



Ten aanzien van het onderzoek worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- In hoofdstuk 2 is het wettelijk kader en daarmee het toetsingskader beschreven. Dit is adequaat en afdoende weergegeven. Vanwege het feit dat Langerak-Zuid niet in de NSL is opgenomen en niet is aan te merken als NIBM, is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd.
- De luchtkwaliteit is bepaald voor de jaren 2017 en 2030. Daarbij zijn de toekomstige situaties, te weten de referentiesituatie zonder ontwikkeling Langerak-Zuid en de plansituatie met ontwikkeling Langerak-Zuid (plus vrachtverbod) doorgerekend met de parameters van beide jaren (met name achtergrondconcentratie en emissiefactoren). Uit de resultaten blijkt dat concentraties voor NO<sub>2</sub> en fijn stof (PM10 en PM2,5) ruim onder de grenswaarden liggen en dat het plan niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt.
- Er zijn geen berekeningen gemaakt voor tussenliggende jaren. Het berekenen van de concentraties bij volledige realisatie van het plan met de emissiefactoren voor 2017 betekent een overschatting van de bijdrage door het plan (worst case). De verwachting is namelijk dat de emissiefactoren in de loop van de jaren afnemen. Ook de achtergrondconcentraties van NO<sub>2</sub> zullen naar verwachting afnemen. Voor de achtergrondconcentraties van fijn stof (PM10 en PM2,5) geldt echter dat deze naar verwachting de komende jaren eerst zullen toenemen. Door alleen met de parameters voor 2017 en 2030 te rekenen, zou dit een onderschatting van de concentraties kunnen betekenen voor tussenliggende jaren (met name 2020). Gezien het feit dat de achtergrondconcentraties voor fijn stof in 2020 slechts een lichte toename laten zien in het betreffende gebied (op basis van de NSL-monitoringstool is dit voor PM10 circa 0,5 µg/m<sup>3</sup> en voor PM2,5 circa 0,2 µg/m<sup>3</sup>), zal dit geen significante gevolgen hebben voor de resultaten. De concentraties zullen ook voor 2020 ruim onder de grenswaarden liggen. Voor de bijdrage van het plan (NIBM) zal het geen effect hebben.
- De in het onderzoek gehanteerde verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op het verkeersonderzoek van Goudappel-Coffeng, waarbij gebruik is gemaakt van het verkeersmodel RVMK Alblasserwaard Vijfheerenlanden. De toegepaste verkeersgegevens zijn niet beoordeeld in onderhavige beoordeling.

### Geluid

Het akoestisch onderzoek is beoordeeld. Daarbij is getoetst of:

- Het toetsingskader voldoende is beschreven en of hieraan op een juiste wijze is getoetst.
- De onderbouwing volledig en actueel is (zijn de juiste uitgangspunten gehanteerd, is het plan op goede ruimtelijke ordening beoordeeld).
- De meest recente en juiste gegevens gebruikt zijn voor het berekenen van de geluidbelasting.
- De getrokken conclusie correct is.

### *Toetsingskader*

Het wettelijk kader en het van toepassing zijnde gemeentelijk geluidbeleid zijn uitgebreid toegelicht in het rapport. Het plangebied is gelegen buiten elke wettelijke zone van een weg en er wordt terecht geconcludeerd dat er uitsluitend getoetst hoeft te worden aan het gemeentelijk geluidbeleid.

### *Verkeersgegevens*

De gehanteerde verkeersgegevens (verkeersintensiteiten 2017 en 2030) voor de gemiddelde weekdag zijn gebaseerd op een door Goudappel Coffeng uitgevoerd verkeersonderzoek, waarvan de resultaten zijn opgenomen in de rapportage 'Verkeersonderzoek effecten ontsluitingsweg Langerak-Zuid' d.d. x september 2018 met kenmerk KCS056/Huh/0297.03. Het verkeersonderzoeksrapport is niet toegevoegd aan de beoordeelde

onderzoeksrapportage waardoor controle van de gehanteerde verkeersgegevens niet mogelijk is. Wel kan gesteld worden dat de gehanteerde etmaalintensiteiten realistisch over komen. Geadviseerd wordt om de verkeerskundige van de gemeente deze verkeersgegevens te laten toetsen.

#### *Berekeningen, resultaten en conclusies*

Het onderzoek is zeer volledig van opzet. Zo worden er rekenresultaten weergegeven voor verschillende plansituaties, waarbij ook nog eens diverse maatregelen beschouwd worden overeenkomstig het geluidbeleid. De uitgewerkte geluidbeperkende maatregelen bestaan uit het verbod op vrachtverkeer ter plaatse van bepaalde wegvakken en diverse stillere wegdektypen en de daarbij behorende meerkostenraming. Deze verschillende varianten resulteren in verschillende rekenresultaten en daardoor in nieuwe toetsing aan het geluidbeleid en de daarin opgenomen aanvullende eisen. Uit de verschillende toetsingen die opgenomen zijn in de rapportage blijkt dat ten alle tijden voldaan kan worden aan de aanvullende eisen uit dit beleid omtrent de aanwezigheid van geluidluwe gevels en buitenruimten.

### **Conclusies**

#### Luchtkwaliteit

De conclusie in het luchtkwaliteitsrapport dat de realisatie van het plan niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt en dat daarmee het aspect luchtkwaliteit niet tot belemmeringen voor de ontwikkeling van Langerak-Zuid leidt, kan OZHZ onderschrijven.

#### Geluid

- ✓ Vanwege de zeer uitgebreide onderzoeksopzet blijkt het in dit stadium niet mogelijk om een éénduidige keuze te maken voor een combinatie van planopzet en maatregelen. Een éénduidige conclusie ontbreekt dan ook in het onderzoek.
- ✓ Op basis van het onderzoek en de verschillende varianten is het wel mogelijk voor de ontwikkelaar en de gemeente om een afweging te maken.
- ✓ Tenslotte kan geconcludeerd worden dat het plangebied ten alle tijden kan voldoen aan het gemeentelijk geluidbeleid en er dus sprake kan zijn van een goede ruimtelijke ordening als de systematiek vanuit het rapport gevolgd wordt.

### **Aanbevelingen**

#### Geluid

Op basis van de keuzes die in een later stadium zullen moeten worden gemaakt (welke maatregelen/ stedenbouwkundig plan) gelden andere geluidbelastingen.

Er hoeven in geen geval hogere waarden te worden vastgesteld, maar wel dient nader aangetoond te worden of de karakteristieke geluidwering voldoende is ten behoeve van het waarborgen van een binnenniveau van 33 dB (toetsing Bouwbesluit). Hierbij dienen de cumulatieve geluidbelastingen (zonder aftrek conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder) te worden gehanteerd.