

GEMEENTE BUREN

**Ruimtelijke onderbouwing
Zoelense Zandweg ong.**

1. INLEIDING	3
1.1. Aanleiding en doelstelling.....	3
1.2. Plangebied	3
1.3. Aanpak	4
1.4. Geldend bestemmingsplan.....	4
1.5. Leeswijzer	5
2. PLANGEBIED EN PLANONTWIKKELING	7
2.1. Ontstaansgeschiedenis	7
2.2. Ruimtelijke en functionele structuur	7
2.3. Beschrijving planontwikkeling	8
2.4. Afwijkingen van geldende bestemmingsplannen	9
3. BELEIDSKADER	11
3.1. Europees- en Rijksbeleid	11
3.2. Provinciaal beleid	15
3.3. Beleid Waterschap	17
3.4. Gemeentelijk beleid.....	18
3.5. Conclusies.....	21
4. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN	22
4.1. Archeologie en cultuurhistorie	22
4.2. Leidingen	22
4.3. Milieu	22
4.4. Natuur.....	27
4.5. Verkeer	28
4.6. Waterhuishouding	29
5. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID.....	30
5.1. Economische uitvoerbaarheid.....	30
5.2. Maatschappelijke aanvaardbaarheid	30
BIJLAGEN	32
<i>Bijlage: Akoestisch onderzoek</i>	
<i>Bijlage: Verkeersonderzoek</i>	
<i>Bijlage: Digitale watertoets.....</i>	

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doelstelling

Aanleiding voor het opstellen van de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is het voornemen om de tijdelijk vergunde laadloswalvoorziening permanent te realiseren aan de oostzijde van het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van km 68,3. Dit is aan de Zoelense Zandweg in Zoelen.

Op bovengenoemde locatie is Aannemingsbedrijf J. Den Boer BV voornemens een permanente laadloswalvoorziening aan te brengen. Het betreft een laadloswalvoorziening waar één losponton met apparatuur kan worden aangemeerd, waarmee zand en grind uit schepen in vrachtwagens kan worden overgeslagen. Aannemingsbedrijf J. Den Boer BV maakt gebruik van 2 soorten drijvende pontons, die afhankelijk van de klus kunnen worden aangemeerd aan de laadloswalvoorziening. Dit is conform de huidige situatie. Het verzoek past binnen de Beleidslijn Grote Rivieren 2006. Verder past een loswalvoorziening op deze locatie ook prima wat betreft ruimtelijke oogpunt. In hetzelfde gebied zijn meerdere van dergelijke voorzieningen aanwezig. De benodigde vergunningen van Rijkswaterstaat en toestemming van het Waterschap zijn aanwezig.

De gemeente Buren ziet aanknopingspunten in het ruimtelijk beleid voor het permanent maken van de tijdelijk vergunde laadloswalvoorziening en wil deze ontwikkeling opnemen in de vijfde herziening van het buitengebied. Deze toelichting fungeert daarbij als ruimtelijke onderbouwing.

Voorliggend document voorziet in de vereiste ruimtelijke onderbouwing die hoort bij deze planologische functiewijziging en als bijlage onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan Buitengebied vijfde herziening van de gemeente Buren.

1.2. Plangebied

Het plangebied ligt in het buitengebied van de gemeente Buren. Het losponton zal in het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van KM 68,3 aan de zijde van de Oost Kanaalweg worden afgemeerd, conform de huidige tijdelijk vergunde situatie. Kadastraal is de locatie bekend als gemeente Zoelen, sectie F, nummer 1307. De topografische situatie is weergegeven in onderstaande figuur.



Uitsnede luchtfoto

1.3. Aanpak

De gemeente Buren werkt aan het bestemmingsplan 'Buitengebied, vijfde herziening'. In het bestemmingsplan Buitengebied vijfde herziening worden diverse plannen van particuliere initiatiefnemers, actualisaties van nog oude (post)zegel-bestemmingsplannen en een aantal ambtelijke aanpassingen gebundeld. Voorliggende toelichting vormt de ruimtelijke onderbouwing van een particuliere initiatiefnemer. Na gemeentelijke accordering zal het ruimtelijk voornemen samen met andere voornemens in het bestemmingsplan 'Buitengebied, vijfde herziening' planologisch nader worden geborgd, waarbij onderhavige ruimtelijke onderbouwing als bijlage aan dit bestemmingsplan zal worden toegevoegd.

1.4. Geldend bestemmingsplan

De geldende 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 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland op 2 juni 2010. Het bestemmingsplan is op 19 april 2012 onherroepelijk geworden.

In het bestemmingsplan hebben de gronden waarop de bebouwing staat de bestemming 'Water' met aanduiding Water-Waterkering en Water-Waterwegen. Ten behoeve van de loswal heeft de initiatiefnemer een vergunning voor het tijdelijk (aantal jaren) afwijken van het bestemmingsplan.

1.5. Leeswijzer

In voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt na dit inleidende hoofdstuk in hoofdstuk twee het plan zelf beschreven. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op het beleid van de verschillende overheden dat van toepassing is. 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.

2. PLANGEBIED EN PLANONTWIKKELING

2.1. Ontstaansgeschiedenis

Het landschap van de gemeente Buren is voor een belangrijk deel gevormd door rivieren (Rijn, Waal, Linge). Als gevolg van stroming van het rivierwater zijn aan beide zijden van de rivier de oeverwallen ontstaan. De oeverwallen langs de rivieren zijn hoger en droger gelegen en kregen een karakteristiek kleinschalig en besloten karakter met afwisseling van fruitgaarden, laanbeplanting, bosschages en landgoederen. Verder van de rivier af liggen de komkleigebieden, die een veel opener karakter kennen.

Tot het moment dat gestart werd met de aanleg van kades en dijken waren bewoning en landbouwkundig gebruik slechts in beperkte mate mogelijk. Van een regionaal georganiseerd dijk- en waterschapsbeheer en van een gesloten dijkring was echter nog geen sprake. Later is de doorgaande bedijking aangelegd over de hoger gelegen delen van de oeverwallen.

De uiterwaarden zijn door het risico van overstromingen slechts geschikt voor een agrarisch gebruik als wei- of hooiland. Bewoning in de uiterwaarden is beperkt tot enkele, op huisterpen gebouwde boerderijen. Daarnaast zijn op diverse plekken in de uiterwaarden steenfabrieksterreinen in de loop der tijd ontstaan. De hoogwatervrije terpen van deze fabrieken zijn nog steeds te zien. Geschikte grondstof werd gevonden in de hoog opgeslibde uiterwaarden, die over grote oppervlakten werden afgeticheld. Steenovens en tichelgaten bepaalden omstreeks 1900 het beeld van vrijwel alle Neder-Betuwe uiterwaarden.

Sinds de jaren '70 is de Neder-Betuwe aan het verstedelijken. Nieuwe infrastructuur, zoals de A15, maken het gebied goed bereikbaar. Verspreid over het landelijk gebied ontstaan allerlei functies, van agrarisch, niet-agrarische activiteiten tot recreatieve voorzieningen.

2.2. Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is gelegen in de zone behorende tot het Amsterdam-Rijnkanaal en de daartoe behorende beschermingszone te Zoelen. Het Amsterdam Rijnkanaal verbindt het IJ in Amsterdam via Utrecht en Wijk bij Duurstede met de Waal in Tiel. Het kanaal is onderdeel van een belangrijke verbinding tussen Amsterdamse haven en het Ruhrgebied in Duitsland. Daarnaast is het Amsterdam-Rijnkanaal ook belangrijk voor de waterhuishouding in West-Nederland. Samen met het Lekkanaal is dit kanaal bovendien onderdeel van de scheepvaartroute Amsterdam-Rotterdam/Antwerpen. Het kanaal is 72 km lang en heeft een diepte van 6 meter.

Het plangebied is gelegen in het zuidelijk deel van het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Ravenswaaij en Tiel. Het kanaal wordt hier gekenmerkt door taludoevers die voornamelijk bestaan uit stortsteen.

Het losponton zal in het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van KM 68,3 aan de zijde van de Oostkanaalweg worden afgemeerd.

Naast de waterstaatkundige functie van het gebied is ten noorden van de weg een recreatief/golfterrein gelegen. In de directe nabijheid van de loswal liggen geen woningen. De nabijgelegen woningen Zoelense Zandweg 1 en Restsestraat 9 liggen op meer dan 300 meter afstand van de loswal.

2.3. Beschrijving planontwikkeling

Aannemingsbedrijf J. den Boer B.V. is actief in de grond- weg en waterbouw en gespecialiseerd in groot grondverzetprojecten en daaraan gelieerde disciplines. Ten behoeve van de bedrijfsactiviteiten beschikt het bedrijf over laad- en lospontons om grote hoeveelheden materiaal over te slaan.

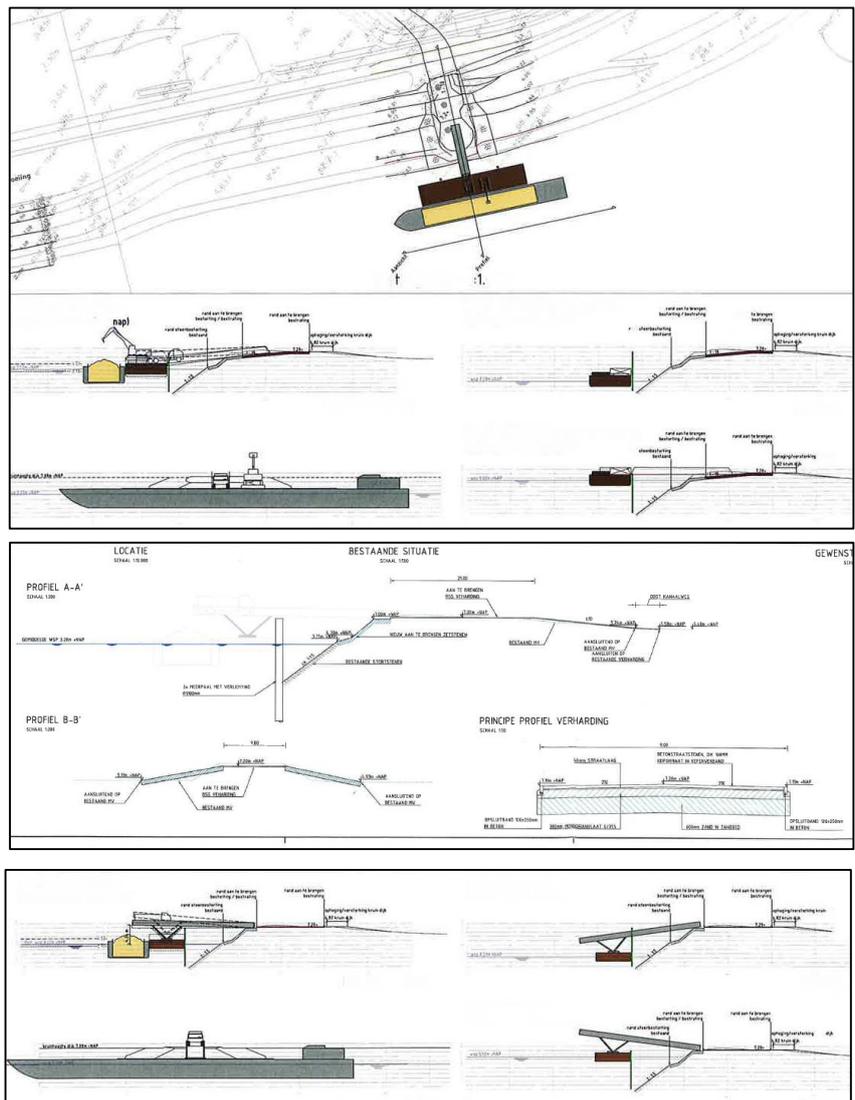
Op de locatie Zoelense Zandweg in Zoelen aan de oostzijde van het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van km 68,3 beschikt het bedrijf over een tijdelijk vergunde laad-loswalvoorziening, waar één losponton met apparatuur kan worden aangemeerd. Om de bedrijfsactiviteiten in het gebied in de toekomst ook duurzaam te kunnen blijven uitvoeren en exploiteren is het noodzakelijk de inrichting permanent te maken. Het bedrijf maakt gebruik van twee pontons, waarmee schepen gelost kunnen worden, namelijk de 'Bartel Johannes' en de 'Antonia Johanna'. De 'Bartel Johannes' betreft een ponton met een kraan en een brug. De vrachtwagens rijden via de brug naar de kraan op het ponton alwaar ze door de kraan beladen worden. Het losponton 'Antonia Johanna' betreft een ponton met een kraan en transportbanden. De transportbanden worden gevoed door een onderdeks opgesteld aggregaat. Afhankelijk van de klus kan één van de twee pontons worden aangemeerd aan de laadloswalvoorziening. Dit is conform de huidige situatie.

Op de locatie zal een aantal weken per jaar materiaal (zand, grind en split) worden overgeslagen. De loswal wordt op werkdagen gebruikt tussen 07.00 en 18.00 uur. In deze periode is het apparatuur (kraan, transportbanden en aggregaat) op het losponton tien uur effectief in werking.

De aanvoer van het zand, grind of split vindt plaats per schip. De afvoer van het materiaal geschiedt met vrachtwagens. Bij schepen met een laadvermogen van 1.000 ton - 600 ton worden drie tot vijf schepen per dag gelost. Het aantal te beladen vrachtwagens bedraagt 100, waarbij uitgegaan is van een gemiddeld laadvermogen van 30 ton per vrachtwagen.

Het voornemen is om de bestaande tijdelijk vergunde laadloswalvoorziening permanent aan te brengen. Het verzoek past binnen de Beleidslijn Grote Rivieren 2006. Verder past een loswalvoorziening op deze locatie ook prima wat betreft ruimtelijke oogpunt. In hetzelfde gebied zijn meerdere van dergelijke voorzieningen aanwezig. De benodigde vergunningen van Rijkswaterstaat en toestemming van het Waterschap zijn aanwezig.

In onderstaande figuren is het voornemen en de laadloswalvoorziening weergegeven.



Figuur: laadloswalvoorziening

2.4. Afwijkingen van geldende bestemmingsplannen

De geldende juridisch-planologische situatie van het plangebied is vastgelegd in het bestemmingsplan “Buitengebied 2008”. In het bestemmingsplan hebben de gronden waarop de bebouwing staat de

bestemming 'Water', Water-Waterkering en Water-Waterwegen. Ten behoeve van de loswal heeft de initiatiefnemer een vergunning voor het tijdelijk (aantal jaren) afwijken van het bestemmingsplan.

Op basis van het bestemmingsplan mogen binnen Water- Waterkering geen bouwwerken worden opgericht buiten de aanduiding 'bijbehorend bouwvlak'. Binnen Water-Waterwegen mogen uitsluitend waterstaatkundige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, masten en overige bouwwerken ten behoeve van de bestemming worden opgericht. De gewenste permanente laadloswalvoorziening is dan ook niet rechtstreeks mogelijk op grond van het bestemmingsplan.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het actuele algemene ruimtelijke beleidskader behandeld met conclusies over de betekenis van het beleidskader voor de planlocatie. Het specifieke sectorale beleid gericht op bepaalde thema's komt in Hoofdstuk 4 Milieu- & omgevingsaspecten nader aan bod.

3.1. Europees- en Rijksbeleid

3.1.1. *EU kaderrichtlijn Water*

De EU Kaderrichtlijn Water is een Europese richtlijn uit 2000. De richtlijn heeft tot doel om op Europese schaal water en de daarvan afhankelijke ecosystemen te beschermen tegen verontreiniging, duurzaam gebruik van water te bevorderen, de toestand van het aquatisch milieu te verbeteren en de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte te verminderen. De richtlijn stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater en grondwater. De uitvoering van de Richtlijn ligt in handen van de regionale waterbeheerders.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening. Het voornemen leidt niet tot strijdigheid met de EU kaderrichtlijn Water.

3.1.2. *Vogel- en habitatrichtlijn*

De belangrijkste internationale verplichtingen op het gebied van natuurbescherming zijn neergelegd in twee richtlijnen van de Europese Unie: de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992), gezamenlijk aangeduid als de Vogel- en Habitatrichtlijn. Lidstaten van de Europese Unie hebben zich verplicht alle nodige maatregelen te nemen om voorkomende populaties op een ecologisch verantwoord peil te houden. In Nederland wordt deze taakstelling verder uitgewerkt in de begrenzing van Natura-2000 gebieden met bijbehorende beheersplannen.

De planlocatie ligt niet in of nabij een Natura-2000 gebied. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt derhalve niet tot een significant negatief effect op een Natura2000 gebied.

3.1.3. *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en in werking getreden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte,

de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en vervangt enkele ruimtelijke doelen en uitspraken uit andere documenten. In deze visie schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden.

Anders dan in de voormalige Nota Ruimte gaat de structuurvisie uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap (waaronder het beleid voor Nationale Landschappen) laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol. Het Rijk borgt dat het rivierensysteem ruimte houdt om water over Rijntakken en Maas veilig af te voeren, ook voor de lange termijn, mede ter bescherming van het binnendijkse plangebied. Het belang van bescherming van de buisleidingen is in een aparte structuurvisie vastgelegd.

Onderhavige ontwikkeling is niet gelegen in of nabij een gebied waarin het rijk een nationaal belang heeft aangewezen, derhalve heeft de SVIR geen consequenties voor voorliggend plan.

3.1.4. *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de AMvB Ruimte, zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen met het oog op een goede ruimtelijke ordening.

Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en met enkele onderwerpen aangevuld per 1 oktober 2012. Het besluit is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit betreft onder meer de Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en de Grote Rivieren.

Beleidslijn grote rivieren

Op 14 juli 2006 is de Beleidslijn grote rivieren formeel in werking getreden. De Beleidslijn grote rivieren geldt voor alle grote rivieren en is bedoeld om plannen en projecten in de uiterwaarden te beoordelen. De

beleidslijn is doorvertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

De Beleidslijn grote rivieren maakt het mogelijk om bestaande bebouwing in het rivierbed een nieuwe bestemming te geven waardoor leegstand voorkomen wordt. Daarnaast blijven delen van het rivierbed voorbehouden aan riviergebonden activiteiten zoals overslagbedrijven, scheepswerven en jachthavens. Ander gebruik is alleen mogelijk als er op andere locaties meer ruimte voor de rivier wordt gecreëerd.

In het stroomvoerend rivierbed mag in beginsel niet worden gebouwd of een andere activiteit worden gepleegd die structureel van invloed is op het afvoervermogen van de Maas. Slechts riviergebonden functies (zijn onder voorwaarden toegestaan ('ja mits'-beleid). Dit geldt ook voor de uitbreiding van bestaande activiteiten. Indien voldaan wordt aan de voorwaarden en criteria kan voor dat doel gebouwd worden. Wel geldt als extra voorwaarde dat door die activiteit geen (onaanvaardbare) waterstandsverhoging mag optreden.

Een laad- en loswal betreft een riviergebonden activiteit, die ter plaatse kan worden toegestaan.

Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Het Rijk heeft vaarwegen, waterkeringen, dijken, bruggen, gemalen, sluizen en stuwen in beheer. Deze 'waterstaatswerken' moeten goed beheerd en onderhouden worden, zodat ze veilig en doelmatig kunnen worden gebruikt. De Waterwet geeft Rijkswaterstaat de mogelijkheid hiervoor te zorgen. In de toepassing van deze wet staat het goed functioneren van het waterstaatswerk voorop. Belangen van anderen, zoals vaarweggebruikers, worden hier tegen afgewogen. Volgens de wet is het verboden om zonder toestemming van de minister van Infrastructuur en Milieu iets anders te doen met een waterstaatswerk, dan waarvoor het bedoeld is. Men mag bijvoorbeeld niet zomaar een aanlegsteiger bouwen, of een reclamebord aan een brug hangen.

Voor werkzaamheden en andere activiteiten bij een waterstaatswerk moet eerst een vergunning worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat. Die vergunning kan verleend worden als er wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden. Er mag bijvoorbeeld geen schade aan het waterstaatswerk ontstaan. Vergunningen kunnen worden aangevraagd voor bijvoorbeeld de aanleg van een jachthaven, het maken van een afmeerplaats, of voor het bouwen van een tuinhuisje op de oever,

Rijkswaterstaat heeft op 14 oktober 2013 vergunning verleend voor het realiseren van een permanente laad- en loswal aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, in het kader van de Waterwet. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat dd. 25 november 2013 tevens ontheffing op grond van

het Binnenvaartpolitiereglement voor het gebruik van een laad- en loswal en het afmeren van een ponton aan de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal

Onderhavige ontwikkeling is niet gelegen in of nabij een gebied waarin het rijk een ander nationaal belang heeft aangewezen, derhalve heeft het Barro geen verdere consequenties voor voorliggend plan.

3.1.5. *Bro; ladder voor duurzame verstedelijking*

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is per 1 oktober 2012 op onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6 van het Bro is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. Deze ladder stelt eisen aan de onderbouwing in bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De toelichting dient te voldoen aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte (trede 1);
2. er wordt beschreven in hoeverre de behoefte zoals beschreven in trede 1 binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen (trede 2);
3. indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen wordt aanvullend beschreven in hoeverre locaties buiten bestaand stedelijk gebied passend ontsloten zijn of zodanig worden ontwikkeld, gebruik makend van verschillende middelen van vervoer.

Met onderhavig initiatief is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Nadere toetsing aan de ladder is derhalve niet noodzakelijk.

3.1.6. *Flora- en faunawet*

De flora- en faunawet beschermt een groot aantal soorten (waaronder vrijwel alle gewervelde dieren en een aantal planten). Deze mogen onder meer niet gedood, verjaagd, gevangen of verontrust worden. De uitvoering van werkzaamheden kan leiden tot handelingen die in strijd zijn met deze verbodsbepalingen. De werkzaamheden kunnen immers leiden tot het verstoren of doden van dieren en het vernietigen van groeiplaatsen van beschermde planten. In veel gevallen kan het plan overigens zo uitgevoerd worden dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn, en de wet geen mogelijkheden biedt voor een vrijstelling, dan moet een ontheffing aangevraagd worden.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening ter plekke van een reeds bestaande (tijdelijke) loswal. Het voornemen leidt niet tot strijdigheid met de flora- en faunawet.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Structuurvisie: Streekplan Gelderland 2005

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 heeft het streekplan Gelderland 2005 de status van structuurvisie gekregen. Het Streekplan Gelderland 2005 is op 29 juni 2005 door Provinciale Staten vastgesteld en in september 2005 in werking getreden. Het Streekplan is na 2005 aangevuld met een aantal uitwerkingen, bijvoorbeeld van de kernkwaliteiten natuur en landschap, van regionale waterberging en van zoekzones voor stedelijke functies (uitbreidingsruimte rond kernen).

De structuurvisie geeft – in provinciaal perspectief – op hoofdlijnen aan waar welke ontwikkelingen gewenst zijn. De ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten spelen daarbij een bepalende rol. De zogenaamde lagenbenadering is als uitgangspunt genomen, waarin water en bodem als ordenende basisprincipes worden gehanteerd en ruimtelijke keuzes meer op mobiliteit en infrastructuur worden afgestemd. De groen/blauwe basis en de rode functies vormen samen de provinciale ruimtelijke hoofdstructuur. Daarin zijn kenmerken en waarden aan de orde van provinciaal belang. De provincie richt zich in haar ruimtelijk beleid er op om die bijzondere kwaliteiten te borgen en te versterken. In het dynamisch landelijk gebied is het beleid gericht op het versterken van de vitaliteit en ruimtelijke kwaliteit door ruime kaders te bieden voor ruimtelijke afwegingen door (samenwerkende) gemeenten

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur en is gelegen buiten het bestaand bebouwd gebied, maar is op grond van de Beleidskaart ruimtelijke structuur gelegen binnen de zonerings "multifunctioneel gebied".

Multifunctioneel gebied

In het provinciaal planologisch beleid wordt op deze gebieden geen expliciete provinciale sturing verricht. De vitaliteit van het multifunctionele platteland wordt bevorderd door planologische beleidsvrijheid te geven aan gemeenten gericht op nieuwe economische dragers. Deze nieuwe economische dragers kunnen vooral geaccommodeerd worden in en bij bestaande kernen en in vrijgekomen agrarische bedrijven.



Uitsnede structuurvisie Gelderland: beleidskaart ruimtelijke structuur

Overig

De planlocatie maakt geen onderdeel uit van een aangeduid weidevogelgebied, stiltegebied, beschermingsgebied natte natuur, grondwaterbeschermingsgebied of nationale landschap.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening ter plekke van een reeds bestaande (tijdelijke) loswal, in de directe nabijheid van bedrijventerrein Medel. Het voornemen leidt niet tot strijdigheid met de structuurvisie.

3.2.2. *Omgevingsvisie*

Momenteel is een nieuwe provinciale integrale omgevingsvisie in voorbereiding, ter vervanging van de structuurvisie Streekplan Gelderland 2005. Deze Omgevingsvisie is op 14 januari 2014 door Gedeputeerde Staten van Gelderland vastgesteld en zal naar verwachting op 9 juli 2014 ook door Provinciale Staten worden vastgesteld.

Het voornemen past binnen de hierin opgenomen uitgangspunten.

3.2.3. *Ruimtelijke Verordening Gelderland*

Provinciale Staten van Gelderland hebben op 15 december 2010 de Ruimtelijke Verordening Gelderland (RVG) vastgesteld. Op 27 juni 2012 hebben Provinciale Staten de RVG deels herzien. Deze herziening is per 5 juli 2012 in werking getreden en verwerkt in de geconsolideerde versie.

Met de inwerkingtreding van de RVG zijn de woningbouwcontouren uit het regionaal plan hierin overgenomen. Het RVG is het beleidskader waaraan de provincie bestemmingsplannen toetst. Voorliggende ontwikkeling zal moeten voldoen aan de regels in de RVG.

Aangezien de locatie niet is gelegen in een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied, EHS of waardevol open gebied en uitsluitend sprake is van het permanent maken van een bestaande tijdelijke loswal voorziening leidt het ruimtelijk voornemen op onderhavige planlocatie niet tot strijdigheid met de RVG.

3.2.4. Omgevingsverordening

Momenteel is een nieuwe provinciale integrale omgevingsverordening in voorbereiding. Deze Omgevingsverordening is op 14 januari 2014 door Gedeputeerde Staten van Gelderland vastgesteld en zal naar verwachting op 1 oktober 2014 ook door Provinciale Staten worden vastgesteld.

Het voornemen past binnen de hierin opgenomen uitgangspunten.

3.3. Beleid Waterschap

3.3.1. Waterbeheerplan 2010 – 2015

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 "Werken aan een veilig en schoon Rivierenland" bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen.

Zo is het van belang dat er bij nieuwe ruimtelijke plannen voldoende waterberging wordt gecreëerd om wateroverlast bij hevige regenval te voorkomen. De benodigde ruimte voor compenserende waterberging wordt berekend op basis van maatgevende regenbuien, de toename aan verhard oppervlak en de maximaal toelaatbare peilstijging.

3.3.2. Keur waterkeringen en wateren

Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

3.3.3. Waterplan Buren 2009 - 2017

De gemeente Buren en het waterschap hebben in 2009 het Waterplan Buren 2009-2017 vastgesteld. Knelpunten in oppervlaktewater,

grondwater en de riolering zijn geïnventariseerd en samen met kansen vertaald in een concreet maatregelenpakket. Dat betekent dat onder andere in een aantal kernen extra waterberging wordt aangelegd. Daarnaast worden maatregelen genomen aan de riolering en zijn er maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening ter plekke van een reeds bestaande (tijdelijke) loswal. Gelet op de nabijheid van een waterkering dient dit verzoek in het kader van de Keur aan het Waterschap voor advies te worden voorgelegd. De realisering van de laad- en loswal is evenwel niet vergunningplichtig.

3.4. Gemeentelijk beleid

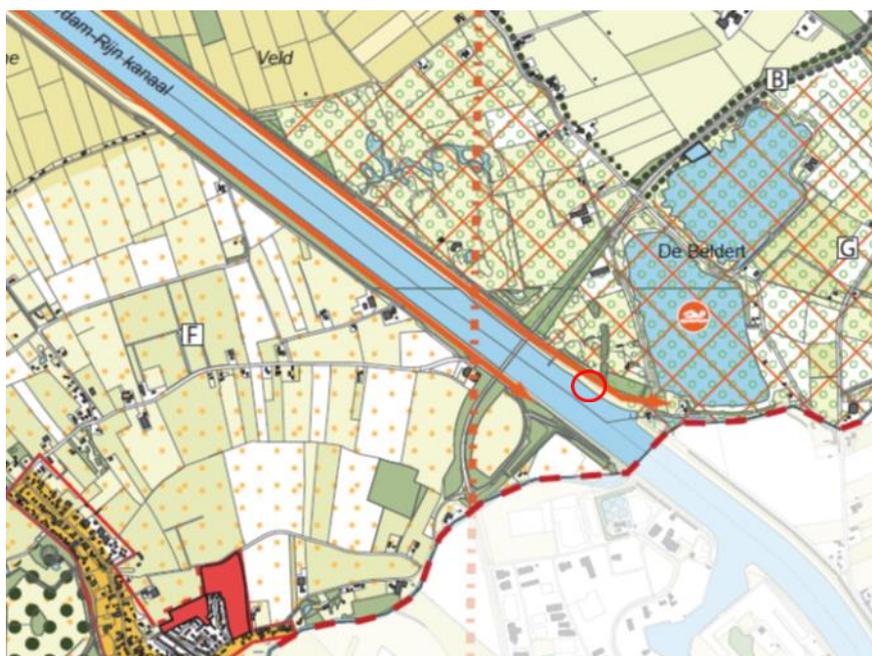
3.4.1. Structuurvisie 2009-2019

De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2019. De structuurvisie bevat voor iedere kern kenmerken die waardevol en behoudenswaardig zijn. Ook zijn per kern de bijzondere kwaliteiten van het omliggende buitengebied aangeduid, waaronder waardevolle gebieden, landschappelijke grenzen, bufferzones, waardevolle landschapselementen, kenmerkende kleinschaligheid en waardevolle ruimtelijk relaties. De structuurvisie vormt een leidraad voor de beoordeling van nieuwe plannen en initiatieven.

De gemeente kent weinig verstedelijking, waardoor kwaliteiten als rust, ruimte en een schoon milieu nog ruimschoots aanwezig zijn. Het ruimtelijk beleid van de gemeente is erop gericht deze kwaliteiten te behouden en verder uit te bouwen, zodanig dat deze kwaliteiten bepalend worden voor het imago van de gemeente.

Nieuwe ontwikkelingen dienen aan te sluiten bij de karakteristieken van het landschap en respect te tonen naar het cultuurhistorisch verleden.

De planlocatie zelf is gelegen in het Amsterdam-Rijnkanaal. De aangrenzende gronden maken onderdeel uit van de rivieroeverwal en zijn in de structuurvisie aangeduid als 'landschapsversterkingszone oeverwal'. De Kanaalweg is aangeduid als recreatieve verbinding.



Uitsnede verbeelding structuurvisie

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening ter plekke van een reeds bestaande (tijdelijke) loswal. Het voornemen leidt niet tot strijdigheid met de gemeentelijke structuurvisie.

3.4.2. *Structuurvisie Landschapontwikkelingsplan*

Dit betreft een nadere uitwerking van de Structuurvisie Buren 2009-2019. Het landschapontwikkelingsplan biedt instrumenten en houvast om ontwikkelingen in het landschap in de gewenste richting te begeleiden. In dit plan beschrijft de gemeente wat ze in het landschap willen versterken en hoe ze dit willen doen. De structuurvisie bestaat uit een visiedeel, een uitvoeringsprogramma met (voorbeeld)projecten alsmede vier praktische werkboeken voor vier verschillende landschappen en een aanvullende beleidsnotitie over de landschapsversterkingszones zoals die zijn aangegeven in de Structuurvisie.

Binnen de gemeente Buren zijn - op basis van de historie én het huidige gebruik – vier verschillende varianten van het rivierenlandschap te herkennen:

1. Buren's historische rivierenlandschap met zes dubbellintdorpen op smalle stroomruggen en het stadje Buren aan de Korne, met een afwisseling van burgerlijk verpozen en grootschalig boeren;
2. Rijswijk's weidse rivierenlandschap van de binnen- en buitendijkse agrarische polders in en om het Rijswijkse Veld waar verhalen over de verdwenen en verschenen rivieren te lezen zijn;
3. Maurik's dynamische rivierenlandschap van het Eiland van Maurik naar De Beldert met van noord naar zuid de reeks: (vergraven)

uiterwaarden - dijk - oeverwal (met Maurik) – komgebied het Broek en het Hornixveld - ontgrondende oeverwal langs de Linge;

4. Lienden's lommerrijke rivierenlandschap met lintbebouwing op het brede stroomruggencomplex van Lienden- Ommeren- Ingen tegenover de Utrechtse Heuvelrug - met de uiterwaarden van de Nederrijn en de Marspolder in het noorden en de dorpspolders van Aalst, Meerten, Ommeren en Ingen in het zuiden.

Vervolgens is de visie nader uitgewerkt en per onderscheiden deelgebied (27 stuks) binnen de vier verschillende landschapsensembles geconcretiseerd.

De planlocatie maakt onderdeel uit van een oeverwal ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal. Als gevolg van bestaande en toekomstige ontgrondingen ter plaatse ontstaat hier een nieuw landschap.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening ter plekke van een reeds bestaande (tijdelijke) loswal. Het voornemen leidt niet tot strijdigheid met de gemeentelijke structuurvisie Landschapsontwikkelingsplan.

3.4.3. *Archeologische beleidsadvieskaart*

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta uit 1992. De Wamz is in zijn geheel opgenomen in de Monumentenwet 1988 (Mw art. 38 t/m 60). In de Wamz is vastgelegd dat Rijk, provincies en gemeenten in ruimtelijke plannen rekening houden met het aspect 'archeologie'. De wet beoogt het archeologische erfgoed in hoofdzaak in situ te beschermen.

Gemeenten zijn met de inwerkingtreding van de Wamz in grote mate verantwoordelijk voor hun eigen bodemarchief. Daartoe heeft de gemeente Buren in de periode 2007-2008 een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart met bijbehorende toelichtende nota laten opstellen (A. Botman & M. Benjamins, ADC Heritage rapport H025, Amersfoort 2008). Met de beleidsadvieskaart kijkt de gemeente Buren beredeneerd af van de wettelijke vrijstelling van 100 m² (Mw art. 41a).

De beleidsadvieskaart is integraal, middels dubbelbestemmingen, overgenomen in het Bestemmingsplan Buitengebied (artikel 49 'waarde archeologisch onderzoeksgebied' en artikel 50 'waarde archeologisch waardevol gebied'). De archeologische dubbelbestemmingen zijn leidend bij het toetsen van een aanvraag Omgevingsvergunning.

De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart met de toelichtende nota is officieel nooit als zelfstandig beleidsdocument

vastgesteld door de gemeenteraad. Sinds de oplevering (in januari 2008) werkt de gemeente Buren echter geheel volgens dit document.

Het plangebied ligt binnen een gebied met een geen archeologische verwachting.

3.5. Conclusies

Het voorgenomen plan past binnen de beleidskaders van de verschillende overheidslagen.

4. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

4.1. Archeologie en cultuurhistorie

De gemeente Buren beschikt over een archeologiebeleid. De gemeente Buren heeft dit beleid doorvertaald naar het bestemmingsplan. Daarnaast geldt dat per 1 januari 2012 de Modernisering Monumentenzorg in werking is getreden. Als gevolg van de MoKo is het Bro (artikel 3.6.1, lid 2) gewijzigd. In een bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, rekening is gehouden. Ook de facetten historische bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Amsterdam Rijnkanaal en bijbehorende zones en dijklichaam. Het betreft een aangelegde watergang. Voor het plangebied geldt geen archeologische verwachtingswaarde. In het plangebied is dan ook geen sprake van archeologische of cultuurhistorische waarden.

4.2. Leidingen

Door het plangebied lopen geen boven- en/of ondergrondse leidingen. Er is op dat gebied derhalve geen sprake van bijbehorende (planologische) beschermingszones en/of belangen van derden op dit punt.

4.3. Milieu

4.3.1. *Bedrijven en milieuzonering*

Vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' dient er voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen hinderveroorzakende (o.a. bedrijven) en hindergevoelige functies (waaronder woningen). Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. Voorgaande moet op twee manieren getoetst worden. Enerzijds wordt er gekeken of het perceel zelf veroorzaker is van hinder en anderzijds wordt bekeken of het perceel kwetsbaar is voor hinder.

Het plan voorziet in een permanente laadloswalvoorziening. De inrichting vormt geen milieugevoelig object. Als gevolg van de activiteit is echter wel sprake van een milieubelastende activiteit op de omgeving.

Volgens de VNG brochure bedrijven en milieuzonering geldt voor een overslagbedrijf inclusief opslag een indicatieve milieuzonering van 300 m als gevolg van geluid ten opzichte van een woonwijk.

Binnen 300 m is een geluidsgevoelig object gelegen. Derhalve zijn de geluidsaspecten nader onderzocht (zie verder onder 4.3.4).

Voor het aspect geur geldt dat ruimschoots wordt voldaan aan de norm van 30 m ten opzichte van milieugevoelige objecten. Een belangrijke bron van stof is verwaaiing bij de opslag van fijn zand. Op locatie is echter geen sprake van opslag van zand en grind. De activiteiten betreffen de voorzetting van de huidige vergunde situatie, namelijk het overslaan van materiaal, zoals grof en vochtig zand en grind. Deze materialen zijn niet gevoelig voor verstuiving en verwaaiing. In kader van de vergunningverlening zijn destijds de milieueffecten op de omgeving reeds beoordeeld en als aanvaardbaar beschouwd.

Op basis van bovenstaande volgt dat het aspect bedrijven en milieuzonering niet leidt tot belemmeringen voor het plan.

4.3.2. Bodem

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden bezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik. De laadloswalvoorziening is reeds aanwezig en wordt met onderhavig plan permanent gemaakt. Tevens is geen sprake van een verblijfsruimte. Op de locatie is sprake van overslag van schip op vrachtwagen met behulp van kranen en/of van vrachtwagen op schip door te kiepen. Gelet op vorenstaande vormt het aspect bodem geen belemmeringen voor het plan.

4.3.3. Externe veiligheid

Het beleid in het kader van de externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor wat betreft handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen, als op het vervoer van deze stoffen. Het beleid is derhalve bekeken en een afweging is gemaakt of de planontwikkeling leidt tot een onaanvaardbaar risico in het kader van de externe veiligheid. De risiconormen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in het BEVI. In dit besluit zijn milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Het BEVI verplicht het bevoegd gezag op basis van de Wet milieubeheer om veiligheidsafstanden aan te houden tussen gevoelige objecten en risicovolle bedrijven. In het besluit zijn gevoelige objecten gedefinieerd als kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Het plan voorziet in een laadloswalvoorziening. Het gaat om een laadlosponon dat in verbinding staat met de oever. Voor het laden en lossen is sprake van een mobiele kraan. De inrichting vormt geen kwetsbaar object.

Het veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is verwoord in de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (RNVGS),

vervolg en samenvatting van de nota RNVGS. De circulaire geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes en geeft de normering aan voor Plaatsgebonden Risico en Groepsrisico.

In het kader van het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is een Basisnet Water opgesteld en het Besluit transport externe veiligheid (BTEV). Hierin zijn de vaarwegen van Nederland ingedeeld in enkele klassen. Het ARK behoort tot de zogenaamde zwarte vaarwegen.

Hiervoor geldt dat PR 10-6 niet verder komt dan de oever. In het kader van ruimtelijke ordening mogen geen nieuwe bestemmingen ten behoeve van gevoelige bebouwing worden opgenomen binnen de oeverlijn. In de uiterwaarden dient een afweging te worden gemaakt voor het al dan niet toestaan van bouwen als gevolg van de ligging in Plasbrand Aandachtsgebied. Het plan voorziet in een constructie voor de borging van het ponton dat de laadloswalvoorziening vormt; dit is geen gevoelige bebouwing. De permanente vestiging in het PAG wordt verantwoord geacht omdat het geen woningen betreft. Bij het in bedrijf zijn van de inrichting (laadlosactiviteiten) zijn de aanwezigen steeds in wakende toestand aanwezig. Dit is een positieve factor wat betreft de zelfredzaamheid van de aanwezigen. Om deze reden wordt het plan verantwoord geacht.

Ten aanzien van het groepsrisico geldt dat verantwoording nodig is indien de bevolkingsdichtheid > 1500 pers/ha dubbelzijdig of 2250 pers/ha enkelzijdig. In het Basisnet water staat verder vermeld dat, indien bebouwing met een dichtheid van ca. 2250 pers/ha wordt gerealiseerd over 1 km lengte, het Groepsrisico ca. 0,1 maal de oriëntatiewaarde bedraagt. Om die reden is pas bij dichtheden daarboven een verantwoording groepsrisico verplicht.

Het plangebied maakt deel uit van het buitengebied van de gemeente Buren. De bestaande bebouwing van het gebied waarvan het project onderdeel is blijft qua dichtheid ver onder de waarde van 2250 pers/ha, zodat ook het huidige groepsrisico ver beneden de 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt.

Tevens betreft het een bestaande inrichting die permanent wordt gerealiseerd. Voor bestaande bebouwing hoeft geen sanering plaats te vinden. Waardoor geen sprake is van een toename in de persoonsdichtheid. Tevens is de persoonsdichtheid vanwege deze laadlos activiteiten zo gering in vergelijking met de genoemde 2250 pers/ha dat geen wijziging in het groepsrisico optreedt.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het permanent realiseren van de aanwezige laadloswalvoorziening.

4.3.4. Geluid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient er, op basis van de Wet geluidhinder, onderzocht te worden of er sprake is van geluidsoverlast, in het bijzonder in verband met verkeer, spoor en/of bedrijven.

In voorliggend project wordt een aanwezige tijdelijk vergunde inrichting permanent aangebracht. De voorziening maakt het mogelijk om gemiddeld 300.000 ton materiaal per jaar over te slaan. De locatie wordt periodiek gebruikt (gemiddeld 20 weken door het jaar heen). Als gevolg van de activiteiten op de laadloswalvoorziening is sprake van geluidsemissie. Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is de geluiduitstraling ten gevolge van het losponton beoordeeld. Tevens is de indirecte hinder als gevolg van wegverkeerslawaai op de representatieve woningen beoordeeld. De rapportage is toegevoegd als **bijlage**.

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat ten gevolge van het losponton met de daarbij behorende activiteiten geen hoger beoordelingsniveau optreedt dan $L_{Ar,LT} = 45$ dB(A). Aan de grenswaarde van $L_{Ar,LT} 50$ dB(A) zoals weergegeven in het Activiteitenbesluit kan ruimschoots voldaan worden. Het maximale geluidniveau L_{Amax} zal bij de woning niet meer bedragen dan 55 dB(A) en wordt incidenteel veroorzaakt door het slaan van de bak van de grijperkraan tegen de scheepswand. De grenswaarde van 70 dB(A) wordt niet overschreden.

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat bij de hinder ten gevolge van het aantal vervoersbewegingen van en naar de inrichting bij de meest kritisch gelegen woning, zijnde de woning aan de Zoelense Zandweg 1, de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zoals genoemd in de Circulaire geluidhinder met 2 dB(A) wordt overschreden. Aan de maximale grenswaarde van 65 dB(A) kan ruimschoots worden voldaan. Maatregelen aan de bron, om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), zijn nagenoeg niet te treffen, omdat de inrichting al over nieuwe lawaaiarme vrachtwagens beschikt. Het aanbrengen van ZOAB dan wel het realiseren van een geluidscherm zal tot onaanvaardbare hoge kosten leiden. Gezien de marginale overschrijding is de gemeente tevens verzocht om de hogere waarde bij deze woning te accepteren. In de woning kan overigens ruimschoots voldaan worden aan de binnengrenswaarde van 35 dB(A). De woning is op 1 september 2014 visueel geïnspecteerd. Uit deze inspectie blijkt dat de woning bestaat uit metselwerk met relatief kleine ramen. De geluidswering zal dan ook minimaal 20 dB(A) bedragen, waardoor sprake is van een acceptabel binnenniveau in de woning.

4.3.5. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna ook: Wmb), zijn de belangrijkste bepalingen inzake de luchtkwaliteit opgenomen. Dit

hoofdstuk staat ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Het doel van titel 5.2 Wmb is om de mensen te beschermen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op hun gezondheid. In de wet- en regelgeving zijn de richtlijnen uit de Europese regelgeving opgenomen, waaraan voorgenomen ontwikkelingen dienen te voldoen.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid van een bestuursorgaan ex. artikel 5.16 Wm:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project leidt al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of een regionaal programma van maatregelen.

Het plan voorziet in het permanent realiseren van een laadloswalvoorziening. Het betreft een voortzetting van de huidige tijdelijk vergunde situatie. Ten aanzien van de luchtkwaliteit is sprake van een tweetal bronnen bij het overslaan. Het betreft het aantal vervoersbewegingen voor het vervoer van materiaal en de kraan voor het overslaan van boot op vrachtwagen. Het is bekend dat vervoersbewegingen van en naar een bedrijf een beperkte bijdrage leveren aan de uitstoot van fijnstof en NO_x.

Voor ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Voor de NIBM rekentool een beperkt aantal invoergegevens nodig. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case omstandigheden. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is.

Het plan betreft de tijdelijke laadloswalvoorziening permanent realiseren voor de aanvoer van het zand en grind per schip, het overslaan van dit materiaal en de afvoer van het materiaal per vrachtwagens. De voorziening is noodzakelijk voor het overslaan van gemiddeld 300.000 ton materiaal per jaar en wordt periodiek gebruikt. De schepen die worden gebruikt hebben een laadvermogen van 1.000 ton - 600 ton, de vrachtwagen hebben een laadvermogen van gemiddeld 30 ton. Op basis van deze gegevens zullen 100 tot 150 boten en 10000 vrachtwagens de

inrichting op jaarbasis aandoen. Dit betekent dat sprake is van een weekdaggemiddelde van 54 vrachtwagenbewegingen en weekdaggemiddelde van 0,8 bootbewegingen. Vervoer per schip stoot 3 tot 6 x minder uit dat het vervoer per weg. In verhouding tot vrachtvervoer staat 0,8 bootbeweging gelijk aan 9 -18 vrachtwagenbewegingen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		72
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,02
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur: NIBM tool – invoergegevens op basis van inrichting

Uit de berekening (zie figuur) blijkt dat sprake is van een beperkte bijdrage als gevolg van het project aan fijnstof. Geconcludeerd kan worden dat het project als NIBM kan worden aangemerkt. Gelet op vorenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen voor onderhavige planontwikkeling.

4.4. Natuur

4.4.1. Gebieden -Natuurbeschermingswet en EHS

Het plangebied bevindt zich niet in of direct nabij Natura-2000 gebieden, Wetlands of Beschermde- of Staatsnatuurmonumenten. Daarnaast is het plangebied niet gelegen binnen de ecologische hoofdstructuur (EHS). Gezien de afstand tot deze beschermde gebieden heeft het plan geen invloed op deze gebieden.

4.4.2. Soorten – flora en fauna

De Flora- en Faunawet vormt het wettelijk kader voor de bescherming van een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantsoorten. Bij nieuwe ruimtelijke ingrepen en activiteiten dient te worden nagegaan of deze ingrepen en /of activiteiten eventueel negatieve gevolgen hebben voor aanwezige dier- en plantensoorten in de omgeving. De wet is bedoeld om soorten te beschermen, niet individuele planten of dieren. Het gaat erom dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt. Te allen tijde geldt dat de algemene zorgplicht ex artikel 2 van de Flora- en Faunawet van toepassing is. Dit houdt in, dat handelingen die niet noodzakelijk zijn met betrekking tot de voorgenomen ingreep en die

nadelig zijn voor de in en om het plangebied voorkomende flora en fauna, achterwege moet blijven.

Het plan betreft het permanent realiseren van een reeds aanwezige tijdelijk vergunde inrichting. Het doel van een flora en faunaonderzoek is het vaststellen van de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten en vaststellen op welke wijze en in welke mate de voorgenomen ontwikkeling invloed kan hebben op het eventueel voorkomen van beschermde soorten. De inrichting is een reeds bestaande situatie. Het plan heeft dan ook geen invloed op het voorkomen en behoud van beschermde flora en fauna. Nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

4.5. Verkeer

Het plan leidt tot een permanente situatie, waarbij sprake is van vrachtwagenbewegingen als gevolg van de activiteit. Om die reden is een verkeerskundig onderzoek verricht. De rapportage van dit onderzoek is toegevoegd als bijlage.

De verkeersafwikkeling van het plangebied van en naar de meest nabij gelegen kruispunten is beoordeeld volgens de methode Harders en het intensiteitscriterium van Slop. Uit deze beoordelingen blijkt dat geen verkeersproblemen, c.q. lange wachttijden te verwachten zijn voor de aansluiting op het kruispunt. Dat betekent tevens dat uit veiligheidsoverwegingen geen nadere maatregelen noodzakelijk zijn.

Op de toegangsweg tot het ponton is voldoende stallingsruimte voor vrachtwagens, zodat ter plaatse van het ponton er geen parkeerproblemen ontstaan.

Doordat de mogelijkheid is vervallen om het vrachtverkeer over het bedrijventerrein (Medel) te laten rijden is op de Zoelense Zandweg sprake van tegengesteld vrachtverkeer. De breedte van de weg bedraagt ter plaatse circa 5 meter, derhalve kunnen aanvullende verkeersmaatregelen aan de Zoelense Zandweg (in de vorm van bijvoorbeeld bermverharding en/of passeerstroken) noodzakelijk zijn. Hierover zullen zonodig in een private overeenkomst nader afspraken worden gemaakt met de gemeente.

Gelet op de ligging van het plan en de functies van de wegen in de omgeving is aan te nemen dat de verdere verkeersafwikkeling geen belemmeringen zal ondervinden.

Gelet op vorenstaande vormt het aspect verkeer geen belemmering voor onderhavige planontwikkeling.

4.6. Waterhuishouding

4.6.1. Algemeen

Op grond van het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin wordt beschreven hoe rekening is gehouden met de gevolgen van het ruimtelijk plan voor de waterhuishouding. Indien aan de orde is tevens het advies van het waterschap in de waterparagraaf verwerkt.

4.6.2. Watertoets

Voor onderhavig plan is de watertoets uitgevoerd. De watertoets is bedoeld om ruimtelijke plannen meer waterbestendig te maken, waarbij wateraspecten vroegtijdig en expliciet worden meegenomen in ruimtelijke plannen en bij locatiekeuzen.

De watertoets voor dit plan heeft plaatsgevonden via de Digitale Watertoets (www.dewatertoets.nl). Het voornemen betreft de oprichting van een permanente loswalvoorziening ter plekke van een reeds bestaande (tijdelijke) loswal. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief een gering invloed heeft op de taken en belangen van het waterschap.

In deze fase van de planvorming kan volgens het waterschap dan ook worden volstaan met dit automatisch gegenereerd wateradvies.

Het ruimtelijk plan hoeft in het kader van de watertoets niet meer toegestuurd te worden aan Waterschap Rivierenland.

Bij de nadere uitwerking van het ruimtelijk plan kan voor de uitvoering van het plan nog wel een watervergunning of melding bij het waterschap vereist zijn, waarin nadere technische eisen kunnen worden gesteld aan het plan.

De rapportage digitale watertoets is als bijlage opgenomen bij deze onderbouwing.

4.6.3. Conclusie

Vorenstaande houdt in dat de waterhuishouding geen belemmering vormt voor realisering van het initiatief.

5. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE AANVAARDBAARHEID

5.1. Economische uitvoerbaarheid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet onderzocht worden of het plan economisch uitvoerbaar is. In een aantal gevallen moet een exploitatieplan worden vastgesteld.

De kosten voor deze ruimtelijke onderbouwing komen voor rekening van de initiatiefnemer en de opname daarvan in het bestemmingsplan komt voor rekening van de gemeente Buren.

Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst afgesloten betreffende verhaal van exploitatiekosten en eventuele planschade wordt afgewend op de initiatiefnemer. Het plan is hiermee economisch uitvoerbaar. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet nodig. Het plan heeft verder geen consequenties voor de gemeentelijke kas.

5.2. Maatschappelijke aanvaardbaarheid

In het kader van maatschappelijk draagvlak voert de gemeente Buren vooroverleg met belanghebbenden in het kader van de procedure van het bestemmingsplan Buitengebied, Vijfde herziening, waarvan deze ontwikkeling onderdeel uit maakt.

Na het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan heeft een ieder vervolgens de mogelijkheid om te reageren op dit plan. Nadat de gemeenteraad van Buren het bestemmingsplan heeft vastgesteld, staat het bestemmingsplan open voor het instellen van beroep bij de Raad van State.

BIJLAGEN

Bijlage: Akoestisch onderzoek

Bijlage: Verkeersonderzoek

Bijlage: Digitale watertoets

**Bijlage ruimtelijke onderbouwing Zoelense Zandweg ong.
Akoestisch onderzoek**

**Loswal Amsterdam Rijnkanaal,
Oostkanaalweg te Zoelen**
Geluidonderzoek 2014

Opdrachtgever
Aannemingsbedrijf J. den Boer BV
Contactpersoon
de heer H. den Boer
Kenmerk
R085886aa.00001.rvw
Versie
02_001
Datum
1 september 2014
Auteur
ing. R. (Roel) van de Wetering
ing. R. (Ries) van Harmelen

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Algemeen.....	3
1.2	Uitgangspunten.....	3
2	Situatie	4
2.1	Beschrijving van de locatie.....	4
2.2	Beschrijving van de inrichting.....	4
2.3	Beschrijving van de representatieve bedrijfssituatie (RBS).....	5
3	Metingen en akoestische modellering.....	6
3.1	Metingen.....	6
3.2	Bronsterktes.....	6
3.3	Bedrijfsduurcorrectietermen.....	6
3.4	Akoestisch model.....	7
4	Rekenresultaten	8
4.1	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ - inrichting.....	8
4.2	Maximale A-gewogen geluidniveaus $L_{A,max}$	8
4.3	Indirecte hinder.....	8
5	Beoordeling	10
5.1	Wettelijk kader.....	10
5.2	Indirecte hinder - wegverkeer.....	10
6	Conclusie	12

Bijlagen

Bijlage I	Tekening
Bijlage II	Foto's losponton
Bijlage III	Bedrijfsduurcorrectietermen
Bijlage IV	Rekenmodel
Bijlage V	Rekenresultaten

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aannemingsbedrijf J. den Boer B.V. is voornemens om aan de Oostkanaalweg te Zoelen, gemeente Buren, een loswal op te richten. De loswal betreft een losponton met apparatuur, waarmee zand en grind uit schepen in vrachtwagens kan worden overgeslagen. Het losponton zal worden gepositioneerd in het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van KM 68.3.

In opdracht van Aannemingsbedrijf J. den Boer B.V. heeft LBP|SIGHT een akoestisch onderzoek verricht. Het voorliggend rapport bevat de resultaten van dit onderzoek. In het rapport wordt weergegeven welke geluidniveaus er in de omgeving van de inrichting optreden dan wel te verwachten zijn. Ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige bestemmingen (woningen) zijn de volgende beoordelingsgrootheden bepaald.

- Het 'langtijdgemiddeld beoordelingsniveau' $L_{A,r,LT}$ in dB(A) en het maximale A-gewogen geluidniveau $L_{A,max}$ in dB(A), ten gevolge van de in de inrichting aanwezige installaties, alsmede ten gevolge van de activiteiten op het terrein van de inrichting.
- Het equivalente geluidniveau $L_{A,eq}$ in dB(A) ten gevolge van het aan de inrichting toe te rekenen (weg)verkeer van en naar de inrichting. Het betreft de zogenaamde 'indirecte hinder' van activiteiten die buiten het terrein van de inrichting plaatsvinden.

1.2 Uitgangspunten

De onderstaande literatuur heeft ten grondslag gelegen aan het verrichten van het akoestisch onderzoek.

- Het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit).
- De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening 1998, Ministerie van VROM, 21 oktober 1998 verder te noemen 'Handreiking van 1998'.
- De Handleiding meten en rekenen Industrielawaai 1999, Ministerie van VROM, verder te noemen 'Handleiding van 1999'.
- De Circulaire Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer van de Minister VROM van 29 februari 1996, verder te noemen 'Circulaire Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting'.

De volgende stukken en tekeningen hebben voor dit project als basis gediend:

- principetekeningen van de loswal zoals opgenomen in bijlage I;
- de bronsterktes van de 'Antonia Johanna', zie de foto's opgenomen in bijlage II;
- de bedrijfstijden en verkeersintensiteiten zoals opgegeven door de heer M.J. Robbemondt van J. den Boer B.V.

2 Situatie

2.1 Beschrijving van de locatie

Het losponton zal in het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van KM 68,3 aan de zijde van de Oostkanaalweg worden afgemeerd. De topografische situatie is weergegeven in figuur 1. In de directe nabijheid van de loswal liggen geen woningen. De nabijgelegen woningen Zoelense Zandweg 1 en Restsestraat 9 liggen op meer dan 300 meter afstand van de loswal.



Figuur 2.1

Locatie van de laad/loswal met de rijroute naar de laad/loswal

2.2 Beschrijving van de inrichting

Aannemingsbedrijf J. den Boer B.V. heeft twee pontons, waarmee schepen gelost kunnen worden, namelijk de 'Bartel Johannes' en de 'Antonia Johanna'. De 'Bartel Johannes' betreft een ponton met een kraan en een brug. De vrachtwagens rijden via de brug naar de kraan op het ponton alwaar ze door de kraan beladen worden. Het losponton 'Antonia Johanna' betreft een ponton met een kraan en transportbanden. De transportbanden worden gevoed door een onderdeks opgesteld aggregaat. Milieuhygiënisch gezien kan het ponton 'Antonia Johanna' als slechtst denkbare situatie worden beschouwd en dan in de situatie waarbij grind dan wel split wordt overgeslagen. Deze situatie is dan ook in het voorliggend onderzoek beschouwd.

2.3 Beschrijving van de representatieve bedrijfssituatie (RBS)

In overleg met de heer R.J. Robbemondt van J. den Boer B.V is de bedrijfssituatie van de laad-/ loswal vastgelegd. Op basis van de huidige inzichten zal er op de locatie een aantal weken per jaar materiaal (zand, grind en split) worden overgeslagen. De loswal wordt op werkdagen gebruikt tussen 07.00 en 18.00 uur. In deze periode is het apparaat (kraan, transportbanden en aggregaat) op het losponton tien uur effectief in werking.

De aanvoer van het zand, grind of split vindt plaats per schip. De afvoer van het materiaal geschiedt met vrachtwagens. Als representatieve bedrijfssituatie RBS is uitgegaan dat er in de dagperiode 3.000 ton materiaal wordt overgeslagen. Indien de schepen een laadvermogen hebben van 1.000 ton - 600 ton worden er drie tot vijf schepen per dag gelost. Het aantal te beladen vrachtwagens bedraagt 100, waarbij uitgegaan is van een gemiddeld laadvermogen van 30 ton per vrachtwagen.

De vrachtwagens rijden met een snelheid van circa 10 km/uur over het pad van de Oostkanaalweg naar de loswal en met een gemiddeld snelheid van circa 60 km/uur over de openbare weg zijnde de Zoelense Zandweg.

3 Metingen en akoestische modellering

3.1 Metingen

De bronsterktes van de geluidbronnen zijn verkregen op basis van verrichte metingen ter plaatse van de loswal in Heteren, waarbij destijds het losponton 'Antonia Johanna' werd ingezet om zand over te slaan uit schepen in vrachtwagens. Bij de onderhavige locatie zal overigens geen trechter op de wal worden geplaatst maar zal het zand, grind of split direct in de vrachtwagen gestort worden.

Overigens wordt opgemerkt dat er ten tijde van de destijds verrichte metingen op het losponton 'Antonia Johanna' geen geluidbronnen zijn waargenomen met een duidelijk tonaal- of impulsachtig karakter. Ook is er destijds geen laagfrequent geluid waargenomen.

3.2 Bronsterktes

Het meetrapport van de 'Antonia Johanna' is weergegeven in bijlage II. De richtingsafhankelijke bronsterkte L_{WR} van het totale ponton ten tijde van de overslag van zand bedraagt 113 dB(A). Om inzicht te krijgen in de meest dominante geluidbronnen op het ponton zijn destijds tevens metingen verricht aan de relevante geluidbronnen op het ponton. In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de relevante geluidbronnen.

Tabel 3.1

Bronsterkte L_{WR} van de deelbronnen in dB(A) - losponton Antonia Johanna

bronnummer	omschrijving	bronsterkte L_{WR} in dB(A)
1	hydraulische kraan	107 - 110,7*
2	ventilatie uitlaat ruimte 1	86,1
3	ventilatie uitlaat ruimte 2	86,1
4	ventilatie uitlaat – hydrauliek	83,1
5	uitlaat hydrauliek	80,8
6	afstralend dek hydrauliek + transportbanden	102,2
7	stort grind/split vanaf transportband in vrachtwagen	101,6

* afhankelijk van type kraan, gerekend is met een bronsterkte van $L_{w}=110,7$ dB(A) zijnde de slechts denkbare situatie

Voor de vrachtwagens rijdend op het pad van de Oostkanaalweg naar het losponton met een snelheid van 10 km/uur is gerekend met een gemiddelde bronsterkte van 102,6 dB(A) en voor de rijdende vrachtwagens over de Zoelense Zandweg, de Mauriksestraat en de Groteburgse Grintweg-Oost is gerekend met een gemiddelde bronsterkte van 105,6 dB(A) en een gemiddelde snelheid van 60 km/uur.

3.3 Bedrijfsduurcorrectietermen

Op basis van de aangegeven bedrijfssituaties, de bedrijfstijden en de aantallen zijn de bedrijfsduurcorrectietermen C_b in dB van de geluidbronnen bepaald. In bijlage III zijn de berekeningen van de bedrijfsduurcorrectietermen C_b van de geluidbronnen weergegeven.

3.4 Akoestisch model

Op basis van de aangeleverde informatie en stukken en de inventarisatie ter plaatse, is met het softwareprogramma Geomileu versie 2.40 een akoestisch rekenmodel vervaardigd. De invoergegevens van het rekenmodel, zoals de geluidbronnen, de objecten en de rekenpunten, zijn in de vorm van plots en tabellen weergegeven in bijlage IV.

Ten aanzien van de rekenpunten geldt, dat deze op een zodanige wijze in het rekenmodel zijn ingevoerd, dat de beoordelingsniveaus $L_{A,r,LT}$ 'invallend' worden berekend, dus zonder mogelijke reflectie van het geluid in de achter het rekenpunt liggende gevel van het (woon)object. Omdat er alleen in de dagperiode wordt gewerkt zijn de geluidniveaus beoordeeld op 1,5 meter boven het plaatselijk maaiveld.

4 Rekenresultaten

4.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ - inrichting

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$, optredend ten tijde van de representatieve bedrijfssituatie RBS zijn weergegeven in tabel 4.1. De rekenpunten zijn weergegeven in de figuur 2. De uitgebreide rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage V.

Tabel 4.1

Bepaalde langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ - dagperiode

punt			$L_{Ar,LT}$ [dB(A)]
nr.	omschrijving	hoogte in m.	
1a	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	1,5	42
1b	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	1,5	30
2	woning Retsestraat 9	1,5	40
3	woning Zoelense Zandweg 5	1,5	23

4.2 Maximale A-gewogen geluidniveaus L_{Amax}

Het maximale A-gewogen geluidniveaus L_{Amax} is de hoogste aflezing in de meterstand 'fast', verminderd met de meteocorrectieterm C_m . De hoogste mogelijke optredende maximale geluidniveaus L_{Amax} worden veroorzaakt door de grijperkraan indien deze de scheepsrand van het schip raakt. Uitgegaan is van een bronsterkte van 120 dB(A). De rekenkundig bepaalde maximale A-gewogen geluidniveaus L_{Amax} zijn weergegeven in de tabel 4.2.

Tabel 4.2

Maximale A-gewogen geluidniveaus L_{Amax} - dagperiode

punt			L_{Amax} [dB(A)]
nr.	omschrijving	hoogte in m.	
1a	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	1,5	51
1b	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	1,5	38
2	woning Retsestraat 9	1,5	50
3	woning Zoelense Zandweg 5	1,5	31

4.3 Indirecte hinder

Conform de systematiek zoals beschreven in de Circulaire Geluidhinder, veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting, zijn de equivalente geluidniveaus L_{Aeq} ten gevolge van het aan de inrichting toe te rekenen wegverkeer van en naar de inrichting berekend. De rekenresultaten zijn samengevat weergegeven in tabel 4.3 en uitgebreid in bijlage V.

Tabel 4.3Indirecte hinder - wegverkeer L_{Aeq} in dB(A) – dagperiode

punt			L_{Aeq} [dB(A)]
nr.	omschrijving	hoogte in m.	
1a	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	1,5	51
1b	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	1,5	52
2	woning Retsestraat 9	1,5	22
3	woning Zoelense Zandweg 5	1,5	48
4a	woning Grotebrugse Grintweg Oost 9 - voorgevel	1,5	41
4b	woning Grotebrugse Grintweg Oost 9 - zijgevel	1,5	41
5a	woning Grotebrugse Grintweg 2 - voorgevel	1,5	48

5 Beoordeling

5.1 Wettelijk kader

Zoals aangegeven in artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit gelden de volgende geluidvoorschriften.

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:
 - a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
- c. de in tabel 2.17a aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
- d. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein;
- e. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen, voor zover het woningen betreft gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten;

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat de grenswaarde voor het $L_{Ar,LT}$ van 50 dB(A) zoals weergegeven in het Activiteitenbesluit niet wordt overschreden. Ook het maximale geluidsniveau L_{Amax} van 70 dB(A) wordt niet overschreden.

5.2 Indirecte hinder - wegverkeer

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat bij de woningen aan de Zoelense Zandweg 1 de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zoals genoemd in de Circulaire geluidhinder veroorzaakt door wegverkeer van en naar de inrichting met 2 dB(A) wordt overschreden. De maximale grenswaarde van 65 dB(A)-etmaalwaarde wordt echter niet overschreden.

In de circulaire wordt geadviseerd om geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde toe te staan, indien deze primair door het treffen van bronmaatregelen en secundair door het treffen van overdrachtsmaatregelen te voorkomen zijn. Maatregelen aan de bron zijn nagenoeg niet te treffen, omdat J. den Boer B.V. al over nieuwe lawaaiarme vrachtwagens beschikt.

Het aanbrengen van ZOAB dan wel het realiseren van een geluidscherm zal tot onaanvaardbare hoge kosten leiden. In de woning Zoelense Zandweg 1 kan, bij een geluidwering van minimaal 20 dB(A), ruimschoots voldaan worden aan de grenswaarde van 35 dB(A).

De woning is op 1 september 2014 visueel geïnspecteerd. Uit deze inspectie blijkt dat de woning bestaat uit metselwerk met relatief kleine ramen. De geluidwering zal dan ook minimaal 20 dB(A) bedragen. De binnenwaarde van 35 dB(A) wordt dan ook niet overschreden.



Figuur 5.1
Woning Zoelense Zandweg 1

6 Conclusie

LBP|SIGHT heeft onderzoek verricht naar de geluiduitstraling ten gevolge van het losponton 'Antonia Johanna' als zijnde een tijdelijke loswal aan de Oostkanaalweg te Zoelen, gemeente Buren. Het ponton zal worden afgemeerd in het Amsterdam Rijnkanaal ter hoogte van KM 68,3.

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat ten gevolge van het losponton met de daarbij behorende activiteiten geen hoger beoordelingniveau optreedt dan $L_{Ar,LT} = 45$ dB(A). Aan de grenswaarde van $L_{Ar,LT}$ 50 dB(A) zoals weergegeven in het Activiteitenbesluit kan ruimschoots voldaan worden. Het maximale geluidniveau L_{Amax} zal bij de woning niet meer bedragen dan 55 dB(A) en wordt incidenteel veroorzaakt door het slaan van de bak van de grijperkraan tegen de scheepswand. De grenswaarde van 70 dB(A) wordt niet overschreden.

Uit het verrichte onderzoek blijkt dat de hinder ten gevolge van het aantal vervoersbewegingen van en naar de inrichting bij meest kritisch gelegen woning, zijnde de woning aan de Zoelense Zandweg 1, de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zoals genoemd in de Circulaire geluidhinder met 2 dB(A) wordt overschreden. Aan de maximale grenswaarde van 65 dB(A) kan ruimschoots worden voldaan. Maatregelen aan de bron, om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), zijn nagenoeg niet te treffen, omdat J. den Boer B.V. al over nieuwe lawaaiarme vrachtwagens beschikt.

Het aanbrengen van ZOAB dan wel het realiseren van een geluidscherm zal tot onaanvaardbare hoge kosten leiden. Gezien de marginale overschrijding wordt verzocht om de hogere waarde bij deze woning te accepteren. In de woning kan, bij een geluidwering van minimaal 20 dB(A), overigens ruimschoots voldaan worden aan de binnengrenswaarde van 35 dB(A). De woning is op 1 september 2014 visueel geïnspecteerd. Uit deze inspectie blijkt dat de woning bestaat uit metselwerk met relatief kleine ramen. De geluidwering zal dan ook minimaal 20 dB(A) bedragen. De binnenwaarde van 35 dB(A) wordt dan ook niet overschreden.

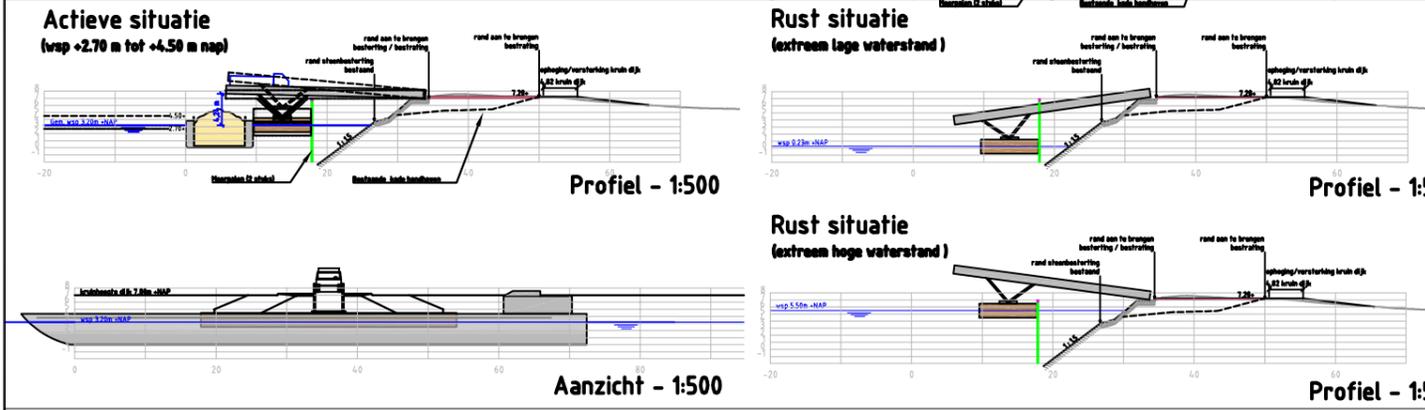
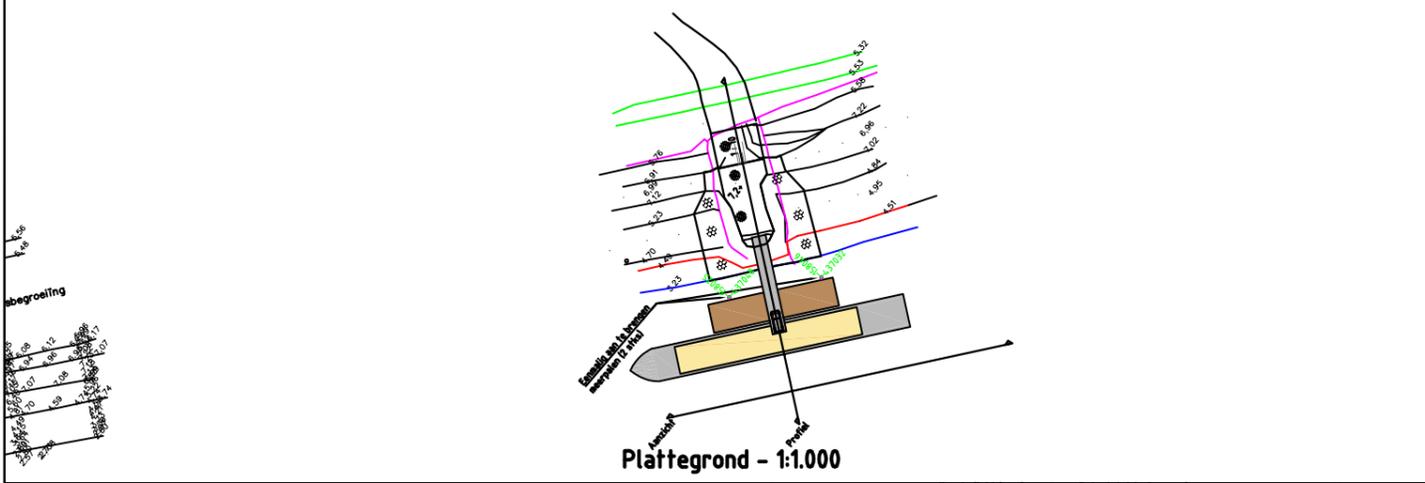
LBP|SIGHT BV

ing. R. (Roel) van de Wetering

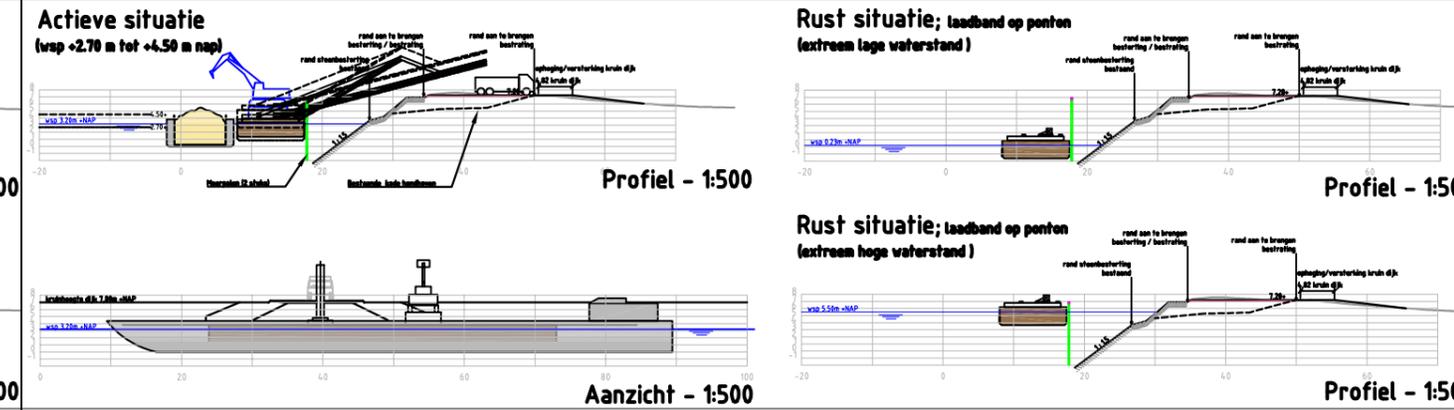
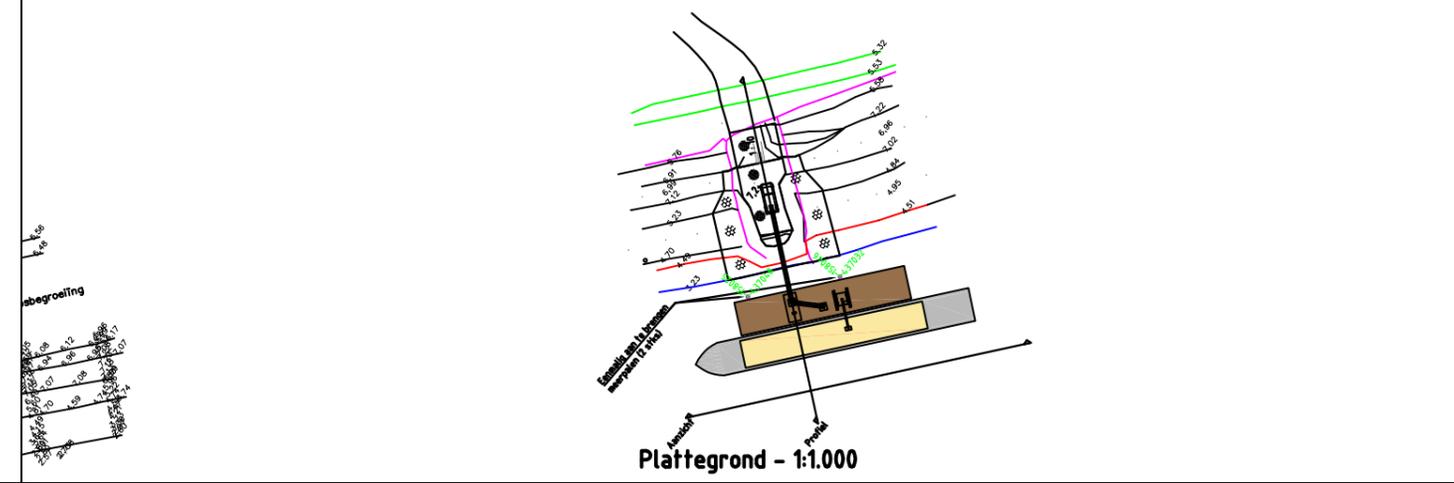
ing. R. (Ries) van Harmelen

Bijlage I
Tekening

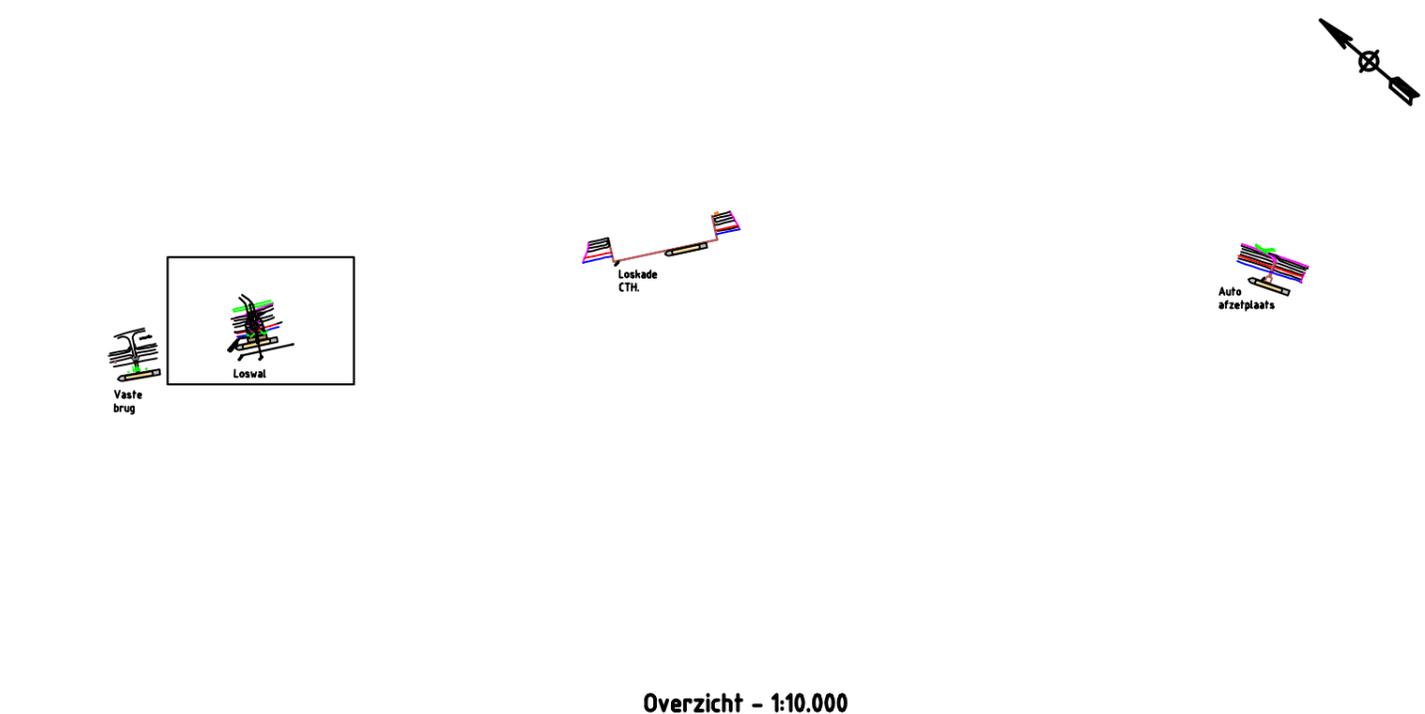
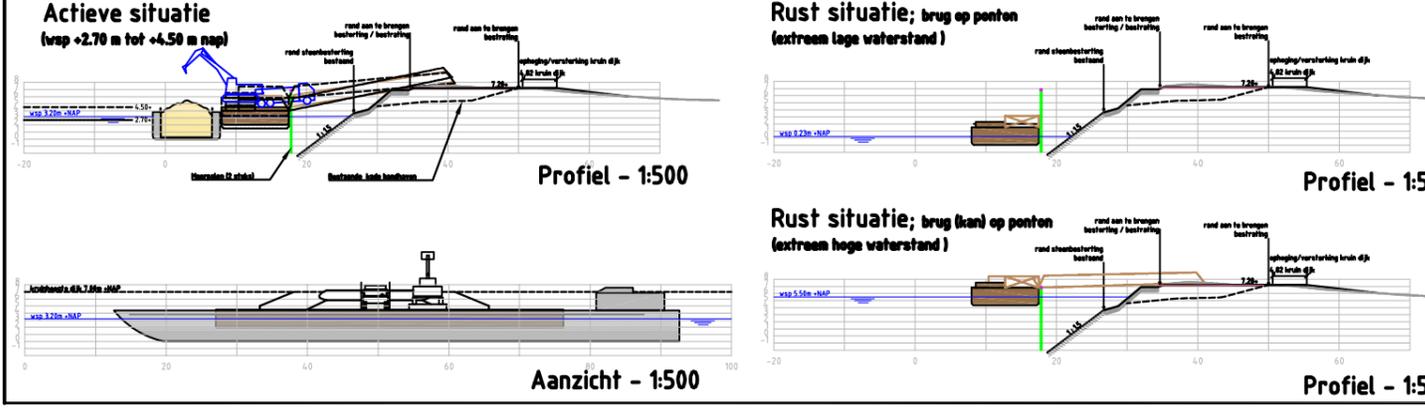
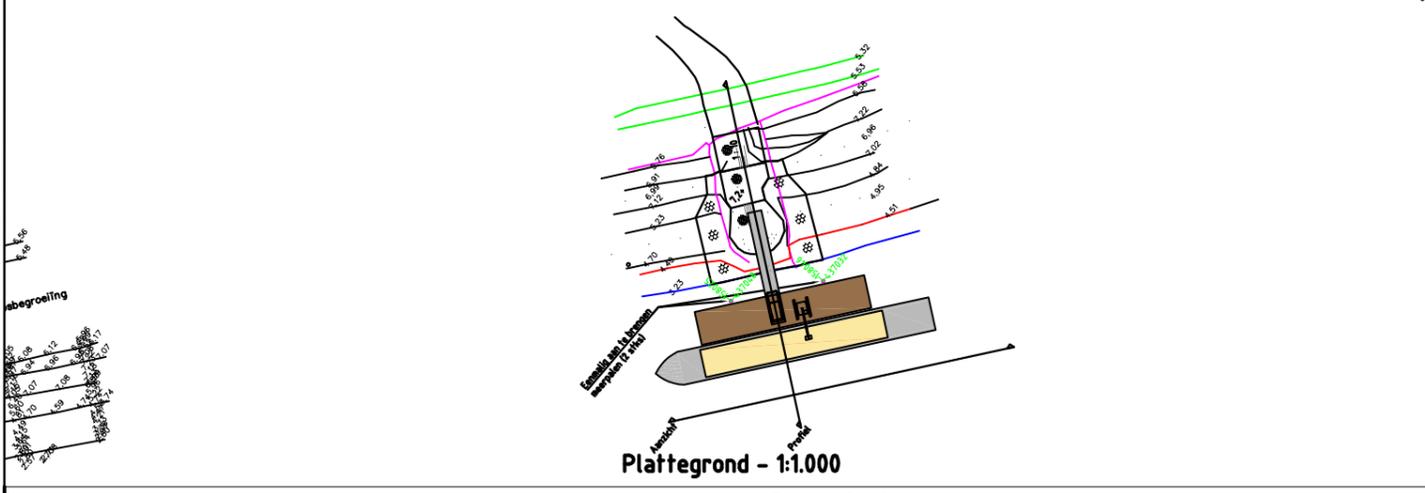
1. De Buffel



2. Antonia-Johanna



3. BJ111



LEGENDA - plattegrond

- Rivierenkaart 2005
- Meting Instreek/teen talud
- Meting Waterlijn
- Meting Rand sloopbesterting
- Meting Raster
- Meting Kant weg
- Meting Kunstwerk (Damwand/Stelger)
- Beveining
- Electriciteitshuisje
- Kant verharding bkr/ zefsteen
- Verharding BKK
- Zefsteen

LEGENDA - profielen en aanzichten

- Profiellijn situatie meting
- Profiellijn ontwerp / aanzichtlijn djk gemiddelde hoogte
- Meerpaal met verlichting

Afmeting pontons (m)

Antonia-Johanna en BJ111: Eennalig aan te brengen meerpalen met verlichting (2 stuks)

De Buffel: Eennalig aan te brengen meerpalen met verlichting (2 stuks)

opdrachtgever:	Boer, J. den
kenmerk opdr.gever:	
project:	Loswal A'dam-Rijnkanaal
onderdeel:	Vergunningsaanvraag loswal
omschrijving:	Drieuwig gebruik locatie loswal - 1. De Buffel, 2. Antonia-Johanna, 3. BJ111 Inclusief overzichtstekening situatie
tek. nr.:	1684_001_0
blad:	1/1
bestand:	16840010-loswal-dwg
datum:	03-06-2013
schaal:	Zie tekening
fomaaat:	A - 1
status:	
getekend:	WS
gezien:	datum 03-06-2013



Bijlage II

Foto's Iosponton



A. Vierhuis 2007



Bijlage III
Bedrijfsduurcorrectietermen

Bedrijfsduurcorrectietermen

Toelichting bij de tabellen - berekening van de bedrijfsduurcorrectietermen C_b .

Formule voor de 'vaste' bronnen:

$$C_b = 10 \log T/T_o$$

Waarbij:

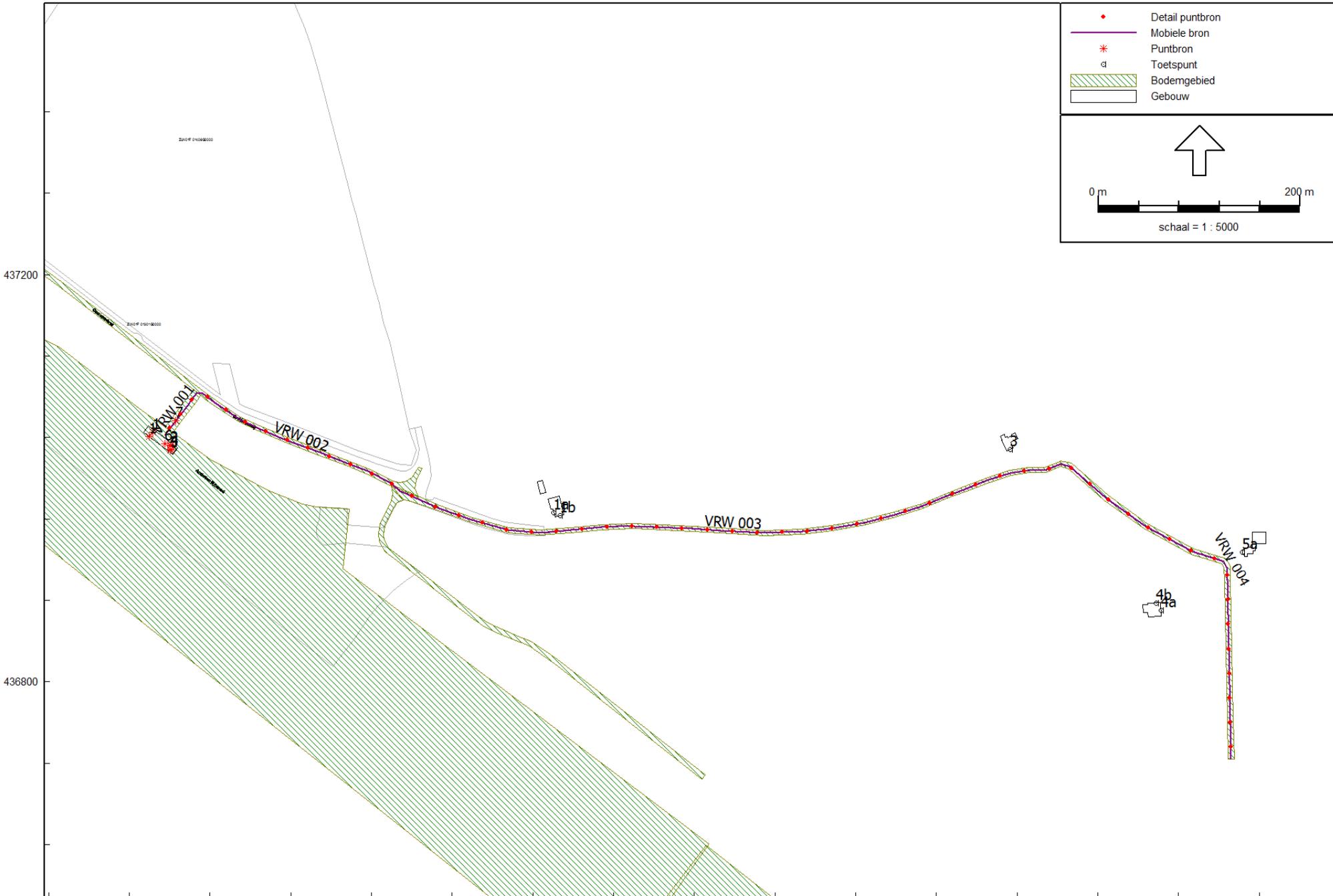
T = de effectieve bedrijfstijd (in de dag-, avond- of nachtperiode)

T_o = het totaal aantal uren van de beoordelingsperiode (in de dag-, avond- of nachtperiode)

Tabel III. Bepaling bedrijfsduurcorrectie (Cb) - 'vaste' bronnen

Geluidsbron		LWR in dB(A)	T = bedrijfstijd in uren			Cb = bedrijfsduurcorrectie in dB		
nummer	omschrijving		dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1	Loskraan (107,0-110,7 dB(A))	110,7	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.
2	Ventilatie uitlaat ruimte 1	86,1	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.
3	Ventilatie uitlaat ruimte 2	86,1	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.
4	Ventilatie uitlaat - hydrauliek	83,1	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.
5	Uitlaat hydrauliek	80,3	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.
6	Afstralend dek hydraulische + transportbanden	102,2	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.
7	Stort grind/split van band in vrachtwagen	101,6	10	0	0	0,8	n.v.t.	n.v.t.

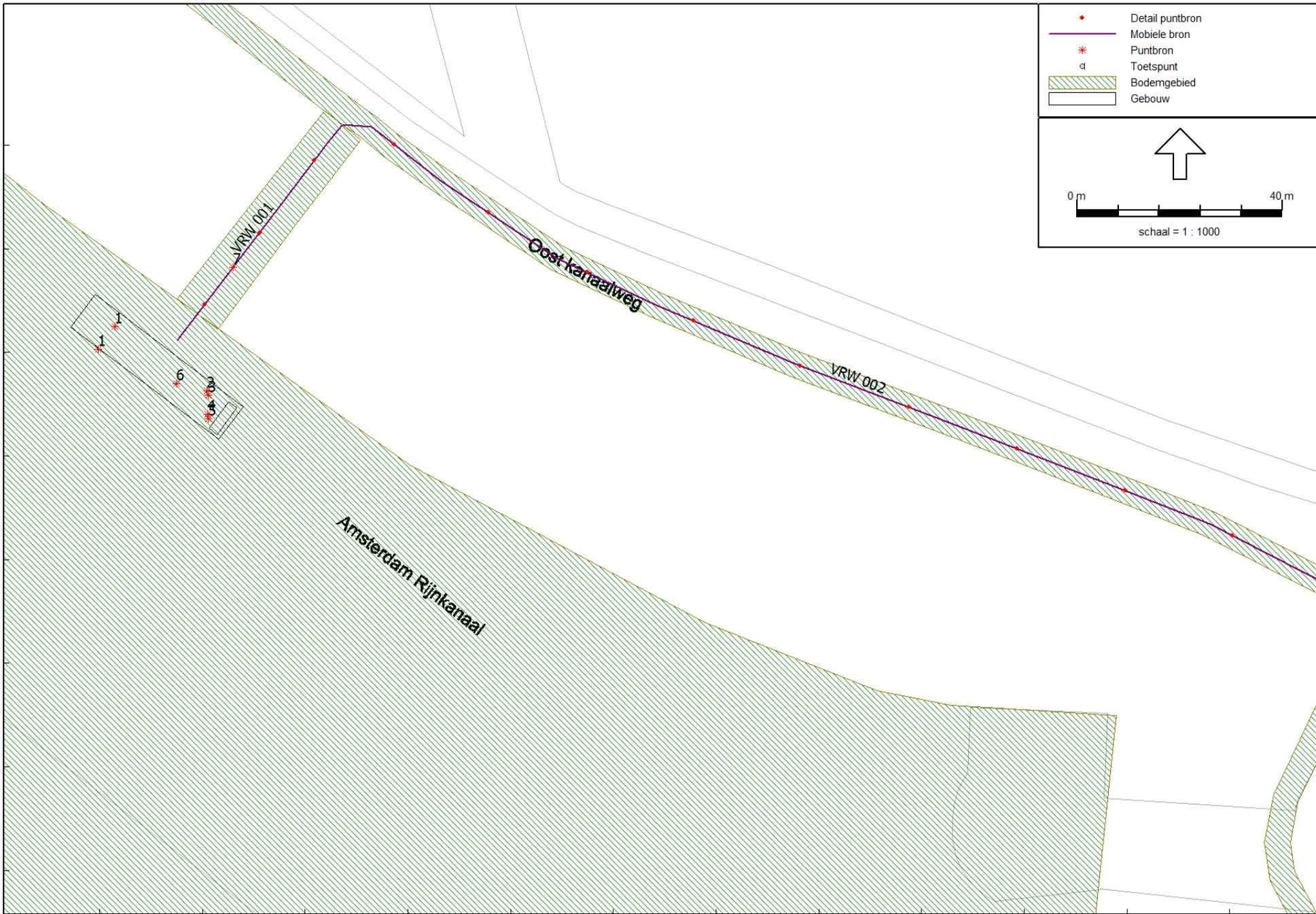
Bijlage IV
Rekenmodel



	Detail puntbron
	Mobiele bron
	Puntbron
	Toetspunt
	Bodemgebied
	Gebouw




0 m 40 m
schaal = 1 : 1000



437000

158100

158200



Overzicht inrichting en indirecte hinder in detail

LBP|SIGHT - Nieuwegein



Overzicht inrichting en indirecte hinder in detail

LBP|SIGHT - Nieuwegein

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen loswal Amsterdam Rijnkanaal
Groep: Inrichting
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Item ID	Naam	Omschr.	Grp.ID	Groep	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Vorm	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lwr 31	Lwr 63
3	1	Hydr. kraan Akerman 2001	1	Inrichting	158023,00	437044,96	2,50	2,50	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	70,40	85,20
4	2	Ventilatie uitlaat ruimte 1	1	Inrichting	158040,84	437032,51	1,20	1,20	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	47,40	56,40
5	3	Ventilatie uitlaat ruimte 2	1	Inrichting	158041,18	437031,67	1,20	1,20	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	47,40	56,40
6	4	Ventilatie uitlaat hydrauliek	1	Inrichting	158041,00	437028,00	1,20	1,20	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	44,30	53,90
7	5	Uitlaat Hydrauliek	1	Inrichting	158041,23	437027,26	2,00	2,00	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	53,50	65,00
8	6	Afstralend dek hydr + trsp.bnd	1	Inrichting	158034,95	437033,95	0,50	0,50	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	68,60	74,70
9	7	stort grind/split van band in vrachtwagen	1	Inrichting	158046,00	437056,43	1,50	1,50	1,75	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	10,004	--	--	Nee	Nee	Nee	61,70	63,40

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen loswal Amsterdam Rijnkanaal
Groep: Inrichting
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Item ID	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal
3	94,40	104,40	106,50	105,30	103,20	101,80	94,30	111,70	111,70
4	81,20	77,40	81,30	77,50	73,20	66,00	57,10	86,06	86,06
5	81,20	77,40	81,30	77,50	73,20	66,00	57,10	86,06	86,06
6	77,10	79,10	72,00	75,60	72,10	64,50	55,40	83,10	83,10
7	70,90	73,80	72,60	75,90	73,00	64,50	55,80	80,79	80,79
8	94,10	96,10	95,80	96,70	90,00	86,90	76,20	102,22	102,22
9	77,90	82,70	89,90	94,70	97,60	94,70	91,50	101,55	101,55

Invoergegevens

Model: RBS
 R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen loswal Amsterdam Rijkkanaal
 Groep: Inrichting
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	X-1	Y-1	H-1	H-n	Aant.puntbr	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
VRW 001	Directe hinder VRW01	1,50	0,00	Relatief	158035,18	437042,27	1,50	1,50	3	52,47	52,47	200	--	--	15,35	--	--	10	25,00	68,90	80,20	78,70	89,80	93,70

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen Ioswal Amsterdam Rijnkanaal
Groep: Inrichting
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal
VRW 001	97,40	97,70	94,60	87,80	102,64	102,64

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen loswal Amsterdam Rijnkanaal
Groep: LAmax
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Item ID	Naam	Omschr.	Grp.ID	Groep	X	Y	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Vorm	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	GeenRef.	GeenDemping	GeenProces	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
116	1	Raken grijper kraan / scheepwand	4	LAmax	158019,78	437040,67	1,50	1,50	1,00	Eigen waarde	Normale puntbron	0,00	360,00	Punt	--	--	--	Nee	Nee	Nee	82,70	85,88	100,78

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen loswal Amsterdam Rijnkanaal
Groep: LAmax
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Item ID	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal
116	111,58	112,98	116,88	112,08	108,28	99,58	120,34	120,34

Invoergegevens

Model: RBS
 R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen loswal Amsterdam Rijnkanaal
 Groep: VRW_Indirecte hinder
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	X-1	Y-1	H-1	H-n	Aant.puntbr	Lengte	Lengte3D	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Max.afst.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
VRW 002	Indirecte hinder VRW01	1,50	0,00	Relatief	158067,29	437084,02	1,50	1,50	10	225,60	225,60	200	--	--	22,03	--	--	60	25,00	71,90	83,20	81,70	92,80	96,70
VRW 003	Indirecte hinder VRW02	1,50	0,00	Relatief	158269,10	436987,05	1,50	1,50	27	671,63	671,63	200	--	--	21,61	--	--	60	25,00	71,90	83,20	81,70	92,80	96,70
VRW 004	Indirecte hinder VRW04	1,50	0,00	Relatief	158923,00	437014,23	1,50	1,50	16	385,63	385,63	200	--	--	21,74	--	--	60	25,00	71,90	83,20	81,70	92,80	96,70

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen Ioswal Amsterdam Rijkkanaal
Groep: VRW_Indirecte hinder
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal
VRW 002	100,40	100,70	97,60	90,80	105,64	105,64
VRW 003	100,40	100,70	97,60	90,80	105,64	105,64
VRW 004	100,40	100,70	97,60	90,80	105,64	105,64

Invoergegevens

Model: RBS
R085886aa.00001.rw_01_001 - Zoelen Ioswal Amsterdam Rijnkanaal
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Maaiveld	Hdef.	Gevel	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
1a	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	158420,73	436966,01	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--
1b	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	158426,69	436963,09	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--
2	woning Retsestraat	157508,75	437152,49	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--
3	woning hoek Zoelense Zandweg / Mauriksestraat	158873,13	437028,47	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--
4b	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	159017,64	436877,50	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--
4a	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	159022,52	436870,03	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--
5a	woning Groteburgse Grintweg 2	159102,90	436927,27	0,00	Eigen waarde	Ja	1,50	--	--	--	--	--

Bijlage V

Rekenresultaten

Rekenresultaten - inrichting

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Inrichting
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1a_A	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	1,50	41,5	--	--	41,5	48,2
1b_A	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	1,50	30,1	--	--	30,1	36,2
2_A	woning Retsestraat	1,50	40,5	--	--	40,5	46,9
3_A	woning hoek Zoelense Zandweg / Mauriksestraat	1,50	23,3	--	--	23,3	29,6
4a_A	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	1,50	15,6	--	--	15,6	22,2
4b_A	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	1,50	31,4	--	--	31,4	38,1
5a_A	woning Groteburgse Grintweg 2	1,50	30,4	--	--	30,4	37,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten - inrichting - LAmax

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAmix totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAmix

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
1a_A	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	1,50	51,2	--	--
1b_A	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	1,50	38,5	--	--
2_A	woning Retsestraat	1,50	50,0	--	--
3_A	woning hoek Zoelense Zandweg / Mauriksestraat	1,50	30,9	--	--
4a_A	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	1,50	24,0	--	--
4b_A	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	1,50	41,1	--	--
5a_A	woning Groteburgse Grintweg 2	1,50	40,0	--	--

Rekenresultaten - indirecte hinder

Rapport: Resultatentabel
 Model: RBS
 L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: VRW_Indirecte hinder
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
1a_A	woning Zoelense Zandweg 1 zijgevel	1,50	50,7	--	--	50,7	72,6
1b_A	woning Zoelense Zandweg 1 voorgevel	1,50	51,8	--	--	51,8	73,8
2_A	woning Retsestraat	1,50	22,1	--	--	22,1	48,7
3_A	woning hoek Zoelense Zandweg / Mauriksestraat	1,50	48,8	--	--	48,8	71,3
4a_A	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	1,50	41,3	--	--	41,3	66,1
4b_A	woning Groteburgse Grintweg - Oost 9	1,50	41,3	--	--	41,3	66,2
5a_A	woning Groteburgse Grintweg 2	1,50	48,5	--	--	48,5	71,1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage ruimtelijke onderbouwing Zoelense Zandweg ong.
Verkeersonderzoek



MILIEU ADVIESBUREAU



VERKEERSONDERZOEK



Oost Kanaalweg, Zoelen



Datum : 6 augustus 2014

Rapportnummer : 214-ZOK-verkeer-v2



Koolweg 64
5759 PZ Helenaveen
Tel. 0493-539803
E-mail. mena@m-en-a.nl
ING: NL37 INGB 0007622002
K.v.K. 17095577

**Project : Verkeersonderzoek
Oost Kanaalweg te Zoelen**

Opdrachtgever : Aelmans

Datum rapport : 6 augustus 2014

Rapportnummer : 214-ZOK-verkeer-v2

Van toepassing zijnde certificaat : NEN-EN-ISO9001, 2008

Van toepassing zijnde protocollen : --

Nummer certificaat : EC-KWA-00044

Projectleider : Dhr. Ir. W.A. van Aerle

Collegiale toets : Mevr. A. van der Vleuten

Voor akkoord:

W.A. van Aerle



Voor akkoord:

A. van der Vleuten



Inhoudsopgave

<u>Hfdst.</u>	<u>Titel</u>	<u>Blz.</u>
1.	Inleiding	1
2.	Beschrijving plan	2
3.	Verkeer	3
4.	Berekeningen	4
4.1	Inleiding	4
4.2	Berekeningen Capacito	4
5.	Conclusies en adviezen	5
Bijlagen		
Bijlage 1	: Plattegrondtekening en luchtfoto	
Bijlage 2	: Resultaten Capacito methode Harders	
Bijlage 3	: Resultaten Capacito methode Slop	

1. Inleiding

In verband met de ontwikkeling van een lospontoon van J. Den Boer BV aan de Oost Kanaalweg te Zoelen (gemeente Buren) is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Doel van dit onderzoek is om na te gaan wat de gevolgen van het plan voor de verkeersdoorstroming op de wegen in de directe omgeving (kruispunten met de Zoelense Zandweg en de Mauriksestraat) zijn.

Het plan betreft een lospontoon voor zand, grind of split. Deze grondstoffen worden per schip aangevoerd en middels twee losinstallaties op vrachtwagens overgeladen. Dit plan heeft mogelijk gevolgen voor de afwikkeling van de verkeersbewegingen t.o.v. de huidige planologische situatie.

2 Beschrijving nieuwe situatie

Door het bedrijf worden maximaal 100 vrachtwagens per dag geladen en deze rijden vanaf het ponton en de Oost Kanaalweg richting de Zoelense Zandweg. Vanaf hier gaan de vrachtwagens deel uitmaken van het heersende verkeersbeeld ter plaatse.

Op de toegangsweg tot het ponton is voldoende stallingsruimte voor vrachtwagens, zodat ter plaatse van het ponton er geen parkeerproblemen ontstaan.

Er bestaat een mogelijkheid dat het vrachtverkeer niet meer over het bedrijventerrein kan rijden. In dit geval is er sprake van tegengesteld vrachtverkeer op de Zoelense Zandweg. Aangezien de breedte van de weg beperkt is tot 4 meter zullen passerstroken en/of bermverharding noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen voor alle weggebruikers.

3. Verkeer

Van de locatie is een akoestisch onderzoek bekend van LBP Sight (nummer R085886aa.00001.rvw, d.d. 15-5-2014). Het plangebied wordt ontsloten via de Oostelijke Kanaalweg. De verkeersstromen zullen vervolgens in oostelijke richting via de Zoelense Zandweg leiden. Hierbij passeren de vrachtwagens het kruispunt met de Kanaalweg / Zoelensestraatje. De Kanaalweg is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Het Zoelense straatje bevat alleen verkeer dat Beldert Beach verlaat.

De snelheid alle wegen ter plaatse van het kruispunt bedraagt 60 km/h.

Omdat de wegen slechts geringe etmaalintensiteiten verwerken is een inschatting gemaakt van de verkeersintensiteiten op de wegen. Voor de Oost Kanaalweg is uitgegaan van 1000 motorvoertuigen per etmaal (83 mvt/h). Voor de Zoelense Zandweg is op basis van tellingen (zie bijlagen) uitgegaan van 1000 motorvoertuigen per etmaal (83 mvt/h). In het geval van het feit dat het verkeer met de retourvrachten niet meer over Medel kunnen rijden, zal rekening worden gehouden met 2 x 83 mvt/etm. Voor het Zoelensestraatje is uitgegaan van 100 motorvoertuigen per etmaal (5 mvt/h).

Over de Mauriksestraat vinden ongeveer 2300 mvt/etm plaats, volgens tellingen uit 2009.

De gevolgen voor het verkeer worden zijn beoordeeld door de maatgevende uurpiek als gevolg van het plan samen met de intensiteiten zoals die over 10 jaar worden verwacht.

Het plan leidt tot maximaal 200 vrachtwagenbewegingen per etmaal. Deze zijn reeds verwerkt in de verkeersintensiteiten.

4. Berekeningen

4.1 Inleiding

Om een goede indruk te verkrijgen over de afwikkeling van de verkeersstromen in de nieuwe situatie is een berekening gemaakt voor het kruispunt Oost Kanaalweg / Kanaalweg / Zoelensestraatje / Zoelense Zandweg en tevens van het kruispunt Zoelense Zandweg / Mauriksestraat.

Vervolgens is met het software programma Capacito, versie 1.8 een berekening uitgevoerd om na te gaan welke gevolgen het plan heeft voor de verkeersafwikkeling. Dit betreffen de volgende berekeningen:

1. intensiteitscriterium van Slop;
2. methode Harders.

Om de verkeersafwikkeling te kunnen beoordelen is een inschatting gemaakt welke weg het verkeer van en naar de inrichting volgt. Het verkeer zal het plangebied bereiken vanaf de Oost Kanaalweg naar de Zoelense Zandweg richting Mauriksestraat en vervolgens verdeeld worden over beide rijrichtingen van de Mauriksestraat. Het verkeer van de Zoelensestraatje zal voor 100% richting Zoelense Zandweg rijden.

4.2 Berekeningen Capacito

In de bijlagen 2 en 3 zijn de resultaten opgenomen van de analyse volgens de methode Harders en Slop.

Methode Harders voor de beide kruispunten (zie bijlage 2)

Op beide kruispunten treden volgens de methode Harders geen relevante wachttijden op. Deze situatie kan dus qua wachttijd als acceptabel worden beschouwd.

Methode Slop voor beide kruispunten (zie bijlage 3)

Voor de kruispunten zijn volgens het intensiteitscriterium van Slop geen maatregelen noodzakelijk.

5. Adviezen en conclusies

Een planologische ontwikkeling waarbij een losponton wordt gerealiseerd c.q. uitgebreid leidt tot meer verkeersbewegingen.

De verkeersafwikkeling van het plangebied van en naar de meest nabij gelegen kruispunten is beoordeeld volgens de methode Harders en het intensiteitscriterium van Slop. Uit deze beoordelingen blijkt dat geen verkeersproblemen, c.q. lange wachttijden te verwachten zijn voor de aansluiting op het kruispunt. Dat betekent tevens dat uit veiligheidsoverwegingen geen nadere maatregelen noodzakelijk zijn.

Indien de mogelijkheid vervalt om het verkeer over het bedrijventerrein te laten rijden, zullen maatregelen aan de Zoelense Zandweg noodzakelijk zijn. O.a. aan passeerstroken en/of bermverharding zal aandacht geschonken dienen te worden.

Gelet op de ligging van het plan en de functies van de wegen in de omgeving is aan te nemen dat de verdere verkeersafwikkeling geen belemmeringen zal ondervinden.

Bijlage 1:
Luchtfoto en plattegrond tekening



Google earth





Google earth





Maurikestraat 1
telling verkeer 8-4/12-4-2009
licht mvt 1851, middelzw
260, zwaar 56 en overig 105
totaal etm 2272

Zoelense straatje
alleen verkeer dat
Beidert Beach verlaat

Zoelense Zandweg
telling verkeer 18-9/24-9-2013
lichte mvt 839, middelzw 69,
zwaar 19, overig 68
totaal etm 994

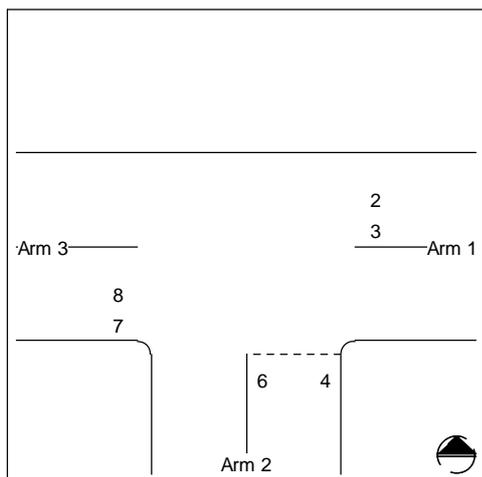
Kanaalweg afgesloten uit waterzuivering



De Boer

K3

Bijlage 2: Resultaten Capacito methode Harders



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Mauriksestraat / Zoelense Zandweg

Arm 1: Mauriksestraat, noord

Arm 2: Zoelense Zandweg

Arm 3: Mauriksestraat, zuid

INTENSITEITEN

woensdag 6-8-2014 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 170 pae/uuur

Richting 3: 42 pae/uuur

Richting 4: 42 pae/uuur

Richting 6: 42 pae/uuur

Richting 7: 42 pae/uuur

Richting 8: 170 pae/uuur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

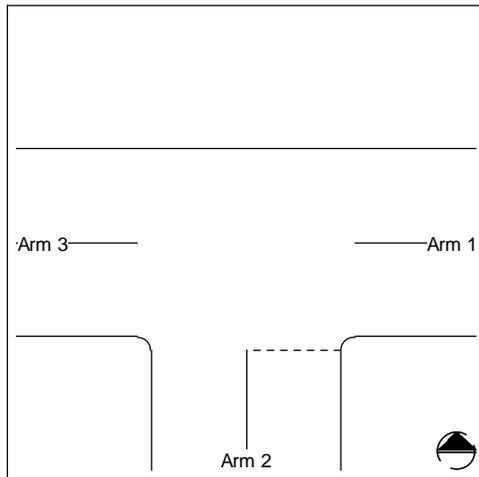
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	42	990	948	0 sec.	Ja
4	42	720	636	0 sec.	Ja
6	42	720	636	0 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

Bijlage 3: Resultaten Capacito methode Slop



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Oost Kanaalweg/Zoelense Zandweg

Arm 1: Oost Kanaalweg

Arm 2: Zoelense straatje

Arm 3: Zoelense Zandweg

INTENSITEITEN

vrijdag 27-6-2014

8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit

Arm 1: 1000 pae/etmaal

Arm 2: 50 pae/etmaal

Arm 3: 1000 pae/etmaal

DIMENSIE

Geen deelkruispunten

Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:

- Van arm 1 naar arm 3: 1

- Van arm 3 naar arm 1: 1

Aantal opstelvakken op de zijweg(en):

- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): > 50 km/u

BEREKENING

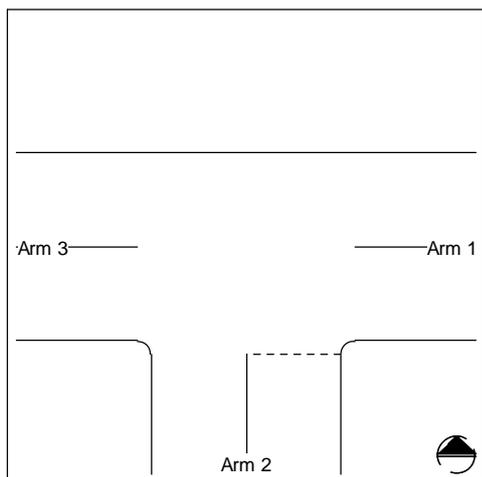
Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.

Deze waarde bepaald of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

$a = 0,13$: Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$	Geen maatregel noodzakelijk
$1,33 \leq a \leq 1,67$	Noodzaak maatregel twijfelachtig
$a > 1,67$	Maatregel noodzakelijk



Intensiteitscriterium van Slop

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Mauriksestraat / Zoelense Zandweg

Arm 1: Mauriksestraat, noord

Arm 2: Zoelense Zandweg

Arm 3: Mauriksestraat, zuid

INTENSITEITEN

woensdag 6-8-2014

8e drukste uur is 6,30% van etmaalintensiteit

Arm 1: 2300 pae/etmaal

Arm 2: 1000 pae/etmaal

Arm 3: 2300 pae/etmaal

DIMENSIE

Geen deelkruispunten

Aantal rechtdoorgaande rijstroken op de
hoofdweg over grotere afstand:

- Van arm 1 naar arm 3: 1

- Van arm 3 naar arm 1: 1

Aantal opstelvakken op de zijweg(en):

- Arm 2: 1

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): > 50 km/u

BEREKENING

Op basis van de snelheid, de intensiteiten en de vormgeving wordt een waarde voor a berekend.

Deze waarde bepaald of verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn om het verkeer te kunnen afwikkelen.

$a = 0,74$: Geen maatregel noodzakelijk

GRENSWAARDEN voor a

$a < 1,33$

Geen maatregel noodzakelijk

$1,33 \leq a \leq 1,67$

Noodzaak maatregel twijfelachtig

$a > 1,67$

Maatregel noodzakelijk

Bijlage ruimtelijke onderbouwing Zoelense Zandweg ong.
Digitale watertoets



datum 27-6-2014
dossiercode 20140627-9-9222

Standaard wateradvies

Op grond van het Besluit Ruimtelijke Ordening moet in de toelichting van ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin wordt beschreven hoe rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de taken en belangen van het waterschap. De watertoets voor dit plan heeft plaatsgevonden via de Digitale Watertoets (www.dewatertoets.nl).

Uit de ingevoerde gegevens volgt dat er sprake is van een ruimtelijk plan dat een geringe invloed heeft op de taken en belangen van het waterschap. In deze fase van de planvorming (bestemmingsplan) kan volgens het waterschap worden volstaan met dit automatisch gegenereerd wateradvies.

Algemene projectgegevens

Projectomschrijving: permanent maken van een los- en laadwalvoorziening
Oppervlakte plangebied: 2377
Adres: Zoelense zandweg ong, Zoelen
Gemeente: Buren
Het plan is ingediend door: Geert Willems Pouderoyen Compagnons

Beleid van Waterschap Rivierenland

Met ingang van 22 december 2009 is het Waterbeheerplan 2010-2015 "Werken aan een veilig en schoon Rivierenland" bepalend voor het waterbeleid. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle watertaken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen.

Daarnaast beschikt het Waterschap Rivierenland over een verordening: de Keur voor waterkeringen en wateren. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels.

Waterberging

Voor het ruimtelijk plan is geen compenserende waterberging nodig.

Conclusie

Wij adviseren positief over het plan, onder de voorwaarde dat er voldoende rekening wordt gehouden met bovengenoemde aandachtspunten (indien van toepassing). Het ruimtelijk plan hoeft in het kader van de watertoets niet meer toegestuurd te worden aan Waterschap Rivierenland.

Vervolgens kunt u het ruimtelijk plan nader uitwerken tot op het niveau van een aanvraag watervergunning of melding (indien van toepassing). Voorwaarde hierbij is dat het op te stellen bestemmingsplan niet conflicteert met deze nadere uitwerking. Dit is uw eigen verantwoordelijkheid.

Vervolg

Voor de uitvoering van het plan kan, afhankelijk van de bovengenoemde aandachtspunten, een watervergunning of melding bij het waterschap vereist zijn. In deze watervergunning of melding kunnen nadere technische eisen aan uw plan gesteld worden. U kunt hiervoor contact opnemen met het secretariaat van de afdeling Vergunningen. Zij zijn bereikbaar via e-mailadres secretariaat-afdelingvergunningen@wsrl.nl en telefoonnummer (0344) 64 94 94.

Wij adviseren u om uw aanvraag of melding vooraf te bespreken met medewerkers van de Afdeling Vergunningen. Dit automatisch gegenereerd wateradvies kan hierbij nuttig zijn. Voor meer informatie over vergunningen en melding kunt u ook terecht op: www.waterschaprivierenland.nl/vergunningen

© Digitale Watertoets - www.dewatertoets.nl Dit document is gegenereerd via de website <http://www.dewatertoets.nl/> op basis van door u ingevulde gegevens. U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens. Dit digitale advies heeft een geldigheid van 2 jaar.