

**Notitie 20101837-02**  
**Iepenlaan te Uithoorn**  
**Quick scans geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bedrijven en milieuzonering**

Datum	Referentie	Behandeld door
8 mei 2012	20101837-02	J. Persoon

## **1 Inleiding**

Aan Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV is door Aeres Milieu verzocht om voor het plan Iepenlaan te Uithoorn een quickscan op de onderdelen geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bedrijven en milieuzonering uit te voeren. Het plan Iepenlaan voorziet in de herbestemming van de aan de zuidwestzijde van het plangebied gelegen glastuinbouw. Verder vindt er woningbouw plaats met een nieuw te vormen groenzone waar ruimte is voor overige functies.

Het doel van deze notitie is om te onderzoeken in hoeverre de genoemde milieuaspecten beperkingen leggen op de realisering van de plannen.

## **2 Situatie en planbeschrijving**

De Iepenlaan is gelegen aan ten zuiden van de Provinciale weg N201. Het plangebied wordt begrensd door de Poelweg de provinciale weg N201, de Noordammerweg en de Vuurlijn.

Figuur 1 Plangebied



### 3 Geluid

Het plangebied ligt in de invloedssfeer van luchthaven Schiphol en een aantal omliggende wegen. Voor de beoordeling van het geluid afkomstig van de luchthaven Schiphol is het Luchthavenindingsbesluit (hierna: LIB) en de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer van toepassing. Voor geluid afkomstig van wegen is de Wet geluidhinder en de beleidsnota regio Amstelland-Meerlanden van toepassing. Naast bovengenoemde geluidbronnen is tevens de geluiduitstraling van omliggende bedrijven (glastuinbouw) van invloed op het plan.

#### 3.1 Luchtvaartlawaai Schiphol

##### Luchthavenindingsbesluit (LIB)

In het Luchthavenindingsbesluit (LIB) wordt aan de hand van zogenaamde beperkingengebieden bescherming geboden tegen onder andere geluid. Voor de beperkingengebieden bevat het besluit regels omtrent het gebruik en de bestemming van de grond.

Het plangebied is gelegen in het beperkingengebied zoals dat is vastgelegd in het LIB, waarbij de 35 Ke-contour het plangebied aan de noordzijde doorkruist. Deze contour is de begrenzing van het beperkingengebied met nummer 4 uit bijlage 3B van het LIB. In dit beperkingengebied (gestreepte gebied in figuur 2) is conform lid 4 van artikel 2.2.1 van LIB geen bouw van woningen, woonwagens, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik.

Naast bovengenoemde beperking mag de bouwhoogten in het gehele plangebied niet meer dan 40 meter bedragen (LIB art. 2.2.2) en zijn de volgende nieuwe bestemmingen niet toegestaan (LIB art. 2.2.3):

- industrie in de voedingssector met extramurale opslag of overslag;
- viskwekerij met extramurale bassins;
- opslag of verwerking van afvalstoffen met extramurale opslag of verwerking;
- natuurreservaten en vogelreservaten;
- moerasgebieden en oppervlaktewateren groter dan 3 hectare.

In de navolgende figuur worden de van toepassing zijnde artikelen uit het LIB grafisch weergegeven. De figuur is ontleend aan het bestemmingsplan "Uithoorn landelijk gebied" (d.d. 27-01-2005).

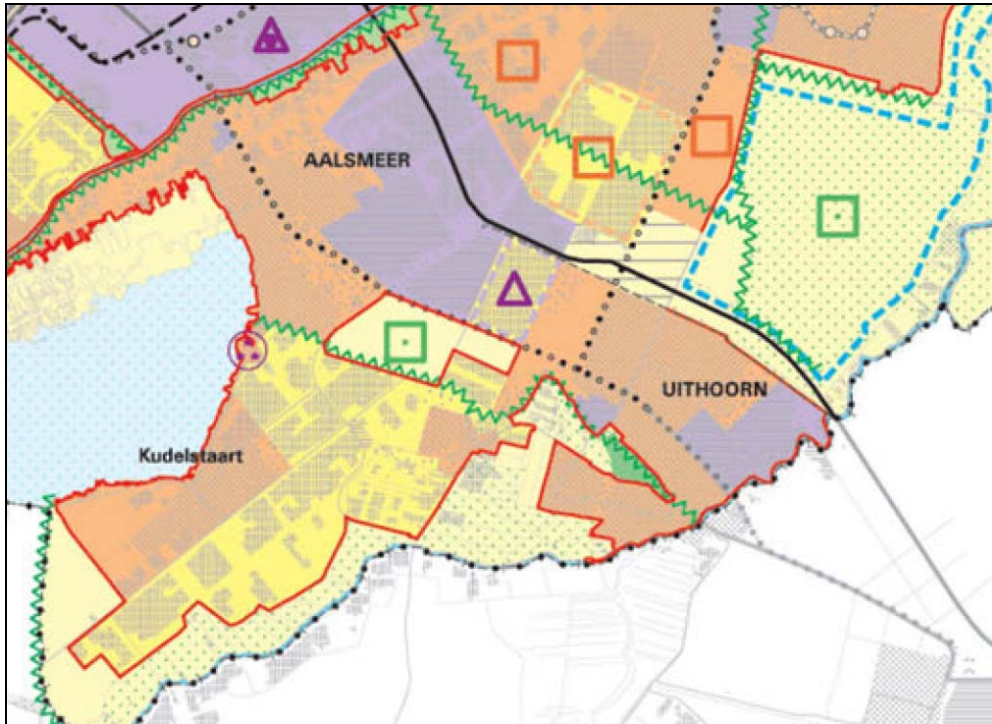


Figuur 2 Beperkingen in het plangebied conform LIB (bron: bestemmingsplan "Uithoorn landelijk gebied")

### Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

De tot 13 maart 2012 geldende Nota Ruimte is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn geen specifieke eisen met betrekking tot Schiphol opgenomen. Hiervoor wordt verwezen naar de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer. Deze laatste structuurvisie wordt dit jaar afgerond en wordt naar verwachting deze zomer gepubliceerd.

Voor deze notitie is daarom teruggegrepen op de oude Nota Ruimte (2006) waarin voorschriften zijn opgenomen voor het gebied tussen de 35 Ke-contour en de 20 Ke-contour van Schiphol. Het volledige plangebied is gelegen binnen de 20 Ke-contour. De Nota Ruimte schrijft voor dat er geen nieuwe uitleglocaties ten behoeve van woningbouw mogen worden ontwikkeld binnen de 20 Ke-contour. Herstructurering en intensivering in bestaand bebouwd gebied is wel mogelijk. Hierbij geldt het bestaand bebouwd gebied in 2000, zoals opgenomen in het streekplan Noord-Holland-Zuid van 17 februari 2003.



Figuur 3 Uitsnede Streekplan Noord-Holland Zuid

In het streekplan wordt het plangebied benoemd als glastuinbouwgebied (donkergeel) en agrarisch gebied (lichtgeel). De grond direct aan weerszijden van de lepenlaan is benoemd als bestaand bebouwd gebied (binnen de rode contour). Ter plaatse van de grond tussen de huidige bebouwing en de N201 is geen bestaande bebouwing opgenomen in het Streekplan. Nieuwe woningbouw is hier in principe niet mogelijk.

#### Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de Structuurvisie Noord-Holland 2040 is opgenomen dat de provincie geen nieuwe grootschalige woningbouw toestaat binnen de 20 Ke-contour, buiten de reeds bestaande bestuurlijke afspraken.

In het bestaand bebouwd gebied is woningbouw (herstructurering, (vervangende) nieuwbouw en functieverandering naar woningbouw) toegestaan. Het bestaand bebouwd gebied uit de Structuurvisie is met 65 meter naar het noorden uitgebreid ten opzichte van het bestaand bebouwd gebied uit het Streekplan uit 2003.

In het noordelijk deel van het plangebied is woningbouw in principe niet mogelijk.



Figuur 4 Bestaand bebouwd gebied (rood) in Structuurvisie N-H 2040

### Conclusie luchtvaartlawaai

De plannen zoals opgenomen in het SPVE Iepenlaan worden voor wat betreft luchtvaartlawaai niet beperkt door de voorschriften uit het LIB, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Noord-Holland 2040.

### **3.2 Wegverkeerslawaai**

#### Wet geluidhinder

Geluidgevoelige bestemmingen (waaronder woningen en gezondheidszorggebouwen) dienen te voldoen aan de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder kent een stelsel van grenswaarden (voorkeurgrenswaarden) en ten hoogst toelaatbare geluidbelastingen (maximale ontheffingswaarden) per geluidtype (wegverkeers-, spoorweg- en industriellawaai) en per bron (weg, spoorweg, industrieterrein). Bij een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan het bevoegd gezag worden verzocht om een hogere waarde dan de voorkeurgrenswaarde vast te stellen. Bij overschrijding van de maximale ontheffingswaarde is in principe geen bouw van woningen mogelijk tenzij deze worden voorzien van dove gevels of geluidsschermen. Een onderzoek naar de grenswaarden van wegen is enkel noodzakelijk indien een plan is gelegen binnen de geluidzone van een weg.

Het plangebied is gelegen in de geluidzone van de volgende omliggende wegen:

- N201 (provinciale weg);
- Noorddammerweg;
- Iepenlaan;
- Poelweg;
- Vuurweg.

In het bestemmingsplan "Uithoorn landelijk gebied" zijn op basis van 50 dB(A)-contouren (etmaalwaarde) minimale afstanden tussen nieuwe woningen en de wegen bepaald. Binnen deze afstand is nieuwbouw van woningen enkel mogelijk indien vooraf voorzieningen getroffen worden waarmee de geluidbelasting aan de buitengevels van de woningen wordt verlaagd tot de voorkeurgrenswaarde. Onderstaande tabel geeft een overzicht.

Weg	Etmaalintensiteit [-]	Minimale afstand weg-woning <sup>1</sup> [m]
N201	29380	250 <sup>2</sup>
Noorddammerweg	7180	62
Iepenlaan	1000	12
Vuurweg	1000	12
Poelweg	1500	22

1: Op basis van 50 dB(A)-contouren

2: De feitelijke 50 dB(A)-contour ligt op een afstand van 340 m. De wettelijke geluidzone (onderzoekszone) bedraagt echter 250 m. Nieuwe ontwikkelingen buiten deze zone zijn mogelijk zonder toetsing aan de Wgh.

Op basis van de bovenstaande afstanden wordt geconcludeerd dat enkel voor wegverkeerslawaai afkomstig van de Noorddammerweg een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde optreedt. Dit geldt dan voor een aantal woningen aan de oostzijde van de Iepenlaan.

De geplande glastuinbouw ten noorden van het plangebied heeft extra (vracht)verkeer tot gevolg. Bij de bovengenoemde geluidbelastingen en minimale afstanden is ervan uitgegaan dat dit extra verkeer

ontsloten wordt ten noorden van het plangebied via de N201. De geplande glastuinbouw heeft derhalve geen invloed op de verkeersintensiteiten op de Noorddammerweg, Iepenlaan en Poelweg.

#### Hogere waarde procedure conform beleidsnota regio Amstelland-Meerlanden

Indien de optredende geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde maar niet hoger dan het heersende geluidsniveau (of referentieniveau) in het desbetreffende gebied wordt een hogere waarde verleend. Indien de geluidbelasting wel hoger is dan het referentieniveau dient voor deze woningen onderzocht te worden of door toepassing van geluidreducerende maatregelen (stiller asfalt, geluidschermen of een betere ruimtelijke inpassing) de geluidbelasting teruggebracht kan worden tot het niveau van de voorkeursgrenswaarde.

Als de geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of zwaarwegende bezwaren ondervinden, kan de hogere waarde verleend worden op basis van compenserende factoren. Compensatie zou kunnen bestaan uit een geluidluwe (achter)gevel, gevelisolatie of een balkon aan de achterzijde van de woning.

### **3.3 Geluid afkomstig van bedrijven**

Voor de beoordeling van geluid afkomstig van bedrijven wordt aansluiting gezocht bij de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering", editie 2009. Deze publicatie geeft per bedrijfscategorie een "veilige" afstand voor het milieuaspect geluid, de zogenaamde richtafstand. De realisatie van woningen binnen deze richtafstand is alleen gemotiveerd mogelijk indien onder andere aangetoond wordt dat de vergunde rechten van het bedrijf niet worden gefrustreerd door de komst van de woningen. Indien nieuwe bedrijven in de nabijheid van nieuwe of bestaande woningen worden gepland gelden ook de richtafstanden uit de VNG-publicatie. Indien de afstand tussen woning en bedrijf kleiner is dan de richtafstand dient te worden aangetoond dat een goed woon- en leefklimaat wordt gewaarborgd.

De geplande glastuinbouw in het plangebied valt onder SBI-code 011, 012 en 013 uit bijlage I van de VNG-publicatie. Volgens bijlage 1 bedraagt de richtafstand voor geluid 30 m in geval van omgevingstype "rustige woonwijk". Zie voor een verder uitwerking hoofdstuk 6 van deze notitie.

## **4 Luchtkwaliteit**

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet Milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen.

Op basis van artikel 5.16 Wm kan, samengevat, een bestemmingsplan worden vastgesteld, indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet Milieubeheer opgenomen grenswaarde, of;
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of;
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen, of;
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in werking getreden per 01-08-2009).

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM10. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

In het plan aan de Iepenlaan wordt de verplaatsing van kassen en de komst van woningen, overige functies en groen voorzien. Genoemde functies hebben een verkeersaantrekkende werking en hierdoor mogelijk gevolgen voor de luchtkwaliteit in en rond het plangebied.

Voor de berekeningen van het effect van het plan op de luchtkwaliteit is wat betreft het aantal verkeersbewegingen uitgegaan van kengetallen zoals deze worden gehanteerd door het CROW. Berekend is dat er 1002 motorvoertuigbewegingen per etmaal plaatsvinden (2\*25 woningen aan Iepenlaan \*3\*1.3 (tabel 4 Parkeerkencijfers CROW) = 195 parkeerplaatsen à 5 parkeerbewegingen per parkeerplaats = **975** voertuigbewegingen + voor woon/zorg: 2\*3 woon/zorg woningen \*0,6 (blz 15 parkeerkencijfers CROW, serviceflat/aanleunwoning) = 6 \* 0,3 parkeerplaatsen voor bezoekers = 5,4 parkeerplaatsen \* 5 bewegingen per parkeerplaats = **27** voertuigbewegingen)

Het genoemde aantal verkeersbewegingen is gebruikt voor de berekening van de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het plan. Er is niet gecorrigeerd voor het wegvallen van het verkeer dat werd veroorzaakt door de voormalige activiteit van de glastuinbouw, hiermee wordt uitgegaan van een worst case scenario.

Met de NIBM-tool (versie juni 2011) is berekend wat de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het verkeer als gevolg van het plan is, uitgaande van het worst case scenario. In figuur 1 zijn de uitkomsten van deze tool te zien.

Figuur 1: Resultaat berekening NIBM-tool

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1002
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,78
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,28
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Uit de berekening blijkt dat bij het gehanteerde worst case scenario de bijdrage aan de luchtkwaliteit onder de 3% van de grenswaarde blijft (c.q. minder dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>). Het plan heeft een niet in betekenende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit zal niet of nauwelijks verslechteren als gevolg van het plan. Op grond van het bepaalde in de Wet milieubeheer is in dat geval geen onderzoek naar de luchtkwaliteit vereist. Er wordt immers voldaan aan het gestelde in artikel 5.16 lid b: de luchtkwaliteit blijft tenminste gelijk ten gevolge van de vaststelling van het plan.

**5 Externe veiligheid**

Het plangebied is gescand op de volgende externe veiligheidsaspecten:

- transport over de weg
- buisleidingen
- inrichtingen
- LPG tankstations
- Hoogspanningskabels

**Gevaarlijk transport over de weg**

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg is een risico-normering vastgesteld ('Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen', Ministerie V&W, Tweede Kamer, 13 januari 2011).

Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg wordt in navolging van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen gewerkt aan een Besluit vaststelling milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid van vervoer van gevaarlijke stoffen.

Basisnet Weg is gemaakt door vertegenwoordigers van de belangrijkste betrokken partijen: gemeenten, provincies, vervoerders, (petro-)chemische industrie, wegbeheerder (RWS) en ministeries van VROM en V&W. Doel van het Basisnet Weg is een toekomstvaste balans te vinden tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen op het hoofdwegennet, de ruimtelijke ontwikkelingen daar omheen en de veiligheid van burgers.



Het Basisnet Weg gaat alleen over het hoofdwegennet (rijkswegen en verbindende wegen die van belang worden geacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen). De provincies kunnen voor hun 'eigen' wegennet toetsen of een provinciaal Basisnet nodig is. Gemeenten hebben al voldoende instrumentarium om langs het gemeentelijke wegennet risico's te beheersen, zoals het routerings-instrument en de bouwmogelijkheden binnen bestemmingsplannen.

Het hoofdwegennet is opengesteld voor alle vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij moeten de transporten en verpakkingsmiddelen voldoen aan de wet vervoer gevaarlijke stoffen. Ook moeten de transporten de onderliggende wegen zo veel mogelijk vermijden (routing).

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de Risicokaart en de jaarintensiteiten vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg van Rijkswaterstaat. Op basis van de Risicokaart en de informatie van Rijkswaterstaat blijkt dat er geen transport van gevaarlijke stoffen over de N201 plaatsvindt.

### **Buisleidingen**

Buisleidingen zijn buizen voor het vervoer over grote afstanden van gasen of vloeistoffen. Denk hierbij aan stoffen zoals aardgas, olie, olieproducten, gasvormige en vloeibare chemische producten en drink- en afvalwater

In de Nederlandse bodem ligt ongeveer 18.000 kilometer aan ondergrondse leidingen die gevaarlijke stoffen transporteren. Het gaat daarbij vooral om aardgas en om brandbare vloeistoffen.

Buisleidingen zijn een relatief veilige en betrouwbare manier van transport. Ze kunnen snel grote hoeveelheden gasen of vloeistoffen vervoeren en nemen weinig ruimte in beslag. Ook versterkt een goede verbinding de economische positie haven- en industriegebieden en kan het weg- en spoorvervoer ontlasten. Maar buisleidingen zijn op hun beurt moeilijk te verleggen of aan te passen. En aanleg van nieuwe buisleidingen vraagt forse investeringen.

De buisleidingen vallen onder het besluit externe veiligheid buisleidingen, 21 september 2010.

Het plangebied bevindt zich niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen waarvoor in het kader van de externe veiligheid rekening mee dient te worden gehouden.

### **Spoor**

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van de Iepenlaan te Uithoorn zich geen sporen bevinden waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

### **Bedrijven**

#### *Bedrijven*

Het plangebied ligt buiten het invloedsgebied van het LPG-tankstation aan de Vuurlijn in De Kwakel. Volgens de risicokaart bevinden er zich geen andere risicovolle bedrijven in de omgeving van de Iepenlaan.

### **Hoogspanningskabels**

De magnetische velden in de buurt van hoogspanningslijnen kunnen invloed hebben op de gezondheid. Vanwege de (mogelijke) gezondheidseffecten voert het ministerie van VROM voorzorgsbeleid uit. Op basis van de Netkaart hoogspanningsleidingen bevindt het plangebied zich niet binnen het invloedsgebied van hoogspanningsleidingen.

## 5.1 Conclusie Externe veiligheid

Uit de risicoscan externe veiligheid blijkt dat er geen veiligheidsrisico's te verwachten zijn op het gebied van het gevaarlijk transport over de weg, buisleidingen, spoor, bedrijven en hoogspanningskabels. Deze aspecten vormen geen belemmering voor de ontwikkelingen van het plangebied.

## 6 Bedrijven en milieuzonering

In de uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' van maart 2009 van het VNG zijn afstanden opgenomen die een richtlijn zijn betreffende aan te houden afstanden tussen bedrijven en gevoelige objecten. De afstanden zijn afhankelijk van het type bedrijf (en de capaciteit) en de omgeving.

Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen.

Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend. Het gebied rond de Iepenlaan kan, met de beoogde ontwikkeling, als gevolg van de aanwezigheid van de glastuinbouw en woningen, worden aangemerkt als een 'gemengd gebied'. De in tabel 6.1 opgenomen afstanden zijn op deze aanname gebaseerd.

Tabel 6.1 Richtafstanden tot gemengd gebied conform VNG

Milieu-categorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied (m)	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied (m)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Binnen een straal van 1.500 meter van de Iepenlaan zijn de volgende typen bedrijven gevestigd.

Type bedrijf	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied (m)
Tuinbouw, kassen met en zonder verwarming	10
Dienstverlening tuin- en akkerbouw (loonbedrijven, hoveniersbedrijven)	30
Uitgeverijen	0
Bouwbedrijven	50
Handel/reparatie van auto's e.d.	30

Type bedrijf	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied (m)
Scheepswerf	100
Tankstation met LPG	100
Groothandel in akkerbouwproducten	30
Groothandel in bloemen en planten	10
Groothandel n.e.g.	30
Detailhandel	0
Horeca	0
Transportbedrijven	30
Financiële instellingen	0
Overige zakelijke dienstverlening	0

De meeste bedrijven zijn gelegen op een afstand verder dan opgenomen in de tabel. De aanwezigheid van deze bedrijven heeft geen invloed op de beoogde ontwikkeling.

Tot de in de directe omgeving gelegen kassen moet een minimale afstand van 10 meter worden aangehouden om te voldoen aan de richtafstand zoals deze is opgenomen in 'Bedrijven en milieuzonering' van het VNG. Op basis van de informatie vanuit het stedenbouwkundig programma van eisen wordt hieraan voldaan.

## 7 Conclusie

Aan Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV is door Aeres Milieu verzocht om voor het plan Iepenlaan te Uithoorn een quickscan op de onderdelen geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en bedrijven en milieuzonering uit te voeren.

Het onderzoek geluid is opgedeeld in verschillende onderdelen.

### Luchtvaartlawaai

De plannen zoals opgenomen in het SPVE Iepenlaan worden voor wat betreft luchtvaartlawaai niet beperkt door de voorschriften uit het LIB en de Nota Ruimte.

### Wegverkeerslawaai

Voor wegverkeerslawaai afkomstig van de Noorddammerweg treedt een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde op. Dit geldt voor een aantal woningen aan de oostzijde van de Iepenlaan. Hiervoor dient een hogere waarde procedure doorlopen te worden, waarvoor een aanvullend akoestisch onderzoek noodzakelijk is. Hiermee worden de exacte geluidbelastingen op de gevels van de woningen berekend.

### Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit zal niet of nauwelijks verslechteren als gevolg van het plan. Op grond van het bepaalde in de Wet milieubeheer is in dat geval geen onderzoek naar de luchtkwaliteit vereist. Er wordt immers voldaan aan het gestelde in artikel 5.16 lid b: de luchtkwaliteit blijft tenminste gelijk ten gevolge van de vaststelling van het plan.

### Externe veiligheid

Uit de risicoscan externe veiligheid blijkt dat er geen veiligheidsrisico's te verwachten zijn op het gebied van het gevaarlijk transport over de weg, buisleidingen, spoor, bedrijven en hoogspanningskabels. Deze aspecten vormen geen belemmering voor de ontwikkelingen van het plangebied.

### Milieuzonering

De meeste bedrijven zijn gelegen op een afstand verder dan in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" is opgenomen. Tot de in de directe omgeving gelegen kassen moet een minimale afstand van 10 meter worden aangehouden om te voldoen aan de richtafstand zoals deze is opgenomen in 'Bedrijven en milieuzonering' van het VNG. Op basis van de informatie vanuit het stedenbouwkundig programma van eisen wordt hieraan voldaan.

Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV



C.A. Land  
Senior Projectleider