



Gemeente Brummen

Zaaknummer : Z119977
Onderwerp : **Nota van beantwoording zienswijze “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22I Eerbeek, Burgersterrein”**

Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Omgevingswet heeft het ontwerp- TAM omgevingsplan “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22I Eerbeek, Burgersterrein”, met de daarop betrekking hebbende stukken, met ingang van 18 november 2025 voor de duur van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Voor de volledigheid wordt hier vermeld, dat de volledige zienswijzen, zoals deze zijn ingediend, zijn betrokken bij het opstellen van de reactienota. Op de zienswijzen die betrekking hebben op ontwerp “TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22I Eerbeek, Burgersterrein” zal hieronder inhoudelijk worden ingegaan. De zienswijze is in samengevatte vorm weergegeven.

Behandeling zienswijzen

Formele aspecten:

Van de volgende indiener(s) zijn met betrekking tot het TAM-omgevingsplan zienswijze ontvangen:

Indiener 1: Zaaknummer D474027 ontvangen op 19 december 2025.

De door indieners ingediende zienswijze is binnen de gestelde termijn binnengekomen, zodat zij tijdig zijn ingediend.

Hierna wordt de zienswijze samengevat weergegeven en van een reactie(s) voorzien.

Inhoudelijke behandeling zienswijzen

Nr.	Samenvatting zienswijze	Reactie	Aanpassing
1	Indiener 1 – D474027		
A.	Indiener maakt zich zorgen over mogelijke lichthinder door koplampen van uitrijdend- en inrijdend verkeer van de woonvelden op de inrit Louberweg	Naar aanleiding van de zienswijze heeft adviesbureau Goudappel B.V. nader onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek (met kenmerk 023060.N.1.02) is bijgevoegd als bijlage aan deze zienswijze beantwoording. Conclusie van de rapportage is: “De kans dat autoverkeer vanaf de nieuwe ontsluiting van het Burgensterrein verbindingsweg leidt tot rechtstreekse lichthinder leidt in de woningen langs de Loubergweg is uitermate klein. De hoogte van de vensters aan de straatzijde ten opzichte van de straat in combinatie met het feit dat de ontsluitingsweg niet recht tegenover de woningen ligt maakt het onwaarschijnlijk dat de dimlichtbundel van auto's in de woning schijnt. Strijklicht door afslaand autoverkeer zou mogelijk tot lichthinder kunnen leiden. Voor huisnummer 58 geldt dat dit niet zichtbaar zal zijn door de haag rond de tuin. Voor huisnummer 66 is het denkbaar dat dit via de pui aan de zijkant van de woning wel zichtbaar is. In dat geval is het plaatsen van extra beplanting van ongeveer 1 meter hoog tussen de weg en de woning een manier om dit uit te sluiten. Dat kan in de vorm van een haag of een paar slim geplaatste struiken tussen de al aanwezige beplanting.”	Niet in de regels of verbeelding. De motivering wordt toegevoegd aan het plan.

Belangenafweging:

Vermoedelijk heeft de intensieve participatie in het voortraject, eraan bijgedragen dat er slechts een zienswijze is ingediend.

Na aanleiding van de zienswijze zijn er gesprekken gevoerd met de indiener. Hie zijn afspraken gemaakt over de maatregelen die buiten het plangebied worden genomen om de eventuele overlast te voorkomen.

De gemeente vindt het initiatief van 108 woningen en lichte bedrijven in ruim opgezette groene ontwikkeling, op deze locatie passend qua massa en volume. Dit wordt ook onderbouwd door de adviezen.

Bijlage bij behandeling Zienswijze:

Opdrachtgever	Gemeente Brummen
Datum	2 februari 2026
Auteur	Joost Verhoeven
Kenmerk	023060.N1.02
Kenmerk opdrachtgever	- -
Status	Definitief
Pagina	1/10

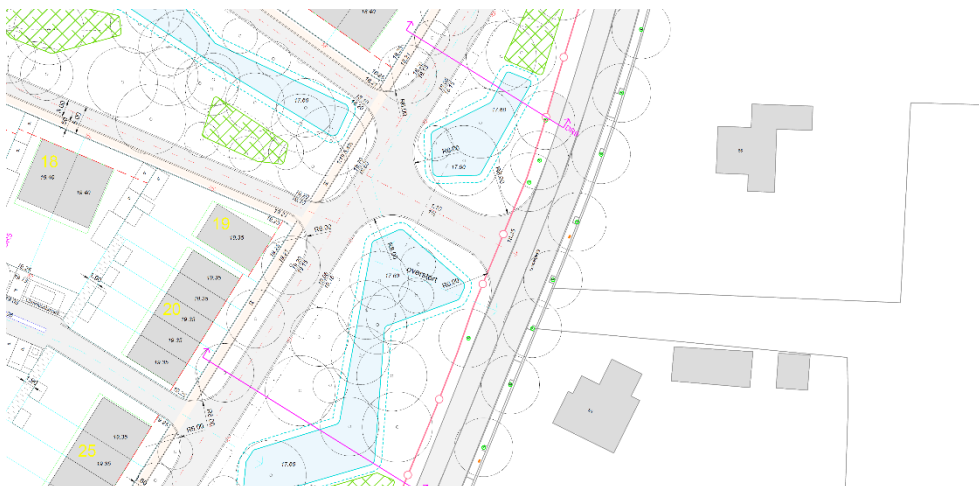
Onderzoek lichthinder Burgersterrein Eerbeek

1. Inleiding

Het terrein van het voormalige transportbedrijf Burgers in Eerbeek wordt ingevuld met woningbouw met aan de spoorzijde ruimte voor bedrijven. De woningen worden ontsloten via een nieuwe zijweg aan de Loubergweg tegenover de huisnummers 56 en 66, de bedrijven krijgen een eigen aansluiting zuidelijker aan de Loubergweg, ter hoogte van het vroegere laad-losterrein van Burgers.



Figuur 1:1: verbeelding van het plangebied (voorlopig ontwerp Burgersterrein)



*Figuur 1:2: uitsnede van het concept DO Burgersterrein ter plaatse van de aansluiting.
Aan de overzijde van de weg de woningen (nummers 58 en 66)*

Op het plan heeft de gemeente een zienswijze ontvangen over de lichthinder door autokoplampen die in de zienswijze wordt voorzien in de woning Loubergweg, huisnummer 66.

In deze notitie bekijken we of er daadwerkelijk lichthinder zal ontstaan.

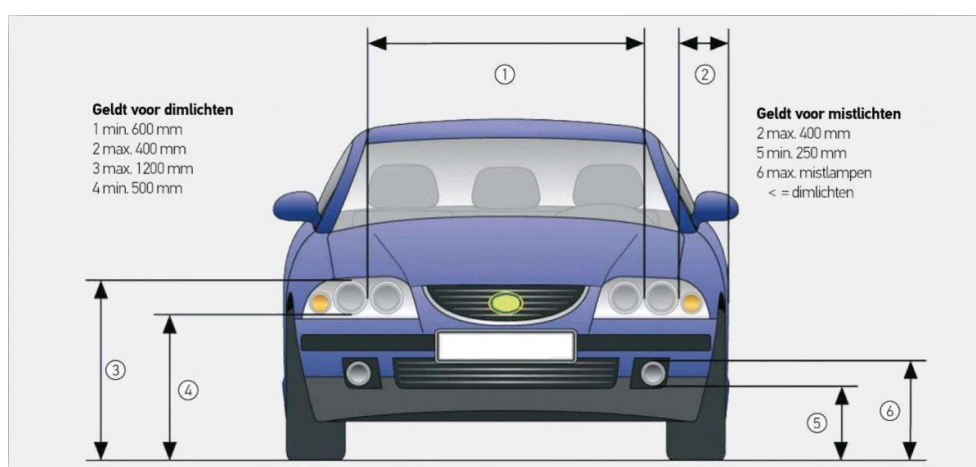
2. Uitgangspunten

Het CROW geeft in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen en aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom. Voor (het tegengaan van) lichthinder van (auto)verkeer geeft het CROW geen richtlijnen of aanbevelingen. Er zijn dus geen regels ten aanzien van lichthinder bij woningen op een T-aansluiting of bijvoorbeeld tegenover een parkeerterrein.

Op basis van de karakteristieken van auto's en de vertaling daarvan in APK-eisen is er informatie over de lichtbundel van auto's. Op basis daarvan voeren we een toets uit. Bij hoogteverschillen kan het licht van autolampen hoger of lager stralen dan op vlak terrein. Dit aspect nemen we mee in onze toets, de hoogtegegevens voor het plan hebben we ontvangen van de Brummen, daarnaast maken we gebruik van de Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN).

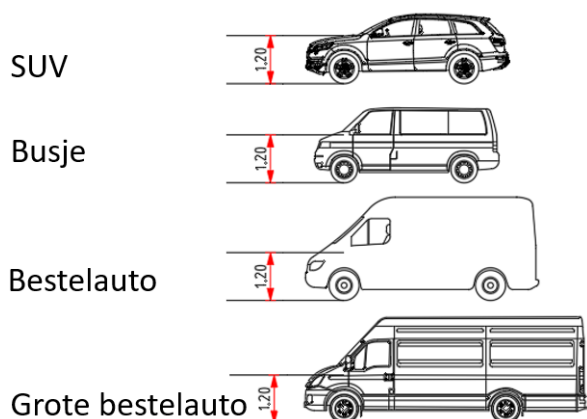
3. Karakteristieken van de auto

De koplampen van een auto moeten op een hoogte tussen 50 cm en 1,20m ten opzichte van het wegdek zijn gemonteerd, maat 3 en 4 in Figuur 3:1.



Figuur 3:1: Maatvoering verlichting (afbeelding: Hella.com)

In een woonomgeving wordt vooral gereden met personenauto's, maar bij de toets op lichthinder moet ook rekening worden gehouden met bestelauto's. In de praktijk hebben alleen de grootste bestelauto's en vrachtauto's de koplampen op de maximale hoogte van 1,20m, personenauto's inclusief SUV's en kleine bestelwagen hebben de koplampen op een hoogte van 1,00m of lager. Figuur 3:2 laat dat zien. Voor deze analyse gaan we uit van een koplamp hoogte tot 1,00m.

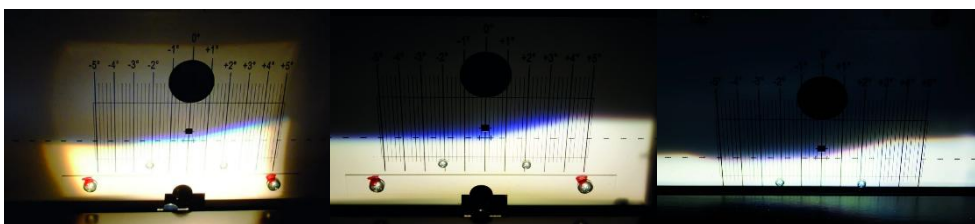


Figuur 3:2: koplamp hoogte voor verschillende voertuigen (maximaal 1,20m)

Binnen de bebouwde kom rijden auto's met daglichtverlichting of dimlicht.

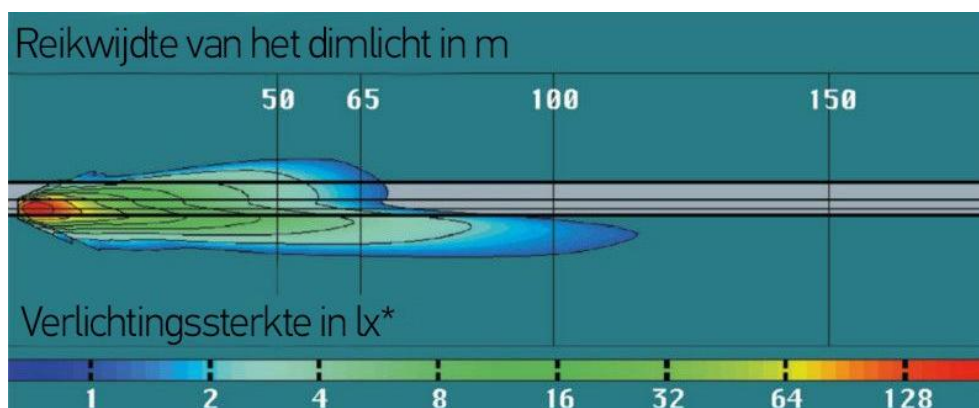
Daglichtverlichting is uitsluitend bedoeld voor de herkenbaarheid van voertuigen. Dit licht geeft geen gerichte lichtbundel. Het dimlicht heeft vooral als doel de weg voor het voertuig te verlichten. Om verblinding van andere weggebruikers te voorkomen is het dimlicht altijd omlaag gericht, de APK-eis is 1% afschot: een koplamp op 1,00m hoogte op de auto mag het wegdek tot maximaal 100 m verlichten. Aangezien de weg direct voor de auto het best wordt verlicht, geldt daarbij bovendien hoe verder weg, hoe lager het verlichtingsniveau. Om verblinding van tegemoetkomend verkeer te voorkomen is de lichtbundel links korter dan rechts,

Met komst van modernere lampen (Xenon, LED) is het licht feller maar schijnt niet hoger (zie Figuur 3:3).

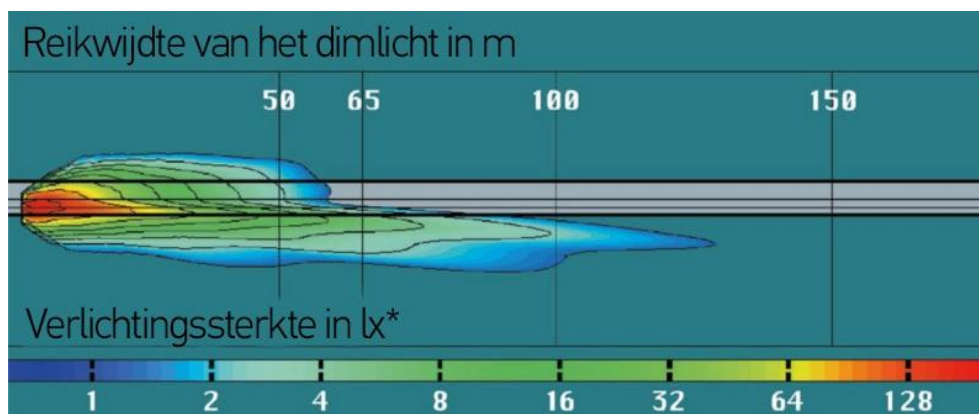


Figuur 3:3: lichtverdeling halogeen-, Bi-Xenon- en LED-koplamp (afbeelding Hella.com)

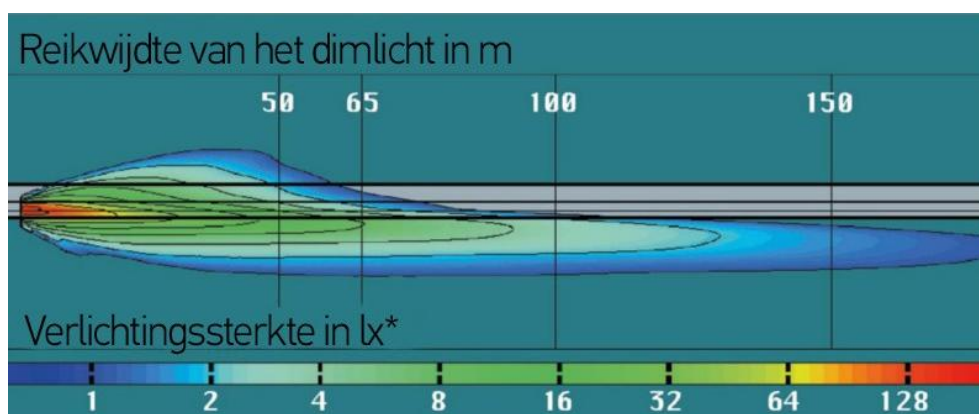
Het fellere licht en de beter vormgegeven reflectoren van moderne koplampen zorgen ervoor dat het wegdek over een langere afstand nog enigszins wordt verlicht (zie Figuur 3:4 tot Figuur 3:6), ook op een afstand verder dan 100 meter voor de auto.



Figuur 3:4: dimlichtverdeling H4 koplamp (afbeelding: Hella.com)



Figuur 3:5: dimlichtverdeling moderne reflectiekoplamp (afbeelding: Hella.com)



Figuur 3:6: dimlichtverdeling nieuwste Super-DE-koplampen (afbeelding: Hella.com)

4. Hoogteligging plangebied en woning

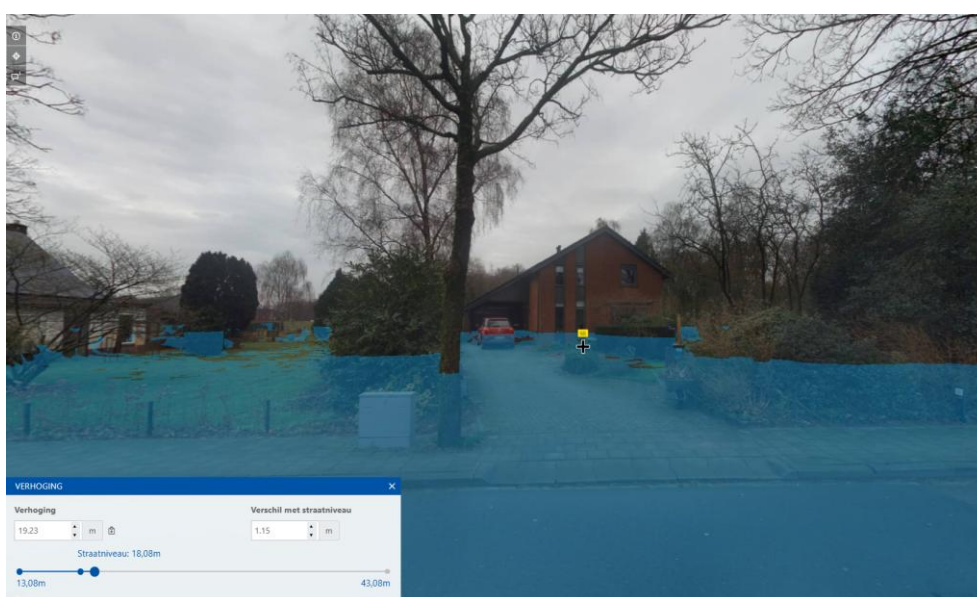
Het straatniveau van de Loubergweg ter hoogte van de nieuwe aansluiting is circa 18,45m boven NAP. Het plangebied komt hoger te liggen dan de Loubergweg, de weg in het plangebied parallelweg aan de Loubergweg ligt ter hoogte van de aansluiting op 18,60m. De nieuwe aansluiting loopt dus iets naar beneden richting de Loubergweg.

De tuin van de woning Loubergweg 66 ligt ter hoogte van de woning op ongeveer 18,80m boven NAP, iets hoger dan de oostzijde van het plangebied.

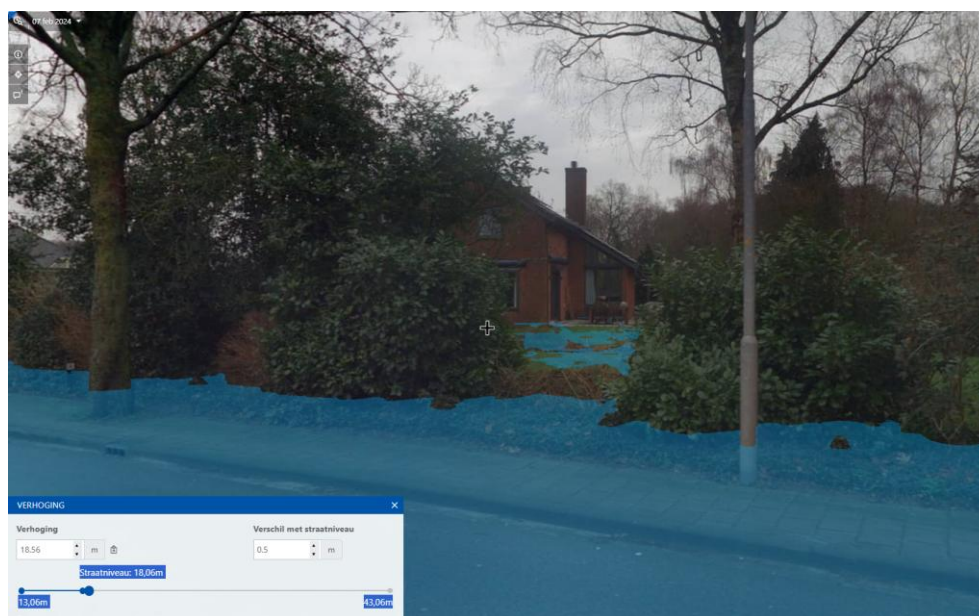
De kortste afstand tussen de woning Loubergweg 66 tot de kant van de weg is ongeveer 18 meter, de kortste afstand tussen de woning en de wegkant tegenover de nieuwe aansluiting bedraagt ongeveer 30 meter.



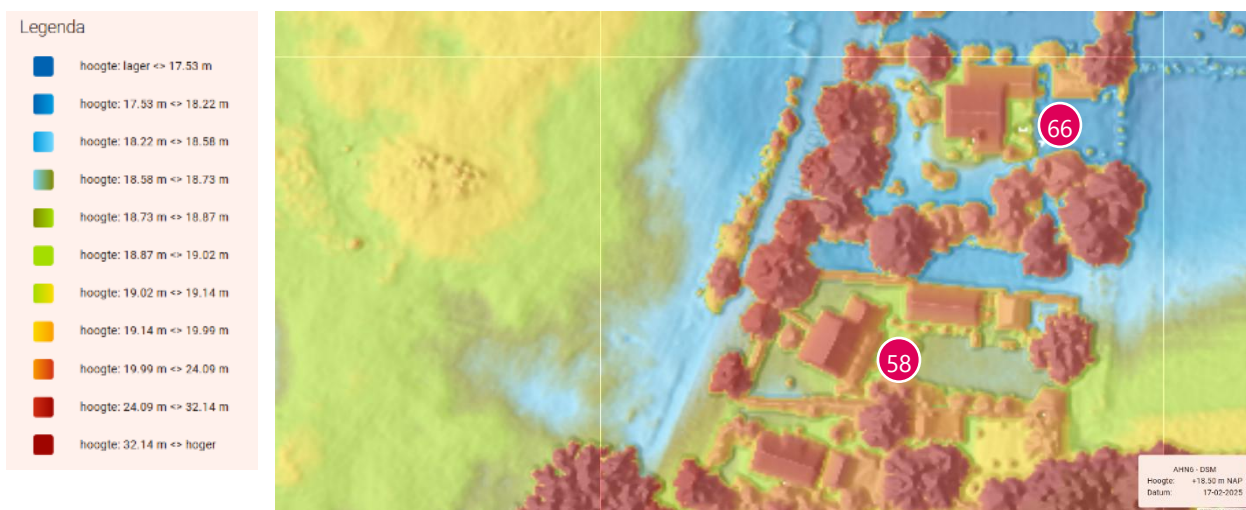
Figuur 4:1: Loubergweg 58 – onderzijde raam op 0,90m boven straatpeil



Figuur 4:2: Loubergweg 66 – onderzijde ramen op 1,15m boven straatniveau



Figuur 4.3: Loubergweg 66 – onderzijde schuifpui op 0,50 boven straatniveau



Figuur 4.4: Uitsnede uit de Algemene Hoogtekaart Nederland met bebouwing en beplanting, links het plangebied (huidige hoogtes), rechts de bestaande bebouwing en beplanting

Op de hoogtekaart is te zien dat de tuin van huisnummer 66 weliswaar laag ligt, maar de woning zelf ligt hoger dan de Loubergweg.

5. Lichthinder

De koplampen van auto's zijn in het donker goed zichtbaar, maar het wordt pas hinderlijk als mensen rechtstreeks in de lichtbundel kijken. Als de lichtbundels van autolampen rechtstreeks een woning in schijnen is dat dus ook hinderlijk. Als de onderzijde van de vensters ten minste 1,00m boven het wegniveau ligt, is de kans op lichthinder erg klein. Alleen grote vrachtwagens of het grootste model bestelauto kan lichthinder veroorzaken, maar de kans dat dit soort grote voertuigen 's avonds of 's nachts vanaf het Burgersterrein vertrekken is minimaal.

De woningen aan de Loubergweg liggen niet rechtstreeks tegenover de aansluiting van het Burgersterrein. Rechtstreekse lichtbundels staan daarom niet op de gevels gericht. Maar de lampen van afslaande voertuigen kunnen wellicht toch kortstondig de gevel beschijnen.

5.1 Loubergweg 58

Voor huisnummer 58 geldt dat de beukenhaag aan de voorzijde en noordzijde van de tuin de lichtbundel van afslaand verkeer grotendeels tegenhoudt. Het raam dat rechtstreeks zicht geeft op de Loubergweg zit 0,90 m boven straatpeil. De kans dat daar licht rechtstreeks binnenkomt is minimaal, ook als een auto vanaf het Burgersterrein rechtsaf slaat.



Figuur 5:1: beplanting langs de tuin van huisnummer 58 (foto Cyclomedia)

5.2 Loubergweg 66

Voor huisnummer 66 geldt ook dat afslaand verkeer geen lichthinder geeft op de ramen in de voorgevel. Voor deze ramen geldt bovendien dat deze zo hoog van de grond zijn dat autolampen niet naar binnen kunnen schijnen.

Aan de zijkant van de woning is een glazen pui aanwezig die doorloopt tot op het terras. We hebben daarom bekeken of er een kans dat de lichten van een linksaf slaande auto via deze pui aan de zijgevel naar binnen kunnen schijnen.



Figuur 5.2: open beplanting in de tuin van huisnummer 66 (foto Cyclomedia) – de glazen pui is op deze foto nog net zichtbaar

De beplanting in de tuin maakt dat er weinig tot geen licht de woning in zal schijnen maar een afslaande auto geeft in het donker mogelijk wel een paar korte lichtflitsen tussen de beplanting door. Indien dit daadwerkelijk in de praktijk optreedt kunnen een paar struiken van ongeveer 1,0m hoog ervoor zorgen dat de autolampen de gevel en de pui niet meer beschijnen.

6. Conclusie

De kans dat autoverkeer vanaf de nieuwe ontsluiting van het Burgensterrein verbindingsweg leidt tot rechtstreekse lichthinder leidt in de woningen langs de Loubergweg is uitermate

klein. De hoogte van de vensters aan de straatzijde ten opzichte van de straat in combinatie met het feit dat de ontsluitingsweg niet recht tegenover de woningen ligt maakt het onwaarschijnlijk dat de dimlichtbundel van auto's in de woning schijnt.

Strijklicht door afslaand autoverkeer zou mogelijk tot lichthinder kunnen leiden. Voor huisnummer 58 geldt dat dit niet zichtbaar zal zijn door de haag rond de tuin. Voor huisnummer 66 is het denkbaar dat dit via de pui aan de zijkant van de woning wel zichtbaar is. In dat geval is het plaatsen van extra beplanting van ongeveer 1 meter hoog tussen de weg en de woning een manier om dit uit te sluiten. Dat kan in de vorm van een haag of een paar slim geplaatste struiken tussen de al aanwezige beplanting.