus veroorzaakt door het wegverkeer. Betreffende woning ligt echter ook nabij de spoorlijn en wordt ook hierdoor belast. Hierbij wordt de zuidgevel het zwaarst belast. Op basis van de indicatieve berekening (Geoloket, zie uitsnede) blijkt dat de gevelbelasting van de zuidgevel tussen de 65 en 70 dB L_{den} zal betreffen. Deze kent dus in zowel de bestaande als de nieuwe situatie een zware geluidsbelasting.



Figuur 1 geluidsbelasting railverkeer 2025 indicatief berekend

Verwachte geluidsoverlast

Op basis van het bovenstaande blijkt dat in de huidige situatie alle gevels een verhoogde (boven voorkeurswaarde) geluidsbelasting kennen. In de nieuwe situatie zal dit veranderen en zal de

noordgevel van de woning een beperktere belasting kennen. Op basis hiervan kan gesteld worden dat de geluidssituatie ter plaatse verbeterd. Er is dan immers een zijde waar sprake is van een lagere geluidsbelasting.

Daarbij wordt wel opgemerkt dat de Wet alleen kijkt naar gemiddelde geluidniveaus en niet naar piekniveaus tijdens de afzonderlijke passages. Deze piekniveaus zijn wel van invloed op de beleving van de mogelijke geluidsoverlast ter plaatse.

Omdat de woning dicht bij de nieuwe Voorpoort is gelegen dan bij de Klompersteeg zal elke verkeerspassage korter zijn (helemaal omdat een deel onder het maaiveld verdwijnt) maar de 'pieken' zullen naar verwachting hoger zijn. Omdat uit het onderzoek blijkt dat de gemiddelde geluidsbelasting beperkt hoger (3 dB) is dan de voorkeurswaarde, zal dit niet leiden tot onaanvaardbare geluidsniveaus. Hierbij wordt ook verwezen naar het geluidsbeleid van de gemeente (geluidsnota) waarin een basiskwaliteit van 58 dB L_{den} wordt gehanteerd. Met het gemiddelde geluidsniveau van 51 dB L_{den} is er dus nog ruimte voor opvang van de pieken.

Verdere input voor beantwoording zienswijze

In het gebied waarin de woning is gelegen is op dit moment ook al sprake van geluidsbelasting vanwege de Klompersteeg en de spoorweg. Zie ook de voorgaande tekst. De verschillen in geluidsbelasting door de tunnel, mede vanwege de spoorweg, lijken dan ook niet bepalend voor de verkoopbaarheid van de woning.

Net als de Klompersteeg is zal de nieuwe Voorpoort een drukke weg zijn. Het geluid van vrachtwagens zal in de nieuwe situatie nog steeds hoorbaar zijn en wellicht directer langs de oostzijde van de woning waarneembaar zijn. Bij de tunnelmond is een helling aanwezig. Juist vanwege deze helling zal ook een deel van het geluid worden afgeschermd en niet direct de woning 'aanstralen'.

De helling wordt met een zodanige hoek uitgevoerd (niet te steil) dat er voor geluidberekeningen geen rekening gehouden hoeft te worden gehouden met een extra correctie voor het afremmen en optrekken van het (vracht)verkeer. Niet uitgesloten wordt dat het geluid vanwege het afremmen en optrekken bij de oostzijde van de woning hoorbaar zal zijn. Wel wordt het geluid vanwege de nieuwe Voorpoort bij de woning acceptabel geacht.

Luchtkwaliteit

Uiteenzetting

De Omgevingsdienst heeft in lijn van het luchtkwaliteitsonderzoek van Movaris de concentraties stikstofdioxide (NO_2), fijn stof (PM_{10}), zeer fijn stof ($PM_{2,5}$) en elementair koolstof (EC) berekend voor het jaar 2020. Deze stoffen worden gezien als bepalend voor de luchtkwaliteit en om die reden wordt hier inzicht in gegeven om na te kunnen gaan hoe het ervoor staat met de luchtkwaliteit ter plaatse. Voor het jaar 2025 is geen berekening gedaan aangezien de concentraties voor stikstofdioxide en (zeer) fijn stof verder zal afnemen vanwege veel lagere achtergrondconcentraties. De uitkomsten worden hieronder toegelicht.

Wettelijk kader

Voor de bescherming van de gezondheid van de Europese inwoners tegen een slechte luchtkwaliteit is op Europees niveau een wetgevend kader vastgesteld. In deze Europese wetgeving zijn grenswaarden en richtwaarden opgenomen voor circa 14 stoffen en daarvan zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide en (zeer) fijn stof de belangrijkste. Dit werkt door in de nationale wet- en regelgeving en is verwerkt in de Wet milieubeheer (Hoofdstuk 5.2, luchtkwaliteitseisen). In deze Wet (art. 5.16 lid 1) is geregeld wanneer (vier opties) realisatie van ruimtelijke plannen (waaronder ook de aanleg van wegen) mogelijk wordt geacht in het kader van luchtkwaliteit. Belangrijkste mogelijkheid

(art. 5.16 lid 1 onder a Wmb) voorziet er in dat er getoetst wordt aan de grenswaarden als opgenomen in de Europese wetgeving. Oftewel, op het moment dat een plan er niet toe leidt dat de grenswaarden als vastgelegd op Europees niveau overschreden worden dan wordt dit aanvaardbaar geacht en is realisatie in het kader van luchtkwaliteit mogelijk.

De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) zijn hieronder opgenomen in tabel 1. Elementair koolstof wordt apart beschreven aangezien hier geen normen voor zijn. De concentraties van de overige stoffen uit de Europese regelgeving benaderen de grenswaarden en richtwaarden in Nederland niet. Deze stoffen zijn zodoende in Nederland in een zodanig lage concentratie aanwezig of afwezig waardoor expliciete toetsing aan de grenswaarden niet nodig/verplicht is. Op voorhand is immers duidelijk dat de grenswaarden niet overschreden worden.

Tabel 1: Grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof van bijlage 2 Wet milieubeheer

Grenswaarden				
Stof	Type norm	Van kracht vanaf	Concentratie (µg/m ³)	Max. overschrijdingen per jaar
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	2015	40	
	Uurgemiddelde	2015	200	18
Fijn stof	Jaargemiddelde	2011	40	
	24-uursgemiddelde	2011	50	35
Zeer fijn stof	Jaargemiddelde	2015	25	
		2020	20	

Elementair koolstof

Elementair koolstof is een maat voor de massa van roetdeeltjes in fijn stof en is daardoor een indicator voor te verwachten geuroverlast. Roet is een verzamelnaam voor zwarte deeltjes in de lucht, die ontstaan bij onvolledige verbranding. De belangrijkste bronnen voor roet zijn het wegverkeer (met name uitstoot van roetdeeltjes uit dieselmotoren), industriële bronnen en huishoudens (open haarden en kachels). In steden draagt het verkeer voor circa 50% bij aan de heersende roetconcentraties. Als gevolg van de autonome verschoning van het autoverkeer nemen de roetconcentraties in de toekomst af.

Toetsing

In de nationale regelgeving is ook vastgelegd hoe aan deze grenswaarden getoetst moet worden. Dit is gedaan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 waarin vastgelegd is op welke wijze de concentratie - en depositie - van luchtverontreinigende stoffen gemeten en berekend moet worden. De regeling legt onder andere de standaardrekenmethoden vast voor de berekening van de gevolgen van ruimtelijke plannen voor de luchtkwaliteit. De regeling regelt daarnaast talrijke zaken rondom meten en rekenen die een uitvloeisel zijn van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit (20 mei 2008).

Berekeningen

Rekenmodel

De Omgevingsdienst heeft voor de stoffen stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof de concentraties in het plangebied voor het jaar 2020 inzichtelijk gemaakt middels een berekening. Deze berekening (en het achterliggende model) zijn opgesteld volgens de genoemde regelgeving op dit gebied. Hierbij is gerekend met de landelijke, regionale en lokale achtergrondconcentraties. Deze achtergrondconcentraties worden bepaald door het RIVM. Daarnaast wordt de bijdrage van de nabij gelegen wegen, inclusief de aanwezige provinciale weg N418 en de nieuwe geprojecteerde weg onder het spoor door meegenomen. De uitkomsten zijn in tabel 2 weergegeven. Deze zijn tevens grafisch inzichtelijk gemaakt in kaartvorm, deze zijn terug te vinden in bijlage 1.

Uit de uitkomsten blijkt dat de concentratie stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof zich ver beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarde bevinden voor het jaar 2020. Dit betekent dus dat, betreffende deze stoffen, de luchtkwaliteit na realisatie van de onderdoorgang aanvaardbaar wordt geacht.

Tevens blijkt dat de stof elementair koolstof (roet) weliswaar aanwezig is, maar in zeer geringe mate (tussen 0 en 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Aangezien deze stof (roet) als bepalend wordt gezien voor geuroverlast door wegverkeer wordt niet verwacht dat er sprake zal zijn van overmatige geuroverlast.

Naast de jaargemiddelde grenswaarde voor de stof stikstofdioxide is er ook sprake van een uurgemiddelde grenswaarde waaraan voldaan moet worden. Ook hier is naar gekeken. De uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (200 microgram per m^3) wordt overschreden wanneer de concentraties gemiddeld op jaarbasis boven de 60 microgram per m^3 uitkomen. De concentraties in de nabijheid van betreffende woning overschrijden nergens deze grens, dit betekent dat ook hieraan wordt voldaan en sprake is van een aanvaardbare woon- en leefsituatie.

Naast een jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof is er ook een daggemiddelde grenswaarde (50 microgram per m^3) waaraan voldaan moet worden. Deze daggemiddelde grenswaarde mag 35 keer per jaar worden overschreden. Om dit te bepalen worden statistische vergelijkingen van TNO en het RIVM gebruikt. Hieruit blijkt dat er bij een (jaargemiddelde) concentratie van 31,3 microgram per m^3 sprake is van een dergelijke overschrijding (>35 per jaar). Aangezien uit de berekeningen blijkt dat de concentratie fijn stof niet boven de 31,3 microgram per m^3 uitkomt, wordt ook aan deze daggemiddelde grenswaarde voldaan. Ook ten aanzien hiervan is dus sprake van een aanvaardbare woon- en leefsituatie.

Tabel 2: resultaten concentraties luchtkwaliteit Heideveld 2.

Stof	peiljaar	Grenswaarden			
		Normstelling jaarconcentratie	Normstelling uurgemiddelde concentratie omgerekend naar jaargemiddeld	Normstelling 24-uurs gemiddelde concentratie omgerekend naar jaar	Bepaalde Concentratie ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide	2020	40	60	X	< 18
Fijn stof	2020	40	X	31,3	22 – 23
Zeer fijn stof	2020	20	X	X	13 – 14
Elementair koolstof	2020	X	X	X	< 0,7

Aandachtspunt tunnels

Bij tunnels kunnen de concentraties luchtvervuiling verhoogd zijn nabij de tunnelmonden, vanwege cumulaties van de uitstoot van luchtvervuiling door het wegverkeer. Dit is echter van toepassing op tunnels met een lengte van meer dan 50 meter. De lengte van deze onderdoorgang is korter en daarom wordt in deze situatie een dergelijke verhoging niet verwacht. Daarnaast geldt dat het risico op het overschrijden van de (wettelijke) grenswaarden, ondanks een mogelijke dergelijke verhoging, nihil is gezien de eerder besproken uitkomsten.

Conclusie

De Omgevingsdienst heeft de toekomstige (2020) luchtkwaliteitssituatie, inclusief de realisatie van de nieuwe weg, ter plaatse van de woning aan de Heideveld 2 in beeld gebracht. Hierbij blijkt dat de (wettelijke) grenswaarden niet worden overschreden en dat overmatige geuroverlast niet verwacht wordt. Er wordt zodoende voldaan aan het wettelijk kader voor luchtkwaliteit en is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bijlage 1, weergave concentraties luchtkwaliteit



Figuur 1: Concentraties stikstofdioxide (NO₂) in 2020 aan de Heideveld 2.



Figuur 2: Concentraties fijn stof (PM₁₀) in 2020 aan de Heideveld 2.



Figuur 3: Concentraties zeer fijn stof (PM_{2,5}) in 2020 aan de Heideveld 2. De concentratie is tussen de 13 en 14 µg/m³



Figuur 4: Concentraties elementair koolstof (EC) in 2020 aan de Heideveld 2. De concentratie is tussen de 0 en 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$