

## Memo

Ter attentie van	KNSF Vastgoed II B.V. Mevrouw M. Schotte
Datum	8 september 2016
Projectnummer	16.1713
Onderwerp	Actualisatie akoestisch onderzoek ontwikkeling De Krijgsman te Muiden

### INLEIDING

KNSF Vastgoed II B.V. is in samenwerking met de gemeente Muiden voornemens de locatie bekend als het voormalige KNSF-terrein te Muiden te herontwikkelen. Op de locatie de zijn volgende functies voorzien:

- Maximaal 1.300 woningen;
- Maximaal 25.000 m<sup>2</sup> b.v.o. gemengde voorzieningen.

Aangezien de voorgenomen ontwikkeling niet binnen het vigerende bestemmingsplan gerealiseerd kan worden, dient het vigerende bestemmingsplan herzien te worden. Onderdeel hiervan is de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar is.

Ten behoeve van de onderbouwing van het op 19 november 2015 vastgestelde bestemmingsplan “De Krijgsman” is ten aanzien van het onderdeel ‘akoestiek’ het onderzoek “Akoestisch onderzoek De Krijgsman” opgesteld (JRO/046 12.1441, d.d. 9 april 2014, Aveco de Bondt). Het vastgestelde bestemmingsplan is door de Raad van State op 13 juli 2016 vernietigd en zal aangepast vastgesteld moeten worden.

De conclusies van het akoestisch onderzoek uit 2014 betroffen:

- *de geluidbelasting vanwege de Maxisweg ten hoogste 54 dB bedraagt. Deze waarde is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar voldoet aan de maximaal te vergunnen hogere waarde;*
- *de geluidbelasting vanwege de A1 ten hoogste 50 dB bedraagt. Deze waarde is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar voldoet aan de maximaal te vergunnen hogere waarde;*
- *de geluidbelasting vanwege de Ontsluitingsweg van het plangebied ten hoogste 60 dB bedraagt. Deze waarde is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar voldoet aan de maximaal te vergunnen hogere waarde;*
- *de geluidbelasting vanwege overige geluidgezoneerde wegen in de nabijheid van het plangebied ten hoogste 53 dB bedraagt. Deze waarde is hoger dan de voorkeursgrenswaarde maar voldoet aan de maximaal te vergunnen hogere waarde;*
- *Omdat de geluidbelastingen hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai zijn bron- en overdrachtsmaatregelen onderzocht, deze zijn echter niet doelmatig gebleken;*

- *De geluidbelasting vanwege de 30 km/u wegen in het plangebied bedraagt 'ten hoogste 60 dB. Gesteld kan worden dat hiermee voldaan wordt aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening;*
- *De gecumuleerde hogere waarden voldoen aan de eis uit het gemeentelijk geluidbeleid.*

Op basis van de resultaten uit het akoestisch onderzoek heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Muiden in september 2015 de benodigde hogere waarden vastgesteld. De verleende hogere waarden zijn ondertussen onherroepelijk.

Aangezien het akoestisch onderzoek meer dan twee jaar oud is, dient gezien te worden of er sindsdien verkeerskundige uitgangspunten zijn veranderd waardoor de resultaten en conclusies uit het onderzoek niet langer actueel zijn.

## **ACTUEEL BEELD**

In het akoestisch onderzoek van april 2014 zijn de volgende verkeerskundige uitgangspunten gehanteerd:

- Verkeersverdeling en -intensiteiten van de Rijksweg A1 op basis van de gegevens uit het landelijke Geluidregister;
- Verkeersverdeling en -intensiteiten van het onderliggende wegennet op basis van de notitie 'Verkeersgegevens t.b.v. bestemmingsplan KNSF' van 5 februari 2014 (opgesteld door Toon van der Horst Verkeersarchitectuur in opdracht van de gemeente Muiden). De aangeleverde gegevens betreffen het peiljaar 2020 en zijn geprognostiseerd naar het jaar 2024.

Aangezien het bestemmingsplan, naar verwachting in 2016, opnieuw wordt vastgesteld, dient nagegaan te worden of de verkeersintensiteiten voor het jaar 2026 (voor geluid dient altijd 10 jaar vooruit gekeken te worden) significant anders zullen zijn dan voor het jaar 2024 (waarmee in het akoestisch onderzoek uit 2014 vanuit is gegaan).

### *Rijksweg A1*

Voor het verkrijgen van verkeersgegevens voor de A1 dient het Geluidregister geraadpleegd te worden. In het Geluidregister staan de verkeersintensiteiten, inclusief eventueel verwachte groeiprognoze, opgenomen waarmee in een akoestisch onderzoek gerekend moet worden. Gebleken is dat de gegevens uit het Geluidregister voor het plangebied relevante deel van de A1 ten opzichte van 2014 niet gewijzigd zijn.

### *Onderliggende wegennet*

In 2014 zijn de gehanteerde verkeersgegevens gebaseerd op de gegevens uit een verkeersonderzoek van Toon van der Horst Verkeersarchitectuur. Toon van der Horst Verkeersarchitectuur heeft onderzocht in hoeverre de verkeersgegevens uit het verkeersmodel van 2012 (dit model stond aan de basis van de gehanteerde uitgangspunten) en de toekomstprognoses die in dit model opgenomen waren, nog actueel zijn. In de notitie "Actualiteit verkeersgegevens De Krijgsman", d.d. 8 september 2016 (zie bijlage 1) wordt geconcludeerd dat de input uit het verkeersmodel 2012 nog steeds actueel is of mogelijk zelfs worst case.

## CONCLUSIE

Geconcludeerd kan worden dat de gehanteerde uitgangspunten in het akoestisch onderzoek uit 2014 nog steeds actueel zijn. Daarmee zijn de berekende geluidbelastingen ter plaatse van het plangebied nog steeds actueel en de in 2015 verleende hogere waarden toereikend.

Opgesteld door:



ing. J.W. (Jeroen) Hendriks  
Senior Adviseur Ruimte & Milieu

Bijlage 1:           Notitie “Actualiteit verkeersgegevens De Krijgsman”, d.d. 8 september 2016,  
Toon van der Horst Verkeersarchitectuur

**Bijlage 1:**      **Notitie “Actualiteit verkeersgegevens De Krijgsman”, d.d.  
8 september 2016, Toon van der Horst Verkeersarchitectuur**



Gemeente Gooise Meren

## **Actualiteit verkeersgegevens De Krijgsman**

Datum 8 september 2016  
Kenmerk Mdn/De Krijgsman

### **1 Algemeen**

Bij de bepaling van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Zo'n verkeersmodel bevat tal van (onderbouwde) aannamen over toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld ten aanzien van de ruimtelijk-economische ontwikkeling, brandstofprijzen, etc. Daarom is het goed om te bezien hoe de prognoses zich verhouden tot de werkelijke ontwikkeling van het verkeer sinds het model in 2012 is geactualiseerd. Op grond van de onderstaande analyse wordt verwacht dat het model een realistische inschatting geeft van de toekomstige verkeersintensiteiten. Als er sprake is van een afwijking, dan geeft het model eerder een overschatting van de intensiteiten (en daarmee van de milieuhinder) dan een onderschatting.

### **2 Actualiseren verkeersprognoses?**

Om de effecten op de omgeving te kunnen bepalen na realisatie van het project is het nodig om inzicht te hebben in de verkeersintensiteiten op dat moment. Voor het project KNSF/De Krijgsman is gebruik gemaakt van een autoverkeersmodel. De resultaten van het verkeersmodel zijn gebruikt om te bepalen welke milieumaatregelen nodig zijn om nadelige effecten van het bestemmingsplan zo veel mogelijk tegen te gaan. Een eventuele overschatting van de autoverkeersintensiteit leidt tot een overschatting van de toekomstige verkeershinder.

Voor de prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Weesp (rapportage Goudappel Coffeng PBD1203/SIs/0054). Het verkeersmodel voor autoverkeer is in 2012 verfijnd en gekalibreerd voor zowel de ontwikkelingen in Weesp (Bloe-

Datum 8 september 2016  
Kenmerk MDN-KNSF

mendalerpolder) als voor Muiden (KNSF/De Krijgsman). Met het model is een prognose gemaakt voor 2023 en 2030<sup>1</sup> op basis van de verwachte sociaal economische inhoud (woningen en arbeidsplaatsen) die in de ontwikkeling van respectievelijk KNSF/De Krijgsman en de Bloemendalerpolder worden verwacht. Er is rekening gehouden met de ontwikkelingen die in de regio te voorzien waren, zoals de ontwikkeling van IJburg. Om milieuberekeningen voor de Krijgsman te kunnen uitvoeren voor de jaren na 2023 is een mobiliteitsgroei van 0,5% per jaar opgenomen. Voor het planjaar 2026 zijn de milieuberekeningen uitgevoerd rekening houdend met een mobiliteitsgroei van 1,5%.

*Een verkeersmodel voor een basisjaar wordt gebouwd en gekalibreerd op eerdere telgegevens. Vervolgens wordt een toekomstprognose gemaakt voor 10 tot 15 jaar later, waarbij alle voorgenomen sociaal economische ontwikkelingen en voorziene uitbreidingen van de infrastructuur worden meegenomen. Omdat het bouwen van een verkeersmodel en het verzamelen van de benodigde basisgegevens een tijdrovende procedure vergt, wordt pas een nieuw model gebouwd als aannemelijk is dat er ten opzichte van het basisjaar te veel en te grote wijzigingen aan de orde zijn geweest. Normaliter betekent dat, dat de noodzaak om een complete herziening van het model uit te voeren pas na minimaal 6 jaar wordt overwogen.*

---

<sup>1</sup> De verkeersprognose gaat er van uit dat in 2023 de geplande ontwikkelingen in de Krijgsman volledig zijn gerealiseerd en dat dat voor de Bloemendalerpolder in 2030 het geval zal zijn.

Datum 8 september 2016  
Kenmerk MDN-KNSF

### 3 Werkelijke ontwikkeling autoverkeer

Helaas zijn er de laatste jaren geen telgegevens beschikbaar van het onderliggend wegennet in de gemeente Weesp en de voormalige gemeente Muiden. Wel zijn gegevens beschikbaar van het Rijkswegennet, die een goed beeld geven van de werkelijke ontwikkeling van het verkeer landelijk en in de regio. Daarbij is gebruik gemaakt van:

- gegevens over de rijksweg A1 zoals vastgelegd in de NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Partners in de NDW zijn Rijkswaterstaat, alle provincies en de metropoolregio's;
- Publieksrapportage Rijkswegennet 2016.

#### *NDW gegevens A1*

De cijfers uit de NDW laten de volgende ontwikkeling van de verkeersintensiteiten op de A1 tussen knooppunt Diemen en de westelijke aansluiting Weesp/Muiden zien:



*Figuur 1: ontwikkeling verkeersintensiteiten op de A1 thv Muiden*

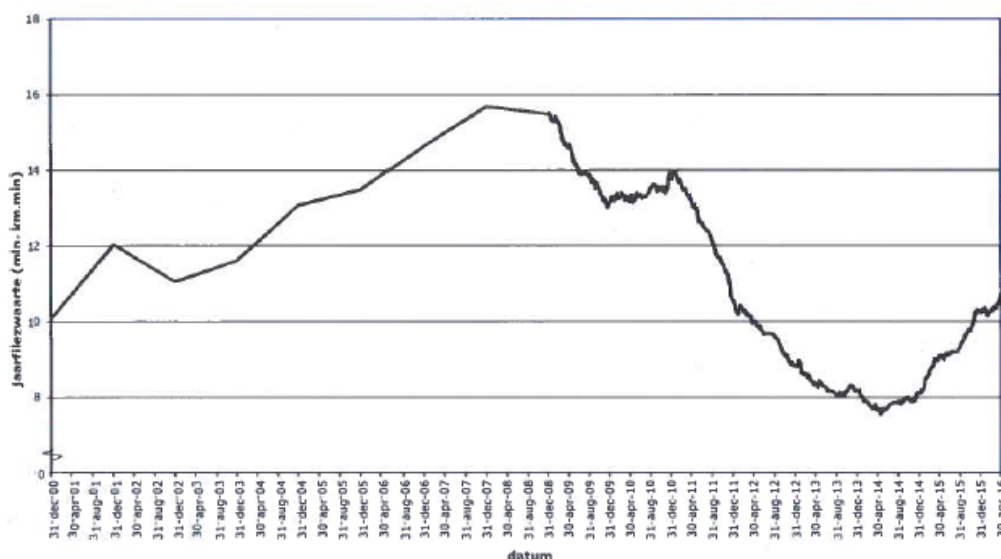
De recessie heeft geleid tot een aanvankelijke daling en stabilisering van de ontwikkeling van het autoverkeer. In 2014 en 2015 neemt de verkeersdrukke weer toe als gevolg van de economie die zich lijkt te herstellen. We verwachten op langere termijn een groei van het autoverkeer tot het eerdere niveau en ook een blijvende toename als de economische groei doorzet.

Deze ontwikkeling sluit aan bij het landelijke beeld van de filezwaarte op het rijkswegennet, zoals wordt toegelicht in de volgende paragraaf.

Datum 8 september 2016  
Kenmerk MDN-KNSF

### *Publieksrapportage Rijkswegennet 2016*

De filezwaarte op de gezamenlijke autosnelwegen in Nederland is overgenomen uit de Publieksrapportage Rijkswegennet, zie figuur 2.



*Figuur 2: ontwikkeling filezwaarte op de Nederlandse autosnelwegen*

Eind april 2012 is de filezwaarte onder het niveau van 2000 gedoken. In 2014 heeft de hoeveelheid filezwaarte zich aanvankelijk gestabiliseerd rond de 8 miljoen kilometerminuten. Vanaf medio 2014 zien we de filezwaarte weer oplopen.

## **4 Conclusie actualiteit gebruikte verkeersgegevens**

In het verkeersmodel is aangenomen dat er tussen 2012 en het prognosejaar 2023/2026 sprake zou zijn van economische groei, met als gevolg een toename van de (auto)mobiliteit. De ontwikkeling van het verkeer op de A1 volgens de NDW en Rijkswaterstaat tonen aan dat er geen sprake is geweest van de veronderstelde continue groei. Maar dat na een korte periode van stabilisering of zelfs daling in 2014 pas weer een groei te zien is. Het herstel van de economie leidt er toe dat het autoverkeer weer gaat groeien en er mag worden verwacht dat de toekomstprognose nog steeds een juist beeld geeft. Immers er zijn na



Datum 8 september 2016  
Kenmerk MDN-KNSF

2012 geen nieuwe grotere sociaal economische ontwikkelingen in de regio voorzien, die niet al in het verkeersmodel zijn opgenomen. Geconcludeerd wordt dat de verkeersgroei niet naar boven afwijkt van hetgeen in 2012 is geprognosticeerd en dat de indertijd gedane aannames ten aanzien van de ontwikkeling van het verkeer en de daarop gebaseerde overige verkeersgegevens nog steeds actueel zijn.