

DE RONDE VENEN
RO Hoofdweg 74, Mijdrecht

Ruimtelijke onderbouwing



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

RO Hoofdweg 74, Mijdrecht

De Ronde Venen

Ruimtelijke onderbouwing

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0736.ROHoofdweg74-0001

projectnummer:
20161444

opdrachtleider:
Mw. M. den Boer-Kolbeek

auteur(s):
Dhr. W. van Vliet

planstatus

datum:
24-02-2017
19-02-2017

status:
concept
definitief

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en opgave	7
1.2	Plangebied	7
1.3	Vigerende planologische situatie	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Nieuwe situatie	12
Hoofdstuk 3	Ruimtelijk beleidskader	15
3.1	Nationaal beleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Geluid	23
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	25
5.1	Economische uitvoerbaarheid	25
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	25
Bijlagen toelichting		27
Bijlage 1	Landschappelijke schets	
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek	
Bijlage 3	Rekenresultaten bij het akoestisch onderzoek	



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

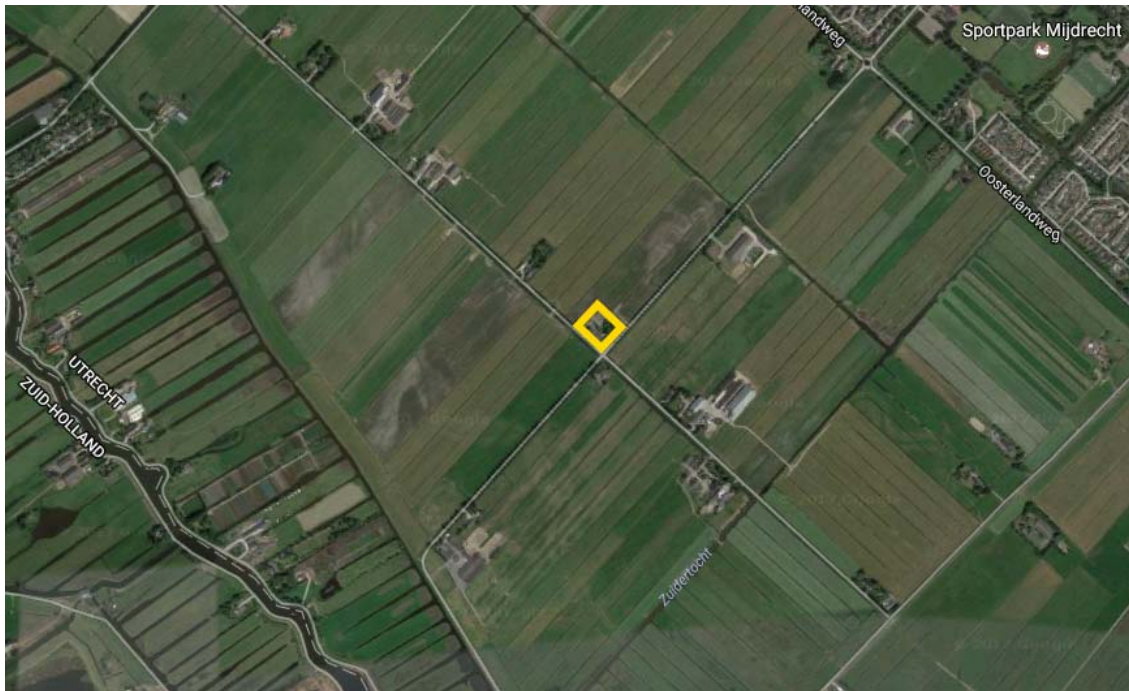
1.1 Aanleiding en opgave

De initiatiefnemer wenst op het perceel aan de Hoofdweg 74 in Mijdrecht een tweede woning te realiseren in een bestaande schuur. Ook wordt de inrichting van het terrein op onderdelen gewijzigd. Momenteel heeft het perceel een bedrijfsbestemming en bevindt er zich één bedrijfswoning. De voorgenomen ontwikkeling omvat het wijzigen van de bestemming naar 'Wonen' en het toepassen van een woningsplitsing.

De gemeente heeft toestemming verleend om deze ontwikkeling, die in strijd is met het vigerende bestemmingsplan, mee te nemen in de actualisering van het bestemmingsplan Buitengebied West van de gemeente De Ronde Venen. Een algemene voorwaarde hiervoor is dat er met het mogelijk maken van de beoogde ontwikkeling sprake is van goede ruimtelijke ordening. Daarbij komt dat moet worden aangetoond dat aan de voorwaarden voor enerzijds het omzetten van de bedrijfsbestemming naar een woonbestemming en anderzijds woningsplitsing, zoals gesteld in het vigerende bestemmingplan, moet worden voldaan. Dit moet aangetoond worden in een zogenaamde ruimtelijke onderbouwing. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Plangebied

In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft weergegeven. Het gaat om de locatie Hoofdweg 74 te Mijdrecht, gelegen in het buitengebied ten zuidoosten van Mijdrecht. Het perceel grenst aan de zuidoostkant aan de Westerlandweg.

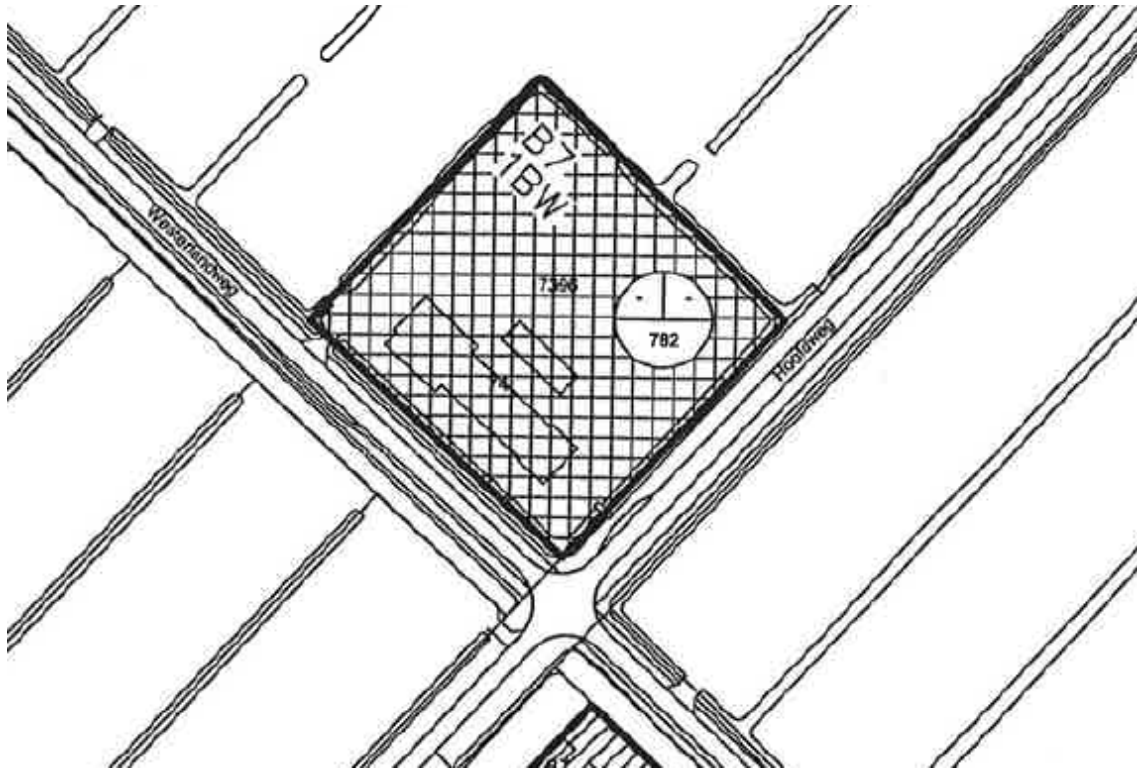


Figuur 1.1 - Ligging plangebied

1.3 Vigerende planologische situatie

Het vigerende planologische regeling is de beheersverordening Buitengebied, vastgesteld op 28 september 2017. Hiermee is de werking van het bestemmingsplan 'Buitengebied De Ronde Venen' verlengd. Dit bestemmingsplan is van toepassing voor het westelijke gedeelte van het buitengebied van de gemeente De Ronde Venen en werd in september 2007 onherroepelijk. In dit plan geldt voor het perceel Hoofdweg 74 een bedrijfsbestemming, met de detailbestemming 'technisch installatiebedrijf' (B7) en een bouwvlak dat overeenkomt met deze bestemming. Op het perceel is 782 m² aan bebouwing toegestaan en één bedrijfswoning. De vigerende planologische situatie is weergegeven in figuur 1.2.

In de beheersverordening zijn geen wijzigingsbevoegdheden opgenomen. In zowel het oude als het toekomstige plan zijn de wijzigingsbevoegdheden opgenomen waarvan bij deze ontwikkelingen gebruik wordt gemaakt echter wel opgenomen.



Figuur 1.2 - Vigerende planologische situatie

1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2: bestaande situatie en planbeschrijving;
- hoofdstuk 3: ruimtelijk beleidskader;
- hoofdstuk 4: onderzoeken naar de omgevingsaspecten;
- hoofdstuk 5: maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Momenteel bevindt zich op het perceel Hoofdweg 74 een woonboerderij, die in drie delen valt te onderscheiden: aan de voorkant (de kant van de Hoofdweg) een woning, daarachter een stal en aan de achterkant een schuur. Ten noordoosten van deze bebouwing bevindt zich een voormalig zomerhuis, een paardenbak met een kleine paardenstal en enkele parkeerplaatsen. De bebouwing wordt verder omringd door groene buitenruimte met een aantal fruitbomen. De huidige inrit naar het terrein ligt aan de Westerlandweg. Een luchtfoto van het perceel is opgenomen als figuur 2.1. Figuur 2.2 betreft een aanzicht van de boerderij vanaf de Westerlandweg.



Figuur 2.1 - Luchtfoto (Google Maps)



Figuur 2.2 - Aanzicht vanaf de Westerlandweg (Google Streetview)

2.2 Nieuwe situatie

De beoogde ontwikkeling aan de Hoofdweg 74 omvat allereerst een bestemmingswijziging. Van bedrijfsactiviteiten is geen sprake meer en dus wordt de bestemming 'bedrijf' met één toegestane bedrijfswoning omgezet in een woonbestemming. In deze paragraaf wordt de nieuwe situatie aan de hand van een aantal aspecten langsgelopen. Bijlage 1 bevat een landschappelijke schets waarop de verschillende aspecten met betrekking tot de terreinindeling worden gevisualiseerd.

Bebouwing

In tweede instantie behelst de ontwikkeling een woningsplitsing. De bestaande woning, waartoe ook de voormalige stal behoort, wordt planologisch gesplitst van de schuur aan de achterzijde. Het resultaat is dat er twee bouwvlakken met de bestemming 'Wonen' komen te liggen op het perceel. In de schuur, met een oppervlakte van 242 m², wordt een extra woning gerealiseerd. Dit gebeurt volledig in de bestaande bebouwing; het bestaande grondoppervlak van het hoofdgebouw wordt niet vergroot. Ook blijft er in de nieuwe situatie na de splitsing sprake van één stedenbouwkundige eenheid. Ten behoeve van de nieuwe woning worden, afhankelijk van goedkeuring van de welstandcommissie, aan de zijde van de Westerlandweg tuindeuren gerealiseerd. Dit gebeurt zodanig dat er geen afbreuk wordt gedaan aan het karakteristieke gevelbeeld van de boerderij vanaf de Westerlandweg en de architectonische en cultuurhistorische waarden van het pand behouden blijven.

In het vigerende plan wordt als voorwaarde voor het splitsen van voormalige boerderijen gesteld dat de te splitsen boerderij een totale inhoud dient te hebben van minimaal 900 kubieke meter. Met een inhoud van 2415 m³ (1215 m³ voor de bestaande woning en 1200 m³ voor de nieuwe woning) wordt hier ruimschoots aan voldaan. Tot slot wordt de schuur direct achter voormalige zomerhuis, die iets ten noorden van de voormalige stal staat, ontmanteld. Alleen de overkapping van die schuur blijft intact. Figuur 2.3 betreft een visualisatie van de beoogde kavelsplitsing en de nieuwe terreinindeling.

Voor de vergunningvrije mogelijkheden moet opgemerkt worden dat alleen de oorspronkelijke woning als hoofdgebouw wordt aangemerkt en de 'stal' daarachter als bijgebouw. Dit betekent dat in de huidige situatie de maximale oppervlakte aan bijgebouwen al wordt overschreden. De oppervlakte aan bijgebouwen wordt hiermee onder het overgangsrecht geplaatst.



Figuur 2.3 - Nieuwe situatie

Verkeer en parkeren

De fietsbrug aan de kant van de Hoofdweg blijft behouden. Op het perceel wordt voorzien in parkeergelegenheid aan de kopzijde en bij de huidige entree. Ten behoeve van de bestaande woning wordt aan de zijde van de Hoofdweg een nieuwe inrit aangelegd.

Tuin en beplanting

Op het perceel blijven de waardevolle bomen (linden) behouden, net als de bestaande bomen en het groen. Ook de fruitbomen ter hoogte van de nieuwe inrit blijven staan. Waar nodig worden de hoogstambomen in de boomgaard vervangen. Het grasland tussen de bomen blijft behouden met eventueel schapen of andere dieren. Ook de ruimte tussen de paardenbak en de nieuwe woning wordt groen ingericht.

Landschap

Met de ingrepen die voorzien zijn blijft het totale zicht op het open agrarische landschap rondom het perceel behouden. Kenmerkend voor de polder zijn de boerderijen gestructureerd langs rechte wegen, haaks op de afwateringssloten, in een rationeel verkaveld landschap. Deze positionering blijft in de nieuwe situatie gehandhaafd, waarbij er bij het opdelen van het perceel in tweeën wordt aangesloten bij de structuren van het bestaande verkavelingspatroon.

Juridisch-planologische vertaling in bestemmingsplan Buitengebied-West

De locatie Hoofdweg 74 krijgt in het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied West een woonbestemming, waarbij het bouwvlak en de bouwaanduiding 'twee-aaneen' worden gefixeerd op de bestaande boerderij. Daarnaast wordt er in de regels en op de verbeelding een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarmee de landschappelijke inpassing van het perceel conform de daartoe opgestelde landschappelijke schets juridisch wordt verankerd.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) en Barro (2011)

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen - ook wel 'nationale belangen' - die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Conclusie

In het plangebied worden geen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR geraakt. Verder zijn de in het rijksbeleid gestelde doelen van een dusdanig abstractieniveau dat van directe invloed op de voorliggende ontwikkeling geen sprake is. Het nationale beleid vormt geen belemmering voor het de ontwikkeling die door middel van deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk wordt gemaakt.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling. Daarom moet bij een stedelijke ontwikkeling de ladder voor duurzame verstedelijking worden toegepast.

Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking geldt in hoofdzaak voor stedelijke ontwikkelingen waarbij een beslag op de ruimte wordt gelegd. Functiewijzigingen waarbij geen extra bebouwing wordt toegevoegd en met een geringe invloed op de omgeving, worden echter in de regel niet gekwalificeerd als stedelijke ontwikkelingen en hiervoor dient de ladder niet te worden toegepast. In het geval van de Hoofdweg 74, waar een bedrijfsbestemming wordt omgezet naar een woonbestemming en er binnen de bestaande bebouwing een tweede wooneenheid mogelijk wordt gemaakt, is de ladder niet van toepassing.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijkt in 2016)

De PRS, die na de oorspronkelijke vaststelling in 2013 tweemaal partieel is herzien en werd herijkt in 2016, gaat over het ruimtelijk beleid van de provincie Utrecht. Met het ruimtelijk beleid zorgt de provincie ervoor dat het aantrekkelijk blijft om hier te wonen, te werken en te recreëren. De PRS is alleen bindend voor de provincie zelf. De juridische vertaling van het beleid is opgenomen in de PRV.

De met vele regiopartijen opgestelde Kadernota Ruimte en Strategie Utrecht 2040 heeft als basis gediend voor de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS). De filosofie 'lokaal wat kan, regionaal wat moet' staat in de PRS centraal. Het accent is verlegd van een toetsende rol van de provincie naar sturen op kwaliteit (ontwikkelingsplanologie).

De PRS is in essentie opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via het provinciale ruimtelijk beleid wordt bijgedragen aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De doelen uit de Strategie Utrecht 2040 vragen om een integrale aanpak die voor het provinciale ruimtelijk beleid resulteert in drie pijlers:

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

Binnen het dynamische landelijke gebied wordt het plangebied op de kaart van de PRS gerekend tot het landbouwkerngebied. Dit zijn de gebieden waar de landbouw in Utrecht de beste uitgangspositie heeft om duurzaam te produceren voor de wereldmarkt en/of de Randstedelijke markt en de gebieden waar de provincie het vanuit ruimtelijk oogpunt belangrijk vindt dat de landbouw de hoofdgebruiker en –beheerder blijft. In deze gebieden heeft landbouw dan ook het primaat. Gemeentes wordt verzocht met dit uitgangspunt rekening te houden door in ruimtelijk plannen regels op te stellen die bijdragen aan het behouden van de bouwpercelen en de landbouwgrond voor de landbouw.

Conclusie

De functiewijziging die met deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk wordt gemaakt vormt voor de in de PRS gestelde doelen geen belemmering. De ontwikkeling vindt weliswaar plaats in een landbouwkerngebied waar de landbouwfunctie het primaat heeft, maar doet niet af aan de concrete doelstelling die de provincie hier heeft geformuleerd, namelijk het behouden van bouwpercelen en landbouwgrond. Het gaat immers om de functiewijziging van een bestaande niet-agrarische functie (bedrijf naar wonen), die niet ten koste gaat van landbouwgrond omdat van uitbreiding geen sprake is. Ook worden omliggende bedrijven milieukundig gezien niet in hun mogelijkheden beperkt.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht (2013)

Doel van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. In de verordening zijn daartoe bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen opgenomen.

Voor het landelijk gebied is in de PRV een verstedelijkingsverbod opgenomen. Aangezien er met de beoogde ontwikkeling aan de Hoofdweg 74 geen extra bebouwing wordt toegevoegd aan het landelijk gebied, maar een 'sec' functiewijziging mogelijk wordt gemaakt, is er geen sprake van tegenstrijdigheid met dit verbod.

Het plangebied valt in het landschappelijke deelgebied 'Groene Hart'. Voor het landschap Groene Hart bestaat de ambitie de volgende kernkwaliteiten te behouden en versterken (deze zijn verder uitgewerkt in de Kwaliteitsgids voor de Utrechtse landschappen):

- openheid;
- (veen)weidekarakter;
- landschappelijke diversiteit;
- rust en stilte.

De ontwikkeling aan de Hoofdweg 74 betreft geen uitbreiding van bebouwing in het landschap Groene Hart. Daarnaast wordt het terrein deels heringericht (zie bijlage 1). Daarbij wordt rekening gehouden met landschappelijke inpassing en het behoud van de cultuurhistorische karakteristiek.

Conclusie

De ontwikkeling die ter plaatse van de Hoofdweg 74 te Mijdrecht mogelijk wordt gemaakt, is in lijn met de beleidsmatige kaders die in de PRV zijn geformuleerd.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie De Ronde Venen 2030

De gemeenteraad van De Ronde Venen heeft deze structuurvisie op 17 oktober 2013 vastgesteld. Hierin schrijft de gemeente dat De Ronde Venen een gemeente wil zijn waar het goed recreëren is, waar gezellige kleine aantrekkelijke kernen zijn en waar het goed wonen en werken is. Een netwerk van groene en blauwe verbindingen, gezellige dorpjes met voldoende aanbod, mooie woonomgevingen en een gevarieerde werkgelegenheid zorgen daarvoor. In verder een weids open landschap. De verbindingen met de stad en haar voorzieningen zijn geoptimaliseerd en verblijven of wonen in De Ronde Venen is gewild.

In de structuurvisie wordt het plangebied gerekend tot de droogmakerijen. Het volgende beleid is voor dit deelgebied geformuleerd:

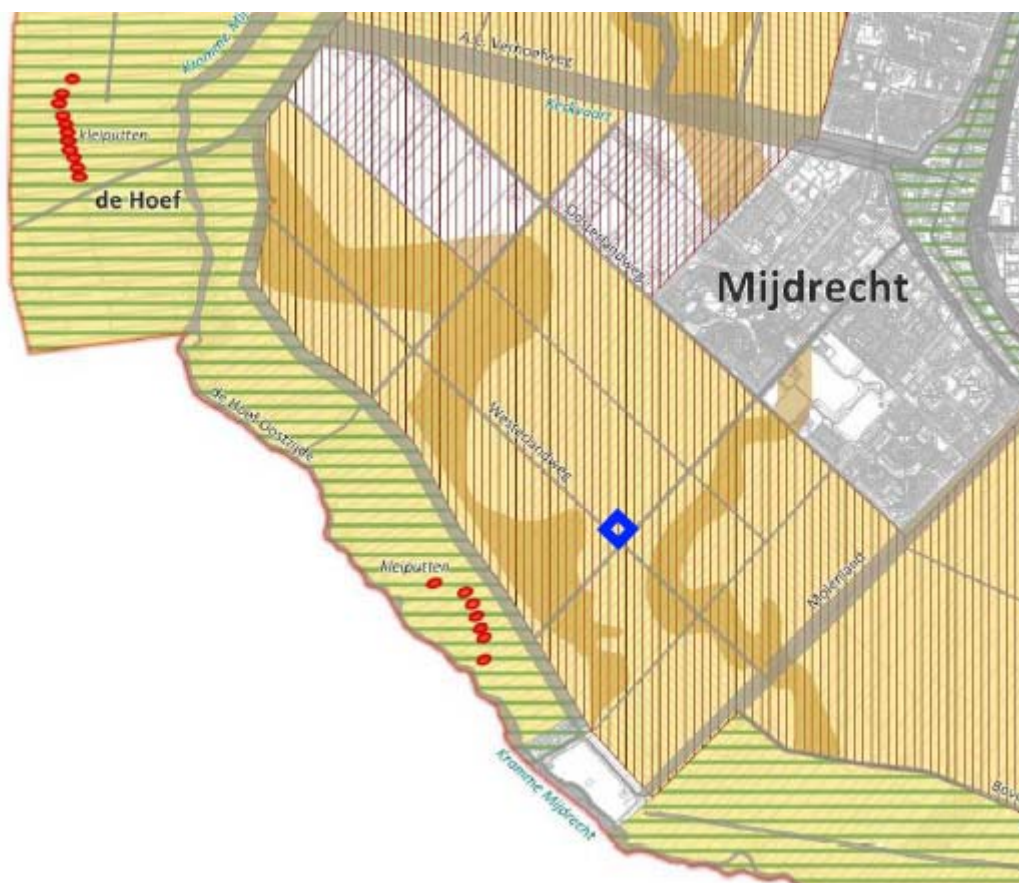
- De grote variatie aan landgebruik (woongebieden, grasland, glastuinbouw, natuurontwikkeling en recreatie) geeft karaktersverschillen per droogmakerij. De mate waarin de zogenoemde rationale kavelstructuur in vaste maten nog aanwezig is, is één van deze verschillen. Behoud en versterking van deze rationele structuur wordt bij ontwikkelingen nagestreefd.
- Variaties in openheid door verschillen in de aanwezige functies en bebouwing, worden behouden en vormen een criterium bij ontwikkelingen (waaronder de keuzes voor wegbepaling).
- Kreekruggen in de droogmakerijen zijn van grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde en worden beschermd.

Conclusie

De ontwikkeling, die een functiewijziging van bedrijf naar wonen inhoud en zich op perceelsniveau voordoet, sluit aan bij de koers voor de droogmakerijen. Door het terrein deels her in te delen wordt in een optimale landschappelijke inpassing voorzien (zie bijlage 1 voor een landschappelijke inrichtingsschets). Zowel op het gebied van beplanting, verharding en de landschappelijke positionering zijn hiertoe afwegingen gemaakt, waarbij kan worden gesteld er sprake is van een minimale ruimtelijke impact als gevolg van de mogelijk gemaakte ontwikkeling.

3.3.2 Landschapsnota De Ronde Venen 2030

In de Structuurvisie van De Ronde Venen aangegeven dat nadere uitwerking in de Landschapsnota nodig is om het beleid op het gebied van landschap, cultuurhistorie, landbouw, natuur en recreatie te implementeren. Het hoofddoel van de Landschapsnota is het creëren van een ruimtelijk toetsingskader voor een zorgvuldige afweging van ruimtelijke initiatieven met landschappelijke impact die afwijken van het bestemmingsplan. Het streven is dat het aspect landschap dusdanig zorgvuldig wordt afgewogen bij ontwikkelingen en initiatieven dat dit tot wederzijdse versterking leidt. Bij deze toetsing dienen initiatiefnemers een stappenplan te doorlopen - de Landschapstoets - waarbij er gebruik wordt gemaakt van een Landschapsbeleidskaart, een Deelgebiedenkaart en Deelgebiedbeschrijvingen.



Figuur 3.1 - Uitsnede van de landschapsbeleidskaart, waarop het plangebied door middel van een blauw vierkant is aangegeven.

Het plangebied ligt in het deelgebied 'Droogmakerijen - landbouw', waar de landschappelijke kwaliteit bestaat uit onder meer een variatie in landgebruik, de rationele verkavelingsstructuur, de variatie in openheid, het voorkomen van landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle kreekruggen en het beeldbepalende karakter van de landbouw in dit gebied. Op de Landschapsbeleidskaart valt af te lezen dat het plangebied in een gebied ligt dat in het bijzonder wordt gekenmerkt door openheid en de rationele verkavelingsstructuur.

De Landschapsnota biedt een toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij er afhankelijk van de impact van een ontwikkeling onderscheid wordt gemaakt in beperkte indieningsvereisten, uitgebreide indieningsvereisten en een handreiking m.b.t. het komen tot een landschappelijke prestatie elders. In het geval van de ontwikkeling aan de Hoofdweg 74 te Mijdrecht volstaan, gelet op de aard en schaal ervan, de volgende twee beperkte indieningsvereisten:

- Voor het initiatief relevante landschappelijke waarden moeten als uitgangspunten worden meegenomen in het ontwerp van het initiatief.
- Er moet worden onderbouwd dat er wordt aangesloten bij de huidige gebiedsfunctie en bij bestaande (gemeentelijke) visies.

Conclusie

In paragraaf 2.2 is onderbouwd dat de voorliggende ontwikkeling landschappelijk wordt ingepast op een dusdanige wijze dat dit geen afbreuk doet aan de aanwezige landschappelijke waarden. Daartoe is een landschappelijke schets gemaakt die als bijlage 1 is bijgevoegd. Aangezien het gaat om een functiewijziging, waarbij bouw- en bestemmingsvlak ten opzichte van de bestaande situatie niet veranderen, heeft deze schets met name betrekking op de vernieuwde inrichting van het perceel en het aspect beplanting. Een onderbouwing die specifiek betrekking heeft op het tweede indieningsvereiste is opgenomen in paragraaf 3.3.1.

3.3.3 Vigerend en voorliggend bestemmingsplan

In het bestemmingsplan 'Buitengebied' uit 2007 zijn twee artikelen opgenomen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling aan de Hoofdweg 74. Het betreft een wijzigingsbevoegdheid en een vrijstellingsbevoegdheid, beide opgenomen in artikel 18. In het voorliggende bestemmingsplan 'Buitengebied West', dat het vigerende bestemmingsplan vervangt en waarvan deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel uitmaakt, zijn deze mogelijkheden en voorwaarden overgenomen. Zowel de wijzigings- als de vrijstellingsbevoegdheid worden in deze paragraaf besproken, waarbij wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan de gestelde voorwaarden.

Functiewijziging naar 'wonen'

Voor een wijziging van de bedrijfsbestemming in een woonbestemming geldt als voorwaarde dat:

1. als gevolg van het beoogde hergebruik geen belemmeringen ontstaan voor omliggende functies;
2. als gevolg van het beoogde hergebruik de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande agrarische bedrijven niet worden beperkt;
3. er voldoende garanties zijn voor een goed woonmilieu;
4. door middel van een bodemonderzoek is gebleken, dat de locatie geschikt is voor de betreffende functie;
5. de woning is gelegen buiten de 50 dB(A)-contour, dan wel tussen de 50 en 55dB(A)-contour voor zover passen binnen de verkregen ontheffing op basis van de Wet geluidhinder.

In hoofdstuk 4 is in de diverse milieuparagrafen aangetoond dat aan deze voorwaarden wordt voldaan. Daarmee is de voorgestelde ontwikkeling in lijn met de kaders van het vigerende bestemmingsplan.

Vrijstelling tot woningsplitsing

De vrijstellingsbevoegdheid voor woningsplitsing luidt als volgt:

' Er zal medewerking worden verleend aan splitsing van voormalige boerderijen, waaronder wordt verstaan een voormalige agrarische bedrijfsruimte met in de hoofdbouwmassa opgenomen bedrijfsruimten, die samen een stedenbouwkundige eenheid vormen, in twee volwaardige burgerwoningen, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

1. de te splitsen boerderij dient een inhoud te hebben van minimaal 900 m³;
2. het bestaande grondoppervlak van het hoofdgebouw mag niet worden vergroot;
3. de splitsing mag niet leiden tot twee separate - vrijstaande - woningen;
4. de splitsing mag geen schade toebrengen aan eventuele architectonische en cultuurhistorische waarde van het pand;

5. de splitsing mag niet leiden tot een belemmering van de ontwikkelingsmogelijkheden van agrarische bedrijven;
6. na splitsing mag elke woning 50 m² aan bijgebouwen hebben;
7. de door splitsing ontstane woning dient gesitueerd te zijn buiten de 50 dB(A)-contour, dan wel tussen de 50 en 55 dB(A)-contour na verkregen ontheffing hogere grenswaarden.'

In hoofdstuk 2 (planbeschrijving) is reeds aangetoond dat aan voorwaarde 1, 2, 3 en 4 wordt voldaan. Met de ontmanteling van het gebouw achter het zomerhuis wordt ook voldaan aan voorwaarde 6. Voorwaarde 5 en 7 zijn in hoofdstuk 4 onderbouwd bij de betreffende milieuaspecten.

Conclusie

De ontwikkeling past binnen de regels die het vigerende en voorliggende bestemmingsplan zijn gesteld voor enerzijds de functiewijziging van bedrijf naar wonen en anderzijds de woningsplitsing.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling te worden aangetoond en dient te worden onderbouwd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de sectorale aspecten beschreven die voor dit project relevant zijn. Gezien de aard van de ontwikkeling, die zich beperkt tot een functiewijziging en geen nieuwe bebouwing of grote fysieke ingrepen omvat, kan op een aantal aspecten met een korte kwalitatieve onderbouwing worden volstaan. Alleen voor het aspect geluid is nader onderzoek vereist en uitgevoerd. De resultaten en conclusies van dit onderzoek zijn opgenomen in paragraaf 4.2.

Water

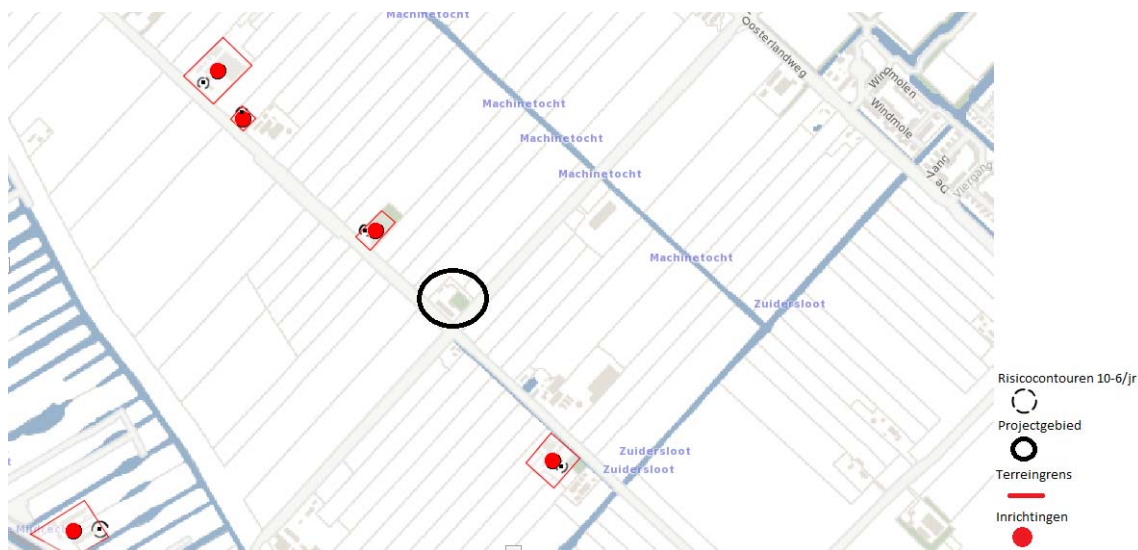
De ontwikkeling in het projectgebied bestaat uit het wijzigen van de juridisch-planologische gebruiksmogelijkheden ter plaatse van de voormalige boerderij. Het betreft geen functieverandering en/of herinrichting met een grote ruimtelijke impact. Er is ook geen sprake van toename in verharding. Watercompenserende maatregelen zijn niet noodzakelijk. Gezien het feit dat de ontwikkeling niet ligt in de nabije omgeving van primaire of secundaire waterkeringen heeft de ontwikkeling geen gevolgen voor de waterveiligheid in de omgeving. De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

Verkeer

Gezien de geringe groei in omvang van de verkeersgeneratie die deze ontwikkeling met zich meebrengt, zal deze niet leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling. Daarnaast is op eigen terrein bij zowel de bestaande als de nieuwe woning voldoende ruimte aanwezig om in de parkeerbehoefte te voorzien (resp. 6 en 10 parkeerplaatsen). Tot slot is de ontsluiting van de locatie goed, en wordt deze verbeterd door het aanleggen van een tweede inrit naar het perceel vanaf de Hoofdweg. Hiervoor geldt een meldingsplicht bij de wegbeheerder. In dit geval is dat de gemeente. De ontwikkeling zal niet leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling en parkeren: het aspect verkeer staat de nieuwe ontwikkeling dan ook niet in de weg

Externe veiligheid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt ten aanzien van externe veiligheid gekeken naar bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt én vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor, het water of door buisleidingen. Overeenkomstig de professionele risicokaart (<https://nederlandprof.risicokaart.nl>) waarin relevante risicobronnen getoond worden, zijn nabij het projectgebied diverse risicovolle inrichtingen aanwezig (figuur 4.1). De plaatsgebonden risicocontouren van 10^{-6} per jaar bereiken niet het projectgebied. Tevens heeft geen van de inrichtingen een invloedsgebied van het groepsrisico. De inrichtingen vormen dan ook geen belemmering. Verder vindt in de directe omgeving van het projectgebied geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg, het water het spoor of door buisleidingen. Het aspect externe veiligheid staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.



Figuur 4.1 - Uitsnede professionele risicokaart

Kabels en leidingen

Er zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden in of op relevante afstand van het projectgebied aanwezig. Met eventueel aanwezige overige planologisch niet-relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het projectgebied hoeft geen rekening te worden gehouden. Er wordt geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

Luchtkwaliteit

Ter plaatse van het projectgebied wordt één extra woning mogelijk gemaakt. Een dergelijke ontwikkeling valt onder het Besluit niet in betekenende mate onder de categorie woningbouw tot 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg. Dit betekent dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse, en dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2016 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de Hoofdweg en Westerlandweg. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen. Hierdoor is er ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Milieuhinder bedrijven

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieurimte van de betreffende bedrijven.

Om de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt gebruikgemaakt van de VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). Tevens wordt getoetst aan het Activiteitenbesluit en de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv).

Circa 300 m ten noordoosten van het projectgebied (Hoofdweg 85C) is Manege Maria Hoeve gelegen. Voor de paardenstal en mestopslag dient volgens het Activiteitenbesluit buiten de bebouwde kom rekening te worden gehouden met een minimale afstand van 50 m tot geurgevoelige objecten. Het projectgebied ligt daar ruimschoots buiten. Circa 240 m ten oosten van het projectgebied is langs de

Westerlandweg 2-4 een veehouderij gelegen waar melkkoeien worden gehouden. Voor melkkoeien geldt volgens de Wgv een minimale afstand van 50 m buiten de bebouwde kom. Aan deze afstand wordt ruimschoots voldaan. Verder zijn in de omgeving geen bedrijven aanwezig die een belemmering vormen voor de milieusituatie ter plaatse van het projectgebied, of die door de beoogde ontwikkeling worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Geconcludeerd wordt dat er ter plaatse sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Ecologie

Omdat er slechts sprake is van uitsluitend een functiewijziging en er geen nieuwe bebouwing wordt toegevoegd of gesaneerd, is er geen sprake van eventuele negatieve effecten op beschermde soorten. Ook worden er geen bomen gekapt. Daarnaast ligt het dichtstbijzijnde natuurgebied (NNN) op ruim één kilometer afstand en liggen er in de nabijheid van het projectgebied geen Natura 2000-gebieden. De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op beschermde natuurgebieden of beschermde soorten. Het aspect ecologie vormt dan ook geen belemmering.

Bodem

De ontwikkeling bestaat uit een functiewijziging waarbij er slechts in pandige werkzaamheden ter plaatse van het bijgebouw plaatsvinden. De fysieke indeling van het perceel blijft gelijk en er zullen geen aanvullende bouwwerkzaamheden plaatsvinden. De grond onder en/of naast het gebouw wordt dus niet geroerd. Bodemonderzoek is hierdoor niet noodzakelijk. Het aspect bodem staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Archeologie

Op het projectgebied rust geen archeologische dubbelbestemming. Om deze reden en omdat er in het projectgebied slechts een functiewijziging wordt voorzien waarbij geen sprake is van bodemversturende activiteiten, staat het aspect archeologie de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.2 Geluid

De ruimtelijke onderbouwing voorziet in een nieuwe woning in de schuur van de voormalige boerderij aan de Hoofdweg 74. Een woning is op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een geluidsgevoelige functie waarvoor, indien gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Omdat dat hier het geval is, moet er een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd met behulp van de Standaard Rekenmethode I. Het volledige akoestisch onderzoek is bijgevoegd als bijlage 2, de rekenresultaten als bijlage 3.

Resultaten en conclusies

Als gevolg van het wegverkeer op de Westerlandweg wordt voor de woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt 53 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh voor de begane grond en eerste verdieping. De maximale ontheffingswaarden van 53 dB wordt niet overschreden. Als gevolg van het wegverkeer op de Hoofdweg ligt de geluidbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

In de Wgh is bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een onderzoeks- en verantwoordingsplicht opgenomen naar geluidsreducerende maatregelen als het gaat om gezoneerde wegen. Daarom wordt gekeken naar bronmaatregelen en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen. De Westerlandweg heeft als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom al het laagst mogelijke snelheidsregime welke gehanteerd wordt binnen de verschillende wegcategorieën van 'Duurzaam Veilig'. Dit past bij het gebied waarin de weg ligt. Om die reden zijn bronmaatregelen, zoals het wijzigen van de functie en inrichting van de weg geen reële maatregelen.

De snelheid kan niet verder omlaag en aanpassing van het type wegdek door bijvoorbeeld het toepassen van geluidsreducerend asfalt brengt hoge kosten met zich mee. Onder maatregelen aan het overdrachtsgebied vallen maatregelen zoals het toepassen van geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de gevel van de woning. Bij toepassing van geluidsschermen zijn hoge kosten verbonden en deze zijn vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk. Het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de gevel van het bestaande pand is daarnaast vrijwel niet mogelijk.

Uit bovenstaande uiteenzetting blijkt dat maatregelen niet mogelijk of niet wenselijk zijn vanuit stedenbouwkundige/verkeerskundige dan wel financiële aard. Omdat de maximale ontheffingswaarde aan de Westerlandweg niet wordt overschreden kunnen hogere waarden worden aangevraagd. Het is nodig om voor de locatie Hoofdweg 74 separaat een besluit hogere waarden aan te vragen tot 53 dB.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In de nieuwe Wro is de mogelijkheid opgenomen om bij het realiseren van nieuwe ontwikkelingen een eerlijke verdeling van kosten en opbrengsten voor publieke voorzieningen af te dwingen. Dit vindt plaats door het opstellen van een exploitatieplan, waarin deze verdeelsleutel vastligt. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk als de overheid en de ontwikkelende partij, de initiatiefnemer, privaatrechtelijk tot overeenstemming komen.

Met de initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst afgesloten. Een exploitatieplan is derhalve dan ook niet noodzakelijk omdat de kosten anderszins zijn verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het voorstadium van het proces tot het opstellen van het bestemmingsplan Buitengebied West zijn bewoners en gebruikers uit het plangebied uitgenodigd om hun wensen bij de gemeente kenbaar te maken. De gewenste ontwikkeling aan de Hoofdweg 74 te Mijdrecht was daar één van. De ontwikkeling is getoetst op planologische haalbaarheid en vervolgens uitgewerkt in de voorliggende ruimtelijke onderbouwing.

De ruimtelijke ontwikkeling is benoemd in het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied West als voorgenomen ontwikkeling. De ruimtelijke onderbouwing wordt in het ontwerpbestemmingsplan meegenomen.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Bijlagen

Bijlage 1 Landschappelijke schets

VOORSTEL

KAVELSPLITSING/TERREININDELING

HOOFDWEG 74 MIJDRECHT

Landschap

- Totale zicht op het open agrarische omliggende landschap blijft behouden.
- Kenmerkend voor de polder zijn de boerderijen gestructureerd langs rechte wegen, haaks daarop de afwateringsloten. Deze blijven gehandhaafd.

Bebouwing

- Extra woning wordt gerealiseerd in bestaande bebouwing (hooischuur).
- Ten behoeve van de nieuwe woning worden raam en deurpartij gerealiseerd.
- Bebouwing achter het voormalig zomerhuis wordt ontmanteld, de overkapping blijft intact.
- In de gevel van de bestaande woning worden, aan de zijde van de Westerlandweg, tuindeuren gerealiseerd (afhankelijk van goedkeuring door de welstandcommissie).
- De aanpassingen aan het gebouw doen geen afbreuk aan het bestaande karakteristieke gevelbeeld, zoals zichtbaar vanaf de Westerlandweg.
- Het bestaande karakteristieke (voormalige agrarische) volume blijft ook na het toevoegen van de extra woning behouden.

Beplanting

- Waardevolle bomen (linden) blijven behouden.
- Bestaande boomgaard en groen blijft behouden.
- Hoogstambomen blijven behouden. Daar waar nodig worden deze vervangen.
- Grasland tussen de bomen blijft behouden met eventueel schapen of andere dieren.

Verkeer

- Fietsbrug blijft gehandhaafd.
- Parkeren vindt plaats op eigen erf bij zowel bestaande als nieuwe woning.
- Ten behoeve van de bestaande woning wordt een nieuwe inrit gerealiseerd.

Tuin

- Tuin van de nieuwe woning is gesitueerd aan de voorzijde van de woning. De bestaande inrit en de gronden naast de paardenbak en -stal zijn verhard. De paardenbak zelf is zand met daar omheen weide/grasland.
- Tuin van de bestaande woning bestaat grotendeels uit gazon/grasland. De nieuwe inrit en de parkeerplaatsen worden verhard.



Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

MEMO

Van	Ing. R. F. Smit
Project	Hoofdweg 74, Mijdrecht
Opdrachtgever	Gemeente Ronde Venen
Datum	17-02-2017
Betreft	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai



Inleiding

De beoogde ontwikkeling aan de Hoofdweg 74 omvat het splitsen van een bestaande boerderij (stal met woning). Hierdoor wordt er aan de oostkant op het perceel een nieuwe woning mogelijk gemaakt. Woningen worden door de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) als geluidgevoelige functie aangemerkt. Omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van de Westerlandweg en de Hoofdweg, betreft voorliggend document het benodigde akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai.

Normstelling

Wettelijke geluidzone wegen

Indien nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, dan is volgens de Wgh akoestisch onderzoek verplicht indien deze worden geprojecteerd binnen de geluidzone van een weg. Daarnaast dient op basis van jurisprudentie in het kader van een goede ruimtelijke ordening aannemelijk te worden gemaakt dat ook sprake is van een aanvaardbaar geluidniveau wanneer de ontwikkeling is gesitueerd nabij niet gezoneerde wegen (30 km/u wegen).

Langs alle wegen - met uitzondering van 30 km/u-wegen en woonerven - bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidzones waarbinnen de geluidhinder vanwege de weg moet worden getoetst. De breedte van de geluidzone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen- of buitenstedelijke ligging. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Nieuwe situaties

Voor de geluidbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidzone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidbelasting aan de gevel van geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de uiterste grenswaarde niet te boven gaan. De uiterste grenswaarde is op grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de woningen (binnen- of buitenstedelijk). Voorliggende locatie kent een buitenstedelijke ligging. De uiterste grenswaarde (ontheffingswaarde) is in deze situatie 53 dB.

Artikel 110g Wgh

De in de Wgh genoemde grenswaarden aan de buitengevels ten aanzien van wegverkeerslawaai betreffen waarden inclusief aftrek op basis van artikel 110g Wgh. Dit artikel houdt in dat voor het wegverkeer een aftrek mag worden gehanteerd welke anticipeert op het stiller worden van het wegverkeer in de toekomst door innovatieve maatregelen aan de voertuigen. De toegestane aftrek bedraagt: 5 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen

minder dan 70 km/u bedraagt. Voor wegen met een representatief te achten snelheid van 70 km/u of meer is de hoogte van de aftrek afhankelijk van de geluidbelasting exclusief aftrek. Bij een geluidbelasting van 56 dB en 57 dB mag een aftrek toegepast worden van respectievelijk 3 dB en 4 dB. Bij overige geluidbelastingen wordt een aftrek van 2 dB toegepast. De aftrek mag alleen worden toegepast bij toetsing van de geluidsbelastingen aan de normstellingen uit de Wgh, zoals in onderhavige situatie het geval is. Bij binnenwaardenberekeningen dient te worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelasting exclusief de aftrek conform artikel 3.4 uit het Reken- en meetvoorschrift 2012.

Uitgangspunten

Intensiteiten

Via de gemeente zijn de verkeersintensiteiten verkregen. Deze gegevens bevatten verkeersprognoses uit het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 1.5 voor 2022 (Goudappel Coffeng). De verkeersintensiteiten zijn doorgerekend naar 2027 op basis van een autonome verkeersgroei van 1% per jaar. De planhorizon van het ruimtelijk plan dat de realisatie van de woningen planologisch mogelijk zal maken, ligt namelijk in het jaar 2027 (10 jaar na vaststelling van het plan). Met een omrekenfactor van 0.92 zijn de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel omgezet naar weekdag/etmaal. De verkeersintensiteiten zoals toegepast in het rekenmodel zijn te zien tabel 1.

Tabel 1: Verkeersintensiteiten in mvt/etmaal weekdag 2027

Weg	Intensiteiten mvt/etmaal weekdag 2027
Westerlandweg	2.024
Hoofdweg	1.380

Conform de inrichting van de wegen (Westerlandweg en Hoofdweg) wordt voor de voertuigverdeling uitgegaan van de standaardverdeling voor erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (type plattenlandsweg).

Tabel 2: Voertuig- en etmaalverdeling

Weg	Voertuigverdeling (%) Licht/Middelzwaar/Zwaar	Dag-, avond-, nachtpercentages
Plattelandsweg	Dagperiode: 91.44/6.74/1.82 Avondperiode: 91.44/6.74/1.82 Nachtperiode: 91.44/6.74/1.82	7,00.54/2,60/0,70

Maximumsnelheid en wegverharding

Op de beide wegen geldt een snelheidsregime van 60 km/u. De wegdekverharding bestaat uit asfalt (in het rekenmodel opgenomen als Referentiewegdek).

Onderzoek en resultaten

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de Standaard Rekenmethode I (SRM I) conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012. De uiterste bouwgrens van het bouwvlak waar de woningen in gerealiseerd worden, is aangehouden als referentiepunt. Hierbij is de kortste afstand tot de bron (Westerlandweg en Hoofdweg) aangehouden in het rekenmodel. Deze afstand bedraagt voor de Westerlandweg 15 meter en voor de Hoofdweg 61 meter. Op deze manier is sprake van een 'worst case' benadering. Voor de woning wordt uitgegaan van twee bouwlagen. Zodoende is de berekening voor waarneemhoogte 1,50 meter (begane grond) en 4,50 meter (eerste verdieping) uitgevoerd.

In tabel 3 is per bron en per waarneemhoogte de berekende geluidbelasting weergegeven voor de uiterste bouwgrens. In alle gevallen is de wettelijk toegestane aftrek conform artikel 110g Wgh toegepast. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden als gevolg van het wegverkeer op de Westerlandweg. De maximale geluidbelasting bedraagt 53 dB voor de begane grond en de eerste verdieping. De maximale ontheffingswaarde van 53 wordt niet overschreden.

Als gevolg van het wegverkeer op de Hoofdweg wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt 41 dB voor de begane grond en 43 dB voor de eerste verdieping.

Tabel 3: Overzicht geluidbelasting uiterste bouwgrens

Weg	Afstand tot de weg	Maatgevende waarneemhoogte	Geluidbelasting
Westerlandweg	15m	1,50	53 dB
		4,50	53 dB
Hoofdweg	61m	1,50	41 dB
		4,50	43 dB

Maatregelen ter reductie van de geluidbelasting

Omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van het wegverkeer op de Westerlandweg wordt overschreden, valt te bezien of met maatregelen de geluidbelasting doelmatig kan worden teruggedrongen. In de Wgh is bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde een onderzoeks- en verantwoordingsplicht opgenomen naar geluidsreducerende maatregelen als het gaat om gezoneerde wegen. Daarom wordt gekeken naar bronmaatregelen en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen.

Maatregelen aan de bron

Hieronder vallen bijvoorbeeld het verlagen van de maximum snelheid, het terugdringen van het verkeersaanbod en aanpassen van het wegdektype. De Westerlandweg heeft als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom al het laagst mogelijke snelheidsregime welke gehanteerd wordt binnen de verschillende wegcategorieën van 'Duurzaam Veilig'. Dit past bij het gebied waarin de weg ligt. Om die reden zijn aanpassingen als het wijzigen van de functie en inrichting van de weg geen reële maatregelen. De snelheid kan niet verder omlaag en aanpassing van het type wegdek door bijvoorbeeld het toepassen van geluidsreducerend asfalt brengt hoge kosten met zich mee.

Maatregelen aan het overdrachtsgebied

Hieronder vallen maatregelen zoals het toepassen van geluidsschermen of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de gevel van de woning. Bij toepassing van geluidsschermen zijn hoge kosten verbonden en deze zijn vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk. Het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de gevel van het bestaande pand is daarnaast vrijwel niet mogelijk.

Conclusie

Als gevolg van het wegverkeer op de Westerlandweg wordt voor de woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden. De maximale geluidbelasting bedraagt 53 dB inclusief aftrek artikel 110g Wgh voor de begane grond en eerste verdieping. De maximale ontheffingswaarden van 53 dB wordt niet overschreden. Als gevolg van het wegverkeer op de Hoofdweg ligt de geluidbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden als gevolg van het wegverkeer op de Westerlandweg, zijn maatregelen afgewogen. Maatregelen blijken niet mogelijk of zijn niet wenselijk vanuit stedenbouwkundige/verkeerskundige of financiële aard. Omdat de maximale

ontheffingswaarde niet wordt overschreden kunnen hogere waarden worden aangevraagd. De te verlenen hogere waarden zijn in tabel 4 opgenomen.

Tabel 4: Te verlenen hogere waarden

Omschrijving locatie	Geluidbelasting	Bron
Hoofdweg 74	53 dB	Westerlandweg

Bijlage 3 Rekenresultaten bij het akoestisch onderzoek

Ontvanger : **Begane grond** **Waarneemhoogte [m]** : **1,5**

Rijlijn : **Westerlandweg**

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 15,00
Verhardingsbreedte [m]	: 10,00	Afstand schuin [m]	: 15,02
Bodemfactor [-]	: 0,11	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 2024,00
% 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	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,44	91,44	91,44	60	0,00	69,62	65,32	59,62
3	Middelzware Motorvoert...	6,74	6,74	6,74	60	0,00	63,95	59,64	53,95
4	Zware Motorvoertuigen	1,82	1,82	1,82	60	0,00	61,13	56,83	51,13
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,12	66,82	61,12
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 58,00
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 53,70
D_afstand	: 11,77	LAeq, nacht	: 48,00
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art.110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,42	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 58
D_meteo	: 0,82	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 53

Rijlijn : Hoofdweg

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 61,00
Verhardingsbreedte [m]	: 17,00	Afstand schuin [m]	: 61,00
Bodemfactor [-]	: 0,52	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 1380,00
% 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	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,44	91,44	91,44	60	0,00	67,96	63,66	57,96
3	Middelzware Motorvoert...	6,74	6,74	6,74	60	0,00	62,28	57,98	52,28
4	Zware Motorvoertuigen	1,82	1,82	1,82	60	0,00	59,47	55,17	49,47
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			69,46	65,16	59,46
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 45,96
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 41,66
D_afstand	: 17,85	LAeq, nacht	: 35,96
D_lucht	: 0,40	Aftrek Art.110g [dB]	: 5
D_bodem	: 2,92	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 46
D_meteo	: 2,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 41

Ontvanger : **Eerste verdieping** **Waarneemhoogte [m]** : **4,5**

Rijlijn : **Westerlandweg**

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	15,00
Verhardingsbreedte [m]	:	10,00	Afstand schuin [m]	:	15,46
Bodemfactor [-]	:	0,11	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,00	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	0 - Referentiewegdek			

Q_etmaal	:	2024,00
% 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	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,44	91,44	91,44	60	0,00	69,62	65,32	59,62
3	Middelzware Motorvoert...	6,74	6,74	6,74	60	0,00	63,95	59,64	53,95
4	Zware Motorvoertuigen	1,82	1,82	1,82	60	0,00	61,13	56,83	51,13
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,12	66,82	61,12
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,00	LAeq, dag	:	58,36
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	54,06
D_afstand	:	11,89	LAeq, nacht	:	48,36
D_lucht	:	0,12	Aftrek Art.110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,36	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	58
D_meteo	:	0,39	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	53

Rijlijn : Hoofdweg

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 61,00
Verhardingsbreedte [m]	: 17,00	Afstand schuin [m]	: 61,12
Bodemfactor [-]	: 0,52	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 1380,00
% 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	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,44	91,44	91,44	60	0,00	67,96	63,66	57,96
3	Middelzware Motorvoert...	6,74	6,74	6,74	60	0,00	62,28	57,98	52,28
4	Zware Motorvoertuigen	1,82	1,82	1,82	60	0,00	59,47	55,17	49,47
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			69,46	65,16	59,46
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	L _{Aeq} , dag	: 47,58
C_zichthoek	: 0,00	L _{Aeq} , avond	: 43,28
D_afstand	: 17,86	L _{Aeq} , nacht	: 37,58
D_lucht	: 0,41	Aftrek Art.110g [dB]	: 5
D_bodem	: 2,31	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	: 48
D_meteo	: 1,30	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	: 43



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**