

Gemeente Buren

Ruimtelijke Onderbouwing Ingen, Zwarte Paard 17





Ordito B.V.
Resultaat in Recht en Ruimte
Postbus 94
5126 ZH GILZE

Tel. 0161-801022
E-mail: info@ordito.nl
Website: www.ordito.nl
KvK: 18078087

Inhoud:

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

VERBEELDING

Status: vastgesteld
Datum: 28 juni 2011
Auteur: Ing. C.F. (Cristian) van Kuijk

Gemeente Buren
Ruimtelijke onderbouwing
Ingen, Zwarte Paard 17

INHOUD

1. INLEIDING.....	3
1.1. Aanleiding en doelstelling.....	3
1.2. Ligging en begrenzing	5
1.3. Bestemmingsplan Buitengebied 2008.....	5
1.4. Leeswijzer.....	5
2. PLANBESCHRIJVING	7
2.1. Beschrijving omgeving.....	7
2.2. Beschrijving plangebied.....	7
2.3. Planbeschrijving.....	8
3. BELEIDSKADER.....	10
3.1. Rijksbeleid	10
3.2. Provinciaal beleid.....	12
3.3. Beleid waterschap	14
3.4. Gemeentelijk beleid	14
4. UITVOERINGSASPECTEN.....	17
4.1. Watertoets	17
4.2. Geluid	17
4.3. Bodem	18
4.4. Luchtkwaliteit	19
4.5. Milieuzonering.....	19
4.6. Externe veiligheid	20
4.7. Archeologie.....	21
4.8. Natuurwaarden	22
4.9. Verkeer & parkeren	22
4.10. Conclusie	22

5. UITVOERBAARHEID	23
5.1. Economische uitvoerbaarheid	23
5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23

BIJLAGEN **24**

- Akoestisch onderzoek (Peutz, Rapportnummer FB 3359-1-RA d.d. 4 november 2010)

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doelstelling

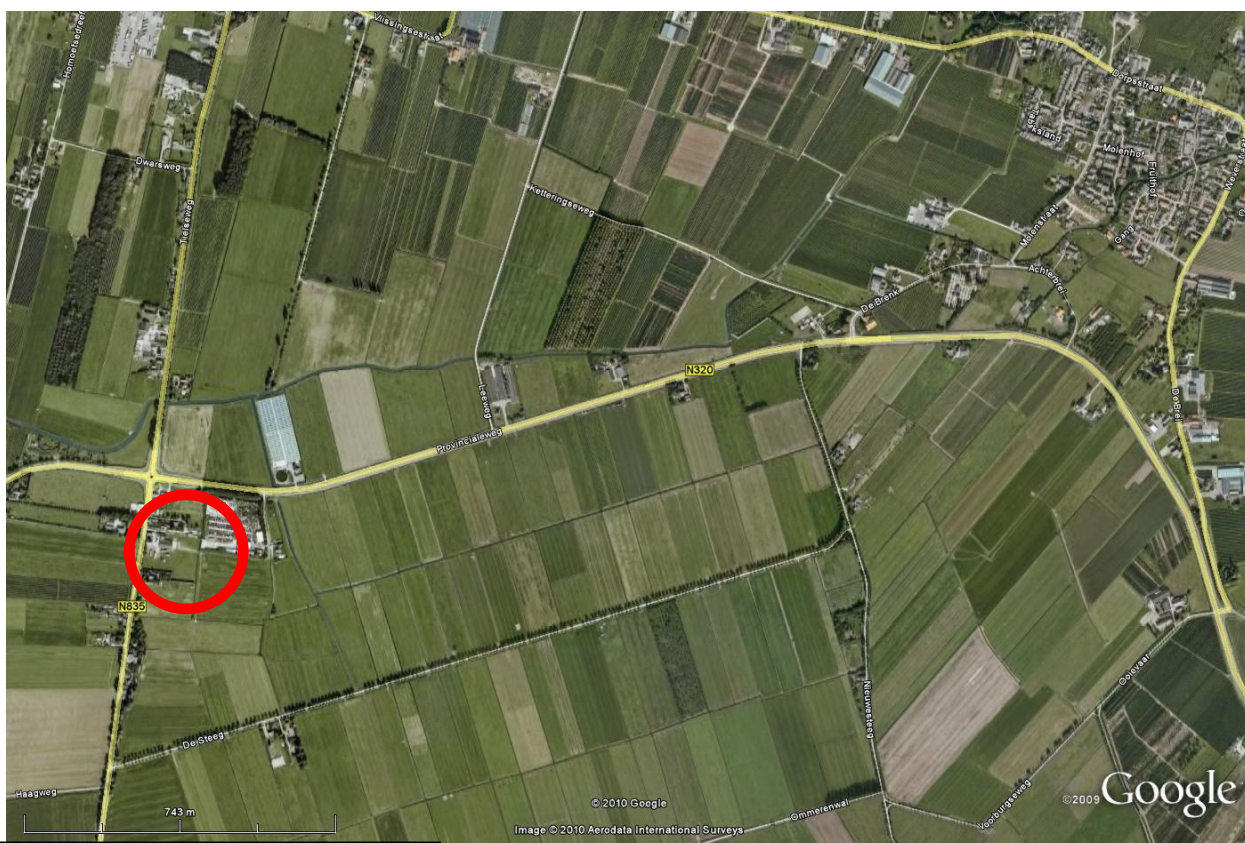
Het perceel Zwarte Paard 17 was opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied 2008. Na bezwaren en bedenkingen van de burens hebben Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden aan het zuidelijke gedeelte van het bedrijfsperceel.

Naar aanleiding van dit goedkeuringsbesluit zijn de burens in overleg getreden. Uitkomst daarvan is het huidige plan, dat in paragraaf 2.3. nader wordt toegelicht

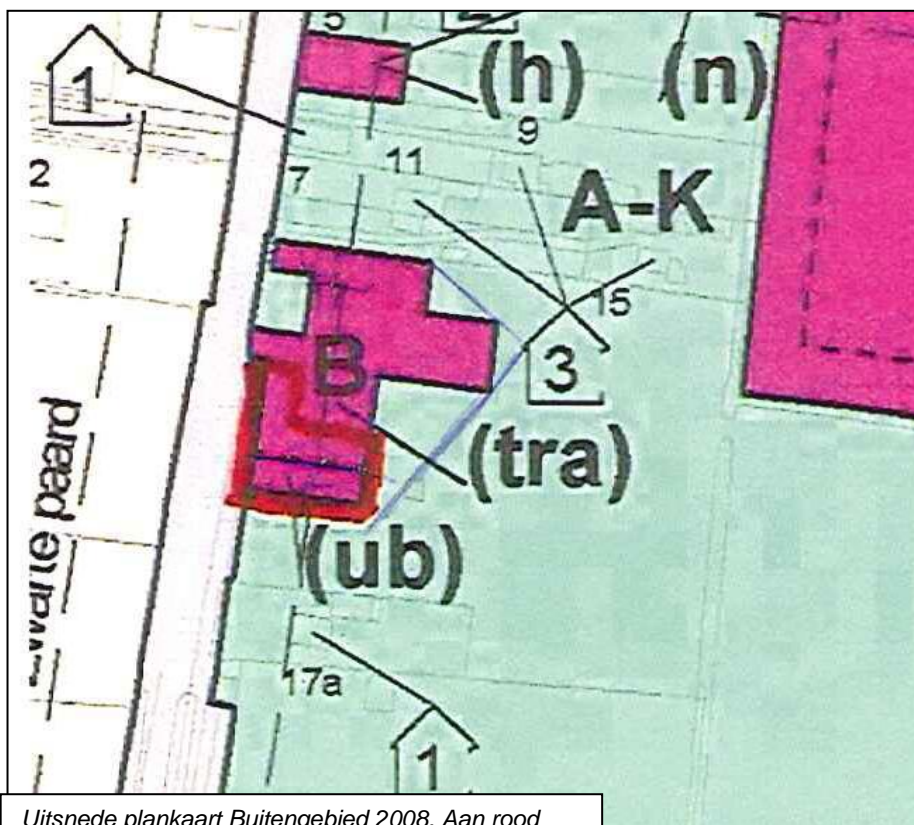
Het nieuwe bestemmingsvlak is groter dan de maximale oppervlakte die Gedeputeerde Staten in het goedkeuringsbesluit hadden aangegeven. Door middel van deze ruimtelijke onderbouwing wordt onderbouwd dat het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Aan het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied 2008” is door Gedeputeerde Staten van Gelderland deels goedkeuring onthouding. De gemeente Buren vindt het wenselijk om zo spoedig mogelijk een nieuw ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, waarin die onderdelen waaraan goedkeuring is onthouden gerepareerd worden. Daarnaast acht de gemeente het wenselijk om ook nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het plan op te nemen, zodat slechts eenmaal een procedure hoeft te worden doorlopen.

Voorliggend plan betreft één van de ruimtelijke ontwikkelingen die in het bestemmingsplan Buitengebied, eerste herziening opgenomen zullen worden. Deze toelichting fungeert daarbij als ruimtelijke onderbouwing.



Ligging plangebied Zwarte Paard 17



Uitsnede plankaart Buitengebied 2008. Aan rood omlijnd gebied is goedkeuring onthouden

1.2. Ligging en begrenzing

Het plangebied ligt aan het Zwarte Paard 17 ten westen van de kern Ingen in de gemeente Buren. Het plangebied wordt aan de noordzijde en zuidzijde begrensd door een aantal woningen. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door agrarische percelen.

1.3. Bestemmingsplan Buitengebied 2008

De vigerende juridisch-planologische situatie van het plangebied is vastgelegd in het bestemmingsplan "Buitengebied 2008". Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad van de gemeente Buren op 29 september 2009 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 1 juni 2010.

Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming "Bedrijf" met de nadere aanduiding "transportbedrijf". Binnen de bestemming mogen bedrijfsgebouwen en één woning per bestemmingsvlak worden gebouwd. Aan de zuidzijde is een deel uitsluitend bestemd voor beplanting. Voor het perceel geldt dat het bebouwd oppervlak van de gebouwen niet meer mag bedragen dan 110% van het bestaand bebouwd oppervlak. De hoogte mag niet meer bedragen dan 9 m en de goothoogte mag niet meer bedragen dan 5 m.

Bij de bouw van woningen dienen de volgende bepalingen in acht genomen te worden:

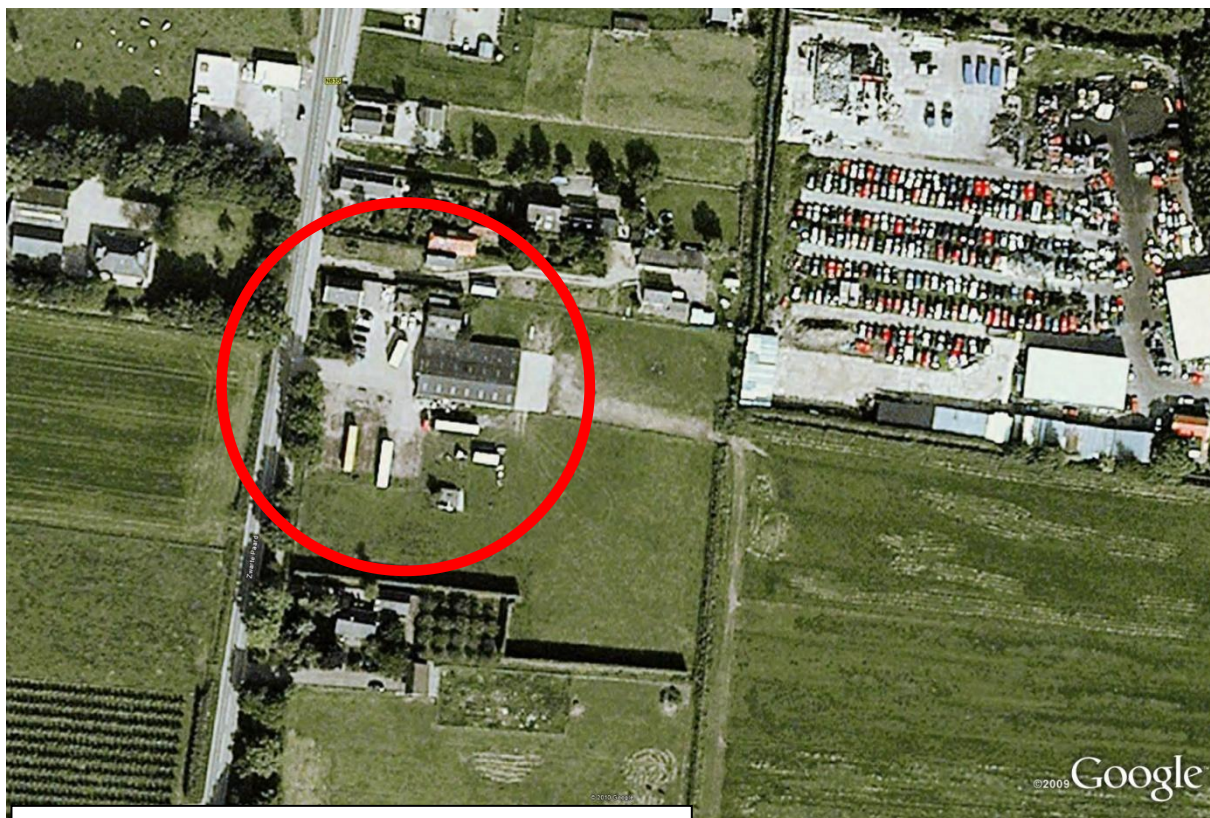
- a. indien nog geen woning aanwezig is of indien sprake is van de vervanging van een bestaande woning, mag de woning uitsluitend in- of aanpandig met, dan wel op ten hoogste 5 m van een bedrijfsgebouw worden gebouwd;
- b. de inhoud mag niet meer bedragen dan 750 m³;
- c. de hoogte mag niet meer bedragen dan 12 m;
- d. de goothoogte mag niet meer bedragen dan 6 m;

Aan het zuidelijke gedeelte van het perceel is door Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden. In paragraaf 3.4. wordt daar dieper op ingegaan.

Zoals in de inleiding in paragraaf 1.1 beschreven zal geen herziening voor enkel onderhavig initiatief worden opgesteld, maar zal de ontwikkeling worden opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied, eerste herziening. Deze toelichting fungeert daarbij als ruimtelijke onderbouwing.

1.4. Leeswijzer

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een verbeelding en deze toelichting. In de toelichting wordt na dit inleidende hoofdstuk in hoofdstuk twee het plan zelf beschreven. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op het beleid van verschillende overheden. In hoofdstuk vier wordt de haalbaarheid van het plan getoetst aan de hand van thema's als archeologie, verkeer en parkeren, milieu, etc. Ten slotte komen in het vijfde hoofdstuk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.



Luchtfoto perceel Zwarte Paard 17 en directe omgeving



2. PLANBESCHRIJVING

2.1. Beschrijving omgeving

Het landschap waarin de gemeente Buren gelegen is, is voor een belangrijk deel gevormd door rivieren (Rijn, Waal, Linge). De huidige landschapsstructuur is een gevolg van de vroegere gletsjer- en regenrivieren, die aan het einde van de IJstijd het Salien tot in het begin van het Holoceen dikke pakketten grindrijke, grove zanden hebben afgezet. Hierbij werden de grovere bestanddelen, zand en grind, dicht bij de oever afgezet. Aan beide zijden van de rivier ontstonden op deze manier oeverwallen. De oeverwallen langs de rivieren zijn hoger en droger gelegen en hebben een karakteristiek kleinschalig en besloten landschap met afwisseling van fruitgaarden, laanbeplanting, bosschages en landgoederen. Verder van de rivier af konden de lichtere (klei)deeltjes bezinken waardoor komkleigebieden ontstonden. Het plangebied is gelegen in het komgebied ten westen van Ingen. Het is een open en grootschalig landschap dat voornamelijk uit graslanden bestaat. Door het gebied lopen enkele smalle wegen met verspreide bebouwing en erven. De bebouwing is meestal door erfbeplanting omgeven en het zijn solitaire groene kamers in een verder open gebied.

Het Zwarte Paard vormt de grens tussen het open komgebied van het Ommerensche Veld en het oeverwalgebied van het Hornixveld.

2.2. Beschrijving plangebied

Op het perceel Zwarte Paard 17 is een transportbedrijf gevestigd. Aan de noordkant van het perceel staat een bedrijfswoning direct aan de straat. De bedrijfsgebouwen staan ten zuiden van de bedrijfswoning en zijn veel verder van de straat af gelegen. Op het verharde voorterrein is opstelruimte voor vrachtwagens. Het zuidelijke en oostelijke gedeelte van het perceel bestaat uit grasland.

Direct ten noorden van het transportbedrijf liggen enkele woningen, waarvan een aantal op ruime afstand van de weg is gelegen.

Ten zuiden van het plangebied ligt de woning Zwarte Paard 17-a, die door een grasveld en een groene erfafscheiding van de bedrijfsactiviteiten gescheiden wordt.

2.3. Planbeschrijving

Het perceel Zwarte Paard 17 was opgenomen in het bestemmingsplan “Buitengebied 2008”. Na bezwaren en bedenkingen van de burens hebben Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden aan het zuidelijke gedeelte van het bedrijfsperceel met de aanduidingen “transportbedrijf” en “uitsluitend beplanting”. Hierbij hebben Gedeputeerde Staten overwogen dat in het huidige streekplan hier sprake is van open agrarisch komgebied. Op basis van het goedkeuringsbesluit is voor gedeputeerde Staten het uitgangspunt een bestemmingsvlak voor het transportbedrijf van circa 1970 m² en 750 m² bebouwing (bestaande bebouwing + 10% uitbreiding).

Naar aanleiding van dit goedkeuringsbesluit zijn de burens in overleg getreden. Uitkomst daarvan is het huidige plan.

Het plan gaat uit van de legalisatie van de bestaande terreinverharding en bebouwing. Een gedeelte van de bedrijfsgebouwen zal gesloopt worden. Het is wenselijk om vervolgens het (bestaande) grote bedrijfsgebouw aan de achterzijde uit te breiden. Het vervangen van de oude bedrijfsgebouwen door een aanbouw aan de achterkant is een wenselijke ruimtelijke ontwikkeling, aangezien hiermee wordt gezorgd voor een concentratie van de gebouwen. Bovendien worden hiermee de oude gebouwen vervangen door nieuwbouw, wat zal zorgen voor een beter aanzicht van het bedrijfsterrein. Daarnaast zal de bestaande bedrijfswoning worden gesloopt en kan er een vervangende bedrijfswoning worden gebouwd aan de zuidzijde tussen het bedrijf op het perceel Zwarte Paard 17 en de woning op het perceel Zwarte Paard 17-a. De aanbouw van de bestaande bedrijfswoning kan worden omgebouwd tot kantine. Op basis van het nieuwe plan zal het bestemmingsvlak voor het transportbedrijf een oppervlakte hebben van ca. 2285 m² en mag er maximaal 750 m² bebouwing aanwezig zijn. Voor de vervangende bedrijfswoning geldt dat deze een inhoud mag hebben van maximaal 750 m³.

Het nieuwe bestemmingsvlak, dat gebaseerd is op de huidige omvang van het bedrijf, is circa 370 m² groter dan de maximale oppervlakte die Gedeputeerde Staten in het goedkeuringsbesluit hadden aangegeven. Er is wederom een gedeelte van de grondverharding aan de zuidzijde als bedrijfsbestemming opgenomen, terwijl GS hieraan goedkeuring onthouden hadden. De maximale toegestane hoeveelheid bebouwing komt wel overeen met het goedkeuringsbesluit.

De afstand tussen de grens van het bestemmingsvlak waarop de bedrijfsfunctie is toegestaan en het perceel van de woning Zwarte Paard 17-a bedraagt 35 meter. De afstand tussen de vervangende bedrijfswoning en het perceel van de woning Zwarte Paard 17-a is 24 meter. Er blijft dus een open tussenruimte van 24 meter in stand met vrij doorzicht naar het achterliggende komgebied.

De locatie van de te verplaatsen bedrijfswoning is gelegen in het gebied dat in het bestemmingsplan Buitengebied 2008 was aangeduid met “uitsluitend beplanting”. Dit wordt echter gecompenseerd

doordat de locatie van de huidige, te amoveren, bedrijfswoning aan de noordzijde niet meer binnen de bedrijfsbestemming zal vallen. De bedrijfswoning zal juist verplaatst worden naar de zuidzijde van het perceel, tussen het bedrijf en de woning Zwarte Paard 17a, om het geluid afkomstig van het bedrijf af te schermen. Hierdoor zal een beter woon- en leefklimaat voor de woning Zwarte Paard 17-a ontstaan.

De eigenaren van het transportbedrijf Zwarte Paard 17 en de bewoners van de woning Zwarte Paard 17-a hebben op 23 augustus 2010 een overeenkomst getekend op basis van bovenstaand plan. De partijen zijn hierin overeengekomen alle lopende procedures in te trekken, waaronder ook het ingediende hoger beroep tegen het besluit van Gedeputeerde Staten wordt begrepen.

Tenslotte zal privaatrechtelijk worden geregeld dat een strook grond met een breedte van 5 meter door het transportbedrijf aan de bewoners van de woning Zwarte Paard 17-a wordt overgedragen. Op deze strook zal geen bebouwing mogen worden gerealiseerd.

3. BELEIDSKADER

3.1. Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Nota Ruimte bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het kabinet schept ruimte voor ontwikkeling, uitgaande van het motto “decentraal wat kan, centraal wat moet” en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De Nota Ruimte ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling waarin alle betrokken partijen kunnen participeren. Het Rijk richt zijn aandacht met name op de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om versterking van de dynamiek in de nationale stedelijke netwerken en om waarborging van de kwaliteit van de ecologische hoofdstructuur en de nationale landschappen.

De centrale doelstellingen van de Nota Ruimte zijn: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter-)nationale waarden en de borging van veiligheid.

Het plangebied valt door de ligging in het nationale landschap „Rivierengebied” binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het uitgangspunt binnen nationale landschappen is „behoud door ontwikkeling”: mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt („ja, mits” principe) zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Er is ruimte voor ten hoogste de natuurlijke bevolkingsgroei en voor regionale en lokale bedrijvigheid. Maatvoering, schaal en ontwerp zijn bepalend voor het behoud van de landschappelijke kwaliteiten. Daarom zijn grootschalige ontwikkelingen niet toegestaan. Voor de landbouw in de nationale landschappen is een duurzaam perspectief gewenst, waarbij verbreding kansen kan bieden.

Agenda Vitaal Platteland

De agenda voor een Vitaal Platteland gaat uit van een integraal perspectief en richt zich op de economische, ecologische en sociaal-culturele aspecten van het platteland. Agrarische bedrijven staan voor de opgave om in een periode van wisselende inkomsten en toenemende eisen (milieu, ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit) een duurzame bedrijfsvoering te ontwikkelen. De overheid geeft daarvoor de ruimte aan ondernemerschap op het platteland, door onder andere vermindering van regelgeving, kennis, opzetten van ondernemingsprogramma’s en ontwikkelen van ruimtelijk beleid.

Nieuwe economische dragers: kansen voor het platteland (SER)

Naar aanleiding van de agenda voor Vitaal Platteland is de SER gevraagd om te adviseren over de invulling van de plattelandseconomie en de nieuwe economische dragers voor het platteland. Uit het

advies, verschenen in oktober 2005, blijkt dat voor vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit het platteland evenwichtig ruimte moet bieden aan verschillende functies. Niet alle functies zijn in hun eentje economisch rendabel. De SER meent dat het van belang is simultaan aan functiecombinaties de economische bedrijvigheid te stimuleren, de ecologische en landschappelijke kwaliteit te verhogen en de sociale leefbaarheid op het platteland te bevorderen door combinaties van functies (zoals recreatie en waterberging, landbouw en natuurbeheer).

Conclusie Rijksbeleid

Hoewel het Rijksbeleid de ruimtelijke ordening op een laag schaalniveau als taak van de provincie, maar in het bijzonder van gemeente, ziet, spreekt het Rijksbeleid zich duidelijk uit vóór een brede ontwikkeling van (nieuwe) economische dragers op het platteland. Door uitvoering van onderhavig plan wordt lokale bedrijvigheid mogelijk gemaakt die de kernkwaliteiten van het gebied niet aantast. In de toetsing aan het provinciale beleid zal hier nader op in worden gegaan. Het plan past binnen het rijksbeleid.

3.2. Provinciaal beleid

Streekplan Gelderland (structuurvisie)

Het ruimtelijk beleid van de provincie Gelderland is vastgelegd in het streekplan Gelderland 2005. Na de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening heeft het streekplan de status van structuurvisie gekregen. Dat betekent dat de inhoud van het streekplan voor de provincie de basis blijft voor haar eigen optreden in de ruimtelijke ordening.



Op de streekplankaart ligt het plangebied in het waardevolle landschap Rivierenland. Waardevolle landschappen zijn gebieden met (inter)nationaal en provinciaal zeldzame of unieke landschapskwaliteiten van visuele, aardkundige en/of cultuurhistorische aard, en in relatie daarmee met bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. In waardevolle landschappen geldt een „ja mits“-benadering voor het toevoegen van nieuwe bouwlocaties en andere ruimtelijke ingrepen. Dat betekent dat een activiteit mogelijk is, onder voorwaarde dat de kernkwaliteiten niet worden aangetast. In de behandeling van de “Streekplanuitwerking kernkwaliteiten waardevolle landschappen” wordt nader ingegaan op de kernkwaliteiten van het waardevolle landschap Rivierenland.

Middels voorliggend plan wordt een aanpassing gemaakt aan een bestaand bedrijfsperceel dat voldoet aan de voorwaarden van economische en ecologische duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. De aanpassing vindt niet plaats in het groen-blauwe raamwerk of weidevogel- en ganzengebieden van provinciaal belang. Het plan past daarmee binnen het beleid uit het streekplan (structuurvisie) en sluit

aan op het goedkeuringsbesluit d.d. 1 juni 2010 van Gedeputeerde Staten inzake het bestemmingsplan Buitengebied 2008.

Streekplanuitwerking kernkwaliteiten waardevolle landschappen

Het plangebied ligt in een gebied dat door de provincie in het streekplan is aangewezen als “waardevol landschap”. In de streekplanuitwerking geeft de provincie concreet per landschap aan welke landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten aanwezig zijn.

Het plangebied ligt binnen het waardevol landschap Ommerense Veld en Rijswijkse Veld. Het waardevol landschap Ommerense Veld en Rijswijkse Veld kenmerkt zich door de volgende kernkwaliteiten:

1. *Fraaie karakteristieke grootschalige openheid in contrast met de omgeving*
2. *Opvallende afwezigheid van bebouwing en opgaand groen*
3. *Onregelmatige blok- en strokenverkaveling met slootpatronen en oude weteringen*
4. *Weidebouw*
5. *Rust, ruimte, donkerte*

Het plangebied ligt binnen het waardevol landschap in het deelgebied “Hornixveld”, waar vooral de derde en vijfde van de hierboven genoemde kernkwaliteiten van toepassing zijn.

De kernkwaliteiten van het gebied worden door voorliggend plan niet significant aangetast. De gehele bebouwingscluster aan het zwarte Paard maakt geen deel uit van het “Waardevol open gebied” uit de recent vastgestelde Ruimtelijke Verordening Gelderland.

Ruimtelijke verordening Gelderland

Op 16 december 2010 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Het plangebied is gelegen binnen het Nationaal Landschap (hoofdstuk 17, artikel 21 en 22). Deze artikelen gaan uitsluitend in op de realisatie van nieuwe woningen en op de realisatie van bestemmingen binnen de in het Nationaal landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie gelegen "open velden", voor zover deze niet samenvallen met de waardevolle open gebieden ingevolge hoofdstuk 16.

De voorgestane ontwikkelingen op het perceel Zwarte Paard 17 zijn niet in strijd met het beleid uit de Ruimtelijke Verordening Gelderland.

3.3. **Beleid waterschap**

Waterbeheerplan 2010-2015

Het beleid uit het Waterbeheerplan 2010-2015 van Waterschap Rivierenland is er op gericht schoon hemelwater niet af te voeren naar de riolering. In het kader van duurzaam waterbeheer is het gewenst om bij alle nieuwbouw maximale afkoppeling van het hemelwater toe te passen. Hierbij hanteert het waterschap de drietrapsstrategie vasthouden, bergen en afvoeren. Het schone hemelwater dient geïnfiltreerd te worden in de bodem of anders via een bodempassage afgevoerd te worden naar het oppervlaktewater.

In droge zomers of bij lage rivierstanden is in het hele gebied aanvoer van water nodig als gevolg van verdamping, wegzijging en onttrekkingen (o.a. drinkwater en fruitteelt). Hiervoor is het watersysteem ingericht met inlaten en gemalen en watergangen die groot genoeg zijn om aan de watervraag te kunnen voldoen. In het landelijk gebied is het zorgen voor voldoende en schoon water voor de landbouw één van de belangrijkste taken. Ook is het belangrijk dat dit water een geschikt leefgebied is voor planten en dieren. In paragraaf 4.1 wordt nader ingegaan op de waterhuishouding in het plangebied.

3.4. **Gemeentelijk beleid**

Structuurvisie Buren 2009-2019

De structuurvisie Buren is vastgesteld door de gemeenteraad op 29 oktober 2009 en gaat in op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2019. Het doel van deze structuurvisie is enerzijds het aangeven van de kaders waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden en anderzijds het communiceren van de ambities van de gemeente aan derden.

De structuurvisie is het strategisch document in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling en vormt een leidraad voor de beoordeling van nieuwe plannen en initiatieven, maar ook voor nieuw op te stellen bestemmingsplannen en projectbesluiten. Er dient namelijk een toetsing aan de structuurvisie plaats te vinden. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van de gemeente Buren, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid.

De gemeente wil de lokale economie ondersteunen, waarbij de bedrijvigheid moet worden geconcentreerd in de vier grotere kernen Lienden, Beusichem, Maurik en Buren.

Het op peil houden en versterken van de werkgelegenheid betekent dat in de periode tot 2015 een banengroei van 1.200 tot 1.600 banen gerealiseerd moet worden.

Daarvoor ziet de gemeente de volgende mogelijkheden:

- Zoveel mogelijk behouden van de werkgelegenheid in de agrarische sector;
- Ruimte bieden voor groei van lokale bedrijven;
- Bevorderen van nieuwe werkgelegenheid op gebied van recreatie en toerisme;
- Werkgelegenheid op peil houden op gebied van voorzieningen (detailhandel in de kernen).

De komgronden omvatten de lager gelegen binnendijkse gebieden. Vanouds zijn deze gebieden nauwelijks bewoond. Slechts plaatselijk komt enige verspreide bebouwing voor. Grote delen van de komgronden zijn relatief rustig. Het agrarisch grondgebruik is eenzijdig en bestaan vooral uit wei- en hooilanden. Het landschap is grootschalig en plaatselijk vrij open.

In de komgebieden wordt gestreefd naar een verdere ontwikkeling van het grondgebonden agrarisch gebruik, in samenhang met behoud, herstel en ontwikkeling van de specifieke landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden. In het bijzonder geldt dat de openheid en de geschiktheid als weidevogelgebied behouden moet blijven. Dit houdt in dat er met name gestreefd wordt naar een continuering van agrarisch gebruik als wei- en hooiland. Tevens staat behoud van de rust voorop en wordt rekening gehouden met een toekomstige claim op deze gebieden als waterbergingsgebied. Nieuwe landbouwbedrijven, dagrecreatieve voorzieningen, fruit- en boomteelt zijn niet gewenst in de komgebieden.

De aanpassingen aan het bedrijfsperceel passen in het beleid van de Structuurvisie.

Bestemmingsplan Buitengebied 2008

Het perceel Zwarte Paard 17 was opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied 2008. Na bezwaren en bedenkingen van de burens hebben Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden aan het zuidelijke gedeelte van het bedrijfsperceel met de aanduiding (tra) en (ub). Hieronder wordt ingegaan op het goedkeuringsbesluit van 1 juni 2010.

Goedkeuringsbesluit

Samenvatting bedenking

In het bestemmingsplan Buitengebied 2008 is het perceel Zwarte Paard 17 bestemd als Bedrijf met een nadere aanduiding transportbedrijf. De reclamanten (burens van Zwarte Paard 17a) hebben bedenkingen tegen het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan waarbij via een amendement totale legalisering plaatsvindt van het illegale transportbedrijf Blom.

Door de gewijzigde vaststelling wordt het besluit van 24 mei 2005 van Gedeputeerde staten niet meer als uitgangspunt genomen daar waar vast staat dat het bedrijf dient te worden beperkt naar de situatie en omvang ten tijde van de aanvraag om (Hinderwet)vergunning 1991. Er is al jaren sprake van een – steeds ernstiger wordende, want het bedrijf breidt maar uit – onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefmilieu van reclamanten. Het raadsbesluit is ook in strijd met het aan reclamanten destijds voorgelegde inrichting- en planvoorstel en doet op geen enkele wijze recht aan de natuur- en milieuwaarden van het open komgebied.

Conclusie Gedeputeerde Staten in goedkeuringsbesluit

Gedeputeerde Staten hebben zich op het standpunt gesteld dat uitsluitend de omvang van het bedrijf, zoals aanwezig in 1991, mag worden gelegaliseerd en van een positieve bestemming kan worden voorzien. Een aanzienlijke uitbreiding achten zij in strijd met het provinciaal beleid.”

Het in het besluit van 24 mei 2005 gemotiveerde en nog steeds door Gedeputeerde Staten gehanteerde uitgangspunt was vertaald in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Buren 2008. Bij de vaststelling heeft de raad het bestemmingsvlak "Bedrijf" met de aanduiding (tra) echter vergroot en in overeenstemming gebracht met de terreinverharding zoals in de huidige situatie aanwezig is. Bij deze gewijzigde vaststelling is op geen enkele wijze aangegeven, waarom het bepaalde in het besluit van 24 mei 2005 niet meer van toepassing zou zijn.

Toetsing nieuwe ontwikkeling aan goedkeuringsbesluit

Het nieuwe bestemmingsvlak, dat gebaseerd is op de huidige omvang van het bedrijf, is circa 370 m² groter dan de maximale oppervlakte die Gedeputeerde Staten in het goedkeuringsbesluit hadden aangegeven. Het bedrijf maakt echter onderdeel uit van een bestaand bebouwingscluster op de overgang tussen de dichtere oeverwal het Hornixveld en het open komgebied van het Ommerense Veld. Er blijft ook in de nieuwe opzet een ruim doorzicht in stand naar het achtergelegen komgebied. Daarbij kan aangevuld worden dat het open komgebied pas echt beleefbaar wordt ten zuiden van de woning Zwarte Paard 17-a. De gehele bebouwingscluster maakt dan ook geen deel uit van het "Waardevol open gebied" uit de recent vastgestelde Ruimtelijke Verordening Gelderland. De maximale toegestane hoeveelheid bebouwing komt wel overeen met het goedkeuringsbesluit, de uitbreiding van het bestemmingsvlak betreft uitsluitend de terreinverharding.

Met de nieuwe opzet wordt daarnaast door verplaatsing van de bedrijfswoning het woon- en leefklimaat van de woning Zwarte Paard 17a verbeterd.

De gemeente Buren is van mening dat de nieuwe ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en niet in strijd is met het provinciaal beleid.

4. UITVOERINGSASPECTEN

4.1. Watertoets

De watertoets is met ingang van 1 november 2003 wettelijk verplicht voor ruimtelijke plannen die vallen onder de Wet ruimtelijke ordening. In het Nationaal Bestuursakkoord Water-actueel (NBWactueel, juni 2008) hebben Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen onder meer afgesproken dat de watertoets ook wordt toegepast bij waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten die niet vallen onder de Wet ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat in een vroegtijdig stadium overleg gepleegd wordt met de waterbeheerders.

Het Waterschap Rivierenland streeft naar 100% afkoppelen van nieuw verhard oppervlak. Voor het landelijke gebied hanteert het waterschap echter een vrijstelling voor 1.500 m² toename van verhard oppervlak. Voor het meerder moet gecompenseerd worden door middel van waterberging.

Conclusie

In het plan Zwarte Paard 17 vindt geen uitbreiding van de verharding plaats, waardoor geen maatregelen noodzakelijk zijn.

4.2. Geluid

Inleiding

De mate waarin het geluid onder andere het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). In het bestemmingsplan moet volgens de Wgh worden aangetoond dat gevoelige functies, zoals een woning, een aanvaardbare geluidsbelasting hebben als gevolg van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van omliggende (spoor)wegen en industrieterreinen.

Onderzoek

Er is een akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidimmissie vanwege wegverkeer op de gevels van de geprojecteerde nieuwe woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen (gemeente Buren).

De woning is geprojecteerd aan de zuidzijde van het perceel aan het Zwarte Paard 17 te Ingen. De geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen ligt binnen de geluidzones van de wegen N835 (Zwarte Paard), N320 (Provincialeweg) en de Tielseweg. Op grond van door de betreffende overheden aangeleverde gegevens (verkeersintensiteiten, wegdek e.d.), alsmede kaartgegevens, is een akoestisch rekenmodel van de onderhavige situatie opgesteld. Daarmee is de geluidbelasting L_{den} vanwege genoemde wegen berekend bij de geprojecteerde woning.

De berekende geluidbelasting L_{den} vanwege de N320 en de Tielseweg is voor elke beschouwde weg (afzonderlijk) ruimschoots lager dan de voorkeurswaarde op grond van de Wet geluidhinder. Die voorkeurswaarde is bij woningen 48 dB.

De berekende geluidbelasting vanwege de N835 overschrijdt de voorkeurswaarde met ca. 9 dB. De berekende geluidbelasting is echter niet hoger dan de hoogst toelaatbare waarde van 58 dB, die geldt voor vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom. Daarbij wordt opgemerkt dat bij de oostgevel van de geprojecteerde woning (achterzijde) de berekende geluidbelasting L_{den} niet hoger dan 48 dB bedraagt, zodat sprake is van een 'geluidluwe' gevel.

In de woning moet de geluidbelasting voldoen aan de grenswaarde van 33 dB. Die waarde is realiseerbaar, aangezien de daarvoor benodigde geluidisolerende kwaliteit van de woninggevels bij het ontwerp en de dimensionering van de gevels van de woning als uitgangspunt gehanteerd kan worden. Dan kan de benodigde geluidisolerende kwaliteit met gebruikelijke bouwmethoden worden gerealiseerd, al kan het zijn dat, afhankelijk van het woningontwerp, er relatief geringe aanvullende voorzieningen nodig zijn (bijvoorbeeld toepassing van geluiddempende ventilatieroosters en/of dikkere beglazing).

Derhalve kan voor de geprojecteerde woning de op grond van de Wet geluidhinder benodigde hogere waarde voor geluid vanwege wegverkeer worden toegekend.

Conclusie

Door de gemeente Buren zal voor de woning een hogere waarde voor geluid vanwege wegverkeer worden verleend. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3. Bodem

Inleiding

Wanneer in een bestemmingsplan nieuwe functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor de beoogde functie.

Onderzoek

De bestaande bedrijfsbebouwing en verhardingen blijven in stand. Voor de te verplaatsen bedrijfswoning zal in het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen een bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Conclusie

Het aspect bodem vormt vooralsnog geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.4. Luchtkwaliteit

Inleiding

Vanaf 15 november 2007 is de wetgeving op het gebied van luchtkwaliteit gewijzigd en is sindsdien opgenomen in hoofdstuk 5 van de Wet Milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Deze wijziging wordt ook wel kortweg de Wet Luchtkwaliteit 2007 genoemd.

In artikel 5.16 van de gewijzigde Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden uit lid 2 mogen uitoefenen.

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 een grenswaarde;
- een project draagt "niet in betekende mate" bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, wat inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 1% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Onderzoek

De bestaande bedrijfsbebouwing en verhardingen blijven in stand. Er vindt geen verandering plaats in de bedrijfsvoering en het aantal verkeersbewegingen. Voor de te verplaatsen bedrijfswoning geldt dat deze volgens de wettelijke regeling „niet in betekende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het onderhavige initiatief.

4.5. Milieuzonering

Inleiding

Indien door middel van een plan nieuwe, milieuhindergevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dient te worden aangetoond dat deze niet worden gerealiseerd binnen de hinderzone van omliggende bedrijven. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt.

Onderzoek

Zonering geldt vooral bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de

directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. In bestaande gevallen ligt de situatie en daarmee de afstand tussen de bedrijvigheid en de gevoelige bestemmingen vast.

Volgens de VNG handreiking “Bedrijven en Milieuzonering” moet bij een transportbedrijf een afstand van 50 meter tot hindergevoelige objecten van derden aangehouden worden in het geval van een rustig buitengebied. Bij de locatie Zwarte Paard kan echter gesproken worden van een gemengd gebied, waardoor deze afstand verkleind kan worden tot 30 meter. Aan deze afstand, die in feite voor nieuwe ontwikkelingen geldt, wordt weliswaar niet voldaan, maar er is geen sprake van een verslechtering. In de bedrijfsvoering en de bedrijfsbestemming vinden geen veranderingen plaats ten opzichte van de huidige situatie.

Het aspect geluid is het meest bepalend. De bedrijfswoning zal juist verplaatst worden naar de zuidzijde van het perceel, tussen het bedrijf en de woning Zwarte Paard 17a, om het geluid afkomstig van het bedrijf af te schermen .

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor het plan.

4.6. Externe veiligheid

Inleiding

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Onderzoek

Uit de risicokaart blijkt dat in de buurt van het plangebied geen wegen of leidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Ook bevinden zich in de omgeving van het plangebied geen Bevi-inrichtingen die van invloed kunnen zijn op de veiligheid in het plangebied.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.7. Archeologie

Algemeen

Het verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van de archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 16 februari 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta (ook wel Verdrag van Valletta genoemd) is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet in werking getreden. Het is verplicht om met nieuwe ruimtelijke plannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden.

Onderzoek

Om inzicht te verkrijgen in de archeologische waarden binnen het grondgebied van de gemeente heeft de gemeente Buren een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart gemaakt. De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor de beleidsadvieskaart. Voor de verschillende zones op de beleidsadvieskaart zijn verschillende adviezen met betrekking tot de archeologische waarden opgesteld.

Het grondgebied ter plaatse van het perceel heeft op basis van de beleidsadvieskaart een hoge archeologische verwachtingswaarde. Het grondgebied ter plaatse van het perceel heeft op basis van de beleidsadvieskaart een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor het perceel Zwarte Paard 17 wordt de dubbelbestemming "Waarde - Archeologisch onderzoekgebied-1" opgenomen.

Op de gronden met de dubbelbestemming "Waarde - Archeologisch onderzoekgebied-1" mogen uitsluitend worden gebouwd:

- bouwwerken waarbij de grondwerkzaamheden niet dieper reiken dan 30 cm;
- bouwwerken met geen grotere oppervlakte dan 1000 m²;
- bouwwerken ter vervanging van een bestaand bouwwerk, waarbij de oppervlakte niet wordt uitgebreid;
- bouwwerken gesitueerd binnen 3 m uit de fundering van een bestaand gebouw;
- bouwwerken die voor archeologisch onderzoek noodzakelijk zijn.

Aangezien de bestaande bedrijfsbebouwing en verhardingen in stand blijven, zal de grond niet worden geroerd en is een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Conclusie archeologie

Het aspect archeologie vormt vooralsnog geen belemmering voor het plan.

4.8. Natuurwaarden

Inleiding

Voordat ruimtelijke ingrepen mogen plaatsvinden moet eerst onderzoek plaatsvinden in het kader van de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 en eventuele andere natuurregeling. Bij deze activiteit moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het plangebied.

Onderzoek

De bestaande bedrijfsbebouwing en verhardingen blijven in stand. Voor de te verplaatsen bedrijfswoning zal, indien noodzakelijk, in het kader van de omgevingsvergunning een onderzoek flora en fauna worden uitgevoerd.

Conclusie archeologie

Het aspect flora en fauna vormt vooralsnog geen belemmering voor het plan.

4.9. Verkeer & parkeren

Verkeer

Het plangebied blijft ontsloten op het Zwarte Paard. Er vindt geen uitbreiding van bebouwing of verharding plaats. Er zal hierdoor geen extra verkeer worden gegenereerd.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.10. Conclusie

Uit voorgaand hoofdstuk blijkt, dat milieuregeling, archeologie, flora en fauna en overige ruimtelijk relevante aspecten geen belemmeringen vormen voor de uitvoering van onderhavig project.

5. UITVOERBAARHEID

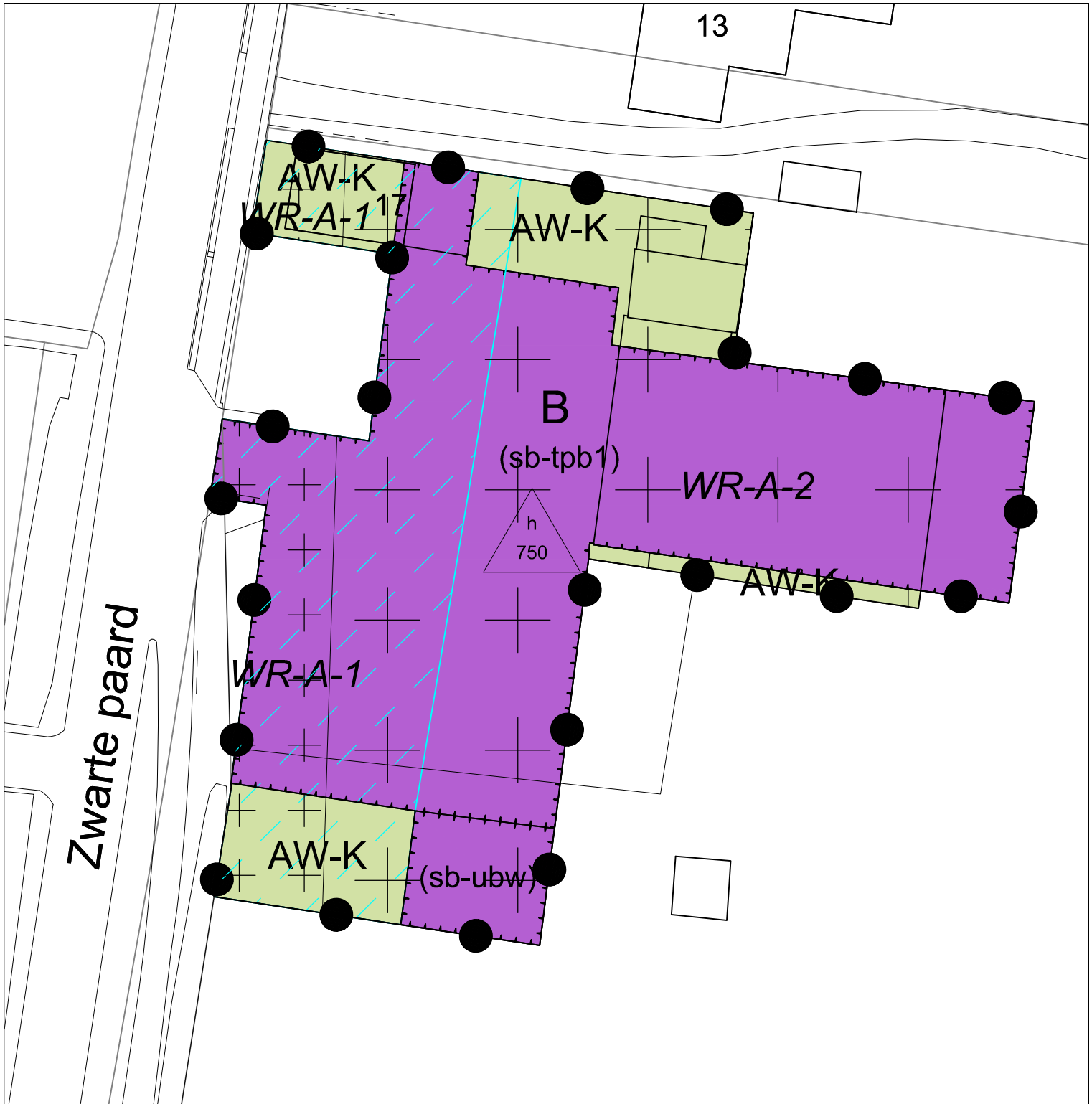
5.1. Economische uitvoerbaarheid

Het plan betreft een particulier initiatief op eigen gronden. Ten behoeve van het plan hoeven door de gemeente Buren geen voorzieningen te worden getroffen, noch aan- of verkopen te worden gedaan. De kosten voor de bestemmingsplanprocedure zijn op de initiatiefnemer verhaald.

Hiermee wordt de economische uitvoerbaarheid van voorliggend plan voldoende aantoonbaar geacht.

5.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorliggend initiatief wordt meegenomen in het bestemmingsplan Buitengebied, eerste herziening. In de procedure van dat bestemmingsplan zal gelegenheid zijn tot het indienen van inspraakreacties en zienswijzen.



Verbeelding
Gemeente Buren
 Bestemmingsplan "Buitengebied, eerste herziening"



IMRO-code: NL.IMRO.0214.BUIBP20100005-vg01
 Naam: Ingen, Zwarte Paard 17

ontwerp: 24-02-2011
 vastgesteld: 28-06-2011
 onherroepelijk: ...-.....

datum: 13-05-2011
 getekend: WDK
 schaal: 1:500
 formaat: A4

Verklaring



Bestemmingen

	Agrarisch
	Agrarisch - Niet grondgebonden
	Agrarisch met waarden - Komgebied
	Agrarisch met waarden - Oeverwalgebied
	Bedrijf
	Bedrijf - Agrarisch verwant
	Bedrijf - Beperkt
	Recreatie
	Verkeer
	Water
	Wonen

Dubbelbestemmingen

	Leiding - Gas
	Waarde - Archeologisch waardevol gebied
	Waarde - Archeologisch onderzoekgebied - 1
	Waarde - Archeologisch onderzoekgebied - 2
	Waarde - Archeologisch onderzoekgebied - 3
	Waarde - Cultuurhistorie
	Waarde - Cultuurhistorie karakteristiek
	Waarde - Ecologie
	Waterstaat - Beheerszone watergang
	Waterstaat - Beheerszone Waterkering

Gebiedsaanduidingen

	Vrijwaringszone - Weg
	Vrijwaringszone - Molenbiotoop

Funcctieaanduidingen

	Hovenier
	Intensieve veehouderij
	Kantoor
	Recreatiewoning
	Specifieke vorm van agrarisch uitgesl. - teeltondersteunende voorzieningen
	Specifieke vorm van agrarisch - tevens loonwerkbedrijf
	Specifieke vorm van agrarisch - Weidevogels
	Specifieke vorm van agrarisch met waarden - Weidevogels
	Specifieke vorm van bedrijf - aannemersbedrijf
	Specifieke vorm van bedrijf - pension
	Specifieke vorm van bedrijf - transportbedrijf 1
	Specifieke vorm van bedrijf - transportbedrijf 2
	Specifieke vorm van bedrijf - transportbegeleidingsservice
	Specifieke vorm van bedrijf - uitsluitend bedrijfswoning
	Specifieke vorm van wonen - museum en atelier

Bouwvlak



Bouwaanduidingen

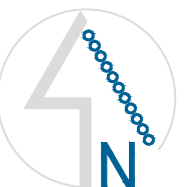
	Specifieke bouwaanduiding - 1
	Specifieke bouwaanduiding - uitrit

Maatvoeringsaanduidingen

	Maximum aantal wooneenheden
	Maximum bebouwd oppervlak (m2)
	Maximum bedrijfsvloeroppervlakte (m2)



Verbeelding
Gemeente Buren
Bestemmingsplan "Buitengebied, eerste herziening"



IMRO-code: NL.IMRO.0214.BUIBP20100005-vg01

Tekening nr: Legenda

ontwerp: 24-02-2011

vastgesteld: 28-06-2011

onherroepelijk: ...-...-...

datum: 13-05-2011

getekend: WDK

schaal: nvt

formaat: A3

BIJLAGEN

- Akoestisch onderzoek met betrekking tot wegverkeer ten behoeve van de geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen (Peutz, Rapportnummer FB 3359-1-RA d.d. 4 november 2010).

Rapport

Concept

Akoestisch onderzoek met betrekking tot wegverkeer ten behoeve van de geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen

Rapportnummer FB 3359-1-RA d.d. 4 november 2010

Lid NLI ingenieurs
ISO-9001:2000 gecertificeerd

Peutz bv
Paletsingel 2, Postbus 696
2700 AR **Zoetermeer**
Tel. (079) 347 03 47
Fax (079) 361 49 85
info@zoetermeer.peutz.nl

Lindenlaan 41, Molenhoek
Postbus 66, 6585 ZH **Mook**
Tel. (024) 357 07 07
Fax (024) 358 51 50
info@mook.peutz.nl

L. Springerlaan 37,
Postbus 7, 9700 AA **Groningen**
Tel. (050) 520 44 88
Fax (050) 526 31 78
info@ groningen.peutz.nl

Montageweg 5,
6045 JA **Roermond**
Tel. (0475) 324 333
info@roermond.peutz.nl

www.peutz.nl

Peutz GmbH
Düsseldorf, Bonn, Berlin
info@peutz.de
www.peutz.de

Peutz SARL
Paris, Lyon
Info@peutz.fr
www.peutz.fr

Peutz bv
London
info@peutz.co.uk
www.peutz.co.uk

Daïdalos Peutz bvba
Leuven
Info@daïdalospeutz.be
www.daïdalospeutz.be

Köhler Peutz Geveltechniek bv
Zoetermeer
Info@gevel.com
www.gevel.com

Opdrachten worden aanvaard en uitgevoerd volgens De Nieuwe Regeling 2005

BTW identificatienummer
NL004933837B01
KvK: 12028033

Opdrachtgever:
Rapportnummer: FB 3359-1-RA
Datum: 4 november 2010
Ref.: DJS/MPie/KS/FB 3359-1-RA

Inhoud

	pagina
1. INLEIDING EN SAMENVATTING	3
2. UITGANGSPUNTEN	4
2.1. Beoordelingskader geluid vanwege wegverkeer: Wet geluidhinder	4
2.2. Situering geprojecteerde woning	7
2.3. Verkeersintensiteiten	8
3. BEREKENINGEN	9
3.1. Inleiding	9
3.2. Rekenresultaten	9
3.3. Beoordeling	10
4. CONCLUSIE	12
1 figuur	
2 bijlagen	

1. INLEIDING EN SAMENVATTING

In opdracht van _____ is een akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidmissie vanwege wegverkeer op de gevels van de geprojecteerde nieuwe woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen (gemeente Buren). De situering is weergegeven in figuur 1 en 2.

Het onderzoek is verricht in het kader van de mogelijke aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen van de woning (op grond van de Wabo, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, onder het oude recht zou dat een bouwvergunning op grond van de Woningwet zijn geweest).

De woning is geprojecteerd aan de zuidzijde van het perceel aan het Zwarte Paard 17 te Ingen.

De geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen ligt binnen de geluidzones van de wegen N835 (Zwarte Paard), N320 (Provincialeweg) en de Tielseweg.

Op grond van door de betreffende overheden aangeleverde gegevens (verkeersintensiteiten, wegdek e.d.), alsmede kaartgegevens, is een akoestisch rekenmodel van de onderhavige situatie opgesteld. Daarmee is de geluidbelasting L_{den} vanwege genoemde wegen berekend bij de geprojecteerde woning.

De berekende geluidbelasting L_{den} vanwege de N320 en de Tielseweg is voor elke beschouwde weg (afzonderlijk) ruimschoots lager dan de voorkeurswaarde op grond van de Wet geluidhinder. Die voorkeurswaarde is bij woningen 48 dB.

De berekende geluidbelasting vanwege de N835 overschrijdt de voorkeurswaarde met ca. 8 dB. De berekende geluidbelasting is echter niet hoger dan de hoogst toelaatbare waarde van 58 dB, die geldt voor vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom. Daarbij wordt opgemerkt dat bij de oostgevel van de geprojecteerde woning (achterzijde) de berekende geluidbelasting L_{den} niet hoger dan 48 dB bedraagt, zodat sprake is van een 'geluidluwe' gevel.

In de woning moet de geluidbelasting voldoen aan de grenswaarde van 33 dB. Die waarde is realiseerbaar, aangezien de daarvoor benodigde geluidisolerende kwaliteit van de woninggevels bij het ontwerp en de dimensionering van de gevels van de woning als uitgangspunt gehanteerd kan worden. Dan kan de benodigde geluidisolerende kwaliteit met gebruikelijke bouwmethoden worden gerealiseerd, al kan het zijn dat, afhankelijk van het woningontwerp, er relatief geringe aanvullende voorzieningen nodig zijn (bijvoorbeeld toepassing van geluiddempende ventilatieroosters en/of dikkere beglazing).

Derhalve kan voor de geprojecteerde woning de op grond van de Wet geluidhinder benodigde hogere waarde voor geluid vanwege wegverkeer worden toegekend.

2. UITGANGSPUNTEN

2.1. Beoordelingskader geluid vanwege wegverkeer: Wet geluidhinder

Geluid vanwege wegverkeer wordt in Nederland beschouwd op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). In het navolgende worden enkele relevante begrippen kort toegelicht.

L_{den}

In de Wet geluidhinder wordt het begrip *L_{den}* gehanteerd ter kwantificering van de geluidniveaus vanwege wegen. *L_{den}* ('den' staat voor day evening night) is de geluidbelasting op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07:00 - 19:00 uur, van 19:00 - 23:00 uur en van 23:00 - 07:00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai (PbEG L 189).

Het dag-avond-nacht-niveau *L_{den}* in decibel (dB) is gedefinieerd door de volgende formule:

$$L_{den} = 10 \log \left\{ \frac{1}{24} \left(12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right) \right\}$$

Zones

Krachtens de Wet geluidhinder bevindt zich rond wegen een geluidzone (art. 74 Wgh). Binnen die zone worden eisen gesteld aan de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de betreffende weg ter plaatse van de gevels van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals onderwijsgebouwen. Rond bepaalde wegen bevinden zich geen zones. Dit zijn wegen waarvoor een maximale snelheid van 30 km/uur geldt en wegen die binnen een woonerf liggen.

De zone strekt zich uit aan weerszijden van de weg, vanaf de wegas tot een afstand gerekend vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook. De breedte van de zone als functie van het aantal rijstroken is weergegeven in onderstaande tabel 1.

Tabel 1: Breedte zones langs verkeerswegen

Gebied en aantal rijstroken	Zonegrens: afstand tot de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook (m)
<u>Buitenstedelijk</u>	
1 of 2 rijstroken	250
3 of 4 rijstroken	400
5 of meer rijstroken	600
<u>Stedelijk</u>	
1 of 2 rijstroken	200
3 of meer rijstroken	350

Stedelijk en buitenstedelijk gebied (wegverkeer)

Gebieden binnen de bebouwde kom, voor zover niet liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg, worden als stedelijk gebied aangemerkt. Als buitenstedelijk gebied worden aangemerkt gebieden buiten de bebouwde kom alsmede gebieden binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg.

Bestaande en nieuwe situaties

De wet onderscheidt bestaande en nieuwe situaties. Er is sprake van een bestaande situatie als op het moment van het van kracht worden van de Wet geluidhinder (d.w.z. het betreffende hoofdstuk) de betreffende geluidgevoelige bestemming aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd was en tevens de weg aanwezig, in aanleg of geprojecteerd was, uitgezonderd het geval van reconstructie van een weg.

Maximaal toelaatbare geluidbelasting en ontheffing

In de Wet geluidhinder zijn normen gesteld ten aanzien van de geluidbelasting vanwege een weg op de gevels van woningen. Bij andere geluidgevoelige bestemmingen staat dat in het Besluit geluidhinder. De normstelling gaat er van uit dat de geluidbelasting een bepaalde voorkeurswaarde niet mag overschrijden, waarbij iedere weg afzonderlijk wordt beschouwd.

Deze voorkeurswaarde bedraagt voor wegverkeerslawaai ter hoogte van woningen 48 dB (L_{den}) (art. 82 lid 1 Wgh).

In bepaalde in de Wet geluidhinder (art. 83) vastgelegde gevallen kan door B&W ontheffing worden verleend tot een hogere geluidbelasting. Dat gebeurt op verzoek om een hogere grenswaarde, dat door de initiatiefnemer van het project kan worden gedaan dan wel ambtshalve door de gemeente. De maximale hoogte van de grenswaarde is afhankelijk van de situatie. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bebouwingen die in een dorps- of stadsvernieuwingsplan worden opgenomen, die door de gekozen situering een open plaats tussen aanwezige bebouwing opvullen en/of ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing. Deze hogere geluidbelasting mag de in de Wet gestelde maximale belastingen niet overschrijden.

Een hogere waarde kan slechts worden toegekend als toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de weg onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh).

Voorts is van belang dat het bevoegde gezag een beleid inzake het toekennen van hogere waarden kan vaststellen waarin nog nadere voorwaarden worden gesteld.

Tevens dient, indien een hogere geluidbelasting dan de voorkeurswaarde wordt toegestaan, de geluidbelasting vanwege het wegverkeer *binnen*, in de woning of de geluidgevoelige bestemming, te voldoen aan bepaalde eveneens in de Wet geluidhinder (hoofdstuk VIIIb Wgh) en het Besluit geluidhinder (Afdeling 4.4) gestelde grenswaarden.

Met betrekking tot wegverkeerslawaai geldt dat het bevoegd gezag voor woningen in stedelijk gebied in de meeste gevallen een hogere waarde mag vaststellen tot maximaal 63 dB en voor woningen in buitenstedelijk gebied tot maximaal 53 dB.

In speciale gevallen kan een hogere waarden boven genoemde niveaus worden vastgesteld. Dat is onder meer het geval bij woningen buiten de bebouwde kom die dienen ter vervanging van bestaande woningen of andere geluidgevoelige gebouwen. In dat geval mag de hogere waarde maximaal 58 dB bedragen (art. 83 lid 7 Wgh).

Vermindering geluidbelasting vanwege wegverkeer in de toekomst

Op grond van ontwikkelingen in de toekomst en het treffen van geluidreducerende maatregelen aan motorvoertuigen, is te verwachten dat het verkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan nu het geval is. Binnen de wet is middels artikel 110g mogelijkheid geschapen om hierop te anticiperen. Op basis van dit wetsartikel is in art. 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bepaald dat op de berekende dan wel gemeten geluidbelasting van wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt, een aftrek van 2 dB toegepast wordt, en 5 dB op overige wegen.

Deze aftrek is alleen van toepassing bij de berekening van de geluidbelasting buiten voor de gevel, en niet bij de berekening van de te verwachten geluidbelasting binnen, in de geluidgevoelige vertrekken. In de geluidgevoelige vertrekken wordt dus nooit geanticipeerd op het in de toekomst stiller worden van verkeer.

Geluidreducerende maatregelen

Zoals hierboven al aangegeven dienen, indien mogelijk, geluidreducerende maatregelen te worden getroffen als de geluidbelasting de voorkeurswaarde overschrijdt. Deze maatregelen kunnen bij de bron, in de overdracht en bij de ontvanger getroffen worden.

Als bronmaatregel bij wegverkeer kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het aanbrengen van een (akoestisch gezien) betere wegverharding, terugbrengen van de maximum rijsnelheid (dit heeft wel een ondergrens), toepassen van een groene golf in opeenvolgende stoplichten, of wijzigen van de verkeerscirculatie.

Als maatregel in de overdracht kan gedacht worden aan geluidschermen of -wallen.

Als maatregel bij de ontvanger kan worden gedacht aan het toepassen van plaatselijke afscherming (al dan niet geïntegreerd in het gebouwontwerp), zodanig dat bij de te beoordelen gevels het geluidniveau gereduceerd wordt.

Uiteraard is het sterk van de gegevens van en rond het plan afhankelijk welke reductie met maatregelen bereikt kan worden en hoe realistisch maatregelen zijn vanuit oogpunt van bijvoorbeeld kosten/baten verhouding, veiligheid (in velerlei opzicht), welstand, enz.

Gevel

Een gevel is in het kader van de Wet geluidhinder een bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak (art. 1 Wgh).

In afwijking hiervan wordt onder een gevel in de zin van de Wet geluidhinder en de daarop rustende bepalingen niet verstaan een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een voldoende (in de Wet geluidhinder omschreven) karakteristieke geluidwering, en evenmin een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte (art. 1b lid 5 Wgh). Dat wordt ook wel een 'dove gevel' genoemd.

Cumulatieve geluidbelasting

Als er meer dan 1 geluidbron is in de zin van de Wet geluidhinder waarvan de geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde is, dan kan door B&W slechts een hogere waarde worden verleend voor zover de gecumuleerde geluidbelastingen niet leiden tot een naar hun oordeel onaanvaardbare geluidbelasting (art. 110a lid 6 Wgh).

2.2. Situering geprojecteerde woning

De geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen is gelegen in het buitengebied en wordt derhalve als buitenstedelijk aangemerkt. De geprojecteerde woning dient ter vervanging van de woonfunctie van het al aanwezige woonhuis/kantoor.

De woning is gesitueerd op ca. 25 meter van de weg van de N835 (Zwarte Paard), op ca. 180 meter van de weg van de N320 (Provincialeweg) en op ca. 200 meter van de Tielseweg.

2.3. Verkeersintensiteiten

Voor de N835 en de N320 is uitgegaan van telgegevens van de Provincie Gelderland uit 2009 voor een gemiddelde werkdag.

Conform opgave van de gemeente Buren is rekening gehouden met een groei van het wegverkeer naar 2020 met gemiddeld 1,5% per jaar (in totaal dus 17,8%).

Tevens zijn door de gemeente Buren telgegevens voor de lokale Tielseweg verstrekt.

De maximum snelheid ter plaatse van de N320 en N835 bedraagt 80 km/uur. Op de Tielseweg bedraagt de maximum snelheid 60 km/uur.

Conform opgave van de gemeente Buren bestaat het wegdek op de N320 en de N835 tot ca. 70 meter vanaf de rotonde uit Steen Mastiek Asfalt (SMA 0/11). Het overige deel van de N835 (ook voor Zwarte Paard 17) bestaat uit asfalt met een dunne geluidreducerende deklaag (DGAD). Voor de Tielseweg wordt referentiewegdek gehanteerd (DAB 0/16).

Met betrekking tot de berekeningen is met name de situatie over 10 jaar (in 2020) relevant.

Tabel 2: Verkeersintensiteiten en -verdeling op de relevante wegen nabij het Zwarte Paard 17 voor 2009 en het maatgevende jaar 2020.

Wegvak	Etmaal-intensiteit in mvt ¹⁾ /etmaal	Periode	Verdeling [in %]			
			uurintensiteit in % van etmaalintensiteit	lv ¹⁾	mv ¹⁾	zv ¹⁾
N320 (west van N835, telvak 9)	5840 (2009) 6880 (2020)	dag	6,46	87,4	8,74	3,86
		avond	2,62	93,9	3,68	2,41
		nacht	1,46	85,08	9,75	5,17
N320 (oost van N835, telvak 10)	7330 (2009) 8635 (2020)	dag	6,46	87,4	8,74	3,86
		avond	2,62	93,9	3,68	2,41
		nacht	1,46	85,08	9,75	5,17
N835 (zuid van N320, telvak 7)	6520 (2009) 7680 (2020)	dag	6,65	85,1	9,98	5,00
		avond	3,01	92,08	4,60	3,32
		nacht	1,01	75,38	16,86	7,77
Tielseweg (voor nr. 28a))	6229 (2009) 7338 (2020)	dag	6,48	84,87	13,13	2,26
		avond	3,15	91,22	7,91	0,88
		nacht	1,19	76,21	21,47	2,32

1) mvt: motorvoertuigen

lv: lichte motorvoertuigen

mv: middelzware motorvoertuigen

zv: zware motorvoertuigen

3. BEREKENINGEN

3.1. Inleiding

Op basis van de uitgangspunten conform hoofdstuk 2 is de geluidbelasting op de gevels van de woning bepaald. Met betrekking tot de rekenresultaten wordt de gevel weergegeven waarop de hoogste geluidbelasting van de betreffende weg wordt berekend. Met betrekking tot de N835 zijn alle gevels beschouwd.

Gehanteerd is de standaardrekenmethode II (SRMII) uit bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Berekend is de L_{den} op de gevels van de geprojecteerde woning.

3.2. Rekenresultaten

De rekenresultaten worden weergegeven inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh. Dit betekent dat voor de N320 en de N835 een aftrek van 2 dB wordt toegepast, voor de Tielseweg wordt een aftrek van 5 dB toegepast.

De rekenresultaten voor 2020 worden weergegeven in tabel 3.

Tabel 3: Geluidbelasting (inclusief aftrek cf. art. 110g Wgh) op de gevels van de geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen ten gevolge van wegverkeer (2020)

Weg	Ontvangerhoogte [m]	Gevel	Geluidbelasting L_{den} [dB]
N320	1,5	Noordgevel	38
	5		40
Tielseweg	1,5	Noordgevel	28
	5		32
N835	1,5	Westgevel (voorgevel)	54
	5		56
N835	1,5	Noordgevel	50
	5		52
N835	1,5	Zuidgevel	49
	5		51
N835	1,5	Oostgevel (achtergevel)	36
	5		38

In bijlage I worden de invoergegevens van het rekenmodel weergegeven.

In bijlage II worden de rekenresultaten (inclusief aftrek cf. art. 110g Wgh) per gevel weergegeven.

3.3. Beoordeling

De geluidbelasting vanwege de N320 bedraagt maximaal 40 dB en vanwege de Tielseweg maximaal 32 dB (inclusief aftrek cf. art. 110g Wgh). Dit is voor elke beschouwde weg (afzonderlijk) ruimschoots lager dan de voorkeurswaarde die volgens de Wet geluidhinder bij woningen geldt, te weten 48 dB.

De geluidbelasting vanwege de N835 bedraagt maximaal 56 dB (inclusief aftrek cf. art. 110g Wgh). Dit is hoger dan de voorkeurswaarde bij woningen van 48 dB.

De woning dient ter vervanging van de huidige woning op het perceel van het Zwarte Paard 17. Het is overigens mogelijk dat het gebouw van die huidige woning aanwezig blijft, maar dan niet meer als woning (maar bijvoorbeeld als kantoor, zoals ook nu reeds het geval is, als kantine, of anderszins).

Aan de voorwaarden uit art. 83 lid 7 van de Wet geluidhinder wordt voldaan, zodat in principe een hogere waarde kan worden toegekend van maximaal 58 dB.

De berekende geluidbelasting vanwege de N835 bedraagt 56 dB, hetgeen niet hoger is dan de maximaal toe te kennen hogere waarde in onderhavige situatie.

Opgemerkt wordt dat in onderhavige situatie de N835 ter plaatse reeds is voorzien van een 'stil' wegdek. Vervanging door een nog stiller wegdek is zeker niet voldoende om de geluidbelasting tot de voorkeurswaarde terug te brengen. Daarnaast is vervanging van het wegdek ten behoeve van 1 woning te duur, nog afgezien van beheersproblemen (kort stuk wegdek van ander soort dan de rest, slijtvastheid met het oog op de vrachtwagenin- en uitrit).

Verdere verlaging van de maximum rijsnelheid is niet realistisch, gezien de functie en ligging van de weg.

Het aanbrengen van een geluidscherm of -wal naast de weg is niet realistisch, vanwege de benodigde hoogte (enkele meters, omdat ook de bovenverdieping moet worden afgeschermd) en vanwege (mede door die hoogte) de inbreuk die een scherm of -wal op de landschappelijke waarden en uitzicht vanuit zowel de onderhavige geprojecteerde woningen als andere nabijgelegen woningen zou maken.

Geluidreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht zijn derhalve niet haalbaar.

De woning dient zodanig te worden ontworpen en gebouwd dat de geluidbelasting in de woning niet hoger is dan $L_{den} = 33$ dB (zonder aftrek cf. art. 110g Wgh). Dit volgt uit het Bouwbesluit. De karakteristieke gevelwering dient derhalve tenminste $58 - 33 = 25$ dB te bedragen.

Dat is realiseerbaar, aangezien de daarvoor benodigde geluidsisolerende kwaliteit van de woninggevels bij het ontwerp en de dimensionering van de gevels van de woning als uitgangspunt gehanteerd kan worden. Dan kan de benodigde geluidsisolerende kwaliteit met gebruikelijke bouwmethoden worden gerealiseerd. Er is een goede kans dat die waarde $L_{den} = 33$ dB zelfs zonder meer wordt gehaald, maar het kan ook zo zijn dat, afhankelijk van het woningontwerp, er nog relatief geringe aanvullende voorzieningen nodig zijn (bijvoorbeeld toepassing van geluiddempende ventilatieroosters en/of dikkere beglazing).

Aangezien uitsluitend de geluidbelasting vanwege de N835 de voorkeurswaarde overschrijdt, is in onderhavige situatie geen sprake van cumulatie in de zin van de Wet geluidhinder.

4. CONCLUSIE

Op basis van onderhavig onderzoek kan worden geconstateerd dat:

- de geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen ligt binnen de zones (conform de Wet geluidhinder) van de N835 (Zwarte Paard), N320 (Provinciale weg) en de Tielseweg;
- de berekende geluidbelasting L_{den} vanwege de N320 en de Tielseweg ruimschoots lager is dan de voorkeurswaarde bij woningen van 48 dB;
- de berekende geluidbelasting vanwege de N835 ca. 8 dB hoger is dan de voorkeurswaarde van 48 dB;
- die berekende geluidbelasting vanwege de N835 niet hoger is dan de maximale hogere waarde van 58 dB voor vervangende nieuwbouw in buitenstedelijk gebied;
- een gevel aanwezig is (nl. de achtergevel) waar wel wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB;
- geluidreducerende maatregelen aan de bron of in de overdracht in onderhavige situatie niet realistisch zijn;
- de geluidisolerende kwaliteit van de geprojecteerde woning waarschijnlijk voldoende zal zijn om aan de grenswaarde voor de geluidbelasting in de woning te voldoen, en anders dat met relatief eenvoudige voorzieningen aan de woning mogelijk is.

Derhalve is toekenning van de benodigde hogere waarde voor geluid vanwege wegverkeer op de N835 bij de geprojecteerde woning mogelijk.

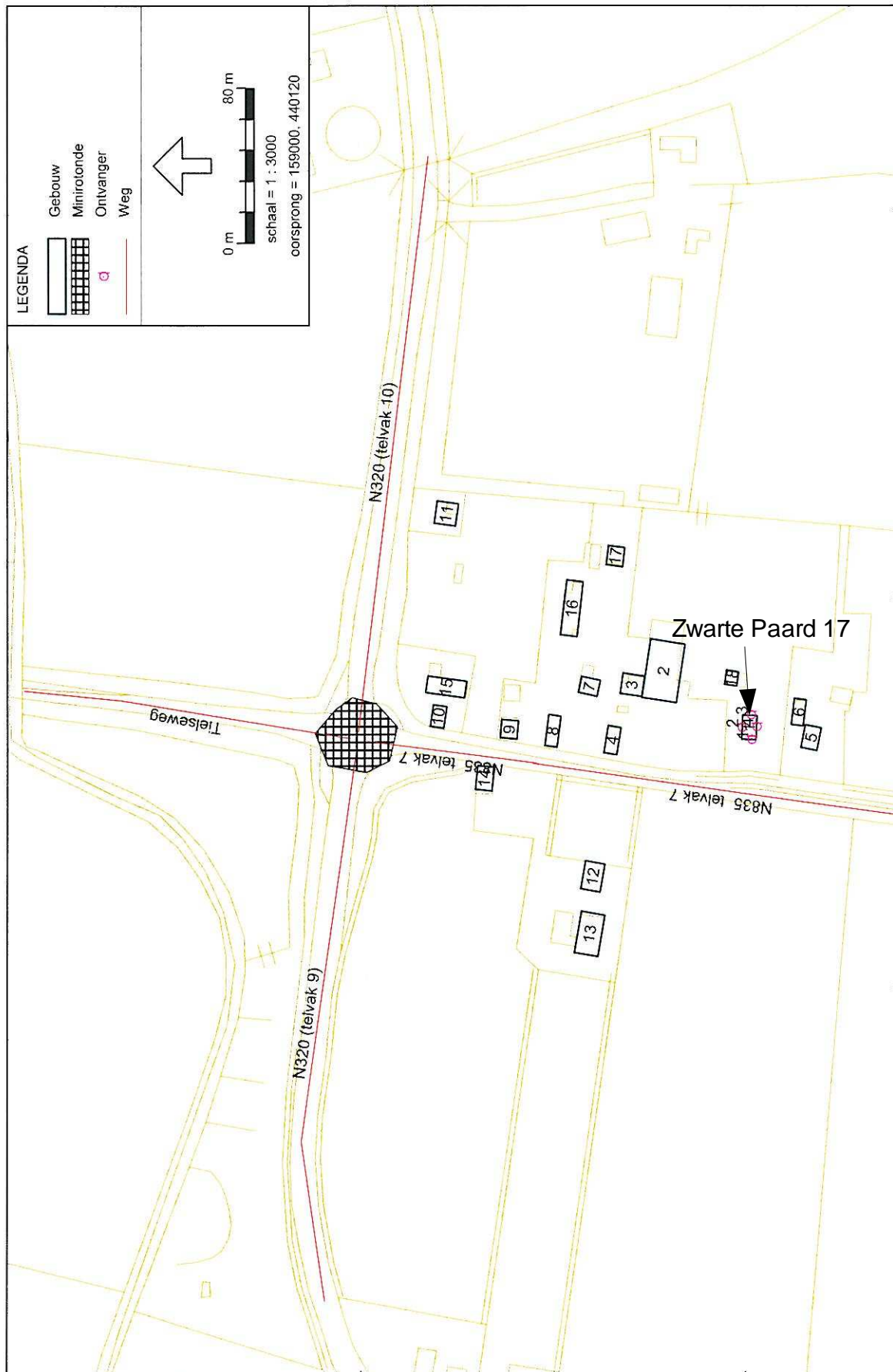
Mook,

Dit rapport bestaat uit:

12 pagina's

1 figuur

2 bijlagen



159000
Wegverkeerslaaiaal - RMW-2006, Gebied - versie van Gebied - tweede model [D:\project\FB3359\FB 3359 Nieuwe bedrij[swoning te Ingen]], - Geonotise V5,43

Invoergegevens

Bodemgebieden	1 pagina
Gebouwen	1 pagina
Wegen	3 pagina's
Rotonde	1 pagina
Ontvangerposities	1 pagina
figuur	I.1 t/m I.2

Invoergegevens
Gebouwen

Peutz
FB 3359-1-RA-BY1

Model:tweede model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Nodes	Vorm	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Refl. lk
1	Geprojecteerde woning	159326,84	440194,86	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80
2	Loods	159345,79	440236,67	4	Rechthoek	10,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
3	Loods	159348,98	440254,63	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
4	Kantoor	159318,95	440267,80	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
5	Woning Zwarte Paard 17a	159321,29	440163,26	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
6	Schuur Zwarte Paard 17a	159333,98	440170,27	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
7	Woning	159349,04	440277,86	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
8	Woning	159322,87	440298,70	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
9	Woning	159326,96	440319,55	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
10	Woning	159332,68	440357,57	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
11	Woning	159449,60	440360,84	4	Rechthoek	3,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
12	Woning	159248,47	440276,22	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
13	Gebouw	159215,36	440277,45	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
14	Gebouw	159300,39	440332,63	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
15	Gebouw	159348,22	440346,94	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
16	Gebouw	159379,70	440288,49	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
17	Gebouw	159415,67	440264,78	4	Rechthoek	6,00	0,00	Eigen waarde	2 dB	0,80
18	Schuur	159355,38	440211,36	4	Rechthoek	4,50	0,00	Eigen waarde	0 dB	0,80

Invoergegevens
Wegen

Peutz
FB 3359-1-RA-BY1

Model:tweede model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Wegdek	ISO H	ISO maaiveldhoogte	HDef.	Invoertype	Hbron	Ch	V(MR)	V(LV)	V(MV)
1	N320 (telvak 10)	159330,86	440401,62	SMA 0/6	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	--	80	80
2	N320 (telvak 9)	159322,40	440402,49	SMA 0/6	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	--	80	80
3	N835 telvak 7	159314,59	440311,28	DunDekl	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	--	80	80
3a	N835 telvak 7	159326,00	440396,62	SMA 0/6	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	--	80	80
4	Tielseweg	159327,71	440407,32	Fijn	0,00	0,00	Eigen waarde	Verdeling	0,75	0,00	--	60	60

Invoergegevens
Wegen

Peutz
FB 3359-1-RA-BY1

Model:tweede model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	V(ZV)	Intensiteit	%Int.(D)	%Int.(A)	%Int.(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)
1	80	8635,00	6,46	2,62	1,46	87,40	93,90	85,08	8,74	3,68	9,75	3,86	2,41	5,17	487,54	212,44	107,26	48,75	8,33	12,29
2	80	6880,00	6,46	2,62	1,46	87,40	93,90	85,08	8,74	3,68	9,75	3,86	2,41	5,17	388,45	169,26	85,46	38,84	6,63	9,79
3	80	7680,00	6,65	3,01	1,01	85,01	92,08	75,38	9,98	4,60	16,86	5,00	3,32	7,77	434,16	212,86	58,47	50,97	10,63	13,08
3a	80	7680,00	6,65	3,01	1,01	85,01	92,08	75,38	9,98	4,60	16,86	5,00	3,32	7,77	434,16	212,86	58,47	50,97	10,63	13,08
4	60	7338,00	6,48	3,15	1,19	84,87	91,22	76,21	13,13	7,91	21,47	2,26	0,88	2,32	403,56	210,85	66,55	62,43	18,28	18,75

Invoergegevens
Wegen

Peutz
FB 3359-1-RA-BY1

Model:tweede model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)
1	21,53	5,45	6,52
2	17,16	4,34	5,19
3	25,54	7,67	6,03
3a	25,54	7,67	6,03
4	10,75	2,03	2,03

Invoergegevens
Rotonde

Peutz
FB 3359-1-RA-BY1

Model:tweede model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Minirotondes, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

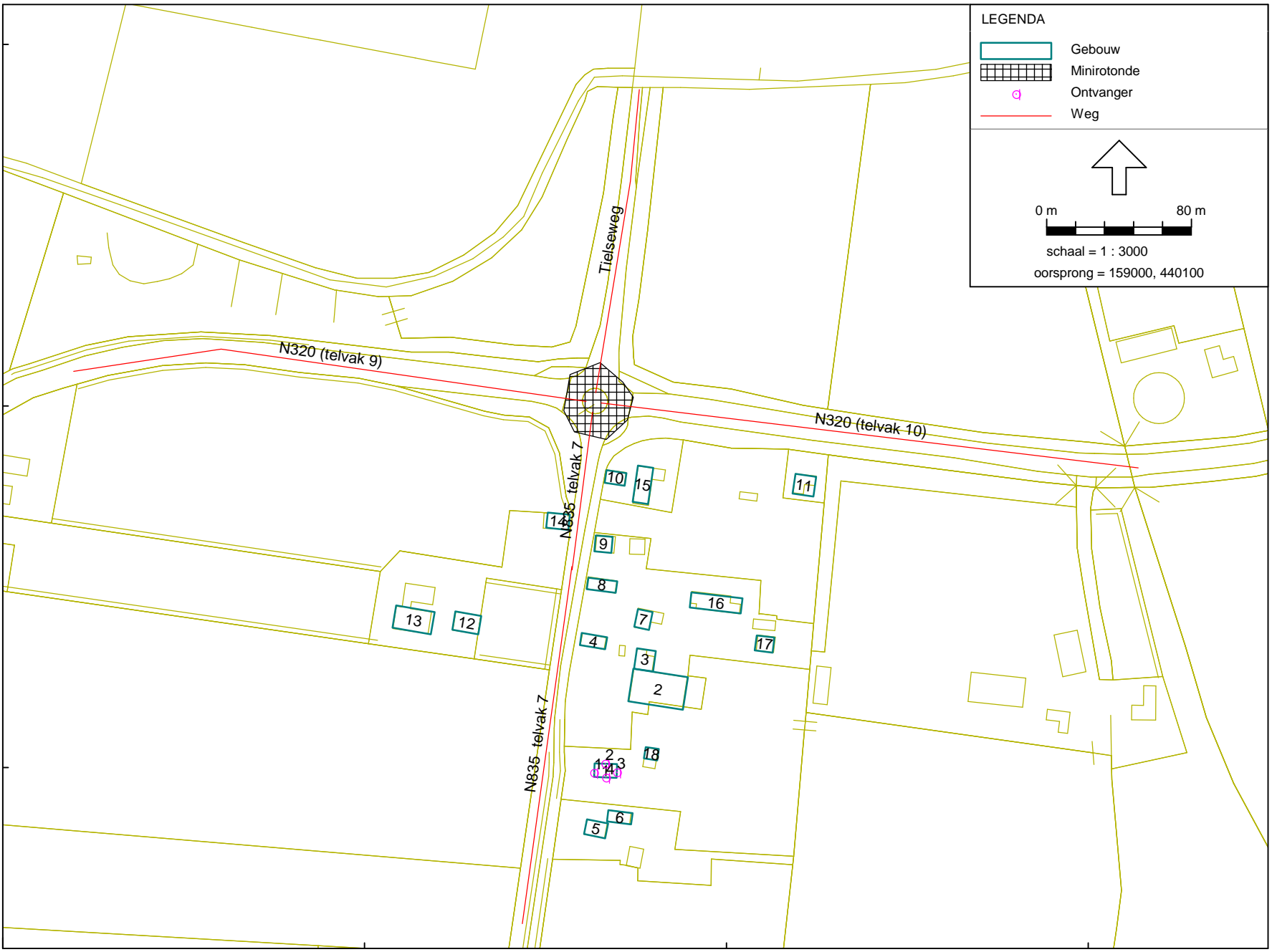
Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Nodes	Vorm
1	Rotonde	159310,18	440397,31	8	Polygoon

Invoergegevens
Ontvangers

Peutz
FB 3359-1-RA-BY1

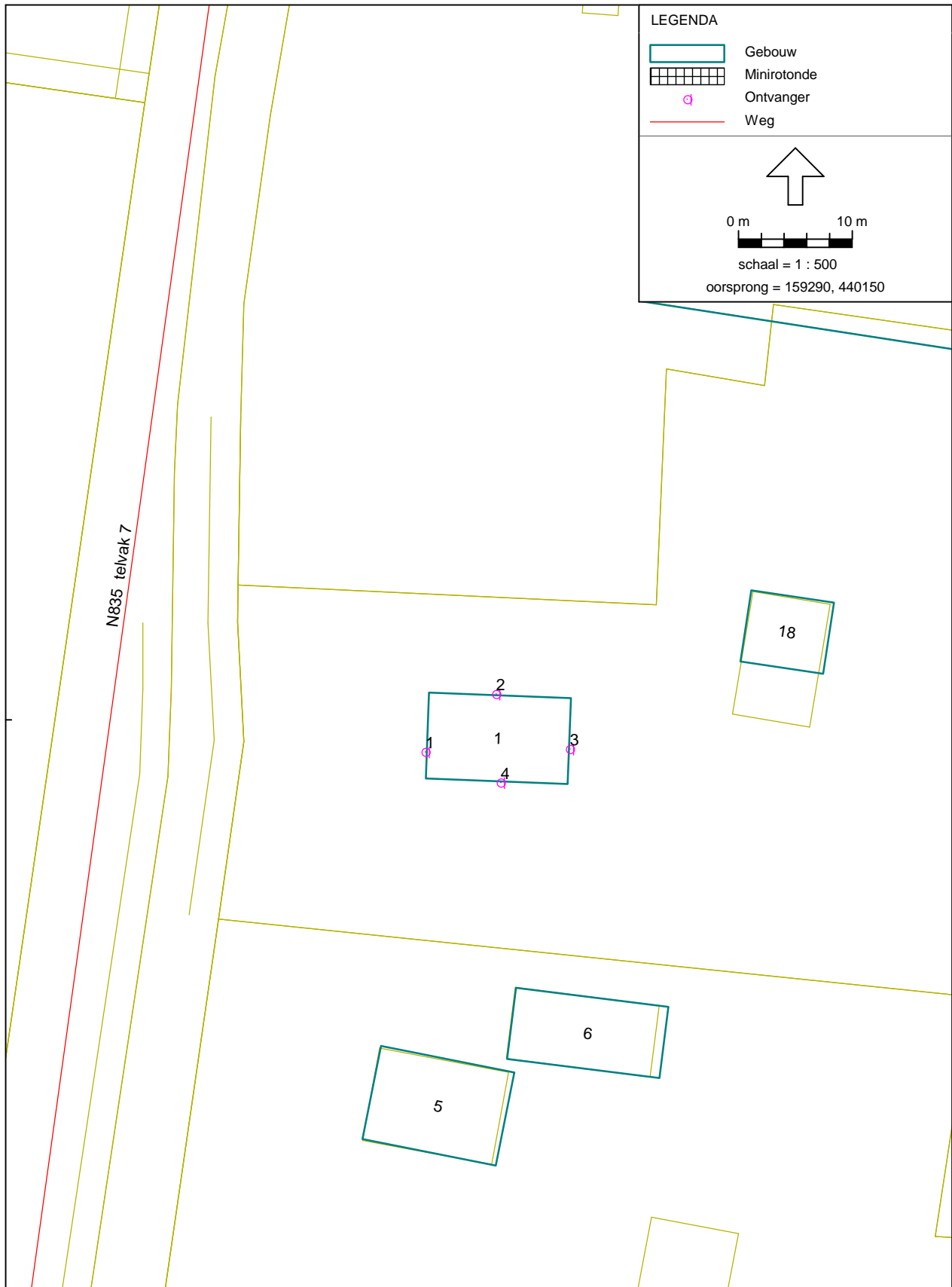
Model:tweede model
Groep:hoofdgroep
Lijst van Ontvangers, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2006

Id	Omschrijving	Vorm	X	Y	Maaiveld	Hoogtedefinitie	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Gevel
1	Geprojecteerde woning (N835)	Punt	159326,83	440197,18	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	1
2	Geprojecteerde woning (N320)	Punt	159333,03	440202,26	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	1
3	Achtergevel	Punt	159339,50	440197,44	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	1
4	Zuidgevel	Punt	159333,42	440194,51	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	1



159000

Wegverkeerslawaai - RMW-2006, Gebied - versie van Gebied - tweede model [D:\project\FB3359\FB 3359 Nieuwe bedrijfswoning te Ingen] , Geonoise V5.43



Wegverkeerslawaaier - RMW-2006, Gebied - versie van Gebied - tweede model [D:\project\FB3359\FB 3359 Nieuwe bedrijfswoning te Ingeren], Geonose V5.43

Geluidbelasting L_{den} (inclusief aftrek cf. art. 110g Wgh)

Bijdragen van:

- | | |
|--------------------------|----------|
| – N 320, Provinciale weg | 1 pagina |
| – Tielseweg | 1 pagina |
| – N 835, Zwarte Paard | 1 pagina |

Rekenresultaten
N 320, Provinciale weg

Peutz
FB 3359-1-RA-BY2

Model: tweede model - versie van Gebied - Gebied
Bijdrage van Groep N320 op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Geprojecteerde woning (N835)	1,5	34,0	29,6	27,8	35,8
1_B	Geprojecteerde woning (N835)	5,0	36,4	32,0	30,2	38,2
2_A	Geprojecteerde woning (N320)	1,5	36,1	31,6	29,9	37,8
2_B	Geprojecteerde woning (N320)	5,0	38,1	33,6	31,9	39,8
3_A	Achtergevel	1,5	31,6	27,1	25,4	33,4
3_B	Achtergevel	5,0	31,8	27,3	25,6	33,6
4_A	Zuidgevel	1,5	29,3	24,8	23,1	31,0
4_B	Zuidgevel	5,0	31,5	27,0	25,3	33,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
Tielseweg

Peutz
FB 3359-1-RA-BY2

Model: tweede model - versie van Gebied - Gebied
Bijdrage van Groep Tielseweg op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Geprojecteerde woning (N835)	1,5	17,3	13,5	10,4	18,8
1_B	Geprojecteerde woning (N835)	5,0	22,5	18,8	15,6	24,0
2_A	Geprojecteerde woning (N320)	1,5	26,6	23,0	19,7	28,1
2_B	Geprojecteerde woning (N320)	5,0	30,3	26,7	23,4	31,8
3_A	Achtergevel	1,5	3,6	-0,2	-3,2	5,1
3_B	Achtergevel	5,0	6,8	3,0	0,0	8,3
4_A	Zuidgevel	1,5	17,5	13,8	10,7	19,0
4_B	Zuidgevel	5,0	22,1	18,4	15,2	23,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten
N 835, Zwarte Paard

Peutz
FB 3359-1-RA-BY2

Model: tweede model - versie van Gebied - Gebied
Bijdrage van Groep N835 op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	Geprojecteerde woning (N835)	1,5	53,0	48,8	45,7	54,2
1_B	Geprojecteerde woning (N835)	5,0	54,7	50,5	47,4	55,9
2_A	Geprojecteerde woning (N320)	1,5	49,2	45,0	41,9	50,4
2_B	Geprojecteerde woning (N320)	5,0	51,2	47,0	43,9	52,4
3_A	Achtergevel	1,5	35,1	31,0	27,8	36,3
3_B	Achtergevel	5,0	37,0	32,8	29,7	38,2
4_A	Zuidgevel	1,5	47,6	43,4	40,2	48,8
4_B	Zuidgevel	5,0	49,7	45,5	42,4	50,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

ONTWERPBESLUIT HOGERE GRENSWAARDE WET GELUIDHINDER

Datum besluit: >...-...<
Naam project: Zwarte Paard 17 in Ingen

Inleiding

Bij een transportbedrijf aan het Zwarte Paard 17 in Ingen bestaat het voornemen om een bestaande bedrijfswoning te slopen en een vervangende bedrijfswoning te bouwen. De geprojecteerde vervangende bedrijfswoning ligt binnen de van rechtswege geldende geluidzones van de N-835 (Zwarte Paard), N-320 (Provincialeweg) en de Tielseweg.

Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Ingen, sectie F, nummer 432. Ten behoeve van de voorgenomen realisatie van de vervangende bedrijfswoning is voor deze locatie op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai uitgevoerd.

Geluidonderzoek

Op grond van de Wet geluidhinder geldt bij woningen een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De berekende geluidbelasting vanwege de N-320 en de Tielseweg is ruimschoots lager dan deze voorkeursgrenswaarde. De berekende geluidbelasting aan de voorgevel van de geprojecteerde woning als gevolg van de N-835 bedraagt echter 57 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde met 9 dB overschreden. De geluidbelasting aan de achtergevel van de geprojecteerde bedrijfswoning bedraagt minder dan 48 dB. Hiermee is er sprake van een geluidluwe gevel.

Beleid en regelgeving

Burgemeester en wethouders kunnen, in bepaalde gevallen en onder bepaalde voorwaarden, hogere waarden toestaan dan de voorkeursgrenswaarde. Voor vervangende nieuwbouw buiten de bebouwde kom geldt een hoogst toelaatbare waarde van 58 dB. Het vaststellen van een hogere grenswaarde moet getoetst worden aan de Wet geluidhinder.

Binnen de regio Rivierenland is beleid vastgelegd met betrekking tot het verstrekken van hogere grenswaarden. Het betreft hier de "Beleidsnota hogere grenswaarden weg- en railverkeerslawaai in relatie met de nieuwe Wet geluidhinder" van oktober 2007.

Bij het nemen van maatregelen ter beperking van geluidhinder geldt op grond van de Wet geluidhinder de volgende prioriteitsvolgorde:

1. maatregelen aan de bron, zoals toepassing van stille wegdekken;
2. maatregelen in de overdrachtssfeer, zoals wallen of schermen;
3. maatregelen bij de ontvanger, bijvoorbeeld gevelisolatie.

Overwegingen

Er is reeds sprake van een 'stil' wegdek bij de N-835. Het toepassen van een stiller wegdek zal zeker niet toereikend zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. Bovendien is het vanuit financieel oogpunt niet realistisch om ten behoeve van één woning het wegdek te vervangen.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het niet wenselijk om de geprojecteerde woning verder van de weg te bouwen dan nu het geval is. De woning wordt immers op dezelfde rooilijn als de naastgelegen woning op het perceel Zwarte Paard 17a in Ingen gebouwd. Er is overigens sprake van een grote verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. De bestaande (bedrijfs)woning is immers op circa 10 meter van de as van de N-835 gelegen, terwijl de vervangende (bedrijfs)woning op 25 meter van de as van de N-835 wordt geprojecteerd.

Het aanbrengen van een geluidscherm of –wal naast de weg is niet realistisch. Er moet dan immers een geluidscherm of –wal van enkele meters hoog gebouwd worden, omdat ook de bovenverdieping moet worden afgeschermd. Het perceel is gelegen in het open komgebied en een scherm of wal met een hoogte

van enkele meters heeft een grote invloed op de landschappelijke waarden en het uitzicht. Dit is vanuit ruimtelijk oogpunt niet wenselijk.

Bij de bouw van de geprojecteerde woning zullen zodanige geluidswerende maatregelen genomen moeten worden dat aan de grenswaarde voor de geluidsbelasting in de woning wordt voldaan. Dit moet aangetoond worden in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning.

Conclusie

De financiële, stedenbouwkundige en praktische consequenties van de te nemen maatregelen staan niet in een redelijke verhouding tot het beoogde doel. Het verlenen van een hogere grenswaarde is op grond van de Wet geluidhinder daarom ook de enige manier om de bouw van de (vervangende) bedrijfswoning mogelijk te maken.

Besluit

Gelet op de Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder, de Algemene wet bestuursrecht en de bovenstaande overwegingen besluiten wij:

Een hogere grenswaarde van 57 dB ten gevolge van wegverkeerslawaai van de N-835 (Zwarte Paard) vast te stellen voor de (vervangende) bedrijfswoning die gerealiseerd wordt aan de Zwarte Paard 17 in Ingen.

Het "akoestisch onderzoek met betrekking tot wegverkeer ten behoeve van de geprojecteerde woning aan het Zwarte Paard 17 te Ingen" van 4 november 2010 maakt onderdeel uit van dit ontwerpbesluit.

Dit besluit wordt genomen in samenhang met het bestemmingsplan "Buitengebied, eerste herziening".

Procedure

Voor het besluit tot het vaststellen van de hogere grenswaarde Wet geluidhinder is de procedure zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht in samenhang met artikel 110c van de Wet geluidhinder van toepassing. Het ontwerpbesluit ligt gedurende een termijn van zes weken vanaf 24 februari 2011 ter inzage. Een ieder wordt tijdens deze termijn in de gelegenheid gesteld een schriftelijke of mondelinge zienswijze naar voren te brengen. Er wordt een samenvatting van de zienswijzen gemaakt waarbij ook een beantwoording zal worden opgenomen. De samengevatte zienswijzen en de beantwoording worden betrokken in het besluit omtrent de hogere grenswaarde.

Burgemeester en wethouders van Buren

De secretaris
mr. R.P. van der Starre

De burgemeester
drs. K.C. Tammes

Buren, <datum invullen>