

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Houten

Bestemmingsplan

“Partiële herziening Sport- en
Werklandschap Meerpaal”

Projectnummer: 171648

Datum: 14 mei 2018

Gemeente Houten

Bestemmingsplan

“Partiële herziening Sport- en Werklandschap Meerpaal”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.0321.03511HZSWLMEERPAAL-VSBP

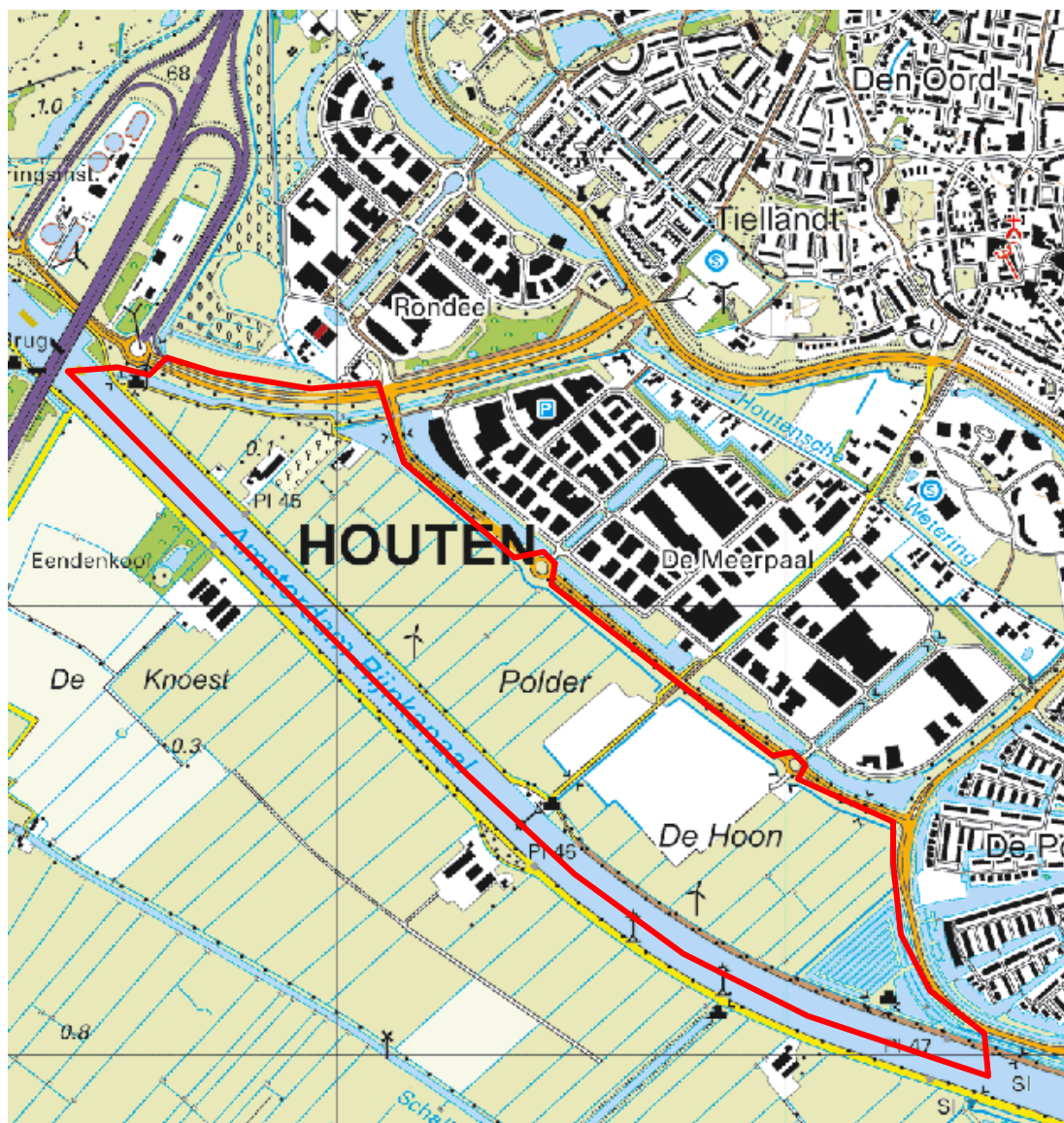
d.d. : 14 mei 2018

Projectleider:	Dhr. T. van Baast
Projectmedewerker:	Dhr. W. Leenders
Status:	Vastgesteld

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer	3
2	INHOUD PLANHERZIENING	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Generieke wijzigingen	5
3	PROGRAMMATISCHE ASPECTEN	9
3.1	Inleiding	9
3.2	Verkeersintensiteiten	9
3.3	Verkeersafwikkeling	10
3.4	Conclusie	10
4	JURIDISCHE ASPECTEN	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Opbouw van de regels	11
4.3	Regels	12
5	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	13
5.1	Inleiding	13
5.2	Toepassing Grondexploitatiewet	13
5.3	Economische uitvoerbaarheid	13
6	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	15
6.1	Vooroverleg en inspraak	15
6.2	Vaststelling	15
	BIJLAGEN	
Bijlage 1	Verkeerseffecten Goudappel Coffeng	
Bijlage 2	Effect sport- en werklandschap Meerpaal op Rondweg	



1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Houten heeft in april 2013 het bestemmingsplan “Sport- en Werklandschap Meerpaal” vastgesteld ten behoeve van de ontwikkeling van een derde voorzieningengebied van Houten. Door ruimtebehoefte van groeiende sportverenigingen rees in 2009 de vraag om te voorzien in een derde voorzieningengebied. In het plan zijn destijds uitbreidingsmogelijkheden gerealiseerd voor bedrijventerrein De Meerpaal, vanuit de visie om een bedrijventerrein met water en recreatief groen als overgang tussen de ecologische zone en bedrijventerrein De Meerpaal te realiseren.

De gemeente Houten heeft zich in het voorjaar van 2017 ten doel gesteld om het bestemmingsplan ‘Sport- en Werklandschap Meerpaal’ deels te herzien ten aanzien van perifere detailhandelsvestigingen, de oppervlakte van ondergeschikte kantoren ten behoeve van de bedrijfsvestigingen en de afstand van gebouwen tot de achterste perceelgrens. Met wijzigingen in de regeling ten aanzien van perifere detailhandelsvestigingen wordt beter aangesloten bij de, in december 2015 vastgestelde, ‘Retailvisie Houten 2015-2025’. Tevens wordt met een flexibelere afwijkingsbepaling ondergeschikte kantoorruimte mogelijk gemaakt voor bedrijven met een groter bruto vloeroppervlak. Ten slotte wordt een ambtshalve wijziging doorgevoerd met betrekking tot de afstand gebouwen tot de achterste perceelgrens. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van deze wijzigingen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten zuidwesten van Houten, grenzend aan het bestaande bedrijventerrein ‘De Meerpaal’. Het plangebied wordt begrensd door De Rede, De Staart, het Amsterdam-Rijnkanaal en De Rondweg.

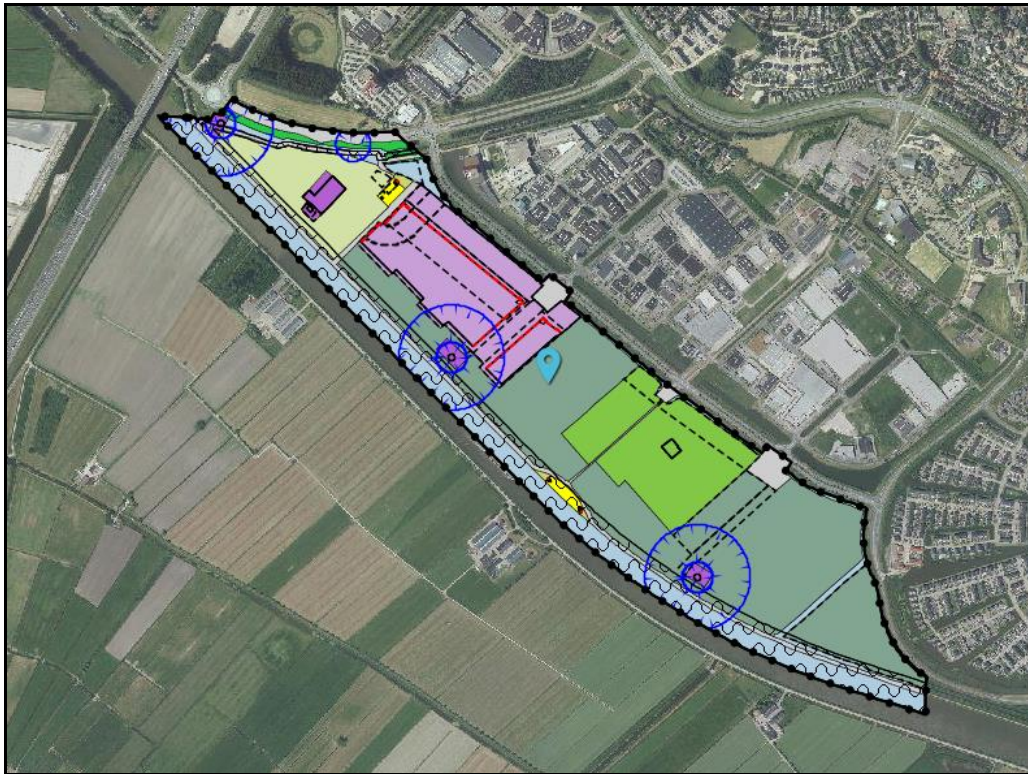
1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is bestemmingsplan “Sport- en Werklandschap Meerpaal”, vastgesteld d.d. 23 april 2013. Binnen het bestemmingsplan is onder andere ruimte gereserveerd voor natuur, windturbines, sport en bedrijven.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een aantal passende juridisch-planologische regelingen om de gewenste wijzigingen door te voeren.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 zet de ambtshalve wijzigingen uiteen. Hoofdstuk 3 gaat in op de programmatische aspecten. In hoofdstuk 4 komen de juridische aspecten aan de orde en wordt de keuze voor de planmethodiek en de regels nader toegelicht. Tenslotte zijn hoofdstuk 5 en 6 gewijd aan de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.



Uitsnede van de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan “Sport- en Werklandschap Meerpaal”, (Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2017).

2 INHOUD PLANHERZIENING

2.1 Inleiding

Het programma voor het plangebied 'Sport- en Werklandschap Meerpaal' beslaat circa 52 hectare. Het projectgebied is onderverdeeld naar:

- 10 hectare werkgebied (maximaal netto uitgeefbaar);
- Circa 6 hectare sportgebied;
- Circa 2 hectare logistieke zone;
- Circa 34 hectare groen en natuur.

Met deze herziening blijft het bovenstaande programma op hoofdlijnen ongewijzigd. Met deze partiële herziening van het bestemmingsplan worden enkele generieke wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen hebben betrekking op een aanpassing in de regels.

2.2 Generieke wijzigingen

De generieke wijzigingen hebben betrekking op de regels van het bestemmingsplan, soms in combinatie met een wijziging op de verbeelding. Dat wil zeggen dat de wijziging betrekking heeft op alle betreffende bestemmingen en niet enkel een locatie.

1. Schrappen mogelijkheid perifere detailhandel;
2. Uitbreiden maximum oppervlakte ondergeschikte kantoren voor grotere bedrijven;
3. Toevoegen regeling minimale afstand tot de achterste perceelgrens.

2.2.1 *Schrappen mogelijkheid perifere detailhandel*

In het geldende bestemmingsplan "Sport- en Werklandschap Meerpaal" (vastgesteld op 23 april 2013) is een strook uit te geven bedrijfsterrein langs De Rede o.a. aangewezen voor perifere detailhandel (zie de figuur op de volgende pagina).

In de vastgestelde Retailvisie Houten 2015-2025 (december 2015) heeft de gemeente Houten aangegeven dat perifere detailhandelsbranches alleen zijn toegestaan in retailcenter De Meerpaal en De Maat. Een uitzondering geldt voor de categorieën auto's/motoren, boten en caravans (ABC goederen). Detailhandel in deze goederen is namelijk niet relevant voor de detailhandelsstructuur en derhalve op alle bedrijfsterreinen toegestaan.

In verband met deze beleidswijziging wordt met onderhavige partiële herziening de mogelijkheid tot vestiging van perifere detailhandel geschrapt, met uitzondering van detailhandel in de categorieën ABC.

2.2.2 *Uitbreiden maximum oppervlakte ondergeschikte kantoren voor grotere bedrijven*

Binnen het vigerende bestemmingsplan zijn kantoren toegestaan ten behoeve van en ondergeschikt aan de te vestigen bedrijven, tot maximaal 50% van het bedrijfsvloeroppervlak (bvo) en tot maximaal 2.000 m². In de praktijk blijkt de grens van 2.000 m² bij de grotere bedrijven soms een knelpunt te zijn. Bedrijven die een grote kavel willen afnemen om een forse hal te bouwen, hebben vaak ook behoefte

aan een grotere oppervlakte kantoorruimte ten behoeve van hun vestiging. Daarnaast kan het om stedenbouwkundige redenen wenselijk zijn om bij een flink bouwvolume aan bedrijfsruimte een bijpassend volume kantoorruimte te realiseren. In de praktijk blijkt de grens van 2.000 m² daarbij in sommige gevallen belemmerend te werken.



Figuur: strook voor perifere detailhandel (met rood aangeduid): 'functieaanduiding detailhandel perifeer'

In het geldende bestemmingsplan Rondeel-Meerpaal is voor dergelijke situaties een afwijkmogelijkheid voor het college van b&w opgenomen, waarmee de oppervlakte van kantoren kan worden vergroot tot maximaal 3.000 m², mits het kantoordeel niet méér bedraagt dan 30% van het totale bvo. Een dergelijke regeling is voor de kavels in het Sport- en werklandschap Meerpaal ook wenselijk.

In verband met het genoemde knelpunt voor grote bedrijven met de realisatie van ondergeschikte kantoorruimten, groter dan 2.000 m², wordt een afwijkmogelijkheid toegevoegd voor bedrijven met een groot bruto vloeroppervlak. Deze beleidsmatige keuze is te verantwoorden, omdat met een dergelijke regeling het maximale totale aantal vierkante meters ondergeschikte kantoorruimte niet toeneemt ten opzichte van de vigerende planregeling. Deze regeling heeft reeds goedkeuring ondervonden in 'bestemmingsplan Rondeel-Meerpaal'.

In het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. De maximale planologische mogelijkheden (het maximale kantoordeel), nemen bij gebruik van de afwijkingsbevoegdheid, af van 50% naar 30%.

2.2.3 Toevoegen regeling minimale afstand tot de achterste perceelgrens

In het bestemmingsplan is nu geen expliciete regeling opgenomen voor de minimale afstand van gebouwen tot de achterste perceelgrens. Met onderhavig plan wordt een

minimale afstand van gebouwen tot de achterste perceelgrens opgenomen van vijf meter. Deze maat is in ruimtelijk opzicht wenselijk. Bovendien is het in geval van brandveiligheid en calamiteitenbestrijding zelfs van levensbelang dat een minimale afstand tot de achterste perceelgrens wordt aangehouden.

3 PROGRAMMATISCHE ASPECTEN

3.1 Inleiding

De onderzoeken die in 2013 zijn gedaan naar de verschillende milieuhygiënische aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, bedrijvigheid, externe veiligheid, water en bodem zijn nog steeds actueel en van toepassing, omdat het gebruik van de huidige grond ongewijzigd is gebleven. Uit milieuhygiënisch oogpunt zijn er dan ook geen nieuwe belemmeringen.

Onderhavige partiële herziening van het bestemmingsplan betreft slechts kleine programmatische wijzigingen, welke reeds zijn verantwoord in paragraaf 2.2.

Het schrappen van de perifere detailhandel en het vergroten van het aantal m² ondergeschikte kantoorpanden voor grote bedrijven geeft een kleine aanvullende onderzoeksopgave, namelijk het effect op de verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling.

Onderstaand wordt nader ingegaan op dit programmatisch aspect verkeersintensiteiten en - afwikkeling, dat in het kader van deze partiële herziening een nadere onderbouwing behoeft. Voor de verantwoording van deze aspecten is gebruik gemaakt van het verkeerskundige adviesrapport van Goudappel Coffeng “Herziening bestemmingsplan Werklandschap”. Deze rapportage is toegevoegd als bijlage bij de toelichting.

3.2 Verkeersintensiteiten

Schrappen perifere detailhandel

Het schrappen van perifere detailhandel heeft de volgende gevolgen voor de omvang en het tijdstip van verkeersstromen van en naar het Werklandschap:

- Op een gemiddelde weekdag genereert perifere detailhandel minder verkeer per m² bvo dan een bedrijf;
- Met name op een zaterdag zal de verkeersgeneratie lager zijn;
- Op een gemiddelde werkdag zal de verkeersgeneratie in de ochtendspits licht kunnen toenemen.

Maximaal oppervlakte kantoren

Het vergroten van het maximale oppervlakte ondergeschikte kantoren heeft geen effect op de omvang en het tijdstip van de verkeersstromen. Gemiddeld is de verkeersgeneratie per m² bvo van een bedrijf gelijk aan een kantoor (CROW publicatie 317). Tevens geldt dat het maximale kantooraandeel wordt verlaagd van 50% naar 30%. Daardoor is een toename van de verkeersgeneratie niet te verwachten.

3.3 Verkeersafwikkeling

De verkeerseffecten van het vigerende bestemmingsplan zijn opgenomen in de notitie “Effect sport- en werklandschap Meerpaal op Rondweg”, welke tevens in de bijlage is opgenomen. In die notitie is het onderzoek naar de effecten op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid als volgt samengevat.

- Wat betreft de verkeersafwikkeling zijn de belangrijkste kruispunten de aansluitingen van het plangebied op De Rede. Deze zijn onderzocht en de bestaande rotondes in De Rede zijn prima geschikt (wat betreft vormgeving en capaciteit) om niet alleen het bedrijventerrein Meerpaal te ontsluiten, maar ook het nieuwe plangebied.
- Wat betreft de verkeersveiligheid is met name de route van het fietsverkeer van belang. Binnen het plan zijn allerlei aanvullende maatregelen opgenomen voor het fietsverkeer. Met deze maatregelen ontstaat een van het autoverkeer gescheiden verbinding tussen het sport- en werklandschap Meerpaal en de rest van Houten. Daarmee is de verkeersveiligheid gegarandeerd.

3.4 Conclusie

Het is de verwachting dat de verkeersstromen afnemen als gevolg van de partiële herziening van het bestemmingsplan. Alleen in de ochtendspits is een lichte verkeerstoename verwacht. Echter, tijdens het voor de verkeersafwikkeling maatgevende moment, de avondpits, nemen de verkeersstromen af. Dit betekent dat bovenstaande conclusies ten aanzien van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ook voor de partiële herziening van het bestemmingsplan gelden.

4 JURIDISCHE ASPECTEN

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied naar de juridisch-planologische regeling het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

4.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De regels zijn zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij het gemeentelijke handboek.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

De opzet van de herziening

Voorliggend bestemmingsplan betreft een gedeeltelijke herziening van het geldende bestemmingsplan 'Sport- en Werklandschap Meerpaal' (moederplan). Hierdoor is sprake van een afwijkende opzet in vergelijking met een 'regulier' bestemmingsplan. Voor het opstellen van herzieningen zijn richtlijnen voorhanden, namelijk de 'Praktijkrichtlijn Bestemmingsplannen 2012' (hoofdstuk 4 – herzieningen, uitwerkingsplannen en wijzigingsplannen). Gekozen is voor een systematiek, waarin

uitsluitend de gewijzigde regels en de gewijzigde onderdelen op de verbeelding worden weergegeven. Met de gekozen opzet van de herziening wordt beoogd om in één oogopslag duidelijk te maken welke wijzigingen ten opzichte van het moederplan 'Sport- en Werklandschap Meerpaal' hebben plaatsgevonden.

Voor het inzichtelijk krijgen van de geldende situatie binnen het plangebied is het noodzakelijk om naast deze herziening ook het geldende bestemmingsplan "Sport- en Werklandschap Meerpaal" (moederplan) te raadplegen; er ontstaat geen compleet overzicht van de nieuwe geldende situatie. Na het onherroepelijk worden van voorliggende herziening zal overigens wel een geconsolideerde versie (geïntegreerde versie) van het moederplan en deze eerste herziening worden opgesteld, waardoor een compleet en eenvoudig te raadplegen overzicht van de geldende situatie ontstaat.

4.3 Regels

4.3.1 De systematiek van de regels

De systematiek van regels wijkt, gelet op de specifieke opzet van deze herziening (zie paragraaf 4.2), af van de standaardindeling. In hoofdstuk 1 is geregeld waarop de voorliggende herziening van toepassing is (artikel 1, 'van toepassing verklaring'). De gewijzigde onderdelen van de regels zijn in artikel 2 opgenomen. In hoofdstuk 2 zijn de overgangs- en slotregels opgenomen, die in elk bestemmingsplan opgenomen dienen te worden.

4.3.2 Toelichting op de bestemmingen

Hierna wordt beschreven welke inhoudelijke wijzigingen zijn doorgevoerd in de bestemming 'bedrijventerrein'. De bouw- en gebruiksmogelijkheden van de bestemming zijn inhoudelijk niet of nauwelijks gewijzigd.

Schrappen functieaanduiding detailhandel perifeer

De functieaanduiding 'detailhandel perifeer' wordt van de verbeelding geschrapt. De bijbehorende regeling in de bestemmingsomschrijving van het moederplan 'Sport- en Werklandschap Meerpaal' in artikel 6.1, sub b wordt eveneens geschrapt. Detailhandel in de categorieën A, B en C (Auto's, Boten en Caravans) is wel toegestaan.

Afwijkingsmogelijkheid kantoorvloeroppervlakte

Kantoorvestiging is alleen mogelijk als onderdeel van een bedrijf. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. De omvang van de toelaatbare kantoren is in het moederplan evenwel beperkt tot ten hoogste 50% van het bedrijfsvloeroppervlak tot een algemeen maximum van 2.000 m² per bedrijf.

Met een afwijkingsmogelijkheid kan ten hoogste 30% van het bedrijfsvloeroppervlak tot een algemeen maximum van 3.000 m² als ondergeschikte kantooruimte worden gebruikt. Een afwijkingsmogelijkheid van de bouwregels wordt toegevoegd.

Afstand tot achterste perceelgrens

Er wordt een expliciete regeling toegevoegd voor het houden van een minimale afstand van 5 m tot de achterste perceelgrens. Artikel 6.2.1, sub f van de regels wordt daartoe aangepast.

5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

5.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

5.3 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening geeft de toelichting inzicht in de uitvoerbaarheid van het plan. De uit te geven terreinen zijn in eigendom van de gemeente. De kosten in het kader van de ontwikkeling van de locaties worden verrekend in de grondprijs. Een exploitatieplan is derhalve niet nodig. Het plan wordt hiermee economisch uitvoerbaar geacht.

6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 Vooroverleg en inspraak

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. Daarnaast heeft de gemeente de mogelijkheid om een voorontwerp van het bestemmingsplan ter inzage te leggen voor een inspraakperiode van zes weken. Dit inspraakmoment maakt geen onderdeel uit van de 'formele' procedure uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

In onderhavig geval wordt geen mogelijkheid tot inspraak geboden. Wel wordt het concept ontwerp bestemmingsplan ten behoeve van het vooroverleg met de provincie inzake de ophoging van kantoormeters in relatie tot de PRV/PIP ter raadpleging aangeboden. De resultaten van het vooroverleg zullen te zijner tijd worden verwerkt in de onderhavige toelichting en worden betrokken bij de besluitvorming.

6.2 Vaststelling

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken.

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 15 maart 2018 tot en met 25 april 2018 bij de Gemeente InGang in het gemeentehuis ter visie gelegen. Hiervan is op 15 maart 2018 mededeling gedaan in de Staatscourant. Het plan is tevens digitaal raadpleegbaar geweest op www.ruimtelijkeplannen.nl en via de gemeentelijke website www.houten.nl/bestemmingsplannen. Er zijn geen zienswijzen tegen het bestemmingsplan ingediend.

Bijlagen

Bijlage 1
Verkeerseffecten
Goudappel Coffeng

Bijlage 2
Effect sport- en
werklandschap
Meerpaal op Rondweg

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Houten

Partiële herziening bestemmingsplan Werklandschap

Verkeerseffecten

Datum
Kenmerk
Eerste versie

17 juli 2017
HTN495/Fdf/concept

1 Inleiding

De gemeente Houten heeft het voornemen te komen tot een partiële herziening van het bestemmingsplan "Sport- en Werklandschap Meerpaal". In essentie gaat het om:

- perifere detailhandel (PDV) schrappen, met uitzondering van detailhandel in auto's/motoren, boten en caravans, conform vastgestelde Retailvisie;
- maximaal oppervlakte kantoren ten behoeve van bedrijfsfunctie vergroten van 2.000 naar 3.000 m2, mits het kantoortaandeel niet meer bedraagt dan 30% (in plaats van 50%) van het totale bruto vloeroppervlak (bvo).

De gemeente heeft Goudappel Coffeng gevraagd in beeld te brengen wat de verkeerseffecten van deze maatregelen zijn. In voorliggende notitie wordt deze vraag beantwoord. De verkeerseffecten van het vigerende bestemmingsplan zijn ook door Goudappel Coffeng onderzocht. Deze zijn opgenomen in de notitie 'Effect sport- en werklandschap Meerpaal op Rondweg', met datum 29 augustus 2011 en kenmerk HTN459/Fdf/6349.

2 Effect verkeersintensiteiten

Schrappen perifere detailhandel (PDV)

Het schrappen van PDV heeft de volgende gevolgen voor de omvang en het tijdstip van de verkeersstromen van en naar het Werklandschap:

- Op een gemiddelde weekdag genereerd PDV minder verkeer per m2 bvo dan een bedrijf. Dit komt door het geringere aantal bezoekers en klanten dat een bedrijf bezoekt in vergelijking met PDV. Doordat de oppervlakte van het gebied hetzelfde blijft, zal de totale verkeersgeneratie bij het schrappen van PDV dalen.

- Met name op de zaterdag zal de verkeersgeneratie lager zijn. Voor PDV is de zaterdag de drukste dag van de week, bedrijven zijn daarentegen veelal op zaterdag gesloten en generen dan dus minder verkeer.
- Op de gemiddelde werkdag zal de verkeersgeneratie in de ochtendspits licht kunnen toenemen. PDV genereert weinig verkeer in de ochtendspits, omdat veel winkels dan nog gesloten zijn, bedrijven starten wel in de ochtendspits. Op de andere momenten van de dag (avondspits, tussen de ochtend- en avondspits en de avond) zal een afname van de verkeersstromen zijn, omdat bedrijven minder verkeer generen dan PDV.

Maximaal oppervlakte kantoren

Het vergroten van het maximaal oppervlakte kantoren heeft geen effect op de omvang en het tijdsnit van de verkeersstromen. Een m2 bvo kantoor genereert minder verkeer dan een arbeidsintensief bedrijf (zoals industrie en werkplaats), maar meer verkeer dan een arbeidsextensief bedrijf (zoals opslag). Gemiddelde is de verkeersgeneratie per m2 bvo van een bedrijf gelijk aan een kantoor (CROW publicatie 317). De verdeling over de dagen van de week en de verdeling over de periode van dag zal op hoofdlijnen ook gelijk blijven. Doordat het aantal m2 bvo wordt verhoogd zou de verkeersgeneratie kunnen toenemen. Echter, het maximale kantooroppervlakte wordt verlaagd van 50% naar 30%. Daardoor is een toename van de verkeersgeneratie niet te verwachten.

Conclusie

- Het schrappen van de detailhandel heeft een afname van de verkeersstromen tot gevolg, alleen in de ochtendspits is mogelijk een lichte toename te verwachten.
- Het wijzigen van het maximale kantooroppervlakte heeft nagenoeg geen effect op de verkeersstromen.

3 Effect verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Zoals aangegeven zijn de verkeerseffecten van het vigerende bestemmingsplan opgenomen in de notitie 'Effect sport- en werklandschap Meerpaal op Rondweg'. In die notitie is het onderzoek naar de effecten van op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid als volgt samengevat.

- Wat betreft de verkeersafwikkeling zijn de belangrijkste kruispunten de aansluitingen van het plangebied op De Rede. Deze zijn onderzocht en de bestaande rotondes in De Rede zijn prima geschikt (wat betreft vormgeving en capaciteit) om niet alleen het bedrijventerrein Meerpaal te ontsluiten, maar ook het nieuwe plangebied.
- Wat betreft de verkeersveiligheid is met name de route van het fietsverkeer van belang. Binnen het plan zijn allerlei aanvullende maatregelen opgenomen voor het fietsverkeer. Met deze maatregelen ontstaat een van het autoverkeer gescheiden verbinding tussen het sport- en werklandschap Meerpaal en de rest van Houten. Daarmee is de verkeersveiligheid gegarandeerd.

Het is de verwachting dat de verkeersstromen afnemen als gevolg van de in voorliggend notitie beschreven partiële herziening van het bestemmingsplan. Alleen in de ochtendspits is een lichte verkeerstoename verwacht. Echter, tijdens het voor de

verkeersafwikkeling maatgevende moment, de avondpits, nemen de verkeersstromen af. Dit betekent dat bovenstaande conclusies ten aanzien van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ook voor de partiële herziening van het bestemmingsplan gelden.

4 Samenvatting conclusies

- Het schrappen van de detailhandel heeft een afname van de verkeersstromen tot gevolg, alleen in de ochtendpits is mogelijk een lichte toename te verwachten.
- Het wijzigingen van het maximale kantooroppervlakte heeft nagenoeg geen effect op de verkeersstromen.
- De partiële herziening van het bestemmingsplan heeft geen invloed op de kwaliteit van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Daarmee voorziet de partiële herziening in een goede verkeerssituatie conform het vigerende bestemmingsplan.

Bijlage 2
Effect sport- en
werklandschap
Meerpaal op Rondweg

Deventer
Snipperingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag
Leeuwarden
HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Houten

Effect sport- en werklandschap Meerpaal op Rondweg

Verkeersbewegingen en verkeerslawaaï

Behoort bij besluit van B&W

datum
kenmerk
eerste versie

29 augustus 2011
HTN459/Fdf/6349

UV 11287

1 Inleiding

De gemeente Houten wil ten zuidwesten van De Rede het sport- en werklandschap Meerpaal ontwikkelen. Daartoe heeft de gemeente Houten diverse onderzoeken verricht. In voorliggende notitie zijn de resultaten van het onderzoek naar de effecten van het sport- en werklandschap Meerpaal op het aantal verkeersbewegingen op de Rondweg en het daaruit voortkomende verkeerslawaaï samengevat.

2 Toename verkeersbewegingen op de Rondweg

Verkeersgeneratie sport- en werklandschap Meerpaal

Tabel 2.1 geeft de gemiddelde verkeersgeneratie van het sport- en werklandschap Meerpaal per etmaal. De verkeersgeneratie is gebaseerd op de kentallen in de CROW-publicatie 256 en 272, aangevuld met ervaringen van de gemeente Houten.

	werkdag	zaterdag	zondag	weekdag
tuincentrum/landmark	900	2.000	0	930
bedrijven	1.170	530	140	930
sport	200	720	720	350
totaal	2.270	3.250	860	2.210

Tabel 2.1: Gemiddelde verkeersgeneratie sport- en werklandschap Meerpaal in mvt/etm

De routekeuze van het verkeer bepaalt over welke wegen het verkeer rijdt om van en naar het sport- en werklandschap Meerpaal te komen. Op basis van de verdeling van de woningen over de verschillende delen van Houten en de aanwezige verkeerstructuur is gekomen tot de volgende verdeling (zie ook figuur 2.1):

- [illegible]

Verdeling van de verkeersgeneratie over de wegvakken

wegvak	routekeuze	toename weekday mvt/etm
1. sport- en werklandschap Meerpaal	100%	2.210
2. De Rede-noordwest	25%	550
3. De Rede-zuidoost	75%	1.660
4. Rondweg tussen De Rede en De Koppeling	45%	990
5. Rondweg ten zuiden van De Rede	30%	660

www.goudappel.nl



Figuur 2.2: Relevante wegvakken

Verkeerstoename ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit

In tabel 2.3 is de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van het sport- en werklandschap Meerpaal op de relevante wegvakken weergegeven. De verkeersintensiteiten van de situatie 2020 exclusief plan zijn overgenomen uit het regionale verkeersmodel VRU 2.2. De hoogste toename is op wegvak 4 de Rondweg tussen De Koppeling en De Rede.

wegvak	2020 excl. plan	toename plan	2020 incl. plan	toename plan %
1. sport- en werklandschap Meerpaal	0	2.210	2.210	
2. De Rede-noordwest	21.000	550	21.550	+3%
3. De Rede-zuidoost	16.000	1.660	17.660	+10%
4. Rondweg tussen De Rede en De Koppeling	4.800	990	5.790	+21%
5. Rondweg ten zuiden van De Rede	15.800	660	16.460	+4%

Tabel 2.3: Verkeerstoename per wegvak als gevolg van sport- en werklandschap Meerpaal in motorvoertuigen per weekdag etmaal

Verplaatsing sportvoorzieningen

In vorenstaande berekening is geen rekening gehouden met een vermindering van de verkeersbewegingen, doordat de huidige sportvoorzieningen worden verlaten. Hockey, honkbal, softbal en handbal zijn niet nieuw in Houten. Het plan betreft een verplaatsing van deze activiteiten. In de berekening is hiermee geen rekening gehouden. De 'worst case'-situatie waarin alles nieuw is en geen sprake is van een verplaatsing van verkeers-

bewegingen, is berekend. De effecten van de toename van de verkeersintensiteiten zullen in de praktijk dus kleiner/gunstiger zijn dan uit de berekening volgt.

3 Effecten als gevolg van extra verkeersbewegingen

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de berekende toename van de verkeersbewegingen samengevat. Het betreft de effecten op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid en de effecten op de geluidsbelastingen.

3.1 Effect verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Wat betreft de verkeersafwikkeling zijn de belangrijkste kruispunten de aansluitingen van het plangebied op De Rede. Deze zijn onderzocht en de bestaande rotondes in De Rede zijn prima geschikt (wat betreft vormgeving en capaciteit) om niet alleen het bedrijventerrein Meerpaal te ontsluiten, maar ook het nieuwe plangebied.

Wat betreft de verkeersveiligheid is met name de route van het fietsverkeer van belang. Binnen het plan zijn allerlei aanvullende maatregelen opgenomen voor het fietsverkeer. Met deze maatregelen ontstaat een van het autoverkeer gescheiden verbinding tussen het sport- en werklandschap Meerpaal en de rest van Houten. Daarmee is de verkeersveiligheid gegarandeerd.

3.2 Effect geluidsbelasting

In het sport- en werklandschap worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen gerealiseerd. De verkeerstoename als gevolg van het plan kan wel toenames van geluidsbelastingen geven op bestaande omliggende geluidgevoelige bestemmingen. Er is volgens de Wet geluidhinder sprake van dergelijke 'gevolgen elders' als de toenames groter zijn dan 2 dB. Oriënterend akoestisch onderzoek laat zien dat de verkeersaantrekkende werking van het sport- en werklandschap geen (of een verwaarloosbaar) nadelig effect heeft op de geluidssituatie ter hoogte van relevante bestaande geluidgevoelige bestemmingen.

Met behulp van het rekenprogramma DBweg1 is de toename van de geluidsbelasting uitgerekend. Er is gebruik gemaakt van Standaardrekenmethode I van bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Deze is bedoeld om voor eenvoudige situaties de geluidsberekeningen uit te voeren.

De hoogste toename van het verkeer leidt tot de hoogste toename van geluid. Dit betekent dat wegvak 4 maatgevend is. Daar is de toename met 990 mvt ten opzichte van 4.800 mvt met 21% het hoogste van de relevante wegvakken. Op basis van vorenstaande rekenmethode is de toename van de geluidsbelasting op de omgeving hier 0,8 dB. Dit is lager dan 2 dB, wat betekent dat geen sprake is van 'gevolgen elders' en dus ook

geen maatregelen en nader onderzoek nodig zijn. De toenames op de andere wegvakken zijn weergegeven in tabel 3.1.

wegvak	toename geluidsbelasting
1. sport- en werklandschap Meerpaal	-
2. De Rede-noordwest	0,1 dB
3. De Rede-zuidoost	0,4 dB
4. Rondweg tussen De Rede en De Koppeling	0,8 dB
5. Rondweg ten zuiden van De Rede	0,1 dB

Tabel 3.1: Toename geluidsbelasting op de omgeving als gevolg van verkeerstoename

