



AKOESTISCH ONDERZOEK

VERKEERSAANTREKKENDE WERKING - BP TUSSEN POELWEG EN NOORDDAMMERWEG,
UITHOORN

Opdrachtgever:
Projectnr:
Datum:

Aeres Milieu
AER010-0001
28 april 2020

AKOESTISCH ONDERZOEK

VERKEERSAANTREKKENDE WERKING - BP TUSSEN POELWEG EN NOORDDAMMERWEG, UITHOORN

Opdrachtgever: Aeres Milieu
Projectnr: AERO10-0001
Rapportnr: 20200428-AERO10-RAP-AO-1.0
Status: Concept
Datum: 28 april 2020

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2019 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
L.Smeets

Verificatie:
J.Geurts

Validatie:
R. Alferink



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	7
2	UITGANGSPUNTEN	9
2.1	Situering plangebied.....	9
2.2	Activiteiten binnen het plangebied.....	9
3	WETTELIJK KADER	11
3.1	Schrikkelcirculaire	11
3.2	VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering	12
3.3	Wet geluidhinder	12
4	VERKEERSAANTREKKENDE WERKING	13
4.1	Verkeersonderzoek	13
4.2	Beschouwing	14
5	SAMENVATTING EN CONCLUSIE	15

1 INLEIDING

In opdracht van Aeres Milieu is door Kragten een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de verkeersaantrekkende werking die het bestemmingsplan 'Tussen Poelweg en Noorddammerweg' te Uithoorn mogelijk maakt.

In verband met de realisatie van het plan wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. In het kader van deze procedure is beschouwd of het aspect verkeersaantrekkende werking (verkeersbewegingen van en naar het plangebied) conform het gestelde in de geldende wet- en regelgeving voldoet danwel voldoende is/wordt onderbouwd.

Bij de beoordeling van het verkeer van en naar het plangebied is aangesloten bij de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering van 2009 en de "Schrikkelcirculaire"¹ van 1996.

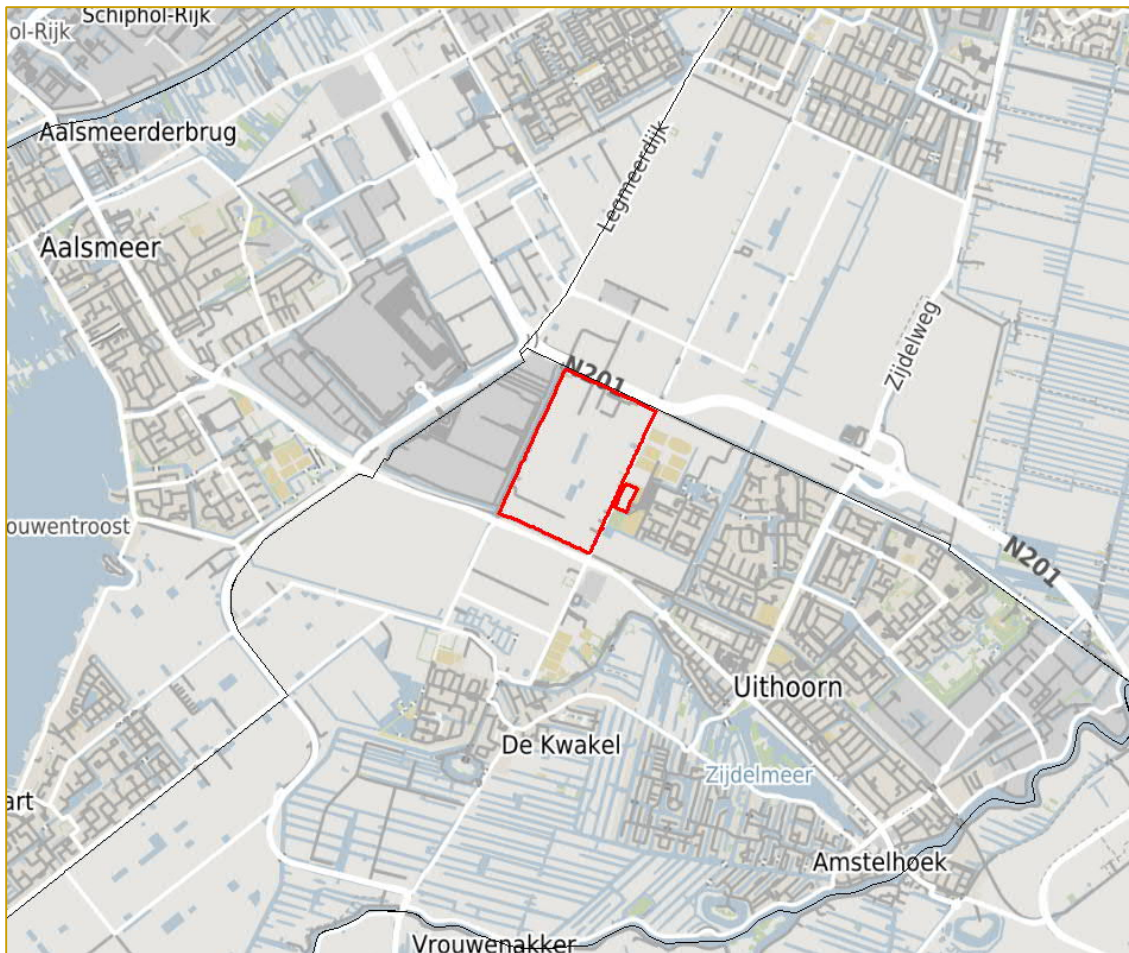
Middels voorliggende rapportage wordt verslag gedaan van de uitgangspunten en bevindingen van het uitgevoerde onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking.

¹ Circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting"; VROM, 29 februari 1996

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Situering plangebied

Het plangebied is gelegen ten westen van de kern van Uithoorn en wordt ingesloten door de Poelweg, Randweg, Noorddammerweg en de N196. Navolgende afbeelding geeft een geografisch overzicht van de ligging van het plan en de omgeving.



Afbeelding 1 Ligging plangebied (bron: OpenStreetMap)

Het plan voorziet in de bedrijfsbestemming van maximaal milieucategorie 3.2.

2.2 Activiteiten binnen het plangebied

Met het planvoornemen wordt het agrarische (glas)tuinbouwgebied getransformeerd naar een regulier bedrijventerrein. Om de randvoorwaarden uit de door de gemeente Uithoorn opgestelde gebiedsvisie en uitgangspunten uit de visie te kunnen realiseren, dient het vigerende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied – Tussen Poelweg en Noorddammerweg' herzien te worden. Uitgangspunt hierbij is dat naast het zo goed mogelijk faciliteren van de huidige gevestigde (glastuinbouw)bedrijven, de mogelijkheid ontstaat voor nieuwe reguliere bedrijven om zich in het plangebied te vestigen. Om een interessante vestigingslocatie te kunnen worden en te blijven, worden de bestemmingen 'Agrarisch – Glastuinbouw 1' en 'Bedrijf – Agrarisch verwant' herbestedemd naar 'Bedrijf'. De overige bestemmingen 'Bedrijf – Nutsvoorziening', 'Bedrijf – Gasontvangstation', 'Tuin', 'Verkeer', 'Water – 1' en 'Wonen' blijven gehandhaafd.

Binnen de bedrijfsbestemming wordt, in tegenstelling tot het vigerende bestemmingsplan, middels een functieaanduiding onderscheidt gemaakt tussen 'bedrijf tot en met milieucategorie 2' en 'bedrijf tot en met milieucategorie 3.2'. De specifieke functieaanduidingen uit het vigerend bestemmingsplan komen daarbij te vervallen.

Op basis van de gebiedsvisie wordt onderscheidt gemaakt tussen twee zones:

1. Gronden met de functieaanduiding 'bedrijf tot en met milieucategorie 2';
2. Gronden met de functieaanduiding 'bedrijf tot en met milieucategorie 3.2'.

Conform de gebiedsvisie is de grens van de aanduiding 'bedrijf tot en met milieucategorie 2' op 150 meter vanuit de Noorddammerweg gelegd. Binnen deze zone is een mix van wonen, bedrijven en voorzieningen mogelijk. Voor de overige gronden binnen het plangebied met de bestemming 'Bedrijf' geldt de functieaanduiding 'bedrijf tot en met milieucategorie 3.2'.

Bij het leggen van de zonering kan het voorkomen dat deze zone bestaande bedrijfskavels doorsnijden, of dat het bedrijf (deels) in een hogere categorie valt dan is toegestaan. Reeds bestaande bedrijven kunnen op basis van het overgangsrecht hun bedrijfsactiviteiten op de huidige locatie voortzetten. Zelfstandige kantoren en detailhandel zijn uitgesloten in de regels (strijdig gebruik). Dit sluit aan op de gebiedsvisie 'Uithoorn, Gebiedsvisie gebied tussen Poelweg en Noorddammerweg'.

3 WETTELIJK KADER

3.1 Schrikkelcirculaire

Ten gevolge van het verkeer van en naar een solitaire inrichting (verkeersaantrekkende werking) ondervinden woningen gelegen aan de toegangsweg tot het inrichtingsterrein een geluidbelasting. Als toetsingskader geldt voor een enkel bedrijf met betrekking tot de geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking geldt de circulaire: "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening w.m." van 29 februari 1996 (Schrikkelcirculaire) die een voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale grenswaarde van 65 dB(A) stelt. Indien een hogere geluidbelasting dan de voorkeurgrenswaarde wordt toegestaan, dient rekening te worden gehouden met het maximaal toelaatbare binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde. Voorts geeft deze Circulaire aan dat geluidhinder veroorzaakt door verkeersbewegingen op de openbare weg beoordeeld wordt uitsluitend op de wijze waarop verkeerslawaai wordt beoordeeld. De genoemde Circulaire stelt namelijk in hoofdstuk 2:

"Mede naar aanleiding van het bovenstaande ben ik tot de conclusie gekomen dat het wenselijk en verantwoord is om verkeersbewegingen van en naar de inrichting uitsluitend te beoordelen op de wijze waarop verkeerslawaai wordt beoordeeld. In de volgende paragrafen licht ik dit nader toe."

Het reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai geeft aan dat voor de bepaling van het equivalente geluidniveau rekening wordt gehouden met de maatgevende verkeersintensiteit. De maatgevende verkeersintensiteit is die intensiteit zoals die gemiddeld over een representatief tijdvak optreedt². Dit betekent dat de geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking gebaseerd wordt op jaargemiddelde intensiteiten.

In de Circulaire wordt verder vermeld dat op drie punten van de beoordeling van wegverkeerslawaai wordt afgeweken:

beschouwing avondperiode

In de destijds (1996) geldende Wet geluidhinder werd de avondperiode niet beschouwd. De Circulaire adviseert om deze periode wel mee te nemen bij de beschouwing van de geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking. Aangezien de momenteel van kracht zijnde Wet geluidhinder deze periode wel beschouwd, is dit punt niet meer van toepassing.

toepassen correctie conform artikel 110g

In de Circulaire wordt opgemerkt dat het niet de bedoeling is de aftrek conform artikel 110g (destijds artikel 103) toe te passen. Ten tijde van het van kracht worden van de Circulaire was het niet de verwachting dat vrachtverkeer in de nabije toekomst aanzienlijk stiller zou worden. De correctie conform artikel 110g wordt in voorliggend onderzoek dan ook niet toegepast bij het bepalen van de geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking.

toepassen emissiecijfers standaard rekenmethode (SRM1, SRM2)

Tenslotte wordt in de Circulaire aangegeven dat in de regel de geluidemissie vanwege het inrichtingsgebonden verkeer niet kan worden uitgevoerd met behulp van de standaard-rekenmethodes volgens het Reken- en meetvoorschrift. De hierin opgenomen emissiecijfers zijn namelijk gebaseerd op de gemiddelde situatie van het Nederlandse wagenpark en dus niet kunnen worden toegepast in specifieke situaties. Om die reden wordt de geluidbelasting vanwege de verkeersaantrekkende werking bepaald met de module "industrielawaai", waarbij van specifieke bronvermogens gebruik wordt gemaakt.

Voor indirecte hinder ten gevolge van mobiele geluidsbronnen (bijvoorbeeld vrachtwagens) geldt een beperking van de reikwijdte. Die reikwijdte is op verschillende manieren vast te stellen:

² artikel 1 en 2 reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai alsmede § 2.1 van het reken- en meetvoorschrift geluid

- de afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder veroorzaakt door een bedrijf blijft beperkt tot die afstand, waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidsbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf in kwestie. Toepassing van dit criterium houdt voor transportverkeer van en naar inrichtingen in dat de reikwijdte beperkt blijft tot die afstand, waarbinnen voertuigen (met in acht name van de maximum snelheid) de ter plaatse optredende snelheid hebben bereikt
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting voor het gehoor nog herkenbaar zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare transportroutes
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld, bijvoorbeeld tot de eerste kruising;
- de reikwijdte blijft beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast)
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet op een voor meerdere bedrijven functionerende ontsluitingsroute rijden. Is dat wel het geval dan zou de afweging ter zake van de met die ontsluitingsroute gepaard gaande geluidsbelasting niet op het microniveau van de individuele inrichtinghouder moeten worden gemaakt maar op macroniveau in een structuur of bestemmingsplan

3.2 VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering

In de VNG-uitgave bedrijven en milieuzonering van 2009 en het VNG-publicatierapport "Milieuzonering nieuwe stijl" 2019 zijn indices opgenomen voor verkeersaantrekkende werking, visuele hinder, bodem- en luchtverontreiniging. Deze indices, met een overigens zeer indicatief karakter, worden in het algemeen nooit vertaald in planregels: ook in de voorbeeldregels in bijlage 2 van de huidige VNG-uitgave is dit niet het geval. Afweging van deze thema's vindt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen altijd al plaats zonder verdere borging in de planregels. Er moet altijd in de toelichting van het bestemmingsplan, naast de systematiek van milieuzonering, onderbouwd worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Bij een bestemmingsplan voor een nieuw bedrijventerrein vertaalt zich dat in de onderbouwing dat sprake is van een goede en veilige verkeersafwikkeling. Hierbij is in de belangenafweging ook de veranderende omgeving opgenomen (verschijningsvorm en bouwhoogte). Voor de betreffende onderbouwing gebruiken gemeenten in het algemeen andere bronnen dan de indices uit de huidige VNG-uitgave.

In de huidige bestemmingsplanpraktijk en systematiek van milieuzonering wordt de verkeersaantrekkende werking zoals hiervoor is aangegeven niet separaat in de planregels gereguleerd. Er wordt in het bestemmingsplan volstaan met een onderbouwing over de verkeersgeneratie (op basis van bijvoorbeeld CROW-kengetallen en verkeersmodellen) en de onderbouwing van een aanvaardbare verkeersafwikkeling, evenals een onderbouwing van de gevolgen voor luchtkwaliteit en wegverkeerslawaai. In de VNG-publicatie Milieuzonering nieuwe stijl is, conform de huidige systematiek, geen regeling voor verkeersaantrekkende werking opgenomen. Het staat bevoegde gezagen vrij in voorkomende gevallen, wanneer zij dat wenselijk achten, aanvullend een regeling op te nemen om de verkeersgeneratie verder te reguleren, bijvoorbeeld per bedrijf. Dit is een kwestie van lokale afweging en maatwerk.

3.3 Wet geluidhinder

Hoewel geen sprake is van fysieke wijzigingen op of aan een weg, kan wel worden aangesloten bij de systematiek ten aanzien van reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder. Overeenkomstig de Wet geluidhinder is sprake van reconstructie als er een fysieke wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidbelasting in de toekomst ten opzichte van de situatie zonder aanpassingen met afgerond 2 dB of meer toeneemt. Een dergelijke toename leidt niet tot een onaanvaardbare toename van de hinder. Hoewel de Wet geluidhinder in deze situatie geen formeel toetsingskader is, wordt in de Wet geluidhinder het aspect verkeer wel breder "bekeken" dan het verkeer van en naar één inrichting.

4 VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

4.1 Verkeersonderzoek

In paragraaf 3.3. van de toelichting Bestemmingsplan Tussen Poelweg en Noorddammerweg is de verkeerssituatie beschouwd en toegelicht. Navolgend zijn enkele voor onderhavig onderzoek relevante passages uit de toelichting opgenomen.

De huidige wegenstructuur is wat betreft maatvoering afgestemd op de oorspronkelijke agrarische functies, terwijl met de ontwikkelingen binnen het gebied van glastuinbouwbedrijven naar reguliere bedrijven een steeds intensiever gebruik is ontstaan.

De Koningin Máximalaan blijft de hoofdverbinding van het plangebied met de regio. Vanaf de Koningin Máximalaan is het gebied via de Poelweg en Noorddammerweg goed ontsloten.

In de huidige situatie is er nauwelijks sprake van agrarisch verkeer op de Poelweg maar al meestal van (groot) vrachtverkeer. Er wordt een extra interne ontsluitingsweg, met de Poelweg als hoofdtoegangsweg, in het gebied beoogd om een efficiënte herverkaveling mogelijk te maken. De gemeente investeert echter niet zelf in de infrastructuur in het gebied. Investerings hiertoe moeten uit het gebied zelf komen. Om de extra interne ontsluitingsweg juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Vanaf de Poelweg kunnen in de toekomst extra toegangen naar het gebied Flora Holland Zuid worden gerealiseerd bij wederzijds draagvlak en aangetoond belang. In de visie zijn hiervoor twee plekken aangewezen waar een logische verbinding gelegd zou kunnen worden. Dit vergt nader onderzoek naar draagvlak en de gevolgen voor de doorstroming van verkeer op met name de Poelweg.



Afbeelding 2 Mogelijke verkeerssituatie toekomstige situatie (bron: Toelichting bestemmingsplan)

Om de verkeersgevolgen in beeld te brengen is een verkeersonderzoek door Exante Groep B.V. uitgevoerd. De resultaten van het verkeersonderzoek zijn opgenomen in de bijlagen. Hierbij is de maximale planologische situatie van de huidige en nieuwe situatie in beeld gebracht.

Uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat het verkeer in de toekomstige situatie met **40% (theoretisch) toeneemt**. Een vertaling naar verkeersstromen lijkt irrelevant, omdat een maximale uitvoering (niet realistisch) leidt tot niet realistische intensiteiten op gemeentelijke wegen.

Verder komt in het verkeersonderzoek het volgende naar voren. In de huidige situatie is er nauwelijks sprake van agrarisch verkeer op de Poelweg maar al meestal van (groot) vrachtverkeer. Een toename van dit vrachtverkeer maakt het weliswaar wenselijk dat de Poelweg op termijn verbreed gaat worden, maar er is geen verkeerskundige noodzaak om dat op korte termijn aan te pakken. De procentuele toename van verkeer op de Poelweg is gezien de geringe verkeersintensiteit nog verkeersveilig op te vangen in de huidige situatie. Het zuidelijke deel van de Noorddammerweg kent al een juiste inrichting met een vrijliggend fietspad en een voldoende brede rijbaan (conform een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom).

Maatregelen aan het kruispunt met de Koningin Maximalaan lijken niet noodzakelijk, daar deze dezelfde vormgeving heeft als de huidige kruising van de Noorddammerweg. Terwijl de Noorddammerweg een hogere intensiteit heeft dan de Poelweg (4300 versus 800 mvt/etm). Daar lijkt dus voldoende restructuur wat betreft capaciteit te zitten.

4.2 Beschouwing

Zoals uit het opgestelde verkeersonderzoek is te herleiden blijkt dat het verkeer in de toekomstige situatie met **40% (theoretisch) toeneemt**. Indien deze toename wordt afgezet tegen een toename in een theoretische geluidbelasting blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van een nabij het plangebied gelegen woning ten hoogste **1,46 dB** zal toenemen.

Zoals eerder is aangegeven blijft de reikwijdte beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast). De geluidbelasting zal derhalve in een worst-case benadering niet meer dan 2 dB toenemen waardoor geen duidelijke herkenbaarheid zal zijn vanwege het verkeer van en naar het plangebied. Feitelijk wordt de verkeersaantrekkende werking vanwege een solitair bedrijf getoetst aan het gestelde in de "Schrikkelcirculaire" en de Wet geluidhinder.

Op basis van de berekende theoretische toename en het verkeersonderzoek wordt enerzijds voldaan aan de "Circulaire" en wordt anderzijds wordt in het bestemmingsplan volstaan met een onderbouwing over de verkeersgeneratie (op basis van bijvoorbeeld CROW-kengetallen en verkeersmodellen) en de onderbouwing van een aanvaardbare verkeersafwikkeling.

5 SAMENVATTING EN CONCLUSIE

In opdracht van Aeres Milieu is door Kragten een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de verkeersaantrekkende werking die het bestemmingsplan 'Tussen Poelweg en Noorddammerweg' te Uithoorn mogelijk maakt.

In verband met de realisatie van het plan wordt een ruimtelijke procedure doorlopen. In het kader van deze procedure is beschouwd of het aspect verkeersaantrekkende werking (verkeersbewegingen van en naar het plangebied) conform het gestelde in de geldende wet- en regelgeving voldoet danwel voldoende is/wordt onderbouwd.

Bij de beoordeling van het verkeer van en naar het plangebied is aangesloten bij de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering van 2009, de "Schrikkelcirculaire" van 1996 en de Wet geluidhinder.

Op basis van de berekende theoretische toename van ten hoogste 1,46 dB en het verkeersonderzoek wordt enerzijds voldaan aan de "Schrikkelcirculaire" en de Wet geluidhinder. Anderzijds kan in het bestemmingsplan worden volstaan met een onderbouwing over de verkeersgeneratie (op basis van bijvoorbeeld CROW-kengetallen en verkeersmodellen) en de onderbouwing van een aanvaardbare verkeersafwikkeling.