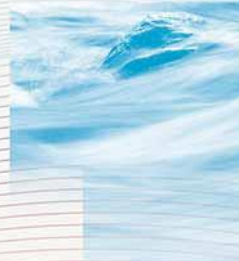


Kwalitatieve beoordeling diverse milieuaspecten

Veegplan Noordoostpolder

Documentcode: 16M8093.RAP00X.NP

Lievensense  **CSO**
infra water milieu



Kwalitatieve beoordeling diverse milieuaspecten

Veegplan Noordoostpolder

Documentcode: 16M8093.RAP00X.NP

Opdrachtgever

Gemeente Noordoostpolder
Postbus 155
8300 AD Emmeloord




Contactpersoon opdrachtgever

Dhr. D. Eikenaar

Contactpersoon LievensenseCSO

Dhr. T. Gerritsma
088 910 20 55
TGerritsma@LievensenseCSO.com

Projectcode	16M8093
Documentnummer	16M8093.RAP00X.NP
Versiedatum	30 augustus 2017
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
16M8093.RAP00X.NP	30 augustus 2017	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Mw. ing. N.J.W. Pirovano LLB	Adviseur	30.08.2017	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
Dhr. R.A.P. Leenards	Senior Adviseur	30.08.2017	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
Dhr. T. Gerritsma	Projectleider	30.08.2017	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

BUNNIK

Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

LEEUWARDEN

Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

DEVENTER

Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

MAASTRICHT

Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

HOOGVLIET

Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievensenseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievensenseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63 ABNA 0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	1
2 Wettelijk kader	3
2.1 Luchtkwaliteit	3
2.2 Geur	3
2.2.1 Directe geurhinder	3
2.2.2 Cumulatie van geur	5
2.3 Bedrijven & milieuzonering	6
2.4 Externe veiligheid	7
2.5 Geluid	7
2.5.1 Geluidgevoelige bestemming	7
2.5.2 Voorkeursgrenswaarde en hogere waarde	7
2.5.3 Cumulatie	8
2.6 Parkeren	9
3 Kuinderbos	10
3.1 Algemeen	10
3.2 Luchtkwaliteit	11
3.3 Geur	11
3.4 Bedrijven & milieuzonering	11
3.5 Externe veiligheid	11
3.5.1 Plaatsgebonden risico	12
3.5.2 Groepsrisico	13
3.6 Geluid	13
3.7 Verkeer en parkeren	14
3.8 Conclusie	14
4 Noordermiddenweg 10-I en 10-II	16
4.1 Algemeen	16
4.2 Luchtkwaliteit	17
4.3 Geur	17
4.4 Bedrijven & milieuzonering	18
4.5 Externe veiligheid	18
4.5.1 Plaatsgebonden risico	19
4.5.2 Groepsrisico	21
4.6 Geluid	21
4.7 Verkeer en parkeren	21
4.8 Conclusie	22
5 Casteleynsweg 2	23
5.1 Algemeen	23
5.2 Luchtkwaliteit	23

5.3	Geur	24
5.4	Bedrijven & milieuzonering	24
5.5	Externe veiligheid	24
5.5.1	Plaatsgebonden risico	25
5.5.2	Groepsrisico	26
5.6	Geluid	26
5.7	Verkeer en parkeren	26
5.8	Conclusie	26
6	Ankerpad 15	28
6.1	Algemeen	28
6.2	Luchtkwaliteit	28
6.3	Geur	29
6.4	Bedrijven & milieuzonering	29
6.5	Externe veiligheid	30
6.5.1	Plaatsgebonden risico	30
6.5.2	Groepsrisico	31
6.6	Geluid	31
6.7	Verkeer en parkeren	32
6.8	Conclusie	32
7	Hopweg 41	34
7.1	Algemeen	34
7.2	Algemeen	35
7.3	Luchtkwaliteit	35
7.4	Geur	35
7.5	Bedrijven & milieuzonering	35
7.6	Externe veiligheid	36
7.6.1	Plaatsgebonden risico	37
7.6.2	Groepsrisico	37
7.7	Geluid	37
7.8	Verkeer en parkeren	38
7.9	Conclusie	38

Bijlagen

Bijlage 1	Kuinderbos
Bijlage 2	Noordermeerweg 10-I en 10-II
Bijlage 3	Casteleynsweg 2
Bijlage 4	Ankerpad 15
Bijlage 5	Hopweg 41

1 Inleiding

In opdracht van de gemeente Noordoostpolder is een onderzoek naar luchtkwaliteit, geur, bedrijven & milieuzonering, externe veiligheid, geluid alsmede verkeer en parkeren, en uitgevoerd voor het veegplan Noordoostpolder.

Het veegplan heeft betrekking op diverse plangebieden in het buitengebied van de gemeente Noordoostpolder. Omdat de beoogde ontwikkelingen niet passen binnen het vigerende bestemmingsplan is een onderzoek noodzakelijk. De ontwikkelingen die in dit onderzoek worden beschouwd zijn:

- Dierenbegraafplaats Kuinderbos;
- Noordermiddenweg 10-I en 10-II;
- Casteleynsweg 2;
- Ankerpad 15;
- Hopweg 41.

Voor de genoemde milieuaspecten wordt op basis van beschikbare informatie een kwalitatieve beoordeling uitgevoerd.

Voor het aspect luchtkwaliteit wordt beoordeeld of de afzonderlijke ontwikkelingen aangemerkt kunnen worden als Niet In Betekenende Mate bijdragend aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daarnaast wordt op basis van gegevens in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) danwel gegevens op basis van de grootschalige concentratiekaart Nederland de luchtkwaliteit ter plaatse beoordeeld.

Op grond van de Wet geurhinder en veehouderij en het Activiteitenbesluit gelden vaste of te berekenen geurhindercontouren voor het houden van dieren binnen agrarische bedrijven. De omvang van de geurhindercontour wordt bepaald door het soort dieren, het aantal dieren en het type dierverblijf. Mogelijke knelpunten ten aanzien van de geurhindercontouren van agrarische bedrijven met veestapel worden beoordeeld volgens de systematiek van de Wet geurhinder en veehouderij en het Activiteitenbesluit.

Op basis van algemeen beschikbare gegevens wordt nagegaan welke bedrijven in de omgeving van de ontwikkelingen zijn gelegen. Aan de hand van de VNG publicatie Bedrijven & milieuzonering wordt vastgesteld of de bijbehorende hinderafstanden een mogelijk knelpunt voor de ontwikkeling opleveren.

Op basis van de gegevens op de Risicokaart van Nederland wordt vastgesteld of er in de omgeving van het plangebied risicovolle bronnen aanwezig zijn, die een belemmering kunnen vormen voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Er wordt nagegaan of de ontwikkeling getoetst moet worden aan de normstelling uit de Wet geluidhinder.

Met behulp van de CROW tool 'Verkeer en parkeren' wordt, voor zover relevant, de verkeersaantrekkende werking van een ontwikkeling bepaald en wordt getoetst of voldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn.

Dit rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt per milieu-aspect het relevante toetsingskader weergegeven. Vervolgens wordt in de hoofdstukken 3 tot en met 7 per hoofdstuk een ontwikkelingslocatie beschreven en worden de milieu-aspecten voor de betreffende locatie beoordeeld. Elk hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie.

2 Wettelijk kader

2.1 Luchtkwaliteit

In artikel 5.16 van de gewijzigde Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden uit lid 2 mogen uitoefenen. De bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan is opgenomen in artikel 5.16 lid 2 als een bevoegdheid waarbij de luchtkwaliteit in de besluitvorming moet worden meegewogen.

Als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt “niet in betekenende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De 3%-grens van een project dat ‘niet in betekenende mate bijdraagt’, is ook omgezet in een getalsmatige grens. Als deze getalsmatige grens (hieronder) niet wordt overschreden, wordt er onder deze 3%-grens gebleven.

- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.1);
- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.2).

2.2 Geur

2.2.1 Directe geurhinder

Regels met betrekking tot de directe geurhinder zijn opgenomen in de Wet geurhinder en veehouderij (verder Wgv). Onderstaand wordt ingegaan op de relevante bepalingen.

De Wgv heeft betrekking op geurgevoelige objecten. Een geurgevoelig object is gedefinieerd als een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt. Op basis van een ruimtelijk besluit (bestemmingsplan of ander besluit) moet het gebruik van het gebouw voor menselijk wonen of menselijk verblijf toegestaan zijn.

Artikel 3, lid 1

Een omgevingsvergunning met betrekking tot een veehouderij wordt geweigerd indien de geurbelasting van die veehouderij op een geurgevoelig object, gelegen:

- a) Binnen een concentratiegebied, binnen de bebouwde kom meer bedraagt dan 3,0 odour units per kubieke meter lucht;

- b) Binnen een concentratiegebied, buiten de bebouwde kom meer bedraagt dan 14,0 odour units per kubieke meter lucht;
- c) Buiten een concentratiegebied, binnen de bebouwde kom meer bedraagt dan 2,0 odour units per kubieke meter lucht;
- d) Buiten een concentratiegebied, buiten de bebouwde kom meer bedraagt dan 8,0 odour units per kubieke meter lucht.

Een concentratiegebied is gedefinieerd als concentratiegebied Zuid of concentratiegebied Oost als aangegeven in bijlage I bij de Meststoffenwet, of een als zodanig bij gemeentelijke verordening aangewezen gebied.

In de memorie van toelichting bij de Wgv is de volgende omschrijving gegeven van de bebouwde kom: “gebied dat door aaneengesloten bebouwing overwegend een woon- en verblijffunctie heeft en waarin veel mensen per oppervlakte-eenheid ook daadwerkelijk wonen of verblijven”. Dit houdt in dat goed naar de feitelijke situatie van een gebied moet worden gekeken om te beoordelen of sprake is van binnen of buiten de bebouwde kom.

Artikel 4, lid 1

De afstand tussen een veehouderij waar dieren worden gehouden van een diercategorie waarvoor niet bij ministeriële regeling een geuremissiefactor is vastgesteld, en een geurgevoelig object bedraagt:

- a) Ten minste 100 meter indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen, en
- b) Ten minste 50 meter indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.

Op basis van artikel 3, lid 2 gelden deze afstanden ook voor een geurgevoelig object dat onderdeel uitmaakt van een andere veehouderij, of voor een geurgevoelig object dat op of na 19 maart 2000 heeft opgehouden deel uit te maken van een andere veehouderij.

Artikel 5, lid 1

Onverminderd de artikelen 3 en 4 bedraagt de afstand van de buitenzijde van een dierenverblijf tot de buitenzijde van een geurgevoelig object:

- a) Ten minste 50 meter indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen, en
- b) Ten minste 25 meter indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.

Artikel 6, lid 1

Bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat binnen een deel van het grondgebied van de gemeente een andere waarde van toepassing is dan de desbetreffende waarde, genoemd in artikel 3, eerste lid, met dien verstande dat deze andere waarde:

- Binnen een concentratiegebied, binnen de bebouwde kom niet minder bedraagt dan 0,1 odour unit per kubieke meter lucht en niet meer bedraagt dan 14,0 odour units per kubieke meter lucht;

- Binnen een concentratiegebied, buiten de bebouwde kom niet minder bedraagt dan 3,0 odour unit per kubieke meter lucht en niet meer bedraagt dan 35,0 odour units per kubieke meter lucht;
- Buiten een concentratiegebied, binnen de bebouwde kom niet minder bedraagt dan 0,1 odour unit per kubieke meter lucht en niet meer bedraagt dan 8,0 odour units per kubieke meter lucht;
- buiten een concentratiegebied, binnen de bebouwde kom niet minder bedraagt dan 2,0 odour unit per kubieke meter lucht en niet meer bedraagt dan 20,0 odour units per kubieke meter lucht;

Artikel 6, lid 3

Bij gemeentelijke verordening kan worden bepaald dat binnen een deel van het grondgebied van de gemeente een andere afstand van toepassing is dan de afstand, genoemd in artikel 4, eerste lid, met dien verstande dat deze:

- a) Ten minste 50 meter bedraagt indien het geurgevoelige object binnen de bebouwde kom is gelegen, en
- b) Ten minste 25 meter bedraagt indien het geurgevoelige object buiten de bebouwde kom is gelegen.

De in de Wgv opgenomen normen zijn het beoordelingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor inrichtingen waar landbouwhuisdieren worden gehouden. Uit jurisprudentie blijkt dat het al dan niet voldoen aan de norm niet direct een antwoord geeft op de vraag of er sprake is van een voldoende milieukwaliteit.¹ In een planologisch besluit kan dus niet zonder meer worden volstaan met een toets aan de Wgv.

2.2.2 Cumulatie van geur

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij het realiseren van een (geur)gevoelige bestemming sprake is van een leefomgeving van voldoende hoge kwaliteit. Geur is een van de onderdelen die beschouwd moet worden in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Voor het bepalen bij welk geurniveau nog sprake is van een aanvaardbare leefomgeving zijn geen wettelijke normen vastgelegd. Men kan zich in ieder geval niet beperken tot een toets aan de normen uit de Wet geurhinder en veehouderij, mede omdat deze slechts betrekking hebben op de geurhinder als gevolg van het individuele bedrijf. Om te kunnen toetsen aan de cumulatie van geurhinder heeft Infomil de “Handreiking geurhinder en veehouderij” gepubliceerd.² In deze handreiking is op pagina 98-99 de relatie opgenomen tussen de milieukwaliteit en het percentage geurgehinderden (zie Tabel 2-1). In bijlage 6 van de “Handreiking bij Wet geurhinder en veehouderij, aanvulling” is een relatie gelegd tussen de voor- en achtergrondbelasting en de geurhinder.³ De voorgrondbelasting is het geurniveau dat duidelijk door een bepaald bedrijf wordt veroorzaakt. De achtergrondbelasting heeft betrekking op de cumulatie van geur als gevolg van alle bedrijven in de omgeving.

¹ Zie: ABRvS 22 augustus 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX5285 en ABRvS 19 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN6985.

² Infomil, *Handreiking geurhinder en veehouderij* Rijswijk:Rijkswaterstaat 2015.

³ Infomil, *Handreiking bij Wet geurhinder en veehouderij, aanvulling Bijlagen 6 en 7* Rijswijk:Rijkswaterstaat 2007.

Tabel 2-1 Relatie tussen milieukwaliteit, geurgehinderden en geurbelasting

Milieukwaliteit	% geurgehinderden	Range achtergrondbelasting niet-concentratiegebied [OU _E /m ³ 98-percentiel]
Zeer goed	< 5	< 1,5
Goed	5 – 10	1,5 – 3,5
Redelijk goed	10 – 15	3,5 – 6,5
Matig	15 – 20	6,5 – 10
Tamelijk slecht	20 – 25	10 – 14
Slecht	25 – 30	14 – 19
Zeer slecht	30 – 35	19 – 25
Extreem slecht	35 – 40	25 – 32

2.3 Bedrijven & milieuzonering

Door bij de realisatie van gevoelige functies (zoals woningen) voldoende afstand in acht te nemen tot milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) kan hinder en gevaar worden voorkomen. Daarnaast kan worden voorkomen dat bedrijfsbelangen worden geschaad. Door middel van een onderzoek bedrijven & milieuzonering wordt onderzocht of de toekomstige woningen mogelijk een belemmering vormen voor bestaande omliggende bedrijven.

Ten behoeve van de milieuhygiënische afweging in het kader van de ruimtelijke onderbouwing wordt voor de meest nabij gelegen bedrijven aansluiting gezocht bij het stappenplan uit de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering”.

De VNG-publicatie is een algemeen geaccepteerd instrument om na te gaan of er sprake is van een goede ruimtelijk ordening in situaties waar woningen dicht bij bedrijven worden voorzien. In voorliggend onderzoek is gebruik gemaakt van de meest recente versie uit 2009. De VNG-publicatie geeft richtafstanden per bedrijfscategorie. De afstanden worden gegeven voor een aantal milieuaspecten, met name geur, stof, geluid en gevaar. De afstanden gelden tussen de perceelsgrens van het bedrijf en de gevels van woningen. Indien deze afstanden worden gerespecteerd is er sprake van een milieuhygiënisch te verantwoorden situatie en een goede ruimtelijk ordening. Indien één van deze afstanden niet wordt gerespecteerd is nader onderzoek noodzakelijk om na te gaan of alsnog sprake kan zijn van een milieuhygiënisch verantwoorde situatie.

Het toetsingskader bestaat uit 4 stappen. In stap 1 wordt een afweging gemaakt aan de hand van de in de publicatie genoemde richtafstanden. Indien woningen op kleinere afstand zijn gelegen dan de richtafstanden kan voor het betreffende plandeel in stap 2, 3 of 4 gemotiveerd worden afgeweken van de richtafstanden.

De richtafstanden voor verschillende bedrijfscategorieën worden vermeld in hoofdstuk 1 (lijst 1) van de VNG-publicatie. De richtafstanden die in de lijst zijn opgenomen gelden voor het gebiedstype rustige woonwijk en rustig buitengebied.

2.4 Externe veiligheid

Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtsreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

2.5 Geluid

2.5.1 Wegverkeer

De Wet geluidhinder (hierna: Wgh) beoogt de burger te beschermen tegen te hoge geluidbelastingen. In deze wet zijn onder meer de normen voor geluid als gevolg van weg- en railverkeerslawaai en industrielawaai vastgelegd. Bij ruimtelijke plannen dient rekening gehouden te worden met de in de Wgh opgenomen grenswaarden en bepalingen wanneer in het bestemmingsplan nieuwe woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone worden geprojecteerd. In de Wgh gelden voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare grenswaarden voor de geluidbelasting op de gevel van een geluidgevoelige bestemming.

2.5.2 Geluidgevoelige bestemming

Tot de geluidgevoelige bestemmingen worden gerekend woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen.

De grenswaarden zijn niet van toepassing op een zogenaamde dove gevel. Dit is:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB (voor weg- en spoorweglawaai), alsmede;
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.5.3 Voorkeursgrenswaarde en hogere waarde

In de Wgh zijn (voorkeurs)grenswaarden vastgesteld voor de geluidbelasting afkomstig van verschillende geluidsbronnen. Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde maar niet van de maximale ontheffingswaarde kan een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (art. 110a lid 1 Wgh). Een dergelijke ontheffing wordt een hogere waarde genoemd. Wanneer ook de maximale te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen bouw van woningen of andere

geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk tenzij deze worden voorzien van dove gevels of andere (geluid reducerende) maatregelen.

Meestal is het bevoegd gezag Burgemeester en Wethouders (hierna B&W) van de gemeente waarin het plan is gelegen. De Wgh dan wel het aanhangend “Besluit geluidhinder” bevat gronden op basis waarvan mag worden afgeweken van de voorkeursgrenswaarden. De bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde vindt echter slechts toepassing indien zogenoemde bronmaatregelen of overdrachtsmaatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh). Om dit aan te kunnen tonen geldt een onderzoeksplicht. Dit houdt in dat in ieder geval een onderzoek moet worden uitgevoerd naar de geluidbelasting zonder geluidsreducerende maatregelen.

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarden moet de effectiviteit van maatregelen worden onderzocht om de geluidbelasting te reduceren tot de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting respectievelijk de voorkeursgrenswaarde.

Ten slotte kan bij algemene maatregel van bestuur worden bepaald dat de bevoegdheid tot het vaststellen van hogere waarden alleen in bij die maatregel aan te geven gevallen kan worden toegepast (art. 110a lid 5 Wgh). Deze algemene maatregel van bestuur is het Besluit geluidhinder waarin in hoofdstuk 5 bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot een verzoek om een hogere waarde als bedoeld in art. 110a lid 3 Wgh. In een “Hogere waarde beleid” kan het bevoegd gezag aangeven in welke situaties en onder welke voorwaarden zij zal meewerken aan een verzoek.

2.5.4 Cumulatie

Art. 110f Wgh schrijft voor dat bij het vaststellen van hogere grenswaarden rekening wordt gehouden met de cumulatie van meerdere geluidbronnen. De wijze waarop de cumulatieve geluidbelasting dient te worden bepaald is opgenomen in art. 1.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Volgens het gestelde in genoemd voorschrift wordt deze rekenmethode toegepast indien er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidbron. Daarbij moet vastgesteld worden of er sprake is van relevante blootstelling aan meerdere bronnen. Dit is alleen het geval indien de voorkeursgrenswaarde van die te onderscheiden bronnen wordt overschreden.

Conform art 1.5 Bgh kan de gemeente alleen een hogere waarde vaststellen indien cumulatie van verschillende geluidsbronnen niet leidt tot onaanvaardbare geluidbelastingen.

2.5.5 Stiltegebieden

In het kader van de Verordening voor de fysieke leefomgeving (VFL) van de provincie Flevoland, dient aandacht geschonken te worden aan de invloed op de stiltegebieden

Onder Titel 4.4 Milieubeschermingsgebieden voor stilte van de VFL is genoemd:

Artikel 4.15 Richtwaarde

- 1 Als richtwaarde voor de maximale geluidsbelasting vanwege een geluidsbron binnen het milieubeschermingsgebied geldt een geluidsniveau van 35 dB(A) gemiddeld per uur op 50 meter van de geluidsbron.
- 2 Als richtwaarde voor de maximale geluidsbelasting vanwege een geluidsbron buiten het milieubeschermingsgebied geldt een geluidsniveau van 35 dB(A) gemiddeld per uur op 50 meter in het milieubeschermingsgebied gerekend vanaf de grens van het milieubeschermingsgebied.

2.6 Parkeren

De gemeente Noordoostpolder heeft in januari 2016 het parkeerbeleid Noordoostpolder 2016-2025 en de Nota Parkeernormen Noordoostpolder 2016 vastgesteld.

Het parkeerbeleid is opgesteld om een oplossing te bieden voor parkeerproblemen die binnen de gemeente bestaan of binnen de komende 10 jaar gaan ontstaan. De kern van het parkeerbeleid is het behouden van de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, stimuleren van duurzame mobiliteit door het faciliteren van goede fietsvoorzieningen en het behouden van het unieke karakter van de polder. Het parkeerbeleid zet nadrukkelijk niet in op sturing van autobezit en autogebruik van bewoners, werknemers en bezoekers.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten de parkeernormen van de gemeente Noordoostpolder in acht worden genomen. Bij verbouwplannen, functiewijzigingen (zonder omgevingsvergunning) of uitbreidingsplannen wordt het aantal aantoonbaar toewijsbare parkeerplaatsen van de oude functie in mindering gebracht op de nieuwe parkeerplaatsverplichting. Het volgens de parkeernormen berekende benodigde aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond tot een volledige parkeerplaats. In het buitengebied van de gemeente Noordoostpolder gelden de volgende parkeernormen.

Tabel 2-2 Overzicht parkeernormen gemeente Noordoostpolder

Omschrijving	Eenheid	Parkeernorm
Koopwoning, vrijstaand	Woning	2.4
Koopwoning, twee-onder-een-kap	Woning	2.2
Koopwoning, tussen/hoek	Woning	2.0
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekers extensief (industrie)	100 m ² bvo	2.4
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekers extensief (loods)	100 m ² bvo	1.1
Camping	Standplaats	1.2

Voor een beroep aan huis / bedrijf aan huis wordt naast de parkeernorm voor de woning één extra parkeerplaats geëist. Hierbij is uitgegaan van beroepsuitoefening van één persoon zonder personeel welke beperkt bezoek ontvangt.

3 Kuinderbos

3.1 Algemeen

Staatsbosbeheer wil in het Kuinderbos een dierenbegraafplaats realiseren. Om dit mogelijk te maken is een wijziging van de bestemming Bosgebied naar de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden of soortgelijke dienstverlening' noodzakelijk. Op de dierenbegraafplaats kunnen huisdieren begraven worden, of hun urn wordt begraven of hun as wordt uitgestrooid. De dieren worden begraven op een natuurlijke manier. Tevens kan as verstrooid worden op een strooiveldje, of kan as worden begraven, los in de grond of in een biologisch afbreekbare urn. Het toegangspad is vanaf het onverharde ruitpad en aangrenzende verharde fiets- en wandelpad. De situering van de dierenbegraafplaats is weergegeven in figuur 3-1.



Figuur 3-1 Locatie dierenbegraafplaats Kuinderbos (rood omcirkeld) (bron: Google maps)

3.2 Luchtkwaliteit

De ontwikkeling voorziet in de realisatie van een dierbegravingplaats. Met behulp van de CROW rekentool is berekend dat de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling 44 motorvoertuigen per weekdag bedraagt (zie ook paragraaf 3.7). Op basis van de NIBM-tool versie 14-07-2016 is de maximale bijdrage van het extra verkeer bepaald op 0,04 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ en 0,01 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$. Dit valt ruim onder de drempel van 1,2 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ en 1,2 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$, wat inhoudt dat het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 1.

Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder c. Wm jo. artikel 5.16 lid 4 Wm jo. artikel 4 lid 1 Besluit niet in betekende mate jo. bijlage 4a voorschrift 3A.2, draagt wijziging van de bestemming niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit de grootschalige concentratiekaart Nederland (versie 2016) blijkt dat de concentratie NO_2 ter plaatse in de klasse 10 tot 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ valt. De concentratie PM_{10} valt in de klasse < 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties verontreinigde stoffen zijn ruim lager dan de van toepassing zijnde grenswaarden.

3.3 Geur

Een dierbegravingplaats is geen geurvoelige bestemming. Daarnaast emitteert een dierbegravingplaats geen geur naar de omgeving. Een beoordeling van het aspect geur is daarom niet noodzakelijk.

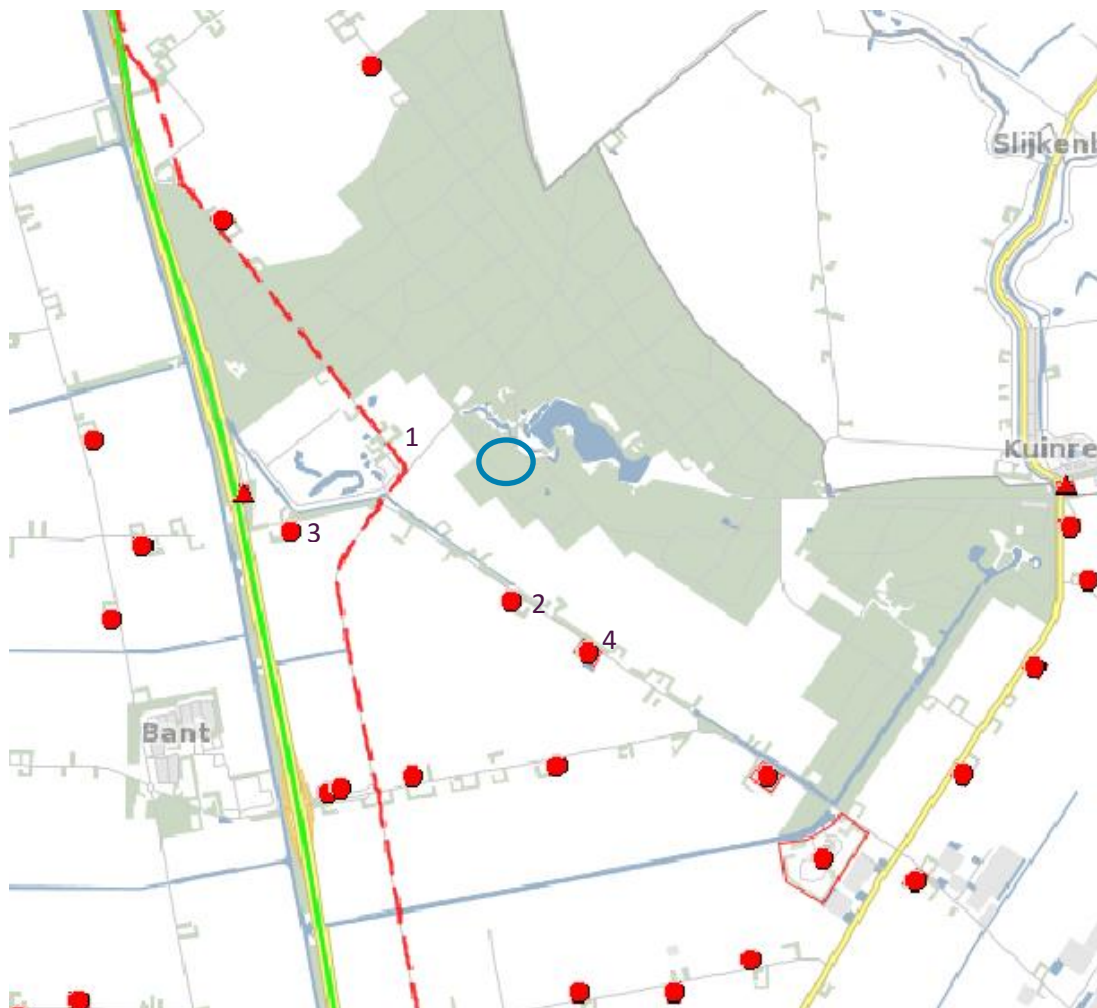
3.4 Bedrijven & milieuzonering

Uit de beheersverordening Landelijk gebied, vastgesteld op 31 maart 2016, blijkt dat in het buitengebied van de Noordoostpolder alleen milieucategorie 1 en 2 zijn toegestaan op vrijgekomen agrarische erven. Wel zijn er enkele agrarische bedrijven gevestigd met een hogere milieucategorie.

De dierbegravingplaats wordt niet beschouwd als een gevoelig object. De invloed van bedrijven uit de omgeving op de begravingplaats is daarom niet relevant. De dierbegravingplaats kan wel als een inrichting worden beschouwd. Op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering geldt voor een reguliere begravingplaats een richtafstand van 10 meter (met geluid als relevant milieu-aspect). De dierbegravingplaats is op circa 450 meter van nabij gelegen woningen gelegen. De richtafstand wordt gerespecteerd en er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

3.5 Externe veiligheid

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied diverse risicobronnen zijn gelegen (zie figuur 3-2).



Figuur 3-2 Ligging risicobronnen in de omgeving van het plangebied (plangebied blauw omcirkeld)
(bron: risicokaart.nl)

De meest nabij gelegen risicobron bevindt zich op een afstand van ruim 500 meter. Binnen een afstand van 1.500 meter zijn de volgende risicobronnen gelegen:

1. Buisleiding N-501-25 van Gasunie;
2. M.S.M. Hooyman aan de Wellerzandweg 22;
3. J.W.A.M. Bouwmans aan de Schoterweg 4;
4. Mts. De Wit-Baars, Wellerzandweg 5.

3.5.1 Plaatsgebonden risico

Ad 1. Buisleiding

Ten behoeve van de beheersverordening Landelijk gebied is door Grontmij een kwantitatieve risicoanalyse Noordoostpolder uitgevoerd.⁴ De leiding is opgenomen in deze risicoanalyse. Uit de analyse blijkt dat het plaatsgebonden risico zo klein is dat geen kwetsbare objecten binnen de contourafstand voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen.

⁴ F. Oldewarris, Kwantitatieve risicoanalyse Noordoostpolder, externe Veiligheid, Hogedruktransportleidingen Gemeente Noordoostpolder, Grontmij: De Bilt 2011.

Op basis van de afstand tussen bestaand kwetsbare objecten en de leiding, wordt geconcludeerd dat het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) kleiner is dan 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 2. M.S.M. Hooyman

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 3.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 3. J.W.A.M. Bouwmans

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 3.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 4. Mts. De Wit-Baars

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

3.5.2 Groepsrisico

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen relevante invloed op de populatie voor het groepsrisico omdat het aantal bezoekers relatief laag is.

3.6 Geluid

3.6.1 Wegverkeer

Een dierenbegraafplaats is geen geluidgevoelige bestemming. Een beoordeling van de geluidbelasting als gevolg van nabij gelegen wegen is daarom niet noodzakelijk.

De verkeersaantrekkende werking van het plan is zo beperkt dat deze niet leidt tot een relevante toename van de geluidbelasting op bestaande woningen in de omgeving van het plan.

3.6.2 Stiltegebied

De locatie is gelegen binnen het stiltegebied. Op grond van de VFL geldt op deze locatie een richtwaarde voor de maximale geluidsbelasting vanwege een geluidsbron. Hiervoor geldt een geluidsniveau van 35 dB(A) gemiddeld per uur op 50 meter van de geluidsbron. De enige mogelijke geluidsbron die op deze locatie voor komt is menselijk stemgeluid. Gezien de activiteit, het begraven van huisdieren en het verstrooien of begraven van as, en het beperkt aantal personen tijdens deze activiteiten zal de genoemde richtwaarde als gevolg van stemgeluid niet worden overschreden.

3.7 Verkeer en parkeren

In de CROW tool parkeren en verkeer is geen functieprofiel opgenomen dat geschikt is om de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling te bepalen. In de rekentool is wel een begraafplaats opgenomen, maar de verkeersaantrekkende werking is afhankelijk van het aantal gelijktijdige plechtigheden. Naar verwachting is de verkeersaantrekkende werking van een reguliere begraafplaats veel hoger dan de verkeersaantrekkende werking van een dierenbegraafplaats. Om toch een indicatie te hebben is toch gebruik gemaakt van het functieprofiel begraafplaats met 1 gelijktijdige plechtigheid. Op basis van dit functieprofiel is de verkeersaantrekkende werking van het plan bepaald op gemiddeld 44 mvt/etmaal met een nauwkeurigheid van +/- 15%. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 1. Naar verwachting is de werkelijke verkeersaantrekkende werking lager.

De gemeente Noordoostpolder heeft voor een dergelijke ontwikkeling geen parkeernorm opgenomen. Ook is er geen functie waarbij aansluiting kan worden gezocht. Op basis van de CROW tool zijn 27 tot 37 parkeerplaatsen noodzakelijk. Deze zijn echter gebaseerd op een plechtigheid waarbij veel mensen naar een begrafenis komen. Een huisdier wordt, naar verwachting, door een veel kleinere groep van personen begraven. Daarnaast zullen verschillende dieren verspreid over de dag begraven worden. Er van uit gaande dat de bezoekers van de dierenbegraafplaats gemiddeld tussen 08.00 en 18.00 uur de begraafplaats bezoeken, bedraagt de verkeersaantrekkende werking gemiddeld 4,4 motorvoertuig per uur. Uitgaande van het aantal parkeerplaatsen in de CROW tool zijn dan afgerond 3 tot 4 parkeerplaatsen noodzakelijk. Aan de Hopweg is een parkeerplaats met voldoende capaciteit waar de bezoekers gebruik van kunnen maken.

3.8 Conclusie

Luchtkwaliteit

De voorgestane ontwikkeling is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer en de eisen omtrent een goed woon- en leefklimaat.

Geur

De ontwikkeling is niet geurgevoelig en zorgt niet voor een geurbelasting op de omgeving. Een beoordeling van het aspect geur is niet noodzakelijk.

Bedrijven & Milieuzonering

De richtafstand voor een reguliere begraafplaats wordt gerespecteerd. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Externe veiligheid

De aanwezige risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de besluitvorming inzake het realiseren van de dierenbegraafplaats.

Geluid

Een dierenbegraafplaats is niet geluidgevoelig. De verkeersaantrekkende werking van het plan leidt niet tot een relevante toename van de geluidbelasting op de omgeving.

Parkeren

Het benodigde aantal parkeervoorzieningen is beperkt, bezoekers kunnen gebruik maken van de parkeerplaats aan de Hopweg.

4 Noordermiddenweg 10-I en 10-II

4.1 Algemeen

Voor de Noordermiddenweg 10-I geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'opvang buitenlandse werknemers'. Initiatiefnemer wenst om dit perceel weer een agrarische bestemming toe te kennen. Op het perceel is op dit moment een bedrijfswoning toegestaan en deze is ook aanwezig. In de toekomst krijgt deze bedrijfswoning de aanduiding plattelandswoning. Op het perceel Noordermiddenweg 10-II vinden geen wijzigingen plaats, hier wordt alleen een erfsingel aangelegd en in stand gehouden. In figuur 4-1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 4-1 Ligging plangebied Noordermiddenweg 10-I (rood omcirkeld) (bron: Google maps)

4.2 Luchtkwaliteit

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is op deze locatie een pension voor buitenlandse werknemers toegestaan. Een vergunning voor dit pension is verleend maar het pension is nooit gerealiseerd. Uit de structuurvisie Noordoostpolder 2025 blijkt dat een agrarisch erf ingericht mag worden op een afstand van 33 meter vanaf de weg en aan de zij- en achterkant op 14 meter van af het hart kavelstoot. Uitgaande van respecteren van deze afstanden wordt het agrarisch erf maximaal 1.862 m² groot. Met behulp van de CROW rekentool is berekend dat de verkeersaantrekkende werking van de agrarische bestemming 89 motorvoertuigen per weekdag bedraagt (zie ook paragraaf 4.7). Op basis van de NIBM-tool versie 14-07-2016 is de maximale bijdrage van het extra verkeer bepaald op 0,17 µg NO₂/m³ en 0,02 µg PM₁₀/m³. Dit valt ruim onder de drempel van 1,2 µg NO₂/m³ en 1,2 µg PM₁₀/m³, wat inhoudt dat het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 2.

Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder c. Wm jo. artikel 5.16 lid 4 Wm jo. artikel 4 lid 1 Besluit niet in betekende mate jo. bijlage 4a voorschrift 3A.2, draagt wijziging van de bestemming niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit de grootschalige concentratiekaart Nederland (versie 2016) blijkt dat de concentratie NO₂ ter plaatse in de klasse 10 tot 15 µg /m³ valt. De concentratie PM₁₀ valt in de klasse < 18 µg /m³. De concentraties verontreinigde stoffen zijn ruim lager dan de van toepassing zijnde grenswaarden.

Het realiseren en in stand houden van een erf singel heeft geen gevolgen voor de luchtkwaliteit ter plaatse.

4.3 Geur

In 2009 is de bestemming van het perceel gewijzigd van 'agrarisch' naar 'pension'. Dit betekent dat wanneer hier tot 2009 een veehouderij was gevestigd, de voormalige agrarische bedrijfswoning beschouwd moet worden als een geurgevoelig object waar alleen de afstandsnormen voor gelden. Uit gegevens van de kamer van koophandel blijkt niet dat hier in het verleden een veehouderij was gevestigd. De voormalige agrarische bedrijfswoning wordt dus voor nabij gelegen veehouderijbedrijven van derden beschouwd als een normaal geurgevoelig object waarvoor zowel een afstandsnorm als een geurnorm geldt. Ook de status plattelandswoning heeft geen gevolgen voor het beoordelen van het aspect geurhinder aangezien de Wet plattelandswoningen niets verandert aan de beoordeling van het aspect geur op basis van de Wet geurhinder en veehouderij.

Aangezien zowel de status van de geurgevoelige bestemming als de ligging van de geurgevoelige bestemming ten opzichte van nabijgelegen veehouderij bedrijven niet wijzigt, wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de voorgrondbelasting ter plaatse van voor de gecumuleerde geurbelasting ter plaatse.

De percelen krijgen ene agrarische bestemming met de beperking dat hier uitsluitend akkerbouwbedrijven gevestigd mogen worden. Een akkerbouwbedrijf leidt niet tot een relevante geurbelasting op de omgeving.

4.4 Bedrijven & milieuzonering

De Wet plattelandswoningen is ingevoerd om knelpunten te voorkomen indien een woning wordt bewoond door iemand die niet (meer) functioneel verbonden is met het nabijgelegen agrarische bedrijf. De wet is opgesteld om te voorkomen dat de burger die in de woning woont, de woning moet verlaten omdat er sprake is van een strijdige situatie (burgerwoning in plaats van agrarische bedrijfswooning). Daarnaast kan een burgerwoning leiden tot beperking van de bedrijfsvoering van het agrarisch bedrijf waar de woning onderdeel van is geweest. Om dat te voorkomen wordt de woning niet beschermd tegen de milieugevolgen van het bijbehorende bedrijf. Voor overige bedrijven in de omgeving wordt de woning beschouwd als een (burger)woning van derden.

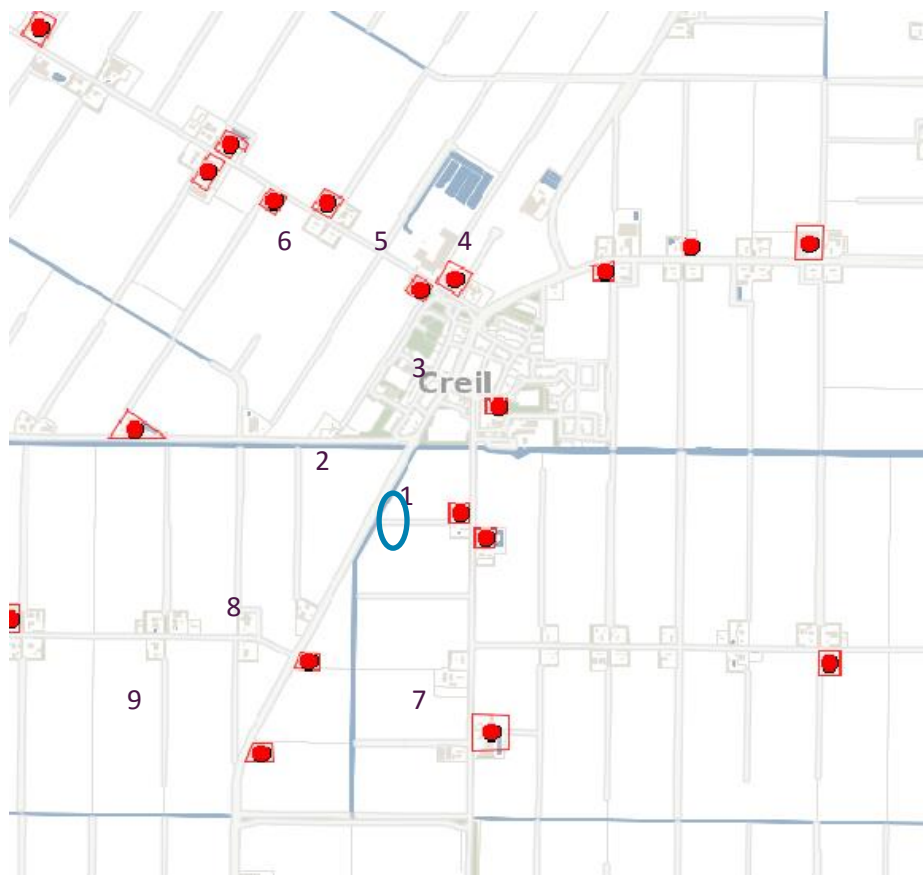
Voor de bedrijven in de omgeving van het plangebied geldt dat de toekomstige plattelandswoning reeds beschouwd werd als een (bedrijfs)woning van derden. De afwijking van de bestemming heeft geen gevolgen voor deze bedrijven. Daarnaast wordt het leefklimaat ter plaatse van de woning niet anders door de voorgenomen ontwikkeling.

De locatie krijgt een agrarische bestemming. De bestemmingsplanwijziging is gewenst om in de toekomst een uitbreiding van het bloembollenbedrijf mogelijk te maken. Op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering heeft een bloembollenbedrijf een richtafstand van 30 meter (met geluid en geur als relevantste milieu-aspecten). De afstand van de woning aan de Noordermiddenweg 10-I tot aan het bouwvlak van de Noordermiddenweg 10-II is groter dan 30 meter. De afstand tot het bedrijf is daarmee groter dan 30 meter. De woningen aan de overzijde van de weg zijn op een afstand van minimaal 90 meter ten opzichte van het plangebied gelegen. De richtafstand wordt gerespecteerd, er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Op basis van de maximaal planologische invulling kan op beide percelen een akkerbouwbedrijf worden gevestigd. Voor een akkerbouwbedrijf geldt een richtafstand van maximaal 30 meter (met geluid als relevant milieu-aspect). Zowel onderling (tussen de woningen Noordermiddenweg 10-I en 10-II) als ten opzichte van omliggende woningen wordt de richtafstand gerespecteerd. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.5 Externe veiligheid

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied diverse risicovolle bedrijven zijn gelegen.



Figuur 4-2 Overzicht risicobronnen in de omgeving van het plangebied (plangebied blauw omcirkeld) (bron: risicokaart.nl)

De meest nabij gelegen risicobron is het bedrijf binnen het plangebied aan de Noordermiddenweg 10-II. Binnen een afstand van 1.500 meter zijn de volgende risicobronnen gelegen:

1. G.J.W. Wuestenenk aan de Noordermiddenweg 10-II;
2. Mts. Faber aan de Noordermiddenweg 25;
3. Profyto B.V. aan de Graaf Florislaan 42;
4. D.B.J. Meuleman aan de Noorderringweg 37;
5. Ten Brinke B.V. aan de Floraweg 1;
6. A.A. Verlouw aan het Creilerpad 3;
7. Smakman Bloembollen VOF aan de Noordermiddenweg 8;
8. Mts. H. Tubben aan de Westerringweg 22;
9. J.C.P. Maas aan de Westerringweg 18.

4.5.1 Plaatsgebonden risico

Ad 1. G.J. W. Wuestenenk

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico ($PR 10^{-6}$) bedraagt 20 meter. De woning aan de Noordermiddenweg 10-I is op voldoende afstand gelegen. Overige woningen zijn op grotere afstand gelegen. De aanleg en het in stand houden van een erfsingel heeft geen gevolgen voor het plaatsgebonden risico.

Ad 2. Mts. Faber

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 3.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 3. Profyto B.V.

Profyto betreft een groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen. Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat de risicobronnen bestaan uit diverse in pandige opslagplaatsen. Deze opslagplaatsen hebben allemaal een risicoafstand (PR 10^{-6}) van 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 4. D.B.J. Meuleman

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 4.960 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 5. Ten Brinke B.V.

Te Brinke B.V. betreft een groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen. Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat de risicobronnen bestaan uit diverse in pandige opslagplaatsen. Deze opslagplaatsen hebben allemaal een risicoafstand (PR 10^{-6}) van 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 6. A.A. Verlouw

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 3.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 7. Smakman Bloembollen VOF

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 4.900 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 8. Mts. H. Tubben

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 9. J.C.P. Maas

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 4.800 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand

voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

4.5.2 Groepsrisico

Ten opzichte van de vigerende bestemming (pension) zal de toekomstige bestemming (agrarisch) resulteren in een afname van de bevolkingsdichtheid ter plaatse. Ten opzichte van het werkelijke gebruik (woning omdat het pension nooit is gerealiseerd) heeft de ontwikkeling geen relevante invloed op de bevolkingsdichtheid. Het aanleggen en in stand houden van een erf singel heeft geen gevolgen voor de bevolkingsdichtheid ter plaatse. De totale ontwikkeling heeft dan ook geen invloed op het groepsrisico.

4.6 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning alleen noodzakelijk wanneer een bestemmingsplan de bouw van een nieuwe woning niet toestaat of wanneer een wijziging plaatsvindt aan de geluidbron.

In dit geval is er sprake van een reeds bestaande woning, wordt de bouw van een nieuwe woning niet mogelijk gemaakt op basis van het bestemmingsplan en vindt er geen wijziging aan nabij gelegen wegen plaats. Op grond van de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk om de geluidbelasting op de woning inzichtelijke te maken.

Daarnaast moet nog beoordeeld worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor het aspect geluid geldt dat er geen wijziging optreedt in het woon- en leefklimaat ter plaatse. De bestaande bedrijfswoning ondervindt een geluidbelasting als gevolg van nabij gelegen wegen en deze geluidbelasting wijzigt niet danwel wordt niet anders beoordeeld nu de bestemming wijzigt van 'opvang buitenlandse werknemers' naar 'agrarisch'. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet.

De verkeersaantrekkende werking van het plan is relatief beperkt. Het is niet de verwachting dat de extra vervoersbewegingen (voor zover er al sprake is van een toename van het aantal vervoerbewegingen ten opzichte van de huidige bestemming) leiden tot een significante toename van de geluidbelasting op woningen in de omgeving van het plangebied.

4.7 Verkeer en parkeren

Op basis van de CROW tool parkeren en verkeer is de verkeersaantrekkende werking van het plan bepaald op gemiddeld 89 mvt/etmaal met een nauwkeurigheid van +/- 23%. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 2.

Op basis van de parkeernorm van de gemeente Noordoostpolder, geldt voor bestemming agrarisch (beschouwd als een bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief) een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Zoals in paragraaf 4.2 is aangegeven bedraagt het oppervlak van het agrarisch erf ten hoogste 1.862 m². Op basis van de parkeernorm zijn 21 parkeerplaatsen noodzakelijk. Er is voldoende onbebouwd agrarisch erf aanwezig om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

4.8 Conclusie

Luchtkwaliteit

De voorgestane ontwikkeling is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer en de eisen omtrent een goed woon- en leefklimaat.

Geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Bedrijven & Milieuzonering

Voor de bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied heeft de voorgenomen ontwikkeling geen gevolgen. De richtafstand voor de verwachte toekomstige invulling van de agrarische activiteiten wordt ruim gerespecteerd. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Externe veiligheid

De aanwezige risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de besluitvorming inzake het wijzigen van de bestemming van 'pension' naar 'agrarisch'.

Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning niet noodzakelijk. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkeling. Ten opzichte van de huidige bestemming leiden de extra vervoersbewegingen niet tot een relevante toename van de geluidbelasting op nabij gelegen woningen.

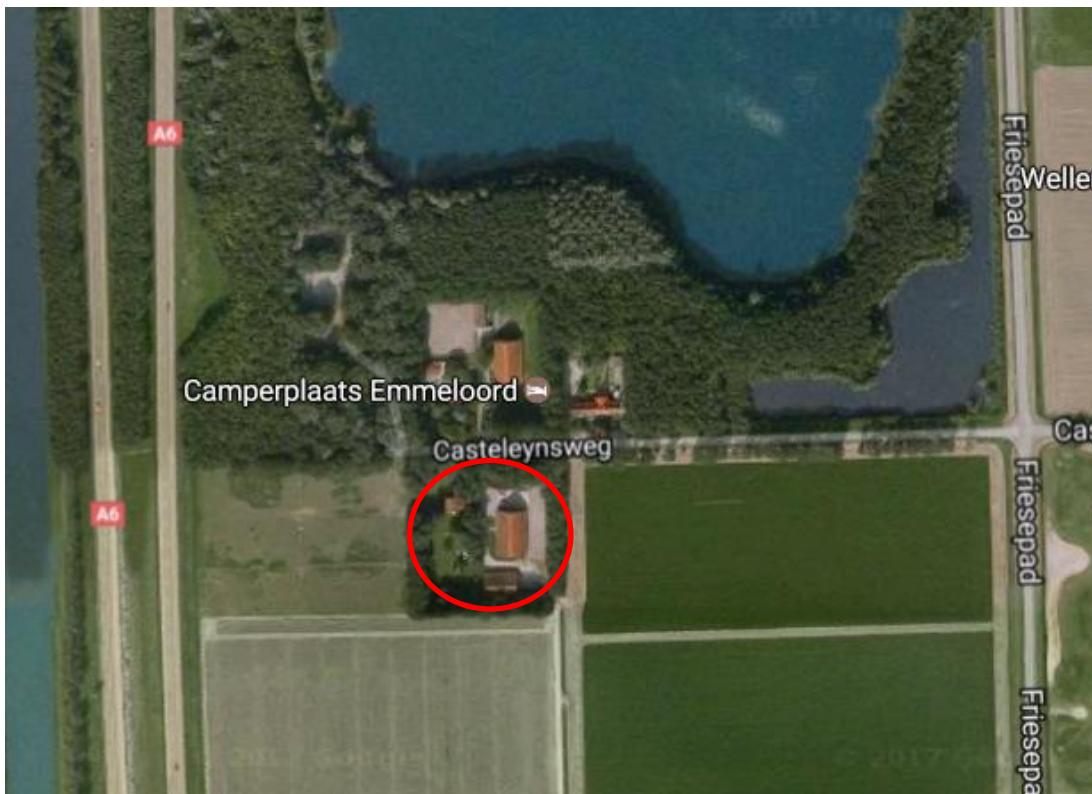
Parkeren

Er is voldoende ruimte beschikbaar om de benodigde parkeervoorzieningen te realiseren.

5 Casteleynsweg 2

5.1 Algemeen

De beoogde ontwikkeling is het wijzigen van de bestemming 'agrarisch gebied' naar de bestemming 'wonen'. In figuur 5-1 is de ligging van het plangebied weergegeven. Door de wijziging verandert de aanwezige woning van bedrijfswoning naar burgerwoning. Met deze wijziging voorziet het plan niet in de realisatie van nieuwe gevoelige bestemmingen.



Figuur 5-1 Ligging plangebied Casteleynsweg 2 (rood omcirkeld) (bron: Google maps)

5.2 Luchtkwaliteit

Op het betreffende perceel is reeds een woning aanwezig. De wijziging heeft geen gevolgen voor het aantal woningen op het perceel en derhalve geen negatieve gevolgen voor de verkeersaantrekkende werking. Het plan leidt, per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder b sub 1 Wm, heeft de wijziging geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Uit de grootschalige concentratiekaart Nederland (versie 2016) blijkt dat de concentratie NO_2 ter plaatse in de klasse 15 tot $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ valt. De concentratie PM_{10} valt in de klasse $< 18 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties verontreinigde stoffen zijn ruim lager dan de van toepassing zijnde grenswaarden.

5.3 Geur

Uit een inventarisatie van de gemeente is gebleken dat binnen een afstand van 1 km geen veehouderijbedrijven zijn gelegen met een geurcontour. Op basis van de Wet geurhinder en veehouderijen en het Activiteitenbesluit geldt buiten de bebouwde kom voor overige veehouderijbedrijven een afstand van 50 meter tussen de veehouderij en het geurgevoelig object en een afstand van 25 meter tussen de dierenverblijven en het geurgevoelige object. Aangezien binnen een straal van 100 meter geen veehouderijbedrijven zijn gelegen, wordt deze afstand altijd gerespecteerd.

Met betrekking tot de gecumuleerde geluidbelasting (achtergrondconcentratie) wijzigt niks. De woning was reeds geurgevoelig en de voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de cumulatieve geurbelasting ter plaatse.

5.4 Bedrijven & milieuzonering

Voor de bedrijven in de omgeving van het plangebied geldt dat de woning reeds beschouwd werd als een woning van derden. De afwijking van de bestemming heeft geen gevolgen voor deze bedrijven. Daarnaast wordt het leefklimaat ter plaatse van de woning niet anders door de voorgenomen ontwikkeling.

5.5 Externe veiligheid

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied diverse risicobronnen zijn gelegen.

De meest nabij gelegen risicobron is de snelweg A6. Binnen een afstand van 1.500 meter zijn de volgende risicobronnen gelegen:

1. Snelweg A6 tussen afrit 15 en knooppunt Joure;
2. Buisleiding N-501-25 van Gasunie;
3. T. Tuinenga aan de Casteleynsweg 9.



Figuur 5-2 Overzicht risicobronnen in de omgeving van het plangebied (plangebied blauw omcirkeld) (bron: risicokaart.nl)

5.5.1 Plaatsgebonden risico

Ad 1 Snelweg A6

Het betreft hier het transportroutedeel A6: Afrit 15 – knooppunt Joure. Uit bijlage I van de Regeling basisnet blijkt dat voor deze bron een risicocontour van 0 meter geldt. Het plan is op voldoende afstand van de weg gelegen.

Ad 2. Buisleiding

Ten behoeve van de beheersverordening Landelijk gebied is door Grontmij een kwantitatieve risicoanalyse Noordoostpolder uitgevoerd.⁵ De leiding is opgenomen in deze risicoanalyse. Uit de analyse blijkt dat het plaatsgebonden risico zo klein is dat geen kwetsbare objecten binnen de contourafstand voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen. Op basis van de afstand tussen kwetsbare objecten en de leiding, wordt geconcludeerd dat het plaatsgebonden risico ($PR 10^{-6}$) kleiner is dan 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

⁵ F. Oldewarris, Kwantitatieve risicoanalyse Noordoostpolder, externe Veiligheid, Hogedruktransportleidingen Gemeente Noordoostpolder, Grontmij: De Bilt 2011.

Ad 3. T. Tuinenga

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat twee bovengrondse tanks van respectievelijk 7.950 en 4.950 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig zijn. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 tot 25 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

5.5.2 Groepsrisico

Het wijzigen van de bestemming van 'agrarisch gebied' naar 'wonen' heeft geen relevante invloed op de bevolkingsdichtheid. In de huidige bestemming is al een woning aanwezig, het aantal woningen neemt met de wijziging niet toe. De ontwikkeling heeft dan ook geen invloed op het groepsrisico.

5.6 Geluid wegverkeer

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning alleen noodzakelijk wanneer een bestemmingsplan de bouw van een nieuwe woning toestaat of wanneer een wijziging plaatsvindt aan de geluidbron.

In dit geval is er sprake van een reeds bestaande woning, wordt de bouw van een nieuwe woning niet mogelijk gemaakt op basis van het bestemmingsplan en vindt er geen wijziging aan nabij gelegen wegen plaats. Op grond van de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk om de geluidbelasting op de woning inzichtelijk te maken.

Daarnaast moet nog beoordeeld worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor het aspect geluid geldt dat er geen wijziging optreedt in het woon- en leefklimaat ter plaatse. De woning ondervindt een geluidbelasting als gevolg van nabij gelegen wegen en deze geluidbelasting wijzigt niet danwel wordt niet anders beoordeeld nu de bestemming wijzigt van 'agrarisch gebied' naar 'wonen'. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet.

5.7 Verkeer en parkeren

Op basis van de CROW tool parkeren en verkeer is de verkeersaantrekkende werking van één vrijstaande woning bepaald op gemiddeld 8 mvt/etmaal met een nauwkeurigheid van +/- 4%. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 3.

Op basis van de parkeernorm van de gemeente Noordoostpolder, geldt voor een vrijstaande woning een parkeernorm van afgerond 3 parkeerplaatsen. Op het perceel is voldoende ruimte aanwezig voor 3 parkeerplaatsen.

5.8 Conclusie

Luchtkwaliteit

De voorgestane ontwikkeling is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer en de eisen omtrent een goed woon- en leefklimaat.

Geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Bedrijven & milieuzonering

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de goede ruimtelijke ordening.

Externe veiligheid

De aanwezige risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de besluitvorming inzake het wijzigen van de bestemming van 'agrarisch gebied' naar 'wonen'.

Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning niet noodzakelijk. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkeling.

Parkeren

Er is voldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

6 Ankerpad 15

6.1 Algemeen

De ontwikkeling betreft het wijzigen van de bestemming 'Agrarisch gebied' naar 'Bedrijf' ten behoeve van de in- en verkoop en training van politiehonden. Daarnaast is een (bedrijfs)woning aanwezig.

Op Ankerpad 15 staan 2 grote schuren waar de hondenverblijven en een trainingslocatie in worden gemaakt. Achter de achterste schuur worden buitenkennels gemaakt. De honden gaan 2 x per dag 's morgens en 's middags niet langer dan een half uur naar buiten, nooit allemaal tegelijk. Daarnaast wordt een trainingsveld ingericht waarop nooit met meer dan 1 hond tegelijk wordt getraind.



Figuur 6-1 Ligging plangebied Ankerpad 15 (rood omcirkeld) (bron: Google maps)

6.2 Luchtkwaliteit

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit het vestigen van een bedrijf op deze locatie. Uit de gegevens van de initiatiefnemers blijkt dat zij de enige werknemers van het bedrijf zijn. Het voornemen kan daarom vergeleken worden met een aan huis verbonden beroep. Om rekening te houden met de verkeersaantrekkende werking van het bedrijf, kan de impact van het bedrijf worden vergeleken met 1 of 2 extra woningen. Dit valt ruim onder de in

hoofdstuk 2 vermelde drempel van 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg, wat inhoudt dat het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert.

Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder c. Wm jo. artikel 5.16 lid 4 Wm jo. artikel 4 lid 1 Besluit niet in betekenende mate jo. bijlage 4a voorschift 3A.2, draagt wijziging van de bestemming niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Uit de grootschalige concentratiekaart Nederland (versie 2016) blijkt dat de concentratie NO₂ ter plaatse in de klasse 10 tot 15 µg /m³ valt. De concentratie PM₁₀ valt in de klasse < 18 µg /m³. De concentraties verontreinigde stoffen zijn ruim lager dan de van toepassing zijnde grenswaarden.

6.3 Geur

Op basis van het Activiteitenbesluit geldt buiten de bebouwde kom voor overige veehouderijbedrijven een afstand van 50 meter tussen de veehouderij en het geurgevoelig object en een afstand van 25 meter tussen de dierenverblijven en het geurgevoelige object. Aangezien de bedrijfsbestemming is gelegen op een minimale afstand van 50 meter van nabij gelegen gevoelige objecten, wordt aan deze richtafstand voldaan.

Het meest nabij gelegen veehouderijbedrijf is gelegen aan het Ankerpad 9. De afstand tot dit bedrijf bedraagt circa 850 meter. Op kortere afstand tot het bedrijf zijn diverse woningen van derden gelegen. Aangezien voor wat betreft de voorgrondbelasting bij deze woningen reeds voldaan moet worden aan de normstelling uit de Wet geurhinder en veehouderij en het Activiteitenbesluit, kan met zekerheid worden gesteld dat bij de woning aan het Ankerpad 15 wordt voldaan aan deze normstelling.

Met betrekking tot de gecumuleerde geluidbelasting (achtergrondconcentratie) wijzigt niks. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen relevante gevolgen voor de cumulatieve geurbelasting ter plaatse.

6.4 Bedrijven & milieuzonering

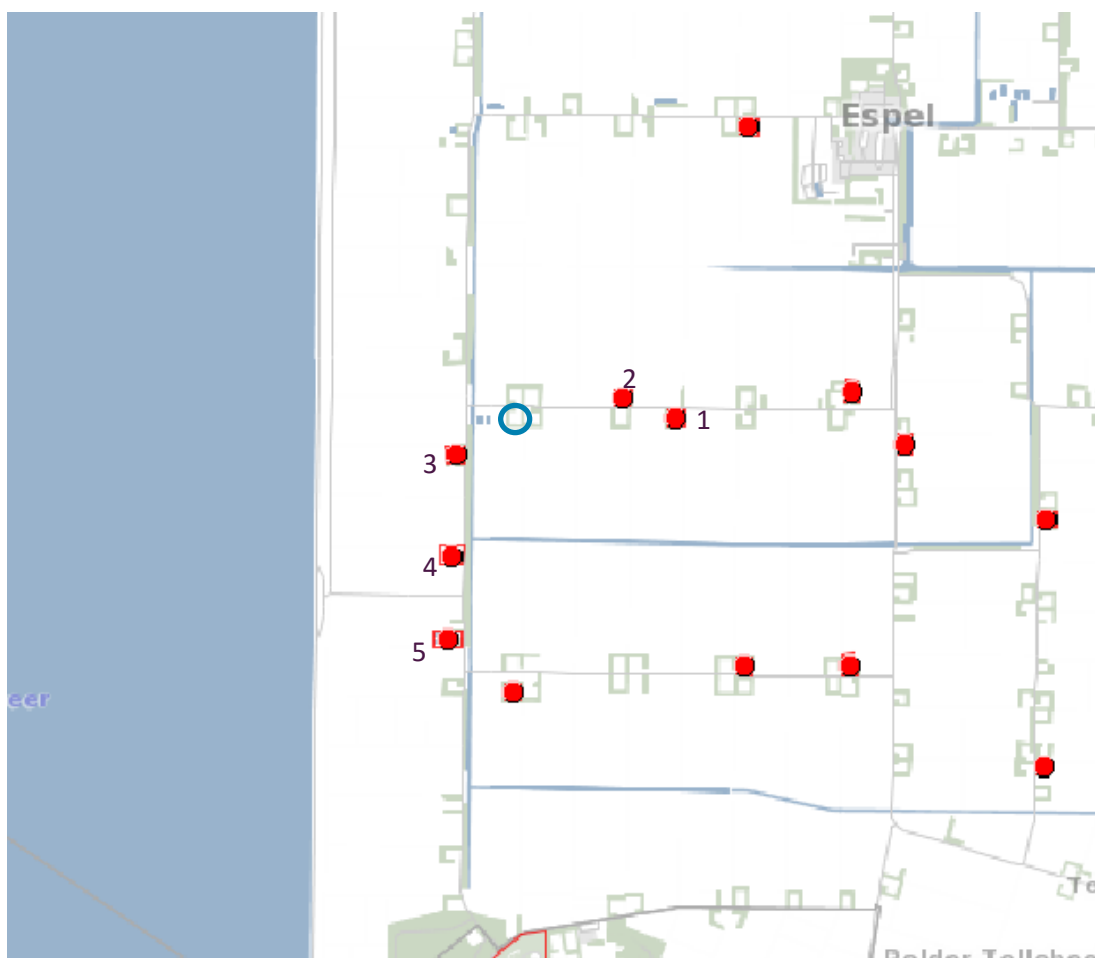
Voor de bedrijven in de omgeving van het plangebied geldt dat de woning reeds beschouwd werd als een (bedrijfs)woning van derden. De afwijking van de bestemming heeft geen gevolgen voor deze bedrijven. Daarnaast wordt het leefklimaat ter plaatse van de bestaande woning niet anders door de voorgenomen ontwikkeling.

De locatie krijgt een bedrijfsbestemming. Het voornemen bestaat om op deze locatie een bedrijf voor het trainen van politiehonden te vestigen. Op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering kan een dergelijk bedrijf beschouwd worden als een inrichting voor het fokken en houden van huisdieren met een richtafstand van 50 meter (met geluid als relevantste milieu-aspecten), een hondendressuurterrein eveneens met een richtafstand van 50 meter en geluid als relevant milieuaspect of een dierenasiel en – pension met een richtafstand van 100 meter en geluid als relevantste milieuaspect. Aangezien in de directe omgeving van de locatie alleen (agrarische) bedrijven met bijbehorende bedrijfswoningen zijn gevestigd, mag de richtafstand met een stap worden verlaagd. Dit betekent dat de grootste richtafstand 50 meter bedraagt. De

bedrijfsbestemming wordt zodanig in het bestemmingsplan opgenomen dat de richtafstand van 50 meter wordt gerespecteerd, er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

6.5 Externe veiligheid

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied diverse risicobronnen (bedrijven) zijn gelegen.



Figuur 6-2 Overzicht risicobronnen in de omgeving van het plangebied (plangebied blauw omcirkeld) (bron: risicokaart.nl)

In de omgeving van het plangebied zijn de volgende relevante bedrijven gelegen:

1. Mts. J.M. en M.J. van Tiggelen aan het Ankerpad 9;
2. Mts. Koetsenruyter aan het Ankerpad 12;
3. W.J.R. Homan aan de Westermeerweg 21;
4. M.D. de Graaf aan de Westermeerweg 17;
5. P.R.G. van de Heijden aan de Westermeerweg 15.

6.5.1 Plaatsgebonden risico

Ad 1. Mts. J.M. en M.J. van Tiggelen

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 2. Mts. Koetsenruyter

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 3. W.J.R. Homan

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 4. M.D. de Graaf

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat twee bovengrondse tanks van elk 4.840 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig zijn. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter per tank. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 5. P.R.G. van de Heijden

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 5.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

6.5.2 Groepsrisico

Het wijzigen van de bestemming van 'agrarisch gebied' naar 'bedrijf' heeft geen relevante invloed op de bevolkingsdichtheid. In de huidige bestemming is al een bedrijfswoning toegestaan en aanwezig, deze bedrijfswoning blijft behouden. Het aantal woningen neemt in de toekomst niet toe. De ontwikkeling heeft dan ook geen invloed op het groepsrisico.

6.6 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning alleen noodzakelijk wanneer een bestemmingsplan de bouw van een nieuwe woning toestaat of wanneer een wijziging plaatsvindt aan de geluidbron.

In dit geval is er sprake van een reeds bestaande woning, wordt de bouw van een nieuwe woning niet mogelijk gemaakt op basis van het bestemmingsplan en vindt er geen wijziging aan nabij gelegen wegen plaats. Op grond van de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk om de geluidbelasting op de woning inzichtelijke te maken.

Daarnaast moet nog beoordeeld worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor het aspect geluid geldt dat er geen wijziging optreedt in het woon- en

leefklimaat ter plaatse. De bestaande bedrijfswoning ondervindt een geluidbelasting als gevolg van nabij gelegen wegen en deze geluidbelasting wijzigt niet danwel wordt niet anders beoordeeld nu de bestemming wijzigt van 'agrarisch gebied' naar 'bedrijf'. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet.

De verkeersaantrekkende werking van het plan is naar verwachting zeer beperkt. De extra vervoersbewegingen leiden niet tot een relevante toename van de geluidbelasting op nabij gelegen woningen.

6.7 Verkeer en parkeren

Zoals in paragraaf 6.2 al is toegelicht, kan het bedrijf worden beschouwd als een aan huis gebonden beroep. De verkeersaantrekkende werking van het bedrijf kan, worst case, worden vergeleken met 1 of 2 extra woningen. Op basis van de CROW tool parkeren en verkeer is de verkeersaantrekkende werking van het plan (fictief beschouwd als 3 woningen) bepaald op gemiddeld 24 mvt/etmaal met een nauwkeurigheid van +/- 4%. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 4.

Op basis van de parkeernorm van de gemeente Noordoostpolder, geldt voor bestemming bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief) een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per 100 m² bvo. Op basis van het bestemmingsplan is een bvo van maximaal 2.000 m² mogelijk. Dit betekent dat theoretisch 22 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Zoals reeds is aangegeven is de verkeersaantrekkende werking van het bedrijf waarschijnlijk vergelijkbaar met 2 extra woningen. Er wordt dan ook voorgesteld om voor de parkeernorm uit te gaan van 3 vrijstaande woningen. In dat geval zijn op basis van de parkeernorm 8 parkeerplaatsen noodzakelijk. Er is voldoende vrije ruimte op het perceel beschikbaar om deze parkeerplaatsen te realiseren.

6.8 Conclusie

Luchtkwaliteit

De voorgestane ontwikkeling is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer en de eisen omtrent een goed woon- en leefklimaat.

Geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Bedrijven & Milieuzonering

Voor de bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied heeft de voorgenomen ontwikkeling geen gevolgen. De bedrijfsbestemming wordt zodanig in het bestemmingsplan opgenomen dat de richtafstand van 50 meter wordt gerespecteerd. Er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Externe veiligheid

De aanwezige risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de besluitvorming inzake het wijzigen van de bestemming van 'agrarisch gebied' naar 'bedrijf'.

Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning niet noodzakelijk. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkeling. Extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling leiden niet tot een relevante toename van de geluidbelasting op nabij gelegen woningen.

Parkeren

Er is voldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

7 Hopweg 41

7.1 Algemeen

De ontwikkeling heeft betrekking op het wijzigen van de bestemming 'Agrarisch gebied' (met aanduiding 'Ai', intensieve veehouderij) naar de bestemming 'Wonen'. Initiatiefnemer wil de reeds op perceel aanwezige opstallen gebruiken voor de opslag en stalling van caravans, campers en boten, etc. daarnaast wordt het mogelijk om ter plaatse een camping met maximaal 15 plaatsen te realiseren. De aanwezige bedrijfswoning krijgt een reguliere woonfunctie. In figuur 7-1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 7-1 Ligging plangebied Hopweg 41 (rood omcirkeld) (bron: Google maps)

7.2 Algemeen

7.3 Luchtkwaliteit

Op het betreffende perceel is reeds een (bedrijfs)woning aanwezig. De wijziging heeft geen gevolgen voor het aantal woningen op het perceel. Als de wijziging al gevolgen heeft voor de verkeersaantrekkende werking, dan kan worden gesteld dat de verkeersaantrekkende werking af zal nemen. De verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen stalling en opslag van caravans, campers en boten is op jaarbasis gelijk aan of lager dan de verkeersaantrekkende werking van een intensieve veehouderij. Het plan leidt, per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder b sub 1 Wm, heeft de wijziging geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Uit de grootschalige concentratiekaart Nederland (versie 2016) blijkt dat de concentratie NO_2 ter plaatse in de klasse 10 tot $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ valt. De concentratie PM_{10} valt in de klasse $< 18 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentraties verontreinigde stoffen zijn ruim lager dan de van toepassing zijnde grenswaarden.

7.4 Geur

Uit een inventarisatie van de gemeente is gebleken dat binnen een afstand van 1 km geen veehouderijbedrijven zijn gelegen met een geurcontour. Op basis van de Wet geurhinder en veehouderijen en het Activiteitenbesluit geldt buiten de bebouwde kom voor overige veehouderijbedrijven een afstand van 50 meter tussen de veehouderij en het geurgevoelig object en een afstand van 25 meter tussen de dierenverblijven en het geurgevoelige object. Aangezien binnen een straal van 200 meter geen veehouderijbedrijven zijn gelegen, wordt deze afstand altijd gerespecteerd. In de omgeving van het plangebied zijn geen veehouderijbedrijven aanwezig die een relevante voorgrondbelasting veroorzaken.

Met betrekking tot de gecumuleerde geluidbelasting (achtergrondconcentratie) wijzigt niks. De bestaande bedrijfswoning was reeds geurgevoelig en de voorgenomen ontwikkeling heeft geen gevolgen voor de cumulatieve geurbelasting ter plaatse. Op papier is sprake van een verbetering omdat op deze locatie geen intensieve veehouderij meer is toegestaan.

7.5 Bedrijven & milieuzonering

Voor de bedrijven in de omgeving van het plangebied geldt dat de woning reeds beschouwd werd als een (bedrijfs)woning van derden waarvoor in het verleden reeds is beoordeeld of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat als gevolg van eventuele andere bedrijven. De afwijking van de bestemming heeft geen gevolgen voor deze bedrijven. Daarnaast wordt het leefklimaat ter plaatse van de woning niet anders door de voorgenomen ontwikkeling.

De locatie krijgt een woonbestemming. Het voornemen bestaat echter om een stalling en opslag van caravans, campers en boten én een camping voor maximaal 15 plaatsen te realiseren. Op basis van de VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering geldt voor de verhuur van opslagruimte een richtafstand van 30 meter (met geluid als relevantste milieu-

aspect), voor de camping geldt een richtafstand van 50 meter eveneens met geluid als relevant milieuaspect. De bedrijfsbestemming wordt zodanig in het bestemmingsplan opgenomen dat de richtafstand van 50 meter ten opzichte van aanwezige woningen wordt gerespecteerd, er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

7.6 Externe veiligheid

Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied diverse risicobronnen (bedrijven) zijn gelegen.

In de omgeving van het plangebied zijn de volgende relevante risicobronnen gelegen:

1. Bavar B.V. aan de Hopweg 46;
2. L.A.M. Derks aan de Hopweg 51;
3. J.G.W. Pulles aan het Schoterpad 16;
4. Buisleiding N-501-25 van Gasunie.

Volgens de risicokaart heeft het plangebied zelf ook een risicocontour. Het is de verwachting dat deze risicocontour wordt opgeheven zodra de bedrijfsactiviteiten op deze locatie zijn beëindigd.



Figuur 7-2 Overzicht risicobronnen in de omgeving van het plangebied (plangebied blauw omcirkeld) (bron: risicokaart.nl)

7.6.1 Plaatsgebonden risico

Ad 1. Bavar B.V.

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 55.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 60 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 2. L.A.M. Derks

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 20.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 30 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 3. J.G.W. Pulles

Uit de gegevens van de risicokaart blijkt dat een bovengrondse tank van 3.000 liter voor de opslag van propaan of ander vloeibaar gemaakt brandbaar gas aanwezig is. De risicoafstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) bedraagt 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

Ad 4. Buisleiding

Ten behoeve van de beheersverordening Landelijk gebied is door Grontmij een kwantitatieve risicoanalyse Noordoostpolder uitgevoerd.⁶ De leiding is opgenomen in deze risicoanalyse. Uit de analyse blijkt dat het plaatsgebonden risico zo klein is dat geen kwetsbare objecten binnen de contourafstand voor het plaatsgebonden risico zijn gelegen. Op basis van de afstand tussen kwetsbare objecten en de leiding, wordt geconcludeerd dat het plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) kleiner is dan 20 meter. Het plan is op voldoende afstand gelegen.

7.6.2 Groepsrisico

Door het wijzigen van de bestemming van 'agrarisch gebied' naar 'wonen' met de mogelijkheid voor een camping neemt de bevolkingsdichtheid (gedurende een deel van het jaar) beperkt toe. Het is echter de verwachting dat deze toename van de bevolkingsdichtheid zo beperkt is dat deze geen relevante invloed heeft op het groepsrisico.

7.7 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning alleen noodzakelijk wanneer een bestemmingsplan de bouw van een nieuwe woning toestaat of wanneer een wijziging plaatsvindt aan de geluidbron.

⁶ F. Oldewarris, Kwantitatieve risicoanalyse Noordoostpolder, externe Veiligheid, Hogedruktransportleidingen Gemeente Noordoostpolder, Grontmij: De Bilt 2011.

In dit geval is er sprake van een reeds bestaande woning, wordt de bouw van een nieuwe woning niet mogelijk gemaakt op basis van het bestemmingsplan en vindt er geen wijziging aan nabij gelegen wegen plaats. Op grond van de Wet geluidhinder is het niet noodzakelijk om de geluidbelasting op de woning inzichtelijke te maken.

Daarnaast moet nog beoordeeld worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor het aspect geluid geldt dat er geen wijziging optreedt in het woon- en leefklimaat ter plaatse. De bestaande bedrijfswoning ondervindt een geluidbelasting als gevolg van nabij gelegen wegen en deze geluidbelasting wijzigt niet danwel wordt niet anders beoordeeld nu de bestemming wijzigt van 'agrarisch gebied' naar 'wonen'. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet.

De voorgenomen camping en stalling hebben een beperkte verkeersaantrekkende werking. De toename van de verkeersintensiteiten is zo laag dat deze geen relevante invloed heeft op de geluidbelasting op nabij gelegen woningen.

7.8 Verkeer en parkeren

Op basis van de CROW tool parkeren en verkeer is de verkeersaantrekkende werking van de camping gedurende het campingseizoen bepaald op gemiddeld 21 mvt/etmaal met een nauwkeurigheid van +/- 8%. De berekeningsresultaten zijn opgenomen in bijlage 5.

Op basis van de parkeernorm van de gemeente Noordoostpolder, geldt voor de camping een parkeernorm van 18 parkeerplaatsen. Voor de vrijstaande woning geldt een parkeernorm van afgerond 3 parkeerplaatsen. De stalling en opslag van caravans, campers en boten kan beschouwd worden als een aan huis gebonden beroep met een lage bezoekersintensiteit waarvoor op basis van de parkeernorm van de gemeente 1 extra parkeerplaats noodzakelijk is. Op het perceel is voldoende ruimte aanwezig voor 22 parkeerplaatsen.

7.9 Conclusie

Luchtkwaliteit

De voorgestane ontwikkeling is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer en de eisen omtrent een goed woon- en leefklimaat.

Geur

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Externe veiligheid

De aanwezige risicobronnen in de omgeving vormen geen belemmering voor de besluitvorming inzake het wijzigen van de bestemming van 'agrarisch gebied' naar 'wonen' met de mogelijkheid voor de realisatie van een camping.

Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder is een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting op de woning niet noodzakelijk. Het woon- en leefklimaat ter plaatse wijzigt niet door de voorgenomen ontwikkeling.

Parkeren

Er is voldoende ruimte om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren.

Bijlagen

Bijlage 1 Kuinderbos

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
begraafplaats

Functieprofiel

grootte	1 gelijktijdige plechtigheden
gemeente	Noordoostpolder
ligging	buitengebied

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	100 %
autobezetting klanten/bezoekers	2.80 pers/auto
autogebruik werknemers	100 %
autobezetting werknemers	1.00 pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	9 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	19 %
% bezoekers maatgevend uur	100 %
verblijftijd bezoekers	60 min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	44 mvt/etmaal ¹ +/- 15%
gemiddelde openingsdag	51 mvt/etmaal ² +/- 15%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	59 mvt/etmaal ³ +/- 15% (drukste)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	64 mvt/etmaal ⁴ +/- 15% (drukste / bovengemiddeld)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	27 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	37 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de `gangbare werkfuncties`) gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand `gemiddeld` staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke ordeningsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.

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

Jaar van planrealisatie	2017
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	44
Aandeel vrachtverkeer	0.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0.04
PM ₁₀ in µg/m ³	0.01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1.2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Bijlage 2 **Noordermeerweg 10-I en 10-II**

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: werken

bedrijf arbeidsext./ bezoekersext. (loods, opslag, transp.)

Functieprofiel

grootte	1862 m2 bvo
gemeente	Noordoostpolder
ligging	buitengebied

Mobiliteitsprofiel - op basis eigen voorkeursinstellingen

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	9 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	19 %
% bezoekers maatgevend uur	18 %
verblijftijd bezoekers	30 min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	89 mvt/etmaal ¹ +/- 23%
gemiddelde openingsdag	104 mvt/etmaal ² +/- 23%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	122 mvt/etmaal ³ +/- 23% (dinsdag of donderdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	144 mvt/etmaal ⁴ +/- 23% (dinsdag of donderdag / maart of november)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	20 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	32 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de 'gangbare werkfuncties') gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de 'gangbare woonfuncties' gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand 'gemiddeld' staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomst 'n.v.t.' staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke orderingsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.

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

Jaar van planrealisatie	2017
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	89
Aandeel vrachtverkeer	10.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0.17
PM ₁₀ in µg/m ³	0.02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1.2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Bijlage 3 Casteleynsweg 2

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen
koop, vrijstaand

Functieprofiel

grootte 1 woningen
gemeente Noordoostpolder
ligging buitengebied

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	8 mvt/etmaal ¹ +/- 4%
gemiddelde openingsdag	8 mvt/etmaal ² +/- 4%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	8 mvt/etmaal ³ +/- 4% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	8 mvt/etmaal ⁴ +/- 4% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	2 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	3 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de `gangbare werkfuncties`) gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand `gemiddeld` staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke orderingsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.

Bijlage 4 Ankerpad 15

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: wonen
koop, vrijstaand

Functieprofiel

grootte 3 woningen
gemeente Noordoostpolder
ligging buitengebied

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	n.v.t. %
autobezetting klanten/bezoekers	n.v.t. pers/auto
autogebruik werknemers	n.v.t. %
autobezetting werknemers	n.v.t. pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	8 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	15 %
% bezoekers maatgevend uur	n.v.t. %
verblijftijd bezoekers	n.v.t. min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	24 mvt/etmaal ¹ +/- 4%
gemiddelde openingsdag	24 mvt/etmaal ² +/- 4%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	25 mvt/etmaal ³ +/- 4% (gemiddelde werkdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	25 mvt/etmaal ⁴ +/- 4% (gemiddelde werkdag / gemiddeld)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	6 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	9 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de `gangbare werkfuncties`) gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand `gemiddeld` staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke ordeningsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.

Bijlage 5 Hopweg 41

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

voorziening: horeca en (verblijfs)recreatie
camping (kampeerterrein)

Functieprofiel

grootte 15 standplaatsen
gemeente Noordoostpolder
ligging buitengebied

Mobiliteitsprofiel - op basis defaultwaarden

autogebruik klanten/bezoekers	90 %
autobezetting klanten/bezoekers	3.50 pers/auto
autogebruik werknemers	80 %
autobezetting werknemers	1.10 pers/auto
% bezoekers maatgevende maand	30 %
% bezoekers maatgevende openingsdag	14 %
% bezoekers maatgevend uur	100 %
verblijftijd bezoekers	60 min

Resultaat - Verkeersgeneratie

gemiddelde weekdag	6 mvt/etmaal ¹ +/- 8%
gemiddelde openingsdag	6 mvt/etmaal ² +/- 8%
maatgevende openingsdag (gemiddelde maand)	6 mvt/etmaal ³ +/- 8% (gemiddelde weekdag)
maatgevende openingsdag (maatgevende maand)	21 mvt/etmaal ⁴ +/- 8% (gemiddelde weekdag / juli)

Resultaat - Parkeren

obv mobiliteitsprofiel, minimaal	17 parkeerplaatsen
obv mobiliteitsprofiel, maximaal	20 parkeerplaatsen

Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren

Toelichting

- ¹ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen maandag tot en met zondag. De weekdag(etmaal) of gemiddelde weekdag is (dus) een dag die overeenkomt met het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zondag. Deze definitie wijkt in de verkeerskunde af van de gangbare definitie, die 'gewone dag van de week, geen zondag' luidt. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ² Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de dagen dat de voorziening in gangbare situaties geopend is. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met zaterdag. Voor voorzieningen zoals apotheken of huisartsen en dergelijke (en de `gangbare werkfuncties`) gaat het meestal om het gemiddelde van de dagen maandag tot en met vrijdag. Voor woonfuncties is de gemiddelde openingsdag gelijk aan de gemiddelde weekdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ³ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week (voor een gemiddelde maand). Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.
- ⁴ Gemiddelde intensiteit in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor de maatgevende dag van de week voor een maatgevende maand. Voor detailhandelfuncties gaat het meestal om de zaterdag. Voor de `gangbare woonfuncties` gaat het om een gemiddelde werkdag. Als voor de maatgevende maand `gemiddeld` staat vermeld betekent dit dat er geen maatgevende maand bekend is of de gemiddelde maand en maatgevende maand nagenoeg overeenkomen. Als bij de uitkomstem `n.v.t.` staat vermeld betekent dit dat voor de aangegeven combinatie van functie en locatie geen kencijfers bekend zijn en/of dat de combinatie niet of nauwelijks voorkomt.

Achtergrond

De kengetallen in de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en in deze rekentool zijn een hulpmiddel om verkeers- en vervoeraspecten op een eenvoudige wijze inzichtelijk te maken in een proces van ruimtelijke ontwikkeling. Vervolgens kunnen deze tijdig in het ruimtelijke orderingsproces geïntegreerd worden.

Hoewel de kengetallen afkomstig zijn uit praktijksituaties, uit literatuur afkomstige gegevens en/of onderbouwde bewerkingen hiervan (het principe van 'best practice') blijft het een instrument/hulpmiddel in ontwikkeling. Er kan en mag van de aangegeven waarden en/of uitkomsten worden afgeweken. Zo dient een gebruiker bijvoorbeeld altijd zelf na te gaan of er geen meer recente studies, gegevens of bronnen te verkrijgen zijn die het afwijken van de kengetallen noodzakelijk maken. Ook bekende invloeden van lokale omstandigheden kunnen dat noodzakelijk maken. Aan de andere kant wordt aangeraden alleen af te wijken als hiervoor een (gedegen) onderbouwing aanwezig is.

Berekeningen worden gemaakt aan de hand van de kengetallen uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Door het bieden van keuzes voor enige aanvullende mogelijkheden in de berekeningen (zoals bijvoorbeeld het corrigeren voor een ligging in een gemeente met een bepaalde stedelijkheidsgraad of het variëren met de mate van autogebruik van klanten/bezoekers of van werknemers van een voorziening) kunnen afwijkende uitkomsten ontstaan. Ook door het rekenen met wel/niet afgerond achterliggend datamateriaal kunnen geringe afwijkingen optreden ten opzichte van CROW-publicatie 317.

disclaimer: Hoewel zorgvuldigheid in acht is en wordt genomen bij het samenstellen en onderhouden van de rekentool verkeersgeneratie & parkeren en daarbij gebruik wordt gemaakt van bronnen die betrouwbaar geacht worden, kan CROW niet instaan voor de juistheid, volledigheid en actualiteit van de geboden informatie. De informatie uit de rekentool is bedoeld ter informatie en als hulpmiddel. De informatie is met nadruk niet bedoeld als vervanging van enig advies. Indien u zonder verificatie of nader advies van de geboden informatie gebruik maakt, doet u dat voor eigen rekening en risico. Dit geldt zowel voor (gevolgen van) eventuele onvolkomenheden van de rekentool zelf als voor informatie die via de rekentool wordt verstrekt of verzonden. CROW aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid.