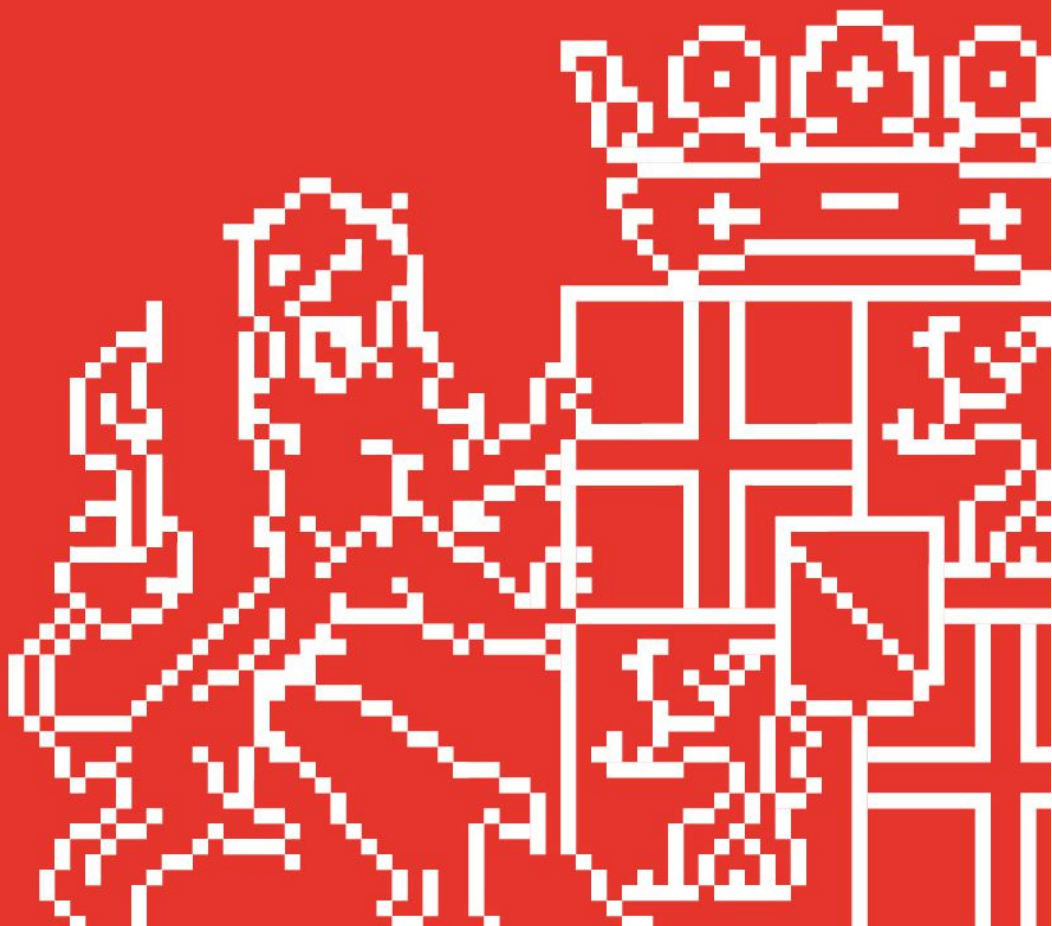




**Inpassingsplan “Reconstructie N226 Hertekop-Schutterhoeflaan inclusief fietstunnel”**

Publicatiedatum 23 mei 2017  
Status Definitief  
Referentienummer 81AF7FE8



## **Reactienota**

### **Voorontwerpinpassingsplan 'Reconstructie N226 Hertekop-Schutterhoeflaan inclusief fietstunnel'**

**Behorend bij het ontwerpinpassingsplan 'Reconstructie N226 Hertekop-Schutterhoeflaan inclusief fietstunnel' vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht d.d. 23 mei 2017.**

## Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding .....	4
Hoofdstuk 2	Terinzagelegging voorontwerpinpassingsplan .....	5
Hoofdstuk 3	Ontvankelijke reacties .....	6
Hoofdstuk 4	Behandeling reacties .....	7

## **Hoofdstuk 1    Inleiding**

De onderhavige reactienota maakt onderdeel uit van het besluit van het college van Gedeputeerde Staten d.d. 23 mei 2017 tot de vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan 'Reconstructie N226 Hertekop-Schutterhoeflaan inclusief fietstunnel'.

Het verkeer op het gedeelte van de N226 tussen de Rijksweg A28 en Leusden Zuid is de afgelopen jaren toegenomen als gevolg van de nieuwe wijk Tabaksteeg in Leusden en door de capaciteitsuitbreiding van de Rijksweg A28. Om de hiermee gepaard gaande doorstromings- en veiligheidsproblemen te beperken hebben de provincie en de gemeente Leusden in het verleden besloten tot het treffen van een aantal maatregelen ter plaatse van de N226, waaronder de reconstructie van het kruispunt de Hertekop.

Het doel van het voorliggende inpassingsplan is het planologisch-juridisch kader te bieden om de voorgenomen ruimtelijke ingrepen die verband houden met realisatie van de reconstructie N226 Hertekop-Schutterhoeflaan inclusief fietstunnel op het grondgebied van de gemeente Leusden te kunnen uitvoeren.

## **Hoofdstuk 2 Terinzagelegging voorontwerpingsplan**

Het voorontwerpingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening naar de overlegpartners gezonden en gedurende vier weken ter inzage gelegd met ingang van 10 maart 2017 tot en met 7 april 2017.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn door enkele partners een reactie ingediend die in het volgende hoofdstuk worden weergegeven.

### Hoofdstuk 3 Ontvankelijke reacties

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een reactie tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de reactie voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendtheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Reacties zijn ingediend door:

<b>Nr</b>	<b>Naam</b>	<b>Adres</b>	<b>Woonplaats</b>
1.	Gemeente Amersfoort	Postbus 4000	3800 EA Amersfoort
2.	Rijkswaterstaat Midden-Nederland	Postbus 2232	3500 GE Utrecht
3.	Waterschap Vallei en Veluwe	Postbus 4142	7320 AC Apeldoorn

Het plan is tevens toegezonden naar de gemeente Leusden, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en het Ministerie van Defensie. Deze organisaties hebben geen reactie kenbaar gemaakt.

## Hoofdstuk 4 Behandeling reacties

In het hiernavolgende hoofdstuk worden de ingediende inspraakreacties behandeld.

Nr.	Samenvatting ingekomen reactie	Reactie van het college	Conclusie
1.	<p>Voor het Amersfoortse deel is in 2014 een postzegelbestemmingsplan "Aansluiting Hertekop" vastgesteld welke in omvang zeer beperkt is omdat de reconstructie van de provincie Utrecht grotendeels paste in de geldende bestemmingsplannen van Amersfoort. Slechts een kleine strook aan beide zijden van een gedeelte van de Arnhemseweg behoefde een aanpassing van de geldende bestemming. Daarnaast is voor het Amersfoortse deel ook een wijzigingsplan vastgesteld om de aanleg van een vrijliggend fietspad te kunnen realiseren.</p> <p>Opgemerkt wordt dat het vollediger zou zijn als in de toelichting van het inpassingsplan wordt toegelicht dat de benodigde reconstructie op Amersfoort grondgebied reeds is gerealiseerd (behalve de belijning van de weg vakken onder het viaduct). De reden is gelegen in het feit dat de doorstroming- en veiligheidsproblemen die er zijn rondom het kruispunt Hertekop niet alleen ontstaat door het verkeer van en naar Leusden maar ook door verkeer van en naar de Kersenbaan/Amersfoort.</p>	<p>Van deze opmerking wordt kennis genomen.</p> <p>Wij zijn het niet eens met deze opmerking. Weliswaar is de reconstructie op Amersfoorts grondgebied planologisch geregeld, maar niet fysiek. De reconstructie van de Hertekop moet nog op zowel Amersfoorts als Leusdens grondgebied worden uitgevoerd.</p>	<p>Geen aanpassingen.</p> <p>Geen aanpassingen.</p>
2.	<p>Planregels</p> <p>In de planregels, artikel 9.1.1. onder b, wordt aangegeven dat er faunapassages worden aangelegd inclusief geleidende (amfibie) kleinwildrasten. Het is onduidelijk hoeveel faunapassages er worden aangelegd; in de toelichting 1 en in de planregels wordt over meervoud gesproken. Daarnaast keert een (amfibie)kleinwildraaster geen eekhoorn of boomarter. Deze soorten klimmen hier overheen. De faunapassage(s) vormt met deze geleiding geen mitigatie voor deze soorten.</p>	<p>Er wordt één nieuwe faunapassage aangelegd onder de N226. Verder zuidwaarts is in het kader van realisatie van de Maanweg reeds een faunapassage gerealiseerd. We zullen de tekst in het plan verduidelijken.</p> <p>Incidenteel zal een eekhoorn of boomarter wel gebruik maken van de faunapassage. Daarnaast was in een eerder ontwerp een touwbrug opgenomen maar de gebiedskundige en ecooloog van de gemeente Leusden hebben hiervan afgezien</p>	<p>De tekst zal worden verduidelijkt.</p> <p>Er wordt één nieuwe faunapassage aangelegd en de andere passage is een bestaande.</p>

	<p><b>Verbeelding</b>  Gevraagd wordt waar op de verbeelding de noordelijke flank van de fietstunnel ligt. Dit deel valt blijkens de tekst in het plangebied van het PIP en voor het overige in de bestemmingsplannen van Amersfoort. In de artikelsgewijze beschrijving van artikel 3 en 4 is de noordelijke flank van de fietstunnel nog niet vermeld. Ook wordt gevraagd waar op de kaart de waterbergingsvijver ligt waarover op blz. 37 gesproken wordt.</p> <p><b>Toelichting</b>  Op bladzijde 12 van de toelichting wordt gesproken over een verkeersprognose voor 2020. Dat lijkt een korte horizon als in 2018 het werk wordt uitgevoerd. Eind 2014 is een onderzoek gedaan met prognoses 2025, waaruit bleek, dat een tweede rijstrook nodig was voor verkeer vanuit het noorden vanaf de A28 richting Woudenberg.  Op bladzijde 12 van de toelichting staat: "Het verkeer op het gedeelte van de N226 tussen de Rijksweg A28 en Leusden Zuid is de afgelopen jaren toegenomen als gevolg van de nieuwe wijk Tabaksteeg in Leusden en door de capaciteitsuitbreiding van de Rijksweg A28. De prognoses voor de N226 tussen de Rijksweg A28 en Leusden-Zuid laten een toename zien van 17.500 auto's per dag nu (peiljaar 2015) naar 25.500 in 2020".  In het akoestisch onderzoek komt deze prognose niet terug. Ter vergelijking, in het geluidonderzoek wordt 10 jaar na openstelling (2029) als prognose aangehouden met weekdag intensiteit van 24.813 voertuigen op de N226. Dit is conform de Wet geluidhinder.</p>	<p>Op de verbeelding is te zien waar de noordelijke flank van de fietstunnel ligt. Ingevolge de regels van artikel 3 en 4 is de realisatie van een fietstunnel mogelijk. De waterbergingsvijver ligt buiten het plangebied, langs de A28, op gronden die in eigendom zijn van Rijkswaterstaat.</p> <p>Het klopt dat in de PIP een tegenstelling zit met betrekking tot de verkeerscijfers:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In de toelichting blz. 12 staat voor 2020 een intensiteit van 25.500. Dit zijn mvt/werkdag-etmaal en komen uit een onderzoek van 2012 welke mede gebaseerd is op het VRU 2.2, hierin zitten de nodige onzekerheden.</li> <li>2. Het akoestisch onderzoek naar de gevolgen van de reconstructie waar sprake is van 24.813 mvt/etmaal. Dit zijn mvt/weekdag-etmaal, welke ca. 0.9x werkdagetmaal is. De 24.813 weekdag komt overeen met ca.27.570 per werkdag. Op basis van VRU 3.3 en het Eemland-model zijn in 2015 deze nieuwe cijfers opgesteld voor alle onderzoeken. Deze herberekening van de intensiteiten was nodig omdat eerder slechts tot 2020 was gerekend en dan gebruik je de nieuwste modellen.</li> </ol> <p>Daarnaast zullen de nieuwste cijfers rond Hoevelaken wellicht weer een ander beeld op de cijfers geven.</p>	<p>Geen aanpassingen.</p> <p>In de toelichting zal op blz. 12 de volgende voetnoot worden opgenomen om de onduidelijkheid mbt de verkeerscijfers weg te nemen. <i>De hiergenoemde prognose in werkdag-etmaalintensiteit komt uit het GS-besluit van begin 2015 en is gebaseerd op verkeersberekeningen uit 2011/2012. De verschillende onderzoeken zijn gebaseerd op vernieuwde onderzoekscijfers uit 2015 in weekdagetmaalintensiteiten.</i></p>
--	--	--	---



<p>Op bladzijde 7 van de toelichting wordt gesproken over een verschuiving naar het westen. Dit wordt op bladzijde 41 bevestigd. Op bladzijde 28 wordt aangegeven, dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit komt waarschijnlijk door het verlagen van de maximum snelheid van 80 naar 60 km/uur, zoals vermeld op blz. 12, waardoor het verschil in geluidsbelasting binnen de 2 dBA blijft. Omdat dit in de tekst niet duidelijk naar voren komt, kan dat worden aangescherpt.</p> <p>Op bladzijde 27 van de toelichting (milieukundige aspecten) staat: een van de doelstellingen van het project is verbetering van de doorstroming. Uitkomsten uit een recent verkeersrapport en de doorverwijzing naar een recent ten behoeve van het PIP opgesteld verkeersrapport ontbreken hier. Gevraagd wordt om het verkeersrapport ook toe te voegen aan de bijlagen.</p> <p>Op bladzijde 42 van de toelichting (par. 6.2.2.3., tussenkopje Grondgebonden zoogdieren) wordt als mitigerende maatregel voor de eekhoorn en boom-marter genoemd het aanleggen van een fauna-passage (kleine faunaduiker). Beide soorten maken sporadisch gebruik van een dergelijke voorziening (Leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur 2013).</p> <p><u>Bijlagen</u>  <u>Bijlage 1 Akoestisch onderzoek Alcedo</u>  Er staat geen opmerking in het akoestisch onderzoek over sanering of dat deze al afgehandeld zou zijn.</p> <p><u>Bijlage 2 Akoestisch onderzoek RHDHV</u>  De bijlagen 1 en 2 van het akoestisch onderzoek ontbreken. Het gaat om:  - Invoergegevens Arnhemseweg N226  - Resultaten Arnhemseweg</p> <p><u>Bijlage 2 Akoestisch onderzoek RH-DHV</u>  Het reconstructie effect neemt toe van 0.7 dB naar 1.48 dB. Er wordt aangegeven dat dit geen effect heeft voor een eventuele Hogere Waarde. Omdat in de bijlage resultaten ontbreken is dit punt niet controleerbaar.</p>	<p>Het is correct dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder ivm het verlagen van de maximumsnelheid van 80 naar 60 km/uur.</p> <p>Het verkeersrapport wordt aan de bijlage toegevoegd.</p> <p>De noodzaak voor de mitigerende maatregel is gebleken uit ecologisch onderzoek.</p> <p>In bijlage 1, Akoestisch onderzoek Alcedo, staat als conclusie dat er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.</p> <p>Per abuis zijn de bijlagen 1 en 2 van het akoestisch onderzoek van RHDHV, bijlage 2, niet bijgevoegd, Dit moet alsnog gebeuren</p> <p>De bedoelde bijlage zal alsnog worden toegevoegd aan bijlage 2.</p>	<p>Geen aanpassingen.</p> <p>Aanpassen.  Het verkeersrapport wordt aan de bijlage toegevoegd.</p> <p>Geen aanpassingen.</p> <p>Geen aanpassingen.</p> <p>Aanpassen.  De bijlagen 1 en 2 van het akoestisch onderzoek worden toegevoegd aan het akoestisch onderzoek van RHDHV.</p> <p>Aanpassen.  Aan bijlage 2 worden de bijlagen 1 en 2 toegevoegd.</p>
---	--	---

3.	<p>Op de uitwerking van het aspect water (hoofdstuk 6 onder omgevingsaspect waterhuishouding) wordt het volgende opgemerkt:</p> <p><i>Binnen het plangebied bedraagt de bestaande verharde oppervlakte circa 8.450 m<sup>2</sup>. Na de reconstructie van de N226/Arnhemseweg zal het verharde oppervlak circa 11.640 m<sup>2</sup> bedragen. Dit betekent een toename van circa 3.190 m<sup>2</sup> verhard oppervlak. Let wel, het betreft hier maten binnen het plangebied. Voor deze toename dient circa 10% watercompensatie plaats te vinden oftewel circa 320 m<sup>2</sup>.</i></p> <p>Er wordt op gewezen dat de genoemde 10% compensatie slechts een vuistregel voor het ruimtebeslag is. De feitelijke berekening dient uit te gaan van een bergingsopgave gebaseerd op T=100, zodat duidelijk wordt hoeveel water daadwerkelijk moet worden geborgen. Aan de hand van berekeningen op grond van maximaal toegestane peilstijgingen en landelijke afvoernormen (in geval van open water en/of afvoerend water) of infiltratiecapaciteit (in geval van wadi's en/of zaksloten) is de ruimtelijke vraag tbv de wateropgave te beantwoorden.</p> <p>Naar verwachting zal toepassing van deze berekening niet tot een andere conclusie leiden, gezien de onderbouwing waarin de reeds gerealiseerde waterberging door Rijkswaterstaat in beschouwing is genomen.</p> <p>In de toelichting wordt verwezen naar bijlagen, onder andere bijlage 8 Waterparagraaf. Deze bijlage is echter niet bij de stukken aangetroffen.</p>	<p>Van deze opmerking wordt kennis genomen</p> <p>Bijlage 8 zit wel bij de bijlagen. Na een titelblad volgt de memo met de waterparagraaf.</p>	<p>Geen aanpassingen.</p> <p>Geen aanpassingen.</p> <p>Geen aanpassingen.</p>
----	--	--	---