Renswoude

Buitengebied

bestemmingsplan
(bijlagenboek)

RBOI
adviseurs ruimtelijke ordening

Renswoude

Buitengebied

bestemmingsplan

(bijlagenboek)

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0339.BP2010buitengebied-vg01

projectnummer:

0339.008399.00

opdrachtleider:

ir. C.A. Louws

planstatus

datum:	status:
21-05-2010	ontwerp
05-10-2010	vaststelling

M.008/02

gecertificeerd door Lloyd's conform ISO 9001: 2000

aangesloten bij: NL LID INGENIEURS BNSP

RBOI adviseurs ruimtelijke ordening

RBOI - Middelburg bv
Nieuwstraat 27
Postbus 430
4330 AK Middelburg
Telefoon (0118) 689 010
E-mail: mburg@rboi.nl

© RBOI-Middelburg bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van RBOI-Middelburg bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoud van het bijlagenboek

1. **Akoestisch onderzoek**
2. **Plan MER**
3. **Beantwoording overlegreacties**
4. **Beantwoording inspraakreacties**

bijlage 1
Akoestisch onderzoek

Woudenberg en Renswoude

Buitengebied

Akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

0351.008397.00
0339.008399.00

opdrachtleider:

ir. C.A. Louws

planstatus

datum:

21-05-2010

M.008/02

gecertificeerd door Lloyd's
conform ISO 9001: 2000

aangesloten bij: ONRI BNSP

RBOI
adviseurs ruimtelijke ordening

RBOI - Middelburg bv
Nieuwstraat 27
Postbus 430
4330 AK Middelburg
Telefoon (0118) 633 344
E-mail: mburg@rboi.nl

© RBOI-Middelburg bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van RBOI-Middelburg bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding blz. 3

2. Normering en beleid 5
2.1. Wegverkeerslawaai 5
2.2. Railverkeerslawaai 7

3. Invoergegevens 9

4. Resultaten en conclusies 15
4.1. Resulaten wegverkeerslawaai 15
4.2. Resultaten railverkeerslawaai 16

Bijlagen:

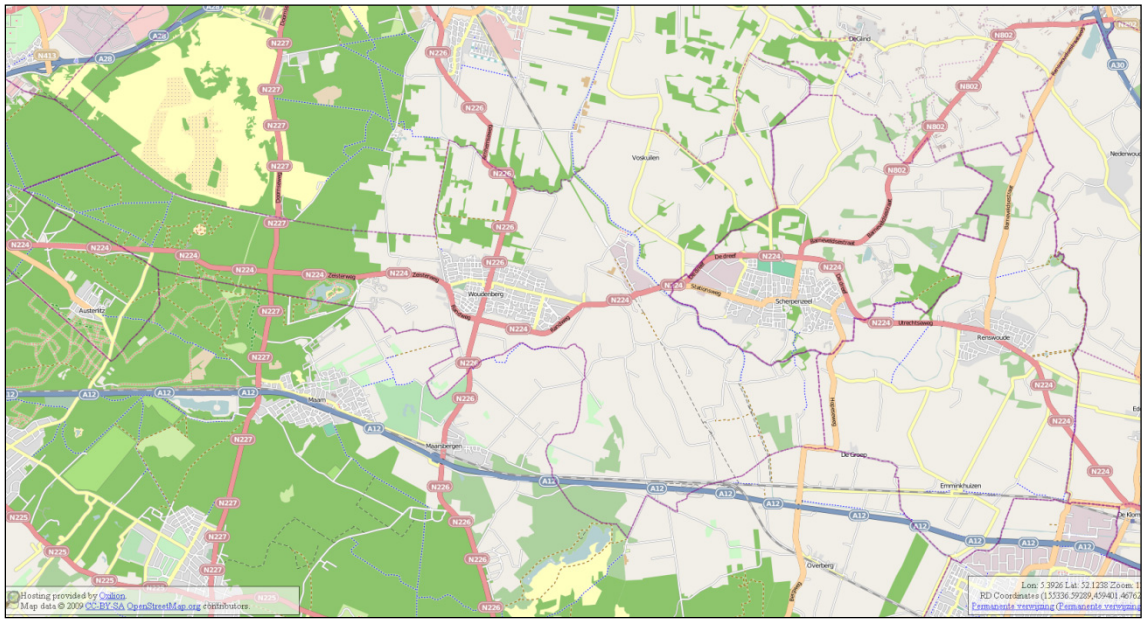
1 Rekenbladen wegverkeerslawaai Woudenberg
2 Rekenbladen wegverkeerslawaai Renswoude
3 Rekenbladen akoestisch onderzoek railverkeerlawaai

2 Inhoud van de toelichting

1. Inleiding

Algemeen

De gemeenten Renswoude en Woudenberg hebben besloten om gezamenlijk voor het buitengebied van beide gemeenten een nieuw bestemmingsplan op te stellen (bestemmingsplan buitengebied 2010). Figuur 1.1 geeft een overzicht van de ligging van beide gemeenten. In deze buitengebieden wordt de mogelijkheid geboden geluidsgevoelige bestemmingen in de vorm van woningen en/of agrarische bedrijfswoningen te realiseren. Deze geluidsgevoelige bestemmingen dienen te voldoen aan de normen uit de Wet geluidhinder. In voorliggende rapportage is aan de hand van berekeningen inzicht gegeven in geluidscontourafstanden voor alle relevante wegen en spoorwegen van de voorkeurs- en uiterste grenswaarde.



Figuur 1.1. Ligging gemeenten Woudenberg en Renswoude

Leeswijzer en plan van aanpak

In hoofdstuk 2 is inzicht gegeven in de geldende normen van de Wet geluidhinder voor weg- en railverkeerslawaai. In dit hoofdstuk is tevens inzicht gegeven in de onderzoeksmethodiek. In hoofdstuk 3 is vervolgens aandacht besteed aan de gehanteerde invoergegevens voor de akoestische onderzoeken. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van de onderzoeken weergegeven en voorzien van conclusies.

4 Inleiding

2. Normering en beleid

In dit hoofdstuk is de geldende wettelijke normering volgens de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) weergegeven. Vervolgens is het geldende geluidsbeleid van de gemeente Woudenberg en Renswoude behandeld. De normeringen zijn onderverdeeld in twee verschillende "lawaaisoorten": ten eerste is inzicht gegeven in wegverkeerslawaai, vervolgens is aandacht besteed aan railverkeerlawaai.

2.1. Wegverkeerslawaai

Geluidszones langs wegen
Langs alle wegen bevindt zich op basis van de Wet geluidhinder geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de zijkant van de weg (buitenkant kantstreep). Onder stedelijk gebied wordt verstaan: "het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens" (artikel 1 Wgh). In tabel 2.1 zijn de breedtes van de diverse geluidszones weergegeven.

Tabel 2.1. Breedte geluidszones

gebied	aantal rijstroken	zonebreedte
Binnenstedelijk	1 of 2	200 meter
	3 of meer	300 meter
Buitenstedelijk	1 of 2	250 meter
	3 of 4	400 meter
	5 of meer	600 meter

Grenswaarden
Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van geluidsgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen bedraagt deze 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt) en maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld

geluidsschermen,vliesgevels of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger).

Zijn deze maatregelen onvoldoende doeltreffend, dan wel ontmoeten deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek tot vaststelling van hogere waarden worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente. Deze hogere grenswaarde mag, afhankelijk van de situatie, een bepaalde waarde niet te boven gaan (uiterste grenswaarde). Indien de uiterste grenswaarde wordt overschreden en maatregelen ter vermindering van de geluidsbelasting aan de bron of in het overdrachtsgebied niet mogelijk of doeltreffend zijn, dienen maatregelen aan de zijde van de geluidsontvanger te worden genomen, zoals bijvoorbeeld het toepassen van een dove gevel. Daarnaast dient altijd de wettelijke binnenwaarde te worden gegarandeerd van 33 dB. Het kan daarvoor noodzakelijk zijn dat geluidsisolerende gevelmaatregelen worden genomen. In het kader van de ruimtelijke procedures komen echter alleen de maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied aan de orde. De gevelmaatregelen komen pas aan de orde in het kader van de daadwerkelijke realisatie van de ontwikkeling en de bouwvergunningprocedure. In tabel 2.2 zijn de verschillende grenswaarden voor buitenstedelijke situaties weergegeven.

Tabel 2.2. geluidsnormen voor (agrarische bedrijfs)woningen

functie	voorkeursgrenswaarde	uiterste grenswaarde
nieuwe woning	48 dB	53 dB
nieuwe agrarische bedrijfswoning	48 dB	58 dB

Reken- en onderzoeksmethode
Met behulp van de Standaard Rekenmethode I (SRM I) uit het Reken- en Meetvoorschrift 2006 zijn de afstanden berekend van de 48, 53 en 58 dB-contouren voor het prognosejaar 2020. Er is voor gekozen de SRM I-methode te gebruiken omdat er geen hoogte verschillen en afschermende bebouwing aanwezig is. De berekeningen zijn uitgevoerd met het programma SRM1 versie 1.40 (DGMR).

Het is nog niet duidelijk op welke locaties geluidsgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt derhalve zijn per weg de afstanden van de voorkeurs- en uiterste grenswaarde onderzocht (48, 53 en 58 dB-contouren).

Dosismaat
De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Aftrek ex artikel 110g Wgh
Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/uur geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/uur of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

2.2. Railverkeerslawaai

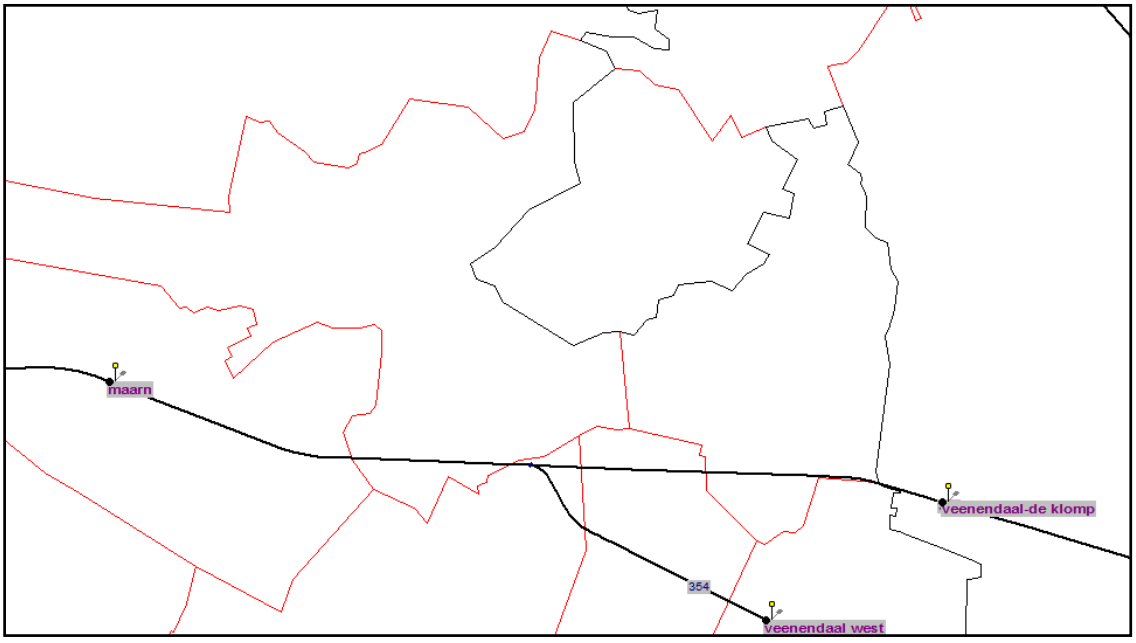
Zonering
De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij nieuwe ontwikkelingen binnen de zone van een gezoneerde spoorlijn voldaan dient te worden aan de eisen en normen van de Wgh ten aanzien van het railverkeerslawaai. Binnen de gemeentes Woudenberg en Renswoude liggen twee gezoneerde spoorwegen (spoortrajecten 351 en 352) waarvan de geluidszones in het buitengebied vallen.

Binnen de gemeentegrenzen van Renswoude ligt het spoortraject 352 dat de verbinding vormt tussen het station Ede/Wageningen en het kruispunt van de spoortrajecten 351, 352 en 354. Dit spoortraject 352 heeft een zonebreedte van 400 meter.

Binnen de gemeentegrenzen van Woudenberg ligt het spoortraject 351 dat de verbinding vormt tussen het kruispunt van de spoortrajecten 351, 352 en 354 en station Utrecht centraal. Ook dit spoortraject 351 heeft een zonebreedte van 400 meter.

Het spoortraject 354 vormt de verbinding tussen het kruispunt van de spoortrajecten 351, 352 en 354 en Veenendaal centrum en heeft een zonebreedte van 100 meter. Dit spoortraject 354, het genoemde kruispunt en de bijbehorende geluidszone van 100 meter liggen buiten de gemeentes Renswoude en Woudenberg. Spoortraject 354 is daarom verder buiten beschouwing gelaten.

De zonebreedte van spoorlijnen geldt vanaf de buitenste spoorstaaf.



Figuur 2.1. overzicht spoorwegen (bron: ASWIN 2009)

Normstelling
Indien nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een spoorweg worden gerealiseerd, dient onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting vanwege deze spoorweg. Voor geluidsgevoelige gebouwen bedraagt de voorkeursgrenswaarde 55 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. De uiterste grenswaarde mag daarbij niet worden overschreden. De uiterste grenswaarden voor

geluidsgevoelige gebouwen bedraagt 68 dB. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Reken- en onderzoeksmethode
Het is nog niet duidelijk op welke locaties geluidsgevoelige gebouwen mogelijk worden gemaakt derhalve zijn per spoortraject de afstanden van de voorkeurs- en uiterste grenswaarde onderzocht.

Voor de berekeningen is uitgegaan van de berekeningsgegevens uit het Akoestisch Spoorboekje voor Windows uit 2009 (ASWIN 2009). In ASWIN 2009 zijn geen prognoses meer geleverd. Dit is een uitvloeisel van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 waarin gesteld wordt: 'Omdat er omtrent de prognose voor het maatgevende jaar in de toekomst geen generieke uitspraken kunnen worden gedaan, is dat deel van het emissieregister vervallen'. Er wordt in de geluidsberekeningen dan ook niet van prognosejaren uitgegaan zoals voorheen, maar van de toekomstige geluidsproductieplafonds. Om rekening te houden met de geluidsproductieplafonds is de berekende geluidsbelasting op basis van de spoorgegevens van 2007 (ASWIN 2009) met 1,5 dB vermeerderd, teneinde de toekomstige situatie te representeren.

De berekeningen zijn daarom in ASWIN uitgevoerd voor de 53,5 dB en 66,5 dB-contouren en vertegenwoordigen de 55 dB- en 68 dB-contouren en daarmee respectievelijk de voorkeursgrenswaarde de uiterste grenswaarde.

3. Invoergegevens

In deze paragraaf zijn de invoergegevens beschreven die aan het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai ten grondslag liggen. Belangrijke invoergegevens zoals de verkeersintensiteit, de voertuigverdeling, maximumsnelheid, wegdekverharding zijn nader toegelicht. De bronnen en bewerkingen van deze gegevens zijn eveneens beschreven.

Verkeersintensiteiten
In tabel 3.1 zijn de geprognosticeerde verkeersintensiteiten weergegeven op de relevante wegen in het buitengebied van de gemeentes Woudenberg en Renswoude. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de wegen in het buitengebied van Woudenberg en Renswoude. Per weg en eventueel per wegvak zijn de verkeersintensiteiten weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1. Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)

Buitengebied Woudenberg				
	Weg	Wegvakken (van)	tot	Intensiteit 2020
0*	Rijksweg A12	Maarsbergen	Veenendaal	88.500
1	N224 (Zeisterweg)	Oude Postweg	Traayweg	12.650
2	N224 (Zeisterweg)	Traayweg	Doornseweg (N227)	15.550
3	N224 (Zeisterweg)	Doornseweg (N227)	De Heijgraeff	16.650
4	N224 (Zeisterweg)	De Heijgraeff	Voorstraat	16.650
5	N224 (Randweg)	Voorstraat	Slappedel	14.050
6	N224 (Randweg)	Slappedel	Maarsbergseweg (N226)	14.050
7	N224 (Randweg)	Maarsbergseweg (N226)	Europaweg	18.250
8	N224 (Stationsweg Oost)	Europaweg	Rumelaarseweg	19.600
9	N224 (Stationsweg Oost)	Rumelaarseweg	Laagerfseweg	19.900
10	N224 (Stationsweg Oost)	Laagerfseweg	Parallelweg	20.850
11	N224 (Stationsweg Oost)	Parallelweg	Provinciegrens	20.850
12	N226	Vieweg	Ekris	17.850
13	N226	Ekris	John F. Kennedylaan	16.650
14	N226	Laanzicht/Laan van Lichtenberg	Randweg (N224)	15.550
15	N226	Randweg (N224)	Ringelpoel	20.650
16	N226	Ringelpoel	Griftdijk	20.450

17	N227	Poortse Bos	Zeisterweg (N224)	20.550
18	N227	Zeisterweg (N224)	Treekerweg	20.850
19	Traayweg	Oude Postweg	Zeisterweg (N224)	750**
20	Voskuilerweg	De Dreef	Voskuilerdijk	750**
21	Voskuilerdijk	Oud Willaer	Leusbroekerweg	750**
22	Moorsterweg	Goorsteeg	Klein Moorst	750**
23	Oude Willaer	Voskuilerdijk	Goorsteeg	750**
24	Overige wegen	--	--	750
Buitengebied Renswoude				
1	Rijksweg A12	Maarsbergen	Veenendaal	88.500
2	Arnhemseweg (N224)	Provinciegrens	Molenstraat/Nijborg	12.100
3	Arnhemseweg (N224)	Ubberschoterweg	Veenweg	15.800
4	Arnhemseweg (N224)	Veenweg	Schalm	11.800
5	Arnhemseweg (N224)	Schalm	Provinciegrens	11.700
6	Barneveldsestraat	De Hooge Hoek	Hoefweg	3.200
7	Oude Holleweg	Hopesweg	Spikhorst	800
8	Hopeseweg	Groeperlaan	Heuvelsesteeg	750**
9	Heuvelsesteeg	De Groep	Hopeseweg	750**
10	Biesbosserweg	Oude Holleweg	Parallelweg	1.500
11	Emminkhuizerlaan	Arnhemseweg (224)	Biesbosserweg	1.750
12	Parallelweg	De Grift	Kooiweg	750**
13	Kooiweg	Biesbosserweg	Slaperdijk	750**
14	Overige wegen	--	--	750

* De verkeersintensiteit op de A12 binnen de gemeentegrens van Woudenberg bedraagt hetzelfde als voor Renswoude.
** Voor deze wegen zijn geen verkeersintensiteiten bekend. Er is voor gekozen aan te sluiten bij landelijke gemiddelden die horen bij wegen in het beheer van het waterschap. In de berekeningen zijn deze "overige wegen" genoemd.

Voor de verkeersintensiteit op Rijksweg A12 is de database Maandelijkse Telpunt Rapportage/ wegwerkzaamheden (MTR+) van Rijkswaterstaat geraadpleegd. De gehanteerde intensiteit is afkomstig uit teljaar 2009. Door middel van extrapolatie met een autonome groei van 1,4%[1)] per jaar is de verkeersintensiteit voor 2020 bepaald.

De verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2020 voor de provinciale wegen N224, N226 en de N227 zijn ontleend aan verkeersgegevens afkomstig van de Provincie Utrecht (VRU 2.1 april 2010). Voor de provinciale wegen zijn de aangeleverde werkdagintensiteiten vermenigvuldigd met een omrekenfactor van 0,93[1] naar weekdagintensiteiten.

De gegevens voor de wegen binnen de gemeente Renswoude: Barneveldsestraat, Oude Holleweg, Biesbosserweg en Emminkhuizerlaan zijn afkomstig uit de rapportage "Functie en inrichting van 60 km/u wegen in het buitengebied Renswoude" (Loendersloot Advies, april 2009). Bij het omrekenen van de verkeersintensiteiten 2009 naar het prognosejaar 2020 is een autonome verkeersgroei van 1,4%[1] per jaar aangehouden. Voor de "overige wegen" is

1) Daling in Groei; actualisatie van de verkeerskundige kencijfers, December 2009, RBOI-Rotterdam.

op basis van ervaringscijfers voor wegen in het beheer van de waterschappen de gemiddelde verkeersintensiteit genomen.

Verdelingen per voertuigcategorie en periode-uur
De verdelingen per voertuigcategorie (lichte, middelzware en zware motorvoertuigen) en per periode-uur (dag-, avond, en nachtperiode-uur) voor de wegen in beheer van de provincie Utrecht (N224, N226 en N227) zijn ontleend aan de door de provincie geleverde gegevens.

Wat betreft de verdelingen voor de Rijksweg A12, 60 km/uur-wegen en alle overige wegen zijn niet alle gegevens bekend. Voor deze wegen is er voor gekozen om aan te sluiten bij de standaardverdeling voor respectievelijk autosnelwegen en plattelandswegen. Deze standaard verdelingen zijn representatief voor het landelijke gemiddelde. In tabel 3.2 zijn de gehanteerde verdelingen weergegeven.

Tabel 3.2. Verdelingen per voertuigcategorie en periode-uur

weg	**dagperiode**	**avondperiode**	**nachtperiode**	**periode-uur**
	%lv/%mv/%zv	%lv/%mv/%zv	%lv/%mv/%zv	%d/%a/%n
standaard verdeling autosnelwegen	82,0/9,4/8,6	85,7/7,5/6,8	70,0/16,5/13,5	6,7/2,7/1,1
N224: alle wegvakken	88,3/6,6/5,1	88,3/6,6/5,1	88,3/6,6/5,1	6,5/3,3/1,1
N226: Vieweg-randweg (N224)	93,6/4,6/1,8	93,6/4,6/1,8	93,6/4,6/1,8	6,6/3,5/0,9
N226: Randweg (N224)-Griftdijk	93,6/4,6/1,8	93,6/4,6/1,8	93,6/4,6/1,8	6,5/3,4/1,1
N227: Zeisterweg (N224)-Poortse Bos	93,8/4,8/1,4	93,8/4,8/1,4	93,8/4,8/1,4	6,6/3,5/0,8
N227: Treekerweg-Zeisterweg (N224)	93,8/4,8/1,4	93,8/4,8/1,4	93,8/4,8/1,4	6,9/2,8/0,8
standaard verdeling plattelandswegen	91,4/6,7/1,8	91,4/6,7/1,8	91,4/6,7/1,8	7,0/2,6/1,1

(lv: lichte motorvoertuigen; mv: middelzware motorvoertuigen; zv: zware motorvoertuigen; d: dag; a: avond; n: nacht)

Verhardingssoort en maximumsnelheid
In de tabellen 3.3 en 3.4 zijn de verhardingssoorten en maximumsnelheden op de relevante wegen weergegeven.

Bij de rijksweg A12 is uitgegaan van tweelaags-ZOAB als wegdekverharding. De verhardingssoorten voor de provinciale wegen N224, N226 en N227 zijn aangeleverd door de Provincie Utrecht. Daar de asfaltsoorten niet bekend zijn, is voor een asfaltverharding referentiewegdek (DAB) aangehouden.

Tabel 3.3. Verhardingssoort en maximumsnelheid Woudenberg

Buitengebied Woudenberg			
	Weg	verhardingssoort	maximumsnelheid
	Rijksweg A12	2L ZOAB	115, 90 en 90 km/uur
1	N224 (Zeisterweg)	Referentie wegdek	80 km/uur

2	N224 (Zeisterweg)	Referentie wegdek	80 km/uur
3	N224 (Zeisterweg)	SMA	80 km/uur
4	N224 (Zeisterweg)	SMA	80 km/uur
5	N224 (Randweg)	SMA	80 km/uur
6	N224 (Randweg)	SMA	80 km/uur
7	N224 (Randweg)	Referentie wegdek	80 km/uur
8	N224 (Stationsweg Oost)	Referentie wegdek	80 km/uur
9	N224 (Stationsweg Oost)	SMA	50 km/uur
10	N224 (Stationsweg Oost)	SMA	50 km/uur
11	N224 (Stationsweg Oost)	Referentie wegdek	50 km/uur
12	N226	SMA	80 km/uur
13	N226	SMA	80 km/uur
14	N226	SMA	50 km/uur
15	N226	Referentie wegdek	80 km/uur
16	N226	Referentie wegdek	80 km/uur
17	N227	Referentie wegdek	80 km/uur
18	N227	Referentie wegdek	80 km/uur
19	Traayweg	Referentie wegdek	60 km/uur**
20	Voskuilerweg	Referentie wegdek	60 km/uur**
21	Voskuilerdijk	Referentie wegdek	60 km/uur**
22	Moorsterweg	Referentie wegdek	60 km/uur**
23	Oude Willaer	Referentie wegdek	60 km/uur**
24	Overige wegen	Referentie wegdek	60 km/uur

* De gegevens voor de A12 binnen de gemeentegrens van Woudenberg bedragen hetzelfde als voor Renswoude.
** Er is voor gekozen aan te sluiten bij landelijke gemiddelden die horen bij wegen in het beheer van het waterschap. In de berekeningen zijn deze "overige wegen" genoemd.

Tabel 3.4. Verhardingssoort en maximumsnelheid Renswoude

Buitengebied Renswoude			
1	Rijksweg A12	2L ZOAB	115, 90 en 90 km/uur
2	Arnhemseweg (N224)	Referentie wegdek	80 km/uur
3	Arnhemseweg (N224)	Referentie wegdek	80 km/uur
4	Arnhemseweg (N224)	Referentie wegdek	80 km/uur
5	Arnhemseweg (N224)	Referentie wegdek	80 km/uur
6	Barneveldsestraat	Referentie wegdek	80 km/uur
7	Oude Holleweg	Referentie wegdek	60 km/uur
8	Hopeseweg	Referentie wegdek	60 km/uur**
9	Heuvelsesteeg	Referentie wegdek	60 km/uur**
10	Biesbosserweg	Referentie wegdek	60 km/uur

11	Emminkhuizerlaan	Referentie wegdek	60 km/uur
12	Parallelweg	Referentie wegdek	60 km/uur**
13	Kooiweg	Referentie wegdek	60 km/uur**
14	Overige wegen	Referentie wegdek	60 km/uur

** Er is voor gekozen aan te sluiten bij landelijke gemiddelden die horen bij wegen in het beheer van het waterschap. In de berekeningen zijn deze "overige wegen" genoemd.

Verhardingsbreedte

De verhardingsbreedte is de breedte van het verharde deel tussen een gevel van een geluidsgevoelige bestemming en de as van de weg. In principe betreft dit de helft van de breedte van het totale wegdek.

Voor de rijksweg A12 is uitgegaan van een totale wegbreedte van 20 meter. Exclusief de middenberm is een verhardingsbreedte van 8 meter aangehouden. Voor de provinciale wegen N224, N226 en N227 is een wegbreedte van 8 meter en een verhardingsbreedte van 4 meter aangenomen. Voor de overige wegen in het buitengebied is een wegbreedte van 7 meter aangehouden, resulterende in en een verhardingsbreedte van 3,5 meter.

Objectfractie en zichthoek

Bij het berekenen van de geluidscontouren is geen gebruik gemaakt van een objectfractie. In het buitengebied is bebouwing aan weerszijden van de wegen in het algemeen vrij beperkt.

De gebruikte zichthoek bedraagt 127°. In de berekeningen is geen zichthoekcorrectie toegepast omdat er geen afschermde bebouwingen en/of andere elementen aanwezig zijn tussen de wegen en de geluidscontouren.

Waarneemhoogte

In het bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden om geluidsgevoelige bestemmingen te realiseren met verschillende bouwhoogtes. Op basis van ervaring en referentieprojecten blijkt dat de maatgevende geluidsbelasting ten gevolgde van het wegverkeerslawaai van gezoneerde wegen plaatsvindt op een waarneemhoogte van 4,5 meter. In het akoestisch onderzoek is daarom rekening gehouden met een waarneemhoogte van 4,5 meter.

14 Invoergegevens

4. Resultaten en conclusies

4.1. Resultaten wegverkeerslawaai

In de tabel 4.1 en 4.2 zijn de berekende afstanden geluidcontouren de ten gevolge van het wegverkeerslawaai ten opzichte van de wegassen van de gezoneerde wegen weergegeven voor het buitengebied van respectievelijk Woudenberg en Renswoude weergegeven.

Tabel 4.1. Geluidscontouren in het buitengebied van Woudenberg

Buitengebied Woudenberg				
	weg	**48 dB Contour**	**53 dB Contour**	**58 dB Contour**
1	N224 (Zeisterweg)	224 m	106 m	51 m
2	N224 (Zeisterweg)	256 m* (= 250 m)	122 m	58 m
3	N224 (Zeisterweg)	211 m	100 m	48 m
4	N224 (Zeisterweg)	211 m	100 m	48 m
5	N224 (Randweg)	189 m	90 m	38 m
6	N224 (Randweg)	189 m	90 m	38 m
7	N224 (Randweg)	282 m* (= 250 m)	135 m	64 m
8	N224 (Stationsweg Oost)	295 m* (= 250 m)	141 m	68 m
9	N224 (Stationsweg Oost)	112 m	54 m	27 m
10	N224 (Stationsweg Oost)	115 m	56 m	26 m
11	N224 (Stationsweg Oost)	132 m	62 m	30 m
12	N226	189 m	90 m	43 m
13	N226	180 m	85 m	41 m
14	N226	79 m	38 m	18 m
15	N226	279 m* (= 250 m)	133 m	63 m
16	N226	276 m* (= 250 m)	132 m	63 m
17	N227	256 m* (= 250 m)	122 m	58 m
18	N227	256 m* (= 250 m)	116 m	58 m
19	Traayweg (overige wegen)	14 m	6 m	***
20	Voskuilerweg (overige wegen)	14 m	6 m	***
21	Voskuilerdijk (overige wegen)	14 m	6 m	***
22	Moorsterweg (overige wegen)	14 m	6 m	***

23	Oude Willaer (overige wegen)	14 m	6 m	***
24	Overige wegen	14 m	6 m	***

* De contourafstand is groter dan de wettelijke geluidszone van 250 meter;
** De contourafstand is groter dan de wettelijke geluidszone van 400 meter;
*** De contourafstand ligt binnen de grens van de wegdekverharding.

Tabel 4.2. Geluidcontouren in het buitengebied van Renswoude

Buitengebied Renswoude				
	weg	**48 dB Contour**	**53 dB Contour**	**58 dB Contour**
1	Rijksweg A12	468 m** (= 400 m)	228 m	111 m
2	Arnhemseweg (N224)	218 m	104 m	47 m
3	Arnhemseweg (N224)	260 m* (= 250 m)	124 m	59 m
4	Arnhemseweg (N224)	215 m	102 m	48 m
5	Arnhemseweg (N224)	215 m	101 m	48 m
6	Barneveldsestraat	75 m	36 m	16 m
7	Oude Holleweg	15 m	6 m	***
8	Hopeseweg (overige wegen)	14 m	6 m	***
9	Heuvelsesteeg (overige wegen)	14 m	6 m	***
10	Biesbosserweg	22 m	10 m	***
11	Emminkhuizerlaan	25 m	11 m	4 m
12	Parallelweg (overige wegen)	14 m	6 m	***
13	Kooiweg (overige wegen)	14 m	6 m	***
14	Overige wegen	14 m	6 m	***

* De contourafstand is groter dan de wettelijke geluidszone van 250 meter;
** De contourafstand is groter dan de wettelijke geluidszone van 400 meter;
*** De contourafstand ligt binnen de grens van de wegdekverharding.

4.2. Resultaten railverkeerslawaai

In tabel 4.3 zijn de afstanden weergegeven van de relevante contouren (voorkeurs- en uiterste grenswaarde) ten gevolge van het railverkeerlawaai binnen de gemeentes Renswoude en Woudenberg.

Tabel 4.3. relevante contouren t.g.v. spoorlijnen

spoortraject	**afstand 55 dB-contour**	**afstand 68 dB-contour**
352 (Renswoude)	539 m (= 400 m)	100 m
351 (Woudenberg)	594 m (= 400 m)	112 m

Uit de berekeningresultaten (tabel 4.3) blijkt dat de geluidscontouren van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB van beide spoortrajecten op grotere afstand van de spoorlijnen ligt dan de wettelijke geluidszone. De breedte van de geluidszone geldt in deze situatie als maximale aan te houden afstand op basis van de Wgh.

Uit de berekeningsresultaten blijkt verder dat de geluidscontour van de uiterste grenswaarde ten gevolge van het railverkeerlawaai van spoortraject 352 (Renswoude) en 351 (Woudenberg) op respectievelijk 100 m en 112 meter ligt.
Indien er geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk worden gemaakt op grotere afstanden van de spoorlijnen dan 100 m (Renswoude) en 112 m (Woudenberg) kan een hogere waarde worden aangevraagd als er redelijkerwijs geen maatregelen aan de bron en/of in het overdrachtgebied mogelijk zijn.
Het is niet mogelijk geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk te maken binnen deze afstanden van de spoorlijnen tenzij er maatregelen worden getroffen om de geluidsbelastingen aan de gevels te verlagen tot minder dan de uiterste grenswaarde.

Bijlage 1 Rekenbladen wegverkeerslawaai Woudenberg

Ontvanger : **48 dB Contour** **Waarneemhoogte [m]** : **4.5**

Rijlijn : **1) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	224.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	224.03
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	12650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.98	76.03	71.26
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.62	69.67	64.90
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	74.23	71.29	66.52
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.93	77.98	73.21
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.81
D_afstand	:	23.50	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.30	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.51	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.87	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : **2) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	256.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	256.03
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	15550.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	79.88	76.93	72.16
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	73.51	70.57	65.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.13	72.19	67.41
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			81.82	78.88	74.11
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.74
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.80
D_afstand	:	24.08	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.47	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.53	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.00	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 3) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	211.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	211.03
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	78.26	75.32	70.55
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	72.70	69.75	64.98
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	74.31	71.37	66.60
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.52	77.57	72.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.74
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.80
D_afstand	:	23.24	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.24	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.50	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.80	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 4) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	211.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	211.03
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	78.26	75.32	70.55
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	72.70	69.75	64.98
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	74.31	71.37	66.60
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.52	77.57	72.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.74
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.80
D_afstand	:	23.24	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.24	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.50	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.80	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 5) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	189.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	189.04
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	14050.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	77.52	74.58	69.81
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	71.96	69.02	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	73.58	70.63	65.86
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	76.83	72.06
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.80
D_afstand	:	22.77	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.12	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.47	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.67	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 6) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	189.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	189.04
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	14050.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	77.52	74.58	69.81
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	71.96	69.02	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	73.58	70.63	65.86
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	76.83	72.06
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.80
D_afstand	:	22.77	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.12	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.47	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.67	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 7) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	282.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	282.02
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	18250.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	80.57	77.63	72.86
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	74.21	71.26	66.49
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.82	72.88	68.11
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.52	79.58	74.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.78
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.84
D_afstand	:	24.50	LAeq, nacht	:	41.07
D_lucht	:	1.60	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.54	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.09	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 8) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	295.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	295.02
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	19600.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	80.88	77.94	73.17
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	74.52	71.57	66.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	76.13	73.19	68.42
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.83	79.89	75.11
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.78
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.84
D_afstand	:	24.70	LAeq, nacht	:	41.07
D_lucht	:	1.67	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.55	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.13	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 9) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	112.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	112.06
Bodemfactor [-]	:	0.93	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	19900.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	-1.11	76.25	73.30	68.53
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	-0.43	72.31	69.37	64.60
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	-0.43	74.15	71.21	66.44
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.31	76.36	71.59
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	51.79
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.84
D_afstand	:	20.49	LAeq, nacht	:	44.07
D_lucht	:	0.70	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	4.32	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	2.01	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 10) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	115.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	115.06
Bodemfactor [-]	:	0.93	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	-1.11	76.45	73.51	68.74
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	-0.43	72.52	69.57	64.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	-0.43	74.36	71.41	66.64
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.51	76.56	71.79
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	51.81
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.87
D_afstand	:	20.61	LAeq, nacht	:	44.10
D_lucht	:	0.72	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	4.33	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	2.04	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 11) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	132.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	132.05
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	0.00	77.56	74.61	69.84
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	0.00	72.95	70.01	65.23
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	0.00	74.79	71.85	67.08
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.29	77.34	72.57
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	51.67
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.73
D_afstand	:	21.21	LAeq, nacht	:	43.95
D_lucht	:	0.81	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	4.38	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	2.22	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 12) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	189.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	189.04
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	17850.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	-1.91	78.88	76.13	70.23
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	-1.11	71.50	68.74	62.84
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	-1.11	70.16	67.40	61.51
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.08	77.32	71.43
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	49.05
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	46.29
D_afstand	:	22.77	LAeq, nacht	:	40.40
D_lucht	:	1.12	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.47	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.67	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 13) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	180.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	180.04
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	-1.91	78.58	75.83	69.93
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	-1.11	71.19	68.44	62.54
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	-1.11	69.86	67.10	61.20
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	77.02	71.12
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	49.08
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	46.32
D_afstand	:	22.55	LAeq, nacht	:	40.42
D_lucht	:	1.07	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.46	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.61	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 14) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	79.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	79.09
Bodemfactor [-]	:	0.90	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	15550.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	50	-1.11	75.50	72.74	66.84
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	50	-0.43	69.74	66.99	61.09
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	50	-0.43	68.63	65.87	59.97
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			77.17	74.42	68.52
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	51.99
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	49.23
D_afstand	:	18.98	LAeq, nacht	:	43.34
D_lucht	:	0.51	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	4.11	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	1.58	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 15) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	279.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	279.03
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.40
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	0.00	81.36	78.55	73.64
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	0.00	73.18	70.36	65.46
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	0.00	71.84	69.02	64.12
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.38	79.56	74.66
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.90
D_afstand	:	24.46	LAeq, nacht	:	40.99
D_lucht	:	1.59	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.54	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.08	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 16) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	276.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	276.03
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20450.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.40
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	0.00	81.32	78.50	73.60
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	0.00	73.13	70.32	65.42
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	0.00	71.80	68.98	64.08
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.33	79.52	74.62
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.74
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.93
D_afstand	:	24.41	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.57	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.54	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.07	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 17) N227

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	256.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	256.03
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20550.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.80

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.80	93.80	93.80	80	0.00	81.41	78.66	72.25
3	Middelzware Motorvoert...	4.80	4.80	4.80	80	0.00	73.41	70.65	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	1.40	1.40	1.40	80	0.00	70.79	68.04	61.63
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.37	79.61	73.20
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	49.28
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	46.53
D_afstand	:	24.08	LAeq, nacht	:	40.12
D_lucht	:	1.47	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.53	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.00	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 18) N227

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	256.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	256.03
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.90
% Avonduur	:	2.80
% Nachtuur	:	0.80

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.80	93.80	93.80	80	0.00	81.67	77.75	72.31
3	Middelzware Motorvoert...	4.80	4.80	4.80	80	0.00	73.66	69.75	64.31
4	Zware Motorvoertuigen	1.40	1.40	1.40	80	0.00	71.05	67.13	61.69
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.62	78.70	73.26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	49.54
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.62
D_afstand	:	24.08	LAeq, nacht	:	40.18
D_lucht	:	1.47	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.53	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.00	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 24) Overige wegen

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	14.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	14.49
Bodemfactor [-]	:	0.56	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	64.98	60.68	54.98
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.63	55.33	49.63
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	56.82	52.52	46.82
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.58	62.28	56.58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	52.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.41
D_afstand	:	11.61	LAeq, nacht	:	42.71
D_lucht	:	0.11	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1.79	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0.37	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : **53 dB Contour** **Waarneemhoogte [m]** : **4.5**

Rijlijn : **1) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	106.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	106.07
Bodemfactor [-]	:	0.93	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	12650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.98	76.03	71.26
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.62	69.67	64.90
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	74.23	71.29	66.52
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.93	77.98	73.21
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.78
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.83
D_afstand	:	20.26	LAeq, nacht	:	46.06
D_lucht	:	0.67	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.29	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.94	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : **2) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	122.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	122.06
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	15550.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	79.88	76.93	72.16
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	73.51	70.57	65.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.13	72.19	67.41
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			81.82	78.88	74.11
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.73
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.79
D_afstand	:	20.87	LAeq, nacht	:	46.02
D_lucht	:	0.75	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.35	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.12	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 3) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	100.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	100.07
Bodemfactor [-]	:	0.92	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	78.26	75.32	70.55
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	72.70	69.75	64.98
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	74.31	71.37	66.60
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.52	77.57	72.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.81
D_afstand	:	20.00	LAeq, nacht	:	46.04
D_lucht	:	0.63	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.26	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.87	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 4) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	100.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	100.07
Bodemfactor [-]	:	0.92	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	78.26	75.32	70.55
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	72.70	69.75	64.98
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	74.31	71.37	66.60
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.52	77.57	72.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.81
D_afstand	:	20.00	LAeq, nacht	:	46.04
D_lucht	:	0.63	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.26	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.87	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 5) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	90.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	90.08
Bodemfactor [-]	:	0.91	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	14050.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	77.52	74.58	69.81
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	71.96	69.02	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	73.58	70.63	65.86
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	76.83	72.06
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.72
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.78
D_afstand	:	19.55	LAeq, nacht	:	46.01
D_lucht	:	0.57	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.20	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.74	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 6) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	90.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	90.08
Bodemfactor [-]	:	0.91	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	14050.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	77.52	74.58	69.81
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	71.96	69.02	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	73.58	70.63	65.86
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	76.83	72.06
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.72
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.78
D_afstand	:	19.55	LAeq, nacht	:	46.01
D_lucht	:	0.57	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.20	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.74	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 7) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	135.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	135.05
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	18250.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	80.57	77.63	72.86
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	74.21	71.26	66.49
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.82	72.88	68.11
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.52	79.58	74.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.81
D_afstand	:	21.30	LAeq, nacht	:	46.04
D_lucht	:	0.83	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.39	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.25	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 8) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	141.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	141.05
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	19600.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	80.88	77.94	73.17
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	74.52	71.57	66.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	76.13	73.19	68.42
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.83	79.89	75.11
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.77
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.83
D_afstand	:	21.49	LAeq, nacht	:	46.05
D_lucht	:	0.86	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.40	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.31	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 9) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	54.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	54.13
Bodemfactor [-]	:	0.86	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	19900.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	-1.11	76.25	73.30	68.53
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	-0.43	72.31	69.37	64.60
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	-0.43	74.15	71.21	66.44
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.31	76.36	71.59
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	56.68
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.74
D_afstand	:	17.33	LAeq, nacht	:	48.97
D_lucht	:	0.36	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3.74	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	1.18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 10) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	56.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	56.13
Bodemfactor [-]	:	0.86	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	-1.11	76.45	73.51	68.74
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	-0.43	72.52	69.57	64.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	-0.43	74.36	71.41	66.64
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.51	76.56	71.79
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	56.64
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.69
D_afstand	:	17.49	LAeq, nacht	:	48.92
D_lucht	:	0.38	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3.78	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	1.22	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 11) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	62.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	62.11
Bodemfactor [-]	:	0.88	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	0.00	77.56	74.61	69.84
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	0.00	72.95	70.01	65.23
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	0.00	74.79	71.85	67.08
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.29	77.34	72.57
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	56.73
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.79
D_afstand	:	17.93	LAeq, nacht	:	49.02
D_lucht	:	0.41	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3.89	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	1.32	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 12) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	90.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	90.08
Bodemfactor [-]	:	0.91	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	17850.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	-1.91	78.88	76.13	70.23
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	-1.11	71.50	68.74	62.84
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	-1.11	70.16	67.40	61.51
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.08	77.32	71.43
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	54.02
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	51.27
D_afstand	:	19.55	LAeq, nacht	:	45.37
D_lucht	:	0.57	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.20	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.74	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 13) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	85.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	85.08
Bodemfactor [-]	:	0.91	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	-1.91	78.58	75.83	69.93
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	-1.11	71.19	68.44	62.54
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	-1.11	69.86	67.10	61.20
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	77.02	71.12
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	54.10
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	51.35
D_afstand	:	19.30	LAeq, nacht	:	45.45
D_lucht	:	0.55	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.16	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.67	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 14) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	38.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	38.18
Bodemfactor [-]	:	0.80	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	15550.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	50	-1.11	75.50	72.74	66.84
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	50	-0.43	69.74	66.99	61.09
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	50	-0.43	68.63	65.87	59.97
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			77.17	74.42	68.52
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	56.93
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	54.18
D_afstand	:	15.82	LAeq, nacht	:	48.28
D_lucht	:	0.27	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	3.28	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0.88	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 15) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	133.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	133.05
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.40
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	0.00	81.36	78.55	73.64
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	0.00	73.18	70.36	65.46
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	0.00	71.84	69.02	64.12
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.38	79.56	74.66
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.89
D_afstand	:	21.24	LAeq, nacht	:	45.99
D_lucht	:	0.82	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.38	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.23	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 16) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	132.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	132.05
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20450.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.40
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	0.00	81.32	78.50	73.60
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	0.00	73.13	70.32	65.42
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	0.00	71.80	68.98	64.08
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.33	79.52	74.62
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.72
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.90
D_afstand	:	21.21	LAeq, nacht	:	46.00
D_lucht	:	0.81	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.38	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.22	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 17) N227

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	122.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	122.06
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20550.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.80

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.80	93.80	93.80	80	0.00	81.41	78.66	72.25
3	Middelzware Motorvoert...	4.80	4.80	4.80	80	0.00	73.41	70.65	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	1.40	1.40	1.40	80	0.00	70.79	68.04	61.63
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.37	79.61	73.20
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	54.28
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	51.52
D_afstand	:	20.87	LAeq, nacht	:	45.11
D_lucht	:	0.75	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.35	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.12	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 18) N227

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	115.22
Verhardingsbreedte [m]	:	0.00	Afstand schuin [m]	:	115.28
Bodemfactor [-]	:	1.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.90
% Avonduur	:	2.80
% Nachtuur	:	0.80

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.80	93.80	93.80	80	0.00	81.67	77.75	72.31
3	Middelzware Motorvoert...	4.80	4.80	4.80	80	0.00	73.66	69.75	64.31
4	Zware Motorvoertuigen	1.40	1.40	1.40	80	0.00	71.05	67.13	61.69
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.62	78.70	73.26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	54.60
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.68
D_afstand	:	20.62	LAeq, nacht	:	45.24
D_lucht	:	0.72	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.64	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.05	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 24) Overige wegen

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	6.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	7.08
Bodemfactor [-]	:	0.17	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	64.98	60.68	54.98
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.63	55.33	49.63
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	56.82	52.52	46.82
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.58	62.28	56.58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	57.38
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.08
D_afstand	:	8.50	LAeq, nacht	:	47.38
D_lucht	:	0.06	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.46	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0.18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Ontvanger : **58 dB Contour** **Waarneemhoogte [m]** : **4.5**

Rijlijn : **1) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	51.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	51.14
Bodemfactor [-]	:	0.85	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	12650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.98	76.03	71.26
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.62	69.67	64.90
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	74.23	71.29	66.52
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.93	77.98	73.21
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.69
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.75
D_afstand	:	17.09	LAeq, nacht	:	50.98
D_lucht	:	0.35	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.67	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.13	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : **2) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	58.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	58.12
Bodemfactor [-]	:	0.87	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	15550.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	79.88	76.93	72.16
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	73.51	70.57	65.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.13	72.19	67.41
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			81.82	78.88	74.11
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.72
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.77
D_afstand	:	17.64	LAeq, nacht	:	51.00
D_lucht	:	0.39	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.82	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.25	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 3) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	48.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	48.15
Bodemfactor [-]	:	0.84	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	78.26	75.32	70.55
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	72.70	69.75	64.98
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	74.31	71.37	66.60
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.52	77.57	72.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.69
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.75
D_afstand	:	16.83	LAeq, nacht	:	50.98
D_lucht	:	0.33	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.60	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.07	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 4) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	48.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	48.15
Bodemfactor [-]	:	0.84	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	78.26	75.32	70.55
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	72.70	69.75	64.98
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	74.31	71.37	66.60
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.52	77.57	72.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.69
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.75
D_afstand	:	16.83	LAeq, nacht	:	50.98
D_lucht	:	0.33	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.60	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.07	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 5) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	38.00
Verhardingsbreedte [m]	:	0.00	Afstand schuin [m]	:	38.18
Bodemfactor [-]	:	1.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	14050.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	77.52	74.58	69.81
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	71.96	69.02	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	73.58	70.63	65.86
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	76.83	72.06
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.72
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.78
D_afstand	:	15.82	LAeq, nacht	:	51.01
D_lucht	:	0.27	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.09	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.88	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 6) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	38.00
Verhardingsbreedte [m]	:	0.00	Afstand schuin [m]	:	38.18
Bodemfactor [-]	:	1.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	14050.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	-1.91	77.52	74.58	69.81
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	-1.11	71.96	69.02	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	-1.11	73.58	70.63	65.86
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	76.83	72.06
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.72
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.78
D_afstand	:	15.82	LAeq, nacht	:	51.01
D_lucht	:	0.27	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.09	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.88	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 7) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	64.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	64.11
Bodemfactor [-]	:	0.88	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	18250.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	80.57	77.63	72.86
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	74.21	71.26	66.49
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.82	72.88	68.11
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.52	79.58	74.80
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.75
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.81
D_afstand	:	18.07	LAeq, nacht	:	51.03
D_lucht	:	0.42	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.92	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.35	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 8) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	68.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	68.10
Bodemfactor [-]	:	0.89	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	19600.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	80.88	77.94	73.17
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	74.52	71.57	66.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	76.13	73.19	68.42
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.83	79.89	75.11
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.65
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.71
D_afstand	:	18.33	LAeq, nacht	:	50.94
D_lucht	:	0.45	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.98	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.42	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 9) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	26.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	26.27
Bodemfactor [-]	:	0.72	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	19900.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	-1.11	76.25	73.30	68.53
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	-0.43	72.31	69.37	64.60
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	-0.43	74.15	71.21	66.44
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.31	76.36	71.59
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	61.61
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	58.67
D_afstand	:	14.19	LAeq, nacht	:	53.90
D_lucht	:	0.19	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2.68	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0.63	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 10) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	27.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	27.26
Bodemfactor [-]	:	0.73	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	-1.11	76.45	73.51	68.74
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	-0.43	72.52	69.57	64.80
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	-0.43	74.36	71.41	66.64
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.51	76.56	71.79
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	61.56
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	58.62
D_afstand	:	14.36	LAeq, nacht	:	53.85
D_lucht	:	0.20	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2.74	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0.66	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 11) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	30.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	30.23
Bodemfactor [-]	:	0.75	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	50	0.00	77.56	74.61	69.84
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	50	0.00	72.95	70.01	65.23
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	50	0.00	74.79	71.85	67.08
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.29	77.34	72.57
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	61.64
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	58.69
D_afstand	:	14.80	LAeq, nacht	:	53.92
D_lucht	:	0.21	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2.91	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0.72	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 12) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	43.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	43.16
Bodemfactor [-]	:	0.82	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	17850.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	-1.91	78.88	76.13	70.23
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	-1.11	71.50	68.74	62.84
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	-1.11	70.16	67.40	61.51
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.08	77.32	71.43
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.00
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	56.24
D_afstand	:	16.35	LAeq, nacht	:	50.35
D_lucht	:	0.30	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.45	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.98	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 13) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	41.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	41.17
Bodemfactor [-]	:	0.81	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	16650.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	-1.91	78.58	75.83	69.93
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	-1.11	71.19	68.44	62.54
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	-1.11	69.86	67.10	61.20
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			79.78	77.02	71.12
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.02
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	56.26
D_afstand	:	16.15	LAeq, nacht	:	50.37
D_lucht	:	0.28	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.39	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.94	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 14) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	18.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	18.39
Bodemfactor [-]	:	0.60	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	4 - SMA 0/6			

Q_etmaal	:	15550.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.90

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	50	-1.11	75.50	72.74	66.84
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	50	-0.43	69.74	66.99	61.09
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	50	-0.43	68.63	65.87	59.97
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			77.17	74.42	68.52
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	61.88
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	59.13
D_afstand	:	12.65	LAeq, nacht	:	53.23
D_lucht	:	0.14	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2.05	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0.46	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 15) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	63.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	63.11
Bodemfactor [-]	:	0.88	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20650.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.40
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	0.00	81.36	78.55	73.64
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	0.00	73.18	70.36	65.46
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	0.00	71.84	69.02	64.12
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.38	79.56	74.66
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.90
D_afstand	:	18.00	LAeq, nacht	:	51.00
D_lucht	:	0.42	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.91	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.34	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 16) N226

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	63.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	63.11
Bodemfactor [-]	:	0.88	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20450.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.40
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.60	93.60	93.60	80	0.00	81.32	78.50	73.60
3	Middelzware Motorvoert...	4.60	4.60	4.60	80	0.00	73.13	70.32	65.42
4	Zware Motorvoertuigen	1.80	1.80	1.80	80	0.00	71.80	68.98	64.08
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.33	79.52	74.62
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.67
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.86
D_afstand	:	18.00	LAeq, nacht	:	50.96
D_lucht	:	0.42	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.91	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.34	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 17) N227

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	58.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	58.12
Bodemfactor [-]	:	0.87	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20550.00
% Daguur	:	6.60
% Avonduur	:	3.50
% Nachtuur	:	0.80

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.80	93.80	93.80	80	0.00	81.41	78.66	72.25
3	Middelzware Motorvoert...	4.80	4.80	4.80	80	0.00	73.41	70.65	64.24
4	Zware Motorvoertuigen	1.40	1.40	1.40	80	0.00	70.79	68.04	61.63
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.37	79.61	73.20
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.26
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	56.51
D_afstand	:	17.64	LAeq, nacht	:	50.10
D_lucht	:	0.39	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.82	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.25	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 18) N227

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	58.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	58.12
Bodemfactor [-]	:	0.87	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	20850.00
% Daguur	:	6.90
% Avonduur	:	2.80
% Nachtuur	:	0.80

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	93.80	93.80	93.80	80	0.00	81.67	77.75	72.31
3	Middelzware Motorvoert...	4.80	4.80	4.80	80	0.00	73.66	69.75	64.31
4	Zware Motorvoertuigen	1.40	1.40	1.40	80	0.00	71.05	67.13	61.69
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			82.62	78.70	73.26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.52
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.60
D_afstand	:	17.64	LAeq, nacht	:	50.16
D_lucht	:	0.39	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.82	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.25	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 24) Overige wegen

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	3.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	4.80
Bodemfactor [-]	:	0.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	64.98	60.68	54.98
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.63	55.33	49.63
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	56.82	52.52	46.82
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.58	62.28	56.58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.60
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.30
D_afstand	:	6.81	LAeq, nacht	:	49.60
D_lucht	:	0.04	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.13	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	55

Bijlage 2 Rekenbladen wegverkeerslawaai Renswoude

Ontvanger : **48 dB Contour** **Waarneemhoogte [m]** : **4.5**

Rijlijn : **1) Rijksweg A12**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	468.00
Verhardingsbreedte [m]	:	8.00	Afstand schuin [m]	:	468.02
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	2 - 2L ZOAB			

Q_etmaal	:	88500.00
% Daguur	:	6.70
% Avonduur	:	2.70
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	82.00	85.70	70.00	115	-5.90	84.11	80.35	75.57
3	Middelzware Motorvoert...	9.36	7.50	16.50	90	-6.17	77.01	72.10	71.62
4	Zware Motorvoertuigen	8.64	6.80	13.50	90	-6.17	79.34	74.35	73.43
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			85.95	81.82	78.61
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.80
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	44.67
D_afstand	:	26.70	LAeq, nacht	:	41.46
D_lucht	:	2.53	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.51	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.40	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : **2) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	218.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	218.03
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	12100.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.79	75.84	71.07
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.42	69.48	64.71
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	74.04	71.10	66.32
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.73	77.79	73.02
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.74
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.80
D_afstand	:	23.39	LAeq, nacht	:	41.03
D_lucht	:	1.27	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.50	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.84	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 3) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	260.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	260.03
Bodemfactor [-]	:	0.97	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	15800.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	79.94	77.00	72.23
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	73.58	70.64	65.87
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.20	72.25	67.48
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			81.89	78.95	74.18
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.76
D_afstand	:	24.15	LAeq, nacht	:	40.99
D_lucht	:	1.49	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.53	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	3.02	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 4) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	215.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	215.03
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	11800.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.68	75.73	70.96
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.31	69.37	64.60
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	73.93	70.99	66.22
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.63	77.68	72.91
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.73
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.78
D_afstand	:	23.32	LAeq, nacht	:	41.01
D_lucht	:	1.26	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.50	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.82	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 5) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	215.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	215.03
Bodemfactor [-]	:	0.96	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	11700.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.64	75.70	70.92
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.28	69.33	64.56
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	73.89	70.95	66.18
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.59	77.64	72.87
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	48.69
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.74
D_afstand	:	23.32	LAeq, nacht	:	40.97
D_lucht	:	1.26	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.50	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	2.82	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 6) Barneveldsestraat

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	75.21
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	75.31
Bodemfactor [-]	:	0.91	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3200.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	80	0.00	73.48	69.18	63.48
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	80	0.00	67.06	62.76	57.06
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	80	0.00	64.11	59.81	54.11
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			74.77	70.46	64.77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	49.85
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	45.55
D_afstand	:	18.77	LAeq, nacht	:	39.85
D_lucht	:	0.49	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.13	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	50
D_meteo	:	1.53	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 7) Oude Holleweg (H-

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	15.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	15.46
Bodemfactor [-]	:	0.59	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	800.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	65.26	60.96	55.26
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.91	55.61	49.91
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	57.10	52.80	47.10
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.86	62.56	56.86
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	52.56
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.26
D_afstand	:	11.89	LAeq, nacht	:	42.56
D_lucht	:	0.12	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1.90	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0.39	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 10) Biesbosserweg (O

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	22.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	22.32
Bodemfactor [-]	:	0.71	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	1500.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	67.99	63.69	57.99
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	62.64	58.34	52.64
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	59.83	55.53	49.83
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			69.59	65.29	59.59
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	52.86
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.56
D_afstand	:	13.49	LAeq, nacht	:	42.86
D_lucht	:	0.16	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2.53	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0.55	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 11) Emminkhuizerlaan

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	25.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	25.28
Bodemfactor [-]	:	0.74	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	1750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	68.66	64.36	58.66
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	63.31	59.01	53.31
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	60.50	56.20	50.50
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			70.26	65.96	60.26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	52.70
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.40
D_afstand	:	14.03	LAeq, nacht	:	42.70
D_lucht	:	0.18	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	2.74	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0.61	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 14) Overige wegen

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	14.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	14.49
Bodemfactor [-]	:	0.56	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	64.98	60.68	54.98
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.63	55.33	49.63
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	56.82	52.52	46.82
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.58	62.28	56.58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	52.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	48.41
D_afstand	:	11.61	LAeq, nacht	:	42.71
D_lucht	:	0.11	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1.79	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0.37	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Ontvanger : **53 dB Contour** **Waarneemhoogte [m]** : **4.5**

Rijlijn : **1) Rijksweg A12**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	228.00
Verhardingsbreedte [m]	:	8.00	Afstand schuin [m]	:	228.03
Bodemfactor [-]	:	0.93	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	2 - 2L ZOAB			

Q_etmaal	:	88500.00
% Daguur	:	6.70
% Avonduur	:	2.70
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	82.00	85.70	70.00	115	-5.90	84.11	80.35	75.57
3	Middelzware Motorvoert...	9.36	7.50	16.50	90	-6.17	77.01	72.10	71.62
4	Zware Motorvoertuigen	8.64	6.80	13.50	90	-6.17	79.34	74.35	73.43
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			85.95	81.82	78.61
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.81
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	49.68
D_afstand	:	23.58	LAeq, nacht	:	46.47
D_lucht	:	1.32	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.35	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.88	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : **2) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	104.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	104.07
Bodemfactor [-]	:	0.92	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	12100.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.79	75.84	71.07
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.42	69.48	64.71
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	74.04	71.10	66.32
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.73	77.79	73.02
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.77
D_afstand	:	20.17	LAeq, nacht	:	46.00
D_lucht	:	0.65	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.28	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.92	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 3) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	124.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	124.06
Bodemfactor [-]	:	0.94	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	15800.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	79.94	77.00	72.23
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	73.58	70.64	65.87
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.20	72.25	67.48
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			81.89	78.95	74.18
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.69
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.75
D_afstand	:	20.94	LAeq, nacht	:	45.98
D_lucht	:	0.77	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.36	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	2.14	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 4) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	102.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	102.07
Bodemfactor [-]	:	0.92	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	11800.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.68	75.73	70.96
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.31	69.37	64.60
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	73.93	70.99	66.22
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.63	77.68	72.91
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.73
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.79
D_afstand	:	20.09	LAeq, nacht	:	46.02
D_lucht	:	0.64	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.27	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.89	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 5) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	101.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	101.07
Bodemfactor [-]	:	0.92	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	11700.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.64	75.70	70.92
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.28	69.33	64.56
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	73.89	70.95	66.18
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.59	77.64	72.87
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	53.76
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.82
D_afstand	:	20.05	LAeq, nacht	:	46.05
D_lucht	:	0.64	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.27	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	1.88	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 6) Barneveldsestraat

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	35.62
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	35.81
Bodemfactor [-]	:	0.81	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3200.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	80	0.00	73.48	69.18	63.48
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	80	0.00	67.06	62.76	57.06
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	80	0.00	64.11	59.81	54.11
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			74.77	70.46	64.77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	54.86
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	50.56
D_afstand	:	15.54	LAeq, nacht	:	44.86
D_lucht	:	0.25	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.28	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	55
D_meteo	:	0.84	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 7) Oude Holleweg (H-

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	6.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	7.08
Bodemfactor [-]	:	0.17	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	800.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	65.26	60.96	55.26
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.91	55.61	49.91
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	57.10	52.80	47.10
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.86	62.56	56.86
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	57.66
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.36
D_afstand	:	8.50	LAeq, nacht	:	47.66
D_lucht	:	0.06	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.46	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0.18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 10) Biesbosserweg (O

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	10.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	10.68
Bodemfactor [-]	:	0.42	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	1500.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	67.99	63.69	57.99
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	62.64	58.34	52.64
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	59.83	55.53	49.83
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			69.59	65.29	59.59
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	57.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.41
D_afstand	:	10.29	LAeq, nacht	:	47.71
D_lucht	:	0.08	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1.24	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0.27	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 11) Emminkhuizerlaan

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	11.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	11.62
Bodemfactor [-]	:	0.46	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	1750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	68.66	64.36	58.66
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	63.31	59.01	53.31
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	60.50	56.20	50.50
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			70.26	65.96	60.26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	57.83
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.53
D_afstand	:	10.65	LAeq, nacht	:	47.83
D_lucht	:	0.09	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	1.39	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0.30	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : 14) Overige wegen

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	6.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	7.08
Bodemfactor [-]	:	0.17	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	64.98	60.68	54.98
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.63	55.33	49.63
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	56.82	52.52	46.82
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.58	62.28	56.58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	57.38
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	53.08
D_afstand	:	8.50	LAeq, nacht	:	47.38
D_lucht	:	0.06	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.46	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0.18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Ontvanger : **58 dB Contour** **Waarneemhoogte [m]** : **4.5**

Rijlijn : **1) Rijksweg A12**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	111.00
Verhardingsbreedte [m]	:	8.00	Afstand schuin [m]	:	111.06
Bodemfactor [-]	:	0.86	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	2 - 2L ZOAB			

Q_etmaal	:	88500.00
% Daguur	:	6.70
% Avonduur	:	2.70
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	82.00	85.70	70.00	115	-5.90	84.11	80.35	75.57
3	Middelzware Motorvoert...	9.36	7.50	16.50	90	-6.17	77.01	72.10	71.62
4	Zware Motorvoertuigen	8.64	6.80	13.50	90	-6.17	79.34	74.35	73.43
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			85.95	81.82	78.61
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.81
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	54.67
D_afstand	:	20.46	LAeq, nacht	:	51.47
D_lucht	:	0.69	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	4.00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	2.00	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : **2) N224**

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	47.00
Verhardingsbreedte [m]	:	2.00	Afstand schuin [m]	:	47.15
Bodemfactor [-]	:	0.92	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	12100.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.79	75.84	71.07
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.42	69.48	64.71
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	74.04	71.10	66.32
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.73	77.79	73.02
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.71
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.77
D_afstand	:	16.73	LAeq, nacht	:	51.00
D_lucht	:	0.32	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.91	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.06	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 3) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	59.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	59.12
Bodemfactor [-]	:	0.87	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	15800.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	79.94	77.00	72.23
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	73.58	70.64	65.87
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	75.20	72.25	67.48
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			81.89	78.95	74.18
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.67
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.73
D_afstand	:	17.72	LAeq, nacht	:	50.96
D_lucht	:	0.39	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.84	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.27	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 4) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	48.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	48.15
Bodemfactor [-]	:	0.84	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	11800.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.68	75.73	70.96
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.31	69.37	64.60
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	73.93	70.99	66.22
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.63	77.68	72.91
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.80
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.86
D_afstand	:	16.83	LAeq, nacht	:	51.08
D_lucht	:	0.33	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.60	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.07	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 5) N224

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	48.00
Verhardingsbreedte [m]	:	4.00	Afstand schuin [m]	:	48.15
Bodemfactor [-]	:	0.84	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	11700.00
% Daguur	:	6.50
% Avonduur	:	3.30
% Nachtuur	:	1.10

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	88.30	88.30	88.30	80	0.00	78.64	75.70	70.92
3	Middelzware Motorvoert...	6.60	6.60	6.60	80	0.00	72.28	69.33	64.56
4	Zware Motorvoertuigen	5.10	5.10	5.10	80	0.00	73.89	70.95	66.18
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			80.59	77.64	72.87
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	58.76
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.82
D_afstand	:	16.83	LAeq, nacht	:	51.05
D_lucht	:	0.33	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	3.60	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	1.07	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 6) Barneveldsestraat

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	16.42
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	16.84
Bodemfactor [-]	:	0.62	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	3200.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	80	0.00	73.48	69.18	63.48
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	80	0.00	67.06	62.76	57.06
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	80	0.00	64.11	59.81	54.11
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			74.77	70.46	64.77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.90
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.60
D_afstand	:	12.26	LAeq, nacht	:	49.90
D_lucht	:	0.13	Aftrek Art. 110g [dB]	:	2
D_bodem	:	2.05	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.42	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 7) Oude Holleweg (H-

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	1.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	3.88
Bodemfactor [-]	:	0.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	800.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	65.26	60.96	55.26
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.91	55.61	49.91
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	57.10	52.80	47.10
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.86	62.56	56.86
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	60.84
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	56.54
D_afstand	:	5.89	LAeq, nacht	:	50.84
D_lucht	:	0.03	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	61
D_meteo	:	0.10	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	56

Rijlijn : 10) Biesbosserweg (O

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	3.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	4.80
Bodemfactor [-]	:	0.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	1500.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	67.99	63.69	57.99
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	62.64	58.34	52.64
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	59.83	55.53	49.83
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			69.59	65.29	59.59
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	62.61
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	58.31
D_afstand	:	6.81	LAeq, nacht	:	52.61
D_lucht	:	0.04	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0.13	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 11) Emminkhuizerlaan

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	4.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	5.48
Bodemfactor [-]	:	0.02	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	1750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	68.66	64.36	58.66
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	63.31	59.01	53.31
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	60.50	56.20	50.50
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			70.26	65.96	60.26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	62.64
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	58.34
D_afstand	:	7.39	LAeq, nacht	:	52.64
D_lucht	:	0.05	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.04	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	63
D_meteo	:	0.14	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	58

Rijlijn : 14) Overige wegen

Wegdekhoogte [m]	:	0.00	Afstand horizontaal [m]	:	3.00
Verhardingsbreedte [m]	:	3.50	Afstand schuin [m]	:	4.80
Bodemfactor [-]	:	0.00	Afstand kruispunt [m]	:	0.00
Objectfractie [-]	:	0.00	Afstand obstakel [m]	:	0.00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	750.00
% Daguur	:	7.00
% Avonduur	:	2.60
% Nachtuur	:	0.70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Lichte Motorvoertuigen	91.44	91.44	91.44	60	0.00	64.98	60.68	54.98
3	Middelzware Motorvoert...	6.74	6.74	6.74	60	0.00	59.63	55.33	49.63
4	Zware Motorvoertuigen	1.82	1.82	1.82	60	0.00	56.82	52.52	46.82
5	Bromfietsen	0.00	0.00	0.00	50	0.00	0.00	0.00	0.00
	Totaal	100.00	100.00	100.00			66.58	62.28	56.58
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0.00	LAeq, dag	:	59.60
C_zichthoek	:	0.00	LAeq, avond	:	55.30
D_afstand	:	6.81	LAeq, nacht	:	49.60
D_lucht	:	0.04	Aftrek Art. 110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0.00	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	60
D_meteo	:	0.13	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	55

Bijlage 3 Rekenbladen akoestisch onderzoek railverkeerlawaai

1

Railverkeerslawaai spoortraject 351 (Woudenberg)

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	37900	versie	1
traject	351	kilometer eind	61400	zone	400
kilometerstand	59575	aantal sporen	2	spoor	S

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	7.42	8.04	3.35	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 2	10.16	3.21	2.00	90.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 3	14.88	10.46	4.41	80.00	120.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	31.21	31.19	27.87	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.24	0.40	0.36	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.79	0.76	0.59	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	55.66	36.05	12.58	140.00	136.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 9	5.98	8.13	0.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode: **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

afstand waarnemer	594.0	meter		
hoogte waarnemer	5.0	meter		
hoogte spoor	2.0	meter		
hoogte scherm	0.0	meter	emissietotaal	
afstand scherm	45.0	meter	immissie scherm	
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd	immissie	
bodemfactor	0.80	fr. zacht		

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)

	etmaal	Lden	dag	avond	nacht
emissietotaal	89.7	86.9	82.8	82.0	79.7
immissie scherm	53.5	50.7	46.5	45.8	43.5
immissie	53.5	50.7	46.5	45.8	43.5

DeltaRail - 31-3-2010

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	37900	versie	1
traject	351	kilometer eind	61400	zone	400
kilometerstand	59575	aantal sporen	2	spoor	S

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	7.42	8.04	3.35	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 2	10.16	3.21	2.00	90.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 3	14.88	10.46	4.41	80.00	120.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	31.21	31.19	27.87	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.24	0.40	0.36	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.79	0.76	0.59	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	55.66	36.05	12.58	140.00	136.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 9	5.98	8.13	0.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode: **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

afstand waarnemer	112.0	meter		
hoogte waarnemer	5.0	meter		
hoogte spoor	2.0	meter		
hoogte scherm	0.0	meter	emissietotaal	
afstand scherm	45.0	meter	immissie scherm	
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd	immissie	
bodemfactor	0.80	fr. zacht		

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)

	etmaal	Lden	dag	avond	nacht
emissietotaal	89.7	86.9	82.8	82.0	79.7
immissie scherm	66.5	63.7	59.5	58.8	56.5
immissie	66.5	63.7	59.5	58.8	56.5

DeltaRail - 31-3-2010

Railverkeerslawaai spoortraject 352 (Renswoude)

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	61400	versie	1
traject	352	kilometer eind	75200	zone	400
kilometerstand	65456	aantal sporen	2	spoor	S

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.50	1.49	0.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 2	10.16	3.21	2.00	90.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	31.21	31.19	27.87	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.24	0.40	0.36	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.79	0.76	0.59	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	54.24	34.45	11.78	140.00	140.00	0.63	0.74	0.79
Cat. 9	5.98	8.13	0.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode: **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

afstand waarnemer	539.0	meter			
hoogte waarnemer	5.0	meter			
hoogte spoor	2.0	meter			
hoogte scherm	0.0	meter	emissietotaal	88.9	86.0	81.8	81.0	78.9
afstand scherm	45.0	meter	immissie scherm	53.5	50.6	46.4	45.6	43.5
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd	immissie	53.5	50.6	46.4	45.6	43.5
bodemfactor	0.80	fr. zacht						

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)

	etmaal	Lden	dag	avond	nacht

DeltaRail - 31-3-2010

Aswin 2008 Rekenscherm

peiljaar	R2007 (v 09/09)	kilometer begin	61400	versie	1
traject	352	kilometer eind	75200	zone	400
kilometerstand	65456	aantal sporen	2	spoor	S

voertuigen	aantallen (bakken/uur)			snelheid door-	snelheid stop-	stopfractie		
	dag	avond	nacht	gaand (km / u)	pend (km / u)	dag	avond	nacht
Cat. 1	0.50	1.49	0.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 2	10.16	3.21	2.00	90.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 3	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 4	31.21	31.19	27.87	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 5	0.24	0.40	0.36	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 6	0.79	0.76	0.59	90.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 7	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 8	54.24	34.45	11.78	140.00	140.00	0.63	0.74	0.79
Cat. 9	5.98	8.13	0.00	140.00	140.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cat. 11	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

bovenbouwcode: **1 voegloos spoor met betonnen dwarsligger (mono/duoblok) en ballastbed**

afstand waarnemer	100.0	meter			
hoogte waarnemer	5.0	meter			
hoogte spoor	2.0	meter			
hoogte scherm	0.0	meter	emissietotaal	88.9	86.0	81.8	81.0	78.9
afstand scherm	45.0	meter	immissie scherm	66.4	63.5	59.3	58.5	56.4
overzijde spoor	0.00	fr. bebouwd	immissie	66.4	63.5	59.3	58.5	56.4
bodemfactor	0.80	fr. zacht						

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A)

	etmaal	Lden	dag	avond	nacht

DeltaRail - 31-3-2010

4 Bijlage 3

bijlage 2
Plan MER

Renswoude

bestemmingsplan Buitengebied

planMER

identificatie

projectnummer:

0339.008399.00

opdrachtleider:

ir. C.A. Louws

auteur(s):

ir. H.G. van der Aa
drs. M. van der Meulen

planstatus

datum:

23-09-2010
05-10-2010

opdrachtgever:

gemeente Renswoude

M.008/02

gecertificeerd door Lloyd's
conform ISO 9001: 2000

aangesloten bij: NL LID INGENIEURS BNSP

RBOI
adviseurs ruimtelijke ordening

RBOI - Middelburg bv
Nieuwstraat 27
Postbus 430
4330 AK Middelburg
Telefoon (0118) 689 010
E-mail: mburg@rboi.nl

© RBOI-Middelburg bv
Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van RBOI-Middelburg bv, behoudens voorzover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoud

1. PlanMER blz. 3
- 1.1. Aanleiding 3
- 1.2. Reikwijdte en detailniveau 3
- 1.3. Procedure 4
- 1.4. Opzet planMER 5

2. Voorgenomen activiteit 7
- 2.1. Inleiding 7
- 2.2. Integrale zonering reconstructieplan 7
- 2.3. Bestemmingsplan buitengebied 8

3. Natuur 11
- 3.1. Toetsingskader 11
- 3.2. Referentiesituatie 17
  - 3.2.1. Algemeen 17
  - 3.2.2. Knelpunten en kansen 19
- 3.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan 19
  - 3.3.1. Inleiding 19
  - 3.3.2. Het bestemmingsplan buitengebied 20
  - 3.3.3. Toetsing 20
- 3.4. Conclusies 21

4. Luchtkwaliteit 23
- 4.1. Toetsingskader 23
- 4.2. Referentiesituatie 24
- 4.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan 26
- 4.4. Conclusie 27

5. Geurhinder 29
- 5.1. Toetsingskader 29
- 5.2. Referentiesituatie 30
- 5.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan 30
- 5.4. Conclusie 31

6. Gezondheid 33
- 6.1. Toetsingskader 33
- 6.2. Referentiesituatie 34
- 6.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan 35
- 6.4. Conclusie 36

7. Overige milieuaspecten 37
- 7.1. Bodem en water 37
- 7.2. Landschap, cultuurhistorie en archeologie 37
- 7.3. Externe veiligheid 37
- 7.4. Verkeer en vervoer 38

8. Samenvatting en conclusies 39

1. PlanMER

1.1. Aanleiding

Door de gemeente Renswoude wordt een nieuw bestemmingsplan voor het gehele buitengebied opgesteld. Voor sommige bestemmingsplannen voor buitengebieden geldt de verplichting om een planMER op te stellen[1)]. Een planMER moet worden opgesteld als:

- een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)-plichtige activiteit;
- voor een plan een passende beoordeling op grond van de Habitatrichtlijn/Natuurbeschermingswet gemaakt moet worden.

De nieuwvestiging of uitbreiding van intensieve veehouderijen is in het kader van de milieuvergunning in bepaalde gevallen mer- of merbeoordelingsplichtig. Deze mer-(beoordelings)plicht is afhankelijk van het aantal dieren waar de nieuwvestiging of uitbreiding betrekking op heeft. De drempels voor een mer-(beoordelings)plicht in het vergunningenspoor zijn relatief laag. Het gaat bijvoorbeeld om 2.200 plaatsen voor mestvarkens en 350 plaatsen voor zeugen. In aansluiting op het reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost worden in het bestemmingsplan binnen het landbouwontwikkelingsgebied ontwikkelingsmogelijkheden geboden aan de intensieve-veehouderijsector. Door de ontwikkelingsmogelijkheden die het voorontwerpbestemmingsplan buitengebied biedt is het waarschijnlijk dat in bepaalde gevallen drempelwaarden uit het Besluit mer zullen worden overschreden, waarmee het plan het kader vormt voor mer(-beoordelings)plichtige activiteiten. Om deze reden is voor het bestemmingsplan sprake van een planmer-plicht. De planmer-procedure is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvormingsprocedure een plaats te geven.

1.2. Reikwijdte en detailniveau

Voor een planMER gelden minder specifieke eisen dan voor een projectMER gelden. De inhoud van een planMER is afhankelijk van het abstractieniveau en de inhoud van het plan. In algemene zin is voor een planMER vereist dat:

- voor alle milieuaspecten systematisch ingegaan wordt op de bestaande en autonome situatie;
- expliciet wordt nagegaan of en in welke mate de ontwikkelingsruimte die het bestemmingsplan biedt effect heeft op de diverse milieuaspecten en welke maatregelen mogelijk zijn om deze effecten te voorkomen.

De mer-regelgeving bepaalt dat in een planMER de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven zijn opgenomen. Het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied is op hoofdlijnen consoliderend van aard, maar kent voor met name de agrarische functie een aantal ontwik-

1) MER = het milieueffectrapport/mer = de procedure.

kelingsmogelijkheden, waaronder enkele generieke en specifiek op het landbouwontwikkelingsgebied gerichte ontwikkelingsmogelijkheden voor de intensieve veehouderijen. Het bestemmingsplan sluit aan bij de zonering uit het reconstructieplan. Er is geen aanleiding om voor het planMER meerdere alternatieven te ontwikkelen en te onderzoeken. In het milieuhoofdstuk zoals dat is opgenomen in de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan wordt een beschrijving gegeven van de geldende sectorale wet- en regelgeving en de milieusituatie binnen het plangebied. In het planMER wordt deze informatie waar nodig aangevuld en wordt op hoofdlijnen ingegaan op de mogelijke milieugevolgen van de vestiging en uitbreiding van de intensieve veehouderijen. In dat kader zijn de aspecten natuur (ammoniakdepositie), geurhinder, luchtkwaliteit en gezondheid het meest relevant. Daarnaast wordt in het planMER kort aandacht besteed aan de aspecten landschap, archeologie, bodemkwaliteit en water, verkeer en externe veiligheid.

Bij het opstellen van het planMER wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van reeds beschikbare milieuonderzoeken, zoals die zijn uitgevoerd in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan, de reconstructieplannen en andere sectorale stukken. De milieueffecten als gevolg van de uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderijen worden sterk bepaald door stalsystemen en technische maatregelen. Daarnaast is niet bekend waar, op welke moment en in welke omvang gebruik wordt gemaakt van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt. Gedetailleerde berekeningen (ammoniak, geur, luchtkwaliteit) zijn om deze redenen in het kader van dit planMER niet zinvol. De effectbeschrijving vindt grotendeels plaats op basis van beschikbare onderzoeksgegevens en informatie. Een toekomstige concrete uitbreiding of nieuwvestiging wordt in het kader van de milieuvergunning (en de eventueel daaraan gekoppelde mer-beoordeling of projectMER) getoetst aan de op dat moment geldende wet- en regelgeving. Op dat moment is het noodzakelijk – en is tevens voldoende informatie beschikbaar – om de effecten meer gedetailleerd te beschrijven.

1.3. Procedure

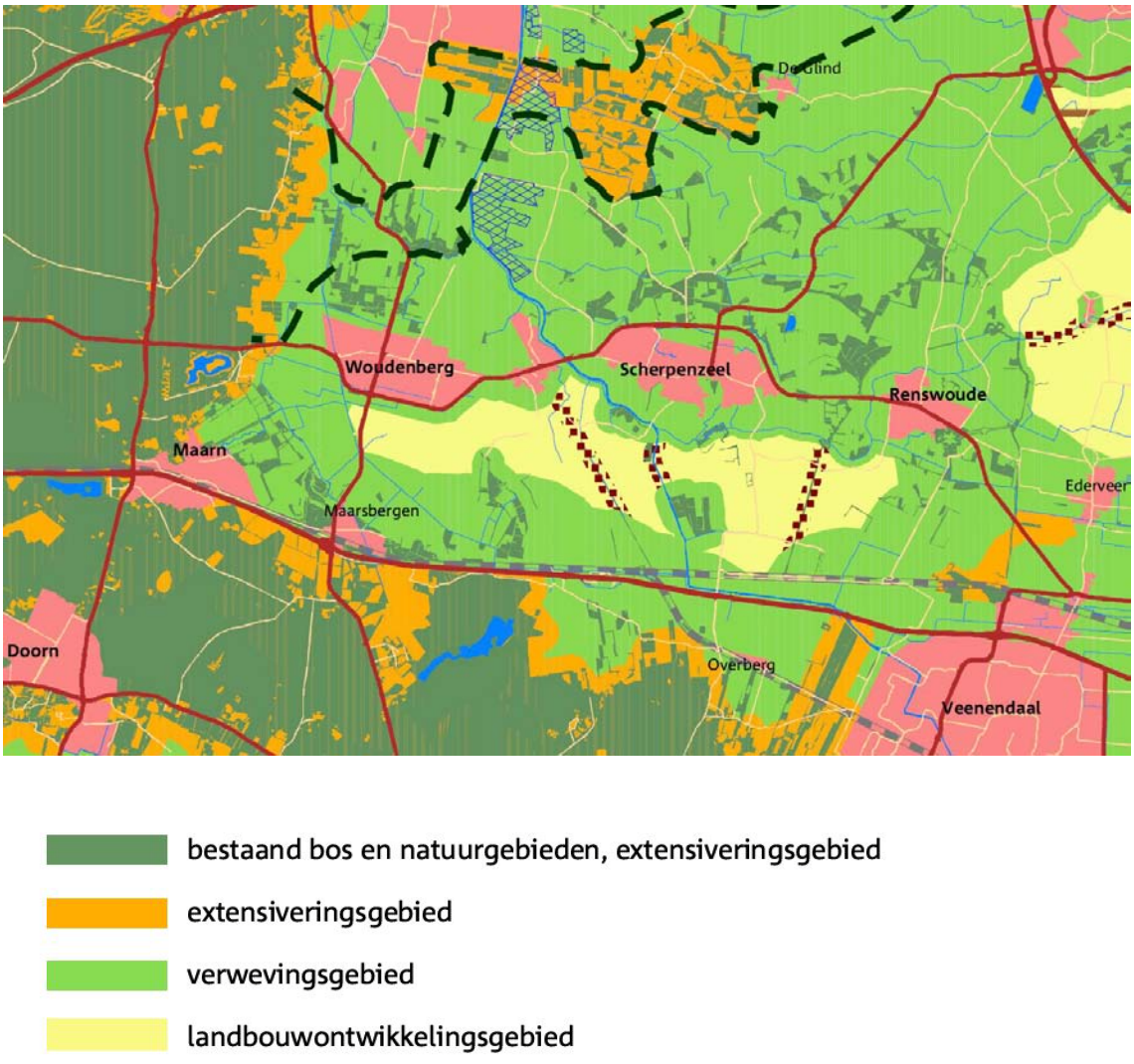
De planmer-procedure is lichter dan de besluitmer-procedure. Zo hoeven geen startnotitie en richtlijnen te worden opgesteld en is geen advies van de Commissie voor de mer verplicht[1]. Dit laatste is slechts aan de orde als een planMER wordt opgesteld voor een gebied dat onderdeel uitmaakt van de EHS of in het MER een passende beoordeling is opgenomen voor een Habitatrichtlijngebied. Dit is in het kader van het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Renswoude (zoals blijkt uit de informatie in hoofdstuk 3) niet aan de orde.

Bij de voorbereiding van een planMER dienen de bestuursorganen te worden geconsulteerd die ook bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn geconsulteerd (de overlegpartners ex artikel 10 Bro). Zij zijn geraadpleegd over de reikwijdte en het detailniveau van het planMER. Wanneer bestuurorganen zijn geconsulteerd dient ook openbaar kennis te worden gegeven van het voornemen om een planMER op te stellen. Het voorliggende planMER wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd.

1) Op 1 juli 2010 wordt de Wet milieubeheer gewijzigd. Dit heeft onder andere tot gevolg dat voor elke planMER advies van de Commissie voor de mer verplicht gesteld wordt. Aangezien het ontwerpbestemmingsplan buitengebied voor 1 juli 2010 ter visie wordt gelegd, is de huidige mer-regelgeving van toepassing op dit plan.

1.4. Opzet planMER

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de inhoud van het reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost en de vertaling daarvan in het bestemmingsplan Buitengebied. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt aan de intensieve veehouderijen binnen de verschillende zones uit het reconstructieplan. In hoofdstuk 3 t/m 6 wordt voor de meest relevante milieuaspecten (natuur, luchtkwaliteit, geurhinder en gezondheid) een beschrijving gegeven van de referentiesituatie en wordt ingegaan op de mogelijke gevolgen van de nieuwvestiging en uitbreiding van intensieve veehouderijbedrijven die door middel van het bestemmingsplan Buitengebied worden mogelijk gemaakt voor het desbetreffende aspect en de eventuele randvoorwaarden die daaruit naar voren komen. In hoofdstuk 7 wordt kort ingegaan op de overige milieuaspecten. Hoofdstuk 8 bevat de samenvatting en conclusies.



Figuur 2.1. Overzicht zonering reconstructieplan

2. Voorgenomen activiteit

2.1. Inleiding

De gemeente Renswoude is gelegen binnen het reconstructiegebied Gelderse Vallei/Utrecht-Oost. Het reconstructieplan moet de problemen die zich voordoen in het landelijk gebied (de 'gestapelde' problematiek) in de concentratiegebieden integraal aanpakken en moet een goede ruimtelijke structuur bevorderen, in het bijzonder met betrekking tot landbouw, natuur, bos, landschap, recreatie, water, milieu en infrastructuur. Daarnaast moet de reconstructie het woon-, werk- en leefklimaat en de economische structuur verbeteren. Het bestemmingsplan Buitengebied sluit aan bij de zonering uit het reconstructieplan. In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier in het reconstructieplan en bestemmingsplan buitengebied Renswoude wordt omgegaan met ontwikkelingsmogelijkheden van intensieve veehouderijen.

2.2. Integrale zonering reconstructieplan

In het reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost worden gebieden aangewezen waar de intensieve veehouderij op termijn zal verdwijnen (extensiveringsgebieden), alleen op duurzame locaties door kan ontwikkelen (verwevingsgebieden) of zich verder kan ontwikkelen (landbouwontwikkelingsgebied). Figuur 2.1 geeft een overzicht van de zonering uit het reconstructieplan.

Extensiveringsgebied
Volgens de Reconstructiewet zijn 'extensiveringsgebieden' ruimtelijk begrensde gedeelten van het reconstructiegebied met het primaat wonen of natuur, waar uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderij onmogelijk is of wordt gemaakt. Terugdringen van de aantasting van natuurwaarden staat voorop. De belangrijkste maatregel is dat uitbreiding van intensieve veehouderijbedrijven buiten de huidige rechten in het bestemmingsplan niet meer mogelijk is. De in deze plannen opgenomen wijzigings- en vrijstellingsbepalingen die betrekking hebben op het verder vergroten van het te bebouwen oppervlak, ten behoeve van intensieve veehouderij, worden buiten werking gesteld. Als flankerend beleid is er een verplaatsings- en beëindigingsregeling voor intensieve veehouderijbedrijven. Grondgebonden veehouderij, biologische landbouw, nieuwe landgoederen, verbreding van de landbouw en functieverandering van landbouw naar wonen worden gestimuleerd.

Landbouwontwikkelingsgebieden
De 'landbouwontwikkelingsgebieden' zijn in de wet gedefinieerd als ruimtelijk begrensde gedeelten van het reconstructiegebied met het primaat landbouw dat geheel of gedeeltelijk voorziet, of in het kader van de reconstructie zal voorzien, in de mogelijkheid tot uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderij. In landbouwontwikkelingsgebied krijgt met name de intensieve productielandbouw het primaat. Nieuwvestiging van hokdierbedrijven op vrijkomende locaties ('sterlocaties') wordt gefaciliteerd. Daarbij gaat het om de verplaatste

hokdierbedrijven die uit extensiveringsgebieden of in een enkel geval uit de verwevingsgebieden afkomstig zijn. De landbouwontwikkelingsgebieden zijn zodanig gesitueerd dat de intensieve veehouderij zich "afwaarts" gaat bewegen van kwetsbare natuurgebieden en woongebieden.

Verwevingsgebied
De rest van het gebied heeft de status 'verwevingsgebied'. Dit zijn volgens de wet ruimtelijk begrensde gedeelten van het reconstructiegebied, gericht op verweving van landbouw, wonen en natuur, waar uitbreiding van de intensieve veehouderij mogelijk is mits de ruimtelijke kwaliteit of functies van het gebied zich daar niet tegen verzetten. In het verwevingsgebied is een éénmalige vergroting van het bouwperceel met 30% voor uitbreiding van intensieve veehouderij toegestaan mits deze uitbreiding niet op gespannen voet staat met locale omgevingskwaliteiten.

2.3. Bestemmingsplan buitengebied

In het bestemmingsplan wordt aangesloten bij de zonering uit het reconstructieplan zoals die is beschreven in de voorgaande paragraaf. De intensieve veehouderij krijgt ontwikkelingsruimte in de landbouwontwikkelingsgebieden, ontwikkelingsruimte onder voorwaarden in de verwevingsgebieden en geen uitbreidingsmogelijkheden in de extensiveringsgebieden.

Uitbreiding
In het bestemmingsplan worden agrarische bedrijven positief bestemd door middel van een 'agrarisch bouwvlak'. Binnen de aangegeven ruimte is het toegestaan om te bouwen ten behoeve van het agrarische bedrijf. Het vigerende bouwblok vormt de basis van het toe te kennen bouwvlak. Aan de hand van de luchtfoto is bekeken of het vigerend bouwvlak nog voldoende ruimte biedt voor een normale bedrijfsontwikkeling. Zo niet dan wordt een voorstel gedaan voor een nieuw bouwvlak. Het bouwvlak wordt dan met circa 15% vergroot. Voor bestaande intensieve veehouderijbedrijven, die gelegen zijn op de zogenaamde Sterlocaties of in Landbouwontwikkelingsgebieden zoals opgenomen in het Reconstructieplan Gelderse Vallei, is maatwerk geleverd met de toekenning van het bouwvlak. Per bedrijf is gezocht naar een passende wijze van bestemmen, waarbij de bouwvlakken uit het vigerende plan in beginsel zijn overgenomen. Als er tijdens de planperiode behoefte blijkt te zijn om het bouwvlak te vergroten, hebben intensieve veehouderijbedrijven deze mogelijkheid via een wijzigingsbevoegdheid. Het Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost en de daarin opgenomen reconstructiezonering is leidend voor uitbreidingen buiten het bouwperceel ofwel het wijzigen van de omvang van het bouwperceel. Binnen de extensiveringsgebieden is de uitbreiding van een bouwvlak alleen ten behoeve van dierwelzijn mogelijk (via een wijzigingsbevoegdheid). Daarbij mag het aantal dierplaatsen niet worden vergroot en dien te worden aangetoond dat de ontwikkeling milieuhygiënisch aanvaardbaar is en een goede landschappelijke inpassing plaatsvindt. Een bestaand intensief veeteeltbedrijf in het verwevingsgebied of het landbouwontwikkelingsgebied mag eenmalig en met maximaal 30% van het bestaand gebruik uitgebreid worden. Deze uitbreiding wordt mogelijk gemaakt met behulp van een wijzigingsbevoegdheid. De oppervlakte van het bouwvlak mag niet meer dan 2 ha bedragen.

Nieuwvestiging
Het Reconstructieplan is ook leidend ten aanzien van nieuwvestiging van intensieve veehouderijen. Onder nieuwvestiging wordt verstaan: het toekennen van een *volledig nieuw* bouwvlak aan een bedrijf dat afkomstig is van elders binnen het Reconstructiegebied Gelderse Vallei/Utrecht-Oost. Voor intensieve veehouderij bedrijven zijn in principe mogelijkheden in

als zodanig aangewezen Landbouwontwikkelingsgebieden. Ook in deze gebieden geldt de voorkeur voor vestiging op bestaande agrarische locaties. De handreiking bestemmingsplannen deelnotitie 1 zegt daarover het volgende: "Om te voorkomen dat er in het landbouwontwikkelingsgebied een toenemende verstening door nieuwe agrarische bedrijven ontstaat, is het wenselijk dat nieuwvestiging zo veel mogelijk plaatsvindt op reeds aanwezige bouwpercelen (omschakeling of overname), of andere reeds bebouwde vestigingslocatie (bijvoorbeeld een burgerwoning). Van de potentiële nieuwvestigers wordt daarom geëist dat men onderzoek doet naar de beschikbaarheid van een bestaande bebouwde locatie om hun bedrijf te vestigen. Daarbij moeten achtereenvolgens de volgende locaties serieus onderzocht worden:

- bestaande bouwpercelen van agrarische bedrijven met een milieugebruiksruimte van minimaal 150 Nge (sterlocatie);
- overige bestaande agrarische locaties;
- overige bebouwde percelen (bijvoorbeeld burgerwoningen)."

Daarnaast is nog een drietal criteria te onderscheiden die van belang zijn om voor vestiging in aanmerking te komen:

- het bedrijf moet afkomstig zijn uit het Reconstructiegebied Gelderse Vallei/Utrecht-Oost;
- het te vestigen bedrijf moet volwaardig zijn;
- het bedrijf moet op de nieuwe locatie zorgvuldig worden ingepast in het landschap.

Omschakeling

Omschakeling naar niet-grondgebonden bedrijven is conform het Reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost binnen landbouwontwikkelingsgebieden rechtstreeks mogelijk. In verwevingsgebieden is omschakeling mogelijk via een wijzigingsbevoegdheid mits de omschakeling zich verdraagt met de ter plaatse van belang zijnde omgevingskwaliteiten. In extensiveringsgebieden is omschakeling naar niet-grondgebonden bedrijven onmogelijk.

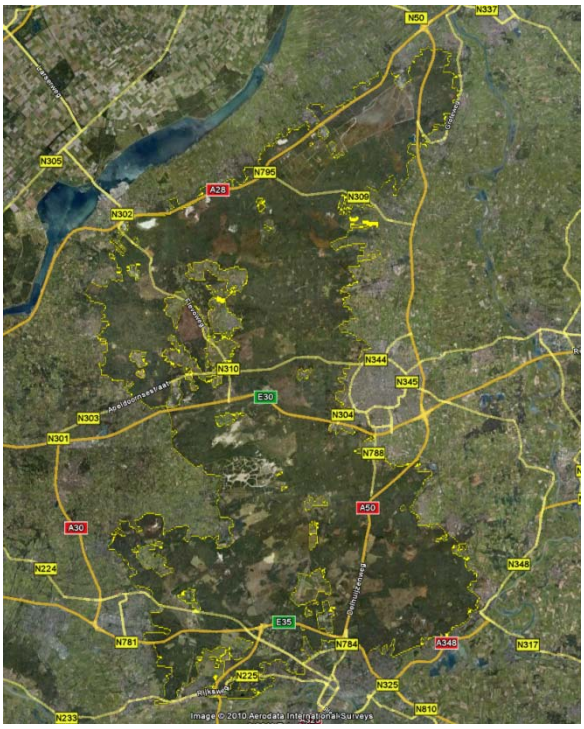
10 Voorgenomen activiteit

3. Natuur

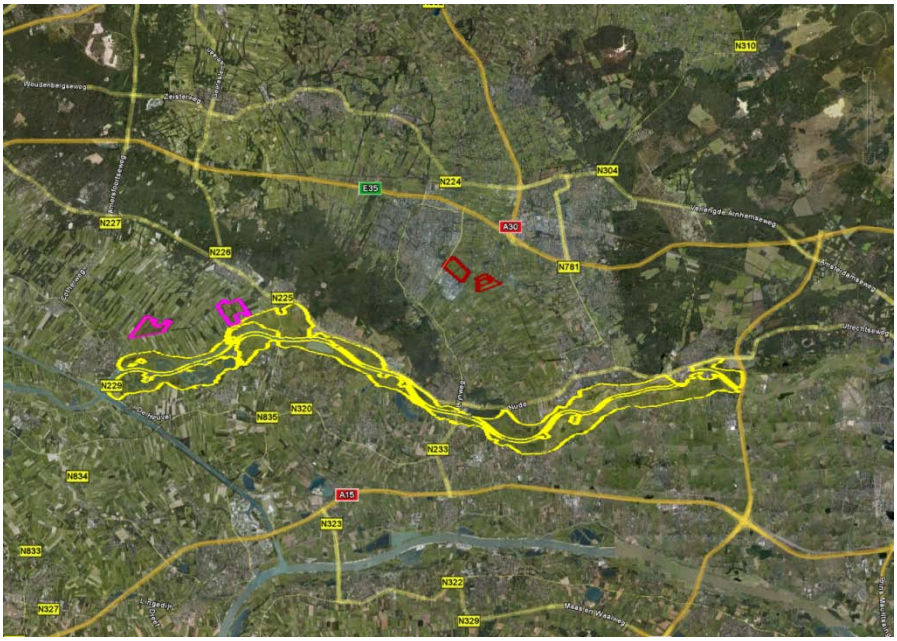
3.1. Toetsingskader

Natura 2000

In de omgeving van het plangebied ligt een aantal Natura 2000-gebieden te weten, het Binnenveld, de Veluwe, Uiterwaarden Neder-Rijn en Kolland & Overlangbroek. Alle gebieden zijn aangewezen als Habitatrichtlijngebied. De Veluwe en de Uiterwaarden Neder-Rijn zijn daarnaast ook aangewezen als Vogelrichtlijngebied. De gebieden maken derhalve deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000. De begrenzing van de gebieden wordt weergegeven in onderstaande figuren.



Figuur 3.1. Begrenzing Natura 2000-gebied Veluwe



Figuur 3.2. Begrenzing Natura 2000-gebied Kolland & Overlangbroek (paars), Uiterwaarden Neder-Rijn (geel) en Binnenveld (rood).

De gebieden zijn als Habitatrichtlijngebied van belang voor de instandhouding van de in tabel 3.1 aangegeven habitats en soorten (prioritaire habitattypen zijn weergegeven met een sterretje *).

Tabel 3.1. Te beschermen habitattypen en –soorten

Binnenveld	H9190 Oude eikenbossen
H6410 Blauwgraslanden	*H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)
H7140A Overgangs- en trilveen (trilvenen)	H1042 Gevlekte witsnuitlibel
H7230 Kalkmoerassen	H1083 Vliegend hert
Veluwe	H1096 Beekprik
H2310 Stuifzandheide met struikhei	H1163 Rivierdonderpad
H2320 Binnenlandse kraaiheidebegroeiingen	H1166 Kamsalamander
H2330 Zandverstuivingen	H1318 Meervleermuis
H3130 Zwakgebufferde vennen	H1831 Drijvende waterweegbree
H3160 Zure vennen	**Uiterwaarden Neder-Rijn**
H3260 Beken en rivieren met waterplanten	H3270 Slikkige rivieroevers
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	H6510A Glanshaverhooilanden
H4030 Droge heiden	H91F0 Droge hardhoutooibossen
H5130 Jeneverbesstruwelen	H1095 Zeeprik
*H6230 Heischrale graslanden	H1099 Rivierprik
H6410 Blauwgraslanden	H1145 Grote modderkruiper
*H7110B Actief hoogveen (heideveentjes)	H1166 Kamsalamander
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	**Kolland & Overlangbroek**
H9120 Beuken-eikenbossen met Hulst	*H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbos)
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	

Behalve als Habitatrichtlijngebied zijn de Veluwe en de Uiterwaarden Neder-Rijn ook als Vogelrichtlijngebied aangewezen. Deze gebieden zijn van belang voor de instandhouding van de in tabel 3.2 aangegeven vogelsoorten

Tabel 3.2. Te beschermen vogelsoorten

Veluwe	A229 IJsvogel
A072 Wespendief	A005 Fuut
A224 Nachtzwaluw	A017 Aalscholver
A229 IJsvogel	A041 Kolgans
A233 Draaihals	A043 Grauwe gans
A236 Zwarte specht	A050 Smient
A246 Boomleeuwerik	A051 Krakeend
A255 Duinpieper	A054 Pijlstaart
A276 Roodborsttapuit	A056 Slobeend
A277 Tapuit	A061 Kuifeend
A338 Grauwe klauwier	A125 Meerkoet
Uiterwaarden Neder-Rijn	A142 Kievit
A037 Kleine zwaan	A156 Grutto
A068 Nonnetje	A160 Wulp
A119 Porseleinhoen	A249 Oeverzwaluw
A122 Kwartelkoning	

Agrarische ontwikkelingen kunnen leiden tot extra verzuring en vermesting van natuurgebieden. De gevoeligheid van de te beschermen habitattypen en –soorten voor vermesting en verzuring is weergegeven in de tabel[1)] 3.3.

Tabel 3.3. Gevoeligheid van habitats en soorten voor verzuring en vermesting

	staat van instand-houding NL	verzuring	vermesting
Habitattypen			
H6410 Blauwgraslanden	--	G	■
H7140A Overgangs- en trilveen (*trilvenen*)	--	G	G
H7230 Kalkmoerassen	--	■	G
H2310 Stuifzandheide met struikhei	--	N	■
H2320 Binnenlandse kraaiheidebegroeiingen	-	N	■
H2330 Zandverstuivingen	--	N	■
H3130 Zwakgebufferde vennen	-	G	G
H3160 Zure vennen	-	N	G
H3260 Beken en rivieren met waterplanten	-	■	N
H4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	-	N	■
H4030 Droge heiden	--	N	■
H5130 Jeneverbesstruwelen	-	G	G

1) Bron: www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicatorappl.aspx.

	staat van instand-houding NL	verzuring	vermesting
H6230 Heischrale graslanden	--	O	G
H7110B Actief hoogveen (heideveentjes)	--	N	■
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	-	G	G
H9120 Beuken-eikenbossen met Hulst	-	N	G
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgronden)	--	G	G
H9190 Oude eikenbossen	-	N	■
H91E0B Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbossen)	--	G	G
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	-	G	G
H3270 Slikkige rivieroevers	...	■	N
H6510A Glanshaverhooilanden	-	G	G
H91F0 Droge hardhoutooibossen	--	■	G
Habitatsoorten			
H1042 Gevlekte witsnuitlibel	--	■	■
H1083 Vliegend hert	-	N	N
H1096 Beekprik	--	G	■
H1163 Rivierdonderpad	-	N	G
H1166 Kamsalamander	-	G	G
H1318 Meervleermuis	-	N	■
H1831 Drijvende waterweegbree	-	■	■
H1095 Zeeprik	-	N	G
H1099 Rivierprik	-	N	G
H1145 Grote modderkruiper	-	...	G
(Broed)vogels			
Boomleeuwerik	+	G	G
Draaihals	--	N	G
Duinpieper	--	G	G
Grauwe klauwier	--	G	G
IJsvogel	+	G	N
Nachtzwaluw	-	G	G
Roodborsttapuit	+	N	G
Tapuit	--	N	G
Wespendief	+	N	G
Zwarte specht	+	N	N
Aalscholver	+	N	N
Fuut	-	G	N
Grauwe gans	+	G	N
Grutto	--	G	N
Kievit	-	N	N
Kleine zwaan	-	G	N
Kolgans	+	G	N
Krakeend	+	G	N
Kuifeend	-	G	N
Kwartelkoning	-	G	N

	staat van instand-houding NL	verzuring	vermesting
Meerkoet	-	G	N
Nonnetje	-	N	N
Oeverzwaluw	+	N	N
Pijlstaart	-	N	N
Porseleinhoen	--	G	G
Slobeend	+	G	N
Smient	+	G	N
Tafeleend	--	G	N
Wulp	+	N	N

* rood: prioritair habitat

N = niet gevoelig g = gevoelig ■ = zeer gevoelig ... = onbekend

- - = zeer ongunstig - = ongunstig + = gunstig

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt zijn de te beschermen habitats vrijwel allemaal (zeer) gevoelig voor verzuring en/of vermesting en verkeren ze vrijwel allemaal in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding. Voor de vogels geldt dat iets meer dan de helft van de soorten in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding verkeert. Hoewel de meeste vogelsoorten niet gevoelig zijn voor vermesting, is het overgrote deel wel gevoelig voor verzuring.

Overige gebieds- en soortenbescherming

Het plangebied noch de directe omgeving is opgenomen in de lijst van gebieden waarop gebiedsbescherming, anders dan Natura 2000, van toepassing is. Er behoeft daarom alleen onderzocht te worden of wettelijk beschermde soorten negatieve effecten kunnen ondervinden van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen. Het criterium om de invloed van een handeling of activiteit op een soort te beoordelen is dat de gunstige staat van instandhouding van de soort niet mag worden aangetast door de voorgenomen ontwikkeling.
Zoals reeds eerder aangegeven worden met voorliggend plan geen rechtstreekse ontwikkelingen beoogd. Een toets van de aanwezige flora- en faunawaarden is dan ook pas noodzakelijk zodra sprake is van een feitelijke ontwikkeling. In deze paragraaf zal daarom verder alleen op de Natura 2000-gebieden en hun instandhoudingsdoelstellingen ingegaan worden.

Natuurbeschermingswet (Nbwet)

Bescherming van Natura 2000-gebieden is geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet:

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingzones (sbz's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- regelt ook de bescherming van de al bestaande (staats)natuurmonumenten;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van Nb-wetvergunningen bij de provincies (in dit geval Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant).

Het is verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten, die – gelet op de instandhoudingsdoelstelling – de kwaliteit van het gebied kunnen verslechteren of een verstorend effect kunnen hebben[1)]. Voor vergunningverlening is dan een habitattoets nodig. Een dergelijke toets verloopt volgens verschillende stappen. De eerste stap betreft de oriëntatiefase waarin sprake is van een voortoets. Centraal staat dan de vraag of er een kans op een significant negatief effect is. Indien dit het geval is, dient aan de hand van een passende beoordeling dit effect te worden bepaald. Om voor vergunningverlening in aanmerking te komen dient vervolgens voldaan te worden aan de zogenaamde ADC-criteria:

- zijn er geen Alternatieven?
- is er sprake van een Dwingende reden van groot openbaar belang?
- zijn er Compenserende maatregelen voorzien?

In de oriëntatiefase kan ook geconstateerd worden dat er wel een negatief effect wordt verwacht, maar zeker geen significant effect. In dat geval kan voor vergunningverlening volstaan worden met een zogenaamde verslechterings- en verstoringstoets. In deze minder diepgaande toets dient dan te worden onderbouwd dat sprake is van een aanvaardbaar of zelfs verwaarloosbaar effect.

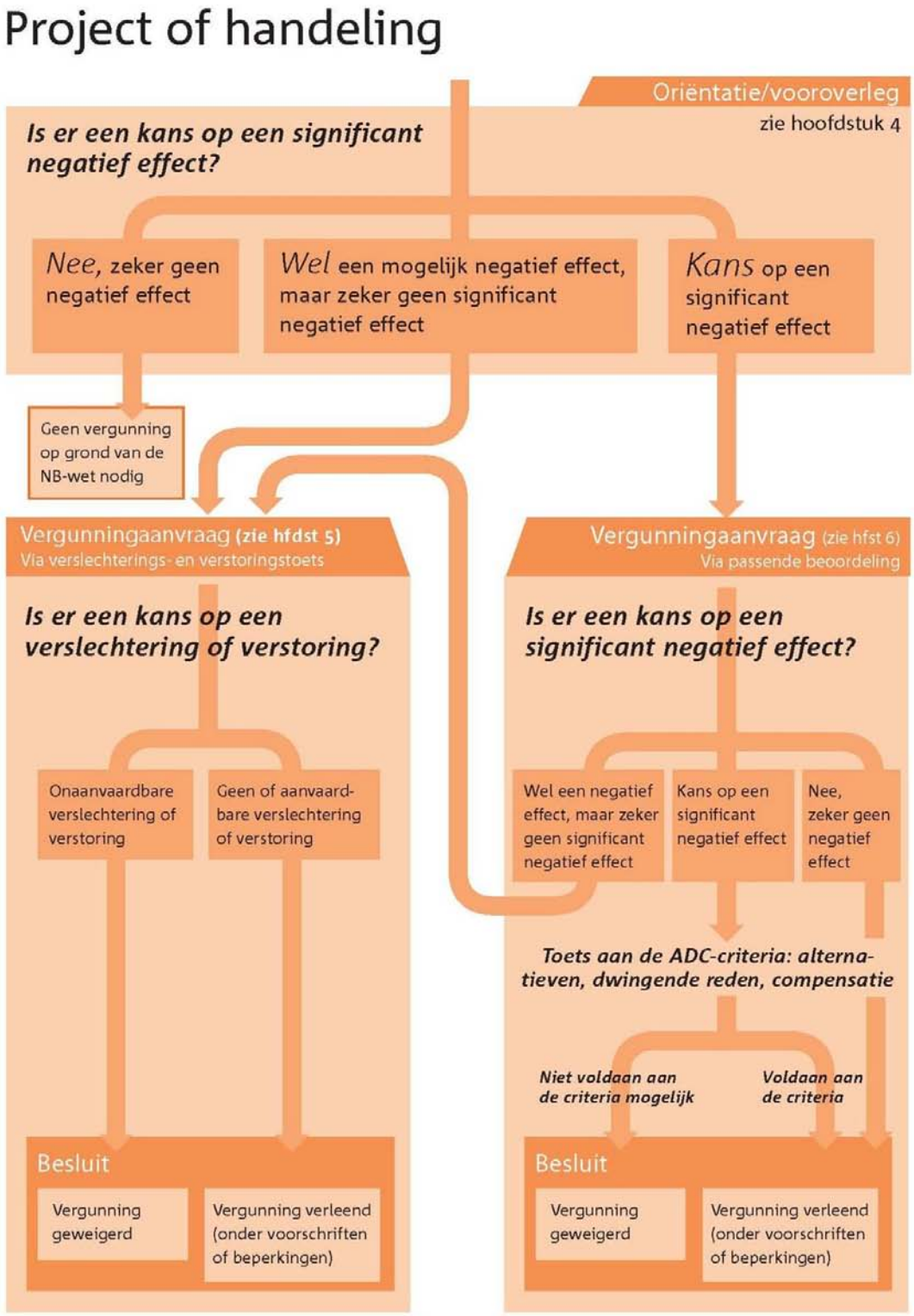
In het kader van de Natuurbeschermingswet dienen zowel interne effecten (binnen Natura 2000) als externe effecten (buiten Natura 2000) van het voornemen op de te beschermen soorten en habitats te worden onderzocht.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast. In dergelijke gevallen moeten tevens inspraakmogelijkheden zijn geboden.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd terwijl het negatief beoordeeld is, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

De onderstaande figuur (uit Handleiding Natuurbeschermingswet 1998, LNV 2005) geeft aan volgens welke stappen de toetsing aan de Natuurbeschermingswet dient te verlopen.

1) Volgens de EU-handleiding treedt 'verslechtering' op, wanneer de door de habitat ingenomen oppervlakte afneemt of wanneer er een dalende lijn optreedt met betrekking tot de specifieke betekenis van een gebied voor de instandhouding van de habitat of de daarmee 'geassocieerde typische soorten' op lange termijn. Van 'verstoring' is volgens de EU-handleiding sprake, wanneer uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de soort het gevaar loopt niet langer een levensvatbare component van de natuurlijke habitat te blijven.



3.2. Referentiesituatie

3.2.1. Algemeen

Hieronder volgt een korte beschrijving van de verschillende Natura 2000-gebieden. Aangezien de meeste gebieden op redelijk grote afstand van het plangebied gelegen zijn, zal de beschrijving beknopt blijven. Alleen voor het meest dichtbij gelegen gebied, het Binnenveld

dat op ongeveer 3 km van het plangebied gelegen is, wordt een uitgebreidere beschrijving gegeven.

Binnenveld
Het Binnenveld omvat drie complexen aan weerszijden van de beek de Grift in de zuidelijke Gelderse Vallei. Hiervan ligt het complex Bennekomse Meent/Bennekomse Hooilanden aan de Gelderse kant, de Hellen en de Achterbergse Hooilanden aan de Utrechtse kant. De Bennekomse Meent behoort tot de gebieden met de grootste aaneengesloten oppervlakte aan goed ontwikkeld Blauwgrasland in Nederland. De Hellen is een van de weinige gebieden met beekdaltrilveen in ons land.

Het Binnenveld ligt in een gletsjerbekken tussen twee stuwwalcomplexen: aan de oostzijde de Veluwe en aan de westzijde de Utrechtse Heuvelrug. Dit bekken is opgevuld met een zandpakket dat op keileem of klei rust. In het Holoceen heeft zich aan de oppervlakte een veepakket gevormd, dat deels door veraarding of vergraving is verdwenen. Nabij de Grift zijn kleilaagjes in het veen afgezet. Tot het midden van de vorige eeuw vormde het Binnenveld één van de meest uitgestrekte en soortenrijke blauwgraslandgebieden van Nederland. Na de Tweede Wereldoorlog is het grootste deel van het Binnenveld ontgonnen en ontwaterd.

De kern van het deelgebied Bennekomse Meent bestaat uit zo'n 10 ha. goed ontwikkeld Blauwgrasland (H6410) met veel Spaanse ruiter, Blauwe knoop, Kleine valeriaan, blonde zegge en plaatselijk Vlozegge, Bevertjes en Klokjesgentiaan. Tevens biedt het broedgelegenheid aan minder algemene moerasvogels als Porseleinhoen en Watersnip. Het complex de Blauwe Hel en De hel herbergt nog steeds Trilveen (H7140), wat voor een Nederlands beekdal uitzonderlijk te noemen is. Hier komen onder meer Moeraslathyrus, Moeraskartelblad, Ronde zegge, Draadzegge en Vleeskleurige orchis voor. Voor het gehele Binnenveld geldt dat de herstelkansen voor soortenrijke levensgemeenschappen groot zijn, mits een grote aaneensluitende oppervlakte wordt verworven en de ontwatering sterk wordt verminderd. Het komt er vooral op aan de basenrijke kwel weer in het maaiveld toe te laten.
Vroeger kwam het habitattype Kalkmoerassen (H7230) goed ontwikkeld voor in de Bennekomse Meent. Vleeskleurige orchis kan hier als een relict van dit habitattype worden beschouwd, terwijl typische soorten als Grote muggenorchis, Parnassia en Vetblad zijn verdwenen. Als hydrologisch herstel optreedt, kan het habitattype worden hersteld. Overigens kan dit habitattype vroeger als gevolg van lichte ontwatering zijn overgegaan in het habitattype Blauwgraslanden (H6410). Hoewel het habitattype momenteel ontbreekt, zijn er wel hoge potenties voor ontwikkeling aanwezig.

Veluwe
De Veluwe ligt op ongeveer 8 km van het plangebied en bestaat overwegend uit droge bossen, droge en natte heide, vennen en stuifzanden. In de voorlaatste ijstijd, zo'n 150.000 jaar geleden, duwden de ijslobben van het landijs enorme hoeveelheden door de rivieren aangevoerd zand en grond voor zich uit en opzij en vormden zo de stuwwallen. Hoewel de hoogteverschillen sindsdien door wind en water zijn afgevlakt, reiken de hoogste delen van de Veluwe tot ruim 100 m boven NAP. Tot 1900 was de Noord-Veluwe één uitgestrekt stuifzandgebied. Tegenwoordig is er in totaal nog 1400 hectare stuifzand op de Veluwe. Bij Kootwijk is één van de grootste actieve stuifzandgebieden van Europa. Plaatselijk komen in de heiden natte (onder andere Leemputten bij Staverden) of droge (onder andere Harskamp) heischrale graslanden, jeneverbesstruwelen, vennen, natte heide en hoogveenkernen (Mosterdveen) voor. In het beekdal van de Hierdense en Staverdense Beek worden schraallanden aangetroffen. Langs de randen van de Veluwe ontspringen de (sprengen)beken, waar beekvegetaties en zeer plaatselijk bronbossen voorkomen.

Uiterwaarden Neder-Rijn
Dit Natura 2000-gebied ligt ongeveer 6 km ten zuiden van het plangebied. In de uitwaarden nabij Amerongen zijn soortenrijke glanshaverhooilanden aanwezig. De overgangen naar de hogere zandgronden die in dit Natura 2000-gebied voorkomen, zijn van speciale betekenis vanwege de hier voorkomende randen met restanten hardhoutooibos. Het gebied is een belangrijk broedgebied voor soorten van natte, ruige graslanden (porseleinhoen, kwartelkoning). Tevens is het van enig belang voor soorten van bosrijke watergebieden met voldoende vis (ijsvogel) en is het een belangrijk rust- en foerageergebied voor een groot aantal soorten watervogels. Voor de kievit is het één van de belangrijkste pleisterplaatsen.

Kolland en Overlangbroek
Kolland en Overlangbroek zijn twee landgoederen in het stroomgebied van de Kromme Rijn tussen Wijk bij Duurstede en de Utrechtse heuvelrug. Het gebied ligt ongeveer 7,5 km ten zuidwesten van de het plangebied en is onderdeel van een kleinschalig cultuurlandschap waar actief beheerde essenhakhoutbosjes voorkomen. Dit essenhakhout op voedselrijke kleigronden in het rivierengebied vormt een in Europees opzicht uitermate zeldzaam bostype met een grote rijkdom aan paddenstoelen en epifytische mossen en korstmossen.

3.2.2. Knelpunten en kansen
De meeste habitattypen verkeren in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding, hetgeen vooral te maken heeft met de waterhuishouding. Het beleid voor de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied is voor de meeste habitattypen gericht op zowel areaaluitbreiding als verbetering van de kwaliteit. Voor de meeste habitatsoorten en (broed)vogels is het beleid gericht op behoud van de omvang van de populaties en behoud van de kwaliteit van het leefgebied. Veel van de daarvoor vereiste maatregelen hebben te maken met het herstellen van de vroegere waterhuishouding, in het bijzonder ten aanzien van de kwelstromen. Niet alleen waterkwantiteit, maar ook waterkwaliteit speelt daarin een belangrijke rol. Dit laatste heeft vooral betrekking op verzuring en vermesting.

Maatregelen
In de "Knelpunten- en kansenanalyse Natura 2000" (Kiwa Water Research/EGG-consult, 2007) worden voor de Natura 2000-gebieden een aantal maatregelen benoemd. Alle maatregelen zullen in het kader van het de nog op te stellen Beheerplannen nader moeten worden uitgewerkt. Veruit de meeste maatregelen hebben betrekking op de hydrologie (waterkwaliteit en -kwantiteit) van de Natura 2000-gebieden. Een aantal maatregelen heeft betrekking op het natuurbeheer.

3.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan

3.3.1. Inleiding
Uit de voorgaande paragrafen kan worden opgemaakt dat verdroging, vermesting en verzuring de belangrijkste aantastingen vormen voor dit Natura 2000-gebied. Ten aanzien van deze drie thema's zijn de kritische grenzen reeds (ver) overschreden. Het meest nauwkeurig is deze overschrijding gekwantificeerd met betrekking tot het thema vermesting/verzuring. Voor alle bovengenoemde Natura 2000-gebieden is een kritische depositiewaarde voor stikstof bepaald (bron: Alterra-rapport 1654). Tevens is de achtergronddepositie voor 2010 berekend (bron:www.pbl.nl). Zowel de kritische depositie als de achtergronddepositie zijn weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4. Kritische depositiewaarde en huidige depositie per Natura 2000-gebied

gebied	kritische depositiewaarde (mol N/ha/jr)	achtergrond-depositie (mol N/ha/jr)	maatgevend habitattype
Binnenveld	1100	2540	Blauwgraslanden
Veluwe	400	2270	Actief hoogveen (heideveentjes)
Uiterwaarden Neder-Rijn	1400	2510	Glanshaverhooilanden
Kolland & Overlangbroek	830	2270	Vochtige alluviale bossen (essen-iepenbos)

Voor alle gebieden wordt de kritische depositiewaarden overschreden. Elke gram extra stikstof op gevoelige habitattypen kan dus leiden tot significant negatieve effecten en zal in ieder geval het realiseren van de instandhoudingsdoelen bemoeilijken. Elk ruimtelijk plan dat een dergelijke extra stikstofdepositie mogelijk maakt, dient dus aan de hand van een passende beoordeling getoetst te worden. In dit hoofdstuk wordt bepaald of een dergelijke extra depositie mogelijk wordt gemaakt door het voorliggende bestemmingsplan buitengebied.

3.3.2. Het bestemmingsplan buitengebied

Het voorliggende bestemmingsplan buitengebied is overwegend consoliderend van aard, hetgeen concreet betekent dat het bestaand gebruik en rechten worden voortgezet. Het begrip bestaand gebruik heeft in het licht van de Natuurbeschermingswet een specifieke betekenis. Met de inwerkingtreding van de Wet Wijziging Nbwet vanwege regulering bestaand gebruik en andere zaken per 1 februari 2009, is 1 oktober 2005 als peildatum voor het bepalen van bestaand gebruik wettelijk verankerd (artikel 1 lid 1 onder m). Het huidige (feitelijk bestaande) ruimtegebruik hoeft niet getoetst te worden op effecten op Natura 2000 gebieden voor zover dit gebruik reeds voor 1 oktober 2005 plaatsvond. De mogelijke effecten van dit gebruik worden meegenomen bij de in ontwikkeling zijnde beheerplannen.

Het bestemmingsplan buitengebied is echter niet geheel consoliderend. In hoofdstuk 2 zijn de voorgenomen activiteiten, zoals ontwikkelingsmogelijkheden voor intensieve veehouderij in de landbouwontwikkelingsgebieden, beschreven.

3.3.3. Toetsing

Het toekennen van grotere bouwvlakken aan agrarische bedrijven en het bieden van rechtstreekse bouwmogelijkheden ter plaatse van agrarische bouwvlakken kan in theorie leiden tot extra stallen, meer dieren en daardoor een grote ammoniak- en stikstofemissie (en dus extra depositie op Natura 2000). In de praktijk kan een dergelijke extra depositie zich echter nooit voordoen. De depositie van ieder concreet plan dient namelijk in de toekomst te worden berekend in het kader van de Nbwet vergunning. Afhankelijk van de uitkomsten zal al dan niet een Nbwet vergunning worden verleend. Wanneer een concreet initiatief leidt tot extra depositie op Natura 2000 wordt geen Nbwet vergunning verleend.

Een gedetailleerde toetsing van in theorie mogelijke extra depositie die het bestemmingsplan buitengebied directe of indirect via een ontheffing of wijziging mogelijk maakt is niet zinvol. De volgende overwegingen spelen daarbij een rol.

- "Opvulling" van bouwpercelen met nieuwe stallen bij een individueel intensief bedrijf zal, indien dit leidt tot extra ammoniak- of stikstofemissie, altijd gepaard moeten gaan met een passende beoordeling. Het betreft hier een onderzoeksplicht voor de individuele ondernemer. Opvulling van bouwpercelen kan ook noodzakelijk zijn om vergaande milieumaatregelen op bedrijfsniveau te nemen om zo aan milieunormen te kunnen voldoen of emissies terug te dringen. Daarnaast kunnen dergelijke maatregelen soms enkel renda-

bel worden door extra stallen te bouwen. In alle gevallen is opvulling van bouwpercelen slechts mogelijk indien dit niet leidt tot extra ammoniak- of stikstofdepositie op Natura 2000. De omvang van het bouwperceel in het bestemmingsplan buitengebied doet in dat kader (het milieu-/Natura-2000-spoor) dus eigenlijk niet ter zake.

- Ook de vestigingsmogelijkheden van nieuwe veehouderijen in het LOG, de omschakeling en doorgroeimogelijkheden in het LOG en de doorgroeimogelijkheden op de duurzame locaties in de verwevingsgebieden zijn ontwikkelingen die op termijn in concrete gevallen afzonderlijk getoetst moeten worden. Vestiging van deze bedrijven gaat gepaard met beoordeling van de effecten op Natura 2000 (en zo nodig met een passende beoordeling) door de individuele ondernemer. Mogelijk zijn bronmaatregelen (emissiearme stallen) nodig om significante negatieve effecten te voorkomen. In de planMER en de Passende beoordeling behorend bij de Reconstructieplannen zijn de effecten op Natura 2000 in beeld gebracht. Bij bepaling van de begrenzing van de LOG's is rekening gehouden met voldoende afstand tot Natura 2000 gebieden. Het bestemmingsplan geeft uitvoering aan deze reconstructieplannen. Ontwikkelingen in de LOG's zullen in veel gevallen samengaan met bedrijfsverplaatsing uit de extensiveringsgebieden wat per saldo kan leiden tot een afname van de ammoniak- en stikstofdepositie op Natura 2000.

- De milieueffecten als gevolg van de uitbreiding en nieuwvestiging van (intensieve) veehouderijen worden sterk bepaald door stalsystemen en technische maatregelen. Het bestemmingsplan kan dergelijke maatregelen niet voorschrijven of afdwingen. Deze maatregelen zijn bovendien sterk in ontwikkeling. Een toetsing van de effecten van potentiële uitbreiding of nieuwvestiging van de bedrijven voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan, is na enkele jaren vrijwel zeker achterhaald en derhalve pas zinvol bij concrete ontwikkelingen op een bekende locatie met inachtneming van de technieken en rekenmodellen van dat moment.

- Voor de ingrepen die via een ontheffings- en wijzigingsbevoegdheid mogelijk zijn geldt feitelijk hetzelfde. In alle gevallen zal de individuele ondernemer, zonodig met een passende beoordeling, moeten aantonen wat de effecten op Natura 2000 zijn. In veel gevallen kan door technische maatregelen extra stikstofemissie worden voorkomen. Ontheffing wordt pas verleend of een wijzigingsplan wordt pas vastgesteld indien blijkt dat voldaan kan worden aan de Nbwet. Tenslotte is niet bekend waar, op welk moment en in welke omvang gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan de komende tien jaar na vaststelling biedt. Een gedetailleerde toetsing met name op punt van stikstof- en ammoniakdepositie aan het worst-case scenario doet geen recht aan de werkelijkheid en voegt weinig toe aan de toetsing die al heeft plaatsgevonden in het kader van de reconstructieplannen.

3.4. Conclusies

- De Natura 2000-gebieden rondom het plangebied worden ernstig bedreigd door verdroging, vermesting en verzuring. Met name herstel van de vroegere waterhuishouding is een urgente maatregel maar kan in het kader van dit bestemmingsplan niet worden geregeld.
- Voor de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt geldt dat deze in theorie kunnen leiden tot extra stikstof- en ammoniakdepositie op Natura 2000. Gelet op de vereisten van de Nbwet kan een dergelijke situatie zich in de praktijk echter niet voor doen aangezien voor elke agrarische ontwikkeling met significant negatieve gevolgen voor Natura 2000 geen vergunning kan worden verkregen. Elke ontwikkeling van

een individueel agrarisch bedrijf moet getoetst worden aan de Nbwet, ongeacht de omvang of de bouwmogelijkheden van een agrarisch bouwperceel. Afhankelijk van de uitkomsten van de depositieberekeningen zal al dan niet een Nbwet vergunning worden verleend.

- De milieueffecten als gevolg van de uitbreiding en nieuwvestiging van intensieve veehouderijen worden sterk bepaald door stalsystemen en technische maatregelen. Dergelijke technieken zijn nog volop in ontwikkeling. Het bestemmingsplan kan dergelijke maatregelen niet voorschrijven of afdwingen. Een (fictieve) toetsing van de effecten van potentiële uitbreiding of nieuwvestiging van de bedrijven voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan, is na enkele jaren vrijwel zeker achterhaald en daarmee niet zinvol.
- Onbekend is waar, op welk moment en in welke omvang gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan de komende tien jaar na vaststelling biedt. Een gedetailleerde toetsing met name op het punt van stikstof- en ammoniakdepositie aan het worst case scenario doet geen recht aan de werkelijkheid en voegt weinig toe aan de toetsing die al heeft plaatsgevonden in het kader van de reconstructieplannen.
- Alle ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt kunnen in de praktijk slechts worden geëffectueerd indien deze door de individuele ondernemer zijn getoetst aan de Nbwet en zonodig in dat kader vergund zijn. Significant negatieve effecten op Natura 2000 als gevolg van dit bestemmingsplan buitengebied kunnen derhalve in de praktijk op voorhand geheel worden uitgesloten.

4. Luchtkwaliteit

4.1. Toetsingskader

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door het Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen 2007 (ook wel Wet luchtkwaliteit, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.1. Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	vanaf 2015
fijn stof (PM_{10})[1)]	jaargemiddelde concentratie	48 µg/m³	tot en met 10 juni 2011
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 75 µg/m³	tot en met 10 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m³	vanaf 11 juni 2011

[1)] Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een uitwerkingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);

- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In dit Besluit is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO2 en PM10;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg.

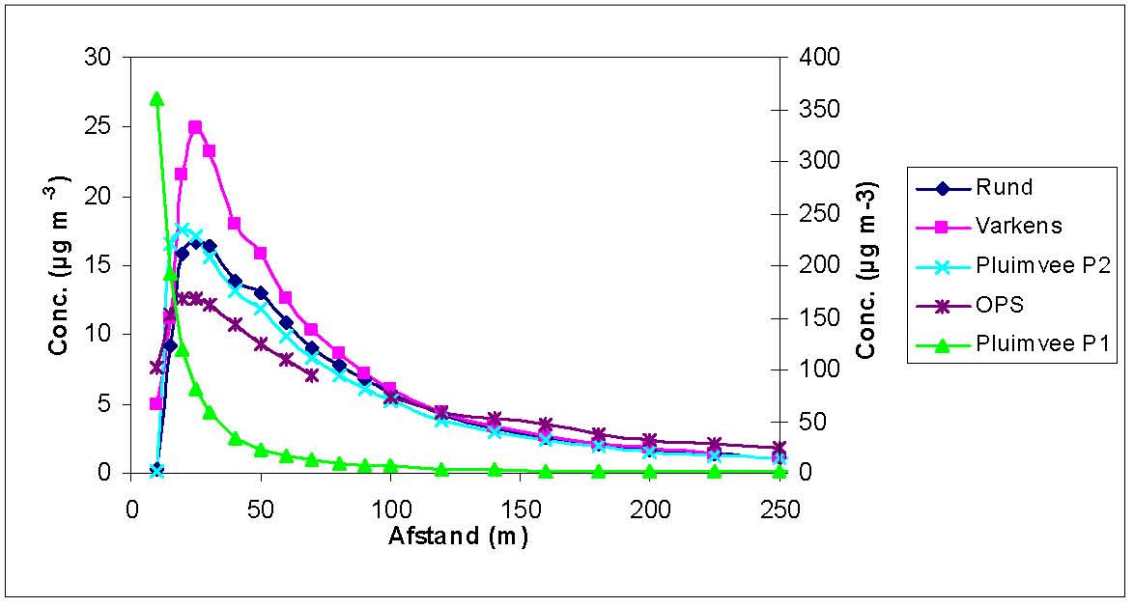
4.2. Referentiesituatie

Uit de informatie die beschikbaar is via de saneringstool (www.saneringstool.nl) blijkt dat binnen de gemeente Renswoude langs de drukste wegen binnen het plangebied (de A12 en de N224) in 2011 en 2015 (wanneer de strengere normen voor respectievelijk fijn stof en stikstofdioxide van kracht worden) wordt voldaan aan de grenswaarden. Uit de provinciale rapportage luchtkwaliteit 2009[1)] blijkt dat de landbouw in de provincie Utrecht 12% aan de totale emissie fijn stof (PM_{10}) en 1% aan de totale emissie stikstofdioxide (NO_2) bijdraagt. Verkeer en vervoer leveren voor beide stoffen verreweg de grootste bijdrage. Tevens blijkt uit dit rapport dat in de gemeente Renswoude in 2008 geen sprake was van overschrijdingssituaties voor stikstofdioxide of fijn stof. De concentraties lagen in dat jaar ruimschoots onder de grenswaarden. Hierbij moet vermeld worden dat het concentraties op gevels van woningen betreft en er niet specifiek naar de concentraties rondom stallen gekeken is.

De intensieve veehouderijsector is een belangrijke bron van luchtverontreinigende stoffen (met name als het gaat om fijn stof). In opdracht van het ministerie van VROM is een studie uitgevoerd naar de concentraties fijn stof rond intensieve veehouderijen[2)]. Door gebruik te maken van gebiedsspecifieke gegevens (met name via de milieuvergunningen) is in deze studie gekeken naar de primaire fijn stof emissie uit stallen en het aandeel dat deze emissie heeft op de totale fijn stof concentratie. Uit de resultaten zoals weergegeven op figuur 4.1 blijkt dat met name op korte afstand van veehouderijen sprake kan zijn van sterk verhoogde concentraties fijn stof. De hoogte van deze concentraties is sterk afhankelijk van stalsystemen en diercategorieën. In de eerder genoemde studie zijn gemiddelde verspreidingsprofielen bepaald. De rechter as in figuur 4.1 heeft betrekking op pluimvee. Voor pluimvee wordt onderscheid gemaakt tussen lengteventilatie (P1) en nokventilatie (P2).

1) Rapportage Luchtkwaliteit 2009, Rapport over de luchtkwaliteit in de provincie Utrecht in 2007 en 2008.

2) ECN, Fijn stof uit stallen, verfijningsslag in het kader van het NSL.



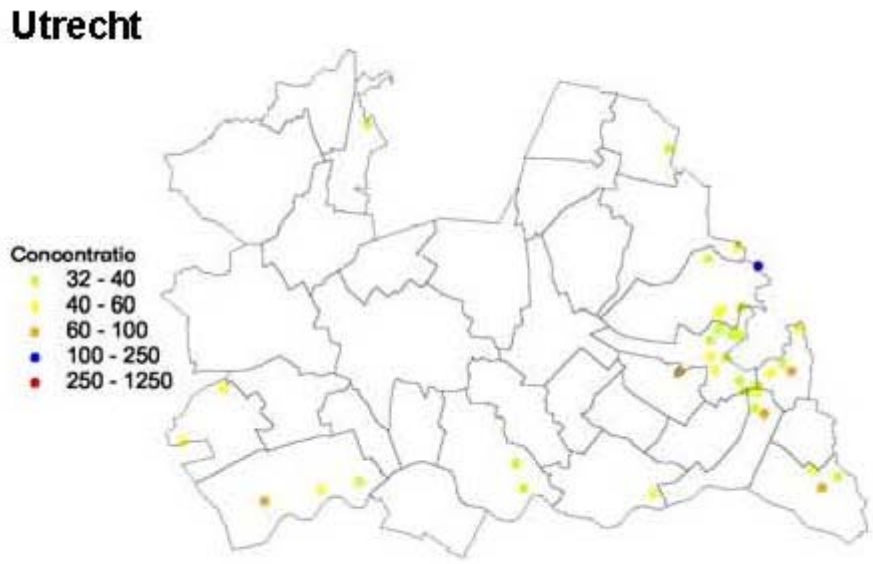
Figuur 4.1. Verspreidingsprofielen (bron: ECN, Fijn stof uit stallen, verfijningsslag in het kader van het NSL)

Per provincie zijn de normoverschrijdingen op korte afstand van intensieve veehouderijen geïnventariseerd. Het bleek dat de normoverschrijdingen, als gevolg van lagere achtergrondconcentraties, tussen 2006 en 2010 duidelijk afnamen. Tabel 4.2 geeft een overzicht van het berekende aantal mogelijke normoverschrijdingen per provincie. Naast de mogelijke normoverschrijdingen volgens de gemiddelde emissiefactoren, is ook aangegeven wat de bandbreedte in deze normoverschrijdingen is.

Tabel 4.2. Mogelijke normoverschrijdingen voor 2010 voor de gemiddelde emissiefactoren, inclusief bandbreedte en correctie voor scharrelhuisvesting.

	2010 (berekend op basis van gegevens uit 2006)		
	gemiddeld	bandbreedte	
		minimum	maximum
Gelderland	250	69	450
Limburg	257	86	560
Noord-Brabant	617	250	1394
Overijssel	124	45	262
Utrecht	42	13	76
Totaal	**1290**	**463**	**2742**

Uit deze tabel blijkt dat het aantal overschrijdingen in de provincie Utrecht in vergelijking tot andere provincies zeer laag is. Figuur 4.2 geeft een overzicht van de mogelijke overschrijdingssituaties binnen de provincie Utrecht. Hieruit blijkt dat ook binnen de gemeente Renswoude sprake is van een aantal mogelijke overschrijdingssituaties.



Figuur 4.2. Overzicht normoverschrijdingen PM10 (bron: ECN, Fijn stof uit stallen, verfijningsslag in het kader van het NSL)

In het onderzoek is tevens beoordeeld wat het effect zou zijn van de implementatie van (combi)luchtwassers op verschillende stalsystemen. Hieruit bleek dat alleen bij het inzetten van combiwassers op alle relevante bedrijven sprake is van het nagenoeg verdwijnen van de normoverschrijdingen.

Door provincies en gemeenten wordt voor elk bedrijf nagegaan of ook daadwerkelijk sprake is van een overschrijding van de grenswaarden. De knelpunten die overblijven, worden aangepakt met een combinatie van subsidie en regelgeving. In de eerste plaats stelt het Rijk gedurende een beperkte periode subsidie beschikbaar voor maatregelen die de overschrijding wegnemen. Concreet betekent dit dat de bedrijven gebruik kunnen maken van de module ´gecombineerde luchtwassystemen´ van de Regeling LNV -subsidies. Daarnaast gaat het Rijk binnen deze subsidieregeling een specifieke module ´maatregelen fijn stof´ ontwikkelen.

De tweede stap is de verplichting voor agrarische ondernemers om de overschrijdingen weg te nemen. De regels hiervoor treden in 2010 in werking. Daardoor zullen bestaande overschrijdingen in 2011 verdwenen zijn. Het Rijk laat concrete en praktijkrijpe maatregelen ontwikkelen die de uitstoot van fijn stof uit de pluimveehouderij kunnen beperken. Voorbeelden hiervan zijn het gebruik van (gecombineerde) luchtwassystemen en het aanbrengen van een oliefilm die stof bindt. Deze en andere technieken zullen de komende jaren beschikbaar komen voor de praktijk.

4.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan

De gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn sterk afhankelijk van de aard en omvang (stalsystemen, diercategorieën, dieraantallen) van de uitbreidingen en nieuwvestigingen die daadwerkelijk plaats zullen vinden.

Alle bedrijven in de intensieve veehouderij hebben een milieuvergunning nodig. Op het moment dat een nieuwe vergunning wordt aangevraagd of een bestaande vergunning wordt

aangepast, moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Deze toetsing vindt plaats aan de hand van de Wet milieubeheer en een bijbehorend toetsingskader. Dit geldt uiteraard ook voor bedrijven in het landbouwontwikkelingsgebied. Op die manier worden nieuwe overschrijdingssituaties voorkomen.

4.4. Conclusie

Iedere uitbreiding of nieuwvestiging wordt in de toekomst in het milieuspoor getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig zullen aanvullende technische maatregelen moeten worden getroffen om overschrijdingssituaties te voorkomen en te voldoen aan de eisen uit de Wlk.

5. Geurhinder

5.1. Toetsingskader

Wet geurhinder en veehouderij

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) bevat het beoordelingskader voor geurhinder van veehouderijen die vergunningplichtig zijn op basis van de Wet milieubeheer (Wm). Het beoordelingskader is als volgt:

- voor diercategorieën waarvan de geuremissie per dier is vastgesteld (in de Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv))[1)] geldt een maximale geurbelasting[2)] op een geurgevoelig object;
- voor andere diercategorieën geldt een minimale afstand van de dierenverblijven ten opzichte van geurgevoelige objecten.

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen concentratiegebieden (conform de Reconstructiewet) en niet-concentratiegebieden en tussen situaties binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. De wet beschrijft in artikel 3 de maximale norm voor geurbelasting van een veehouderij ten opzichte van een gevoelig object in vier situaties, deze zijn weergegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1. Overzicht geurnormen Wgv

	binnen de bebouwde kom	**buiten de bebouwde kom**
concentratiegebieden	3,0 (in ou/m³)	14,0 (in ou/m³)
niet-concentratiegebieden	2,0 (in ou/m³)	8,0 (in ou/m³)

Voor geurgevoelige objecten die onderdeel uitmaken van een andere veehouderij gelden niet de maximale geurbelastingen, maar de minimale afstanden van 100 m binnen de bebouwde kom en 50 m buiten de bebouwde kom.

Regeling geurhinder en veehouderij

In de Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv) is de wijze vastgelegd waarop:

- de geurbelasting wordt bepaald;
- de afstand tussen veehouderij en geurgevoelig object[3)] wordt gemeten.

Voor diercategorieën waarvoor geuremissiefactoren zijn opgenomen wordt de geurbelasting ten gevolge van een veehouderij bepaald met het verspreidingsmodel "V-Stacks vergunning". De berekende geurbelasting wordt getoetst aan de norm zoals gesteld in artikel 3

1) Onder meer vleeskalveren en jong vleesvee, schapen, geiten, biggen en vleesvarkens, legkippen, vleeskuikens, eenden, parelhoenders.

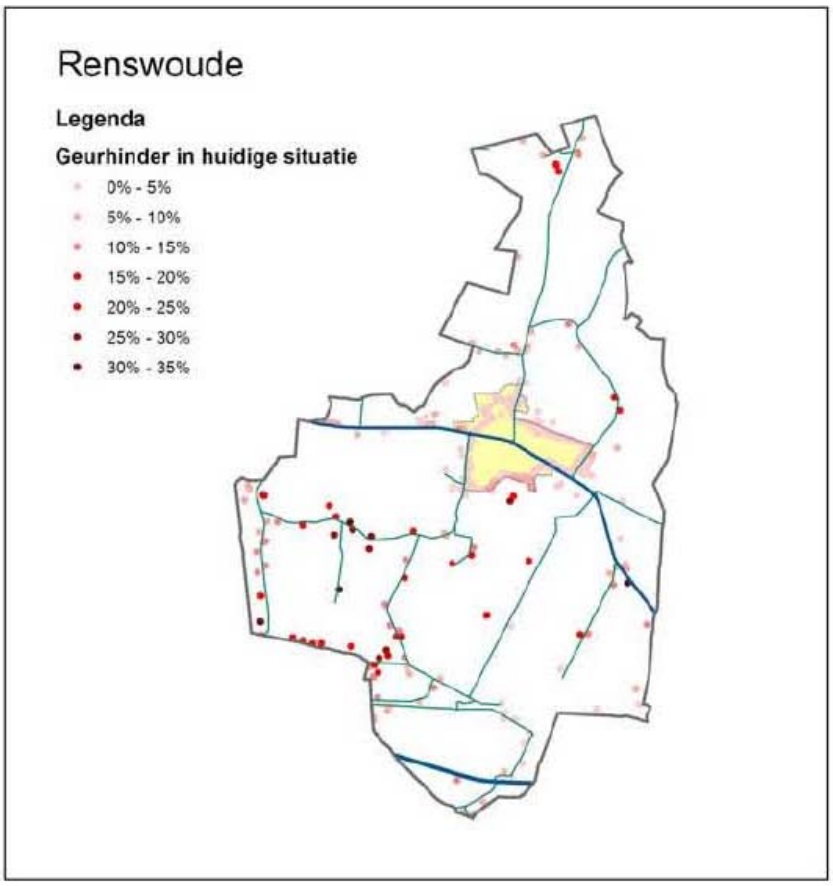
2) De maximale geurbelasting wordt uitgedrukt in odourunits per kubieke meter lucht (ouE/m³).

3) Definitie van een geurgevoelig object: een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent, of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt.

Wgv. De geurbelasting wordt bepaald op de dichtstbijzijnde buitenzijde van een geurgevoelig object, gerekend vanaf het geometrisch gemiddelde van de emissiepunten.

5.2. Referentiesituatie

Met name op korte afstand van intensieve veehouderijen kan sprake zijn van stankhinder. Door de schaalvergroting in de intensieve veehouderij en het stoppen en omzetten van agrarische bedrijven in woonfuncties neemt de problematiek toe. Knelpunten doen zich met name voor in de linten waar op korte afstand van de veehouderijen burgerwoningen zijn gelegen (zie figuur 5.1).



Figuur 5.1. Geurhinder huidige situatie (Bron: Alterra Wageningen, Regionale aanpak geurhinder reconstructiegebied Gelderse Vallei/Utrecht-Oost, 2008)

5.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan

De Wgv biedt gemeenten de mogelijkheid om afwijkende geurnormen vast te stellen voor (delen van) het grondgebied. De gemeente Renswoude heeft een geurverordening vastgesteld. In dit kader is een gebiedsvisie opgesteld. Uit de resultaten van de daarvoor uitgevoerde berekeningen blijkt dat het vastleggen van een normstelling van 17 ou/m³ voor het Landbouwontwikkelingsgebied en een norm van 9 ou/m³ voor Allurepark "De Lucht" voldoet aan alle randvoorwaarden en uitgangspunten welke zijn gesteld door de gemeente en die voortkomen uit het Reconstructieplan en de Wet geurhinder en veehouderij.

Het betreft:
- de streefwaarden die zijn gesteld door de gemeente;
- voor de normstelling is aangesloten bij de integrale zonering van de reconstructie;
- de eisen die door de Wgv worden gesteld aan de verordening, namelijk het rekening houden met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, de huidige en te verwachten geursituatie in het gebied, het belang van een geïntegreerde aanpak van de verontreiniging en de noodzaak van een even hoog niveau van de bescherming van het milieu.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het toepassen van de wettelijke normen in combinatie met het toepassen van 9 ou/m³ op Allurepark "De Lucht" en een norm van 17 ou/m³ binnen het Landbouwontwikkelingsgebied de gewenste balans tot stand brengt tussen het belang van de veehouderij en het belang van bescherming van het leefklimaat. Naar de toekomst toe wordt het leefklimaat in de woonkern, plangebieden, recreatiegebied en buitengebied afdoende beschermd tegen hoge geurbelastingen en heeft de veehouderij voldoende mogelijkheden voor ontwikkeling.

Iedere toekomstige uitbreiding of nieuwvestiging wordt in het milieuspoor en in het kader van het wijzigingsplan getoetst aan de wettelijke geurnormen. Indien nodig zullen technische maatregelen moeten worden getroffen om de geurbelasting terug te dringen of dienen stallen of emissiepunten te worden verplaatst. Door omschakeling naar emissiearme stalsystemen (technische maatregelen) kan een reductie van de stankemissie kan worden bereikt. Deze 'winst' wordt in de praktijk vaak tenietgedaan door het 'opvullen' van de stankcirkel door het houden van meer dieren. De geuroverlast kan met een hoger percentage afnemen als bij de bedrijfsontwikkeling (bijvoorbeeld de ontwikkeling naar een emissiearme stal) sterk rekening wordt gehouden met de locatie ten opzichte van stankgevoelige objecten. Dit betekent dat niet altijd op de locatie van de bestaande stal gebouwd zou moeten worden, maar dat nieuwe stallen zo ver mogelijk van geurgevoelige objecten gerealiseerd moeten worden.

5.4. Conclusie

Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet leiden tot een toename van geurknelpunten. Iedere toekomstige uitbreiding of nieuwvestiging wordt in het milieuspoor getoetst aan de wettelijke geurnormen. Indien nodig zullen technische maatregelen moeten worden getroffen om de geurbelasting terug te dringen of dienen stallen of emissiepunten te worden verplaatst.

6. Gezondheid

6.1. Toetsingskader

Inleiding
De laatste jaren is er steeds meer belangstelling voor mogelijke gezondheidseffecten door intensieve veehouderijen. Er zijn verschillende studies verschenen over intensieve veehouderijen en gezondheid. Deze studies hebben met name betrekking op de werknemers van de veehouderijen en slechts in een beperkt aantal gevallen ook op de omwonenden. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de informatie die op dit gebied beschikbaar is. Daarvoor is een studie van het RIVM als basis gebruikt[1)], aangevuld met andere informatiebronnen.

De stoffen die rond intensieve veehouderijen een belangrijke rol spelen en de meeste aandacht krijgen als het gaat om gezondheidseffecten, zijn ammoniak, fijn stof en biologische agentia.

Voor verschillende schadelijke stoffen is een MAC-waarde vastgesteld (Maximaal Aanvaarde Concentratie) voor werknemers, die is gedefinieerd als: 'de maximale concentratie van een gas, damp of nevel of van een stof in de lucht op de werkplek, die bij inademing gedurende arbeidsperiode in het algemeen geen nadelige gevolgen heeft op de gezondheid van de werknemers en hun nageslacht'. Voor omwonenden gelden andere normen, omdat zij langer zijn blootgesteld en ook gevoelige groepen hier deel van uitmaken.

Ammoniak
Ammoniak (NH3) is een kleurloos gas en is bijtend voor de ogen, huid en luchtwegen. De MAC-waarde voor werknemers is 14 mg/m³. Voor omwonenden gelden de volgende advieswaarden:
- acute blootstelling (1 – 14 dagen): 1,2 mg/m³
- chronische blootstelling (één jaar en langer): 0,1 mg/m³ (100 µg/m³)

Fijn stof
Epidemiologisch onderzoek heeft aangetoond dat blootstelling aan fijn stof in de buitenlucht samenhangt met gezondheidseffecten zoals luchtwegklachten en vervroegde sterfte. Het gaat daarbij voornamelijk om verergering van bestaande aandoeningen.

Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof geldt een wettelijke norm van 48 µg/m³ tot en met 10 juni 2011 en 40 µg/m³ vanaf 11 juni 2011. Daarnaast geldt een grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van 75 µg/m³ tot en met 10 juni 2011 en 50 µg/m³ vanaf 11 juni 2011. Deze daggemiddelde waarde mag maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. Overigens bedraagt de advieswaarde van de WHO 20 µg/m³.

1) RIVM, Intensieve veehouderij en gezondheid; Overzicht van kennis over werknemers en omwonenden, Briefrapport 609300006, d.d. 30 januari 2008.

Biologische agentia
Hierbij gaat het om micro-organismen zoals bacteriën, schimmels, gisten en virussen, of bestanddelen daarvan zoals endotoxinen. Sommige micro-organismen kunnen gezondheidseffecten bij dier en/of mens veroorzaken, zoals luchtweginfecties of maagdarminfecties. Q-koorts is bijvoorbeeld een van de infectieziekten die van dieren kan overgaan op mensen. In Nederland zijn besmette melkgeiten en melkschapen de bron van de ziekte bij mensen. De meeste mensen lopen Q-koorts op door het inademen van lucht waar de bacterie inzit, tijdens de lammerperiode (februari tot en met mei) van geiten en schapen. Dat betekent dat mensen besmet kunnen worden door dieren die de bacterie bij zich hebben.

6.2. Referentiesituatie

Ammoniak
Intensieve veehouderij is een belangrijke bron van ammoniakemissie naar de lucht. De concentratie van ammoniak in Nederlandse stallen bedraagt gemiddeld enkele mg/m³. De MAC waarde (14 mg/m³ over 8 uur tijd gewogen gemiddelde) wordt soms kortdurend of op een enkele dag overschreden. De concentratie in de directe omgeving van intensieve veehouderijen is door de enorme verdunning 100-1000 keer lager dan in een stal. Deze verdunning neemt zeer sterk toe met de afstand van de bron. De jaargemiddelde concentratie in Nederland is 8 µg/m³. De gemiddelde concentratie in gebieden met veel intensieve veehouderijen is ca. 15-17 µg/m³ .

Deze gemiddelde concentratie ligt ruim onder de advieswaarde voor chronische blootstelling, die 100 µg/m³ bedraagt. Enkele veldmetingen tonen aan dat tijdens het bemesten lokaal tijdelijke pieken kunnen optreden tot 140 µg/m³, hetgeen onder de advieswaarde ligt voor acute blootstelling (1,2 mg/m³). De schadelijke effecten van ammoniak zijn vooral terug te vinden in de natuur. Effecten op de mens (anders dan geuroverlast) door ammoniak in gebieden met intensieve veehouderij zijn minder waarschijnlijk.

Fijn stof
De concentratie van stofdeeltjes in stallen is afhankelijk van het soort dieren, de behuizing van de dieren en het jaargetijde. De concentratie is hoger in pluimvee- en varkenshouderijen dan in rundveehouderijen en ligt in de orde van grootte van enkele mg/m³. In stallen behoort een relatief groot deel van de stofdeeltjes tot grotere stoffracties. De kleinere deeltjes, dus fijn stof (PM10) en kleiner, kunnen zich met de wind makkelijk verder verspreiden en staan in de belangstelling vanwege het risico voor schade aan de gezondheid. De normen in de buitenlucht zijn gebaseerd op fijn stof en de gewoonlijk gevonden samenstelling daarvan. Er zijn weinig meetgegevens beschikbaar van de concentratie en samenstelling van fijn stof voor de directe omgeving van intensieve veehouderijen. Schattingen wijzen erop dat op korte afstand van bedrijven (enkele tientallen meters) de bijdrage aan de concentratie fijn stof enkele µg/m³ kan zijn. De landelijk gemiddelde jaarconcentratie bedraagt 27 µg/m³. Er loopt onderzoek naar de effectiviteit van diverse maatregelen om de emissie van stof vanuit veehouderijen te beperken.

Biologische agentia
In stallen zijn vele micro-organismen aanwezig, vooral bacteriën met als bron de uitwerpselen van de dieren (105-106 kve/m³). In de directe omgeving van intensieve veehouderijen (enkele 100-en meters) kan de concentratie micro-organismen iets verhoogd zijn ten opzichte van de achtergrondconcentratie.

Endotoxinen
Het meest onderzocht is endotoxine. Endotoxine is een relatief eenvoudig meetbare component die samenhangt met blootstelling aan Gram negatieve bacteriën, maar vaak ook als merker wordt gezien van microbiële blootstelling in het algemeen. In stallen met vee kan de concentratie endotoxinen boven de MAC-waarde uitkomen (200 EU/m³). Studies onder werknemers in de intensieve veehouderij laten zien dat bij hoge concentraties endotoxinen effecten op de luchtwegen optreden waarbij versnelde longfunctiedaling en niet-allergisch astma op de voorgrond treden. Werknemers met allergie en astma reageren in sterkere mate op een endotoxine blootstelling in vergelijking met werknemers zonder allergie en astma.

Op grond van beperkte meetgegevens kan geconcludeerd worden dat de blootstelling van omwonenden aan endotoxinen laag is. Metingen tijdens specifieke activiteiten die tot een toename van de blootstelling zouden kunnen leiden, zoals tijdens het aanwenden van mest, zijn niet beschikbaar. De concentratie endotoxine in huisstof is verhoogd in woningen van agrariërs, maar niet in andere plattelandswoningen. Deze gegevens ondersteunen de conclusie dat blootstelling van omwonenden (niet-agrariërs) naar alle waarschijnlijkheid laag is en alleen in de directe nabijheid van agrarische activiteit is terug te vinden. Het is onduidelijk of de licht verhoogde concentraties rond agrarische bedrijven kunnen leiden tot effecten op de gezondheid.

MRSA (Methicilline resistente Staphylococcus aureus) staat momenteel erg in de belangstelling. Ca. 40 % van Nederlandse slachtvarkens is drager van MRSA. Van deze bacterie worden mensen in de algemene bevolking gewoonlijk niet ziek. Een risico ontstaat wanneer deze bacterie wordt geïntroduceerd in ziekenhuizen of verpleeghuizen. Patiënten met een MRSA-besmetting zijn moeilijker met antibiotica te behandelen, en vooral bij mensen met verminderde weerstand vormt dit een gezondheidsrisico. In de algemene bevolking is minder dan 0,1 % drager van de bacterie. Momenteel loopt, in opdracht van het ministerie van VWS en LNV, onderzoek naar het vóórkomen van MRSA onder veehouders. Op grond van de huidige inzichten wordt de kans dat de bacterie via het milieu wordt overgedragen aan omwonenden gering geacht.

Geur
Het is uit de literatuur over geurhinder duidelijk dat de blootstelling aan geur ook kan samenhangen met lichamelijke klachten en verstoring van activiteiten. Rondom intensieve veehouderij treedt vaak geurhinder op. Dit kan soms tot op enkele kilometers het geval zijn. Allerlei factoren beïnvloeden de relatie tussen geur en gezondheid en de precieze geurhinder laat zich daardoor, net als in andere geuremitterende industrieën, moeilijk voorspellen. De relatie tussen de dosis (geurimmissie) en respons (geurhinder) rondom Nederlandse varkenshouderijen is verschillend in concentratiegebieden en niet-concentratiegebieden, en verschilt tussen agrariërs en niet agrariërs.

6.3. Ontwikkelingsmogelijkheden bestemmingsplan

Gezondheidseffecten in en rond intensieve veehouderijen worden sterk bepaald door technische maatregelen. Een voorbeeld is het toepassen van combiwassers, luchtwassers die naast ammoniak ook fijn stof uitfilteren. Daarnaast zijn als het gaat om infecties ook aantallen transportbewegingen en contact tussen dieren van belang. Een zo veel mogelijk gesloten bedrijfsvoering vermindert de kans op ziekten. Dit zijn echter geen zaken die in het bestemmingsplan kunnen worden verankerd.

Bij iedere concrete uitbreiding of nieuwvestiging van intensieve veehouderijen dient in het milieuspoor en in het kader van het wijzigingsplan aandacht te worden besteed aan de gezondheidsaspecten. De GGD adviseert om gezondheidsaspecten integraal te beoordelen bij vergunningaanvragen. Hiervoor is een instrument beschikbaar dat is gericht op luchtverontreiniging, geur- en geluidoverlast en externe veiligheid.

6.4. Conclusie

In en rond intensieve veehouderijen dient rekening te worden gehouden met mogelijke gezondheidseffecten. Bij iedere concrete uitbreiding of nieuwvestiging van intensieve veehouderijen dient in het milieuspoor aandacht te worden besteed aan de gezondheidsaspecten.

7. Overige milieuaspecten

7.1. Bodem en water

Bij veehouderij is er sprake van risico's op bodemverontreiniging, de mogelijke uitspoeling van nutriënten en verontreiniging grondwater, de beïnvloeding van het grondwatersysteem en afgeleide effecten. Deze aspecten komen op individueel niveau bij de beoordeling van de noodzakelijke milieuvergunningaanvragen aan de orde.

In het bestemmingsplan is opgenomen dat bij het gebruikmaken van de wijzigingsbevoegdheid er geen onevenredige negatieve gevolgen voor het waterbeheer mogen optreden. Dit dient te worden aangetoond in het kader van het wijzigingsplan. Bij functiewijzigingen dient daarnaast te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Bij de uitbreiding of nieuwvestiging van intensieve veehouderijen door gebruik te maken van een wijzigingsbevoegdheid dient in het kader van het wijzigingsplan een verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

7.2. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Een goede landschappelijke inpassing van de veehouderijen is van groot belang. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat wijziging slechts wordt toegepast als voorzien wordt in een adequate landschappelijke inpassing.

Verder dient bij concrete initiatieven rekening te worden gehouden met aanwezige (hoge en zeer hoge) cultuurhistorische waarden. Ook moet rekening worden gehouden met de aanwezige archeologische monumenten, de (hoge of middelhoge) archeologische (verwachtings)waarden en aardkundige waarden.

7.3. Externe veiligheid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:
- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Uit het oogpunt van externe veiligheid zijn met name de gasleidingen die binnen het plangebied zijn gelegen van belang. Bij de uitbreiding en nieuwvestiging van veehouderijen dient rekening te worden gehouden met de aanwezige leidingen en de bijbehorende afstandseisen. De planologisch relevante leidingen zijn opgenomen op de plankaart en in de regels. Daarnaast dient bij de realisatie van bebouwing rekening te worden gehouden met eventuele beperkingen als gevolg van aanwezige propaantanks.

De invloed van de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt op de hoogte van het groepsrisico rond de risicobronnen binnen het plangebied is zeer beperkt. De ontwikkelingen leiden immers niet tot een relevante toename van personendichtheden in het gebied.

7.4. Verkeer en vervoer

De ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt kunnen leiden tot een toename van het aantal vervoersbewegingen van en naar de veehouderijen. Per veehouderij is er als gevolg van de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt sprake van een mogelijke toename van enkele verkeersbewegingen per dag. De ontsluitingswegen hebben voldoende capaciteit om deze beperkte toename zonder problemen te verwerken.

8. Samenvatting en conclusies

Bestemmingsplan Buitengebied
Door de gemeente Renswoude wordt een nieuw bestemmingsplan voor het gehele buitengebied opgesteld. Door de ontwikkelingsmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt aan de intensieve veehouderijen, is sprake van een planmer-plicht. De planmer-procedure is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvormingsprocedure een plaats te geven. In het bestemmingsplan wordt aangesloten bij de zonering uit het reconstructieplan Gelderse Vallei/Utrecht-Oost.

Conclusies planMER
In de voorgaande hoofdstukken is voor de verschillende milieuthema's ingegaan op de mogelijke milieugevolgen van de vestiging en uitbreiding van de intensieve veehouderijen. In dat kader zijn de aspecten natuur (ammoniakdepositie), geurhinder, luchtkwaliteit en gezondheid het meest relevant. Daarnaast is kort aandacht besteed aan de aspecten landschap, archeologie, bodemkwaliteit en water, verkeer en externe veiligheid. De effectbeschrijvingen zijn grotendeels gebaseerd op reeds beschikbare onderzoeksgegevens en informatie. De daadwerkelijke milieueffecten die zullen optreden zijn sterk afhankelijk van de aard en omvang van de uitbreidingen en niewvestigingen van intensieve veehouderijen, en met name de stalsystemen en technieken die worden toegepast. Deze zaken worden in het bestemmingsplan niet vastgelegd. Toekomstige concrete uitbreidingen of nieuwvestigingen worden in het kader van de milieuvergunning (en de eventueel daaraan gekoppelde merbeoordeling of projectMER) getoetst aan de op dat moment geldende wet- en regelgeving. Daarnaast zijn in het bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het vergroten van bouwvlakken om de omschakeling naar intensieve veehouderijen. IN het kader van het wijzigingsplan dient een milieutoets te worden uitgevoerd.

Een overzicht van de belangrijkste sectorale conclusies uit het voorliggende planMER:

- Het toekennen van grotere bouwvlakken aan agrarische bedrijven en het bieden van rechtstreekse bouwmogelijkheden ter plaatse van agrarische bouwvlakken kan in theorie leiden tot extra stallen, meer dieren en daardoor een grote ammoniak- en stikstofemissie (en dus extra depositie op Natura 2000). Gelet op de vereisten van de Nbwet kan een dergelijke situatie zich in de praktijk echter niet voor doen aangezien voor elke agrarische ontwikkeling met significant negatieve gevolgen voor Natura 2000 geen vergunning kan worden verkregen. Elke ontwikkeling van een individueel agrarisch bedrijf moet getoetst worden aan de Nbwet, ongeacht de omvang of de bouwmogelijkheden van een agrarisch bouwperceel. Afhankelijk van de uitkomsten van de depositieberekeningen zal al dan niet een Nbwet vergunning worden verleend. Op die manier is voldoende geborgd dat er geen sprake zal zijn van negatieve effecten op Natura 2000.
- Rond intensieve veehouderijen (en dan met name pluimvee) kan sprake zijn van hoge concentraties fijn stof. Iedere uitbreiding of nieuwvestiging wordt in de toekomst in het milieuspoor getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig zullen aanvullende technische maatregelen moeten worden getroffen om overschrijdingssituaties te voorkomen.

- Rond intensieve veehouderijen kan sprake zijn van geurhinder. Iedere toekomstige uitbreiding of nieuwvestiging wordt in het milieuspoor getoetst aan de wettelijke geurnormen. Indien nodig zullen technische maatregelen moeten worden getroffen om de geurbelasting terug te dringen of dienen stallen of emissiepunten te worden verplaatst.
- Gezondheidseffecten in en rond intensieve veehouderijen worden sterk bepaald door technische maatregelen, zoals het toepassen van combiwassers. Daarnaast zijn als het gaat om infecties ook aantallen transportbewegingen en contact tussen dieren van belang. Een zo veel mogelijk gesloten bedrijfsvoering vermindert de kans op ziekten. Dit zijn echter geen zaken die in het bestemmingsplan kunnen worden verankerd. Bij iedere concrete uitbreiding of nieuwvestiging van intensieve veehouderijen dient in het milieuspoor aandacht te worden besteed aan de gezondheidsaspecten. De GGD adviseert om gezondheidsaspecten integraal te beoordelen bij vergunningen.

bijlage 3

Beantwoording overlegreacties

Nota van beantwoording inspraakreacties overleginstanties artikel 3.1.1 Bro inzake voorontwerp bestemmingsplan buitengebied Renswoude

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn er tot medio juli 2009 15 reacties op het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied Renswoude ingediend.

In deze Nota van beantwoording inspraakreacties overleginstanties voorontwerp bestemmingsplan buitengebied Renswoude zijn de inspraakreacties samengevat en voorzien van een antwoord. De eventuele wijzigingen van het bestemmingsplan die voortkomen uit de beantwoording zijn tevens aangegeven.

Hieronder vindt u een overzicht van de indieners van de inspraakreacties, weergegeven met het nummer waaronder de inspraakreactie is te vinden in deze nota. Onder de beantwoording is kort weergegeven of de inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in het ontwerpplan.

1. Provincie Utrecht, afdeling Ruimte te Utrecht
2. VROM-inspectie te Haarlem
3. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Ministerie van OCW te Amersfoort
4. Waterschap Vallei & Eem te Leusden
5. Veiligheidsregio Utrecht te Utrecht
6. Vitens te Utrecht/Lelystad
7. Gasunie te Groningen
8. LTO Noord te Deventer
9. Defensie Materieel Organisatie te Den Haag
10. Natuur en Milieufederatie Utrecht te Utrecht
11. Prorail te Utrecht
12. NS Reizigers te Utrecht
13. Gemeente Scherpenzeel te Scherpenzeel
14. Gemeente Veenendaal te Veenendaal
15. Gemeente Utrechtse Heuvelrug te Doorn

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
1.	Provincie Utrecht, dienst Ruimte	Postbus 80300, 3508 TH Utrecht	**Cultureel Erfgoed** 1. De gehele Grebbelinie behoort tot de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. De combinatie van de aanduiding “historisch landschappelijk gebied” met de bestemming “Natuur” zou voor de gehele liniedijk moeten gelden. 2. Aangedrongen wordt op het opnemen van een belevingszone langs de liniedijk, keerkades en forten van de Grebbelinie om de beleefbaarheid te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. 3. De rijks- en gemeentelijke monumenten ontbreken in de toelichting en op de plankaart. **Archeologie** 4. In de toelichting ontbreken uitsnedes van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW). De twee AMK terreinen in Renswoude dienen op de plankaart opgenomen te worden met dubbelbestemming en aanlegvergunningstelsel en bouwverbod.In de plantoelichting dient hierop te worden ingegaan. 5. Onduidelijk is welke regels gelden binnen het gebied met de aanduiding “archeologische verwachtingswaarde”. Werkzaamheden binnen agrarische bouwvlakken vallen niet onder het aanlegvergunningenstelsel. Dit is ongewenst en onzorgvuldig. 6. De aanwezige AMK-terreinen (bekende archeologische waarden) zijn niet op de plankaarten opgenomen. Voor zowel de gebieden met een verwachte (IKAW) als een bekende (AMK) archeologische waarde verdient het opnemen van	**Cultureel Erfgoed** 1. De gehele Grebbelinie zal de aanduiding “cultuurhistorisch landschappelijk gebied” krijgen. Voor de bestemmingen is zoveel mogelijk aangesloten bij het huidige bestemmingsplan. Indien het wenselijk is dat de Grebbelinie als natuur bestemd wordt, zal dat worden aangepast op de verbeelding. **2.** Zolang nog onvoldoende duidelijk is wat de ruimtelijke effecten zijn van de Grebbelinie, is het niet mogelijk dit op te nemen in het bestemmingsplan. **3.** Op de plankaart mogen rijks- en gemeentelijke monumenten niet worden opgenomen als daar verder geen regeling aan wordt gekoppeld. Deze monumenten worden immers door een andere wet beschermd. Toelichting zal worden aangevuld met een lijst van de rijks- en gemeentelijke monumenten. **Archeologie** 4. Dit zijn ons inziens monumenten die vallen onder de Monumentenwet en dus al door een andere wet worden beschermd. Daarom zijn deze niet opgenomen op de verbeelding. De twee AMK terreinen in Renswoude zijn op de plankaart opgenomen en voorzien van een dubbelbestemming, aanlegvergunningstelsel en bouwverbod. In de plantoelichting is hierop ingegaan. 5. Duidelijk zal worden gemaakt welke regels er gelden binnen de aanduiding “archeologische verwachtingswaarde”. Ook aan de relatie met de

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			een dubbelbestemming “Archeologische verwachtingswaarde” dringend aanbeveling met daaraan gekoppeld een aanlegvergunningenstelsel en bouwverbod. 7. Gevraagd wordt aandacht te besteden aan de archeologische beleidsadvieskaart, die momenteel opgesteld wordt. **Recreatie en Toerisme** 8. De plantoelichting mist de benoeming en beschrijving van de aanwezige verblijfsrecreatie-terreinen (3 in plaats van 1 terrein) en de mogelijkheden voor routerecreatie: fiets-, wandel-, ruiter- en kanoroutes. De lijst met recreatiebedrijven is onvolledig. 9. Er wordt geen aandacht besteed aan het vrijetijdsbeleid (Beleidsprogramma Vrije Tijd 2009-2012) en een overzichtskaartje voor recreatie ontbreekt. 10. In de bestemming “Recreatie” dient aangegeven te worden welke specifieke vormen van verblijfsrecreatie al dan niet zijn toegestaan. 11. Camping De Batterijen zal worden opgeheven. De vraag is of de bestemming gehandhaafd moet blijven. 12. In de bestemming “Water” ontbreekt de mogelijkheid voor extensief dagrecreatief medegebruik. **Ecologische Hoofdstructuur** 13. De ecologische verbindingszones dienen op de plankaart opgenomen te worden. 14. Ook in de toelichting bij provinciaal beleid dient aandacht aan het ‘nee, tenzij-beginsel’ besteed te	agrarische bouwblokken wordt aandacht besteed. Gekozen is om een aanlegvergunning op te nemen zoals verwoord onder punt 17 van deze beantwoording. 6. Voor de verwachte (IKAW) als de bekende (AMK) gebieden wordt de dubbelbestemming “Archeologische verwachtingswaarde” opgenomen, met daaraan gekoppeld een aanlegvergunningstelsel en een bouwverbod. 7. de archeologische beleidsadvieskaart zal meegenomen worden in de toelichting. De wijzigingsbevoegdheid zal ruimte bieden om plankaarten en voorschriften in de toekomst aan te passen indien de archeologische beleidskaart hiertoe aanleiding geeft. De plantoelichting wordt hierop aangevuld en inzicht wordt gegeven in de gevolgen die de archeologische beleidsadvieskaart voor de gemeente kan hebben. **Recreatie en Toerisme** 8. Het overzicht van specifieke functies binnen de bestemming “Recreatie” worden vermeld in de toelichting. 9. Het beleidsprogramma zal opgenomen worden in de toelichting. Hiermee wordt en breder kader geschetst waarin de gemeentelijke keuzen zijn gemaakt. Aan de toelichting worden overzichtskaartjes voor de recreatie toegevoegd. Tevens worden kaartjes aan de toelichting toegevoegd die betrekking hebben op cultuurhistorie, landbouw en infrastructuur 10. Gekozen is voor een systematiek om gevallen concreet aan te duiden. Alleen de aanduidingen/type recreatie die genoemd zijn in de

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			worden. 15. Het beschermingsregime voor ontwikkelingen binnen of nabij de EHS ontbreekt. Er is geen duidelijke uiteenzetting gegeven over de wijze waarop aan het beschermingsregime vorm is gegeven. Een duidelijk overzicht van de ontwikkelings- en uitbreidingsmogelijkheden van functies (of in de nabijheid van de EHS met een bijbehorend “nee, tenzij”toets wordt gemist. Vaak wordt dit via tabellen inzichtelijk gemaakt met (bestaande en maximaal toegestane) bouwoppervlaktes in combinatie met een geclausuleerde ontheffingsmogelijkheid. Als voorbeeld zou het bestemmingsplan “Buitengebied Doorn 2009” van de gemeente Utrechtse Heuvelrug kunnen worden gehanteerd. 16. In artikel 9 (Natuur) staat een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming Bos, terwijl deze bestemming niet bestaat. 17. In artikel 11 (Natuur) ontbreekt een aanlegvergunningstelsel. Voor gebieden met natuur- en landschapswaarden is een adequate bescherming zeer gewenst. Het gehanteerde aanlegvergunningstelsel moet over het gehele bestemmingsplan worden verduidelijkt..	bestemmingsomschrijving zijn toegestaan. 11. De camping is opgeheven. Er komt een informatiecentrum voor de Grebbelinie en de Poort naar de Vallei. Gemeente heeft bij de provincie aangedrongen op een concreet plan. Wij zijn van mening dat de Recreatiebestemming gehandhaafd kan blijven. In het bestemmingsplan wordt een bebouwingsoppervlakte opgenomen om het informatiecentrum mogelijk te maken. 12. Deze mogelijkheid zal opgenomen worden in de bestemmingsomschrijving. **Ecologische Hoofdstructuur** 13. De ecologische verbindingszones worden op de plankaart opgenomen en voorzien van de bestemming “Natuur” of “Ecologische Hoofdstructuur”. 14. Het beleid rondom de EHS wordt opgenomen op bladzijde 17 van de toelichting. Deze zal worden uitgewerkt: in het gedeelte over het provinciaal beleid. 15. Zowel in de toelichting als in de regels zal het beschermingsregime binnen de EHS duidelijk worden verwoord. Hierbij wordt het door de provincie aangedragen voorbeeld uit de gemeente Utrechtse Heuvelrug bestudeerd en beoordeeld in hoeverre deze regeling in Renswoude kan worden toegepast. In het bestemmingsplan wordt vertaald hoe het “neen, tenzij”-principe aan de orde komt in relatie tot een aantal ontheffings- en wijzigingsbevoegdheden. 16. De wijzigingsbevoegdheid wordt verduidelijkt in het ontwerpplan. In het ontwerpplan wordt aangegeven welke gebiedsdelen zijn aangegeven

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				voor het ontwikkelen van nieuwe natuur en op welke wijze deze natuurontwikkeling gestalte zal krijgen. Waar nodig wordt een koppeling met de wijzigingsbevoegdheid gelegd. 17. Naar aanleiding van de vele inspraakreacties met betrekking tot het aanlegvergunningstelsel, en de natuurwaarden in het agrarische gebied, hebben wij het plan opnieuw bezien met als belangrijkste uitgangspunt: alleen dat beschermen waarvan bescherming echt wenselijk is. Zie voor de nadere uitwerking de inleiding van de nota van inspraakreacties.
			Landschap 18. In de planregels is in een aantal gevallen bij een ontheffing- of wijzigingsbevoegdheid een goede landschappelijke inpassing oftewel een niet onevenredige aantasting van de bestaande landschappelijke waarden als randvoorwaarde gesteld. De vraag rijst op welke wijze en in welke mate de toetsing aan deze voorwaarde gestalte krijgt. Geadviseerd wordt een relatie te leggen met het Landbouwontwikkelingsplan. Ook kan een dergelijke voorwaarde meegenomen worden in de regels bij andere bestemmingen. Wel is het noodzakelijk duidelijkheid te verschaffen over de wijze van toetsing hieraan gericht op de ontwikkeling van het landschappelijke kader. De planregels moeten hierop worden aangescherpt en de plantoelichting moet hierover meer achtergrondinformatie bevatten. 19. Het vergroten van (bedrijfs-)woningen tot méér dan 600 m3 is strijdig met het provinciaal beleid en provinciaal belang. Gedoeld wordt op uitbreidingen	**Landschap** 18. Het behouden en versterken van de indentiteit van de verschillende landschapstypen wordt vertaald in de planregels en toelichting. 19. De vergroting van woningen tot meer dan 600 M3 is gebaseerd op de regels van het vigerende bestemmingsplan. Wij zien geen aanleiding om deze bestaande rechten te verminderen. Ook zijn wij van mening dat er geen aanleiding is om in de regels een onderscheid te maken tussen burgerwoningen en bedrijfswoningen. De vigerende regels voor burgerwoningen vormen de basis. Alleen de harde lijn tussen woningen groter dan 600 m3 en woningen die direct daaronder vallen hebben wij los willen laten. De formulering en nadere eisen van het artikel worden aangepast. Ook zal de regeling voor landgoederen en tweede bedrijfshoofd worden aangepast. 20. Vanwege de inhoud van het Landschaps-ontwikkelingsplan in Renswoude kan binnen dit

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			van bedrijfswoningen met maximaal 200 m3 t.b.v. een tweede, bedrijfshoofd, vergroten van een (bedrijfs)woning tot 800 m3 en het vergroten van een bestaande woning tot 1000 m3 behorende bij een landgoed. Hoewel in de Uitvoering Beleidslijn de inhoud van (burger)woningen niet dwingend wordt voorgeschreven, waarbij in zijn algemeenheid geldt dat een woning met een inhoud van 600 m3 landschappelijk goed inpasbaar is en voldoende wooncomfort biedt. Aangegeven is dat er situaties denkbaar zijn waarin met in achtneming van de beschreven kernkwaliteiten van een gebied een grotere inhoud dan 600 m3 landschappelijk aanvaardbaar is. Voor dergelijke situaties kunnen gemeenten eigen beleid ontwikkelen, bijvoorbeeld aan de hand van de Landschapsvisie of een uitwerking daarvan in een Landschapsontwikkelingsplan. Hierbij wordt gedacht aan 150 m3 extra. Verwezen wordt naar artikel 4.3 van de Provinciale Verordening (Woningen landelijk gebied).. 20. Bijgebouwen die bij recht maximaal 80 m2 mogen zijn is in strijd met het provinciaal beleid. Er ontbreekt een voldoende motivering voor de overschrijding van de oppervlaktemaat van 50 m2 die in het algemeen als voldoende kan worden aangemerkt. In het plan zitten doublures, foutieve artikelnummering en foutieve verwijzingen. Daarnaast ontbreken in de legenda enkele aanduidingen. 21. De maximale inhoudsmaat van 400 m3 voor specifiek de “kleine woning” is in strijd met het provinciaal belang c.q. het provinciaal beleid. Het gaat hier om gebouwen die in het verleden niet zijn	bestemmingsplan worden gemotiveerd waarom de oppervlakte van bijgebouwen van 50 m2 behorende bij een (bedrijfs)woning moet worden overschreden. Daar waar in de recent goedgekeurde bestemmingsplannen voor de bebouwde kom 50 m2 aan bijgebouwen wordt toegestaan, met een vergroting toty 75 m² wanneer sprake is van percelen groter dan 750 m², is het verdedigbaar dat in het buitengebied waar veel meer behoefte is aan opslagruimte en er bovendien meer ruimte beschikbaar is op de percelen de norm van 50 m2 verhoogd wordt naar 80 m2. Zeker omdat dit in het vigerende bestemmingsplan met vrijstelling ook al toegestaan was en deze vrijstelling regelmatig verleend is. 21. Om niet meer te achterhalen redenen zijn bij het bestemmingsplan Buitengebied 1995 een groot aantal woningen niet positief bestemd. Deze zijn onder te verdelen in tweede bedrijfswoningen en burgerwoningen. Vanuit de handhaving en voorstel tot de artikel 30 herziening voor de reparatie van het bestemmingsplan Buitengebied 1995 zijn eind jaren negentig alle woningen nader onderzocht en is de afgelopen jaren diverse keren met de provincie gesproken over de wijze van bestemmen. Aan deze overgangsrechtelijke situatie moet een einde komen, op een wijze die recht doet aan de feitelijke situatie en aan het geldende beleid. **Burgerwoningen** In 1995 is bij de vaststelling van de bestemming verzuimd om een aantal toen aanwezige en vaak al overgangsrechtelijke kleine woningen op te nemen.

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			opgericht om permanent bewoond te worden (zoals bijvoorbeeld noodwoningen en agrarische zomerwoningen), maar die wel als zodanig worden gebruikt, zonder dat daartegen nog kan worden opgetreden. Aansluiting dient gezocht te worden bij de bestaande omvang en de beperkte uitbreidingsmogelijkheden waarbij een omvang van 250 m3 altijd aanvaardbaar wordt geacht. Dit uitgangspunt is eveneens opgenomen in de Provinciale verordening (artikel 4.3 Woningen landelijk gebied). **Overige opmerkingen** 22. Het voorontwerpbestemmingsplan kent vele doublures in de regels, foutieve artikelnummering en foutieve verwijzingen. Voorts ontbreken op de plankaart en de legenda een aantal gehanteerde aanduidingen. Aandacht wordt gevraagd of het verwevingsgebied aan de noordkant van Renswoude op plankaart A volledig is aangeduid. 23. Hoewel de reconstructiezoneringen en de bepalingen in relatie tot de intensieve veehouderij uit het Reconstructieplan Gelderse Vallei / Utrecht-Oost op correcte wijze zijn verwerkt, wordt i.v.m. de complexiteit van de planregels in overweging gegeven de planregels inhoudelijk en met name op dit punt zorgvuldig en nauwkeurig na te lopen. 24. Het voorontwerpbestemmingsplan bevat regelingen waarvan de precieze bedoeling en betekenis moeilijk te doorgronden is. Bijvoorbeeld het aanlegvergunningenstelsel en de aanduiding “landgoederen” op de plankaarten die nauwelijks een relatie met de planregels lijken te hebben. 25. De aanduiding ‘agrarisch hobbybedrijf’ bij	Op sommige locaties zijn deze echter wel positief bestemd en wel met 600 m³, het waarom van dit onderscheid is niet duidelijk. Het gaat om gebouwen met een verschillende oorsprong; bakhuizen, verbouwde kippenhokken en schuren. Maar ze hebben allemaal gemeen dat deze al jaren gebruikt worden als woningen en sommige al bij twee bestemmingsplannen 1980 en 1995 onder het overgangsrecht zijn gebracht. In een enkel geval is sprake van een persoonsgebonden overgangsrecht. Het is echter onwenselijk om deze overgangsrechtelijke situaties te laten bestaan en in dit bestemmingsplan krijgen de woningen een passende bestemming. Hoewel in 1995 een aantal vergelijkbare woningen de bestemming van woning met 600 m³ gekregen hebben, vinden wij het landschappelijk ongewenst om de nu kleine woningen zoveel te laten vergroten. Wij willen graag één lijn trekken bij alle woningen maar ook de woningen als ondergeschikte woning behouden. De provinciale verordening gaat voor voormalige recreatiewoningen en noodwoningen uit van 200 m³. Die maat vinden wij niet reëel gezien het feit dat sommige woningen van oorsprong al groter zijn en door de toepassing van de 10 % regeling van het overgangsrecht en/of vergunningsvrij groter geworden zijn. Gezien de grote verschillen tussen de woningen waar dit betrekking op heeft hebben wij besloten een lijn te willen trekken voor wat betreft de inhoud, waarbij de

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			bedrijven met een milieuvergunning minder dan 20 NGE wordt door de provincie als logisch beoordeeld. Het schrappen van deze aanduiding door de commissie VROM wordt als ongewenst beschouwd. 26. De provincie stemt in met de regeling om agrarische bedrijven die groter zijn dan 20 NGE (en in bezit van een milieuvergunning) een agrarische bestemming te geven; kleinere bedrijven (< 20 NGE) voorzien van een milieuvergunning verkrijgen de bestemming “agrarisch hobbybedrijf”. Echter artikel 3.2.2 sub b en 4.2.2 sub b vragen om een nadere uitleg.	omvang van de bestaande gebouwen leidend is geweest. Wij zijn van mening dat de opgenomen 400 m³ het meest recht doet aan de feitelijk situaties. **Overige opmerkingen** 22. Het bestemmingsplan wordt in zijn geheel nog eens op z’n merites beoordeeld en doorgenomen. Wij gaan ervan uit dat hiermee de doublures zijn weggewerkt. Het verwevingsgebied aan de noordkant van Renswoude is op plankaart A volledig weergegeven. Het besluit om verder te gaan met een ander adviesbureau is ook door deze wens ingegeven. 23. Het bestemmingsplan wordt bezien om te komen tot heldere regels en een duidelijke verbeelding, zowel digitaal als analoog. 24. De plansystematiek zal worden verbeterd. Ook de relatie tussen de toelichting, de kaart en de plankaart (verbeelding) wordt verbeterd. 25. Wij kiezen ervoor om kleine agrarische bouwblokken op te nemen indien men tevens beschikt over een geldige milieuvergunning. Met deze regeling komt de gemeente Renswoude tegemoet aan de regeling die de provincie voorstaat. Er wordt binnen Renswoude niet gesproken over kleine hobbybedrijven, er zijn agrarische bedrijven of niet. Het enige verschil betreft de grootte van het bedrijf en dat is op de plankaart en de regels vertaald in kleinere bouwvlakken en daarmee kleinere bebouwingsmogelijkheden. 26. Wij passen de redactie van deze artikelen aan. Bedoeld wordt echter dat bij bedrijven onder de 20 NGE de bestaande bedrijfsgebouwen gehandhaafd

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				mogen worden, maar dat er behoudens kleine vergrotingen t.b.v. dierenwelzijn geen uitbreidingsmogelijkheden meer zijn. Een dergelijke regeling is, met nadere clausules, in de regels opgenomen.
2.	VROM-inspectie	Postbus 1006, 2001 BA Haarlem	1. Het aanlegvergunningstelsel ten aanzien van archeologie is niet correct. 2. Ten aanzien van externe veiligheid is het overzicht met bedrijven niet volledig ingevuld. 3. Ten aanzien van buisleidingen (AmvB buisleidingen) dient in het plan ingegaan te worden op het plaatsgebonden risico en groepsrisico. 4. Ten aanzien van de aanduiding hoogspannings-lijnen dient in de regels het vrijwaren van blootstellingen aan de orde te komen. Op de plankaart wordt de aanduiding hoogspanningsleiding weliswaar opgenomen, doch in de regels van het bestemmingsplan is verder niet duidelijk omschreven hoe het bestemmingsplan vervolgens omgaat met het eventueel vrijwaren van blootstellingen.	1. Zie hiervoor de beantwoording onder punt 17 n.a.v. de reactie van de provincie. . 2. Deze zal aangevuld worden. 3. De toelichting zal hiermee verder worden aangevuld. 4. De regels worden hierom bezien.
3.	Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed	Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort	1. Ten aanzien van archeologie zijn voorbeeld-voorschriften voor het aanlegvergunningenstelsel bijgevoegd.	1. Zie hiervoor de beantwoording onder punt 17 n.a.v. de reactie van de provincie.
4.	Waterschap Vallei & Eem	Postbus 330, 3830 AJ Leusden	1. Het tracé van een riooltransportleiding ontbreekt op de plankaart. Verzocht wordt deze alsnog op te nemen. 2. Een gedeelte van de Slaperdijk ontbreekt op de plankaart.	1. de leiding zal opgenomen worden zoals aangeleverd. 2. Dit gedeelte zal worden aangevuld zoals is aangeleverd.
5.	Veiligheidsregio Utrecht	Postbus 3154, 3502 GD Utrecht	1. De paragrafen over externe veiligheid (7.2.2 en 7.3) zijn te summier. De toelichting dient aangevuld te worden met aanwezige risico's, plaatsgebonden	1. Naar deze paragrafen zal worden gekeken en verder worden aangevuld.. Een beschouwing / conclusie t.a.v. het groepsrisico (GR) is in de toelichting van

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			risico's en groepsrisico's, inclusief de verantwoordingsplicht van het groepsrisico. 2. De situatie rond LPG-station Barneveldsestraat 29 dient nader aan de orde te komen. Hoewel dit object buiten het plangebied ligt, overlapt het het invloedsgebied van deze risicobron. Binnen het plangebied liggen diverse kwetsbare objecten in dit invloedsgebied van 150 meter rondom het vulpunt van de LPG-installatie en worden enkele tot wonen bestemde gebieden niet nader aangeduid met een maximum aantal wooneenheden. Gevraagd wordt het groepsrisico (GR) als gevolg van deze risicobron inzichtelijk te maken d.m.v. een berekening. 3. Gevraagd wordt om een bluswatervoorziening nabij het LPG-station, in te zetten bij zeer zware ongevallen/explosies. Als suggestie wordt de Lunterse Beek genoemd. Hier kan een goede opstelplaats voor de brandweer worden gerealiseerd. Gevraagd wordt een opstelplaats langs de Lunterse Beek in het bestemmingsplan op te nemen. 4. De woningen aan de Barneveldsestraat 27 en 29 liggen 25 meter respectievelijk 29 meter van het vulpunt van de LPG-installatie. Deze woningen vallen onder de saneringssituatie ingevolge het Bevi. Deze sanering zal 1 januari 2010 moeten hebben plaatsgevonden. 5. De situatie rond LPG-station Utrechtseweg 26 dient nader aan de orde te komen met aandacht voor een eventuele saneringssituatie. In dat kader wordt ook verwezen naar de verantwoording van het groepsrisico in het kader van het bestemmingsplan Groot Overeem.	het ontwerpbestemmingsplan terug te vinden. 2. In de toelichting en vertaald naar de plankaart wordt rekening gehouden met het invloedsgebied dat overlapt met het plangebied en met het effectgebied dat van belang is in het kader van de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of omissie. Een berekening / conclusie t.a.v. het groepsrisico (GR) is in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan terug te vinden. 3. Een opstelplaats langs de Lunterse Beek wordt mogelijk geacht. Overleg met de plaatselijke brandweer hierover dient nog plaats te vinden. In het bestemmingsplan kan hiervoor een wijzigingsbevoegdheid opgenomen worden. 4. Wij gaan niet zonder meer over tot sanering. Wij vinden dat de Veiligheidsregio Utrecht hierin ook een verantwoordelijk heeft in de oplossing van het probleem. Vooralsnog zijn wij niet voornemens het bestemmingsplan aan te passen aan een eventuele saneringsregeling c.q. afbraak van deze woningen. 5. De uitbreidingsmogelijkheden van het perceel Utrechtseweg 24 worden beperkt i.v.m. het kunnen voldoen aan de afstandseisen tot het vulpunt van de LPG-installatie.

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
6	Vitens	Postbus 1090, 8200 BB Lelystad	1. Geen opmerkingen.	1. deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
7	Gasunie	Postbus 19, 9700 MA Groningen	1. De ligging van de twee regionale aardgastransportleidingen op plankaart B is niet geheel juist. 2. Daarnaast wordt verzocht een belemmerde strook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn op te nemen als dubbelbestemming. In de regels is nu ten onrechte 5 meter opgenomen. 3. Aandacht wordt gevraagd voor de aspecten van externe veiligheid van de aardgastransportleidingen in het plangebied. In de toelichting dient de externe veiligheid in het kader van de AmvB Buisleidingen uitgewerkt te worden. 4. De verwijzingen in artikel 15.5 en 15.6 kloppen niet. 5. De belemmerde strook genoemd in artikel 15.2.2. is vastgesteld op 5 meter, dit dient echter 4 meter te zijn. De regels kunnen hierop worden aangepast.	1. De plankaart wordt aangepast overeenkomstig de door de Gasunie aangeleverde informatie. Digitale informatie over de locatie van deze leidingen zijn op te vragen bij s.tolner@gasunie.nl. 2. Bij de hoofdaardgasleiding wordt een belemmerde strook van 4 meter opgenomen. De bestemming “Leiding-gas” is hierop aangepast. Binnen deze belemmerde strook is geen bebouwing toegestaan. 3. Wij maken graag gebruik van de door de Gasunie aangeleverde informatie omtrent de externe veiligheidsaspecten. De in de overlegreactie van 13 juli 2009 opgenomen tabel wordt in de toelichting van het bestemmingsplan overgenomen. 4. De verwijzing moet 15.4 zijn en wordt aangepast. 5. De belemmerde strook van 4 meter wordt in de regels geregeld.
8	LTO Noord	Postbus 126, 7400 AC Deventer	1. Het wordt betreurd dat er tussentijds wijzigingen in het voorontwerpplan zijn aangebracht. 2. Het kaartbeeld wordt als onrustig ervaren door het grote aantal overlappende aanduidingen. 3. Een groot deel van het landelijk gebied heeft de aanduiding “archeologische verwachtingswaarde”, hetgeen als kostenverhogend en te beperkend wordt ervaren. 4. Normale bedrijfsvoering dient niet gekoppeld te zijn aan een aanlegvergunningenstelsel, bijvoorbeeld het omzetten van grasland naar bouwland. 5. De dubbelbestemming waterstaat-waterbergings-gebied is, met name bij erfpercelen, onaanvaardbaar. 6. De verplichting om aan te tonen dat kleinschalige	1. In het verdere verloop van de bestemmingsplanprocedure worden nog meer wijzigingen aangebracht. Uiteindelijk heeft de raad nog de mogelijkheid het bestemmingsplan op onderdelen gewijzigd vast te stellen. Dit is een normaal proces als een bestemmingsplan in ontwikkeling is. 2. Dit heeft te maken met de SVBP/digitalisering. De digitale kaart is leidend en per 1-1-2010 verplicht. De kaart wordt digitaal opgebouwd. Gestreefd wordt naar een rustiger en beter leesbare kaart. 3. In het voorontwerp bestemmingsplan is een gebiedsaanduiding opgenomen voor gebieden met een hoge of middelhoge indicatieve (verwachtings)waarde (IKAW). Dit zijn gebieden

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			nevenactiviteiten noodzakelijk zijn voor de continuïteit van de bedrijfsvoering wordt als betuttelend ervaren. 7. Voor landgoederen gelden ruimere ontwikkelingsmogelijkheden dan voor andere gebruikers van het buitengebied. Deze dienen gelijk getrokken te worden. 8. Agrarische hobbybedrijven met een milieuvergunning dienen hun agrarisch bouwperceel te behouden. 9. De oppervlakte van de agrarische bouwvlakken is onvoldoende gericht op verwachte ontwikkelingen.	waar de kans respectievelijk groot of middelgroot is dat er archeologische waarden in de grond zitten. Gronden, waaraan een archeologische verwachtingswaarde is toegekend, wordt door middel van een aanlegvergunningenstelsel de archeologische waarde beschermd. Gezien de vele inspraakreacties op dit ontwerp en de recente uitspraken van de Raad van State in het kader van het bestemmingsplan Buitgebied Boxtel en het bestemmingsplan Landelijk gebied Brielle worden de aspecten archeologie (archeologische verwachtingswaarde) en cultuurhistorie uit het bestemmingsplan Buitengebied gehaald. Afwachtende het archeologisch onderzoek, welke momenteel in samenwerking wordt uitgevoerd tussen de gemeenten Renswoude en Woudenberg, om de indicatieve archeologische verwachtingswaarden zoals weergegeven op de provinciale Cultuurhistorische waardenkaart nader te onderzoeken en te begrenzen. Afwachtende op de resultaten van dit onderzoek worden er geen aanduidingen opgenomen ten behoeve van Archeologie, met uitzondering van de reeds bekende archeologische monumenten. Rijksmonumenten zijn reeds beschermd in de Monumentenwet en behoeve dan ook geen bescherming in het bestemmingsplan. Dit om dubbele regelgeving te voorkomen. Op het moment dat het Archeologisch onderzoek gereed is, verwachting februari 2010, dan wordt dit beleid opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied. 4. zie hiervoor punt 17 van de provincie. 5. In overleg met het waterschap zal dit worden opgelost. 6. Kleinschalige nevenactiviteiten zijn alleen mogelijk

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				als aangetoond is dat het agrarisch bedrijf op zich onvoldoende economische draagkracht heeft en dat nevenactiviteiten nodig zijn om een volwaardig inkomen te genereren. 7. zie de reactie onder 19 van de provincie. 8. Wij kiezen ervoor om voor bedrijven die kleiner zijn dan 20 NGE en voorzien zijn van een geldige milieuvergunning in het bestemmingsplan op te nemen met een klein agrarisch bouwblok. 9. De ervaring leert dat de grootte van de bouwpercelen voldoen. Er bestaan voldoende ontwikkelingsmogelijkheden. Mocht zich in de komende 10 jaren in het individuele geval een grote uitbreidingswens voordoen, zullen wij dan beoordelen of wij middels een partiële bestemmingsplanherziening aan een dergelijk verzoek kunnen meewerken.
9	Defensie Materieel Organisatie	Postbus 90822, 2509 LV Den Haag	1. De meest zuidelijk gelegen brandstofleiding dient van plankaart B verwijderd te worden. De bebouwingsvrije afstand bij de overige brandstofleidingen dient 5 meter te zijn en de toetsingsafstand 27 meter.	1. De verbeelding zal aangepast worden hieraan. Gemeente neemt kennis van de opmerking dat Defensie Materieel Organisatie de gemeente nader informeert over op te nemen zoneringen en beperkende bepalingen, welke nabij de leiding in acht genomen dient te worden.
10	Natuur en Milieu-federatie Utrecht	Emmalaan 41, 3581 HP Utrecht	1. NMU heeft waardering voor de wijze waarop al het vigerende beleid alsmede het Reconstructieplan Gelderse vallei / Utrecht Oost is opgenomen in de integrale visie op het buitengebied. 2. NMU raadt aan om de aanbevelingen omtrent beeldkwaliteit uit het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) over te nemen in het bestemmingsplan Buitengebied. Tevens raadt NMU aan om de	1. Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. 2. De waarden in het gebied zijn beschermd met een aanlegvergunning en bescherming in de toelichting. Dit wordt afdoende geacht. 3. in de regels is opgenomen dat ondersteunende kassen en hoge tunnels tot 300m ^{2} is toegestaan en maximale hoogte van 1 meter. Voor het overige

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			beeldkwaliteitseisen in de gemeentelijke welstandsnota op te nemen. Achtergrond hiervan is dat de beeldkwaliteit nadrukkelijk in het bestemmingsplan opgenomen moet worden, teneinde natuur- en landschappelijke waarden te waarborgen.. 3. Onduidelijk is welke regels precies gelden voor teeltondersteunende voorzieningen (paragraaf 6.3.7 toelichting).Hoe bewaakt de gemeente dat tijdelijke voorzieningen niet permanent worden en wat zijn precies de regels? 4. In paragraaf 6.3.7 is sprake van aanvaardbaarheid van tijdelijke overkappingen volgens het streekplan, maar de voorziening dient bij voorkeur in aansluiting van een bouwperceel aangebracht te zijn, doch alleen als er geen sprake is van landschappelijke bezwaren. Vervolgens wordt in de volgende alinea melding gemaakt van de handleiding bestemmingsplannen waarin gesteld wordt dat wanneer landschappelijke kwaliteiten daartoe aanleiding geven dat tijdelijke overkappingen kunnen worden tegengegaan door deze aan te merken als verboden gebruik, eventueel gekoppeld aan een vrijstellingsmogelijkheid, zodat op deze wijze de bedrijfseconomische noodzaak en de landschappelijke aanvaardbaarheid tegen elkaar worden afgewogen. Tenslotte volgt de opmerking dat in het streekplan staat dat boogkassen voor fruitteelt niet noodzakelijk zijn en landschappelijk ongewenst, vaak omdat dan sprake is van permanente teeltondersteunende voorzieningen. Het beleid t.a.v. teeltondersteunende voorzieningen is onvoldoende uitgekristalliseerd en daardoor niet helder uitgelegd. NMU pleit voor herziening van	verwijzen wij naar de handhavingsparagraaf. 4. In het ontwerpplan wordt de teeltondersteuning helder verwoord. De toelichting en de regels zijn op elkaar afgestemd. 5. Opgenomen is dat rechtstreeks 600 m^3 is toegestaan en met een ontheffing tot 800 m^3 en dat noodwoningen zijn uitgesloten. 6. Opgenomen is dat 25% van de bebouwing mag worden gebruikt voor nevenactiviteiten tot maximaal 500 m^2. 7. Met de rood voor groen regeling worden de landgoederen bedoeld. De titel zal aangepast worden. 8. Recreatie en toerisme zijn als apart element opgenomen, omdat deze niet gelijk te stellen zijn met een bedrijf.

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			deze paragraaf zodanig dat op die plekken waar sprake is van natuur en landschappelijke waarden keuzes worden gemaakt welke voorzieningen zijn toegestaan, voorwaarden worden geformuleerd en hoe de afweging tussen bedrijfseconomische – en landschaps- en natuurwaarden uitvalt. 5. Inzake de inhoud van woningen is paragraaf 6.4.1 onduidelijk. 6. Paragraaf 6.1.11 dient qua maatvoering nader toegelicht te worden. 7. In de titel van paragraaf 6.1.12 wordt de term 'rood-voor-groen' gebruikt, terwijl dit in de paragraaf zelf niet wordt uitgewerkt. 8. De laatste zin van paragraaf 6.3 inzake niet-agrarische bedrijven wordt gesteld dat: bedrijven binnen de sector recreatie en toerisme niet tot de niet-agrarische bedrijven gerekend worden. Deze zin is verwarrend vanwege de dubbele ontkenning. Het is wellicht verhelderend om bedoelde zin te schrappen en hier aan te geven dat recreatie en toerisme op zichzelf een afzonderlijke categorie vormt.	
11	Prorail	Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	1. Aandacht wordt gevraagd voor de geluidsaspecten ten aanzien van het spoor bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid naar Wonen.	1. aan de wijzigingsbevoegdheid zal de voorwaarde worden toegevoegd dat woning niet binnen de geluidszone van het spoor mogen komen te liggen. Aan de uitvoering van de wijzigingsbevoegdheid is een hogere grenswaarde procedure gekoppeld. Deze hogere grenswaarde wordt bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid opgestart.
12	NS reizigers	Postbus 2025, 3500 HA Utrecht	1. Geen opmerkingen.	1. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
13	Gemeente Scherpenzeel	Postbus 100, 3925 ZJ Scherpenzeel	1. Aandacht wordt gevraagd voor het woningbouwplan dat de gemeente Scherpenzeel in de nabije toekomst wil realiseren in relatie tot de	1. De door de gemeente Scherpenzeel aangegeven ontwikkellocatie aan de zuidkant van die gemeente is bekend.Wij zien de noodzaak om in overleg te treden

Nr.	Instantie	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			agrarische bestemming.	omdat de door Scherpenzeel gewenste woonwijk te maken krijgt met de bepalingen van de Wet Geurhinder en Veehouderij. Dit laat onverlet dat de agrarische bestemming binnen het bestemmingsplan Buitengebied van Renswoude niet wijzigt in het ontwerpplan. Met een geurgebiedsvisie worden de effecten nader bepaald. Het landbouwontwikkelingsgebied komt uit Reconstructie. Ook op basis hiervan is er geen reden om het bestemmingsplan aan te passen.
14	Gemeente Veenendaal	Postbus 1100, 3900 BC Veenendaal	1. De Zijdewetering moet doorlopen op de plankaart. 2. Onduidelijk is waarom kleine enclaves A liggen in gebied met AW, waarbij bepaalde waarden ophouden. 3. In de toelichting op pagina 33 wordt de bestemming Groen genoemd, terwijl deze niet voorkomt op de kaart. Dit geldt ook voor de bestemming Bos.	1. De plankaart is hierop aangepast. 2. Het kaartmateriaal is in de ontwerpfase verbeterd. 3. De bestemmingen Groen en Bos komen inderdaad niet meer voor. Hiervoor komt de bestemming “Natuur” voor in de plaats.
15	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	Postbus 200, 3940 AE Doorn	1. Onduidelijk is welk bedrijf gevestigd is tussen Parallelweg 1 en 3.	1. Het bedrijf wat er zat was een hoveniersbedrijf. De eigenaar heeft een nieuwe huurder gevonden. Wij willen een bedrijfsbestemming opnemen in een lage milieucategorie, welke gerelateerd is aan de landbouw.

bijlage 4

Beantwoording inspraakreacties

Nota van beantwoording schriftelijke inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan buitengebied Renswoude

Het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied Renswoude heeft gedurende zes weken voor een ieder ter visie gelegen, van 13 mei tot en met 23 juni 2009. Gedurende de periode van ter inzage legging zijn er 34 schriftelijke inspraakreacties ingediend.
Tijdens de inloopmiddag en –avond op 28 mei 2009 zijn er ook mondelinge inspraakreacties ingediend. De beantwoording van deze reacties en een lijst met ambtshalve wijzigingen is in een afzonderlijke nota opgenomen. De ambtshalve aanpassingen zijn nodig als gevolg van door de gemeente gevonden fouten in het voorontwerpplan.
Daarnaast zijn er tot medio juli 2009 in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening reacties van belanghebbende instanties ingediend. Ook hiervoor is een aparte nota van beantwoording opgesteld.

In deze Nota van beantwoording schriftelijke inspraakreacties voorontwerp bestemmingsplan buitengebied Renswoude zijn de schriftelijke inspraakreacties samengevat en voorzien van een antwoord. De eventuele wijzigingen van het bestemmingsplan die voortkomen uit de beantwoording zijn tevens aangegeven.
Nadere motivering reactie op inspraakreacties:

Er zijn een aantal onderwerpen die in de inspraakreactie veelvuldig voorkomen. Hieronder zullen wij daar eerst op ingaan. Bij de behandeling van de individuele reactie wordt hier regelmatig naar verwezen.

A Aanlegvergunningstelsel en te beschermen waarden

Naar aanleiding van de vele inspraakreacties met betrekking tot het aanlegvergunningstelsel, en de natuurwaarden in het agrarische gebied, hebben wij het plan opnieuw bezien met als belangrijkste uitgangspunt: alleen dat beschermen waarvan bescherming echt wenselijk is. Hiervoor hebben wij eerst bepaald welke waarden in het gebied zo belangrijk voor de landschappelijke karakteristiek en de natuur zijn dat die door ingrepen niet aangetast mogen worden. Wij zijn van mening dat dit in ieder geval geldt voor:

- De hydrologische waarde (kwelwater) in het hele plangebied. Het kwelwater dat van de Heuvelrug hier naar boven komt dient beschermd te worden om verdroging tegen te gaan. Dit in overeenstemming met ons Waterplan en het beleid van de provincie en het Waterschap. Voor het bestemmingsplan betekent dit concreet dat de aanduiding hydrologische waarde van de verbeelding wordt gehaald en er in de agrarische bestemmingen wordt opgenomen dat het aanleggen en dempen van sloten, het aanleggen van drainage etc. verboden is tenzij er een aanlegvergunning voor wordt verleend. Het aanbrengen van onderbemaling, dammen, stuwen en oeverbeschoeiing wordt niet in het bestemmingsplan geregeld omdat deze werkzaamheden al onder het keur van het Waterschap vallen.
- De landschappelijke waarden van het plangebied met betrekking tot de openheid enerzijds en het houtwallenlandschap anderzijds. Hiervoor nemen wij in de agrarische bestemmingen op dat het, buiten de agrarische bouwpercelen, verboden is om te bebossen tenzij er een aanlegvergunning voor wordt verleend. Het omzetten van grasland in bouwland of sierteeltgrond wordt niet verboden omdat dit het

landschap niet blijvend verandert. Ook het kappen van bomen wordt niet in het bestemmingsplan geregeld, dit wordt al geregeld via de Boswet dan wel de APV.
- Het aanbrengen van verharding, dus het asfalteren en verharden, buiten het bouwvlak, wordt eveneens verboden in het hele plangebied tenzij er een aanlegvergunning voor verleend wordt.
- De landgoederen en enkele gebieden met bijzondere hoogtes (beekdalen en zandruggen) krijgen als enige gebieden een extra bescherming in die zin dat daar ook het reliëf beschermd wordt. Dit betekent dat er in die gebieden een aanlegvergunningstelsel geldt voor het ophogen, afgraven, vergraven, egaliseren en diepploegen en -woelen. Deze gebieden krijgen ook als enige nog de bestemming Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden, artikel 4 van de regels. De rest van het plangebied krijgt een agrarische bestemming zonder waarden, artikel 3.

Met bovenstaande keuzen zal het kaartbeeld een stuk vereenvoudigd worden. Daarnaast is alleen voor echt ingrijpende werkzaamheden buiten het bouwvlak een aanlegvergunning nodig (zoals voor het aanleggen of dempen van sloten). Voor alle werkzaamheden geldt dat voor normaal onderhoud en beheer geen vergunning nodig is. Wij denken hiermee tegemoet te komen aan de indieners van een inspraakreactie maar eveneens de waarden die echt belangrijk zijn te beschermen. Het Waterschap kan instemmen met deze aanpassingen.

B Bouwblok vergroting

Naar aanleiding van het grote aantal verzoeken om uitbreiding en verandering van de agrarische bouwblokken hebben wij een toetsingkader voor deze verzoeken opgesteld, op grond waarvan is besloten of op dit moment al meegewerkt kan worden aan de gevraagde uitbreiding en/of vormverandering en dat dit alleen onder voorwaarden kan, of dat verwezen wordt naar de wijzigingbevoegdheid uit het plan.
De volgende aandachtspunten zijn daarbij betrokken:
- Toetsing aan het reconstructieplan.
- Passendheid bij de landschappelijke structuren en waarden van het gebied.
- Motivering van de uitbreiding, is er een concreet plan of nog niet.
- Nog aanwezige en onbenutte ruimte van het bestaande bouwblok.
- Belemmeringen van derden of andere waarden.
- Daarbij is bij de Iv bedrijven in het verwevingsgebied bij een afwijzing op dit moment gecontroleerd of het opgenomen bouwblok gelijk is aan het bouwblok ten tijde van de vaststelling van het reconstructieplan.

Basis voor deze keuze vormen het reconstructieplan en de landschappelijke waarde van het gebied. Alleen wanneer sprake is van een duidelijke motivering van de noodzaak van de uitbreiding en wanneer deze uitbreiding niet in strijd is met het reconstructieplan en de landschappelijke waarden, wordt rechtstreeks de uitbreiding toegestaan.

Indien momenteel nog voldoende ruimte binnen het bouwblok aanwezig is en ook niet bij de inspraak aangetoond is hoe men het uitgebreide bouwblok zou willen gaan gebruiken, wordt verwezen naar de wijzigingsbevoegdheid. Hetzelfde geldt voor verzoeken waar landschappelijke inpassing van het bouwblok noodzakelijk is.

Ten aanzien van planschade, de grondexploitatiebepalingen uit de Wro en andere specifieke zaken wordt met de individuele bedrijven bezien of het sluiten van een nadere overeenkomst gewenst en noodzakelijk is, waarna definitief kan worden besloten om de bestemming aan te passen.

C Paarden

Nu een toenemend aantal agrariërs en burgers in het buitengebied als hobby of nevenactiviteit paarden houden is ook de behoefte aan een goede regeling gegroeid. Wij hebben ons daarbij gebaseerd op de Handreiking Paardenhouderij Gelderse Vallei/Utrecht Oost van de SVGV 9 juli 2009.
Het is gewenst om een onderscheid te maken tussen de paardenbedrijven en maneges, waar stapmolens, paddocks en buitenbakken onderdeel horen te vormen van de normale bedrijfsvoering en welke dan ook rechtstreeks toegelaten dienen te worden binnen het bouwblok.
Daarnaast zijn er agrarische bedrijven waar met ontheffing het houden van paarden als nevenactiviteit kan worden toegestaan; dan is ook van belang dat ten behoeve van deze nevenactiviteit de daarbij behorende bouwwerken kunnen worden opgericht.
Tenslotte is een regeling gewenst bij de burgerwoningen, waar in het verleden binnen de voorschriften van het bestemmingsplan her en der paardenbakken zijn opgericht.
Voor de laatste twee categorieën kan binnen het agrarisch bouwblok of de gronden welke als tuin en erf bij een woning horen ontheffing worden verleend voor:

- Ten hoogste één buitenrijbaan met een oppervlak van ten hoogste 1.200 m² binnen het agrarisch bouwblok en 800 m² bij woningen en de grootte alleen bij nevenactiviteiten?
- De buitenrijbaan moet landschappelijk worden ingepast.
- Afstand tussen de buitenrijbaan en een woning van derden dient minimaal 50 meter te bedragen.
- Ter plaatse voorkomende landschappelijke- en natuurwaarden mogen niet onevenredig worden aangetast.
- Hoogte van lichtmasten mag niet meer dan 8 meter bedragen en van overige bouwwerken, geen gebouwen niet meer dan 2 meter.
- Een buitenrijbaan aan de voorzijde van de bebouwing (vanaf de weg gezien) is niet toelaatbaar, tenzij de landschappelijke waarden hiermee het minst geschaad worden en onder de voorwaarde dat deze altijd landschappelijk wordt ingepast.

D. Motivering kleine woningen

Om niet meer te achterhalen redenen zijn bij het bestemmingsplan Buitengebied 1995 een groot aantal woningen niet positief bestemd. Deze zijn onder te verdelen in tweede bedrijfswoningen en burgerwoningen. Vanuit de handhaving en voorstel tot de artikel 30 herziening voor de reparatie van het bestemmingsplan Buitengebied 1995 zijn eind jaren negentig alle woningen nader onderzocht en is de afgelopen jaren diverse keren met de provincie gesproken over de wijze van bestemmen. Aan deze overgangsrechtelijke situatie moet een einde komen, op een wijze die recht doet aan de feitelijke situatie en aan het geldende beleid.

Burgerwoningen
In 1995 is bij de vaststelling van de bestemming verzuimd om een aantal toen aanwezige en vaak al overgangsrechtelijke kleine woningen op te nemen. Op sommige locaties zijn deze echter wel positief bestemd en wel met 600 m³, het waarom van dit onderscheid is niet duidelijk. Het gaat om gebouwen met een verschillende oorsprong; bakhuizen, verbouwde kippenhokken en schuren. Maar ze hebben allemaal gemeen dat deze al jaren gebruikt worden als woningen en sommige al bij twee bestemmingsplannen 1980 en 1995 onder het overgangsrecht zijn gebracht. In een enkel geval is sprake van een persoonsgebonden overgangsrecht. Het is echter onwenselijk om deze overgangsrechtelijke situaties te laten bestaan en in dit bestemmingsplan krijgen de woningen een passende bestemming.
Hoewel in 1995 een aantal vergelijkbare woningen de bestemming van woning met 600 m³ gekregen hebben, vinden wij het landschappelijk ongewenst om de nu kleine woningen zoveel te laten vergroten. Wij willen graag één lijn trekken bij alle woningen maar ook de woningen als ondergeschikte woning behouden. De provinciale verordening gaat voor voormalige recreatiewoningen en noodwoningen uit van 250 m³.
Die maat vinden wij niet reëel gezien het feit dat sommige woningen van oorsprong al groter zijn en door de toepassing van de 10 % regeling van het overgangsrecht en/of vergunningsvrij bouwen al groter geworden zijn.
Gezien de grote verschillen tussen de woningen waar dit betrekking op heeft hebben wij besloten een lijn te willen trekken voor wat betreft de inhoud, waarbij de omvang van de bestaande gebouwen leidend is geweest. Wij zijn van mening dat de opgenomen 400 m³ het meest recht doet aan de feitelijk situaties.

Tweede bedrijfswoningen
Om onduidelijke redenen zijn in 1995 de meeste tweede bedrijfswoningen niet positief bestemd. Was dat wel gebeurd dan was hiervoor een omvang van 600 m³ opgenomen. In 1998 zijn na een inventarisatie een groot aantal adressen aangeschreven met de toezegging dat de tweede bedrijfswoning bij de herziening van het bestemmingsplan positief bestemd zal worden. In 2002 bleek uit overleg met de provincie, dat fouten uit het verleden hersteld kunnen worden. Daar waar sprake is van volwaardige woningen worden twee bedrijfswoningen opgenomen van 600 m³.
Op de bedrijven waar sprake is van een bedrijfswoning, een bewoond bakhuis of visueel duidelijk ondergeschikte woning gaan wij uit van

400 m³, omdat daarmee landschappelijk een duidelijk onderscheid tussen de twee woningen blijft bestaan, terwijl met 400 m³ wel sprake is van een reële en volwaardige woonruimte.

E. Archeologische verwachtingswaarde

In het voorontwerp bestemmingsplan is een gebiedsaanduiding opgenomen voor gebieden met een hoge of middelhoge indicatieve (verwachtings)waarde (IKAW). Dit zijn gebieden waar de kans respectievelijk groot of middelgroot is dat er archeologische waarden in de grond zitten. Gronden, waaraan een archeologische verwachtingswaarde is toegekend, wordt door middel van een aanlegvergunningenstelsel de archeologische waarde beschermd.

Gezien de vele inspraakreacties op dit ontwerp en de recente uitspraken van de Raad van State in het kader van het bestemmingsplan Buitgebied Boxtel en het bestemmingsplan Landelijk gebied Brielle worden de aspecten archeologie (archeologische verwachtingswaarde) en cultuurhistorie uit het bestemmingsplan Buitengebied gehaald. Afwachtende het archeologisch onderzoek, welke momenteel in samenwerking wordt uitgevoerd tussen de gemeenten Renswoude en Woudenberg, om de indicatieve archeologische verwachtingswaarden zoals weergegeven op de provinciale Cultuurhistorische waardenkaart nader te onderzoeken en te begrenzen. Afwachtende op de resultaten van dit onderzoek worden er geen aanduidingen opgenomen ten behoeve van Archeologie, met uitzondering van de reeds bekende archeologische monumenten. Rijksmonumenten zijn reeds beschermd in de Monumentenwet en behoeve dan ook geen bescherming in het bestemmingsplan. Dit om dubbele regelgeving te voorkomen. Op het moment dat het Archeologisch onderzoek gereed is, verwachting februari 2010, dan wordt dit beleid opgenomen in het bestemmingsplan buitengebied.

Hieronder vindt u een overzicht van de indieners van inspraakreacties, weergegeven met het nummer waaronder de inspraakreactie is te vinden in deze nota. Onder de beantwoording is kort weergegeven of de inspraakreactie heeft geleid tot een aanpassing in het ontwerpplan.

1. Fam. E.J.W. van Veldhuisen, Wittenoordseweg 17 te Renswoude
2. G. Moesbergen transport, Barneveldsestraat 16 te Renswoude
3. Bosselaar Strengers advocaten, namens Bos Ruitersport Vof, Hopeseweg 22 te Renswoude
4. Noordanus & Van Driesten Rentmeesters, namens H. Wolswinkel, Oude Holleweg 44 te Renswoude
5. LVG advocaten, namens J.J. Veldhuizen en D.S. Veldhuizen-Kemp, Oude Holleweg 45 te Renswoude
6. A. van de Glind, Groeperweg 9 te Renswoude (inzake Groeperweg 9)

7. A. van de Glind, Groeperweg 9 te Renswoude (inzake Hopeseweg 21)
8. Midden Nederland Makelaars BV, namens J.L. van Ekris, Oude Holleweg 46 te Renswoude
9. Van Westreenen adviseurs, namens J. Mandersloot, Dashorsterweg 2 te Renswoude
10. Van Westreenen adviseurs, namens N. Snellen, Oude Holleweg 36 te Renswoude
11. Van Westreenen adviseurs, namens C. Bos, Kooiweg 4 te Renswoude
12. Van Westreenen adviseurs, namens E. Jansen, Woudegge 1a te Renswoude
13. Besdam BV (de heer Van den Broek), Barneveldsestraat 44 te Renswoude
14. Vallei & Boerderij (de heer Berg), Langesteeg 2a te Leusden
15. Fam. Van Ginkel, Biesbosserweg 19 te Renswoude
16. A. Veldhuizen, Ubbeschoterweg 4 te Renswoude
17. Van Westreenen adviseurs, namens J.H. Verdam, Ubbeschoterweg 6 te Renswoude
18. Van Westreenen adviseurs, namens Henken-Berentschot Vof, Grote Fliertsedijk 4 te Renswoude
19. Van Westreenen adviseurs, namens T. van Gent, Ubbeschoterweg 19 te Renswoude
20. Van Westreenen adviseurs, namens A.J. Bos, Schalm 6 te Renswoude
21. C.G. Bellaar, namens J.A.L. Baronesse Taets van Amerongen
22. Lagemaat Beheer BV, Dijkje 3 te Renswoude
23. A.W. Breedijk, Woudegge 2 te Renswoude
24. Van Westreenen adviseurs, namens E. de Greef, Oude Holleweg 52-52a te Renswoude
25. Van Westreenen adviseurs, namens A.P. Wolleswinkel, Barneveldsestraat 37 te Renswoude
26. H. Veldhuizen, Barneveldsestraat 26a te Renswoude
27. J.H. Liefting, Barneveldsestraat 40 te Renswoude
28. W. Roseboom, Bekerweg 4 te Renswoude
29. Midden Nederland Makelaars BV, namens W. Veldhuizen-Van Donselaar, Ubbeschoterweg 2b te Renswoude
30. Midden Nederland Makelaars BV, namens G. Vlastuin, Kerkstraat 34 te Renswoude
31. Van Westreenen adviseurs, namens J. de Greef, Oude Holleweg 59 te Renswoude
32. Midden Nederland Makelaars BV, namens A. en W. Verbeek, Utrechtseweg 1 te Renswoude
33. T.R. Beijer, Biesbosserweg 10 te Renswoude
34. A. Hoogendoorn, namens H. van Plaggenhoef, Dashorsterweg 6 te Renswoude

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
1.	Fam. E.J.W. van Veldhuisen	Wittenoordseweg 17	Het bouwperceel is niet conform de meest recente, vergunde situatie ingetekend.	Het bouwperceel is inderdaad niet juist opgenomen. Burgerwoning Wittenoordseweg 19 dient buiten het bouwperceel gebracht te worden en ten aanzien van Wittenoordseweg 17 wordt de actuele vergunde situatie opgenomen. **Op de plankaart wordt het bouwvlak aangepast.**
2.	G. Moesbergen Transport	Barneveldsestraat 16	1. Burgerwoning Barneveldsestraat 16b ontbreekt. 2. Alle bedrijfsactiviteiten die sinds 1991 zijn vergund moeten in het bestemmingsplan genoemd worden. Dit zijn: o sorteren van bouw- en sloopafval; o opslag grond, zand, stenen en mest; o transport- en loonbedrijf; o zand- en grindhandel; o grond-, riolerings- en straatwerk; o verhuur van machines en containers; o agrarisch bedrijf. 3. Verzoek om weer agrarisch bouwvlak op te nemen (dat in 1995 is wegbestemd) ten behoeve van uitbreiding aantal paarden. 4. Verzoek om verplaatsing productiegerichte en gebruiksgerichte paardenhouderij en manege naar hoek Barneveldsestraat/ Wittenoordseweg. 5. Verzoek om weiland buiten bouwvlak woonbestemming te geven.	1. De woning Barneveldsestraat 16b is inderdaad een burgerwoning en moet dus buiten het bouwvlak worden gebracht. **Op de plankaart wordt dit aangepast.** 2. Alle genoemde activiteiten vallen onder de nu opgenomen aanduidingen agrarisch hulpbedrijf (sb-ahu), landbouwmachinebedrijf (sb-lbm), paardenhouderij (ph) en manege (ma). **Op de plankaart wordt het bouwvlak aangepast aan de vergunde situatie.** 3. De nu opgenomen bedrijvenbestemming en de aanduiding paardenhouderij komt overeen met de feitelijke situatie. De paardenhouderij is als aanduiding opgenomen, omdat dit agrarische gedeelte niet de hoofdactiviteit op het perceel is. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.** 4. Het bestemmingsplan geeft de feitelijke en actueel vergunde situatie weer. Het verzoek om een eventuele verplaatsing van de paardenhouderij en de manege naar de hoek Barneveldsestraat/ Wittenoordseweg is niet ruimtelijk onderbouwd en derhalve niet concreet genoeg om in het kader van dit bestemmingsplan mee te nemen. Hierover zal nader overleg plaatsvinden. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.**

Met opmaak

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				5. Het omliggende agrarische gebied ligt weliswaar binnen de rode contour, maar in het streekplan is aangegeven dat tot 2015 eerst de locatie Beekweide ontwikkeld zal worden. De gemeente wil op termijn in overleg met de verschillende eigenaren een integraal plan opstellen voor het gebied tussen de Meidoornlaan, de Barneveldsestraat, de sportvelden en de Lunterse Beek. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.**
3.	Bosselaar Strengers advocaten, namens Bos Ruitersport Vof	Betreft: Hopeseweg 22	1. Perceel ontbreekt in paragraaf 8.1.2 van de toelichting en in artikel 4.1 van de regels. De aanduiding (dh) is niet nader uitgewerkt. 2. Verzoek om bevestiging van het mogen blijven houden van 4 paarden op het perceel. Daarnaast wordt gevraagd om pensionpaarden te mogen huisvesten. 3. Verzoek om toelichting begrippen inzake paarden.	1. De tabel in paragraaf 8.1.2 van de toelichting moet nog ingevuld worden. Bij nader inzien is besloten het agrarisch bouwvlak te schrappen, omdat geen sprake meer is van een milieuvergunning voor het houden van dieren. De bestemming detailhandel zal worden opgenomen. In plaats van artikel 4 is dan artikel 6 Detailhandel van toepassing. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat het agrarisch bouwvlak op de plankaart is geschrapt. Daarvoor in de plaats is de bestemming Detailhandel opgenomen. In de tabel in paragraaf 8.1.2 is het perceel Hopeseweg 22 opgenomen.** 2. Het houden van 4 paarden wordt gezien als hobbymatig en is zonder meer mogelijk, ook zonder agrarisch bouwvlak. Het stallen van pensionpaarden is echter niet toegestaan. Hiervoor is een aparte bedrijfsbestemming nodig en de vestiging van nieuwe niet-agrarische bedrijven is zowel in het oude als in het nieuwe bestemmingsplan niet toegestaan. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.**

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				3. De genoemde begrippen zijn nader verklaard in paragraaf 6.2 van de toelichting. Kortheidshalve wordt daarnaar verwezen. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.**
4.	Noordanus en Van Driesten Rentmeesters, namens H. Wolswinkel	Betreft: Oude Holleweg 44	1. Verzoek om wijziging van het agrarisch bouwvlak in verband met het realiseren van een stal voor 3000 vleesvarkens. 2. Bezwaar tegen de aanduiding archeologische verwachtingswaarde op het perceel. Verzoek om verduidelijking aanlegvergunningstelsel in artikel 4.7	1. Indien de door u genoemde wijzigingsprocedure in voldoende mate is afgerond, dan zal dit in een later stadium, maar wel voor de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan nog kunnen worden meegenomen. Omdat de wijzigingsprocedure nog niet is opgestart, is in het ontwerpplan vooralsnog van de huidige situatie uitgegaan. Het bouwplan volgt nog. **Deze inspraakreactie heeft vooralsnog niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.** 2. De archeologische verwachtingswaarde die als aanduiding op de plankaart is opgenomen, vloeit rechtstreeks voort uit de Archeologische Monumentenkaart en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden. Het aanlegvergunningstelsel zal, waar nodig, nog verder verduidelijkt worden. **Deze inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassing van de plankaart. Het aanlegver-gunningstelsel is nader verduidelijkt.**
5.	LVG advocaten, namens J.J. Veldhuizen en D.S. Veldhuizen-Kemp	Betreft: Oude Holleweg 45	1. Verzoek om illegale extra woongelegenheid te legaliseren. 2. Mondeling heeft de heer Veldhuizen aangegeven dat geen woonbestemming, maar een bedrijvenbestemming met opslag en caravanstalling van toepassing is.	1. Conform afspraak is na het gereedkomen van de verbouwde boerderij de bewoning van de illegale wooneenheid beëindigd. In verband met de verbouwing van de boerderij en de tijdelijke bewoning door de familie zelf hebben wij de dwangsomprocedure laten rusten. De legalisatievraag is bij het opstarten van die dwangsomprocedure reeds aan de orde geweest. Er is geen sprake van gewijzigde omstandigheden

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				die nu zouden leiden tot legalisatie van de wooneenheid. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.** 2. Opslag en caravanstalling zijn vergunde activiteiten op dit perceel. Het ligt dan ook in de rede hiervoor functieaanduidingen op te nemen. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat op de plankaart de functieaanduidingen opslag (op) en caravanstalling (cs) zijn opgenomen.**
6	A. van de Glind	Betreft: Groeperweg 9	1. Verzoek om aanpassing bouwvlak naar aanleiding van reeds vergunde en aangevraagde bedrijfsontwikkeling. 2. De aanduiding bed & breakfast moet op de plankaart toegevoegd worden. 3. In het plan zou opgenomen moeten worden dat voor 25 kampeermiddelen vergunning is verleend. 4. Op het perceel worden ook gebruiksgerichte paarden gehouden. Deze vallen niet onder de agrarische bestemming. Verzocht wordt om de vergunde situatie met ook gebruiksgerichte paarden op te nemen. 5. Verzocht wordt om het bouwvlak te vergroten door ook de aanwezige paardenbak binnen het bouwvlak op te nemen. 6. In de aanvullende inspraakreactie d.d. 20 juli 2009 wordt verzocht om vergroting van het bouwvlak tot 1,5 ha ten behoeve van de uitoefening van een intensieve veehouderij, als gevolg van de afwijzing van nieuwvestiging van een intensieve veehouderij aan de Hopeseweg.	1. Het bouwvlak wordt conform de vergunde situatie ingetekend. De laatst vastgestelde wijziging wordt in het bestemmingsplan meegenomen. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.** 2. De aanduiding bed & breakfast dient inderdaad toegevoegd te worden. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat de aanduiding 'bed & breakfast' in het bouwvlak op de plankaart is toegevoegd.** 3. Het aantal kampeermiddelen bij minicampings is standaard gesteld op maximaal 25. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat ook in de toelichting het aantal kampeermiddelen bij minicampings is gesteld op 25.** 4. Zie beantwoording onder C. 5. Alle bebouwing, inclusief paardenbakken, worden in een bouwvlak opgenomen. 6. Het op de plankaart ingetekende bouwvlak is conform de vergunde situatie. Voor vergroting van het bouwvlak dient een concreet plan ingediend te zijn. Daarbij is het dan ook nog de vraag hoe ver dit concrete plan in procedure is om

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				nog meegenomen te kunnen worden in het bestemmingsplan. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.**
7	A. van de Glind	Betreft: Hopeseweg 21	1. Verzoek om agrarisch bouwvlak weer op te nemen. In 1995 is dit bouwvlak geschrapt en nu wordt in de toelichting (6.1.2) van het nieuwe plan aangegeven dat alle bedrijven die nog beschikken over een milieuvergunning worden aangeduid. 2. Het beleid inzake nieuwvestiging is in strijd met het reconstructieplan.	1. In juni 2009 is door de gemeenteraad besloten geen medewerking te verlenen aan de nieuwvestiging van een intensieve veehouderij op het perceel Hopeseweg 21. De juridische procedure daaromtrent loopt nog. In afwachting daarvan wordt vastgehouden aan het standpunt dat feitelijk sprake is van een burgerwoning en niet van een agrarisch bedrijf. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.** 2. Nieuwvestiging in landbouwontwikkelingsgebied is mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Met de voorwaarden, waaraan voldaan moet worden om gebruik te kunnen maken van de wijzigingsbevoegdheid, zijn ons inziens de doelstellingen uit het reconstructieplan verwoord. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.**
8	Midden Nederland Makelaars BV, namens J.L. van Ekris	Betreft: Oude Holleweg 46	1. Gesteld wordt dat het perceel Oude Holleweg 46 de bestemming wonen heeft gekregen. 2. Het bouwvlak is niet toereikend om daarbinnen de nieuw vergunde pluimveestal te realiseren.	1. Ten aanzien van het perceel Oude Holleweg 46/46a is sprake van een agrarisch bouwvlak, waarbinnen twee bedrijfswoningen zijn opgenomen. **Conclusie: aanpassing verbeelding**. 2. Het bouwvlak wordt aangepast overeenkomstig het door de raad genomen voorbereidingsbesluit. **Conclusie: aanpassing verbeelding.**
9	Van Westreenen adviseurs, namens J. Mandersloot	Betreft: Dashorsterweg 2	1. Naast het agrarisch bedrijf is ook een transportbedrijf aanwezig. Dit dient in het bestemmingsplan opgenomen te worden. 2. Verzocht wordt om vergroting van het agrarisch	1. Het transportbedrijf wordt gezien als agrarisch hulpbedrijf. Naast de agrarische bestemming zal dan ook de aanduiding sb-ahu (specifieke vorm van bedrijf-agrarisch hulpbedrijf) worden

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			bouwvlak, zodat de wasplaats voor vrachtwagens, sleufsilo's en verharding binnen het bouwvlak komen te liggen. 3. De nadere aanduiding "intensieve veehouderij" ontbreekt in bouwvlakken binnen landbouw-ontwikkelingsgebied, omdat dit rechtens is toegestaan. Vormverandering en vergroting van bouwvlakken (artikel 4.8.3 en 4.8.4) is echter alleen mogelijk als de nadere aanduiding is opgenomen. 4. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt voor het perceel de bestemming "agrarisch" veranderd in "agrarisch met waarden". Verzocht wordt deze wijziging ongedaan te maken, omdat hier sprake is van landbouwontwikkelingsgebied. 5. De mogelijkheden voor silo's buiten het bouwvlak (artikel 4.4.3) zijn ten opzichte van het huidige bestemmingsplan ingeperkt. Gevraagd wordt wat de noodzaak is voor deze beperking. 6. De maatvoeringen waarboven een aanlegvergunning nodig is ontbreken. Verzocht wordt de provinciale regels hiervoor te hanteren. Onderhoud/uitdunning en verwijderen van ziek plantmateriaal en het omvormen van grasland naar bouwland dient niet onder het aanlegvergun-ningstelsel te vallen. 7. De toetsingsgronden voor een aanlegvergunning zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan.	opgenomen. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat op de plankaart binnen het agrarisch bouwvlak de aanduiding sb-ahu is opgenomen.** 2. Het bouwvlak dient op de plankaart zodanig ingetekend te zijn, dat alle legale bebouwing daarbinnen valt. Ook de sleufsilo's en de verharding voor het parkeren van vrachtwagens dienen binnen het bouwvlak opgenomen te worden. Zoals wij in onze brief van 28 februari 2008 hebben aangegeven zullen wij uw perceel met de huidige bedrijfsomvang (agrarisch en transport) positief in het nieuwe ontwerp-bestemmingsplan buitengebied opnemen als agrarisch toeleveringsbedrijf, met een ruimtelijke inpassing tot maximaal 12 vrachtauto's. De overige 10 vrachtauto's kunnen op grond van het overgangsrecht in gebruik blijven. De toelichting wordt hierop aangepast. Het ontwerp van dit nieuwe ontwerp-bestemmingsplan zal vermoedelijk nog dit jaar worden vastgesteld. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat het bouwvlak op de plankaart en de toelichting is aangepast.** 3. In de genoemde artikelen dient toegevoegd te worden dat binnen landbouwontwikkelingsgebied geen aanduiding nodig is voor vormverandering en vergroting van bouwvlakken. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat de betreffende artikelen tekstueel zijn aangepast.** 4. In het bestemmingsplan wordt de bestemming

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				"Agrarisch" opgenomen. Daar waar sprake is van bepaalde waarden, worden deze expliciet in het bestemmingsplan vermeld. Ten opzichte van het voorontwerpplan zijn veel waarden van de plankaart verdwenen. 5. De agrarische bouwvlakken worden bij deze planherziening zodanig ingetekend dat bestaande mestopslagen en silo's binnen het bouwvlak zijn gelegen. Wij vinden het onwenselijk dat nieuwe mestopslagen en silo's buiten het bouwvlak komen te liggen. Daarom kunnen deze alleen nog met ontheffing buiten het bouwperceel worden geplaatst, waarbij aangetoond moet worden dat dit binnen het bouwperceel niet mogelijk is. **Deze inspraakreactie heeft niet tot aanpassing van het bestemmingsplan geleid.** 6. Zie beantwoording onder A. 7. Zie beantwoording onder A.
10	Van Westreenen adviseurs, namens N. Snellen	Betreft: Oude Holleweg 36	1. De maximale bebouwingsoppervlakte is niet in overeenstemming met de vergunde situatie. Verzocht wordt dit aan te passen.	1. De vergunde situatie is het uitgangspunt voor deze herziening van het bestemmingsplan. Naast de bebouwingsoppervlakte is ook het bouwvlak aan de vergunde situatie aangepast. Op 9 februari 2010 hebben wij besloten dat de bestaande situatie wordt geaccepteerd. Dit zal in het bestemmingsplan Buitengebied worden meegenomen. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat de plankaart is aangepast en dat de maximale bebouwingsoppervlakte van 1000 m^2 ook in de tabel in de toelichting is opgenomen.**
11	Van Westreenen adviseurs, namens C. Bos (Brandhof diervoeders)	Betreft: Kooiweg 4	1. Verzocht is om het eerder ingediende verzoek om functiewijziging in het bestemmingsplan mee te nemen. Het betreft beëindiging van de veevoederproductie en uitbreiding van de	1. De functiewijziging van bedrijf naar detailhandel is in het plan verwerkt. Ten aanzien van de nieuwe detailhandelsbestemming is een nadere aanduiding opgenomen dat het uitsluitend mag

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			bestaande winkelactiviteiten.	gaan om de verkoop van agrarisch gerelateerde producten. De aanduiding bedrijfswoning (bw) hoort bij het agrarisch bedrijf Kooiweg 6. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat op de plankaart de bestemming "Bedrijf" is gewijzigd in "Detailhandel" en in de regels en toelichting een nadere aanduiding voor de verkoop van agrarisch gerelateerde producten is opgenomen. Daarnaast is de maximale bebouwingsoppervlakte opgenomen en is de aanduiding bedrijfswoning (bw) binnen het agrarisch bouwvlak van Kooiweg 6 geplaatst.**
12	Van Westreenen adviseurs, namens E. Jansen	Betreft: Woudegge 1a/Biesbosserweg 3	1. Verzoek om de kwekerij positief te bestemmen en hiervoor een bouwvlak met bebouwingsoppervlakte op te nemen.	1. De kwekerij is een legale bedrijfsactiviteit die binnen de agrarische bestemming past. In dat kader is achter de burgerwoning Biesbosserweg 3 ten behoeve van de bedrijfsbebouwing een agrarisch bouwvlak opgenomen zonder bedrijfswoning. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat op de plankaart een agrarisch bouwvlak zonder bedrijfswoning is opgenomen.**
13	Besdam BV, namens I.J. van den Broek	Betreft: Barneveldsestraat 44	1. De agrarische bestemming is geschrapt en daarvoor in de plaats is een bedrijvenbestemming opgenomen. Er is echter nog steeds een agrarisch bedrijf aanwezig. Verzocht wordt dan ook om het agrarisch bouwvlak weer op te nemen met een aanduiding ten behoeve van de dienstverlenende activiteiten.	1. Er is inderdaad sprake van een agrarisch bedrijf. Daarom is de bestemming "Bedrijf" weer gewijzigd in een agrarisch bouwvlak. Binnen dit bouwvlak is een aanduiding 'agrarisch hulpbedrijf' (ahu) opgenomen ten behoeve van de dienstverlenende activiteiten. **Deze inspraakreactie heeft ertoe geleid dat op de plankaart een agrarisch bouwvlak is opgenomen met de aanduiding 'agrarisch hulpbedrijf'.**
14	A. Berg, namens Vallei & Boerderij	Betreft: algemeen inzake landbouw-ontwikkelings-gebied	1. Verzocht wordt om ook in het LOG ontwikkeling van verbrede landbouw toe te staan.	1. Bewust is ervoor gekozen om, conform het reconstructieplan, in het landbouwontwikkelings-gebied het primaat bij de landbouw te leggen. Voorkomen moet worden dat activiteiten worden toegelaten die later belemmerend kunnen zijn

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				voor omliggende agrarische bedrijven. Daarom worden nieuwe nevenactiviteiten in de verblijfssfeer niet toegestaan. **Deze inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.**
15	Fam. van Ginkel (De Kleine Weide)	Betreft: Biesbosserweg 19	1. Verzocht wordt om ook in het LOG ontwikkeling van verbrede landbouw toe te staan.	1. Bewust is ervoor gekozen om, conform het reconstructieplan, in het landbouwontwikkelings-gebied het primaat bij de landbouw te leggen. Voorkomen moet worden dat activiteiten worden toegelaten die later belemmerend kunnen zijn voor omliggende agrarische bedrijven. Daarom worden nieuwe nevenactiviteiten in de verblijfssfeer niet toegestaan. **Deze inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.**
16	A. Veldhuizen	Betreft: Ubbeschoterweg 4	1. Verzoek om de aanduiding intensieve veehouderij (iv) op te nemen, omdat de overeenkomst om tot omvorming naar alleen een grondgebonden veehouderij te komen nog niet volledig is afgewerkt.	1. In het kader van het bestemmingsplan is de feitelijke situatie bepalend. Begin 2007 is een milieuvergunning verleend voor uitsluitend melkkoeien en jongvee. Op basis daarvan kan geen aanduiding intensieve veehouderij (iv) opgenomen worden. **Deze inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.**
17	Van Westreenen adviseurs, namens J.H. Verdam	Betreft: Ubbeschoterweg 6	1. Het bouwperceel is gedeeltelijk bestemd als “agrarisch” en gedeeltelijk als “agrarisch met waarden”. Verzocht wordt het gehele bouwperceel als “agrarisch” te bestemmen. 2. De vergroting van het bouwperceel in 2007 en de bouwvergunning voor de vervangende bedrijfswoning zijn niet verwerkt in het bestemmingsplan. Verzocht wordt het bouwperceel conform de vergunde situatie in te tekenen. 3. Verzocht wordt om verruiming van de	1. Het bouwperceel zelf is geheel gelegen in de bestemming ‘agrarisch’. De omliggende gronden hebben ook deels de bestemming ‘agrarisch met waarden’. De begrenzing van de verschillende bestemmingen is afhankelijk van in het gebied voorkomende waarden. In het bestemmingsplan van 1995 had het totale gebied overigens de bestemming “agrarisch gebied met landschapswaarden”. **Deze inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.**

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			wijzigingsbevoegdheid voor vergroting van bouwvlakken voor grondgebonden bedrijven. 4. De maatvoeringen waarboven een aanlegvergunning nodig is ontbreken. Verzocht wordt de provinciale regels hiervoor te hanteren. 5. Verzocht wordt in artikel 3.4.3 en 4.4.3 een ruimere regeling op te nemen voor o.a. silo's buiten het bouwvlak. 6. De 10 %-vrijstellingsregeling ontbreekt in het nieuwe plan. 7. Artikel 24 en 25 zijn gelijkluidend.	2. Er is een bouwblokvergroting toegepast in het kader van het Beekweideproject. De vervangende bedrijfswoning past binnen het bouwblok. **Conclusie: het bouwblok zelf is op correcte wijze op de plankaart verwerkt. .** 3. De betreffende wijzigingsbevoegdheid bevat naar ons oordeel voor de meeste bouwvlakken voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor de komende 10 jaar. Op de plankaart zijn de bouwvlakken al vergroot, indien bestaande kuilvoerplaten en mestopslagen buiten het bouwvlak waren gelegen. De praktijk heeft de laatste jaren geleerd, dat de bestaande wijzigingsbevoegdheid, met name in het verwevingsgebied, voor voldoende uitbreidings-mogelijkheden zorgde. **Deze inspraakreactie heeft niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.** 4. zie beantwoording onder A. 5. De plansystematiek gaat ervan uit dat er 500 m2 aan sleufsilo's buiten het bouwvlak kan worden gebouwd. 6. In het plan wordt de vrijstellingsregeling opgenomen. 7. Artikel 25 is geschrapt.
18	Van Westreenen adviseurs, namens VOF Henken-Berentschot	Betreft: Grote Fliertsedijk 4	1. De nadere aanduiding "intensieve veehouderij" ontbreekt in bouwvlakken binnen landbouw-ontwikkelingsgebied, omdat dit rechtens is toegestaan. Vormverandering en vergroting van bouwvlakken (artikel 3.8.3 en 3.8.4) is echter alleen mogelijk als de nadere aanduiding is opgenomen. 2. Er bestaat geen binnenplanse mogelijkheid meer om het bouwvlak in de toekomst te vergroten.	1. Dit perceel valt in het landbouwontwikkelingsgebied. In de landbouwontwikkelingsgebieden wordt de nadere aanduiding "iv" – gelet op het primaathouderschap voor (intensieve) landbouw - niet opgenomen omdat de "intensieve veehouderij" behoort tot de agrarische bedrijfsvoering. Vormverandering en vergroting van het bouwvlak moeten in de

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			3. In artikel 3.8.4 is ten onrechte geen onderscheid gemaakt tussen verwevings- en landbouwontwik-kelingsgebied. 4. Verzocht wordt om vormverandering van het agrarisch bouwvlak op de plankaart. 5. De 10 %-vrijstellingsregeling ontbreekt in het nieuwe plan. 6. Artikel 24 en 25 zijn gelijkluidend.	landbouwontwikkelingsgebieden ook mogelijk zijn. Het ontwerpbestemmingsplan is hierop aangepast. **Conclusie: de nadere aanduiding "iv" wordt <u>niet</u> op de plankaart opgenomen.** 2. Gezien het feit dat de maximaal toelaatbare oppervlakte van het bouwblok al bereikt is, is verdere vergroting van het bouwblok planologisch ontoelaatbaar. Ook van de binnenplanse wijzigingsbevoegheid zoals genoemd onder artikel 3.8.4 van de regels kan in casu geen gebruik gemaakt meer worden. Deze mogelijkheden zijn reeds benut. **Conclusie: dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.** 3. Een dergelijk onderscheid is ook niet van belang. Het bestemmingsplan sluit niet uit dat ook intensieve veehouderijbedrijven zich in verwevingsgebieden kunnen bevinden. Dit betekent dat een bestaand intensief veehouderijbedrijf in het verwevingsgebied eenmalig en met een maximum van 30% van het bestaande gebruik tot maximaal 2 ha uitgebreid mag worden. Voor het landbouwontwikkelingsgebied geldt alleen dat de maximale maatvoering van 2 ha van het bouwvlak van toepassing is. **Conclusie: dit deel van de inspraakreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan t.a.v. de maatvoering in de landbouwontwikkelingsgebieden.** 4. Zie beantwoording onder 1. 5. De algemene vrijstellingsmogelijkheid van 10% zal in het bestemmingsplan worden opgenomen **Conclusie: In het bestemmingsplan wordt een adequate vrijstellingsmogelijkheid opgenomen.**

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				6. Artikel 25 is geschrapt.
19	Van Westreenen adviseurs, namens T. van Gent	Betreft: Ubbeschoterweg 19	1. Onduidelijk is of alle huidige activiteiten onder het begrip “houtproductiebedrijf” vallen. 2. Een deel van het oude bouwperceel is ten onrechte geschrapt. Alle bebouwing dient binnen het bouwvlak te worden gebracht. 3. De maximale bebouwingsoppervlakte ontbreekt op de plankaart en in paragraaf 8.1.2 van de toelichting. 4. Verzocht wordt om rekening te houden met de reeds eerder ingediende zienswijze in het kader van de realisatie en uitbreiding van camping De Grebbelinie, Ubbeschoterweg 12.	1. Het bestemmingsplan kent aan dit perceel de bestemming “Bedrijf” toe met de nadere aanduiding ”(sb-hp)”, zijnde “specifieke vorm van bedrijf – houtproductiebedrijf”. Onder deze nadere aanduiding vallen alle huidige activiteiten, namelijk opslag, ver- en bewerking en handel in hout en houtproducten. In de planregels behoeft dit geen verdere uitwerking, dit wordt verder in de milieuregelgeving geregeld. **Conclusie: dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.** **2.** Dit bedrijf heeft een omschakeling meegemaakt in de bedrijfsvoering: van intensief veehouderijbedrijf (kippenhouderij) is het een toeleveringsbedrijf in hout t.b.v. de agrarische sector geworden. Dit rechtvaardigt een bedrijfsbestemming zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan. Echter alle bedrijfsgebouwen dienen in het bouwblok opgenomen te worden. Dit houdt in dat de op 30-10-2006 gedateerde tekening van Groenland Beheer B.V. niet geheel correct de situatie weergeeft. Correct is dat de wit gestippelde delen inmiddels zijn gesloopt en het bedrijfsgebouw van 4050 m^2 is vergund/gebouwd. Het bouwvlak moet echter vergroot worden waardoor ook de bestaande schuur in het bouwvlak wordt opgenomen. Ook de tweede bedrijfswoning wordt in het bouwvlak opgenomen. **Conclusie: het bouwvlak is vergroot waardoor het bestaande bedrijfsgebouw opgenomen is binnen het bouwblok.** **3.** Op de verbeelding (plankaart) wordt een

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				maximaal toelaatbaar bebouwingsoppervlak opgenomen. Echter in paragraaf 8.1.2. van de toelichting dient dit bedrijf genoemd te worden voorzien van de nadere aanduiding (sb-hp) met twee bedrijfswoningen, goot- en nokhoogtebepalingen en de maximale oppervlakte van de gebouwen. **Conclusie: Paragraaf 8.1.2. dient aangevuld te worden met dit bedrijf. Het maximum bebouwingsvlak wordt op de plankaart opgenomen.** 4. In het nieuwe uitwerkingsplan van camping De Grebbelinie is langs de Ubbeschoterweg een "wal met beplanting" om een bepaalde buffer tussen de camping en het bedrijf van de heer Van Gent te creëren. Achter deze wal bevindt zich een kampeerveld dat in het kader van de Wet geluidhinder niet voor geluid gevoelig is. Bebouwing die wellicht wel geluidgevoelig is ligt op minimaal 150 meter afstand van het bedrijf van de heer Van Gent, terwijl voor het bedrijf van de heer Van Gent volgens het boekje "Bedrijven en milieuzonering" en richtlijn t.a.v. geluid geldt van 100 meter. Gelet hierop zijn wij van oordeel dat de belangen van het bedrijf van de heer Van Gent in voldoende mate bij planvorming voor de camping zijn meegewogen. **Conclusie: het plan wordt niet aangepast n.a.v. deze inspraakreactie.**
20	Van Westreenen adviseurs, namens A.J. Bos	Betreft: Schalm 6	1. Verzocht wordt om alle vergunde bebouwing, waaronder ook de spoelplaats en mestopslag, binnen het bouwvlak te brengen.	1. Op 19 april 2005 is bouwvergunning verleend voor het vergroten van een vleeskalverenstal. Als gevolg van de omzetting in de bedrijfsvoering wordt deze, als verst van de openbare weg liggende en als oorspronkelijke gebouwde vleeskalverenstal, thans legaal voor de

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				melkgeitenhouderij gebruikt. In het vigerende bestemmingsplan buitengebied Renswoude 1995 was een agrarisch bouwvlak van 70 meter x 70 meter opgenomen. De achterste lijn van dit bouwblok lag 90 meter van de rand van de weg (Schalm). In het nieuwe bestemmingsplan is een bouwblok opgenomen van 70 meter x 90 meter. Ook nu ligt de achterste lijn van het bouwblok 90 meter van de rand van de weg (Schalm) af. Alle bebouwing is binnen dit bouwvlak opgenomen. **Conclusie: dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.**
21	Bellaar makelaar-rentmeester, namens mw. J.A.L. Baronesse Taets van Amerongen	Betreft: Emminkhuizerlaan 3	1. Verzocht wordt, in afwachting van een heroriëntatie van de eigenaar, vooralsnog de agrarische bestemming te handhaven.	1. In het voorontwerpbestemmingsplan is de bestemming "Wonen" voor dit perceel opgenomen. Het gaat hier echter om een boerderij die middels een pachtovereenkomst agrarisch wordt gebruikt. Dit geldt evenzeer voor de omliggende gronden. Wij zijn bereid om voor dit perceel de bestemming "Agrarisch" te handhaven. **Conclusie: het perceel verkrijgt de bestemming "Agrarisch". De bestemming "Wonen" wordt van de verbeelding verwijderd.**
22	Lagemaat Beheer BV	Betreft: Dijkje 3	1. Bestaande woning heeft een inhoud van 900 m^3. Verzocht wordt dit voor deze woning specifiek in het bestemmingsplan op te nemen in plaats van de standaard 600 m^3. Dit om bij vervangende nieuwbouw ook het recht te hebben weer 900 m^3 terug te mogen bouwen. 2. Verzocht wordt om een bouwvlak op te nemen voor het agrarisch bedrijf nabij Dijkje 3.	1. In het kader van de ruimte voor ruimte regeling is een vrijstellingsprocedure ex artikel 19, lid 1 WRO gevoerd. De bestaande woning mocht worden vergroot en er mocht een extra woning op het perceel gebouwd worden. Beide woningen hebben een inhoud van 933 m^3. Deze vrijstellingsprocedure heeft geleid tot verlening van de bouwvergunning op 18 oktober 2005 voor het oprichten van de extra (dus nieuwe) woning Dijkje 3. In het kader van de ruimte voor ruimteregeling is er ongeveer 1.700 m^2 aan bedrijfsbebouwing van het voormalige intensieve

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				veehouderijbedrijf hiervoor gesloopt. **Conclusie: Er wordt geen woning van 933 m3 in het bestemmingsplan opgenomen. Voorstel is: Bij vervangende nieuwbouw zal teruggegrepen worden op 600 m3. Naar verwachting zal binnen de planperiode niet tot vervangende nieuwbouw worden overgegaan.** 2. Betrokkene heeft sinds 16 juni 2003 een milieuvergunning voor 3200 eenden en 50 schapen voor Dijkje 1. Conform de milieuvergunning wordt er een bouwvlak opgenomen. De bestaande bebouwing wordt in het bouwvlak vervat. **Conclusie : slechts de bestaande bebouwing, blijkens de milieuvergunning wordt op de plankaart opgenomen. Binnen het agrarisch bouwvlak wordt een bedrijfswoning niet toegestaan.**
23	A.W. Breedijk	Betreft: Woudegge 2/ Biesbosserweg 6	1. Verzocht wordt het bouwvlak Biesbosserweg 6 te vergroten conform aanvraag maart 2009.	1. Inspreker vraagt op 13 maart 2009 om een bouwvlak ter grootte van ongeveer 4.800 m^2. Op 4 juni 2009 is inspreker door ons geïnformeerd dat de ruimtelijke onderbouwing en het beplantingsplan aangeleverd moet worden. Dit is niet gedaan. Zodra deze gegevens zijn aangeleverd, kan er pas een besluit genomen worden. Tot die tijd is er geen bestuurlijke noodzaak om het bestemmingsplan op dit punt te wijzigen. **Conclusie: vooralsnog geeft deze inspraakreactie geen aanleiding het bestemmingsplan hierop aan te passen.**
24	Van Westreenen adviseurs, namens E. de Greef	Betreft: Oude Holleweg 52-52a	1. De nadere aanduiding “intensieve veehouderij” ontbreekt in bouwvlakken binnen landbouw-ontwikkelingsgebied, omdat dit rechtens is toegestaan. Vormverandering en vergroting van bouwvlakken (artikel 4.8.3 en 4.8.4) is echter	1. Zie beantwoording 9 onder 3. 2. Gezien het feit dat dit bedrijf gelegen is in het landbouwontwikkelingsgebied, verkrijgt het perceel, conform het bestemmingsplan Buitengebied 1995, de bestemming “Agrarisch”.

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			alleen mogelijk als de nadere aanduiding is opgenomen. 2. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt voor het perceel de bestemming "agrarisch" veranderd in "agrarisch met waarden". Verzocht wordt deze wijziging ongedaan te maken, omdat hier sprake is van landbouwontwikkelingsgebied. 3. Verzocht wordt de vergroting van het bouwvlak in 2006 op te nemen op de plankaart. 4. Verzocht wordt om het bouwvlak te vergroten in verband met gewenste uitbreiding. 5. De maatvoeringen waarboven een aanlegvergunning nodig is ontbreken. Verzocht wordt de provinciale regels hiervoor te hanteren. Onderhoud/uitdunning en verwijderen van ziek plantmateriaal en het omvormen van grasland naar bouwland dient niet onder het aanlegvergunningstelsel te vallen. 6. De toetsingsgronden voor een aanlegvergunning zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan. 7. De 10 %-vrijstellingsregeling ontbreekt in het nieuwe plan. 8. Artikel 24 en 25 zijn gelijkluidend.	De systematiek van het bestemmingsplan is zodanig dat intensieve veehouderijbedrijven in landbouwontwikkelingsgebieden geen nadere aanduiding nodig hebben om toch als intensieve veehouderij te worden aangemerkt. **Conclusie: de bestemming "Agrarisch met waarden"wordt gewijzigd in de bestemming "Agrarisch". Een nadere aanduiding "iv" behoeft niet te worden opgenomen.** 3. Op 16 januari 2007 is bouwvergunning verleend voor het oprichten van een vleesvarkensstal. Twee oude varkensstallen met vergunning d.d. 7 november 2006 zijn gesloopt. Op 24 oktober 2006 is besloten het agrarisch bouwperceel Oude Holleweg 52 te verschuiven en te vergroten i.v.m. het oprichten van de vleesvarkensstal en het binnen bouwperceel brengen van de reeds aanwezige varkensstal. Het bouwperceel is toen met 104% vergroot. Hiervoor is een wijzigingsprocedure ex art. 11 WRO gevoerd. Het bouwperceel is van 0,42 ha naar 1,25 ha vergroot. Deze 1,25 ha betreft de maximale grootte van het bouwperceel volgens het plan Buitengebied 1995. **Conclusie: het bouwblok voor de Oude Holleweg 52 wordt iets gedraaid; de maatvoering van het nieuwe bouwblok is al correct opgenomen in het voorontwerp.** 4. Het bestaande bouwvlak kan met 30% van de oppervlakte van het bouwvlak zoals dat gold op het moment van inwerkingtreding van het Reconstructieplan plus 30% van 200% van de gezamenlijke oppervlakte van de bij het agrarische bedrijf behorende bedrijfsgebouwen, aansluitend aan het bestaande bouwvak. Er is geen

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				concreet plan die aan het verzoek ten grondslag ligt. **Conclusie: met deze regeling is de gevraagde uitbreiding van het bouwvlak realiseerbaar.** 5. Zie beantwoording onder A. 6. Zie beantwoording onder A. 7. De 10%-regeling wordt in de regels opgenomen. **Conclusie: de regels worden hierop aangevuld.** 8. Artikel 25 is geschrapt.
25	Van Westreenen adviseurs, namens A.P. Wolleswinkel	Betreft: Barneveldsestraat 37	1. Verzocht wordt het bouwvlak te vergroten in verband met gewenste uitbreiding in de planperiode. 2. Verzocht wordt om verruiming van de wijzigingsbevoegdheid voor vergroting van bouwvlakken voor grondgebonden bedrijven. 3. De maatvoeringen waarboven een aanlegvergunning nodig is ontbreken. Verzocht wordt de provinciale regels hiervoor te hanteren. 4. Verzocht wordt om een verruiming van de mogelijkheden voor de bouw van silo's buiten het bouwvlak. 5. De 10 %-vrijstellingsregeling ontbreekt in het nieuwe plan. 6. Artikel 24 en 25 zijn gelijkluidend.	1. Op 22 mei 2007 is bouwvergunning verleend voor het vergroten van een ligboxenstal. De gevraagde vergroting van het bouwvlak valt binnen de 30%-norm zoals gesteld in het bestemmingsplan. Hieraan is medewerking verleend. Het verzoek om het bouwvlak te vergroten is voldoende gemotiveerd. De verleende bouwvergunning uit 2007 leidt niet tot aanpassing van het bouwblok. **Conclusie: het bouwvlak wordt vooralsnog niet vergroten.** ~~1.~~2. In de praktijk blijkt dat 1,25 ha voor het merendeel van de bedrijven als voldoende wordt beschouwd. De gemeente sluit niet uit dat een buitenplanse vergroting toegestaan wordt. **Conclusie: maatvoering in de regel niet aanpassen.** ~~2.~~3. Zie beantwoording onder A. ~~3.~~4. De maatvoering in artikel 3.4.3 onder d van het voorontwerpplan wordt vergroot van 250 m2 naar 500 m2. ~~4.~~5. De 10%-regeling wordt in de regels opgenomen. ~~5.~~**6.** Artikel **25 is geschrapt.**
26	H. Veldhuizen	Betreft: Barneveldsestraat 26a	1. Bedrijfsbestemming dient niet op Barneveldsestraat 26, maar alleen op Barneveldsestraat 26a te rusten.	1. Op 28 november 2003 is een bouwvergunning verleend voor het vergroten van een woning (25 m^2 en 10% uitbreiding in het kader van het

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
			2. Verzoek om caravan als gedoogd te vermelden. **3.** Verzoek om aanduiding detailhandel i.v.m. verkoop kerstbomen en kerstartikelen**.** 4. Verzoek om uitbreiding bouwvlak. 5. Verzoek om vergroting bebouwingsoppervlakte.	overgangsrecht). Barneveldsestraat 26/26a is in het vigerend bestemmingsplan opgenomen met de aanduiding W1. Dit betreft de woning op nr. 26. Nr. 26a valt onder het overgangsrecht van het vigerende plan. In het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied moet één van de twee woningen de bestemming "Wonen" krijgen; de andere woning blijft bedrijfswoning. Op de verbeelding zal een aanduiding opgenomen worden t.a.v. het type bedrijf. Tevens zal een detailhandelaanduiding op de plankaart opgenomen worden. **Conclusie: voor dit deel van de inspraakreactie wordt de verbeelding aangepast.** 2. In de brief van 10 juli 2009 is betrokkene meegedeeld dat het chalet op het kadastrale perceel sectie C, nr. 2991 (Barneveldsestraat 26) mag blijven staan zolang mevrouw Veldhuizen-Veldhuizen op dit perceel woont. Zodra mevrouw niet meer op dit perceel woont, zal het chalet binnen 4 weken moeten worden verwijderd c.q. gesloopt. **Conclusie: dit deel van de inspraakreactie geeft geen aanleiding het bestemmingsplan aan te passen.** 3. Er zal een aanduiding detailhandel op de verbeelding opgenomen worden. **Conclusie: voor dit deel van de inspraakreactie wordt de verbeelding aangepast.** 4. Betrokkene heeft geen bouwvlak. Wij leggen om de bestaande bebouwing binnen bouwvlak. 5. Hieraan wordt niet meegewerkt. Bestaande bebouwing geldt als uitgangspunt voor het bouwvlak. Op het perceel Barneveldsestraat 26 is 1.407 m2 aan bedrijfsbebouwing aanwezig. Hierin zijn de (bedrijfs-)woningen en het illegale chalet niet meegerekend.

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				Het bouwvlak omvat een omvang van 1.400 m2.
27	J.H. Liefting	Betreft: Barneveldsestraat 40	1. Verzoek om naast het palletreparatiebedrijf het agrarisch bedrijf als hoofdbestemming op te nemen. 2. Verzoek om aanpassing bebouwingsoppervlakte en opname van een verbaal bouwvlak of vergroting van het bouwvlak.	1. Het bestemmingsplan kent een zodanige systematiek dat beide functies toelaatbaar worden geacht. 2. De systematiek van vaste bouwvlakken op de plankaart is in de nieuwe Wro verplicht gesteld, vanwege de rechtsonzekerheid bij verbale bouwpercelen. Het opnemen van verbale bouwpercelen is niet meer toegestaan. Vergroting van het bestaande bouwvlak is pas aan de orde als er concrete uitbreidingsplannen bestaan. Hiervoor kan de daarvoor bedoelde wijzigingsbevoegdheid worden toegepast.
28	W. Roseboom	Betreft: Bekerweg 4	1. Verzoek om het schrappen van de bestemming “natuur” op twee percelen.	1. Met dit verzoek wordt ingestemd. De landschappelijke waarde blijft in het bestemmingsplan gehandhaafd. De schuren liggen al in het bouwvlak. **Conclusie: de bestemming “natuur” wordt geschrapt.**
29	Midden Nederland makelaars, namens W. Veldhuizen-van Donselaar	Betreft: Ubbeschoterweg 2b	1. Verzoek om ruimere bouwmogelijkheden conform overeenkomst met de gemeente.	1. In de op 16-7-2003 ondertekende overeenkomst is bepaald dat in het bestemmingsplan Buitengebied geen agrarische bestemming wordt opgenomen voor het perceel Ubbeschoterweg 2b. Overeenkomstig de overeenkomst wordt een loods van 250 m2 toegestaan nadat loodsen d en e/f behorende bij de overeenkomst zijn afgebroken. **Conclusie: het bestemmingsplan wordt conform de op 16 juli 2003 aangepast.**
30	Midden Nederland makelaars, namens G. Vlastuin	Betreft: Kerkstraat 34	1. Verzoek om vergroting van het bouwvlak overeenkomstig ingediende milieuaanvraag maart 2009.	1. Op 3 november 2009 is t.b.v. het vergroten van het bouwperceel Kerkstraat 34 een wijzigingsprocedure gevoerd. Het college heeft besloten het bouwblok Kerkstraat 34 te vergroten naar 11.925 m2 (een vergroting van 111,19%). **Conclusie: is op de verbeelding opgenomen.**
31	Van Westreenen	Betreft: Oude	1. De huidige bedrijfsvorm valt niet onder de	1. Hiermee wordt ingestemd. **Conclusie: specifieke**

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
	adviseurs, namens J. de Greef	Holleweg 59	beschrijving “agrarisch hulpbedrijf”. Verzocht wordt de specifieke bedrijfsvorm “transportbedrijf” op te nemen. 2. Verzoek om vergroting van het bouwperceel en van de bebouwingsoppervlakte. 3. Verzoek om aanpassing van de maximale goot- en bouwhoogte conform de huidige situatie. 4. In artikel 5.1 is de specifieke vorm van bedrijf (agrarisch hulpbedrijf) niet opgenomen. 5. In artikel 5.5.1 wordt het woord “gevellijn” gebruikt, maar in het plan staat niet wat daaronder verstaan wordt.	**vorm van bedrijf – transportbedrijf opnemen in plaats van een agrarisch hulpbedrijf.** 2. Wij stemmen in met een aanpassing van het bouwblok waardoor de transportfunctie beter tot zijn recht kan komen. De gevraagde vergroting (van 4025 m^2 naar 4375 m^2) past binnen de 15%-regeling van het Reconstructieplan. **Conclusie: bouwvlak wordt aangepast.** 3. De goot- en nokhoogten worden aangepast naar 6,00 meter respectievelijk 9 meter. **Conclusie: aanpassing van de verbeelding via een matrix.** 4. De aanduiding specifieke vorm van bedrijf agrarisch hulpbedrijf wordt in de regels opgenomen. **Conclusie: aanpassing van de regels.** 5. Indien dit begrip in het ontwerpplan wordt opgenomen, zal deze term in de begripsbepalingen worden gedefinieerd.
32	Midden Nederland makelaars, namens A. en W. Verbeek	Betreft: Barneveldsestraat 49a/ Utrechtseweg 1	1. Verzocht wordt ten aanzien van Barneveldsestraat 49a de agrarische bestemming te handhaven. 2. Verzocht wordt om de gronden bij Utrechtseweg 1 de bestemming “agrarisch” te geven zonder waarden.	1. Op basis van de meest recente milieuvergunning van 13 maart 2007 zijn 240 varkens aanwezig. Wij nemen de bestemming “agrarisch hobbybedrijf” niet op in het bestemmingsplan. Ook de ondergrens van de 20 nge wordt niet in het plan opgenomen. Wij kiezen ervoor om alleen een agrarisch bouwblok op te nemen indien ook een milieuvergunning is verleend. In casu is dit het geval.Tevens is een bedrijfswoning aanwezig. **Conclusie: Conform het vigerende bestemmingsplan wordt een agrarische bestemming voor het perceel Barneveldsestraat 49a opgenomen waarbij één bedrijfswoning wordt toegestaan.** 2. De agrarische bestemming ligt in het gebied met de bestemming AWE-NLW. De bestemming AW-

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				NLW geeft aan dat wij dit waardevolle gebied willen behouden. Voor het agrarische bedrijf aan de Utrechtseweg 1 is een specifieke bestemming opgenomen om aldaar agrarische bedrijvigheid te kunnen ontplooien. De agrarische activiteiten zijn begrensd door het bouwvlak. Wij houden vast aan de bescherming van het waardevolle gebied. **Conclusie: dit deel van de inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.**
33	T.R. Beijer	Betreft: Biesbosserweg 10	1. Verzoek om handhaving van het agrarisch bouwvlak in plaats van de aanduiding agrarisch hobbybedrijf.	1. Op 28 november 2006 is een revisievergunning verleend voor het houden van 50 schapen, 10 pony's en 726 vleeseenden. Wij nemen de bestemming "agrarisch hobbybedrijf" niet op in het bestemmingsplan. Ook de ondergrens van de 20 nge wordt niet in het plan opgenomen. Wij kiezen ervoor om alleen een agrarisch bouwblok op te nemen indien ook een milieuvergunning is verleend. In casu is dit het geval. **Conclusie: de 20 nge-norm wordt losgelaten. Nu inspreker over een geldige milieuvergunning beschikt, verkrijgt het perceel een agrarische bestemming met een agrarisch bouwblok conform de verleende milieuvergunning.**
34	Bos mengvoeders BV, namens H. van Plaggenhoef	Betreft: Dashorsterweg 6	1. Verzoek om aanpassing bouwvlak overeenkomstig de aangevraagde milieuvergunning.	1. Op 20 september 2005 en op 5 september 2006 zijn revisievergunningen verleend. Deze bebouwing kan in het bouwblok worden opgenomen. Bij de aanpassing van het bouwvlak zal rekening gehouden moeten worden met de Grebbelinie die aan dit perceel, aan de oostelijke zijde, grenst. Op verzoek van de inspreker kan worden ingegaan door aan de westzijde van het bouwblok 5 meter in te leveren en deze oppervlakte aan de zuidzijde toe te voegen mits de Grebbelinie niet wordt aangetast. en levert

Nr.	Naam	Adres	Inspraakreactie	Antwoord
				principeverzoek **Conclusie: Het juiste bouwblok is op de plankaart ingetekend. . Uit de plansystematiek blijkt dat de Grebbelinie voldoende beschermd wordt.**