

Belangenafweging en oordeel woon- en leefklimaat N340-verdubbeling Gluvinksweg 9 en Huizingerstuk 4

Inleiding

Als beheerder van de N34 is door de Provincie Drenthe het initiatief genomen om te komen tot een verdubbeling van een deel van deze weg. Het gaat om het deel van de kruising met de N381 in de gemeente Emmen tot aan de afslag Coevorden-Noord (kruising N382) in de gemeente Coevorden. Een groot gedeelte van de autoweg N34 betreft nu nog een rijbaan met 2 rijstroken. Met de “verdubbeling” wordt een autoweg beoogd van 2 rijbanen met elk 2 rijstroken, een vormgeving overeenkomstig de bestaande situatie van de N34 tussen klaverblad Holsloot (A37/N34) en de kruising met de N391 (Emmen-west).

Conform afspraak met de Provincie Drenthe zijn daarvoor in het verleden in beide gemeenten tegelijkertijd afzonderlijke bestemmingsplannen in procedure gebracht. Het bestemmingsplan N34-verdubbeling is door de gemeenteraad van Coevorden vastgesteld op 27 september 2016. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de verdubbeling op het traject Coevorden-Noord tot aan het klaverblad A37.

Tegen het vaststellingsbesluit is door de eigenaren/bewoners van Gluvinksweg 9 en van Huizingerstuk 4 te Dalen (appellanten) bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) beroep ingesteld. Ook hebben deze appellanten bij de Afdeling beroep ingesteld tegen het hogere-waardenbesluit van gedeputeerde staten van Drenthe d.d. 6 september 2016.

Op 27 december 2017 heeft de Afdeling het beroep van de appellanten tegen het hogere-waardenbesluit ongegrond verklaard (zaaknr. 201608699/1/R3). Ten aanzien van het beroep over het vaststellingsbesluit heeft de Afdeling een tussenuitspraak gewezen (zaaknr. 201608688/1/R3). De Afdeling heeft het overgrote deel van de beroepsgronden van appellanten ongegrond verklaard. Zo heeft de Afdeling geoordeeld dat aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer en aan de wettelijke eisen voor geluid uit de Wet geluidhinder wordt voldaan. Verder heeft de Afdeling aan de gemeenteraad van Coevorden een rechterlijke opdracht gegeven.

Deze rechterlijke opdracht houdt in dat in het kader van de belangenafweging een oordeel moet worden gegeven over de door de appellanten gestelde verslechtering van de lucht- en geluidssituatie ter plaatse van hun woningen, de gestelde geluidbelasting op de tuin en het boshuis van Gluvinksweg 9 en de gestelde negatieve invloed van de geluidbelasting op de hondenfokkerij van Huizingerstuk 4. Dit moet cumulatief worden beoordeeld en – voor zover aan de orde – ook samen met de andere voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse relevante aspecten. Door de raad van Coevorden moet worden beoordeeld of deze afweging aanleiding geeft tot het vaststellen van een gewijzigd of nieuw besluit.

De Afdeling heeft niet bepaald dat de gemeenteraad van Coevorden beslissende betekenis moet toekennen aan de bezwaren van de appellanten over hun woon- en leefklimaat. Het is aan de gemeenteraad om zich te beraden en alsnog te motiveren of de nadere afweging al dan niet tot een gewijzigd standpunt leidt.

Aan deze rechterlijke opdracht moet uiterlijk op 28 maart 2018 worden voldaan.

Ten behoeve van het voldoen aan deze rechterlijke opdracht is door het bureau NAA aanvullend onderzoek naar de (cumulatieve) geluidssituatie verricht. Door dit bureau zijn eveneens aanvullende luchtkwaliteitberekeningen verricht. De resultaten uit dat onderzoek c.q. de berekening hebben wij tezamen met andere aspecten die relevant zijn voor het woon- en leefklimaat ter plaatse (lichthinder van het verkeer, uitzichtsituatie en privacysituatie) beoordeeld en afgewogen. Deze afweging en beoordeling is opgenomen in dit document.

Gluvinksweg 9

Huidige situatie

Het perceel van aan de Gluvinksweg 9, 7751 SM Dalen (kadastraal aangeduid als Dalen, sectie F, nummer 571) is in eigendom van de heer G. Witvers en mevrouw H.E.G. Witvers-Brommer. Op het perceel bevinden zich een woonhuis en enkele bijgebouwen, waaronder een boshuis.

In de huidige situatie ligt de perceelsgrens (de zuidoostelijke hoek van de tuin) op circa 41,7 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het boshuis (het meest oostelijk gelegen losstaand bijgebouw op het perceel) ligt op circa 66,7 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het woonhuis ligt op circa 93,6 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het asfalt van de N34 ligt circa 0,3 meter hoger dan het maaiveld van de woning.



bron: google maps

Het perceel is gelegen aan de aldaar doodlopende erfonthsluitingsweg. Op ruim 70 meter afstand ten noorden van het perceel bevindt zich de Burgemeester Ten Holteweg.

Voor het perceel geldt het onherroepelijke bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld d.d. 9 december 2014. Voor het perceel geldt de bestemming "Wonen". Op grond van artikel 25 van de planregels is onder meer het wonen in één woonhuis (woning voor één afzonderlijk huishouden) toegestaan. Ingevolge artikel 38 van de planregels is het gebruik voor een bed-and-breakfastvoorziening niet toegestaan. Het gebruik van het boshuis voor een zelfstandige woonfunctie is niet toegestaan. Voor het boshuis is geen omgevingsvergunning voor bouwen/bouwvergunning verleend; het is mogelijk vergunningsvrij opgericht.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie ligt de perceelsgrens (de zuidoostelijke hoek van de tuin) op circa 28,3 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het boshuis ligt op circa 53,5 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het woonhuis ligt op circa 80,2 meter afstand van de rijstroken van de N34. Vanwege een verantwoorde wegrichting (conform de CROW-eisen in combinatie met de weginrichtingseisen van de provincie Drenthe), waarvan een talud, een bermsloot en een obstakelvrije ruimte deel uitmaken, zullen de

rijstroken door de Provincie Drenthe niet dichterbij het perceel van appellanten worden aangelegd. Het asfalt van de N34 ligt ook in de toekomstige situatie circa 0,3 meter hoger dan het maaiveld van de woning.

Geluidssituatie Wgh

De geluidbelasting van de N34 op de woning Gluvinksweg 9 zal ten gevolge van de verdubbeling van de N34 toenemen met 1,5 dB op zowel 1,8 m als op 4,5 m. Hieronder is de geluidbelasting Lden (dB inclusief aftrek artikel 110 Wgh) weergegeven (bron: RUD Drenthe, Verdubbeling N34, Definitief onderzoek naar geluid op het traject van Coevorden-Noord tot klaverblad N34/A37; bijlage bij bestemmingsplantoelichting).

rekenhoogte	2019	2030	toename
1,8	51,6	53,1	1,5
4,5	53,5	55,0	1,5

Gedeputeerde staten van Drenthe hebben op 6 september 2016 hogere waarden van 53 respectievelijk 55 dB vastgesteld. Dit besluit is door de uitspraak van de Afdeling van 27 december 2017 (zaaknr. 201608699/1/R3) onherroepelijk geworden.

De toename van de geluidbelasting ten gevolge van de verdubbeling is beperkt. Het betreft slechts 1,5 dB. Dit verschil is in de praktijk voor het menselijk oor niet tot nauwelijks akoestisch waarneembaar.

De maximale geluidbelasting ten gevolge van de verdubbelde N34 blijft ruim onder de maximaal vast te stellen hogere waarden van 68 dB, die op grond van de Wet geluidhinder mag worden vastgesteld.

Geluidssituatie – goede ruimtelijke ordening

Door het bureau NAA is aanvullend geluidonderzoek verricht. De onderzoeksresultaten zijn hieronder weergegeven.

Tabel: Berekende geluidsbelastingen vanwege de N34

Beoordelingspunt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Geluidsbelasting in dB inclusief aftrek artikel 110g (Wgh)				
			2019 bestaand	2030 autonoom	2030 dubbel	toename t.o.v. 2019	toename t.o.v. 2030 autonoom
171-171Z	Gluvinksweg (hoogst belaste gevel woning)	1,8	51,6	52,5	53,1	1,5	0,6
		4,5	53,5	54,4	55,0	1,5	0,6
G5-G8	Gluvinksweg (boshuis)	1,8	53,4	54,4	54,1	0,7	-0,3
G1-G4	Gluvinksweg (hoogst belaste hoek perceel)	1,8	56,0	56,9	57,0	1,0	0,1

Tabel: Berekende cumulatieve geluidsbelastingen (N34 versus cumulatie)

Beoordelingspunt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Geluidsbelasting L_{cum} in dB exclusief aftrek artikel 110g (Wgh)				
			2019 bestaand cumulatief	2030 autonoom cumulatief	2030 dubbel cumulatief	2030 alleen N34 dubbel	2030 dubbel toename door overige bronnen
171-171Z	Gluvinksweg (hoogst belaste gevel woning)	1,8	54,2	55,0	55,6	55,1	0,5
		4,5	55,9	56,7	57,3	57,0	0,3
G5-G8	Gluvinksweg (boshuis)	1,8	55,6	56,5	56,2	56,1	0,1
G1-G4	Gluvinksweg (hoogst belaste hoek perceel)	1,8	58,3	59,2	59,2	59,0	0,2

Tabel: Berekende cumulatieve geluidsbelastingen (toenames)

Beoordelingspunt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Geluidsbelasting L_{cum} in dB exclusief aftrek artikel 110g (Wgh)				
			2019 bestaand cumulatief	2030 autonoom cumulatief	2030 dubbel cumulatief	toename t.o.v. 2019	toename t.o.v. 2030 autonoom
171-171Z	Gluvinksweg (hoogst belaste gevel woning)	1,8	54,2	55,0	55,6	1,4	0,6
		4,5	55,9	56,7	57,3	1,4	0,6
G5-G8	Gluvinksweg (boshuis)	1,8	55,6	56,5	56,2	0,6	-0,3
G1-G4	Gluvinksweg (hoogst belaste hoek perceel)	1,8	58,3	59,2	59,2	0,9	0,0

Geluidbelasting afkomstig van de verdubbelde N34:

De nu berekende hoogste geluidbelastingen zijn gelijk aan de geluidbelastingen in het geluidonderzoek dat voor het bestemmingsplan is verricht. De geluidbelastingen op de hoogst belaste delen van het erf en het boshuis van Gluvinksweg 9 nemen beperkt toe ten opzichte van de bestaande situatie in 2019 en marginaal toe ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Met de autonome situatie wordt bedoeld op de situatie in 2030 dat de bestaande N34 wordt gehandhaafd. Verschillen in gevoeligheid worden in de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer en ook in de gangbare geluidpraktijk tot uitdrukking gebracht met stappen/klassen van 5 dB. De toenames ten opzichte van de situatie in 2019 zijn ruim lager dan 5 dB. De toenames ten opzichte van de autonome situatie in 2030 zijn eveneens ruim lager dan 5 dB. Doordat de

weg hier op hoogte ligt en verbreed wordt, neemt de bodemdemping zodanig toe dat deze de effecten van verkeersgroei en het naderbij komen van de weg deels compenseert. In alle gevallen is de geluidbelasting vanwege de verdubbelde N34 ruim lager dan de maximaal onthefbare waarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder, die de wetgever bij dit soort reconstructies van wegen maximaal toelaatbaar heeft geacht.

Cumulatieve geluidbelasting:

De cumulatieve geluidbelastingen op de beoordelingspunten nemen toe. De bijdrage van de overige geluidsbronnen is zeer beperkt. De cumulatieve geluidbelastingen in de toekomstige situatie zijn derhalve goed vergelijkbaar met de geluidbelasting vanwege alleen de N34. De toenames van de cumulatieve geluidbelasting zijn gelijk of minder dan de toenames ingeval van de geluidbelasting afkomstig van louter de verdubbelde N34. In alle gevallen zijn de toenames (zowel en opzichte van de situatie in 2019 als de autonome situatie in 2030) ruim minder dan 5 dB en kunnen deze aanvaardbaar worden geacht. In alle gevallen is ook de cumulatieve geluidbelasting ruim minder dan de maximaal onthefbare waarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder, die de wetgever bij dit soort reconstructies van wegen maximaal toelaatbaar heeft geacht. Daarbij ziet de norm van 68 dB op louter wegverkeerslawaai en wordt bij de norm van 68 dB nog rekening gehouden met de aftrek van artikel 110g Wet geluidhinder. Bij bovenstaande cumulatieve belasting is de geluidbelasting berekend exclusief deze aftrek.

Kortom, de verdubbeling van de N34 leidt voor wat betreft de akoestische situatie van het woonhuis, het boshuis en het woonerf niet tot een onaanvaardbare situatie. Er is ook na de verdubbeling van de N34 nog altijd sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Luchtkwaliteitsituatie

Voor de aanvullende luchtkwaliteitberekeningen is door NAA hetzelfde model gebruikt als dat gebruikt is voor de luchtkwaliteitberekeningen voor het bestemmingsplan N34-verdubbeling (Regionale Uitvoeringsdienst Drenthe, Verdubbeling N34 Onderzoek naar Luchtkwaliteit d.d. 18 maart 2016). In de aanvullende luchtkwaliteitberekeningen zijn de totale concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} berekend voor de bestaande situatie (2019), de autonome situatie (2030; situatie met de bestaande N34 in 2030) en de verdubbelde N34 in 2030. Daarbij is ook inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage van de N34 (bestaande N34 in 2019, bestaande N34 in de autonome situatie van 2030 en de verdubbelde N34 in 2030) aan de luchtkwaliteitconcentratie is. Zowel de totale concentraties als de bijdragen van de N34 respectievelijk de verdubbelde N34 zijn berekend (op rekenpunten) ter plaatse van de woning Gluvinksweg 9, het woonperceel bij deze woning en het boshuis (in de berekeningen aangeduid als blokhuut).

Voor de concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} geldt dat de N34 (zowel bestaand als verdubbeld) maar zeer beperkt bijdraagt aan de totale concentratie op een bepaald rekenpunt (1% tot minder dan 1%). Verder geldt dat zowel in de autonome situatie in 2030 als in de situatie in 2030 met verdubbeling de totale concentraties minder zijn dan in de bestaande situatie in 2019. Ook de bijdrage van de (verdubbelde) N34 aan die concentraties in 2030 is minder dan in 2019. Dit is ingegeven door het schoner worden van de motorvoertuigen. De verbetering van de luchtkwaliteitsituatie is hierdoor groter dan de effecten van meer verkeersbewegingen op een verdubbelde N34. Wordt de verdubbelde situatie in 2030 vergeleken met de autonome situatie in 2030, dan is de bijdrage van de verdubbelde N34 zeer beperkt, maximaal 0,01 µg/m³ voor PM_{2,5} en maximaal 0,03 µg/m³ voor PM₁₀. Deze bijdrage zijn ook zeer beperkt in het licht van de wettelijk toegestane normen: 40 µg/m³ voor PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}.

Ook voor de concentratie NO₂ geldt dat de N34 (zowel bestaand als verdubbeld) maar beperkt bijdraagt aan de totale concentratie op een bepaald rekenpunt, variërend van 6% tot 12%. Zowel in de autonome situatie in 2030 als in de situatie in 2030 met verdubbeling is de totale concentratie NO₂ minder dan in de bestaande situatie in 2019. Ook de bijdrage van de (verdubbelde) N34 aan die concentraties in 2030 is minder dan in 2019. Ook dat is ingegeven door het schoner worden van de motorvoertuigen. De verbetering van de luchtkwaliteitsituatie is ook hierdoor groter dan de effecten van meer verkeersbewegingen op een verdubbelde N34. Wordt de verdubbelde situatie in 2030 vergeleken met de autonome situatie in 2030, dan is de bijdrage van de verdubbelde N34 beperkt, maximaal 0,12 µg/m³. Deze bijdrage is ook zeer beperkt in het licht van de wettelijk toegestane norm: 40 µg/m³ voor NO₂.

De hoogste concentraties zijn hierna weergegeven. Verder wordt verwezen naar de aanvullende luchtkwaliteitberekeningen

Toetspunt	Omschrijving	NO2 2019		NO2 2030 autonoom		NO2 2030 verdubbelde N34		wettelijke norm [µg/m³]
		Conc. [µg/m³]	Bijdrage N34 [µg/m³]	Conc. [µg/m³]	Bijdrage N34 [µg/m³]	Conc. [µg/m³]	Bijdrage verdubb. N34 [µg/m³]	
171	woning Gluvinksweg 9	11,36	0,83	8,19	0,44	8,23	0,48	40
G3	Gluvincksweg 9 hoek woonperceel	12,01	1,48	8,54	0,79	8,66	0,91	40
G6	Gluvincksweg 9 blokhut/boshuis	11,58	1,05	8,31	0,56	8,37	0,62	40

Toetspunt	Omschrijving	PM10 2019		PM10 2030 autonoom		PM10 2030 verdubbelde N34		wettelijke norm [µg/m³]
		Conc. [µg/m³]	Bijdrage N34 [µg/m³]	Conc. [µg/m³]	Bijdrage N34 [µg/m³]	Conc. [µg/m³]	Bijdrage verdubb. N34 [µg/m³]	
171	woning Gluvinksweg 9	18,30	0,11	16,78	0,12	16,79	0,13	40
G3	Gluvincksweg 9 hoek woonperceel	18,38	0,20	16,87	0,21	16,90	0,24	40
G6	Gluvincksweg 9 blokhut/boshuis	18,33	0,14	16,81	0,15	16,82	0,17	40

Toetspunt	Omschrijving	PM2,5 2019		PM2,5 2030 autonoom		PM2,5 2030 verdubbelde N34		wettelijke norm [µg/m³]
		Conc. [µg/m³]	Bijdrage N34 [µg/m³]	Conc. [µg/m³]	Bijdrage N34 [µg/m³]	Conc. [µg/m³]	Bijdrage verdubb. N34 [µg/m³]	
171	woning Gluvinksweg 9	10,77	0,07	9,39	0,04	9,40	0,04	25
G3	Gluvincksweg 9 hoek woonperceel	10,82	0,12	9,42	0,07	9,43	0,08	25
G6	Gluvincksweg 9 blokhut/boshuis	10,78	0,08	9,40	0,05	9,41	0,05	25

Kortom, de verdubbelde N34 leidt ten opzichte van de bestaande situatie in 2019 niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De bijdrage van de verdubbelde N34 aan de totale luchtconcentratie in 2030 is minder dan de bijdrage van de bestaande N34 aan de totale luchtconcentratie in 2019. Wordt de verdubbelde situatie met de autonome situatie in 2030 vergeleken, dan is de extra "verslechtering" zeer beperkt, (als hoogste) maximaal 0,12 µg/m³. voor NO2, zeker gezien in het licht van de wettelijke norm. Van een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteitsituatie ten gevolge van de N34 is dan ook geen sprake.

Lichthinder van het verkeer

Over de lichthinder van het verkeer is door de Afdeling bij haar uitspraak van 27 december 2017 (zaaknr. 201608688/1R3) reeds geoordeeld. De Afdeling overwoog (citaat):

"13.4. Ten aanzien van de volgens Witvers onaanvaardbare lichthinder als gevolg van het verkeer over de verdubbelde N34, zeker als deze ter hoogte van de woning hoger dan het maaiveld zal worden aangelegd, heeft de raad gesteld dat zal worden voldaan aan de Richtlijn lichthinder 2014 van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (hierna: de NSVV-richtlijn). In die richtlijn zijn waarden opgenomen voor de verlichtingssterkte op de gevel en de lichtsterkte in de richting van waarnemers in,

onder meer, landelijk gebied. Volgens de raad brengen de vereisten aan de koplampen van auto's mee dat de lichtbundels afkomstig van de auto's niet op of nabij de woning van Witvers schijnen. Te minder nu de N34 ter hoogte van de woning van Witvers, alsmede de eerste 1.000 m ten noorden van de woning recht is en ten zuiden van de woning in de eerste 1.000 m een flauwe bocht, waarbij de woning in de binnenbocht ligt. Nu Witvers geen bezwaren naar voren heeft gebracht over de door de raad gehanteerde richtlijn en de juistheid van de door de raad geschetste feiten niet heeft betwist, ziet de Afdeling wat betreft dit aspect op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat ter plaatse van de woning van Witvers moet worden gevreesd voor onaanvaardbare lichthinder. Het betoog faalt."

Wij zien geen aanleiding om hierin thans een andere afweging te maken dan de Afdeling. Aan de afweging ligt het volgende ten grondslag.

Omdat er op dit moment geen landelijke richtlijn voor lichthinder van voertuigverlichting is, wordt gebruik gemaakt van de Richtlijn lichthinder 2014 van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). Deze richtlijn maakt onderscheid tussen typen verblijfsgebieden van natuurgebied E1 tot stadscentrum/industriegebied E4. Voor de verschillende gebieden gelden grenswaarden voor de verlichtingssterkte op de gevel en voor de lichtsterkte in de richting van waarnemers. Hier is sprake van landelijk gebied E2. De verlichtingssterkte mag tussen 07:00 en 23:00 uur niet meer bedragen dan 5 lux en tussen 23:00 en 07:00 uur niet meer dan 1 lux. De lichtsterkte in de richting van waarnemers mag tussen 07:00 en 23:00 uur niet meer bedragen dan 7500 candela en tussen 23:00 en 07:00 uur niet meer dan 500 candela.

Volgens de Keuringseisen van personenauto's in het kader van de APK-regelgeving, wordt bepaald dat dimlicht zo moet zijn afgesteld dat de lichtbundel een hoek tussen de -0.5% en -4% ten opzichte van de horizontaal moet hebben. Bij een normale afstelling is deze waarde -1.5%. Bij de Europese regelgeving wordt voor personenauto's uitgegaan van een montagehoogte van 0.65 m. Andere bronnen beroepen zich op het UNECE agreement addendum 111 regulation nr 112. Daarbij noemen zij een genormeerde koplamphoogte van maximaal 0.9 m met een hoek van -1%. Rekening houdend met deze eisen is de hoogte van de lichtbundel van een horizontaal staand voertuig op een horizontale weg gemiddeld binnen 43 meter en ten hoogste binnen 130 m afgenomen tot 0.00 m.

In horizontale richting mag volgens de APK-regelgeving het lichte vlak ten gevolge van de gedimde koplampen op 10 meter afstand zich niet duidelijk links bevinden van de hartlijn tussen beide koplampen. De buitenrand van de lichtbundel is de licht-donkergrens. Dit wordt bepaald door de linker koplamp die enigszins naar rechts schijnt. Aangezien de rechterkoplamp meer rechtuit schijnt, is de linker koplamp bepalend voor de lichtval aan de buitenkant van de weg. Koplampen zitten maximaal 1.30 meter uit elkaar. Uitgaande van het wegontwerp, liggen er 2 rijstroken op 8.5 meter asfalt en buiten het asfalt is de bovenzijde van het grondlichaam nog 5.3 meter breed en vrijwel vlak. De linker koplamp van een voertuig op de rechterrijbaan bevindt zich daarmee op $8.5/4 + 1.3/2 + 5.3 = 8.1$ meter vanaf de kruinlijn (bovenrand) van het grondlichaam. Rekening houdend met de maximale horizontale afwijking volgens de APK regels en de reikwijdte van de lichtbundel, wijkt de lichtbundel op de maximale afstand van 130 meter voor het voertuig hooguit 8.5 meter af naar rechts. Bij een normale verticale afstelling wijkt de lichtbundel op 43 meter 2.8 af naar rechts. De lichtbundels schijnen derhalve niet op of nabij de woning van appellanten. Ook schijnen de lichtbundels niet op het woonerf van appellanten.

Autoverlichting heeft een beperkte divergentie en de lichtsterkte (lichtemissie van een lichtbron in een bepaalde richting) buiten de licht-donkergrens is minimaal. Aangezien er hier geen sprake is van relevante licht reflecterende oppervlakken in het overdrachtsgebied, wordt hier aan de grenswaarden voor lichtsterkte in de richting van de waarnemer voldaan.

De N34 is ter hoogte van de woning Gluvinksweg 9 en de eerste 1000 meter ten noorden van de woning recht. Ten zuiden van de woning maakt de N34 in de eerste 1000 meter een flauwe bocht waarbij de woning in de binnenbocht ligt. Gelet op de situatie, het wegontwerp en de eisen aan koplampen schijnen er geen lichtbundels over de woning of over het woonperceel en is de verlichtingssterkte (de hoeveelheid licht die op een oppervlakte valt) bij benadering 0 lux waarmee aan de hiervoor gehanteerde

grenswaarden wordt voldaan. De woning Huizingerstuk ligt circa 450 meter zuidelijker dan Gluvinksweg 9 en in de bovengenoemde binnenbocht van de N34. Voor deze woning gelden dezelfde conclusies.

Er is ten opzichte van de huidige situatie ons inziens geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de de situatie voor wat betreft de lichthinder van het verkeer ten gevolge van het bestemmingsplan N34-verdubbeling. Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft dit aspect is nog altijd sprake.

Uitzichtsituatie

Over de uitzichtsituatie is door de Afdeling bij haar uitspraak van 27 december 2017 (zaaknr. 201608688/1R3) reeds geoordeeld. De Afdeling overwoog (citaat):

“13.3. Witvers voert aan dat het plan leidt tot een onaanvaardbare aantasting van zijn uitzicht. Hij wijst erop dat de N34 ter hoogte van zijn woning zal worden verhoogd vanwege het viaduct ten noordoosten van zijn woning. De Afdeling stelt voorop dat geen recht bestaat op een blijvend vrij uitzicht. De kortste afstand tussen de gronden met de bestemming "Verkeer" en de woning van Witvers bedraagt ongeveer 60 m. Hoewel de bestemming "Verkeer" op zichzelf niet in de weg staat aan de aanleg van een talud ter plaatse, is de Afdeling gelet op deze afstand van oordeel dat het plan niet kan leiden tot een zodanig onevenredige aantasting van het uitzicht van Witvers dat de raad aan dit aspect op zichzelf beschouwd bij de vaststelling van het plan in het kader van een goede ruimtelijke ordening doorslaggevende betekenis had moeten toekennen. Overigens heeft de raad erop gewezen dat de N34 na de verdubbeling dezelfde verticale ligging zal hebben als de huidige N34, zodat wat betreft de hoogte van de N34 geen wijziging van de feitelijke situatie zal optreden. Het betoog faalt.”

Wij zien geen aanleiding om hierin thans een andere afweging te maken dan de Afdeling. In aanvulling daarop merken wij nog op dat in de huidige situatie het woonerf van appellanten aan de zijde van de N34 is voorzien van een forse boomsingel. Deze boomsingel ontnemt grotendeels het uitzicht op de bebouwing en de tuin vanaf de N34 en ook het zicht op de N34 vanaf het woonperceel. Er is ten opzichte van de huidige situatie ons inziens geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de uitzichtsituatie ten gevolge van het bestemmingsplan N34-verdubbeling. Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft de uitzichtsituatie is nog altijd sprake.





Privacysituatie

Onder verwijzing naar het gestelde onder "Uitzichtsituatie" menen wij dat er ook geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de privacysituatie ten gevolge van het bestemmingsplan N34-verdubbeling. Daarbij merken wij op dat de rijsnelheid op de verdubbelde N34 100 km/uur is. De weggebruikers hebben hierdoor slechts zeer kortstondig zicht op het perceel van appellanten. Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft de privacysituatie is nog altijd sprake.

Conclusie

De vorenstaande aspecten zowel op zichzelf als in samenhang beziend leiden tot de conclusie dat deze niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning, het boshuis en het woonperceel van appellanten. Na de verdubbeling van de N34 is nog altijd sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Huizingerstuk 4

Huidige situatie

De percelen aan het Huizingerstuk 4, 7751 SL Dalen (kadastraal aangeduid als Dalen, sectie F, nummers 533 en 534) zijn eigendom van de heer H.A. Hutten en mevrouw A. Hutten-Korblet. Op het perceel 533 (westelijk) bevinden zich een woonhuis en enkele bijgebouwen. Op het driehoekig perceel 534 (oostelijk) bevinden zich bomen en grasland.

Door appellanten is aangegeven dat zich op het perceel een hondenfokkerij bevindt. De hondenfokkerij 't Tweiduuster-Dalen (eenmanszaak) is op 1 januari 2016 in het handelsregister ingeschreven. De hondenhokken bevinden zich aan de zuidrand van het perceel 533.

Van het driehoekig perceel 534 zal door de provincie 11,88 ha worden aangekocht in verband met de voorgenomen verdubbeling. Vanaf september 2016 hebben daartoe minnelijke onderhandelingen tussen de provincie en appellanten plaatsgevonden. Er zijn meerdere aanbiedingen tot aankoop gedaan, die door appellanten tot op heden zijn afgewezen. Thans is ten aanzien van het aan te kopen perceel een onteigeningsprocedure gestart.

In de huidige situatie ligt de perceelsgrens van perceel 533 (de zuidoostelijke hoek van de tuin) op circa 30,52 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het woonhuis ligt op circa 42,2 meter afstand van de rijstroken van de N34. De hondenhokken liggen op circa 32,1 meter afstand van de rijstroken van de N34. Vanwege een verantwoorde wegrichting (conform de CROW-eisen in combinatie met de weginrichtingseisen van de provincie Drenthe), waarvan een talud, een berm-sloot en een obstakelvrije ruimte deel uitmaken, zullen de rijstroken door de Provincie Drenthe niet dichterbij de percelen van

appellanten worden aangelegd. Het asfalt van de N34 ligt circa 0,3 meter hoger dan het maaiveld van de woning.

In de huidige situatie ligt het perceel 534 op 9,9 meter afstand van de rijstroken van de N34.



bron: google maps

Het perceel is gelegen aan de aldaar doodlopende erfonthsluitingsweg Huizingerstuk. Op circa 450 meter afstand ten noorden van het perceel bevindt zich de Burgemeester Ten Holteweg.

Voor de percelen 533 en 534 geldt het onherroepelijke bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld d.d. 9 december 2014. Voor het perceel 533 geldt de bestemming "Wonen". Op grond van artikel 25 van de planregels is onder meer het wonen in één woonhuis (woning voor één afzonderlijk huishouden) toegestaan. Verder is hobbymatig agrarisch gebruik toegestaan.

Het bedrijf hondenfokkerij is planologisch niet toegestaan. Voor de hondenfokkerij is ook geen melding op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer gedaan. De hondenfokkerij behelst een illegale activiteit. Ten tijde van de start van het bedrijf van de hondenfokkerij d.d. 1 januari 2016 was de verdubbeling van de N34 voorzienbaar. Dat de verdubbeling van de N34 zou plaatsvinden, was aangegeven in het in april 2015 verschenen coalitieakkoord. Verder zijn alle grondeigenaren, waaronder ook appellanten, door de Provincie Drenthe schriftelijk uitgenodigd voor het grondeigenarenoverleg op 15 november 2015.

Voor het perceel 534 geldt de bestemming "Agrarisch met waarden – Beekdallandschap". Ingevolge artikel 3 van de planregels is de grond onder meer bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke waarden van het beekdallandschap en hobbymatig agrarisch gebruik. Het gebruik als tuin is ter plaatse niet toegestaan.

Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie ligt de perceelsgrens van perceel 533 (de zuidoostelijke hoek van de tuin) op circa 17,0 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het woonhuis ligt op 28,2 meter afstand van de rijstroken van de N34. De hondenhokken liggen op circa 18,8 meter afstand van de rijstroken van de N34. Het asfalt van de N34 ligt ook in de toekomstige situatie circa 0,30 meter hoger dan het maaiveld van de woning.

In de toekomstige situatie ligt het overblijvende deel van het perceel 534 op circa 10,1 meter afstand van de rijstroken van de N34.

Geluidsituatie Wgh

De geluidbelasting van de N34 op de woning Huizingerstuk zal ten gevolge van de verdubbeling van de N34 toenemen met 3,1 dB respectievelijk 2,8 dB op 1,8 m respectievelijk op 4,5 m. Hieronder is de geluidbelasting Lden (dB inclusief aftrek artikel 110 Wgh weergegeven (bron: RUD Drenthe, Verdubbeling N34, Definitief onderzoek naar geluid op het traject van Coevorden-Noord tot klaverblad N34/A37; bijlage bij bestemmingsplantoelichting).

rekenhoogte	2019	2030	toename
1,8	55,1	58,2	3,1
4,5	56,8	59,6	2,8

Gedeputeerde staten van Drenthe hebben op 6 september 2016 hogere waarden van 58 respectievelijk 60 dB vastgesteld. Dit besluit is door de uitspraak van de Afdeling van 27 december 2017 (zaaknr. 201608699/1/R3) onherroepelijk geworden.

De toename van de geluidbelasting ten gevolge van de verdubbeling is beperkt. Het betreft 3 dB. Dit verschil is in de praktijk voor het menselijk oor licht akoestisch waarneembaar.

De maximale geluidbelasting ten gevolge van de verdubbelde N34 blijft ruim onder de maximaal vast te stellen hogere waarden van 68 dB, die op grond van de Wet geluidhinder mag worden vastgesteld.

Geluidsituatie – goede ruimtelijke ordening

Door het bureau NAA is aanvullend geluidonderzoek verricht. Door het bureau NAA is aanvullend geluidonderzoek verricht. De onderzoeksresultaten zijn hieronder weergegeven. De geluidbelasting voor de honden zijn in alle gevallen lager dan de geluidbelastingen op 1,8 m. Om die reden zijn voor de honden (c.q. de hondenhokken aan de zuidrand van het perceel 533) geen aparte rekenpunten gehanteerd. De punten op de hoeken van de erfgras zijn worst case als maatgevend voor de honden beschouwd.

Tabel: Berekende geluidsbelastingen vanwege de N34

Beoordelingspunt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Geluidsbelasting in dB inclusief aftrek artikel 110g (Wgh)				
			2019 bestaand	2030 autonoom	2030 dubbel	toename t.o.v. 2019	toename t.o.v. 2030 autonoom
170-170ZW	Huizingerstuk (hoog belaste gevel woning)	1,8	55,1	56,0	58,2	3,1	2,2
		4,5	56,9	57,8	59,6	2,7	1,8
H1-H4	Huizingerstuk (hoogst belaste hoek van perceel 533)	1,8	57,7	58,6	61,6	3,9	2,8
H5#	Huizingerstuk (grens perceel 534)	1,8	64,8	65,8	61,8	-3,0	-4,0

Tabel: Berekende cumulatieve geluidsbelastingen (N34 versus cumulatie)

Beoordelingspunt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Geluidsbelasting L_{cum} in dB exclusief aftrek artikel 110g (Wgh)				
			2019 bestaand cumulatief	2030 autonoom cumulatief	2030 dubbel cumulatief	2030 alleen N34 dubbel	2030 dubbel toename door overige bronnen
170-170ZW	Huizingerstuk (hoog belaste gevel woning)	1,8	57,1	58,0	60,2	60,2	0,0
		4,5	58,9	59,8	61,6	61,6	0,0
H1-H4	Huizingerstuk (hoogst belaste hoek van perceel 533)	1,8	59,8	60,7	63,6	63,6	f0,0
H5#	Huizingerstuk (grens perceel 534)	1,8	66,8	67,8	63,8	63,8	0,0

Tabel: Berekende cumulatieve geluidsbelastingen (toenames)

Beoordelingspunt	Omschrijving	Rekenhoogte (m)	Geluidsbelasting L_{cum} in dB exclusief aftrek artikel 110g (Wgh)				
			2019 bestaand cumulatief	2030 autonoom cumulatief	2030 dubbel cumulatief	toename t.o.v. 2019	toename t.o.v. 2030 autonoom
170-170ZW	Huizingerstuk (hoog belaste gevel woning)	1,8	57,1	58,0	60,2	3,1	2,2
		4,5	58,9	59,8	61,6	2,7	1,8
H1-H4	Huizingerstuk (hoogst belaste hoek van perceel 533)	1,8	59,8	60,7	63,6	3,8	2,9
H5#	Huizingerstuk (grens perceel 534)	1,8	66,8	67,8	63,8	-3,0	-4,0

Geluidbelasting afkomstig van de verdubbelde N34:

De nu berekende hoogste geluidbelastingen zijn gelijk aan de geluidbelastingen in het geluidonderzoek dat voor het bestemmingsplan is verricht. De geluidbelastingen op het erf van Huizingerstuk 4 nemen op de meest nabij de weg gelegen hoek iets meer toe dan op de woning. Het gaat om beperkte toenames. Verschillen in gevoeligheid worden in de Wet geluidhinder en Wet milieubeheer en ook in de gangbare geluidpraktijk tot uitdrukking gebracht met stappen/klassen van 5 dB. De toenames van ten opzichte van de situatie in 2019 zijn lager dan 5 dB. De toenames ten opzichte van de autonome situatie in 2030 zijn eveneens lager dan 5 dB. In alle gevallen is de geluidbelasting vanwege de verdubbelde N34 lager dan de maximaal onthefbare waarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder, die de wetgever bij dit soort reconstructies van wegen maximaal toelaatbaar heeft geacht.

Cumulatieve geluidbelasting:

De cumulatieve geluidbelastingen op de beoordelingspunten nemen toe. De bijdrage van de overige geluidsbronnen is zeer beperkt. De cumulatieve geluidbelastingen in de toekomstige situatie zijn derhalve goed vergelijkbaar met de geluidbelasting vanwege alleen de N34. De toenames van de cumulatieve geluidbelasting zijn gelijk of minder dan de toenames ingeval van de geluidbelasting afkomstig van louter de verdubbelde N34. In alle gevallen zijn de toenames (zowel en opzichte van de situatie in 2019 als de

autonome situatie in 2030) minder dan 5 dB en kunnen deze aanvaardbaar worden geacht. In alle gevallen is ook de cumulatieve geluidbelasting minder dan de maximaal onthefbare waarde van 68 dB uit de Wet geluidhinder, die de wetgever bij dit soort reconstructies van wegen maximaal toelaatbaar heeft geacht. Daarbij ziet de norm van 68 dB op louter wegverkeerslawaai en wordt bij de norm van 68 dB nog rekening gehouden met de aftrek van artikel 110g Wet geluidhinder. Bij bovenstaande cumulatieve belasting is de geluidbelasting berekend exclusief deze aftrek.

Kortom, de verdubbeling van de N34 leidt voor wat betreft de akoestische situatie van het woonhuis, het boshuis en het woonerf niet tot een onaanvaardbare situatie. Er is ook na de verdubbeling van de N34 nog altijd sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op het woonperceel en bij de woning en een aanvaardbaar verblijfklimaat op het agrarisch perceel 534.

Voor de hondenfokkerij geldt dat dit een qua milieuregelgeving en ruimtelijke-ordeningsregelgeving een illegaal bedrijf is. Dit bedrijf is door appellanten gestart (op 1 januari 2016) in de wetenschap dat de verdubbeling van de N34 aanstaande was. Om die reden menen wij dat de belangen verbonden aan de hondenfokkerij in deze afweging niet zwaar dienen te wegen. Voor honden geldt geen algemeen aanvaarde geluidnorm. In de sfeer van de ruimtelijke ordening valt niet in te zien dat voor honden verdergaande normen moeten worden gehanteerd dan voor mensen. Verder schrikken honden in algemene zin van onverwachte piekgeluiden. Een voorspelbare repeterende geluidsbron zoals een stroomweg heeft geen negatieve invloed op het welbevinden van de hokken. In de huidige situatie hebben appellanten (op eigen risico) de hondenhokken geplaatst aan de zuidrand van perceel 533. Het perceel is overigens groot genoeg om de hondenhokken ergens anders op het perceel te plaatsen, bijvoorbeeld achter de woning en de huidige bebouwing die als geluidafscherming voor de hondenhokken kunnen dienen. Appellanten zullen daarbij wel aan de geldende milieuregelgeving moeten voldoen. Ook is het hebben van een hondenfokkerij in de vorm van een bedrijf planologisch niet toegestaan. Het hobbymatig houden van honden passend bij de woonfunctie is wel toegestaan. Wij menen dan ook dat er geen onevenredige negatieve akoestische invloed uitgaat van de N34 die het houden van honden op het woonerf onmogelijk maken.

Luchtkwaliteitsituatie

Voor de aanvullende luchtkwaliteitberekeningen is door NAA hetzelfde model gebruikt als dat gebruikt is voor de luchtkwaliteitberekeningen voor het bestemmingsplan N34-verdubbeling (Regionale Uitvoeringsdienst Drenthe, Verdubbeling N34 Onderzoek naar Luchtkwaliteit d.d. 18 maart 2016). In de aanvullende luchtkwaliteitberekeningen zijn de totale concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} berekend voor de bestaande situatie (2019), de autonome situatie (2030; situatie met de bestaande N34 in 2030) en de verdubbelde N34 in 2030. Daarbij is ook inzichtelijk gemaakt wat de bijdrage van de N34 (bestaande N34 in 2019, bestaande N34 in de autonome situatie van 2030 en de verdubbelde N34 in 2030) aan de luchtkwaliteitconcentratie is. Zowel de totale concentraties als de bijdragen van de N34 respectievelijk de verdubbelde N34 zijn berekend (op rekenpunten) ter plaatse van de woning Huizingerstuk 4, het woonperceel bij deze woning (perceel 533) en het agrarische perceel 534.

Voor de concentraties PM₁₀ en PM_{2,5} geldt dat de N34 (zowel bestaand als verdubbeld) maar zeer beperkt bijdraagt aan de totale concentratie op een bepaald rekenpunt (variërend van 1% tot 3%). Verder geldt dat zowel in de autonome situatie in 2030 als in de situatie in 2030 met verdubbeling de totale concentraties minder zijn dan in de bestaande situatie in 2019. Ook de bijdrage van de (verdubbelde) N34 aan die concentraties in 2030 is minder dan in 2019. Dit is ingegeven door het schoner worden van de motorvoertuigen. De verbetering van de luchtkwaliteitsituatie is hierdoor groter dan de effecten van meer verkeersbewegingen op een verdubbelde N34. Wordt de verdubbelde situatie in 2030 vergeleken met de autonome situatie in 2030, dan is de bijdrage van de verdubbelde N34 zeer beperkt, maximaal 0,04 µg/m³ voor PM_{2,5} en maximaal 0,01 µg/m³ voor PM₁₀. Deze bijdrage zijn ook zeer beperkt in het licht van de wettelijk toegestane normen: 40 µg/m³ voor PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}.

Voor de concentratie NO₂ geldt dat de N34 (zowel bestaand als verdubbeld) voor een deel bijdraagt aan de totale concentratie op een bepaald rekenpunt, variërend van 9% tot 29%. Zowel in de autonome situatie in 2030 als in de situatie in 2030 met verdubbeling is de totale concentratie NO₂ minder dan in de bestaande situatie in 2019. Ook de bijdrage van de (verdubbelde) N34 aan die concentraties in 2030 is minder dan in 2019. Ook dat is ingegeven door het schoner worden van de motorvoertuigen. De

verbetering van de luchtkwaliteitsituatie is ook hierdoor groter dan de effecten van meer verkeersbewegingen op een verdubbelde N34. Wordt de verdubbelde situatie in 2030 vergeleken met de autonome situatie in 2030, dan is de bijdrage van de verdubbelde N34 beperkt, maximaal 0,28 µg/m³. Deze bijdrage is ook beperkt in het licht van de wettelijk toegestane norm: 40 µg/m³ voor NO₂.

De hoogste concentraties zijn hierna weergegeven. Verder wordt verwezen naar de aanvullende luchtkwaliteitsberekeningen

Toetspunt	Omschrijving	NO ₂ 2019		NO ₂ 2030 autonoom		NO ₂ 2030 verdubbelde N34		wettelijke norm
		Conc. [µg/m ³]	Bijdrage N34 [µg/m ³]	Conc. [µg/m ³]	Bijdrage N34 [µg/m ³]	Conc. [µg/m ³]	Bijdrage verdubb. N34 [µg/m ³]	
170	woning Huizingerstuk 4	12,18	1,65	8,63	0,88	8,78	1,03	40
H3	Huizingerstuk 4 hoek woonperceel 533	12,66	2,13	8,89	1,14	9,17	1,42	40
H5	Huizingerstuk perceel 534 (*)	14,74	4,21	10,05	2,30	9,18	1,43	40

Toetspunt	Omschrijving	PM ₁₀ 2019		PM ₁₀ 2030 autonoom		PM ₁₀ 2030 verdubbelde N34		wettelijke norm
		Conc. [µg/m ³]	Bijdrage N34 [µg/m ³]	Conc. [µg/m ³]	Bijdrage N34 [µg/m ³]	Conc. [µg/m ³]	Bijdrage verdubb. N34 [µg/m ³]	
170	woning Huizingerstuk 4	18,41	0,22	16,89	0,24	16,93	0,28	40
H3	Huizingerstuk 4 hoek woonperceel 533	18,47	0,28	16,96	0,30	17,03	0,38	40
H5	Huizingerstuk perceel 534 (*)	18,75	0,56	17,26	0,61	17,04	0,38	40

Toetspunt	Omschrijving	PM _{2,5} 2019		PM _{2,5} 2030 autonoom		PM _{2,5} 2030 verdubbelde N34		wettelijke norm
		Conc. [µg/m ³]	Bijdrage N34 [µg/m ³]	Conc. [µg/m ³]	Bijdrage N34 [µg/m ³]	Conc. [µg/m ³]	Bijdrage verdubb. N34 [µg/m ³]	
170	woning Huizingerstuk 4	10,83	0,13	9,43	0,08	9,44	0,09	25
H3	Huizingerstuk 4 hoek woonperceel 533	10,87	0,17	9,45	0,10	9,48	0,12	25
H5	Huizingerstuk perceel 534 (*)	11,03	0,33	9,55	0,19	9,48	0,12	25

(*) Voor perceel 534 is in de situatie van verdubbeling van 2030 gekeken naar het (na verwerving) resterende gedeelte.

Kortom, de verdubbelde N34 leidt ten opzichte van de bestaande situatie in 2019 niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De bijdrage van de verdubbelde N34 aan de totale luchtconcentratie in 2030 is minder dan de bijdrage van de bestaande N34 aan de totale luchtconcentratie in 2019. Wordt de verdubbelde situatie met de autonome situatie in 2030 vergeleken, dan is de extra "verslechtering" beperkt, (als hoogste) maximaal 0,28 µg/m³. voor NO₂, zeker gezien in het licht van de wettelijke norm. Van een onaantvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteitsituatie ten gevolge van de N34 is dan ook geen sprake.

Lichthinder van het verkeer

Omdat er op dit moment geen landelijke richtlijn voor lichthinder van voertuigverlichting is, wordt gebruik gemaakt van de Richtlijn lichthinder 2014 van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). Deze richtlijn maakt onderscheid tussen typen verblijfsgebieden van natuurgebied E1 tot stadscentrum/industriegebied E4. Voor de verschillende gebieden gelden grenswaarden voor de verlichtingssterkte op de gevel en voor de lichtsterkte in de richting van waarnemers. Hier is sprake van landelijk gebied E2. De verlichtingssterkte mag tussen 07:00 en 23:00 uur niet meer bedragen dan 5 lux en tussen 23:00 en 07:00 uur niet meer dan 1 lux. De lichtsterkte in de richting van waarnemers mag tussen 07:00 en 23:00 uur niet meer bedragen dan 7500 candela en tussen 23:00 en 07:00 uur niet meer dan 500 candela.

Volgens de Keuringseisen van personenauto's in het kader van de APK-regelgeving, wordt bepaald dat dimlicht zo moet zijn afgesteld dat de lichtbundel een hoek tussen de -0.5% en -4% ten opzichte van de horizontaal moet hebben. Bij een normale afstelling is deze waarde -1.5%. Bij de Europese regelgeving wordt voor personenauto's uitgegaan van een montagehoogte van 0.65 m. Andere bronnen beroepen zich op het UNECE agreement addendum 111 regulation nr 112. Daarbij noemen zij een genormeerde koplamphoogte van maximaal 0.9 m met een hoek van -1%. Rekening houdend met deze eisen is de hoogte van de lichtbundel van een horizontaal staand voertuig op een horizontale weg gemiddeld binnen 43 meter en ten hoogste binnen 130 m afgenomen tot 0.00 m.

In horizontale richting mag volgens de APK-regelgeving het lichte vlak ten gevolge van de gedimde koplampen op 10 meter afstand zich niet duidelijk links bevinden van de hartlijn tussen beide koplampen. De buitenrand van de lichtbundel is de licht-donkergrens. Dit wordt bepaald door de linker koplamp die enigszins naar rechts schijnt. Aangezien de rechterkoplamp meer rechtuit schijnt, is de linker koplamp bepalend voor de lichtval aan de buitenkant van de weg. Koplampen zitten maximaal 1.30 meter uit elkaar. Uitgaande van het wegontwerp, liggen er 2 rijstroken op 8.5 meter asfalt en buiten het asfalt is de bovenzijde van het grondlichaam nog 5.3 meter breed en vrijwel vlak. De linker koplamp van een voertuig op de rechterrijbaan bevindt zich daarmee op $8.5/4 + 1.3/2 + 5.3 = 8.1$ meter vanaf de kruinlijn (bovenrand) van het grondlichaam. Rekening houdend met de maximale horizontale afwijking volgens de APK regels en de reikwijdte van de lichtbundel, wijkt de lichtbundel op de maximale afstand van 130 meter voor het voertuig hooguit 8.5 meter af naar rechts. Bij een normale verticale afstelling wijkt de lichtbundel op 43 meter 2.8 af naar rechts. De lichtbundels schijnen derhalve niet op of nabij de woning van appellanten. Ook schijnen de lichtbundels niet op het woonerf van appellanten. Wel schijnen de lichtbundels op het resterende deel van het perceel 534. Nu dit perceel niet als tuin mag worden gebruikt, maar slechts overeenkomstig de agrarische bestemming mag worden gebruikt en nu mensen hier niet langdurig verblijven (zeker niet in de avond- of nachtsituatie) achten wij deze situatie aanvaardbaar.

Autoverlichting heeft een beperkte divergentie en de lichtsterkte (lichtemissie van een lichtbron in een bepaalde richting) buiten de licht-donkergrens is minimaal. Aangezien er hier geen sprake is van relevante licht reflecterende oppervlakken in het overdrachtsgebied, wordt hier aan de grenswaarden voor lichtsterkte in de richting van de waarnemer voldaan.

De N34 is ter hoogte van de woning en de eerste 1000 meter ten noorden van de woning recht. Ten zuiden van de woning maakt de N34 in de eerste 1000 meter een flauwe bocht waarbij de woning in de binnenbocht ligt. Gelet op de situatie, het wegontwerp en de eisen aan koplampen schijnen er geen lichtbundels over de woning of over het woonperceel en is de verlichtingssterkte (de hoeveelheid licht die op een oppervlakte valt) bij benadering 0 lux waarmee aan de hiervoor gehanteerde grenswaarden wordt voldaan.

Er is ten opzichte van de huidige situatie ons inziens geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van de de situatie voor wat betreft de lichthinder van het verkeer ten gevolge van het bestemmingsplan N34-verdubbeling. Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft dit aspect is nog altijd sprake.

Privacysituatie

Over privacysituatie is door de Afdeling bij haar uitspraak van 27 december 2017 (zaaknr. 201608688/1R3) reeds geoordeeld. De Afdeling overwoog (citaat):

“15.3. Vast staat dat de N34 iets dichterbij de woning van Hutten komt te liggen en daardoor verlies van privacy optreedt. Gelet op de resterende afstand van ongeveer 30 meter tussen de woning van Hutten en het plangebied is de Afdeling van oordeel dat het verlies aan privacy op zichzelf beschouwd niet onaanvaardbaar kan worden geacht. Voor een gehoudeheid van de raad tot aanleg van een scherm vanwege het verlies aan privacy, zoals door Hutten gewenst, ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding. Het betoog faalt.”

Wij zien geen aanleiding om hierin thans een andere afweging te maken dan de Afdeling. In aanvulling daarop merken wij nog op dat de tuin ten westen van het woonhuis is gelegen. Het woonhuis en de andere op het perceel 533 gelegen bebouwing ontnemen het zicht vanaf de N34 naar de tuin. Verder merken wij op dat de rijsnelheid op de verdubbelde N34 100 km/uur is. De weggebruikers hebben hierdoor slechts zeer kortstondig zicht op het perceel van appellanten.

Het resterende deel van perceel 534 is wel naast de verdubbelde N34 gelegen. Nu dit perceel niet als tuin mag worden gebruikt, maar slechts overeenkomstig de agrarische bestemming mag worden gebruikt en nu mensen hier niet langdurig verblijven, achten wij deze situatie aanvaardbaar.

Van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft de privacysituatie is nog altijd sprake.

Uitzichtsituatie

Onder verwijzing naar het gestelde onder “Privacysituatie” menen wij dat er ook geen sprake is van een onaanvaardbare aantasting van de uitzichtsituatie ten gevolge van het bestemmingsplan N34-verdubbeling. De op het perceel aanwezige begroeiing en de hondenhokken aan de zuidelijke rand van perceel 533 nemen ook een deel van het zicht op de N34 weg. Er is wel is sprake van enige uitzichtverslechtering, maar die achten wij niet onaanvaardbaar. Een blijvend recht op een ongewijzigd uitzicht bestaat niet.



bron: google streetview



bron: google streetview

Schadeloosstelling

Vaststaat dat een deel van het perceel 534 door de provincie verworven zal worden. Voor het verlies aan het perceelsgedeelte worden appellanten op grond van de Onteigeningswet volledig schadeloos gesteld. In die schadeloosstelling worden schadeposten zoals de waardedaling van het overblijvende perceel verdisconteerd in de hoogte van de schadeloosstelling. Ook een tegemoetkoming in de planschade wordt in de schadeloosstelling verdisconteerd. Voor de te lijden planschade is door SAOZ reeds een planschadeadvies uitgebracht.

Conclusie

De vorenstaande aspecten zowel op zichzelf als in samenhang beziend leiden tot de conclusie dat deze niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning en het woonperceel. Ook is er geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het verblijfsklimaat op het resterende agrarisch perceel 534, nog daargelaten dat appellanten vanwege de minnelijke aankoop dan wel de onteigening schadeloos zullen worden gesteld. Ook van de gestelde onevenredig negatieve invloed van de geluidbelasting op de hondenfokkerij is geen sprake. Ten aanzien van deze hondenfokkerij merken wij op dat deze planologisch en qua milieuwetgeving illegaal is.

Slotconclusie

De verdubbeling van de N34 zoals voorzien in het bestemmingsplan N34-verdubbeling leidt niet tot een onaanvaardbare woon- en leefsituatie voor appellanten. Er is geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering van de lucht- en geluidssituatie ter plaatse van de woningen van appellanten. Ook is er geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering in de geluidssituatie op de tuin en het boshuis van Gluvinksweg 9. Verder is er geen sprake van een onaanvaardbare verslechtering in de geluidssituatie voor de hondenfokkerij van Huizingerstuk 4. Ten aanzien van deze hondenfokkerij merken wij nog op dat deze planologisch en qua milieuwetgeving illegaal is. Ook als de cumulatieve geluid- en cumulatieve luchtkwaliteitsituatie worden beoordeeld tezamen met de andere relevante aspecten (lichthinder van het verkeer, de uitzichtsituatie en de privacysituatie) blijft de conclusie nog altijd dat het woon- en leefklimaat bij de woonhuizen en op de woonerven van appellanten aanvaardbaar blijft. Ook heeft de verdubbeling van de N34 geen onevenredig negatieve invloed op de bedrijfssituatie van de hondenfokkerij.

Er is geen aanleiding om het bestemmingsplan N34-verdubbeling gewijzigd vast te stellen. De belangen die gediend zijn met een verdubbeling van de N34 dienen in dit geval zwaarder te wegen dan de belangen van appellanten gerelateerd aan het behoud van een ongewijzigde N34. Voorgesteld wordt om het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan N34-verdubbeling d.d. 27 september 2016 te handhaven onder aanvulling van het document "Belangenafweging en oordeel woon- en leefklimaat N34-verdubbeling Gluvinksweg 9 en Huizingerstuk 4" inclusief het aanvullend geluidonderzoek van bureau NAA en de aanvullende luchtkwaliteitberekeningen van het bureau NAA.