

Notitie

Contactpersoon Pieter Luiten

Datum 10 februari 2010

Kenmerk N001-4591028PWL-rvb-V01-NL

Toelichting Ruimtelijke Onderbouwing, aspect Verkeer

1 Algemene inleiding

1.1 Inleiding

Onderhavige notitie is een nadere toelichting dan wel aanvulling op de Ruimtelijke Onderbouwing van Beaphar BV inzake de voorgenomen uitbreiding van Beaphar op de huidige locatie aan de Oude Linderteseweg te Raalte.

Voornoemde onderbouwing met kenmerk: R001-4591098PAC-pla-V01-NL, d.d. 30 juni 2008 is op 30 juni 2008 ingediend bij de gemeente Raalte. Deze notitie dient dan ook in combinatie met voornoemde Ruimtelijke Onderbouwing beschouwd dan wel gelezen te worden.

De voorgenomen uitbreiding is gebaseerd op de toekomstvisie die Beaphar heeft sinds 1994. Deze visie is in de periode 2004-2006 nader geconcretiseerd. Beaphar is van plan om al haar activiteiten zoveel mogelijk te concentreren, in tegenstelling tot hetgeen nu het geval is. Deze ontwikkeling zal een grote bijdrage hebben in de bedrijfseconomische ontwikkelingen van Beaphar.

De notitie gaat in hoofdzaak in op de bedrijfsprocessen bij Beaphar in de huidige en toekomstige situatie en wordt nader ingegaan op het aspect verkeer (inclusief de effecten van verkeersbewegingen op de omgeving (geluid/indirecte hinder en verkeersveiligheid)).

1.2 Vergunde activiteiten

Voor haar huidige activiteiten beschikt Beaphar over een vigerende milieuvergunning. De aanvraag van deze vergunning, inclusief de bijbehorende deelonderzoeken (zoals een akoestisch onderzoek) is gebaseerd op de activiteiten van Beaphar. Deze zijn kort samengevat:

- Productie van diergeneesmiddelen
- Productie van diervoedingsmiddelen
- Op- en overslag van grond- en hulpstoffen
- Aan- en/of afvoer van grond-/hulpstoffen en gereed product
- Laboratorium- en kantooractiviteiten

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de aanvraag om een revisievergunning krachtens de Wet milieubeheer voor Aafarma¹ bv te Raalte met kenmerk R001-4385849-PWL-rvb-V01-NL, d.d. 22 juni 2005. Deze aanvraag is door de gemeente Raalte beschikt op 30 juni 2005 .

1.3 Huidige en toekomstige bedrijfsprocessen

In de huidige situatie wordt gebruik gemaakt van opslag van geproduceerd product op locaties (van Beaphar) buiten Raalte. Deze locaties bevinden zich zowel in Nederland (Hedel) als in Duitsland (Emmerich). Vanuit deze twee distributiecentra worden de producten van Beaphar naar haar klanten vervoerd. De bevoorrading van deze centra met producten van Beaphar geschied vanaf de productielocatie aan de Oude Linderteseweg te Raalte.

Ten behoeve van verbetering van de efficiency van haar bedrijfsvoering is Beaphar voornemens om alle opslag van gereed product op de locatie aan de Oude Linderteseweg te laten gaan plaatsvinden². Hiervoor dient het huidige distributiemagazijn te worden uitgebreid met een tweede distributiemagazijn om daarmee te komen tot één Centraal Europees Distributiecentrum. Vanuit dit magazijn zullen de producten worden verspreid naar de verschillende afnemers binnen Europa. De afnemers van Beaphar bevinden zich onder andere in: Nederland, Duitsland, België, Verenigd Koninkrijk, Polen, en overige landen binnen Europa.

De huidige productieruimtes voldoen niet aan de vereisten die gesteld worden aan de productie(ruimtes) van diergeneesmiddelen (GMP) en voedingsmiddelen (HACCP). Om goed te kunnen voldoen aan deze vereisten is Beaphar voornemens om een nieuw pand te bouwen waarin een deel van de productie van diergeneesmiddelen kan plaatsvinden³.

Voor nadere informatie en voorlopige (bouw)tekeningen van de voorgenomen nieuwbouw wordt verwezen naar de Ruimtelijke Onderbouwing, d.d. 30 juni 2008.

De productie zal overeenkomstig de vigerende milieuvergunning in 2 ploegen plaatsvinden. Gebaseerd op de toekomstvisie is het de verwachting is dat de productie met circa 10 % toeneemt door autonome groei . Daarnaast neemt de productie toe door overplaatsing van de productie-unit uit Hedel naar Raalte.

In hoofdstuk 2 van de Ruimtelijk Onderbouwing wordt uitgebreid ingegaan op de toekomstvisie (paragraaf 2.3 en 2.4).

¹ Aafarma bv is een rechtsvoorganger van Beaphar BV

² Zie ook paragraaf 2.4.2 van de Ruimtelijke Onderbouwing, d.d. 30 juni 2008

³ Zie ook paragraaf 2.4.2 van de Ruimtelijke Onderbouwing, d.d. 30 juni 2008

Om de aan- en afvoer van grond- en hulpstoffen enerzijds en producten anderzijds goed te laten verlopen is Beaphar voornemens om haar bedrijfstijden uit te breiden naar 24 uur per dag⁴. Voor de exacte bedrijfstijden wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek dat integraal deel uitmaakt van de eerder genoemde Ruimtelijke Onderbouwing (bijlage 9).

2 Verkeersaantrekkende werking

2.1 Inleiding

In onderhavige paragraaf wordt allereerst ingegaan op de aantallen verkeersbewegingen in de huidige vergunde situatie en toekomstige situatie. Daarna wordt ingegaan op de relatie tussen deze twee. Om inzicht te krijgen in de meest gebruikte aan- en afvoerroutes is hier onderzoek naar gedaan. Dit onderzoek wordt in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 gaat in op het aspect indirect hinder.

2.2 Aantal verkeersbewegingen in de huidige en toekomstige situatie

2.2.1 Huidige situatie

In tabel 1 zijn de vervoersbewegingen van en naar de inrichting van Beaphar op de openbare weg voor de huidige vergunde situatie gegeven. Voor een beschrijving van de volledig vergunde situatie wordt verwezen naar 'Akoestisch onderzoek Aafarma Raalte' met Tauw kenmerk R001-4385834ARB-ihu-V02-NL van 14 juni 2005, paragraaf 3.2.3, tabel 3.5. Voornoemd onderzoek maakt deel uit van de vigerende vergunning krachtens de Wet milieubeheer en is in het bezit van de gemeente Raalte.

Tabel 1 Vervoersbewegingen van en naar de inrichting vergunde situatie⁵.

Route nr.	Bron		Bron- vermogen (L _{wr}) [dB(A)]	Aantallen per etmaalperiode					
	Nr.	Omschrijving		Dagperiode 07.00-19.00		Avondperiode 19.00-23.00		Nachtperiode 23.00-07.00	
				Heen	Terug	Heen	Terug	Heen	Terug
6	06	Vrachtwagens openbare weg	106 ¹⁾	44	44	0	0	0	0
7	06	Personenwagens openbare weg	90 ¹⁾	90	90	10	10	10	10

¹⁾ Tauw-expertise / ervaringscijfer, rekening houdend met de rijsnelheid.

⁴ De vigerende milieuvergunning voorziet al in een 24-uur productie, Voor actuele uitbreidingen is inmiddels (anno december 2009) een traject voor een uitbreidingsvergunning krachtens de Wet milieubeheer gestart.

⁵ Bron: 'Akoestisch onderzoek Aafarma Raalte' met Tauwkenmerk R001-4385834ARB-ihu-V02-NL van 14 juni 2005

De verkeersbewegingen van vrachtwagens vinden volgens de vigerende situatie alleen in de dagperiode plaats. Dit wordt in hoofdzaak veroorzaakt doordat het huidige distributiecentrum beperkte openingstijden heeft. Deze zijn van 07.00 uur tot 17.00 uur. Personenverkeer vindt ook in de avond- en nachtperiode plaats omdat de productie om circa 06.00 uur begint en doorloopt tot in de avond (23.00 uur).

2.2.2 Toekomstige situatie

In tabel 2 zijn de vervoersbewegingen van en naar de inrichting van Beaphar op de openbare weg na realisatie van de uitbreiding (in 2018) gegeven. Voor het volledige akoestisch onderzoek wordt verwezen naar de notitie 'Beaphar akoestisch onderzoek' met Tauw kenmerk 'N001-46911036RSA-srb-V01-NL van 27 juni 2008, bijlage 9 Ruimtelijke onderbouwing. Voornoemd onderzoek maakt integraal onderdeel uit van de Ruimtelijke Onderbouwing d.d. 30 juni 2008. De genoemde aantallen hebben betrekking op de bedrijfsvoering die Beaphar in 2018 overeenkomstig haar toekomstvisie gerealiseerd zal hebben. De in de tabel genoemde getallen zijn in januari 2010 volledig geactualiseerd op basis van nieuwe gegevens en ontwikkelingen uit 2009. Het is inmiddels gebleken dat circa 50 % van het personeel niet met de auto komt. In het originele akoestisch onderzoek (bijlage 9 van de RO) was ervan uitgegaan dat alle personeelsleden met de auto zouden komen. Daarnaast zal Beaphar een aantal organisatorische maatregelen nemen die zullen leiden tot een betere logistiek. Eén van die maatregelen is het beter dan wel geheel vullen van pallets. In de huidige situatie wordt een pallet niet volledig gevuld. In de toekomstige situatie zullen de pallets vrijwel altijd volledig gevuld zijn met producten. Dit leidt er toe dat per vrachtwagen in de toekomst meer goederen worden vervoerd dan dat nu het geval is. Ofwel met hetzelfde aantal vrachtwagens zullen veel meer goederen worden vervoerd. Verder is er sprake van 'uitwisseling' van vrachtverkeer. In de huidige situatie worden goederen na productie te Raalte vervoerd naar de distributie centra in Emmerich en Hedel. Daarna worden de goederen vanaf deze centra naar de afnemers vervoerd. In de toekomstige situatie zullen de goederen worden opgeslagen in het (nieuwe) distributiecentrum aan de Oude Linderteseweg en vanaf hier direct naar de afnemer worden getransporteerd. Daarnaast is rekening gehouden met de nieuwe productielijn bij unit 3 (deze ontwikkeling was ten tijde van het opstellen van de RO in 2008 niet voorzien).

Beaphar verwacht een geringe toename van het aantal verkeersbewegingen door personenauto's. Dit omdat een groot gedeelte van het personeel met de fiets dan wel met ander (openbaar) vervoer naar de inrichting komt.

In de onderstaande tabel zijn de verwachte aantallen verkeersbewegingen in 2018 weergegeven. Deze verwachting is gebaseerd op de huidige toekomstvisie (anno 2010).

Tabel 2 Verwacht aantal verkeersbewegingen 2018

Bronomschrijving	Aantallen per etmaalperiode					
	Dagperiode		Avondperiode		Nachtperiode	
	07.00-19.00		19.00-23.00		23.00-07.00	
	Heen	Terug	Heen	Terug	Heen	Terug
Vrachtwagens naar Unit 3 + 4	2	2	1	1	-	-
+ 6						
Afhalen (Export) zendingen	10	10	2	2	-	-
Bus/lichte vrachtwagen transport Aakstraat	3	3	-	-	-	-
Inkoopvrachten Dc + Pu	20	20	2	2	-	-
Inkopen Hedel/Emmerich	8	8	-	-	-	-
Afval	2	2	-	-	-	-
Totaal vrachtverkeer	45	45	5	5		
Personenauto's	116	116	18	18	15	15

2.2.3 Huidige situatie in relatie tot toekomstige situatie

Op basis van vergelijking van het totale aantal vrachtwagen bewegingen blijkt dat het vrachtverkeer van en naar de inrichting nagenoeg gelijk blijft met de vergunde situatie. Wel zal dit aantal meer verdeeld zijn over de dag- nacht- en avondperiode. In de huidige situatie komt het vrachtverkeer alleen in de dagperiode. Dit is in de onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt.

Tabel 3 Huidige en toekomstig aantal verkeersbewegingen

Etmaalperiode	Aantal vrachtauto ¹⁰		Toename in 2018
	Vergunde situatie volgens Wm-vergunning 2005	Volgens toekomstvisie 2018	Ten opzichte van 2005
Dagperiode	44	45	1
Avondperiode	0	5	5
Nachtperiode	0	0	0
<i>Totaal aantal</i>	<i>44</i>	<i>50</i>	<i>6</i>
Etmaalperiode	Aantal personenauto's ¹⁾		Toename in 2018
	Vergunde situatie volgens Wm-vergunning 2005	Volgens toekomstvisie 2018	Ten opzichte van 2005
Dagperiode	90	116	26
Avondperiode	10	18	8
Nachtperiode	10	15	5
<i>Totaal aantal</i>	<i>110</i>	<i>149</i>	<i>39</i>

¹⁾ Aantal enkelvoudige bewegingen = genoemd aantal x 2

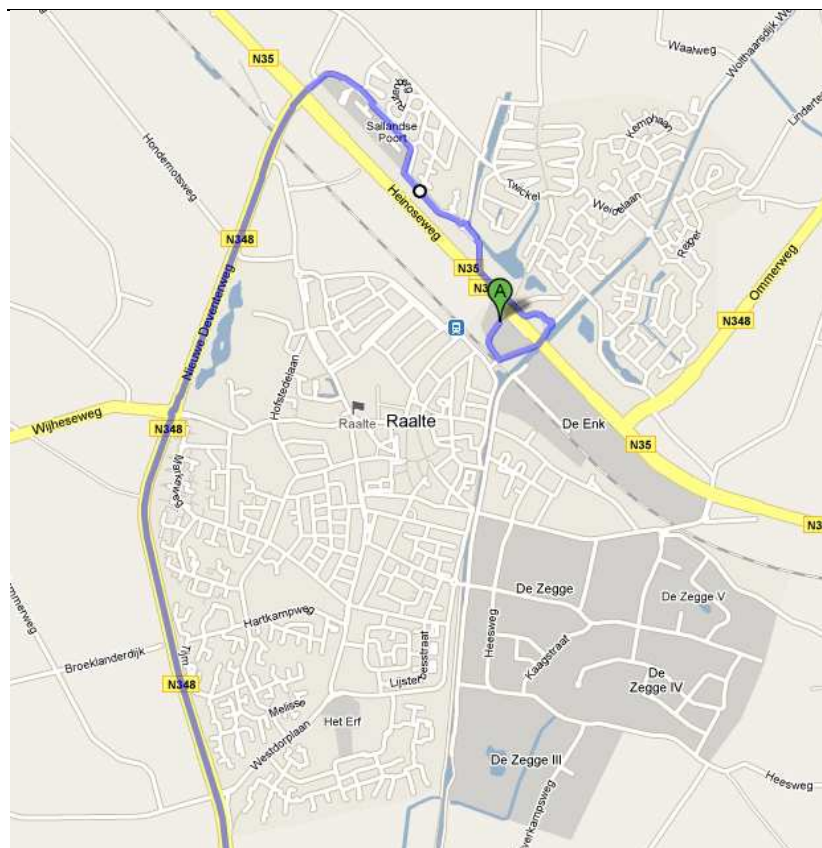
In hoofdstuk 3 zal worden ingegaan op de rijroutes van het vrachtverkeer verdeeld over de dag-, avond- en nachtperiode. In hoofdstuk 4 zal worden ingegaan op het aspect indirecte hinder.

3 Aanvoerroutes naar Beaphar

3.1.1 Inleiding

De aanvoerroutes die vrachtwagens nemen om Beaphar te bereiken dan wel te verlaten wordt in hoofdzaak bepaald door enerzijds de beperkte hoogte van het viaduct onder de N35 door en anderzijds de herkomst/bestemming van een vrachtwagen.

De hoogte van het viaduct onder de N35 is dermate laag dat vrachtwagens hier niet onder door kunnen. Alleen kleine vrachtwagens (bestelbus formaat) en personen auto's kunnen deze route nemen. In het navolgende figuur is deze route (schematisch) weergegeven voor verkeer komend vanuit de richting Deventer. Opgemerkt wordt dat ook langer de N35 gevolgd kan worden en via N348, Weidelaan en Ganzeboomlaan de Oude Linderteseweg bereikt kan worden.



Figuur 1 Route via tunnel onder N35

Vanwege de ontsluiting van Beaphar is het wenselijk dat de doorgang onder de N35 ook geschikt wordt gemaakt voor vrachtverkeer. Hiervoor is verdieping van de tunnel noodzakelijk. De haalbaarheid voor deze verdieping is gering vanwege de onzekerheid van de plannen met de N35, de hoge kosten van realisatie en de constructieve risico's van de verdieping in verband met het naastliggende kanaal. Hoewel het de meest wenselijke oplossing zou zijn voor de gehele vervoerskwestie wordt hier in het licht van genoemde problematiek vooralsnog niet verder op ingegaan.

Op basis van ervaring en informatie van vrachtwagenchauffeurs is vastgesteld dat er een zestal routes van en naar Beaphar zijn die gebruikt worden. In bijlage 1 zijn de zes routes op kaart weergegeven. Deze routes zijn:

Route 1: Kersemakersstraat

Route 1 gaat voornamelijk door woonwijken.

Route 2 Westdorplan, Acacialaan

Route 2 gaat deels door woonwijken, deels door industrie en is een relatief lange route.

Route 3: N35

Route 3 gaat voornamelijk over de provincialeweg N35 en maar beperkt door Raalte. Tevens gaat deze route langs het industrieterrein.

Route 4: Overkampsweg, industrieterrein

Route 4 gaat voornamelijk over een weg in het buitengebied rond Raalte en door het industrieterrein van Raalte.

Route 5: Zwolsestraat, Ceintuurbaan

Route 5 gaat voornamelijk over de provincialeweg N348, langs een school aan een doorgaande weg. Tevens passeert de route een spoorovergang.

Route 6: Westdorplan, via centrum

Route 1 gaat voornamelijk door woonwijken.

3.1.2 Samenvatting routes Beaphar

Gezien de verkeersveiligheid van de routes van en naar Beaphar door woonwijken zijn de routes 1, 2, 5 en 6 minder geschikt. De routes 3 en 4 zijn daarentegen meer geschikt.

De route onder de N35 valt af voor vrachtwagens in verband met de geringe hoogte van het viaduct.

3.2 Resultaten enquête inzicht verkeersintensiteit via diverse routes

3.2.1 Aanleiding enquête

Beaphar heeft in een periode van 15 dagen van 21 september tot 2 oktober 2009 een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersintensiteit van het (vracht)verkeer via de verschillende routes naar Beaphar. In deze periode is medewerking gevraagd van binnenkomend (vracht)verkeer om een enquête in te vullen en vragen te beantwoorden met de volgende strekking:

- Doel van komst
- Aankomstroute: via routes 1 t/m 6
- Vertekroute: via routes 1 t/m 6

De volledige enquête is in bijlage 2 weergegeven.

3.2.2 Resultaten enquête

In totaal hebben in een periode van 15 dagen 75 vrachtwagenchauffeurs aan het onderzoek deelgenomen. In bijlage 3 zijn de resultaten van het onderzoek weergegeven.

Samenvattend blijkt uit het onderzoek dat:

- Route 4 het meest vaak als aankomstroute en vertrekroute van en naar Deventer wordt gebruikt (29,5 % van het totale (vracht)verkeer)
- Route 5 het meest vaak als aankomstroute en vertrekroute van en naar Zwolle wordt gebruikt (36,9 % van het totale (vracht)verkeer)
- Route 3 in 18,8 % van het totale (vracht)verkeer wordt gebruikt voor verkeer van en naar Zwolle
- Route 1 in 10 % van het totale (vracht)verkeer wordt gebruikt voor verkeer van en naar Zwolle
- Route 2 in 4 % van het totale (vracht)verkeer wordt gebruikt voor verkeer van en naar Deventer
- Route 6 vrijwel niet wordt gebruikt als route van en naar Beaphar

3.3 Intensiteit voor de meest gebruikte aan- en afvoerroutes

3.3.1 Intensiteit vrachtverkeer

In paragraaf 2.2.3 is beschreven wat de toename van (vracht)verkeer in de toekomstige situatie in 2018 zal zijn.

In de onderstaande tabellen is op basis van de resultaten van de enquête inzichtelijk gemaakt hoe de verdeling van het aantal vrachtwagens is per route in de huidige en de toekomstige situatie. Dit is voor zowel de dag- als avondperiode gedaan. De nachtperiode is niet uitgewerkt omdat in deze periode geen vrachtwagens worden verwacht.

In de onderstaande tabel is de toename aan vervoersbewegingen van en naar de inrichting, per route in de toekomstige situatie voor de dagperiode weergegeven.

Tabel 4 Toename vervoersbewegingen van en naar de inrichting toekomstige situatie: dagperiode

Route	Enkelvoudige vrachtverkeersbeweging dagperiode		Verkeersintensiteit (%) per route	Enkelvoudige verkeerbeweging per route	
	Huidige situatie	Toekomstige situatie		Huidige situatie ¹⁾	Toekomstige situatie
1			10	9	9
2			4	4	4
3	88	90	18,8	17	17
4			29,5	26	27
5			36,9	32	33
6			0,7	1	1

¹⁾ Afgeronde waarde

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat ten opzichte van de huidige situatie het aantal verkeersbewegingen door vrachtwagens in 2018 marginaal toeneemt op route 4 en 5. Aangezien deze routes naar en door het centrum van Raalte leiden, wordt verwacht dat dit opgaat in het heersende verkeersbeeld en niet te onderscheiden is van de autonome verkeerstoename inzake vrachtverkeer van en naar het centrum van Raalte dan wel overige bedrijven.

In de onderstaande tabel is de toename aan vervoersbewegingen van en naar de inrichting, per route in de toekomstige situatie voor de avondperiode weergegeven.

Tabel 5 Toename vervoersbewegingen van en naar de inrichting toekomstige situatie: avondperiode

Route	Enkelvoudige vrachtverkeersbeweging dagperiode		Verkeersintensiteit (%) per route ¹⁾	Enkelvoudige verkeerbeweging per route	
	Huidige situatie	Toekomstige situatie		Huidige situatie ¹⁾	Toekomstige situatie
1			10	0	1
2			4	0	0
3	0	10	18,8	0	2
4			29,5	0	3
5			36,9	0	4
6			0,7	0	0

¹⁾ Gebaseerd op enquête van de dagperiode omdat er thans geen avondtransporten plaatsvinden.

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat ten opzichte van de huidige situatie het aantal enkelvoudige verkeersbewegingen door vrachtwagens in 2018 met maximaal 10 stuks toeneemt in de avondperiode. De grootste toename (4 bewegingen, 2 vrachtwagens) wordt verwacht op route 5. Dit komt overeen met gemiddeld 1 vrachtwagenbewegingen per uur in de avondperiode (19.00 tot 23.00 uur).

Gezien deze route een goede verbindingsweg is tussen de N348 en het centrum van Raalte, zal naar verwachting deze route ook gebruikt worden voor het bevoorraden van de winkels in het centrum. Beaphar verwacht dan ook dat de toename van circa 2 vrachtwagens voor Beaphar over deze route op gaat in het heersende verkeersbeeld op de Ceintuurbaan en niet te onderscheiden is van de autonome verkeersstroom inzake vrachtverkeer.

3.3.2 Intensiteit personenverkeer

Zoals uit tabel 2 is af te leiden is de toename van het aantal personenvoertuigen in de drie periodes gering.

De gemeente Raalte heeft in het verleden (2005) tellingen uitgevoerd naar de verkeersintensiteit⁶ op de Ganzeboomlaan. In de onderstaande tabel zijn de resultaten (alleen licht verkeer) van deze tellingen weergegeven.

Tabel 6 Verkeersintensiteitstellingen Ganzeboomlaan 2005

Type voertuig	Periode		
	Dagperiode	Avondperiode	Nachtperiode
	07.00- 19.00	19.00 – 23.00	23.00 – 07.00
Licht verkeer	4.761	1.154	225

De toename van 52 enkelvoudige verkeersbewegingen in de dagperiode vallen geheel in het niet bij het totaal aantal bewegingen van de lichte voertuigen. De toename bedraagt 1,1 % van het aantal bewegingen in 2005. Gesteld wordt dat deze groei geheel opgaat in het heersend verkeersbeeld en de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen op de Ganzeboomlaan. Immers het is een belangrijke verbindingsweg tussen Raalte Noord en Raalte Centrum en het aantal woningen in Raalte Noord groeit. Ditzelfde kan ook gesteld worden voor de avondperiode en de nachtperiode (toename respectievelijk 1,4 % en 4,4 %).

⁶ bron: email gemeente Raalte d.d. 09/03/2006

4 Indirecte hinder

Beaphar is zich ervan bewust dat de meeste verkeersbewegingen over de Oude Linderteseweg aan haar activiteiten kunnen worden toegerekend. Het inrichtingsgebonden verkeer (het verkeer op de openbare weg), van en naar een inrichting, wordt beoordeeld volgens de circulaire 'Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer' van 29 februari 1996. Conform deze circulaire dienen de akoestisch herkenbare geluidniveaus veroorzaakt door wegverkeersbewegingen van en naar de inrichting separaat van de geluidniveaus vanwege de inrichting zelf te worden berekend. Hierbij wordt uitsluitend een maximum gesteld aan de gemiddelde geluidniveaus in een etmaal. Bij vergunningverlening kan worden uitgegaan van de voorkeursgrenswaarde van $L_{Aeq}=50$ dB(A) etmaalwaarde en een maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde. Indien een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet kan worden voorkomen kan, mits gemotiveerd, een ontheffing worden overwogen tot de maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde. Hierbij dient rekening gehouden te worden met een maximaal toelaatbare binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde. In de praktijk kan gesteld worden dat de karakteristieke gevelwering van een goed onderhouden en normaal geïsoleerde woningen tenminste 20 dB(A) bedraagt. Dit betekent dat een gevelbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde zonder aanvullende maatregelen voldaan kan worden aan de eis van 35 dB(A) etmaalwaarde binnen.

De indirecte hinder is berekend met behulp van het softwarepakket Geomilieu versie 1.30. De equivalente geluidbelastingen zijn berekend op de gevels van de woningen die gelegen zijn aan de Oude Linderteseweg. De beoordelingshoogte bedraagt 1,5 meter voor de dagperiode en 5 meter voor de avond- en nachtperiode. Het verkeer ten behoeve van Beaphar gaat op de openbare wegen buiten de Oude Linderteseweg op in het heersend verkeersbeeld en is derhalve akoestisch niet herkenbaar. Op deze overige openbare wegen is derhalve geen sprake meer van indirecte hinder.

In tabel 7 zijn de uitgangspunten voor de berekeningen van de equivalente geluidniveaus vanwege het inrichtingsgebonden verkeer weergegeven. De modelgegevens zijn weergegeven in bijlage 4.

Tabel 7 Uitgangspunten berekening indirecte hinder toekomstige situatie

Bronomschrijving	Vermogen (L_{wr}) [dB(A)]	Aantallen per etmaalperiode					
		Dagperiode (07.00-19.00)		Avondperiode (19.00-23.00)		Nachtperiode (23.00-07.00)	
		Heen	Terug	Heen	Terug	Heen	Terug
Vrachtwagens naar Unit 3 + 4 + 6	103 ¹⁾	2	2	1	1	-	-
Afhalen (Export) zendingen	103 ¹⁾	10	10	2	2	-	-
Bus/lichte vrachtwagen transport Aakstraat	98 ¹⁾	3	3	-	-	-	-
Inkoopvrachten Dc + Pu ¹⁾	103 ¹⁾	20	20	2	2	-	-
Inkopen Hedel/Emmerich	103 ¹⁾	8	8	-	-	-	-
Afval	103 ¹⁾	2	2	-	-	-	-
Totaal vrachtverkeer		45	45	5	5		
Personenauto's	90 ¹⁾	116	116	18	18	15	15

¹⁾ Tauw-expertise / ervaringscijfer, rekening houdend met de rijsnelheid

In tabel 8 zijn de berekeningsresultaten weergegeven. In bijlage 5 zijn de rekenresultaten opgenomen.

Tabel 8 Berekende equivalente geluidniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie vanwege inrichtingsgebonden verkeer

Beoordelingspunt	Beoordelingshoogte 1,5 meter in de dag en 5 meter in de avond en nacht	Equivalente geluidniveaus (L_{Aeq}) vanwege inrichtingsgebonden verkeer [dB(A)]					
		Dagperiode (07.00-19.00)		Avondperiode (19.00-23.00)		Nachtperiode (23.00-07.00)	
		Berekend	Voorkeurs- Grenswaarde	Berekend	Voorkeurs- Grenswaarde	Berekend	Voorkeurs- Grenswaarde
01a	Oude Linderteseweg 4, voorgevel	50	50	46	45	34	40
01b	Oude Linderteseweg 4, zijgevel	50	50	44	45	32	40
02a	Oude Linderteseweg 1, zijgevel	51	50	47	45	34	40
02b	Oude Linderteseweg 1, voorgevel	53	50	48	45	36	40
03	Oude Linderteseweg 2A	46	50	43	45	30	40
04	Oude Linderteseweg 2	42	50	40	45	27	40

Uit berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Oude Linderteseweg de voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder op een aantal woningen in de dag- en avondperiode overschrijdt. Omdat de equivalente geluidsniveaus op de gevel echter lager zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarden mag, tevens gezien de goede staat van de woningen (waarbij een gevelwering van tenminste 20 dB(A) aannemelijk is), worden aangenomen dat het binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde niet zal worden overschreden.

5 Samenvatting en conclusie

Beaphar BV is voornemens om haar bedrijfsmatige activiteiten te centraliseren op haar locatie aan de Oude Linderteseweg. Hiervoor heeft zij een uitbreidingsvisie voor 2018 opgesteld. Alle cijfers/aantallen, die gebruikt zijn bij het opstellen van diverse rapportages ten behoeve van de Ruimtelijke Onderbouwing, zijn gebaseerd op de actuele toekomstvisie (anno 2010) van Beaphar ten aanzien van het realiseren van deze visie in 2018.

Door de beperkte hoogte van het viaduct onder de N35 langs het kanaal, worden de mogelijkheden ten aanzien van aan- en afvoerroutes voor vrachtverkeer sterk beperkt. Vrachtwagens kunnen niet door deze tunnel vanwege de beperkte hoogte. De aan- en afvoerroutes gaan dan allemaal via de Mettingenlaan en van hieruit verspreid door Raalte.

Vanwege de grote mate van onduidelijkheid ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen met de N35 is de route voor vrachtwagens onder de N35 door niet nader beschouwd als mogelijk alternatief. Hierbij spelen ook de kosten en technische mogelijkheden tot aanpassing/verdieping in de huidige situatie een rol.

Door een verbeterde logistiek (meer vracht in een vrachtauto) zal ondanks de productieverhoging er nauwelijks sprake zijn van een toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar de inrichting ten opzichte van huidig vergunde situatie (Wm vergunning uit 2005). De verwachting is dat het aantal vrachtwagens met 6 stuks per dag zal stijgen. De grootste stijging zal plaatsvinden in de avondperiode. Dit wordt geheel veroorzaakt doordat het distributiecentrum ook in de avondperiode geopend zal zijn.

De toename van 52 enkelvoudige verkeersbewegingen door lichte voertuigen (personenauto's) ten opzichte van de huidig vergunde situatie (Wm vergunning uit 2005) in de dagperiode vallen geheel in het niet bij het totaal aantal bewegingen van de lichte voertuigen. De toename bedraagt 1,1 % van het aantal bewegingen in 2005. Gesteld wordt dat deze groei geheel opgaat in het heersend verkeersbeeld en de autonome groei van het aantal verkeersbewegingen op de Ganzebroomlaan. Immers het is een belangrijke verbindingsweg tussen Raalte Noord en Raalte Centrum en het aantal woningen in Raalte Noord groeit. Ditzelfde kan ook gesteld worden voor de avondperiode en de nachtperiode (toename respectievelijk 1,4 % en 4,4 %).

Uit berekeningen ten aanzien van indirecte hinder blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Oude Linderteseweg de voorkeursgrenswaarde voor indirecte hinder op een aantal woningen in de dag- en avondperiode overschrijdt. Omdat de equivalente geluidsniveaus op de gevel echter lager zijn dan 55 dB(A) etmaalwaarden mag, tevens gezien de goede staat van de woningen (waarbij een gevelwering van tenminste 20 dB(A) aannemelijk is), worden aangenomen dat het binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde niet zal worden overschreden.

Kenmerk N001-4591028PWL-rvb-V01-NL

Bijlage 1

Verschillende routes naar Beaphar

Bijlage 2

Enquête Inzicht verkeersintensiteit routes Beaphar

Bijlage 3

Resultaten enquête Inzicht verkeersintensiteit routes Beaphar

Betreft: Enquete inzicht verkeersintensiteit routes Beaphar
Uitgevoerd: periode 21 september t/m 2 oktober 2009
 totaal 15 werkdagen
Deelname 75
re: 210785 d.d. 6 oktober 2009

		Naar Beaphar	Van Beaphar	Totalen	Percentages
zwolle	route 1, kersemakerstraat	6	9	15	10,07%
deventer	route 2, westdorplaan , acacialaan	5	1	6	4,03%
zwolle	route 3, N35	11	17	28	18,79%
deventer	route 4, Overkampsweg, industrieterrein	25	19	44	29,53%
zwolle	route 5, zwolse straat Ceintuurbaan	26	29	55	36,91%
deventer	route 6, westdorplaan, via centrum	1	0	1	0,67%
				149	
	van Zwolle	43	van Deventer	31	74
	naar Zwolle	55	naar Deventer	20	75
Totaal		98	51	149	

Bijlage 4

Modelgegevens indirecte hinder

Bijlage 5

Rekenresultaten indirecte hinder
