
Notitie

Project	Bestemmingsplan nieuw Rhijngeest Zuid		
Betreft	gevolgen uitbreiding bouwvolume op onderzoeken geluid en lucht		
Ons kenmerk	M.2013.0521.02.N001	Versie	001
Datum	29 september 2014	Verwerkt door	MWA OZU
Contactpersoon	dr. A.Y. (Arnaud) Kok	E-mail	ko@dgmr.nl

Inleiding

Begin 2014 is door DGMR een onderzoek luchtkwaliteit (kenmerk M.2103.0521.00.R001 van 5 februari 2014) en een akoestisch onderzoek wegverkeer (kenmerk M.2013.0521.01.N001 van 13 maart 2014) voor het bestemmingsplan Nieuw Rhijngeest Zuid te Oegstgeest uitgevoerd. Binnen het bestemmingsplan wordt een BIO life science park gerealiseerd, met maximaal 150.000 m² BVO. Inmiddels is er de wens om 230.000 m² BVO mogelijk te maken. Het totaal mogelijk te bebouwen gebied (aantal hectare) wijzigt niet.

Deze notitie gaat in op de gevolgen voor de onderzoeken geluid en luchtkwaliteit vanwege dit gewijzigde bouwoppervlak.

Effect op verkeersaantrekkende werking

Op basis van de CROW-publicatie 256 'Verkeergeneratie woon- en werkgebieden' is voor de onderzoeken naar geluid en luchtkwaliteit uitgegaan van een maximaal netto oppervlak van 10 ha. Omdat bij het vaststellen van het bestemmingsplan niet exact bekend is welk bedrijf zich op het park vestigt, moet worden uitgegaan van algemene kentallen. Dit houdt in dat er alleen wordt gekeken naar een volledig bebouwd terrein van 10 ha en er niet in wordt gegaan op bouwvolume (aantal m² BVO) of welk type bedrijf.

Doordat het totaal aantal hectare niet wijzigt ten opzichte van het oorspronkelijk onderzoek, zal de verkeersaantrekkende werking onveranderd zijn. Het onderzoek geluid en luchtkwaliteit zijn dus met een veranderd bouwoppervlak nog steeds actueel.

Toch is voor de volledigheid een korte gevoeligheidsanalyse gemaakt. Hoewel het niet aannemelijk is, kunnen de aannames voor de verkeersaantrekkende werking zijn onderschat.

Gevoeligheid ten aanzien van het geluidsonderzoek

De hoogst berekende geluidsbelasting uit het akoestisch onderzoek bedraagt 42 dB. Hiermee is er een marge van 6 dB tot aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De verkeersaantrekkende werking dient derhalve meer dan een factor 4 te laag te zijn ingeschat, wil er kans zijn dat de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarbij geldt tevens dat al worst case was gerekend omdat op alle wegen in plangebied een intensiteit van de volledige verkeersaantrekkende werking van het plan is gemodelleerd. Hierdoor is een overschrijding van de 48 dB, ook met het grotere bouwoppervlak, uitgesloten.

Gevoeligheid ten aanzien van het luchtonderzoek

De hoogst berekende concentraties voor NO₂ en PM₁₀ liggen ruim onder de grenswaarden. De bijdrage van het plan ten opzichte van de autonome situatie is nihil; deze planbijdrage zou circa 25 keer zo groot moeten zijn om tot een overschrijding van de grenswaarden te komen. Hiermee is uitgesloten dat met het grotere bouwoppervlak niet wordt voldaan aan de Wet milieubeheer inzake luchtkwaliteit.

Emissies bedrijven

Voor geluid is met "Bedrijven en milieuzonering" (BMZ) met richtafstanden gewerkt. Bij BMZ is de afstand tot de kavelgrens van belang en niet het aantal m² BVO. Hierdoor heeft het aanpassen hiervan geen gevolgen voor geluid.

Voor lucht geldt er iets vergelijkbaars. Voor luchtkwaliteit zijn de emissies van bedrijven meegenomen in de berekening. Hier is, afhankelijk van het categorie bedrijf, uitgegaan van een bepaalde emissie per hectare. Dit is niet veranderd waardoor het luchtonderzoek geen aanpassing behoeft.

Conclusie

De bestaande rapportages voor luchtkwaliteit en geluid zijn nog valide voor de wijziging in uitgangspunten voor het bestemmingsplan. Voor de zekerheid is een gevoeligheidsanalyse gemaakt waaruit blijkt dat de wijziging in het bestemmingsplan of de onzekerheden in de uitgangspunten voor geluid en lucht niet zullen leiden tot andere conclusies dan die in de onderzoeken geluid en lucht worden genoemd.

Den Haag, 29 september 2014

DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

i.o.



ir. M.H.J. (Mark) Bakermans

Behandeld door: dr. A.Y. (Arnaud) Kok