



Rapport

Betreft: Beoordeling wegverkeerslawaaï in het kader van de Economische ontwikkelingszone Oudevaart-Zuid te Harenkarspel (dorpskern Warmenhuizen)

Rapportnummer: FF 1817-6-RA-002

Datum: 27 maart 2012

Ref.: JG/JO//FF 1817-6-RA-002

1. Inleiding

In opdracht van Kramer c.s. en Nickerson-Zwaan is een onderzoek uitgevoerd naar het milieueffect van wegverkeerslawaaï in het kader van de Economische ontwikkelingszone Oudevaart-Zuid te Harenkarspel (dorpskern Warmenhuizen).

De bedrijven Vezet/Kramer c.s. en Nickerson-Zwaan zijn voornemens om zich ter hoogte van de economische ontwikkelingszone te vestigen. Voor Vezet/Kramer c.s. betreft dit het accommoderen van toekomstige activiteiten. Voor Nickerson-Zwaan is sprake van een verplaatsing van de activiteiten van de huidige bedrijfslocatie te Tuitjenhorn alsmede een uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten. Conform het ontwerp bestemmingsplan Bedrijventerreinen is ter hoogte van de Economische ontwikkelingszone Oudevaart-Zuid sprake van een agrarische bestemming met een wijzigingsbevoegdheid waarmee de bestemming kan worden gewijzigd naar de bestemming "bedrijventerrein". De beoogde vestiging van de beide bedrijven is derhalve planologisch niet direct inpasbaar.

Middels het bestemmingsplan "Economische ontwikkelingszone Oudevaart-Zuid" wordt voorzien in het accommoderen van toekomstige activiteiten van Vezet/Kramer c.s. en de vestiging van het zaadveredelingsbedrijf Nickerson-Zwaan ten zuiden van de Debbemeerweg te Harenkarspel. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

Het plangebied ligt binnen de zone van de Debbemeerweg, de Kanaalweg en de Diepsmeerweg (ontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom). Met het bestemmingsplan wordt geen vestiging van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

Lid NLingenieurs
ISO 9001 gecertificeerd

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR **Zoetermeer**
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 85
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH **Mook**
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl

L. Springerlaan 37
Postbus 7, 9700 AA **Groningen**
Tel. (050) 520 44 88
Fax (050) 526 31 78
info@groningen.peutz.nl

Montageweg 5
6045 JA **Roermond**
Tel. (0475) 324 333
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Dortmund, Berlin
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daidalos Peutz bvba
Leuven
Info@daidalospeutz.be
www.daidalospeutz.be

Peutz
Sevilla
info@peutz.es
www.peutz.es

Köhler Peutz Geveltechniek bv
Zoetermeer
Info@gevel.com
www.gevel.com

Opdrachten worden aanvaard
en uitgevoerd volgens De
Nieuwe Regeling 2011

BTW identificatienummer
NL004933837B01
KvK: 12028033

Tevens is er geen sprake van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder. Derhalve hoeft er geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Wgh.

Wel is inherent aan de ontwikkeling sprake van een toename van de verkeersintensiteit van het plangebied. Derhalve is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} ten gevolge van de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt voor het prognosejaar 2022. Tevens is de toename van de geluidbelasting ten gevolge van de ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Hierbij is ingezoomd op de vier meest nabijgelegen woningen (Kanaalweg 20, 21, 26 en 27).

In dit rapport worden de resultaten van het onderzoek gegeven en beoordeeld.

2. Uitgangspunten

2.1. Situatie

Het plangebied ligt binnen de zone van de Debbemeerweg, de Kanaalweg en de Diepsmeerweg (ontsluitingswegen binnen en buiten de bebouwde kom met een snelheid van meer dan 50 km/uur). In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven. In deze figuur zijn tevens de (ontsluitings)wegen van het plangebied weergegeven, alsmede de wijze van ontsluiten. Ter hoogte van de beschouwde woning aan de Kanaalweg 27 bevindt zich de grens van de bebouwde kom. De Kanaalweg gaat hier over van een binnen de bebouwde kom gelegen 50 km/uur weg naar een buiten de bebouwde kom gelegen 80 km/uur weg. De woning Kanaalweg 26 ligt binnen de bebouwde kom, de woningen Kanaalweg 20 en 21 erbuiten.

Het plangebied zal in hoofdzaak ontsloten worden via de Machinestraat. Vervolgens zal het merendeel van het vrachtverkeer afgewikkeld worden via de Debbemeerweg, de Kanaalweg en uiteindelijk naar de rijksweg N9. Dit conform de gedragsinstructies van Vezet aan haar vrachtverkeer. Een deel zal worden afgewikkeld via de Debbemeerweg naar de N245, dit zal met name gelden voor een deel van het personenverkeer. Ten behoeve van de maximale geluidbelasting wordt ervan uitgegaan dat al het verkeer via de N9 wordt afgewikkeld, dit is het worst case scenario voor de milieubelasting ter hoogte van de beschouwde woningen aan de Kanaalweg.



Figuur 1: Weergave (ontsluitings)wegen plangebied, alsmede de wijze van ontsluiten

2.2. Normstelling

De Wet geluidhinder (Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen te hoge geluidbelastingen. Sinds 1 januari 2007 geldt de nieuwe Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd.

Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Bij de beoordeling van het wegverkeer wordt onderscheid gemaakt in een binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Buitenstedelijk gebied heeft betrekking op het gebied buiten de bebouwde kom of binnen de bebouwde kom voor zover het gebied gelegen is langs een autoweg of autosnelweg. Binnenstedelijk gebied heeft betrekking op het gebied binnen de bebouwde kom langs lokale wegen niet zijnde een autoweg of autosnelweg.

De zonebreedte bij een binnenstedelijke weg bedraagt 200 (1 tot 2 rijstroken) à 350 meter (3 of meer rijstroken) gemeten vanuit het hart van de weg. Voor buitenstedelijk gebied bedraagt de zonebreedte 250, 400 en 600 meter voor wegen met respectievelijk 1 tot 2, 3 tot 4 en meer dan 4 rijstroken.

Voor gezoneerde wegen geldt een grenswaarde van 48 dB. Dit wil zeggen dat de geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming (bijvoorbeeld een woning), vanwege de weg, ten hoogste 48 dB mag bedragen. De waarde wordt berekend op basis van L_{den} (day, evening en night), ofwel op basis van de gemiddelde geluidbelasting op een gevel gedurende 24 uur uitgedrukt in dB (= decibel). De waarde van L_{den} betreft een jaargemiddelde waarde. Als een plangebied geheel of gedeeltelijk binnen een geluidzone valt, moet akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidbelasting op nieuwe woningen en andere nieuwe geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone (artikel 77 Wgh). Dit heeft betrekking op nieuwe ontwikkelingen die binnen 10 jaar voorzien worden.

Indien de vastgestelde waarden de grenswaarde van 48 dB overschrijden dient er een hogere grenswaarde te worden aangevraagd bij het college van Burgemeester en Wethouders. Een hogere waarde kan in binnenstedelijk gebied worden aangevraagd tot een hoogte van maximaal 63 dB. Een hogere waarde kan in buitenstedelijk gebied worden aangevraagd tot een hoogte van maximaal 53 dB.

In onderhavige situatie wordt met het bestemmingsplan geen vestiging van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Tevens is er geen sprake van een reconstructie van de weg in de zin van de Wet geluidhinder. Derhalve hoeft er geen akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden in het kader van de Wgh.

Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de zogenaamde gecumuleerde geluidbelasting L_{cum} bepaald te worden. Bij deze cumulatie dient gebruik te worden gemaakt van de in het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 beschreven dosismaat L_{cum} .

2.3. Wegverkeer

2.3.1. Huidige verkeerssituatie

Door Witteveen en Bos is in 2009 in het kader van de Structuurvisie Harenkarspel 2010-2030 onderzoek verricht naar de verkeerssituatie in de gemeente Harenkarspel¹.

¹ Modellerings Structuurvisie 2010-2030, Witteveen en Bos, HKSL7-1/hitm/005, concept 02, d.d. 4 maart 2009.

In dit onderzoek is de verkeerssituatie in 2008 en 2030 inzichtelijk gemaakt. In figuur 2 zijn de resultaten van de in dit kader uitgevoerde berekeningen weergegeven.



Figuur 2: Verkeersintensiteiten conform verkeersmodel (links basisjaar 2008, rechts autonome ontwikkeling 2030)

Aan de hand van bovengenoemd onderzoek is voor prognosejaar 2022 de verkeerssituatie inzichtelijk gemaakt. Hierbij is uitgegaan van een autonome groei van het wegverkeer van 1% per jaar.

Door de gemeente Harenkarspel zijn in de periode van 2009 t/m 2011 enkele verkeerstellingen in de omgeving van het plangebied uitgevoerd. De tellingen geven een beeld van de verdeling per voertuigcategorie (lichte, middelzware en zware motorvoertuigen).

De door de gemeente verstrekte verkeerstellingen hebben betrekking op de periode 2009-2010. Uit deze tellingen volgt geen (duidelijke) autonome toename van het aantal verkeersbewegingen. Om deze reden is voor de huidige verkeersintensiteiten (situatie 2012) uitgegaan van de verkeersintensiteiten conform het verkeersmodel voor het basisjaar 2008.

Aan de hand van bovenstaande gegevens zijn voor de Kanaalweg en de Debbemeerweg de gemiddelde intensiteiten per uur per categorie per periode bepaald voor het prognosejaar 2022. In tabel 1 zijn de verkeersgegevens opgenomen.

Tabel 1: Gehanteerde verkeersgegevens voor de huidige verkeerssituatie, prognosejaar 2022

Weg	Etmaalintensiteit in mvt/etmaal	Uurintensiteit in %			Verdeling per voertuigcategorie ¹ in %		
		dag	avond	nacht	lv	mv	zv
Debbemeerweg	5412	6,67	3,75	0,625	73,4	15,6	11,0
Kanaalweg	5633	6,67	3,75	0,625	71,9	16,4	11,8

¹: lv: lichte motorvoertuigen; mv: middelzware motorvoertuigen; zv: zware motorvoertuigen

2.3.2. Toename wegverkeer

Met behulp van de CROW publicatie nr. 256 “Verkeersgeneratie voorzieningen, kengetallen gemotoriseerd verkeer” is de verkeersgeneratie als gevolg van het oostelijk terreindeel (hoofdzakelijk bedrijvigheid tot en met milieucategorie 4.2) bepaald. Aangezien de exacte invulling van dit deel van het terrein nog niet is vastgesteld, wordt hierna een inschatting gemaakt.

Tabel 2: Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen (mvt) per netto hectare bedrijventerrein per werkdagemaal, naar type werkmilieu en voertuigtype (bron: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden CROW, 2007)

Type werkmilieu	Personenwagen	Vrachtwagen	Totaal
	(mvt/netto ha/werkdagemaal)		
Gemengd terrein	170	44	214

Uit tabel 2 kan worden afgeleid dat de bedrijfsuitbreiding per netto hectare zal leiden tot een toename van 214 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal per netto hectare. Het bebouwingsoppervlak van Vezet/Kramer c.s. omvat circa 7,5 hectare.

Het westelijk terreindeel met een oppervlakte van 5,54 hectare kent de maatbestemming 'Agrarisch – Zaadveredelingsbedrijf'. Volgens opgave van Nickerson-Zwaan kent een zaadveredelingsbedrijf een beperkte verkeersgeneratie, te weten:

- 5 vrachtwagenbewegingen per werkdagemaal;
- 60 autobewegingen per werkdagemaal.

Uitgaande van planmaximalisatie waarbij invulling wordt gegeven aan het wijzigingsgebied met een oppervlakte van circa 1,54 hectare dat ten zuiden van het westelijk terreindeel is gelegen zal deze verkeersgeneratie maximaal toenemen tot:

- 7 vrachtwagenbewegingen per werkdagemaal;
- 77 autobewegingen per werkdagemaal.

De maximaal te verwachten verkeersgeneratie van het gehele plangebied zal op basis van voornoemde gegevens circa 1689 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal (waarvan 20% vrachtwagens en 80% personenwagens) bedragen. Voor de verdeling per periode is een standaard verdeling tussen de dag-, avond- en nachtperiode aangehouden.

In tabel 3 is de voor deze toename bepaalde gemiddelde intensiteit per uur per categorie per periode ten gevolge van het plangebied weergegeven.

Tabel 3: Toename gemiddelde intensiteit per uur per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht
Lichte motorvoertuigen	83,25	49,39	12,95
Middelzware motorvoertuigen	12	2,53	1,86
Zware motorvoertuigen	13,86	5,51	3,94

2.3.3. Te verwachten verkeerssituatie

Aan de hand van de prognosegegevens van de huidige verkeerssituatie voor het jaar 2022 en de te verwachten toename vanwege de nieuwe ontwikkeling en de wijze van ontsluiten van het plangebied is voor de Kanaalweg en het gedeelte van de Debbemeerweg tussen de Kanaalweg en de ontsluiting van het plangebied (Machineweg) de toekomstige verkeerssituatie voor het prognosejaar 2022 bepaald. Hierbij is voor het plangebied voor 2022 uitgegaan van circa 1810 voertuigen per etmaal (inclusief 7% toekomstige groei).

In tabel 4 zijn voor de Kanaalweg en het gedeelte van de Debbemeerweg tussen de Machineweg en de Kanaalweg de verkeersgegevens opgenomen voor het prognosejaar 2022 inclusief de nieuwe ontwikkelingen.

Tabel 4: Gehanteerde verkeersgegevens voor de toekomstige verkeerssituatie inclusief nieuwe ontwikkelingen, prognosejaar 2022

Weg	Etmaalintensiteit in mvt/etmaal	Uurintensiteit in %			Verdeling per voertuigcategorie ¹ in %		
		dag	avond	nacht	lv	mv	zv
Debbemeerweg	7231	6,67	3,75	0,625	75,1	11,7	13,2
Kanaalweg	7442	6,67	3,75	0,625	73,8	12,4	13,8

¹: lv: lichte motorvoertuigen; mv: middelzware motorvoertuigen; zv: zware motorvoertuigen

3. Berekening

De berekeningen zijn uitgevoerd met Standaard Rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006.

In bijlage I is het akoestisch rekenmodel met de beschouwde rekenposities, objecten en dergelijke weergegeven.

In bijlage II is de gecumuleerde geluidbelasting (L_{cum}) ten gevolge van de omliggende wegen weergegeven inclusief 0 dB aftrek ex artikel 3.6 Rmg2006 voor de huidige verkeerssituatie in het prognosejaar 2022.

In bijlage III is de gecumuleerde geluidbelasting (L_{cum}) ten gevolge van de omliggende wegen weergegeven inclusief 0 dB aftrek ex artikel 3.6 Rmg2006 voor de toekomstige verkeerssituatie in het prognosejaar 2012 bij invulling van het plangebied.

In tabel 5 zijn de optredende geluidbelastingen samengevat.

Tabel 5: Geluidbelasting voor prognosejaar 2012 met de huidige verkeerssituatie en de situatie bij invulling plangebied

Positie		L _{den} in dB		
		zonder plangebied	met plangebied	verschil
1	Woning Kanaalweg 26	60,7	61,9	1,2
2	Woning Kanaalweg 27	59,7	60,9	1,2
3	Woning Kanaalweg 20	62	63,3	1,3
4	Woning Kanaalweg 21	57,5	58,8	1,3

4. Beoordeling en conclusie

Uit de berekeningen zoals weergegeven in tabel 5 blijkt dat in onderhavige situatie de gecumuleerde geluidbelasting (L_{cum}) op de gevel van de woningen aan de Kanaalweg ten gevolge van het extra te verwachten wegverkeer afkomstig van het plangebied met ten hoogste 1,3 dB toeneemt. De maximale optredende gecumuleerde geluidbelasting bedraagt in de toekomstige situatie 63 dB op de voorgevel van de woning Kanaalweg 3. Vanuit akoestisch oogpunt is een dergelijke toename van de geluidbelasting beperkt te noemen.

Tevens dient opgemerkt te worden dat de berekeningen hebben plaatsgevonden op basis van de maximaal te verwachten verkeersgeneratie van het plangebied en een volledige ontsluiting via het westelijke gedeelte van de Debbemeerweg en de Kanaalweg (worst

case uitgangspunt). De verwachting is echter dat de werkelijke verkeersgeneratie lager zal liggen.

Zoetermeer,

Dit rapport bestaat uit:
9 pagina's.

Bijlage I-III (in voorbereiding)