

Notitie

Aan : Gebiedstafels A13/A16

Datum : 24 februari 2014

Betreft : Informatie over aanpak geluid en lucht

In deze notitie wordt een nadere toelichting gegeven op de aanpak van lucht en geluid in relatie tot de aanleg van de A13/A16. Uitgangspunten zijn de globale rekenresultaten van de TN/MER uit 2009 en expert judgement. Meer gedetailleerde informatie en rekenresultaten zullen in het kader van het OTB naar verwachting in het najaar van dit jaar beschikbaar komen.

De huidige situatie

De geluidbelasting langs het gehele tracé varieert van 40 tot 60 dB. De concentraties stikstofdioxide (NO_2) variëren van 21 tot 22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en de concentraties fijn stof (PM_{10}) van 22 tot 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Wettelijke aspecten

De geluidseffecten verschillen per locatie. In orde grootte zal dit uiteenlopen van 3 tot 10 dB., De voorkeurswaarde in de nieuwe Wet milieubeheer bedraagt 50 dB en de maximale waarde bedraagt 65 dB (geluidsbelasting op de gevel van de woning).

Naar verwachting zullen op een aantal plaatsen wettelijk verplichte maatregelen nodig zijn om geluidseffecten te mitigeren. Dit zal nader worden onderzocht in het kader van het OTB.

De achtergrondwaarden van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de A13/A16 zal tot 300 meter aan weerszijde van de weg verhoogd worden. Het gaat om een toename van gemiddeld 1-3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 en fijn stof (PM_{10}). Binnen deze zone liggen woningen aan de Grindweg/Bergweg-zuid, Bergse Linker Rottekade en woningen in Ommoord. Toch zullen de concentraties bij deze woningen ruim aan de wettelijke grenswaarden van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voldoen. Er zullen daarom geen wettelijk verplichte, project specifieke maatregelen, voor luchtkwaliteit nodig zijn.

Door mee te liften met geluidsafschermende maatregelen is er bovendien de verwachting dat de beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit als gevolg van de A13/A16 met name binnen de eerste 100 meter vanaf de weg deels kan worden gemitigeerd.

De situatie in de directe omgeving van de tunnelmonden wordt zonder mitigerende maatregelen hoger¹ dan in de huidige situatie. Het gaat om het gebied van 50-100m in het verlengde van de uitgaande verkeersstroom/tunnelbuis. Bij de tunnelmonden kan het gebied met een verhoogde waarde verkleind worden door de daar gewenste geluidschermen zodanig vorm te geven dat de luchtstroom zoveel mogelijk omhoog gericht wordt en de turbulentie wordt bevorderd. Daardoor verdunnen concentraties van vervuiling sneller.

Saldo 0

Saldo 0 is de bestuurlijke vertaling van de uitspraak van omwonenden van het tracé A13/A16 dat men de weg 'niet wil horen, zien of ruiken'. Het gaat over geluidsniveau, luchtkwaliteit en de visuele afscherming

¹ Inschatting concentraties: NO_2 ca. 49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; fijnstof ca. 34 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (tunnelbijdrage NO_2 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en fijnstof 10,3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

van de weg. De ambitie voor het bereiken van saldo-0 geldt primair voor aaneengesloten woongebieden en bebouwingslinten en daarnaast voor recreatiegebieden.

Verwacht wordt dat de luchtkwaliteit in de toekomst in het algemeen zal verbeteren. Om die reden wordt verwacht dat t.a.v. luchtkwaliteit geen bovenwettelijke, projectspecifieke maatregelen nodig zijn voor het bereiken van saldo 0.

Ten aanzien van geluid wordt door inzet van verschillende maatregelen gestreefd naar het bereiken van saldo 0. :

1. Integraal/geluidsbewust ontwerpen van de weg
2. Toepassing van wettelijke maatregelen (maatregelen benodigd om aan de wettelijke normen te voldoen; deze worden bekostigd uit het project)
3. Vormgeving inpassingsmaatregelen c.q. bovenwettelijke maatregelen (bijv wallenlandschap; deze worden bekostigd uit de regionale bijdrage)
4. Prikkels inbouwen in de aanbesteding: RWS en regio bepalen voor locaties waar de stappen 1 t/m 3 nog niet tot saldo 0 leiden, welke maatregelen nodig zijn om saldo 0 wel te bereiken. Voor deze maatregelen wordt door RWS en regio de prioriteitsvolgorde bepaald. De aannemers worden uitgedaagd binnen het plafondbudget zoveel mogelijk van deze maatregelen te realiseren.
5. Benutten aanbestedingsvoordeel: de minister heeft toegezegd dat een evt aanbestedingsvoordeel benut mag worden voor maatregelen voor geluid.

Werkwijze

De stappen in het doorrekenen van de geluid- en luchteffecten zijn de volgende:

- geluidseffecten bij geluidsbewust ontwerp en toepassing van wettelijke maatregelen
- bovenwettelijke geluidsmaatregelen (incl. wallenlandschap tussen de HSL en de Bergweg-Zuid)
- maatregelen om saldo-0 te bereiken

Er wordt alleen gerekend, omdat we de toekomstige situatie in beeld moeten brengen. De modelberekeningen zullen voor een groot aantal referentiepunten gemaakt worden. Deze punten zijn representatief voor hun omgeving (aangrenzende groengebieden, eerstelijns bebouwing en achterliggende woongebieden).

De effecten van (boven)wettelijke maatregelen en saldo-0 maatregelen op geluidssituatie worden berekend met dezelfde standaard rekenmethode. Als toekomstige situatie wordt voor geluid de situatie tien jaar na openstelling van de weg gehanteerd (2031).

De effecten van de geluidmaatregelen op de luchtkwaliteit worden berekend met de NSL-rekentool. Als toekomstige situatie voor luchtkwaliteit wordt de termijn van 1 jaar na openstelling van de weg gehanteerd (2021).

Integraal afwegen

De aard van de maatregelen ter verbetering van geluidssituatie zal mede bepaald worden in het licht van o.a. verkeerskundige eisen, landschappelijke inpassing, milieurendement en kosten.

