

**Gemeente Nijkerk
Ruimtelijke Onderbouwing
Oranjelaan 15**

opdrachtgever	Gemeente Nijkerk
opdrachtnemer	amer / ruimtelijke ontwikkeling Zonnehof 43 3811 ND Amersfoort 033-4621623 bureau@amer.nl www.amer.nl
status	besluit
projectnummer	21-151D
plan-idn	NL.IMRO.0267.OV0005-0001
datum	29 juli 2011

Inhoudsopgave

<u>RUIMTELIJKE ONDERBOUWING</u>		<u>blz</u>
Hoofdstuk 1	Inleiding	4
Hoofdstuk 2	Beschrijving besluitgebied	7
Hoofdstuk 3	Beleidskader	9
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / Onderzoek / Verantwoording	10
Hoofdstuk 5	Financiële uitvoerbaarheid	16
Hoofdstuk 6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

Bijlage 1: Uitspraak ABRS 2 maart 2011 (nr. 201000937/1/R2)

Bijlage 2: Quickscan natuurtoets Oranjelaan 15, EcoGroen Advies BV, 2 mei 2011

**Bijlage 3: Veiligheid en geluid expeditiehof supermarkt Oranjelaan 15,
Goudappel Coffeng, 28 april 2011**

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 29 oktober 2009 is het bestemmingsplan Oosterpoort door de raad van de Gemeente Nijkerk gewijzigd vastgesteld. Dit bestemmingsplan beoogt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plan Oosterpoort mogelijk te maken.

Tegen het vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan Oosterpoort is bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder aangeduid als ABRS) beroep ingesteld. Op woensdag 2 maart 2011 is door de ABRS uitspraak gedaan (zie bijlage 1).

Door deze uitspraak is het vastgestelde bestemmingsplan Oosterpoort voor het overgrote deel overeind gebleven en onherroepelijk geworden. Voor een klein plandeel is het ingestelde beroep gegrond verklaard, wat inhoudt dat voor een gedeelte van het plangebied (een gedeelte van het voormalige perceel Oranjelaan 15) het raadsbesluit vernietigd is. Ter plaatse is het onderliggende bestemmingsplan 'Oranjewijk' nog steeds van kracht.

Op 24 december 2010 heeft de betrokken ontwikkelaar (Aprisco B.V.) een aanvraag omgevingsvergunning ingediend voor een project dat bestaat uit de bouw van een parkeergarage voor 320 auto's, ongeveer 5.700 m² commerciële ruimte en ruim 50 woningen op basis van het bestemmingsplan 'Oosterpoort'. Omdat een deel van het bestemmingsplan 'Oosterpoort' door de uitspraak van de ABRS is vernietigd dient een deel van de bouwplannen te worden getoetst aan het oorspronkelijke bestemmingsplan 'Oranjewijk'. Dit gedeelte van het project betreft de realisatie van een inpandige laad- en losvoorziening voor de supermarkt, de daarboven geplande vier appartementen en een klein deel van de ondergrondse parkeergarage. Op basis van het bestemmingsplan 'Oranjewijk' (vastgesteld door de gemeenteraad van Nijkerk op 29 maart 1990 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Gelderland bij besluit van 24 augustus 1990) heeft het perceel de bestemming 'Eengezinshuizen' en 'Tuinen'. Deze bestemming maakt het niet mogelijk de beoogde ontwikkeling voor dit gedeelte van het plan Oosterpoort mogelijk te maken. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet hier wel in.

Doel van de ruimtelijke onderbouwing is namelijk om op het perceel Oranjelaan 15 het projectgedeelte dat bestaat uit de inpandige laad- en losvoorziening voor de supermarkt, de daarboven geplande vier appartementen en een klein deel van de ondergrondse parkeergarage alsnog mogelijk te maken. Deze ruimtelijke onderbouwing maakt het mogelijk om af te wijken van het geldende bestemming door middel van een omgevingsvergunning (art 2.1 lid 1 onder c en art 2.12 lid 1 onder a sub 3° Wabo).

1.2 De bij het plan behorende stukken

Artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3° Wabo geeft aan dat een omgevingsvergunning voor een activiteit die in strijd is met het bestemmingsplan, moet zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Het voorliggende stuk vormt, in samenhang met de toelichting van het vastgestelde en onherroepelijke deel van het bestemmingsplan Oosterpoort, de ruimtelijke onderbouwing voor de geplande ontwikkeling op het perceel Oranjelaan 15.

1.3 Situering van het besluitgebied

Het besluitgebied is gelegen aan de Oranjelaan 15 te Nijkerk. Het besluitgebied maakt deel uit van een grotere ontwikkelingslocatie Oosterpoort. Het gebied Oosterpoort ligt aan de oostelijke rand van het kernwinkelgebied van Nijkerk.

1.4 Planologisch-juridische regeling

Geldend bestemmingsplan 'Oranjewijk'

Ter plaatse van het besluitgebied geldt het bestemmingsplan 'Oranjewijk' dat is vastgesteld op 29 maart 1990 en goedgekeurd op 24 augustus 1990 onder nummer RQ90.24112-RWG/G5208. In het geldende bestemmingsplan hebben de gronden, zoals eerder gesteld, de bestemming 'Eengezinshuizen' en 'Tuinen'.

Bestemmingsplan 'Oosterpoort'

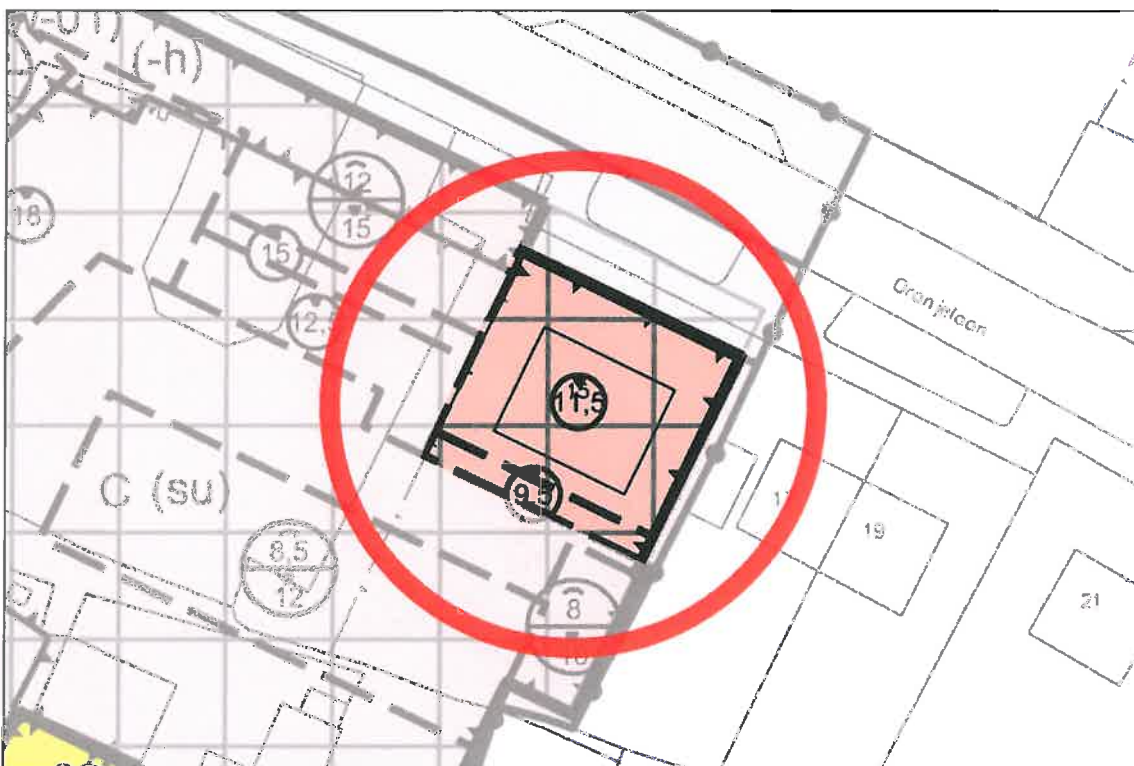
Het plangebied van het bestemmingsplan Oosterpoort ligt aan de oostelijke rand van het kernwinkelgebied van Nijkerk en wordt globaal begrensd door:

- aan de zuidzijde de Kleterstraat;
- aan de westzijde de Oosterstraat en de Vetkamp;
- aan de noordzijde de Oranjelaan (inclusief rotonde);
- aan de oostzijde de oostelijke grens van het perceel Oranjelaan 15, de oostzijde van het perceel van de voormalige marechausseekazerne, de westzijde van het Van Reenenpark en de Molenweg.

Het bestemmingsplan Oosterpoort biedt een juridisch planologische basis voor de herstructurering van dit gedeelte van de binnenstad. Het bouwprogramma voorziet op hoofdlijnen in de realisatie van:

- Een ondergrondse parkeergarage;
- Een woningbouwprogramma bestaande uit maximaal 95 woningen;
- De realisatie van maximaal 5.775 m² bruto vloeroppervlak voor commerciële functies;
- De herbouw van de karakteristieke en beeldbepalende panden aan het Molenplein;
- De restauratie van de voormalige Eierhal en de voormalige marechausseekazerne.

In het bestemmingsplan 'Oosterpoort' zoals dat gewijzigd is vastgesteld op 29 oktober 2009 waren de gronden ter plaatse van het perceel Oranjelaan 15 bestemd tot 'Centrum' met de nadere functieaanduiding 'supermarkt'. Beoogd werd ter plaatse op de begane grond een supermarkt mogelijk te maken, met appartementen op de verdieping. Door middel van de gebiedsaanduiding 'parkeergarage' is op de verbeelding de ondergrondse parkeergarage vastgelegd.



Afbeelding – Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Oosterpoort' ter plaatse van het perceel Oranjelaan 15

Afdeling Bestuursrechtspraak

Tegen het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan 'Oosterpoort' is door vier partijen beroep aangetekend bij de ABRS. Op 2 maart 2011 heeft de ABRS uitspraak gedaan in de beroepszaak. Het bestemmingsplan is overeind gebleven met uitzondering van een plandeel op het perceel Oranjelaan

15. Voor dit deel vernietigde de Afdeling het besluit van de gemeenteraad om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

De uitspraak van de ABRS heeft niet zozeer betrekking op de ruimtelijke (her)ontwikkeling van het gehele gebied (zoals geen onevenredige aantasting van het woongenot, waardevermindering e.d.), maar op *'strijdigheid met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid'* voor een onderdeel (de bevoorrading).

De argumentatie van de Afdeling is als volgt:

- de Afdeling is van oordeel dat onvoldoende onderzoek is gedaan of het indraaien van vrachtwagens in de laad- en loslocatie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een verantwoorde wijze mogelijk is;
- verder acht de Afdeling de enkele stelling ter zitting van de gemeenteraad dat er evenmin geluidsoverlast zal zijn door het indraaien van deze vrachtwagens in de laad- en loslocatie omdat, gelet op de bestaande verkeersdrukte, deze geluiden zullen opgaan in het omgevingsgeluid, onvoldoende onderbouwd.

Op basis van de uitspraak van de ABRS dient de gemeente nader onderzoek te laten uitvoeren. Daarnaast dient een procedure te worden gevolgd waarbij de te verlenen omgevingsvergunning de realisatie mogelijk maakt van het gehele project, ook voor zover dat is geprojecteerd op de plaats van het vernietigde plandeel.

Nieuw bestemmingsplan 'Centrum'

De gemeente is voornemens om in de loop van 2012 te starten met de voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan voor het centrum van Nijkerk. In dit bestemmingsplan zullen de gronden uit het plangebied Oosterpoort worden meegenomen. Ook de gronden die deel uitmaken van onderhavig besluitgebied zullen in dit nieuwe bestemmingsplan worden meegenomen en voorzien van een passende bestemming.

Hoofdstuk 2 Beschrijving besluitgebied

Bestaande situatie

Het besluitgebied Oranjelaan 15 ligt aan de noordzijde van het plangebied De Oosterpoort. Op het perceel stond voorheen een woning. Nadat het perceel werd aangekocht door de gemeente is deze woning gesloopt ten behoeve van het creëren van ruimte voor het plan Oosterpoort. Het perceel is bouwrijp verkocht aan Aprisco B.V.



Afbeelding – vooraanzicht perceel Oranjelaan 15

Plannen voor de Oosterpoort

De komende jaren zal de Oosterpoort veranderen in een aantrekkelijk binnenstedelijk woon- en winkelgebied en een belangrijke economische stimulans voor de binnenstad bieden:

- **Woningen**
Er komen in de Oosterpoort 94 nieuwe woningen: sociale huurappartementen, goedkope koopappartementen, middeldure koopappartementen, dure koopappartementen en dure koopwoningen.
- **Winkels**
Naast een gezellig woongebied wordt de Oosterpoort ook een aantrekkelijk winkelgebied. Er komt een supermarkt (tussen Vetkamp/Oranjelaan/Molenplein) van ongeveer 2.500 m². De bevoorrading van de supermarkt vindt in pandig plaats vanaf de Oranjelaan. Verder komen er in het gebied 3.200 m² aan overige winkels, horeca en andere commerciële voorzieningen.
- **Parkeren**
Parkeren mag voor de bezoekers van het winkelgebied en de bewoners van de woningen geen probleem zijn. Onder de nieuwbouw bij de Vetkamp/Oranjelaan en het Molenplein komt één grote parkeergarage, met ongeveer 320 parkeerplaatsen. Er komt een in- en uitgang aan de Vetkamp, bereikbaar vanaf de rotonde Vetkamp/Oranjelaan/Vrijheidslaan.
- **Restauratie**
De grote kwaliteit van de Oosterpoort is de ligging aan de rand van het historisch centrum en de historische panden die aanwezig zijn. Veel aandacht is er dan ook voor behoud van de panden en het goed inpassen hiervan. De Marechausseekazerne en de Eierhal worden gerestaureerd. In de Marechausseekazerne komen drie woningen. De Eierhal krijgt een winkelbestemming. De pakhuizen aan het Molenplein zullen voor de bouw van de parkeergarage onder deskundige begeleiding en nadat de gemeente het herbouwplan heeft goedgekeurd, worden afgebroken, maar worden op dezelfde plaats terug gebouwd, met dezelfde gevel, maten en dakconstructie.

Eigenaar van veel panden is ontwikkelaar/belegger Aprisco B.V. uit Assen. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte en de planologisch-juridische borging. Beide partijen hebben een samenwerkings- en realisatieovereenkomst voor de ontwikkeling van het gebied Oosterpoort opgesteld en ondertekend.

Plannen voor hoek Vetkamp/Oranjelaan (i.c. Oranjelaan 15)

Het besluitgebied Oranjelaan 15 maakt integraal deel uit van het bouwplan op de hoek van de Vetkamp en de Oranjelaan. In de toelichting van het bestemmingsplan Oosterpoort wordt gemeld dat dit gebied intensief zal worden bebouwd. Onder het gebied wordt een parkeergarage gerealiseerd, die doorloopt onder het Molenplein. In het grootste deel van de eerste bouwlaag wordt een supermarkt gerealiseerd. De supermarkt is bereikbaar vanaf het Molenplein en de Vetkamp. Aan de Oranjelaan en Vetkamp kunnen op de parkeergarage kleinschalige commerciële functies, zoals kantoren en ateliers, gerealiseerd worden. Ook kan deze ruimte betrokken worden bij de woningen die aan de Vetkamp en Oranjelaan in de twee lagen boven de supermarkt gerealiseerd worden. Daarnaast is boven deze lagen nog een terugliggend penthouse of twee appartementen gepland, waardoor de maximale bouwhoogte ter hoogte van de rotonde plaatselijk uitkomt op vijf bouwlagen. De woningen op het dak van de supermarkt krijgen een ingang aan de Vetkamp. Het dak van de supermarkt dient daarbij als (gemeenschappelijke) buitenruimte voor de woningen.

Op de locatie Oranjelaan 15 is de expeditie van de supermarkt gepland. Om de milieubelasting voor de omgeving te beperken vindt de bevoorrading van de supermarkt inpandig plaats. Daartoe zullen de vrachtwagens gedurende venstertijden achterwaarts de laad- en losvoorziening insteken.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

Het (inter)nationale- en provinciale beleid is neergelegd in verschillende nota's betreffende de ruimtelijke ordening, alsmede in de verschillende structuurvisies. Een "doorzetting" van dit beleid vindt veelal plaats in verschillende gemeentelijke en provinciale uitwerkingsnota's, beleidsplannen en bestemmingsplannen. Ook binnen de gemeente Nijkerk is dit het geval.

Het vastgestelde beleid richt zich op allerlei aspecten die van belang zijn bij de afweging van ruimtelijke ontwikkelingen. Het betreft o.a. het wonen, bedrijvigheid, de waterhuishouding, milieubeleid, cultuurhistorisch beleid en archeologie, welstand, welzijn en cultuur, verkeer en vervoer en ten slotte het landschap.

De plannen voor de Oosterpoort zijn in het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort uitgebreid getoetst aan de diverse nota's die ingaan op deze aspecten. Hieruit is duidelijk naar voren gekomen dat de plannen niet strijdig zijn met het vastgestelde beleid op (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau.

De plannen voor Oranjelaan 15 zijn zeer kleinschalig en maken, zoals al eerder gemeld, deel uit van de integrale plannen voor de Oosterpoort. Op het niveau van het besluitgebied Oranjelaan 15 worden in de diverse beleidsnota's geen uitspraken gedaan. Het herhalen van de inhoud van alle beleidsstukken is daarom niet relevant.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / Onderzoek / Verantwoording

In het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort is een en ander al uitgebreid onderzocht. Veel van de resultaten uit deze onderzoeken zijn voor het voorliggende besluitgebied nog steeds relevant. Navolgend worden de diverse onderzoeken nagelopen op relevantie. Waar nodig zijn de onderzoeksgegevens aangevuld en zijn nieuwe onderzoeken toegevoegd. De diverse nieuwe onderzoeken zijn als losse bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

4.1 Flora en fauna

Door Ecogroen Advies B.V. is een ecologische quick-scan uitgevoerd (Quickscan Ecologisch onderzoek Project Oosterpoort Nijkerk, d.d. 05-01-2005). Uit deze quick-scan is naar voren gekomen dat de Oosterpoort niet in een gebied ligt met een directe planologische bescherming. Het gebied ligt bijvoorbeeld niet binnen of in de nabijheid van de Ecologische Hoofdstructuur of in Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Ook valt de Oosterpoort niet in een gebied met 'natuur buiten de Ecologische Hoofdstructuur'.

In het kader van de Flora- en faunawet is destijds een eenmalige veldonderzoek uitgevoerd waaruit naar voren kwam dat:

- er geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen zijn te verwachten;
- in de tuinen vaste verblijfplaatsen van de algemeen voorkomende, beschermde zoogdiersoorten huisspitsmuis en bosmuis zijn te verwachten;
- er mogelijk enige broedvogelsoorten aanwezig zijn, zoals merel, vink, roodborst, heggenmus, koolmees en winterkoning;
- er geen beschermde flora, amfibieën, reptielen, vissen en insecten zijn te verwachten.

Werkzaamheden die broedbiotopen van vogels verstoren of beschadigen dienen gefaseerd te worden door uitvoering in de periode voor 15 maart en na 15 juli. De meest geschikte periode voor het bouwrijp maken van het plangebied is van 15 juli tot 1 november.

Voor veel algemene soorten, zoals de aangetroffen zoogdieren, geldt een vrijstelling. Voor deze soorten hoeft daarom geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Op basis van de beschikbare gegevens kan geconcludeerd worden dat mogelijk aanwezige plant- en diersoorten geen belemmering vormen voor de geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Omdat het veldonderzoek een geruime tijd geleden heeft plaatsgevonden, is ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing een nieuw veldonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Dit veldonderzoek heeft zicht beperkt tot het voormalige perceel Oranjelaan 15. Het hernieuwde onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- In het besluitgebied zijn geen potentiële vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. De voorgenomen plannen hebben daarnaast ook geen nadelige gevolgen op vlieg- en/of jachtroutes en foeragerende vleermuizen;
- Verspreid in het besluitgebied zijn vaste verblijfplaatsen van enkele algemeen voorkomende, laag beschermde, zoogdiersoorten te verwachten. Verblijfplaatsen van zwaarder beschermde zoogdiersoorten worden niet verwacht;
- Broedvogels met jaarrond beschermd nesten zijn niet aangetroffen en te verwachten in het besluitgebied. De beplanting vormt broedgebied voor algemene broedvogels zoals Merel, Heggenmus en Zwartkop;
- Overwintering van laag beschermde amfibieënsoorten als Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander is in het besluitgebied te verwachten. Zwaarder beschermde amfibieën worden niet verwacht in het besluitgebied;
- Er zijn geen reptielen of beschermde planten, ongewervelden en vissen aangetoond of te verwachten.
- Bij de beoogde plannen kunnen exemplaren en verblijfplaatsen van enkele algemene en laag beschermde kleine zoogdieren en amfibieën verloren gaan. Voor de in voorliggende situatie aanwezige of te verwachten tabel 1-soorten geldt in deze situatie echter automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet;
- Werkzaamheden die broedbiotopen van aanwezige vogels verstoren of beschadigen dienen te allen tijde te worden voorkomen. Dit is voor de meeste soorten mogelijk door gefaseerd te werken

en de uitvoering op te starten in de periode voor half maart en na half juli. Overigens wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum.

Bij de werkzaamheden op het perceel Oranjelaan 15 zal met bovenstaande conclusies rekening worden gehouden.

4.2 Geluid

Woningen worden op basis van de Wet geluidhinder aangemerkt als geluidgevoelige functies. In het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort is door BVA Verkeersadviezen akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de gevels van de geprojecteerde woningen. Daarbij is ook gekeken naar de geprojecteerde appartementen in het besluitgebied Oranjelaan 15, vanwege het wegverkeer op de Oranjelaan.

Uit het rapport 'Oosterpoort, akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek' van 21 december 2007 blijkt dat op diverse meetpunten aan de noordzijde sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit is ook het geval ter hoogte van Oranjelaan 15. In het kader van het bestemmingsplan is bij besluit van 15 september 2009 voor circa 32 woningen een hogere grenswaarde vastgesteld van 49 tot 61dB voor een tweetal gevels. Daarbij is rekening gehouden met het voornemen om na oplevering van de nieuwbouw aan de Oranjelaan / Van Reenenpark een deel van de Oranjelaan opnieuw te bestraten en hierbij stil asfalt toe te passen.

Voor de woningen die een gevelbelasting van meer dan 53 dB hebben zal er rekening gehouden worden met de indeling van de woning. Er zal in ieder geval een slaapkamer aan de geluidluwe kant gerealiseerd worden. In het Definitief Ontwerp is hiermee rekening gehouden met uitzondering van de hoekappartementen waarin het technisch niet mogelijk is om de slaapkamers aan de straatkant te situeren. In deze gevallen moeten voorzieningen worden getroffen om het wettelijk voorgeschreven geluidniveau in de slaapkamer te bereiken.

De ABRS heeft in de uitspraak over het beroep dat werd ingesteld tegen het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan Oosterpoort aangegeven dat de enkele stelling ter zitting van de gemeenteraad dat er evenmin geluidoverlast zal zijn door het indraaien van vrachtwagens in de laad- en loslocatie omdat, gelet op de bestaande verkeersdrukte, deze geluiden zullen opgaan in het omgevingsgeluid, onvoldoende onderbouwd.

Het adviesbureau Goudappel Coffeng heeft naar aanleiding van deze opmerking van de ABRS in opdracht van de gemeente een onderzoek laten verrichten naar de geluidoverlast door het bevoorradend verkeer op de Oranjelaan (zie bijlage 3). Hieruit blijkt dat de geluidbelasting aan de bestaande woningen door manoeuvrerende vrachtauto's ligt op 46 dB(A) en dus beneden de grenswaarde van 50 dB(A). Aan de gevels van de nieuw te bouwen woningen boven de supermarkt varieert de geluidbelasting van 45 tot 51 dB(A). De norm is 50 dB(A). Voor één appartement moet een geluidwerende voorziening worden aangebracht: hierin zal worden voorzien door het plaatsen van een luifel waardoor de geluidsbelasting van de gevel zal worden beperkt en onder de grenswaarde wordt gebracht.

Het bevoorradend verkeer veroorzaakt dus een zekere mate van geluidshinder ter plaatse van de woningen boven de supermarkt en de woningen aan de Oranjelaan 17-19. Tegenover het belang dat de bewoners van deze woningen gevrijwaard blijven van extra geluidshinder staat het grote algemene belang dat gediend wordt met de realisering van dit project, namelijk de herstructurering van het oostelijke deel van de binnenstad van Nijkerk. Het gemeentebestuur is van mening dat in deze belangenafweging de herstructurering van de binnenstad prevaleert boven de particuliere belangen, ook omdat de toename van geluidshinder als gevolg van het bevoorradend verkeer beperkt van omvang is en omdat de voorschriften voor maximale geluidsniveaus overdag niet gelden voor laad- en losactiviteiten.

4.3 Bodem

Bodemkwaliteit

Binnen het plangebied Oosterpoort, zo blijkt uit onderzoek in het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort, zijn twee verontreinigingen aangetroffen. Deze zijn te vinden nabij de eierhal. Een ernstig geval is aangetroffen onder een voormalige stomerij. Voor deze verontreiniging is de Provincie Gelderland het bevoegd gezag. Een tweede verontreiniging is niet ernstig en is aangetroffen ter plaatse van een voormalig benzinstation. Voor dit geval is de Gemeente Nijkerk bevoegd gezag. Beide verontreinigingen worden gesaneerd voordat met de bouw wordt begonnen. Binnen de exploitatieopzet voor het plan Oosterpoort is rekening gehouden met de saneringskosten.

Binnen of in de directe nabijheid van het besluitgebied Oranjelaan 15 zijn geen bodemverontreinigingen aangetroffen.

Niet ontplofte explosieven

In het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort is in opdracht van de gemeente Nijkerk door Leemans Speciaalwerken b.v. een historisch vooronderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van niet ontplofte explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in het centrum van Nijkerk.

Uit dit historisch vooronderzoek naar explosieven is vastgesteld dat een deel van het plangebied van de Oosterpoort verdacht is van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Voordat met graaf- of bouwwerkzaamheden wordt begonnen, zullen de verdachte deelgebieden worden gedetecteerd op niet ontplofte explosieven. Als er iets verdachts wordt gedetecteerd zal het met speciale apparatuur worden benaderd om te onderzoeken of het werkelijk om een explosief gaat. In geval van een explosief zal deze vervolgens worden geruimd.

4.4 Luchtkwaliteit

Tegelijkertijd met het akoestisch onderzoek is door BVA Verkeersadviezen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit bij planrealisatie. Zie verder het rapport 'Oosterpoort, akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek' van 21 december 2007.

In het kader van het bestemmingsplan is voor De Oosterpoort geconcludeerd dat de grenswaarden van de verschillende stoffen niet worden overschreden ten gevolge van het verkeer op de wegen rondom het plangebied. De luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor de ruimtelijke ontwikkelingen, omdat:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van grenswaarden uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer;
- het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (blijft ruim onder de 1% grens).

Omdat het projectonderdeel Oranjelaan 15 deel uitmaakt van de ontwikkeling die in het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort is onderzocht kan worden geconcludeerd dat ook hier sprake is van een ontwikkeling die in 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

4.5 Waterparagraaf

Het voorontwerp bestemmingsplan Oosterpoort is, mede in het kader van de watertoets, naar het Waterschap Vallei & Eem verzonden. In de vooroverlegreactie heeft het waterschap geadviseerd aandacht te besteden aan de kelderconstructie van de parkeerkelder onder maaiveld. In opdracht van de ontwikkelaar is de mogelijke barrièrewerking van de nieuwe parkeerkelder door Fugro onderzocht. Uit dit onderzoek 'Barrièrewerking parkeerkelder a/d Oosterstraat te Nijkerk' (Fugro, d.d. 8 augustus 2008), blijkt dat de te verwachten barrièrewerking op het grondwater als gevolg van de aanleg van de kelder ter plaatse van de aangrenzende bebouwing te verwaarlozen is. Deze conclusie geldt nog steeds voor het gedeelte van de parkeerkelder in het voorliggende besluitgebied.

In de toelichting van het bestemmingsplan Oosterpoort is aangegeven dat het voor de nieuw te bouwen woningen nog niet mogelijk is om een gescheiden rioolstelsel aan te leggen, mede gelet op de ontbrekende koppelingen met de overige gebieden in Nijkerk. Inmiddels is echter duidelijk geworden dat wel degelijk een gescheiden rioolstelsel zal worden aangelegd.

4.6 Cultuurhistorie

In het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort is uitgebreid onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische betekenis van het gebied. Uit dit onderzoek ('Oriënterend cultuurhistorisch onderzoek van het plangebied Oosterpoort in Nijkerk', Lantschap, d.d. 7 september 2000) blijkt dat het besluitgebied Oranjelaan 15 vanuit cultuurhistorisch oogpunt niet van belang is.

4.7 Archeologie

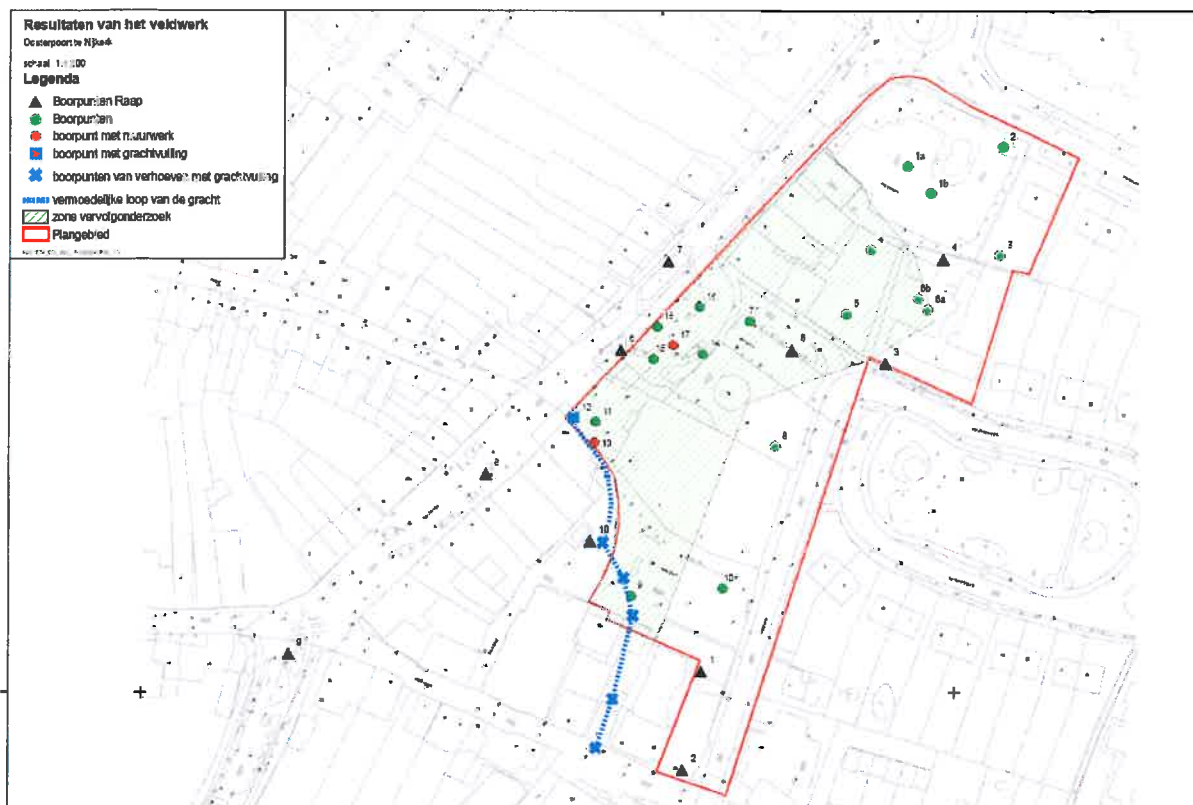
Vanwege de graafwerkzaamheden voor de geplande parkeerkelder is in het kader van het bestemmingsplan Oosterpoort uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen van de bodemroerende activiteiten voor het historisch bodemarchief:

- 'Oriënterend cultuurhistorisch onderzoek van het plangebied Oosterpoort in Nijkerk (bijlage: archeologisch onderzoek)', Lantschap, d.d. 7 september 2000)
- 'Bureauonderzoek en karterend veldonderzoek d.m.v. boringen Oosterpoort te Nijkerk', Synthesgra bv, d.d. 17 april 2007

Uit de diverse opeenvolgende onderzoeken blijkt dat de archeologische verwachting voor bepaalde delen van het plangebied, voor de periode middeleeuwen, zeer hoog is. Daarnaast kunnen bewoningsresten van voor het bestaan van de stad in het westelijk deel van het plangebied aanwezig zijn.

Op 9 januari 2009 is een Programma van Eisen Archeologische Begeleiding opgesteld dat op 10 maart 2009 door het college als bevoegd gezag is vastgesteld. Er is gekozen voor een vervolgonderzoek in de vorm van het 'onder protocol opgraven onder archeologische begeleiding' in een beperkt gebied ten zuiden van de Molenpandjes en ten westen vanaf het oostelijk deel van de voormalige molenramp.

Voor het besluitgebied Oranjelaan 15 wordt op basis van het karterend veldonderzoek geconcludeerd dat, vanwege het ontbreken van aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten, er geen vervolgonderzoek hoeft te worden uitgevoerd. Op onderstaand kaartje wordt bovenstaande nogmaals weergegeven.



4.8 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle activiteiten, zowel bij bedrijven als vanwege transport met gevaarlijke stoffen (over weg, water, spoor en door buisleidingen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicovolle activiteiten (bedrijven en transport) en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen.

Uit een voor het bestemmingsplan Oosterpoort gehouden onderzoek verricht door DHV "Inzicht in risico's vervoer gevaarlijke stoffen" blijkt dat met het plaatsgebonden risico geen rekening gehouden behoeft te worden. Bureau DHV heeft in opdracht van de gemeente voor de spoorzone in Nijkerk zowel het plaatsgebonden risico (PR) als het groepsrisico (GR) bepaald, waarbij o.a. rekening is gehouden met realisatie van het diverse in voorbereiding zijnde bouwplannen nabij het spoor (zowel huidige als geprognosticeerde vervoersgegevens zijn gebruikt).

De PR 10^{-6} contour is op basis van de huidige vervoersgegevens berekend op 4 meter vanaf de spoorwegas. Nergens in Nijkerk bevindt zich op deze afstand bebouwing en is er geen sprake van normoverschrijding. Het bouwplan Oosterpoort kan volgens het onderzoek van DHV worden gerealiseerd zonder dat de norm voor het plaatsgebonden risico wordt overschreden.

Ook wat betreft de oriëntatiewaarde van het groepsrisico is er geen sprake van overschrijding van de norm (1,0). Ook na realisatie van de geplande bouwplannen wordt ruim onder de oriëntatiewaarde van 1,0 gebleven. In de huidige situatie levert het een berekende normwaarde GR (1/jaar) van 0,56 op en voor de toekomst een normwaarde van 0,18 vanwege de afname in het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor.

Ook op basis van de risicokaart van de Provincie Gelderland is er in het besluitgebied geen relevante buisleiding aanwezig.

4.9 Milieuhinder bedrijvigheid

Voor het bestemmingsplan Oosterpoort is in kaart gebracht dat de aanwezige bedrijven in en om het plangebied geen belemmeringen opleveren voor de realisering van het plan. Ook levert de realisering van het plan geen belemmeringen op voor de omgeving ten aanzien van het aspect milieuhinder.

Naar aanleiding van de uitspraak van de ABRS over het tegen het bestemmingsplan Oosterpoort ingestelde beroep heeft het bureau Goudappel Coffeng nader geluidsonderzoek uit laten voeren. Uit dit onderzoek blijkt dat de (geluid)hinder door het manoeuvreren van vrachtauto's, dat als onderdeel wordt beschouwd van de bedrijfsmatige activiteit van de supermarkt, niet boven de grenswaarde van 50 dB(A) uitkomt (zie bijlage 3), mits de bij één appartement optredende overschrijding van 1 dB(A) ongedaan wordt gemaakt door plaatsing van een luifel boven de toegang naar de bevoorradingshof. Dit wordt verplicht gesteld in een voorwaarde in de omgevingsvergunning.

Weliswaar is er sprake van toename van geluidshinder voor enkele bestaande en nieuwe woningen, maar gezien de algemene belangen die met de realisatie van het project worden gediend acht het gemeentebestuur realisatie van het plan niet in strijd met de eisen van een goede ruimtelijke ordening, zoals ook toegelicht in paragraaf 4.2.

4.10 Verkeer en parkeren

In het rapport 'Oosterpoort, verkeerskundige aspecten' BVA, van 21 december 2007 is door BVA Verkeersadviezen advies uitgebracht over de verkeerskundige aspecten van De Oosterpoort. Hierbij is bekeken wat de effecten zijn van de plannen op de toestroom van het verkeer. In het kader van de verkeerscirculatie is vooral gekeken naar de gevolgen van de realisatie van de ondergrondse parkeergarage en het instellen van éénrichtingsverkeer op de Vetkamp/Oosterstraat.

Bevoorrading supermarkt

In relatie tot het besluitgebied is in het verkeersrapport uitgebreid ingegaan op de wijze van bevoorrading van de geplande winkelvoorzieningen.

Om verstoring op het nieuwe winkelplein zoveel mogelijk te voorkomen wordt de bevoorrading van de nieuwe supermarkt aan de achterzijde, vanaf de Oranjelaan, in pandig georganiseerd. De bevoorrading vindt vanuit het noorden (Vetkamp/Oranjelaan) plaats. Door BVA Verkeersadviezen wordt aangegeven dat het openbare gebied zo ingericht moet worden dat de in pandige laad/losplek vanaf beide kanten te bereiken is.

De ABRS heeft echter geconcludeerd dat onvoldoende is onderzocht of het indraaien van vrachtwagens in de laad- en loslocatie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een verantwoorde wijze mogelijk is. Het adviesbureau GoudappelCoffeng heeft in opdracht van de gemeente een onderzoek verricht (zie bijlage 3) naar de effecten van manoeuvrerende auto's op de verkeersveiligheid en verkeershinder voor met name voetgangers en fietsers.

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat er in de huidige situatie onwenselijke situaties kunnen ontstaan vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. Om dit in goede banen te leiden zijn een aantal oplossingsalternatieven onderzocht ten einde de verkeerssituatie te verbeteren. Dit heeft geleid tot de keuze voor variant 1; het herinrichten van de openbare weg, hetgeen leidt tot het verbeteren van de verkeerssituatie, doordat het ontstaan van onveilige en onwenselijke situaties daarmee zoveel mogelijk wordt voorkomen. Geconcludeerd kan worden uit het rapport van Goudappel Coffeng dat hiermee het laden en lossen van vrachtwagens op de locatie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een verantwoorde wijze mogelijk kan worden gemaakt, terwijl deze variant ook akoestisch het meest verantwoord/ acceptabel is.

Parkeren

In het verkeersrapport van BVA Verkeersadviezen is tevens aandacht besteed aan de parkeerbalans. Op basis van parkeerkencijfers (bron: CROW, ASSV 2004), in combinatie met een eerder door BVA Verkeersadviezen uitgevoerd parkeeronderzoek (2002), is een inschatting gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte van de voorzieningen in De Oosterpoort. Een deel van de parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor de bewoners van de nieuwe appartementen in het plangebied, waaronder de vier appartementen in het besluitgebied Oranjelaan 15.

Uit het bestemmingsplan blijkt dat gedurende 95% van de tijd er sprake is van meer dan voldoende parkeerplaatsen. In de directe omgeving van De Oosterpoort liggen meerdere parkeeraccommodaties die door het winkelend publiek gebruikt kunnen worden wanneer bijna alle parkeerplaatsen zijn bezet.

4.11 Kabels en leidingen

In en rond het besluitgebied zijn volgens de leidingenkaart geen leidingen aanwezig die van invloed zijn op het plan.

4.12 Duurzaamheid

Met betrekking tot de toepassing van duurzame en milieuvriendelijke materialen en beperking van het energiegebruik kan worden opgemerkt dat onder meer daaraan op uitvoeringsniveau aandacht zal worden besteed. Bij de grond-, weg- en waterbouw zal naar vermogen (bijvoorbeeld hergebruik van grondstoffen) duurzaam bouwen in de afweging moeten worden betrokken.

Het is in Nijkerk een goede gewoonte geworden om bij de ontwikkeling van nieuwe locaties van meet af aan rekening te houden met diverse aspecten. De basisvereisten van het Woonkeur en het Politiekeurmerk worden dan ook gehanteerd en als voorwaarden verbonden aan de ontwikkeling van gebieden.

Bij de inrichting zal onder andere zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de stimulering van het fietsgebruik ter beperking van het energieverbruik.

Hoofdstuk 5 Financiële uitvoerbaarheid

Samenwerking- en realisatieovereenkomst Oosterpoort

De realisatie van de inpandige laad- en losvoorziening, de daarboven geplande vier appartementen en de ondergrondse parkeergarage vormen een onderdeel van de samenwerkings- en realisatieovereenkomst die in het kader van het plan Oosterpoort op 18 september 2007 is gesloten tussen de gemeente Nijkerk en Aprisco B.V. te Assen (de ontwikkelaar van Oosterpoort). De overeenkomst waarborgt de voortgang van de planvoorbereiding en ontwikkeling.

De grond in het gebied is verworven door Aprisco of de gemeente Nijkerk. De overeenkomst bevat een onderdeel grondtransacties tussen partijen. De investeringen in het project komen grotendeels voor rekening van de projectontwikkelaar. De realisatie van het project wordt mede gewaarborgd door boetebedingen en een financiële garantie die door de ontwikkelaar ten gunste van de gemeente is afgegeven.

De gemeente draagt de kosten van de inrichting van de openbare ruimte, een in de overeenkomst omschreven deel van de planvoorbereidingskosten en neemt een nadelig saldo voor haar rekening

Planschade

In de 'Samenwerkings- en realisatieovereenkomst Oosterpoort' hebben partijen zich verplicht tot het doen opstellen van een planschadeanalyse. Uit deze analyse blijkt dat een aantal woningen/percelen in de directe omgeving van het plangebied/besluitgebied planschade zullen lijden. Deze schade zal ex artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening in principe voor een tegemoetkoming in aanmerking komen.

De bovenbedoelde overeenkomst bevat de bepaling dat planschadeclaims, die de gemeente in verband met de realisatie van het project toe zou moeten kennen, voor rekening en risico van Aprisco zijn, voor zover deze vergoedingen het gevolg zijn van een gewijzigde bestemming van gronden ten behoeve van het kunnen realiseren van het Bouwprogramma en/of het Ontwerp. Daarmee ligt feitelijk het hele planschaderisico bij de ontwikkelaar.

ISV-subsidie

De gemeente heeft voor het resterende tekort aanspraak op € 580.000 uit het budget ISV-2. De subsidiebeschikking is in juli 2007 ontvangen van Gedeputeerde Staten van Gelderland.

Gemeentelijk aandeel

Ten laste van de gemeente bedraagt het plantekort per 1 december 2010 € 2,768.000. Op 17 februari 2011 heeft de raad besloten dat dit tekort wordt gedekt uit gemeentelijke budgetten, grondverkoop en isv-2 subsidie

Exploitatieplan

Het vaststellen van een exploitatieplan door de raad blijft achterwege, omdat met het aangaan van een samenwerkings- en realisatieovereenkomst, evenals de planschadeovereenkomst met de ontwikkelaar de kosten van exploitatie anderszins verzekerd is (afdeling 6.4 Wro Grondexploitatie, art 6.12, tweede lid, sub a).

Hoofdstuk 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1. Vooroverleg ex artikel 6.18 van het Bor

Artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) bepaalt dat op de voorbereiding van een omgevingsvergunning (die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wabo) artikel 3.1.1 van het Bro van overeenkomstige toepassing is. Dit wil zeggen dat een overlegverplichting voor deze ruimtelijke onderbouwing geldt en het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding daarbij overleg pleegt.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Oosterpoort hebben zowel de VROM-inspectie, de Provincie Gelderland als het Waterschap Vallei en Eem aangegeven in te stemmen met het plan Oosterpoort. Gezien deze reacties en het feit dat de omstandigheden ten opzichte van het bestemmingsplan Oosterpoort niet gewijzigd zijn op zodanige wijze dat de belangen van de genoemde organen in het geding zijn, is geoordeeld dat het niet nodig is om de VROM-inspectie, de Provincie Gelderland en het Waterschap Vallei en Eem te betrekken in een vooroverleg over deze ruimtelijke onderbouwing.

6.2. Terinzagelegging

De uitgebreide Wabo procedure (art. 3.10 Wabo) houdt in dat voordat een bestuurlijk besluit wordt genomen het ontwerp van dat besluit eerst ter inzage wordt gelegd (art. 3.12 Wabo jo 3:11 Awb) waarbij iedereen gedurende 6 weken zienswijzen kan indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo). De terinzagelegging van het ontwerpbesluit is bekendgemaakt op 1 juni 2011 en de termijn waarin zienswijzen konden ingediend liep van 2 juni tot en met 13 juli 2011.

6.3. Zienswijze

Per brief van 11 juli 2011, dus binnen de daarvoor gestelde termijn, is een schriftelijke zienswijze ingediend. Deze zienswijze richt zich op twee zaken. In de eerste plaats is de indiener van mening dat de gemeente ten aanzien van het borgen van de verkeersveiligheid nabij de geplande supermarkt een onjuiste oplossing voorstelt. In de tweede plaats wordt gesteld dat de geluidsoverlast op de woning Oranjelaan 17 hoger is dan in de onderbouwing bij het ontwerpbesluit is weergegeven.

Verkeersveiligheid

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State d.d. 2 maart 2011 is door Goudappel Coffeng een onderzoek gedaan hoe de bevoorrading van de supermarkt via de in de laad- en loslocatie aan de Oranjelaan vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een verantwoorde wijze mogelijk is. Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat er in de huidige situatie onwenselijke situaties kunnen ontstaan vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming. Om dit in goede banen te leiden zijn een aantal oplossingsalternatieven onderzocht ten einde de verkeerssituatie te verbeteren. Dit heeft geleid tot de keuze voor variant 1; het herinrichten van de openbare weg, hetgeen leidt tot het verbeteren van de verkeerssituatie, doordat het ontstaan van onveilige en onwenselijke situaties daarmee zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Geconcludeerd kan worden uit het rapport van Goudappel Coffeng dat hiermee het laden en lossen van vrachtwagens op de locatie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een verantwoorde wijze mogelijk kan worden gemaakt, terwijl deze variant ook akoestisch het meest verantwoord/ acceptabel is.

Geluidsoverlast

Het adviesbureau Goudappel Coffeng heeft, samen met bureau Tauw, een onderzoek verricht naar de geluidsoverlast door het bevoorradend verkeer op de Oranjelaan. De resultaten van dit onderzoek tonen aan dat de geluidbelasting aan de bestaande woningen door manoeuvrerende vrachtwagens ten hoogste op 46 dB(A) ligt en dus beneden de grenswaarde van 50 dB(A). De onderzoeksmethodiek van de genoemde gespecialiseerde bureaus, alsmede de onderzoeksresultaten, worden door de gemeente volledig onderschreven en niet in twijfel getrokken. De exploitatie van de supermarkt kan dan ook plaatsvinden binnen de geluidsnormen zoals die op een dergelijke inrichting van toepassing zijn in het kader van de Wet Milieubeheer.

In het kader van de Wet geluidhinder is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting van de gevels van de woningen aan o.a. de Oranjelaan als gevolg van het wegverkeer. Uit het onderzoek blijkt dat aan de gevel van de bestaande woning Oranjelaan 17 sprake is van een geluidsbelasting vanwege de weg van 58 dB en aan de gevels van de appartementen boven de bevoorradingshof van maximaal 59 dB.

Het is dan ook gerechtvaardigd om bij de beoordeling van het geluid van het in werking hebben van de supermarkt, wat mede het bevoorradend verkeer omvat, uit te gaan van de maximaal toegestane norm van 50 dB(A), gezien het karakter van het gebied: een centrumgebied gelegen aan een ontsluitingsweg.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van de ontwerpbesluiten. De indiener krijgt schriftelijk antwoord op zijn zienswijze zoals hierboven weergegeven.

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

Bijgevoegde rapporten/stukken/besluiten zijn los bijgevoegd:

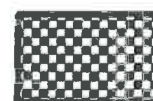
1. Bijlage 1: Uitspraak ABRS 2 maart 2011 (nr. 201000937/1/R2)
2. Bijlage 2: Quickscan natuurtoets Oranjelaan 15, Nijkerk door EcoGroen Advies BV, 2 mei 2011
3. Bijlage 3: Veiligheid en geluid expeditiehof supermarkt Oranjelaan 15 door Goudappel Coffeng, 28 april 2011

Onderstaande stukken zijn op aanvraag beschikbaar:

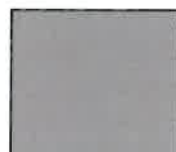
- Bestemmingsplan Oosterpoort, d.d. 29-10-2009;
- Beeldkwaliteitplan locatie Oosterpoort, d.d. 20-08-2009;
- Stedenbouwkundig - en beeldkwaliteitplan locatie Oosterpoort, d.d. 08-11-2007;
- Quickscan Ecologisch onderzoek Project Oosterpoort Nijkerk, d.d. 05-01-2005;
- Oosterpoort akoestisch onderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek, d.d. 21-12-2007;
- Oosterpoort verkeerskundige aspecten Gemeente Nijkerk d.d. 21-12-2007;
- Besluit Hogere Grenswaarde d.d. 22-09-2009;
- Verkennend en nader bodemonderzoek, Oosterpoort Nijkerk, d.d. 13-04-2007;
- Nader milieukundig bodemonderzoek Fase 2, Molenplein 2 Oosterpoort Nijkerk, d.d. 02-06-2008;
- Historisch vooronderzoek naar de mogelijkheid van aanwezige explosieven uit de Tweede Wereldoorlog in het centrum van Nijkerk "Plan Oosterpoort" d.d. augustus 2008;
- Barrièrewerking parkeerkelder a/d Oosterstraat te Nijkerk d.d. 08-08-2008;
- Oriënterend cultuurhistorisch onderzoek van het plangebied Oosterpoort in Nijkerk d.d. 07-09-2000;
- Bureauonderzoek en karterend veldonderzoek d.m.v. boringen Oosterpoort te Nijkerk, d.d. 17-04-2007;
- Fugro rapport, Programma van Eisen Archeologische begeleiding d.d. 08-01-2009;

Het besluitgebied komt overeen met het gedeelte van het bestemmingsplan Oosterpoort dat ingevolge de Uitspraak ABRS d.d. 2 maart 2011 (nr. 201000937/1/R2) is vernietigd.

Het in de beslissing onder III van uitspraak no. 201000937/1/R2 genoemde planonderdeel is als volgt weergegeven:



Besluitgebied 'Oranjelaan 15'



Besluitgebied 'Oranjelaan 15'

Uitspraken

ZAAKNUMMER 201000937/1/R2
DATUM VAN UITSPRAAK woensdag 2 maart 2011
TEGEN de raad van de gemeente Nijkerk
PROCEDURESOORT Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED Kamer 1 - RO - Gelderland



201000937/1/R2.
Datum uitspraak: 2 maart 2011

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1A] en [appellant 1B], beiden wonend te [woonplaats],
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Boni-Markten B.V., gevestigd te Nijkerk,
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4A] en [appellante sub 4B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 4]), beiden wonend te [woonplaats],

en

de raad van de gemeente Nijkerk,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 29 oktober 2009 heeft de raad het bestemmingsplan "oosterpoort" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellanten sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 26 januari 2010, Boni-Markten B.V. bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 26 januari 2010, [appellant sub 3] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 28 januari 2010, en [appellant sub 4] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 28 januari 2010, beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 3] en [appellant sub 4] hebben een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 januari 2011, waar De [appellanten sub 1], beiden in persoon, Boni-Markten B.V., vertegenwoordigd door haar [algemeen directeur], [appellant sub 3], in persoon en bijgestaan door ing. J. Bouwman, werkzaam bij Agra-Matic B.V., [appellant sub 4], vertegenwoordigd door ing. P.H.A. Steinmetz, en de raad, vertegenwoordigd door H. Visser MSc en C. Kortlever, beiden werkzaam bij de gemeente, zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Het plan biedt de juridisch planologische basis voor de herstructurering van de oostelijke rand van het kernwinkelgebied van Nijkerk. Het plan voorziet onder meer in de bouw van een ondergrondse parkeergarage en ongeveer 95 woningen en in de realisatie van maximaal 5775 m2 bruto vloeroppervlak voor commerciële functies. Verder worden de herontwikkeling en restauratie van een aantal beeldbepalende panden mogelijk gemaakt.

[appellanten sub 1]

2.2. [appellanten sub 1] wonen op het perceel aan de [locatie 1]. Het plan maakt in de directe nabijheid van hun woning de bouw van nieuwe woningen en centrumvoorzieningen mogelijk.

2.3. [appellanten sub 1] stellen dat zij in hun belangen zijn geschaad, nu voorafgaand aan de vaststelling van het plan alleen met de bewonersvereniging Van Reenenpark en niet met hen is overlegd over de invulling van het plan.

De raad heeft ter zitting erkend dat het beter was geweest om voorafgaand aan de vaststelling van het plan op eenzelfde wijze met [appellanten sub 1] te overleggen als de raad heeft gedaan met de bewonersvereniging Van Reenenpark. Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting ziet de Afdeling echter geen aanleiding voor het oordeel dat de raad door het ontbreken van dit overleg de belangen van [appellanten sub 1] onvoldoende in kaart

heeft gebracht. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat [appellanten sub 1] zowel in hun reactie op het voorontwerp als in hun zienswijze hebben aangegeven dat zij zich niet kunnen vinden in nieuwbouw met een goot- en nokhoogte van 8 meter onderscheidenlijk 11 meter ten noorden van hun woning vanwege de gevolgen daarvan voor hun woon- en leefklimaat. De raad was derhalve bij de planvorming en de planvaststelling op de hoogte van hun bezwaren tegen deze ontwikkeling. Hierbij acht de Afdeling tevens van belang dat de goot- en bouwhoogten van het bouwvlak aan het Smidshof waartegen de bezwaren van [appellanten sub 1] zich in zoverre richten ten opzichte van het ontwerpplan ongewijzigd zijn vastgesteld en dat het plan voorts niet het type woningen voor deze locatie dwingend voorschrijft. Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in de omstandigheid dat de raad voorafgaand aan de vaststelling van het plan niet op eenzelfde wijze met [appellanten sub 1] heeft overlegd als hij met de bewonersvereniging Van Reenenpark heeft gedaan geen aanleiding voor het oordeel dat het plan is vastgesteld in strijd met de vereiste zorgvuldigheid.

2.4. Verder treft het betoog van [appellanten sub 1] dat de naar aanleiding van de zienswijzen voorgenomen wijzigingen ten onrechte pas bij de vaststelling kenbaar zijn gemaakt geen doel. De wijzigingen die bij de vaststelling in het plan zijn doorgevoerd zijn op de juiste manier bekend gemaakt en er bestaat geen wettelijke regeling die het gemeentebestuur verplicht om voorgenomen wijzigingen kenbaar te maken voordat een besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt genomen.

2.5. Voorts voeren [appellanten sub 1] aan dat het plan ten onrechte hogere bebouwing toelaat dan het vorige plan.

In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en planregels voor gronden vaststellen. De raad heeft bij de afweging van de belangen in redelijkheid betekenis kunnen toekennen aan het gegeven dat het hier een stedelijke omgeving betreft waar andere eisen mogen worden gesteld aan bijvoorbeeld lichtinval en bezonning dan in een minder bebouwde omgeving. Gelet hierop en in aanmerking genomen dat de afstand van de woning van [appellanten sub 1] tot de voorziene bebouwing meer dan 20 meter bedraagt en deze afstand op zichzelf niet ongebruikelijk is in een stedelijke omgeving, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat, gelet op de toegestane bouwhoogtes, het woon- en leefklimaat niet dusdanig ernstig wordt aangetast dat hieraan een overwegende betekenis had moeten worden toegekend in de belangenafweging.

2.6. In hetgeen [appellanten sub 1] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Het beroep is ongegrond.

Boni-Markten B.V.

2.7. Boni-Markten B.V. doet in haar beroepschrift een verzoek aan de raad om een detailhandelstructuurvisie vast te stellen en om toe te zeggen dat naast het onderhavige plan niet meer in nieuwe uitbreidingen van supermarktvloeroppervlak zal worden voorzien in het centrum van Nijkerk. Ter zitting heeft Boni-Markten B.V. voorts aangegeven dat zij instemt met het onderhavige plan en dat zij zich niet verzet tegen de in dit plan voorziene supermarkt, maar dat zij met haar beroep slechts de urgentie van het vaststellen van een detailhandelstructuurvisie aan de raad duidelijk wil maken.

2.8. Gelet op het vorenstaande heeft Boni-Markten B.V. geen gronden aangevoerd en is het beroep derhalve niet gericht tegen een onderdeel van het vastgestelde plan. Het beroep is niet-ontvankelijk.

[appellant sub 3]

2.9. [appellant sub 3] richt zich in beroep tegen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Centrum" ten westen en zuidwesten van zijn woning op het perceel [locatie 2]. Volgens [appellant sub 3] maakt het plan ten onrechte bebouwing mogelijk die dichterbij zijn perceel komt en hoger is dan de huidige bebouwing en zijn bovendien op de bebouwing twee dakkapellen gepland met de raamzijde naar zijn woning gericht. Hij stelt dat het plan tot een onevenredige aantasting van zijn woongenot leidt door aantasting van zijn privacy, uitzicht en bezonning. Hij betoogt dat de raad naar alternatieven had moeten kijken en ten onrechte verwijst naar een planschade procedure. Verder vreest [appellant sub 3] geluidsoverlast door bevoorrading met vrachtwagens op de laad- en losplaats die vlak naast zijn woning komt te liggen.

2.10. De raad stelt zich op het standpunt dat de voorziene bebouwing weliswaar tot een aantasting van het woongenot van [appellant sub 3] kan leiden, maar dat deze aantasting, gelet op de stedelijke omgeving, niet onevenredig zal zijn.

2.11. Het plan voorziet ten westen en zuidwesten van de woning van [appellant sub 3] in de bouw van een supermarkt met daarboven appartementen. Volgens de plantoelichting wordt de supermarkt in pandig bevoorraad via de Oranjelaan.

Ingevolge de verbeelding bezien in samenhang met artikel 3, tweede lid en onder 2b, van de planregels, is ter plaatse van deze gronden de maximaal toegestane goothoogte 8 meter, onderscheidenlijk 8,5 meter en de maximale bouwhoogte 11,5 meter onderscheidenlijk 12 meter. De afstand van zijn woning tot het dichtstbijzijnde bouwvlak in het door [appellant sub 3] bestreden plandeel bedraagt ongeveer 5 meter. Het vorige plan voorzag direct ten westen van de woning van [appellant sub 3] in een vrijstaand woonhuis.

2.12. Ten aanzien van het betoog dat het plan ten onrechte bebouwing mogelijk maakt die dichterbij komt en hoger is dan de bestaande bebouwing, wordt overwogen dat in het algemeen aan een geldend plan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De gemeenteraad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en planregels voor gronden vaststellen. Niet is gebleken van bijzondere omstandigheden op grond waarvan een uitzondering had moeten worden gemaakt op dit uitgangspunt.

Gelet op de ligging van de woning van [appellant sub 3] ten opzichte van de bouwvlakken en de afstand van die woning tot het dichtstbijzijnde bouwvlak valt niet te ontkennen dat de voorziene bebouwing zal leiden tot een aantasting van het woongenot van [appellant sub 3] als gevolg van een vermindering van uitzicht en privacy, alsmede van een verminderde inval van zonlicht. Niettemin is de Afdeling van oordeel dat, gelet op het maatschappelijke belang dat met onderhavige ontwikkeling is gemoed, de raad in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn betrokken bij de realisering van de in het plan voorziene bebouwing dan aan het geheel onaangetast laten van het woongenot van [appellant sub 3]. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de woning van [appellant sub 3] is gelegen in een stedelijke omgeving en dat een grotere bebouwingsdichtheid in zijn algemeenheid in een stedelijke omgeving niet onaanvaardbaar wordt geacht. Wat betreft het betoog van [appellant sub 3] dat het plan ten onrechte de bouw van dakkapellen toelaat wordt overwogen dat de mogelijkheid tot het plaatsen van dakkapellen niet in een bestemmingsplan kan worden uitgesloten voor zover dit op grond van het Besluit omgevingsrecht zonder een (bouw- en/of planologische) omgevingsvergunning is toegestaan.

Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woning van [appellant sub 3] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn.

2.12.1. Door de raad is voorts gesteld dat de laad- en losactiviteiten in verband met de supermarkt geen onaanvaardbare mate van geluidhinder zullen veroorzaken ter hoogte van de woning van [appellant sub 3]. Daartoe voert de raad aan dat de supermarkt inpandig bevoorraad wordt en dat geen geluidoverlast zal ontstaan vanwege stilstaande vrachtwagens, omdat onder meer vanwege de nabijheid van de rotonde verkeersmaatregelen getroffen zullen worden om te voorkomen dat vrachtwagens in afwachting van de mogelijkheid om te lossen in de nabijheid van deze locatie op de Oranjelaan langdurig stil gaan staan.

Nu de supermarkt inpandig bevoorraad wordt en verkeersmaatregelen getroffen worden om te voorkomen dat vrachtwagens ter plaatse langdurig stil staan, is niet aannemelijk geworden dat de laad- en losactiviteiten in zoverre een onaanvaardbare mate van geluidhinder zullen veroorzaken. Zowel [appellant sub 3] als de raad heeft voorts ter zitting aangegeven dat de Oranjelaan in de huidige situatie al een zeer drukke straat is, waar auto's, bussen, vrachtwagens en fietsers gebruik maken van dezelfde rijbaan. Evenmin is in geschil dat het aantal verkeersbewegingen van zowel langzaam- als snelverkeer ten gevolge van de plantontwikkeling met een relevant te achten mate zal toenemen. De raad heeft ter zitting aangegeven dat het voor de inpandige bevoorrading van de supermarkt noodzakelijk is dat de vrachtwagens achteruit de inpandige laad- en loslocatie indraaien. Volgens de raad volgt uit onderzoek dat, gelet op de breedte van de weg en de voorziene naar achter verspringende gevel van de bebouwing ter plaatse, vrachtwagens deze draaicirkel kunnen maken. Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting is echter niet gebleken dat bij dit onderzoek rekening is gehouden met medeweggebruikers en in het bijzonder met fietsers. De Afdeling is dan ook van oordeel dat onvoldoende onderzoek is gedaan of het indraaien van vrachtwagens in de laad- en loslocatie vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid op een verantwoorde wijze mogelijk is. Voorts acht de Afdeling de enkele stelling ter zitting van de raad dat er evenmin geluidoverlast zal zijn door het indraaien van deze vrachtwagens in de laad- en loslocatie omdat, gelet op de bestaande verkeersdrukke, deze geluiden zullen opgaan in het omgevingsgeluid, onvoldoende onderbouwd.

2.13. In hetgeen [appellant sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit wat betreft het plandeel met de bestemming "Centrum", zoals nader aangegeven op de bij deze uitspraak behorende kaart, is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het beroep van [appellant sub 3] is gegrond. Het bestreden besluit dient in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) te worden vernietigd.

[appellant sub 4]

2.14. [appellant sub 4] voert aan dat het vastgestelde plan ten opzichte van het ontwerpplan zodanig ingrijpende wijzigingen bevat dat de raad een nieuw ontwerpplan ter inzage had moeten leggen en dat bovendien belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend ten onrechte geen beroep kunnen instellen tegen de gewijzigde vaststelling.

2.15. De Afdeling stelt voorop dat de raad bij de vaststelling van het plan daarin wijzigingen kan aanbrengen ten

opzichte van het ontwerp. Gesteld noch gebleken is dat de afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zodanig groot zijn dat sprake is van een wezenlijk ander plan. De raad heeft zich dan ook terecht op het standpunt gesteld dat de wettelijke voorbereidingsprocedure niet opnieuw dient te worden doorlopen.

Ingevolge 8.2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet ruimtelijke ordening gelezen in samenhang met artikel 6:13 van de Awb, kan beroep slechts worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan door de belanghebbende die tegen het ontwerpplan tijdig een zienswijze bij de raad naar voren heeft gebracht. Dit is slechts anders indien een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht. Het betoog van [appellant sub 4] dat belanghebbenden door de gewijzigde vaststelling van het plan onvoldoende gelegenheid is geboden beroep in te stellen mist feitelijke grondslag, nu belanghebbenden die bezwaar hebben tegen de wijzigingen die bij de vaststelling in het plan zijn aangebracht, beroep kunnen instellen omdat hun redelijkerwijs niet kan worden verweten in zoverre geen zienswijze tegen het ontwerpplan naar voren te hebben gebracht.

2.16. [appellant sub 4] richt zich voorts tegen de vaststelling van het plandeel met de bestemming "Wonen" en de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - ontheffing maximale bouwhoogte uitgesloten" ten westen van zijn woning op het perceel [locatie 3] en van het plandeel met de bestemming "Centrum" en de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - ontheffing maximale bouwhoogte uitgesloten" ter plaatse van de hoek van de Kleterstraat-Molenweg. Volgens hem is het plan vastgesteld in strijd met het structuurplan Nijkerk-Nijkerkerveen 2001 (hierna: structuurplan) omdat onvoldoende rekening wordt gehouden met de cultuurhistorische waarden in het gebied. Hij is van mening dat onvoldoende afstand wordt aangehouden tot de bestaande bebouwing aan het Van Reenenpark en dat de bouw- en goothoogtes niet hoger mogen zijn dan die van de bestaande bebouwing. [appellant sub 4] vreest schaduwwerking van het gebouw dat is voorzien op de hoek van de Kleterstraat-Molenweg. Ook stelt hij dat het plan leidt tot verkeersoverlast.

2.17. De raad acht de goot- en bouwhoogte van de bestaande bebouwing niet maatgevend voor de nieuwe bebouwing. Verder stelt de raad zich op het standpunt dat het plan misschien tot enige aantasting van het woongenot van [appellant sub 4] kan leiden, maar dat, mede gelet op de stedelijke omgeving, deze aantasting niet onevenredig zal zijn.

2.18. In hetgeen [appellant sub 4] in beroep en ter zitting naar voren heeft gebracht, ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het plan onvoldoende rekening houdt met de cultuurhistorische waarden in het gebied. Ter zitting is door de raad bevestigd dat het plan voorziet in het behoud van de historische panden in het plangebied. Dit is door [appellant sub 4] niet bestreden. Het betoog dat het plan in zoverre is vastgesteld in strijd met het structuurplan treft dan ook geen doel.

2.19. Ingevolge de verbeelding bezien in samenhang met artikel 3, tweede lid en onder 2b, van de planregels, bedragen ter plaatse van het plandeel met de bestemming "Wonen" ten westen van de woning van [appellant sub 4] de maximaal toegestane goothoogte 7,5 meter en de maximale bouwhoogte 11 meter. De afstand van de woning van [appellant sub 4] tot het bouwvlak bedraagt ongeveer 9 meter bij de achtergevel en ongeveer 14 meter bij de voorgevel.

Ingevolge de verbeelding bezien in samenhang met artikel 6, tweede lid en onder 2e, van de planregels, bedragen ter plaatse van het plandeel met de bestemming "Centrum" gelegen op de hoek van de Kleterstraat-Molenweg de maximaal toegestane goothoogte 9,5 meter en de maximale bouwhoogte 14 meter. De afstand van het plandeel tot de woning van [appellant sub 4] bedraagt ongeveer 54 meter en tot zijn perceelsgrens ongeveer 25 meter.

Ingevolge artikel 10, eerste lid, aanhef en onder a, van de planregels kan het college van burgemeester en wethouders onder de in die bepaling opgesomde voorwaarden ontheffing verlenen van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan tien procent van die maten, afmetingen en percentages, met uitzondering van de maximale bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding "specifieke bouwaanduiding - ontheffing maximale bouwhoogte uitgesloten".

2.20. De voorziene nieuwbouw nabij de woning van [appellant sub 4] zal invloed hebben op het woon- en leefklimaat. Het aangevoerde geeft evenwel geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gediend met het realiseren van de nieuwe bebouwing dan aan de belangen van [appellant sub 4] bij het ongewijzigd blijven van zijn woon- en leefklimaat. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat ondanks het groene karakter van het Van Reenenpark het plangebied moet worden gekenmerkt als een stedelijke omgeving en dat een afstand van ten minste negen meter van het dichtstbijzijnde bouwblok tot de woning en een toegestane bouwhoogte van elf meter niet ongebruikelijk is in een stedelijke omgeving. Anders dan waar [appellant sub 4] van uitgaat kan vanwege de aan de bestreden plandelen toegekende aanduiding "specifieke bouwaanduiding - ontheffing maximale bouwhoogte uitgesloten" geen ontheffing worden verleend van de maximale bouwhoogtes. Gelet op de ligging van het plandeel op de hoek van de Kleterstraat-Molenweg en nu de afstand meer dan 25 meter bedraagt tot de tuin van [appellant sub 4] heeft de raad zich verder in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de schaduwwerking van deze bebouwing op het perceel van [appellant sub 4] beperkt zal blijven. Nu voorts de directe aansluiting van de Molenweg op het Van Reenenpark vervalt en de garage van [appellant sub 4] vanaf de Molenweg bereikbaar blijft, heeft [appellant sub 4] niet aannemelijk gemaakt dat het plan rond zijn woning tot verkeersoverlast leidt.

Gelet op het voorgaande geeft het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in

redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare inbreuk op het woon- en leefklimaat van [appellant sub 4].

2.21. De conclusie is dat hetgeen [appellant sub 4] heeft aangevoerd geen aanleiding geeft voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep van [appellant sub 4] is ongegrond.

2.22. De raad dient ten aanzien van [appellant sub 3] op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. Voor een proceskostenveroordeling ten aanzien van [appellanten sub 1], Boni Markten B.V. en [appellant sub 4] bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Boni-Markten B.V. niet-ontvankelijk;

II. verklaart het beroep van [appellant sub 3] gegrond;

III. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Nijkerk van 29 oktober 2009, kenmerk 2009-066, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Centrum", zoals nader aangegeven op de bij deze uitspraak behorende kaart;

IV. verklaart de beroepen van [appellant sub 1A] en [appellant sub 1B] en [appellant sub 4A] en [appellante sub 4A] ongegrond;

V. veroordeelt de raad van de gemeente Nijkerk tot vergoeding van bij [appellant sub 3] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 47,67 (zegge: zevenenveertig euro en zevenenzestig cent);

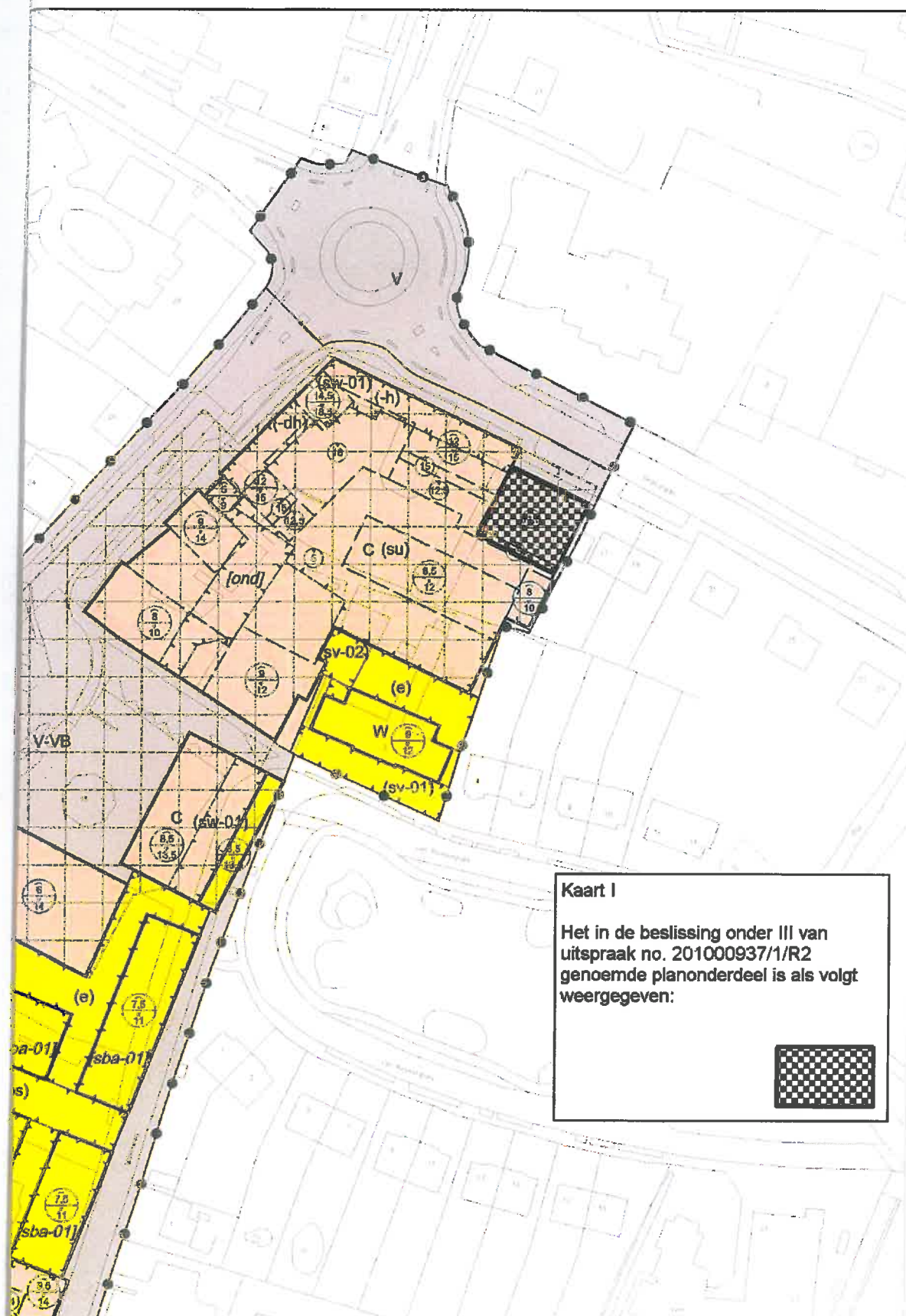
VI. gelast dat de raad van de gemeente Nijkerk aan [appellant sub 3] het door hem voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en drs. W.J. Deetman en mr. J. Hoekstra, leden, in tegenwoordigheid van mr. S.B. Smit-Colenbrander, ambtenaar van staat.

w.g. Van Buuren w.g. Smit-Colenbrander
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 2 maart 2011

432.



**'Quickscan natuurtoets Oranjelaan 15,
Nijkerk'**

*Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden
in het kader van natuurwet- en regelgeving*



Colofon

Titel: 'Quickscan natuurtoets Oranjelaan 15, Nijkerk'
Subtitel: Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van natuurwet- en regelgeving
Projectcode: 11-137
Status: Definitief
Datum: 2 mei 2011
Auteur: Ing. J.G. (Janneke) Lindenholtz
Veldonderzoek: Ing. M. (Martijn) Bunschoek
Eindredactie: Ing. M. (Mike) Wallink
Opdrachtgever: Dhr. C. Kortlever
Contactpersoon: Gemeente Nijkerk

.....
EcoGroen Advies BV
Postbus 625
8000 AP Zwolle

T: 038 423 64 64
F: 038 423 64 65
I: www.ecogroen.nl

© EcoGroen Advies (2011)

Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt mits onder vermelding van de bron:

Lindenholtz J.G. (2011). 'Quickscan natuurtoets Oranjelaan 15, Nijkerk; Inventarisatie en beoordeling van natuurwaarden in het kader van natuurwet- en regelgeving. Rapport 11-137. EcoGroen Advies, Zwolle.

Inhoud

Samenvatting en conclusies

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding en doelstelling.....	1
1.2	Situatie.....	1
1.3	Algemene opzet.....	2
2	Gebiedsgerichte natuurbescherming	3
2.1	Inleiding.....	3
2.2	Natuurbeschermingswet.....	3
2.3	Nota Ruimte.....	3
3	Flora en fauna van het onderzoeksgebied	4
3.1	Wettelijk kader.....	4
3.2	Onderzoeksmethode	4
3.3	Flora	4
3.4	Zoogdieren	5
3.5	Broedvogels.....	5
3.6	Overige soorten	6
4	Geraadpleegde bronnen	7

Bijlage

I - Wettelijk kader

Samenvatting en conclusies

Aanleiding en doelstelling

In opdracht van gemeente Nijkerk (contactpersoon dhr. C. Kortlever) heeft EcoGroen Advies BV een quickscan natuurtoets uitgevoerd op een locatie aan de Oranjelaan 15 in Nijkerk.

De Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet verplichten vooraf te toetsen of ruimtelijke ingrepen of activiteiten niet conflicteren met aanwezige beschermde plant- en diersoorten en habitats. In het voorliggende onderzoek worden de consequenties in beeld gebracht van de ruimtelijke ingrepen en vindt toetsing plaats aan de Flora- en faunawet en vigerend gebiedsgerichte natuurbescherming.

Gebiedsgerichte natuurbescherming

Op basis van de aard van de ruimtelijke ingrepen kan geconcludeerd worden dat deze geen negatieve effecten hebben op de in de omgeving aanwezige Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten, EHS-gebieden en gebieden met natuurwaarden buiten de EHS.

Aangetroffen en te verwachten soorten

- In het plangebied zijn geen potentiële vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen aangetroffen. De voorgenomen plannen hebben daarnaast ook geen nadelige gevolgen op vlieg- en/of jachtroutes en foeragerende vleermuizen;
- Verspreid in het plangebied zijn vaste verblijfplaatsen van enkele algemeen voorkomende, laag beschermde, zoogdiersoorten te verwachten. Verblijfplaatsen van zwaarder beschermde zoogdiersoorten worden niet verwacht;
- Broedvogels met jaarrond beschermd nesten zijn niet aangetroffen en te verwachten in het plangebied. De beplanting vormt broedgebied voor algemene broedvogels zoals Merel, Heggenmus en Zwartkop;
- Overwintering van laag beschermde amfibieënsoorten als Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander is in het plangebied te verwachten. Zwaarder beschermde amfibieën worden niet verwacht in het plangebied;
- Er zijn geen reptielen of beschermde planten, ongewervelden en vissen aangetoond of te verwachten.

Vervolgstappen en mitigerende maatregelen

- Bij de beoogde plannen kunnen exemplaren en verblijfplaatsen van enkele algemene en laag beschermde kleine zoogdieren en amfibieën verloren gaan. Voor de in voorliggende situatie aanwezige of te verwachten tabel 1-soorten geldt in deze situatie echter automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet;
- Werkzaamheden die broedbiotopen van aanwezige vogels verstoren of beschadigen dienen te allen tijde te worden voorkomen. Dit is voor de meeste soorten mogelijk door gefaseerd te werken en de uitvoering op te starten in de periode voor half maart en na half juli. Overigens wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd, maar is het van belang of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

In opdracht van gemeente Nijkerk (contactpersoon dhr. C. Kortlever) heeft EcoGroen Advies BV een quickscan natuurtoets uitgevoerd op een locatie aan de Oranjelaan in Nijkerk. De locatie is eind 2004/ begin 2005 door EcoGroen Advies BV onderzocht als onderdeel van bestemmingsplan Oosterpoort (De Vries & Van der Sluis 2005). Een deel van dit bestemmingsplan, betreffende Oranjelaan 15, is echter vernietigd. Doel van voorliggend onderzoek is inzicht te krijgen in de actuele situatie vanuit het op dit moment vigerende natuurbeschermingskader.

De Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet en Nota Ruimte verplichten vooraf te toetsen of ruimtelijke ingrepen of activiteiten niet conflicteren met aanwezige beschermde plant- en diersoorten en habitats. In het voorliggende onderzoek worden de consequenties in beeld gebracht van de ruimtelijke ingrepen en vindt toetsing plaats aan de Flora- en faunawet en vigerend gebiedsgerichte natuurbescherming. Een toelichting op de genoemde wet- en regelgeving is gegeven in bijlage I.

1.2 Situatie

Het onderzoeksgebied betreft Oranjelaan 15 gelegen in het stedelijk gebied van Nijkerk (zie figuur 1). De locatie bestaat uit een perceel met gras omgeven door coniferen. De bebouwing - zoals weergegeven op figuur 1- is reeds gesloopt. Permanent oppervlaktewater ontbreekt.



Figuur 1: Kaart met de ligging van het plangebied (gele vlak) (Bron kaartondergrond: Google Earth).

1.3 Algemene opzet

Voorliggende ecologische beoordeling is gebaseerd op één veldbezoek op 7 april 2011 en bekende verspreidingsgegevens (zie Hoofdstuk 4 Geraadpleegde bronnen).

Om inzicht te krijgen in de aanwezige natuurwaarden en beperkingen met betrekking tot de beoogde ruimtelijke ingreep van het plangebied, zijn twee sporen gevolgd:

- Ten eerste is in kaart gebracht welke gebiedsgerichte natuurbescherming uitwerking heeft in het gebied (hoofdstuk 2);
- Ten tweede is nagegaan welke beschermde planten- en diersoorten in het gebied voorkomen of kunnen voorkomen (hoofdstuk 3).

Uit de verzamelde informatie volgt een korte beschrijving van de verwachte effecten van de ruimtelijke ingreep op beschermde soorten en gebieden. Daarnaast is beschreven welke mitigerende (verzachtende of inpassings-) maatregelen eventueel nodig zijn om overtreding van de Flora- en faunawet te kunnen voorkomen en of aanvullend onderzoek ten aanzien van beschermde soorten en/of gebieden nodig is.

2 Gebiedsgerichte natuurbescherming

2.1 Inleiding

In het kader van dit onderzoek wordt, naast de aanwezigheid van beschermde soorten, aandacht besteed aan gebieden met een beschermingsstatus. De volgende wet- en regelgeving is daarbij van belang:

- Natuurbeschermingswet, waarin onder andere opgenomen de Natura 2000- gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijn) en Beschermde Natuurmonumenten;
- Nota Ruimte, in omgevingsvisies uitgewerkt voor bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ganzen(foerageer)gebied en weidevogelgebied.

De beschermingsregimes hebben tot doel de natuurwaarden in de betreffende gebieden veilig te stellen. In sommige situaties dienen ook ruimtelijke ingrepen buiten de begrenzing van deze gebieden getoetst te worden op mogelijke schadelijke uitstralende effecten. In de onderstaande paragrafen wordt kort ingegaan op de eventuele effecten die de geplande werkzaamheden kunnen hebben op nabijgelegen gebieden met een beschermingsstatus.

2.2 Natuurbeschermingswet

Het dichtstbijzijnde gebied vallend onder de Natuurbeschermingswet is Natura 2000-gebied Arkemheen, gelegen op een afstand van ruim twee kilometer van het plangebied.

Gezien de tussenliggende afstand en de binnenstedelijke ligging van het plangebied wordt geconcludeerd dat de voorgenomen plannen geen effecten zullen hebben op de instandhoudingdoelen van Natura 2000-gebied Arkemheen. Het aanvragen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet is dan ook niet noodzakelijk.

2.3 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is één van de structuurschema's waarin de visie van het Rijk over natuur en landelijk gebied is vastgelegd. De nota richt zich op het behoud, herstel en ontwikkeling van wezenlijke natuurlijke kenmerken en waarden. Vanuit deze doelstelling is de Ecologische Hoofdstructuur opgesteld en zijn ondermeer weidevogelbeheer- en ganzengebied aangewezen.

Ecologische Hoofdstructuur

Volgens de begrenzing van de EHS, zoals weergegeven op de EHS kaart van in de Atlas Groen Gelderland (2009), ligt het plangebied op ruim 700 meter van de Ecologische Hoofdstructuur.

Vanwege de afstand van het plangebied tot het EHS-gebied en de binnenstedelijke ligging van het plangebied kan aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van EHS-gebieden worden uitgesloten.

Overige natuurwaarden

Het plangebied en directe omgeving heeft geen betekenis als natuur buiten de EHS.

3 Flora en fauna van het onderzoeksgebied

3.1 Wettelijk kader

De Flora- en faunawet verplicht een ieder die ruimtelijke ingrepen of andere activiteiten wil ontplooiën, na te gaan in hoeverre dit negatieve effecten kan hebben op van nature in Nederland in het wild voorkomende planten- en diersoorten - ongeacht of deze beschermd zijn of niet. De zorgplicht van artikel 2 uit de Flora- en faunawet stelt dat optredende negatieve effecten zo veel mogelijk vermeden of geminimaliseerd dienen te worden. Voor schade aan juridisch zwaarder beschermde soorten kan de aanvraag van een ontheffing van de Flora- en faunawet bij het Ministerie van EL&I noodzakelijk zijn.

Aangepaste beoordeling ontheffingen Flora- en faunawet

Tot voor kort was het noodzakelijk voor het verwijderen, verstoren of beschadigen van een vaste verblijfplaats een ontheffing op de Flora- en faunawet aan te vragen. Door uitspraken van de Raad van State in het voorjaar van 2009 is de beoordeling van ontheffingsaanvragen van de Flora- en faunawet voor ruimtelijke ingrepen aangepast. Sinds augustus van dat jaar wordt daardoor gewerkt volgens een nieuw stroomschema (zie bijlage I) en is het in veel gevallen niet meer noodzakelijk om een ontheffing van de Flora- en faunawet aan te vragen (Dienst regelingen 2009a).

Voor soorten van tabel 1 geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet.

Voor tabel 2 soorten zijn drie opties mogelijk:

- 1) Werken volgens de eisen van een goedgekeurde Gedragscode Flora- en faunawet;
- 2) Het aanvragen van een reguliere ontheffing;
- 3) Het opstellen van een ecologisch werkprotocol indien aangetoond kan worden dat de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort behouden blijft.

Overigens is het in de eerste twee gevallen ook noodzakelijk om een op de situatie toegesneden ecologisch werkprotocol op te stellen.

Voor tabel 3 soorten en soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn zijn twee opties mogelijk:

- 1) Het aanvragen van een reguliere ontheffing;
- 2) Het opstellen van een ecologisch werkprotocol indien aangetoond kan worden dat de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort behouden blijft en dat de soort binnen het leefgebied succesvol kan overwinteren, foerageren en/of voortplanten.

Hierbij geldt voor het aanvragen van ontheffing dat ook een ecologisch werkprotocol opgesteld moet worden waarin de te nemen mitigerende maatregelen beschreven worden.

3.2 Onderzoeksmethode

Op 7 april 2011 is een veldbezoek uitgevoerd. Tijdens dit bezoek is aandacht besteed aan de beschermde soorten binnen de Flora- en faunawet (FFW) en vooral aan de juridisch zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3) en bedreigde (Rode Lijst) soorten. Daarnaast is op basis van de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens (zie hoofdstuk 4 Geraadpleegde bronnen) en expert judgement, een uitspraak gedaan over mogelijk aanwezige beschermde soorten. Deze gegevens zijn in de beschrijvingen van soortgroepen betrokken.

3.3 Flora

In het plangebied zijn algemene plantensoorten aangetroffen die duiden op voedselrijke omstandigheden als Ridderzuring, Hondsdraf, Madelief en Witte klaver. Daarnaast zijn gecultiveerde planten als Blauwe druif, Ruwe berk en een haag met coniferen aanwezig.

Beschermde of bedreigde soorten zijn niet aangetroffen. Gezien de terreingesteldheid en soortensamenstelling worden deze ook niet verwacht. Het nemen van vervolgstappen is hier voor flora niet nodig.

3.4 Zoogdieren

Vleermuizen

Verblijfplaatsen van vleermuizen bevinden zich in donkere en voor vleermuizen bereikbare ruimten in bijvoorbeeld bomen, huizen en kelders. Bebouwing ontbreekt in het plangebied en er zijn geen bomen met geschikte ruimten aanwezig. Schade aan vaste verblijfplaatsen van vleermuizen is zodoende niet aan de orde. Daarnaast worden geen opgaande lijnvormige structuren verwijderd die voor vleermuizen kunnen dienen als vlieg- en jachtroute en worden tevens geen essentiële foerageergebieden verstoord of vernietigd. Vervolgstappen, zoals nader onderzoek of het nemen van mitigeren maatregelen, zijn dan ook niet van toepassing.

Grondgebonden zoogdieren

Met name langs de randen van het plangebied zijn een aantal vaste verblijfplaatsen van enkele laag beschermde (FFW tabel 1) zoogdiersoorten te verwachten, namelijk van Bosmuis, Huisspitsmuis, Rosse woelmuis, Mol en Egel. Vaste verblijfplaatsen van zwaarder beschermde grondgebonden zoogdieren zijn niet aangetroffen en worden gezien het ontbreken van geschikt biotoop ook niet verwacht.

Voor de mogelijke aanwezige tabel 1 soorten geldt automatisch vrijstelling van de verbodsartikelen van de Flora- en faunawet en is het nemen van vervolgstappen niet nodig. Schade aan deze algemene en laag beschermde zoogdieren kan - indien de planning van de werkzaamheden dit toelaat - geminimaliseerd worden door werkzaamheden zoveel mogelijk uit te voeren buiten de voortplantingsperiode (maart tot augustus). De minst schadelijke periode is september tot december (mits vorstvrij).

3.5 Broedvogels

Aangezien dit onderzoek een quickscan betreft, is geen volledige broedvogelinventarisatie uitgevoerd. Op basis van het uitgevoerde veldbezoek in combinatie met de terreingesteldheid, bekende verspreidingsgegevens en expert judgement is echter wel een goede uitspraak te doen over de te verwachten soorten.

Broedvogels met jaarrond beschermde nestplaatsen

Van veel broedvogels zijn nesten alleen gedurende het broedseizoen beschermd. Nestlocaties kunnen dan buiten het broedseizoen zonder overtreding van de Flora- en faunawet verstoord of verwijderd worden. Voor een aantal broedvogelsoorten geldt echter dat de nestlocaties inclusief de functionele omgeving jaarrond beschermd zijn. Dit betreffen de broedvogels Boomvalk, Buizerd, Gierzwaluw, Grote gele kwikstaart, Havik, Huismus, Kerkuil, Oehoe, Ooievaar, Ransuil, Roek, Slechtvalk, Sperwer, Steenuil, Wespendif en Zwarte wouw. Voor sommige andere soorten geldt dat de nesten jaarrond beschermd zijn als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

In en binnen de invloedssfeer van de plannen zijn geen aanwijzingen aangetroffen voor de aanwezigheid van nestlocaties van broedvogels met jaarrond beschermde nesten. Deze worden ook niet verwacht.

Overige soorten

De coniferen haag vormt geschikt broedbiotoop voor algemene soorten zoals Heggemus, Zwartkop en Merel.

Alle broedvogels zijn gedurende hun broedseizoen beschermd en mogen in deze periode niet verstoord of geschaad worden. Werkzaamheden die (potentiële) broedbiotopen van vogels verstoren of beschadigen dienen buiten het broedseizoen van de aanwezige vogels te worden gestart (zoals verwijdering van de coniferen buiten het broedseizoen). Voor de meeste broedvogels kan de periode tussen half maart en half juli worden aangehouden als broedseizoen. De broedperiode verschilt per soort en soms ook per jaar en in het kader van

de Flora- en faunawet wordt voor het broedseizoen geen standaardperiode gehanteerd. Van belang is of een broedgeval wordt verstoord, ongeacht de datum. Indien op een locatie geen broedende/nestelende vogels aanwezig zijn, mag het aanwezige potentiële broedbiotoop ook tijdens het broedseizoen verwijderd worden.

3.6 Overige soorten

Aangezien permanent oppervlaktewater ontbreekt op de locatie is de aanwezigheid van vissen en voortplanting van amfibieën uitgesloten. Wel kunnen kleine aantallen algemene amfibieën overwinterend worden aangetroffen onder strooisellaag en ruigte. Het gaat hier om algemene en laag beschermde (FFW tabel 1) soorten zoals Bruine kikker, Kleine watersalamander en Gewone pad. Overwintering van zwaarder beschermde amfibieën kan worden uitgesloten, omdat zich in de nabijheid van de planlocatie geen geschikte voortplantingswateren bevinden.

Bij de realisatie van de plannen kunnen exemplaren en verblijfplaatsen van laag beschermde amfibieën verloren gaan. Voor deze soorten geldt echter automatisch vrijstelling van artikel 75 van de Flora- en faunawet, waardoor het nemen van vervolgstappen voor deze soorten niet aan de orde is.

Wel is het wenselijk om rekening te houden met deze kwetsbare soortgroep. Effecten op amfibieën kunnen - mits de planning van de werkzaamheden dit toelaat - geminimaliseerd worden door de werkzaamheden uit te voeren buiten de overwinteringperioden van amfibieën die globaal loopt van november t/m maart.

Gezien de terreingesteldheid van de onderzoekslocatie en bekende verspreidingsgegevens, kan verder worden geconcludeerd dat er geen reptielen en beschermde dagvlinders, libellen en overige ongewervelden aanwezig en te verwachten zijn.

4 Geraadpleegde bronnen

- Broekhuizen S., B. Hoekstra, V. van Laar, C. Smeenk & J.B.M. Thissen (1992). Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Stichting Uitgeverij KNNV.
- Creemers R.C.M. & J.J.C.W. van Delft (RAVON)(redactie) (2009). De amfibieën en reptielen van Nederland. – Nederlandse Fauna 9. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, European Invertebrate Survey - Nederland, Leiden.
- Dienst Regelingen (2009a). Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Vastgesteld 26 augustus 2009.
- Dienst Regelingen (2009b). Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Vastgesteld 26 augustus 2009.
- Lange E., P. Twisk, A. van Winden en A. Diepenbeek (1994). Zoogdieren van West-Europa. Uitgegeven door de KNNV.
- Limpens H., K. Mostert & W. Bongers (red.) (1997). Atlas van de Nederlandse vleermuizen, Stichting Uitgeverij van de Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Utrecht.
- Ministerie van LNV (2004). Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit TRCJZ/2004/5727, houdende vaststelling van rode lijsten flora en fauna.
- Ministerie van LNV (2009). Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 28 augustus 2009, 25344, houdende vaststelling van geactualiseerde Rode lijsten flora en fauna.
- Ministerie van EL&I. Natura 2000-gebieden.(www.synbiosys.alterra.nl/natura2000)
- Provincie Gelderland, Atlas Groen Gelderland (www.gelderland.nl).
- RAVON, Reptielen Amfibieën Vissen Onderzoek Nederland (www.ravon.nl).
- Vries, E. de & M. van der Sluis (2005). Quickscan ecologisch onderzoek Project Oosterpoort, Nijkerk. Projectnummer Nij(02)_301104. EcoGroen Advies, Zwolle.
- Waarneming.nl (website met soortenwaarnemingen in Nederland).

BIJLAGE

BIJLAGE I: WETTELIJK KADER

Flora- en faunawet

Inleiding

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Onder de Flora- en faunawet zijn ongeveer 500 soorten in Nederland aangewezen als beschermde dier- of plantensoort. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn.

De Flora- en faunawet kent een groot aantal verbodsbepalingen die samenhangen met ruimtelijke ingrepen, plannen en projecten. Zo is het verboden beschermde inheemse planten te plukken of te beschadigen en geldt voor beschermde dieren een verbod op het doden, verwonden en opzettelijk verontrusten. Ook is het verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde inheemse dieren te beschadigen of te verstoren of eieren te rapen of te vernielen. De verbodsbepalingen betreffende planten op hun groeiplaats zijn opgenomen in artikel 8. De verbodsbepalingen betreffende dieren in hun natuurlijke leefomgeving zijn vermeld in artikel 9 tot en met 12.

Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van de minister van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie (EL&I), of, in geval van beheer en schadebestrijding, van gedeputeerde staten van de provincies.

Beschermde dier- en plantensoorten

Beschermde inheemse planten- en diersoorten zijn bij algemene maatregel van bestuur aangewezen. Het zijn soorten die van nature in Nederland voorkomen en die in hun voortbestaan worden bedreigd of het gevaar lopen in hun voortbestaan te worden bedreigd. Ook zijn soorten aangewezen die niet noodzakelijkerwijs in hun voortbestaan worden bedreigd, maar wel bescherming genieten ter voorkoming van overmatige benutting.

De volgende diersoorten zijn beschermd volgens de Flora- en faunawet:

- 1) Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *zoogdieren*, met uitzondering van gedomesticeerde dieren en met uitzondering van de zwarte rat, de bruine rat en de huismuis;
- 2) Alle van nature op het Europese grondgebied van de Lidstaten van de Europese Unie voorkomende soorten *vogels* met uitzondering van gedomesticeerde vogels;
- 3) Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *amfibieën en reptielen*;
- 4) Alle van nature in Nederland voorkomende soorten *vissen*, met uitzondering van de soorten waarop de Visserijwet 1963 van toepassing is;
- 5) Een aantal ongewervelden (onder andere *insecten, libellen en kevers*) die in hun voortbestaan bedreigd zijn of het gevaar lopen in hun voortbestaan te worden bedreigd.

Er zijn drie beschermingsregimes van kracht, mede afhankelijk van de zeldzaamheid van de soort en de status in Europese richtlijnen. Van licht naar zwaar beschermd zijn de soorten opgenomen op Tabel 1, 2 of 3. Voor vogels gelden specifieke eisen, met name tijdens het broedseizoen. Bij ruimtelijke ingrepen geldt automatisch vrijstelling voor soorten van Tabel 1 waardoor de meeste aandacht gevraagd is voor soorten van Tabel 2/3 en voor vogels.

Wijze van toetsing

Door uitspraken van de Raad van State in het voorjaar van 2009 is de beoordeling aangepast bij ontheffingsaanvragen voor ruimtelijke ingrepen. Sinds 26 augustus van dat jaar werken we daardoor volgens een nieuw stroomschema (zie volgende pagina). Gaat u een ruimtelijke ingreep uitvoeren en zijn beschermde soorten aanwezig, dan zijn er vaak twee opties:

- 1) Voorkom overtreding van de Flora- en faunawet. Het gaat dan om het behoud van de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort. Het betreft de functies van het leefgebied die ervoor zorgen dat de soort succesvol kan rusten of voortplanten, bijvoorbeeld nesten, migratieroutes en foerageergebied. Als u deze veilig stelt door vooraf mitigerende maatregelen te treffen, heeft u mogelijk geen ontheffing meer nodig. Om zeker te zijn dat uw maatregelen voldoende zijn, kunt u ze vóór laten beoordelen door Dienst Regelingen. Als deze voldoende zijn krijgt u een beschikking met daarin de goedkeuring van uw maatregelen. De goedkeuring krijgt u in de vorm van een afwijzing van uw ontheffingsaanvraag. U heeft namelijk geen ontheffing nodig doordat u met uw maatregelen overtreding van de Flora- en faunawet voorkomt.

2) Kan de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats van de soort niet worden gegarandeerd door mitigerende maatregelen? Dan dient u een reguliere ontheffingsaanvraag in waarbij de onderstaande vragen gesteld worden:

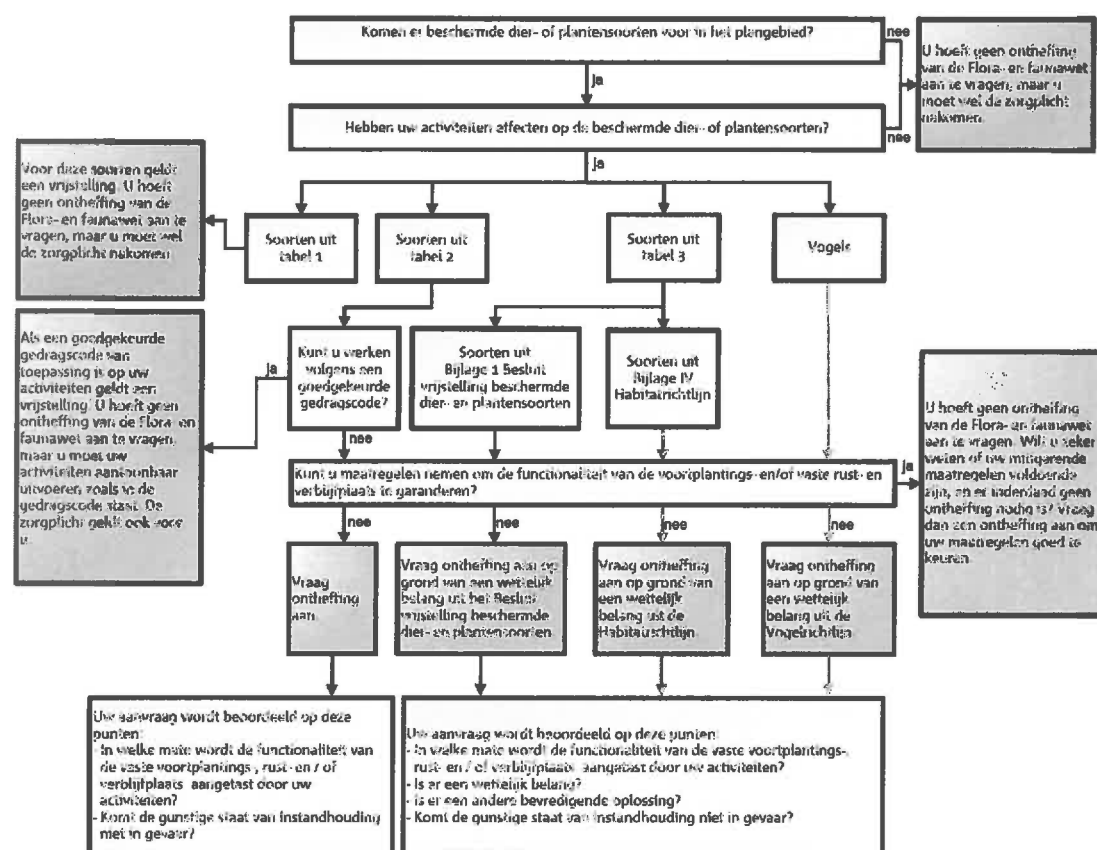
- In welke mate wordt de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaats aangetast?
- Is er een bij wet genoemd belang? (behalve bij Tabel 2-soorten)
- Is er een andere bevredigende oplossing? (behalve bij Tabel 2-soorten)
- Komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar?

Beoordeling Dienst Regelingen

Dienst Regelingen beoordeelt of het bij wet genoemd belang zwaarder weegt dan het overtreden van de verbodsbepaling(en). Voor Tabel 2-soorten gelden minder zware eisen en kan een door het ministerie goedgekeurde gedragscode ook uitkomst bieden. De gedragscode moet wel van toepassing zijn op uw activiteit en u moet kunnen aantonen dat u precies zo werkt als in de gedragscode staat. Voor Bijlage 1-soorten uit Tabel 3 krijgt u alleen ontheffing wanneer sprake is van een bij wet genoemd belang. Bij een ruimtelijke ingreep betreft het meestal één van de onderstaande vier belangen:

- Bescherming van flora en fauna (b)
- Volksgezondheid of openbare veiligheid (d)
- Dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten (e)
- Uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling (j)

Voor vogels en soorten van bijlage IV van de Habitatrichtlijn geldt dat u alleen ontheffing kunt krijgen op grond van een bij wet genoemd belang uit respectievelijk de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. In de praktijk zijn de mogelijkheden voor het verkrijgen van een ontheffing voor die soorten dan ook zeer beperkt, met name voor vogels¹.



Toetsingsschema Flora- en faunawet (Bron: Dienst Regelingen 2009. Aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijk ingrepen Flora- en faunawet).

¹ In de Vogelrichtlijn worden alleen de belangen b en d én de veiligheid van het luchtverkeer (belang c) genoemd;

Rode lijsten

Los van de Flora- en faunawet heeft de toenmalige Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit ter uitvoering van de bepalingen in artikelen 1 en 3 van het Verdrag van Bern een aantal Rode Lijsten voor bedreigde en kwetsbare soorten dieren en planten gepubliceerd². Voor soorten van de Rode Lijsten heeft de overheid zich verplicht onderzoek en werkzaamheden te bevorderen die nodig zijn voor bescherming en beheer. Het voorkomen van een soort op de Rode Lijst heeft geen wettelijke beschermingsstatus tot gevolg. Opname op de Rode Lijst zegt alleen iets over de zeldzaamheid en populatieontwikkelingen van de betreffende soorten.

Natuurbeschermingswet 1998

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. De Natuurbeschermingswet heeft betrekking op Natura 2000 gebieden in Nederland en verankert een deel van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de nationale wetgeving. Natura 2000 bestaat uit een netwerk van Europese natuurgebieden. Het vormt de basis van het Europese natuurbeleid. Natura 2000 is gericht op de instandhouding en ontwikkeling van soorten en ecosystemen die voor Europa belangrijk zijn.

Nederland regelt aan de hand van een vergunningenstelsel de zorgvuldige afweging rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EL&I. Daarnaast stelt Nederland voor al haar Natura 2000-gebieden beheerplannen op waarin de te beschermen waarden, de zogeheten instandhoudingdoelen, nader worden uitgewerkt in ruimte, tijd en omvang.

In voorgaand wettelijk kader zijn alleen de meest relevante onderdelen van de wetgeving vereenvoudigd weergegeven. Aan deze tekst kunnen derhalve geen rechten worden ontleend. Voor meer achtergronden en de oorspronkelijke wetsteksten kunt u terecht op www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/natuur en op www.drloket.nl.

² Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van TRCJZ/2004/5727, houdende vaststelling van rode lijsten flora en fauna en Besluit van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van 28 augustus 2009, 25344, houdende vaststelling van geactualiseerde Rode lijsten flora en fauna.

Bylage

3a

3a

Deventer
 Snipperlingsdijk 4
 7417 GJ Deventer
 T +31 (0)570 666 222
 F +31 (0)570 666 888
 Postbus 161
 7400 AD Deventer

Den Haag
 Verheeskade 197
 2521 DD Den Haag

Eindhoven
 Flight Forum 92-94
 5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
 F. HaverSchmidtwei 2
 8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
 De Ruyterkade 143
 1011 AC Amsterdam

adviseurs
 mobiliteit
**Goudappel
 Coffeng**

Gemeente Nijkerk

Veiligheid en geluid expeditiehof supermarkt Oranjelaan 15

Eindrapportage

Datum
 Kenmerk
 Eerste versie

28 april 2011
 NKK008/Wyj/0123
 4 april 2011

1 Inleiding

In het centrum van Nijkerk is het plan Oosterpoort in ontwikkeling. Het betreft een toevoeging van onder andere winkels nabij de noordoostelijke toegang tot het centrumgebied, op de hoek Vetkamp - Oranjelaan. Naar aanleiding van een uitspraak van de Raad van State vraagt één onderdeel van het plan Oosterpoort om nadere beschouwing: de bevoorrading van de supermarkt vanaf de Oranjelaan. Zowel veiligheidsaspecten als geluidshinder vragen hier de aandacht.

Verkeersveiligheid: de veiligheid van het manoeuvreren van de vrachtauto's op de Oranjelaan vraagt om een kritisch onderzoek: worden met de manoeuvres het fiets- en autoverkeer teveel gehinderd? Wat is het effect van de nabijheid van de rotonde? Ontstaan er onduidelijke en onveilige situaties voor voetgangers, fietsers of auto's? De verkeersintensiteit speelt daarbij een belangrijke rol.

Geluidhinder: er dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan het lawaai van de bevoorradende vrachtauto's. Er is tot nu toe verondersteld dat dit wegvalt tegen het wegverkeerslawaai. Die redenering is niet geaccepteerd door de Raad van State.

2 Verkeersveiligheid

In het huidige plan wordt de bevoorrading van de supermarkt geregeld vanaf de Oranjelaan. Vrachtauto's dienen vanaf deze weg achteruit de inwendige bevoorradingshof in te steken. Allereerst zijn de technische aspecten beschouwd: hoe verloopt het insteken? Welke ruimte is daarvoor nodig? Vervolgens is nagegaan hoe deze situatie vanuit verkeersveiligheidsaspecten beoordeeld moet worden.

2.1 Beoordeling manoeuvres

Het expeditiehof aan de Oranjelaan kan door bevoorradend verkeer zowel vanuit de richting van de rotonde als over de Oranjelaan vanuit het oosten aan komen rijden. De route vanaf de rotonde is daarbij het meest voor de hand liggend. Het vrachtverkeer moet vervolgens achteruit het expeditiehof insteken. De manoeuvre is beoordeeld op basis van een trekker-oplegger, dit is het maatgevende voertuig voor deze situatie.

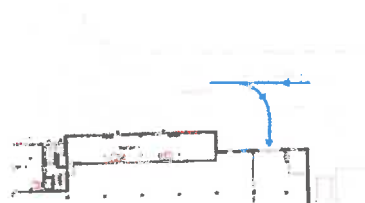
2.1.1 Aankomst vanuit de richting van de rotonde



Figuur 2.1: Aankomst vanaf de rotonde

Een trekker-oplegger die vanaf de rotonde aan komt rijden moet rechtsom achteruit het expeditiehof inrijden. Bij een manoeuvre rechtsom achteruit heeft de chauffeur van de combinatie geen zicht op zijn oplegger waardoor deze manoeuvre praktisch niet te maken is zonder begeleiding van iemand buiten de vrachtwagen. De oplegger bevindt zich bij een manoeuvre rechtsom achteruit in de dode hoek. Gezien het feit dat er 3 tot 5 vrachtwagens komen laden/lossen op een dag is dit geen werkbare situatie. Voor deze manoeuvre is dan ook geen rijcurvesimulatie gemaakt. Het expeditiehof is praktisch gezien niet in te rijden voor bevoorradend verkeer dat vanuit de richting van de rotonde komt.

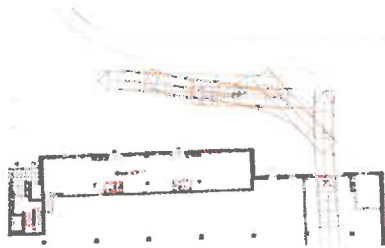
2.1.2 Aankomst vanaf de Oranjelaan (oost)



Figuur 2.2: Aankomst vanaf de Oranjelaan (oost)

Een trekker-oplegger die vanuit het oosten over de Oranjelaan aan komt rijden moet linksom achteruit het expeditiehof inrijden. Bij deze manoeuvre heeft de chauffeur van de combinatie goed zicht op zijn oplegger en deze manoeuvre is in theorie dan ook goed te maken.

Voor de arriverende en vertrekkende trekker-oplegger zijn rijcurvesimulaties¹ uitgevoerd. De rijcurvesimulatie van de trekker-oplegger die achteruit het expeditiehof inrijdt laat zien dat de parkeervakken aan de overzijde van de Oranjelaan moeten komen te vervallen.



Figuur 2.3: Trekker oplegger rijdt achteruit de expeditiehof in

Om de manoeuvre goed te kunnen maken is op die plek wel een strook van circa 1 meter extra breedte nodig waar de vrachtwagen met zijn wielen overheen kan rijden. Op het trottoir mogen geen obstakels geplaatst worden zodat de trekker en de oplegger met de bovenbouw over het trottoir heen kunnen steken.

2.2 Hoe veilig is de geplande situatie?

De rijcurvesimulatie laat zien dat de gehele breedte van de weg nodig is om de manoeuvre te kunnen maken. Gedurende het achteruitsteken is de weg dus in beide richtingen geblokkeerd. Dit is vanuit oogpunt van veiligheid en doorstroming niet wenselijk.

De fiets

De Oranjelaan wordt door fietsers regelmatig gebruikt. Op grond van een korte telling wordt de uurintensiteit geraamd op 200 à 250 fietsers. De manoeuvre achteruit zal op deze weg met fietsstroken onveilige situaties opleveren. Fietsers zullen de manoeuvrerende vrachtwagen proberen te passeren zonder dat ze beseffen dat ze zich in de dode hoek bevinden. Hierdoor kunnen onveilige situaties ontstaan.

De auto

Voor autoverkeer zal een achteruitmanoeuvrerende vrachtwagen vooral hinder opleveren. De etmaalintensiteit op de Oranjelaan is circa 5.500 mvt/etm (de spitsintensiteit is circa 450 mvt/h). Er rijdt een busdienst over de Oranjelaan. In deze omstandigheden is het niet wenselijk dat er dagelijks circa vier vrachtwagens achteruit moeten manoeuvreren. Vooral situaties waarbij een automobilist die achter de vrachtwagen rijdt te laat opmerkt dat deze achteruit het expeditiehof in wil rijden zullen hinder opleveren. In dat

¹ De manoeuvres zijn gesimuleerd met het programma CURSIM.

geval zal deze auto ook achteruit moeten rijden, of de vrachtwagen moeten passeren, om ruimte voor de manoeuvre te maken. Het is aannemelijk dat een dergelijke situatie regelmatig voorkomt. Verder is het aannemelijk dat wachtende auto's de rotonde zullen blokkeren.

3 Geluidhinder

Er is een akoestische berekening gemaakt van de naar de bevoorradingshof manoeuvrerende vrachtauto's. Ervan uitgaande dat de circa 4 laad- en losbewegingen plaatsvinden in de dagperiode (07.00-19.00 uur). De geluidniveaus bij de naastgelegen woningen zijn als maatgevend beschouwd. Het manoeuvreren van de vrachtwagens is beschouwd als onderdeel van de bedrijfsmatige activiteit van de supermarkt en dus als directe hinder.

Resultaat

Directe hinder: langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

De geluidbelasting op de beoordelingspunten als gevolg van de vrachtwagenmanoeuvres is 46 dB(A). Gezien de grenswaarde van 50 dB(A) voldoet de situatie aan de normering voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit het Activiteitenbesluit.

Directe hinder: maximale geluidniveaus

Het berekende maximale geluidniveau aan de gevel van de woning Oranjelaan 17 is 81 dB(A). Toetsing aan de norm (70 dB(A)) is niet aan de orde. Dit geldt niet voor laad- en losactiviteiten in de dagperiode.

In een afzonderlijke bijlage is het volledige akoestische onderzoek opgenomen.

4 Tussenconclusie

De manoeuvrerende vrachtauto

Het is zeer ongewenst dat vrachtauto's vanaf de rotonde komend achteruit de bevoorradingshof insteken. De chauffeur heeft geen zicht op zijn oplegger.

De manoeuvre vanuit de Oranjelaan-oost achteruit het expeditiehof in is in principe goed te maken. Een aanpassing is nodig. De parkeerhaven tegenover de supermarkt moet verwijderd worden.

Veiligheid

Vanuit oogpunt van veiligheid voor het fietsverkeer is het niet wenselijk dat de manoeuvre op de Oranjelaan gemaakt wordt. Er kunnen zich gevaarlijke situaties voordoen. Voor de doorstroming van het autoverkeer is het minder wenselijk. Wachtende auto's kunnen de rotonde incidenteel blokkeren.

Geluidhinder

De geluidssituatie voldoet aan de gestelde normering. Wel is er kwalitatief gesproken sprake van geluidhinder aan de gevel van de dichtstbijzijnde woning.

Conclusie

De realisering van een bevoorradingshof leidt tot een akoestisch acceptabele situatie. Daarmee wordt het probleem wel bij de verkeersveiligheid gelegd. Anders dan bij een eenvoudige laad- en loshaven langs de Oranjelaan leidt de hof tot achteruitrijdende vrachtauto's op de weg. Voor fietsers ontstaat daarmee een onveilige situatie. Op een industrieterrein is een dergelijke situatie acceptabel. In het centrum is het beslist ongewenst; er zijn hier immers veel meer kwetsbare verkeersdeelnemers (jonge scholieren, ouderen).

5 Mogelijke oplossingen

Er zijn een paar oplossingsrichtingen die nadere beschouwing verdienen:

- variant 1. Expeditiehof geoptimaliseerd (zie afbeelding 1);
- variant 2 Expeditiehof in langsligging met gecombineerde in- en uitrit (afbeelding 2);
- variant 3 Expeditiehof in langsligging met gecombineerde in- en uitrit (afbeelding 3).

De varianten zijn onderzocht op de aspecten verkeer en geluid.

Variant 1: Expeditiehof geoptimaliseerd

In deze oplossing wordt het plan niet aangepast. De aanpassing betreft het wegnemen van het verkeersveiligheidsknelpunt. Door de fietser een voorziening te geven aan de noordzijde van de Oranjelaan geheel buiten de manoeuvreerruimte van de achteruitrijdende vrachtauto om wordt de grootste angel uit de situatie genomen. De fietsvoorziening is zo ontworpen dat deze precies in het openbaar profiel past. Met dit fietspad is niet alles opgelost. Het blijft een situatie waarin een grote vrachtwagen achteruitrijdend een redelijk drukke weg vlak na een rotonde blokkeert. Zowel uit oogpunt van verkeersveiligheid als verkeersafwikkeling is dit een mindere situatie. De aanvoerroute via de Oranjelaan maakt gebruik van de keerlus bij het station. Deze route geeft wat overlast maar is acceptabel.

De geluidbelasting aan de bestaande woningen door de manoeuvrerende vrachtauto's ligt met 46 dB(A) beneden de grenswaarde van 50 dB(A). Aan de gevels van de nieuw te bouwen woningen boven de supermarkt varieert de geluidbelasting van 45 tot 51 dB(A), bij een norm van 50 dB(A). Dat betekent dat bij ongewijzigd realiseren van het plan één van de nieuw te bouwen woningen boven de supermarkt een knelpunt zal zijn. Het vraagt dus een aanpassing van het plan. Bij de beoordeling gaan we er van uit dat die aanpassing zal plaatsvinden (bijvoorbeeld: luifel aan gevel) en dat het geluidknelpunt zich dus niet gaat voordoen.

Variant 2: Expeditiehof in langsligging met gecombineerde in- en uitrit

Een overdekte laad- en loshaven direct langs het gebouw is technisch gezien een oplossing. In het ontwerp is de bebouwingsgrens zo aangepast dat de truck met oplegger geheel buiten de rijbaan achteruit de expeditiehof in kan steken. Bij deze manoeuvre heeft de chauffeur goed zicht via de spiegels omdat hij vrijwel rechtuit naar achteren

rijdt. Qua veiligheid en afwikkeling is de situatie nu optimaal. Ook verloopt aan- en afvoer nu zoals gewenst via de Oranjelaan rotonde. Er moet daar wel een kanttekening bij worden gemaakt: de keermanoeuvre op de Oranjelaan is krap. In de praktijk betekent het dat de wegverharding extra aandacht behoeft omdat er anders kans is op stukrijden van de wegverharding. Ook is er een kans dat de oplegger bij de krappe manoeuvre iets terugrijdt. De bebouwingslijn moet in deze situatie fors worden teruggelegd (zie tekening). Om de overlast voor de bestaande woningen zo veel mogelijk te voorkomen en de perceelgrenzen te ontzien is in deze variant de ingang van de expeditiehof op maximale afstand van deze woningen gelegd. Daardoor kunnen er minder appartementen boven de supermarkt gerealiseerd worden.

De geluidbelasting aan de bestaande woning Oranjelaan 17 door de manoeuvrerende vrachtauto's ligt met 51 dB(A) boven de grenswaarde van 50 dB(A). De bevoorradingsmanoeuvre vóór de bestaande woning vormt dus een knelpunt op het gebied van geluidhinder. Aan de gevels van de nieuw te bouwen woningen boven de supermarkt is de geluidbelasting maximaal 45 dB(A), bij een norm van 50 dB(A).

Variant 3: Expeditiehof in langsligging met gecombineerde in- en uitrit

Als variant 2 maar met iets opgeschoven expeditiehof zodat de bovenliggende appartementen allen gerealiseerd kunnen worden. De manoeuvrerende vrachtauto heeft nu meer ruimte nodig vóór de bestaande woningen. Een deel van de voortuin van Oranjelaan 17 zal daarvoor nodig zijn. Voor al het overige is deze variant gelijk aan variant 2. De geluidbelasting aan de bestaande woning Oranjelaan 17 door de manoeuvrerende vrachtauto's ligt met 51 dB(A) boven de grenswaarde van 50 dB(A). De bevoorradingsmanoeuvre vóór de bestaande woning vormt dus een knelpunt op het gebied van geluidhinder. Aan de gevels van de nieuw te bouwen woningen boven de supermarkt is de geluidbelasting maximaal 44 dB(A), bij een norm van 50 dB(A).

Conclusie en advies

Eerst is onderzocht of er überhaupt sprake is van een verkeersonveilige situatie en geluidoverlast op de bestaande woningen. Vervolgens zijn oplossingen gezocht voor het geconstateerde verkeersveiligheidsknelpunt. Geluidoverlast is géén knelpunt.

Er zijn drie varianten ontwikkeld en onderzocht voor de bevoorrading van de te ontwikkelen supermarkt aan de Oranjelaan.

Variant 1 laat het plan intact maar laat een zodanige aanpassing aan de weg zien dat het verkeersveiligheidsprobleem voor de fietser wordt opgelost. De veiligheidssituatie wordt daarmee acceptabel.

De varianten 2 en 3 situeren de expeditiehof parallel aan de Oranjelaan en geven de vrachtauto zoveel ruimte buiten de rijbaan dat het achteruitrijden geen onveiligheid en verkeershinder oplevert. Bij variant 2 wordt de hof zo kort mogelijk gemaakt zodat de vrachtauto niet teveel voor de woning nummer 17 hoeft te komen. Dat kost appartementen. Bij variant 3 is de huidige bebouwingsgrens meer gevolgd. De appartementen kunnen alle gebouwd worden maar de vrachtauto komt meer richting woning nummer 17. Hier moet een stuk tuin verworven worden om de manoeuvre ruimte te geven. De

Bylage
3 b

3b

Deventer

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag

Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven

Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden

F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam

De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Nijkerk

Veiligheid en geluid expeditiehof supermarkt Oranjelaan 15

Bijlagenrapport akoestische onderzoeken

Datum

28 april 2011

Kenmerk

NKK008/Mfr/0127

Eerste versie

Akoestisch onderzoek uitgangssituatie

Notitie

Contactpersoon ing. Robert Schram

Datum 24 maart 2011

Kenmerk N001-4779915RSA-srb-V01-NL

Akoestisch onderzoek geluidbelasting als gevolg van manoeuvreren van vrachtwagens ten behoeve van bevoorrading supermarkt

1 Inleiding

Tauw heeft een akoestische berekening uitgevoerd ten behoeve van de geplande supermarkt binnen het plan 'Oosterpoort' aan de Oranjelaan te Nijkerk. Aanleiding hiervoor is een uitspraak hierover van de Raad van State. Het betreft een berekening van de geluidbelasting als gevolg van het manoeuvreren op de openbare weg naar het expeditiehof van de expeditieruimte van de supermarkt door de vrachtwagens welke de supermarkt bevoorraden.

2 Situatie beschrijving

Binnen het plan 'Oosterpoort' is de realisatie van een supermarkt opgenomen. Aan de zuidzijde van de gevel aan de Oranjelaan wordt de expeditie (genaamd expeditiehof) van de supermarkt gerealiseerd. Hiervoor wordt een roldeur geplaatst in de gevel. De bevoorradingsvrachtwagens manoeuvreren op de Oranjelaan naar de oprit en rijden vervolgens naar binnen. De verlading vindt inpandig plaats, hierbij is de roldeur gesloten. Na de verlading wordt de roldeur geopend en verlaten de vrachtwagens de expeditie. Alle vrachtwagens rijden via de rotonde 'Oranjelaan-Vetkamp' van en naar het expeditiehof. In bijlage 2 is de situatie zoals deze is opgenomen in het akoestisch rekenmodel weergegeven.

3 Normstelling

Het manoeuvreren van de vrachtwagens vindt gedeeltelijk plaats op de openbare weg op zeer korte afstand van de inrichting. De scheidslijn tussen directe en indirecte hinder is voor deze activiteit moeilijk te bepalen omdat het manoeuvreren onlosmakelijk is verbonden aan de laad- en losactiviteiten binnen de inrichting. Om die reden wordt het manoeuvreren van de vrachtwagens op de openbare weg ter plaatse van de Oranjelaan in en uit het expeditiehof beoordeeld als onderdeel van de bedrijfsmatige activiteiten van de supermarkt (directe hinder).

In artikel 2.17 lid 1 van het 'Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer' (verder genoemd Activiteitenbesluit) zijn geluidvoorschriften opgenomen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,lt}$) en het maximale geluidniveau ($L_{A,max}$) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting. In tabel 3.1 zijn de geluidvoorschriften samengevat.

Tabel 3.1 Geluidvoorschriften Activiteitenbesluit

	Dagperiode (07.00-19.00)	Avondperiode (19.00-23.00)	Nachtperiode (23.00-07.00)
$L_{A,r,lt}$ op de gevel van woningen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,r,lt}$ in in- of aanpandige woning	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van woningen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- of aanpandige woning	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

4 Gehanteerde uitgangspunten

Voor de berekening van de geluidbelasting als gevolg van de indirecte hinder vanwege de vrachtwagenbewegingen op de Oranjelaan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd (aangeleverd door Goudappel Coffeng BV):

- Alle laad- en losactiviteiten vinden plaats in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)
- Per dag arriveren en vertrekken er vier vrachtwagens ten behoeve van de bevoorrading
- De vrachtwagens zijn allen zware voertuigen
- De totale manoeuvre het expeditiehof in van iedere vrachtwagen duurt 40 seconden:
 - Vrachtwagencombinatie rechtzetten: 6 seconden
 - Omschakelen van voor naar achteruit: 10 seconden
 - Recht achteruit naar inrit: 10 seconden
 - Bocht achteruit inrit op: 8 seconden
 - Recht achteruit het dok in: 6 seconden
- De totale manoeuvre het expeditiehof uit van iedere vrachtwagen duurt 11 seconden:
 - Recht vooruit dok uit: 4 seconden
 - Bocht Oranjelaan op: 7 seconden
- Per vrachtwagen is de roldeur 1 minuut geopend bij het inrijden en parkeren en 1 minuut bij het starten en vertrekken. Gedurende beide minuten draait de motor van de vrachtwagen
- De meest nabij gelegen woningen zijn gelegen aan de Oranjelaan 17 en 19

Op basis van deze uitgangspunten zijn de invoergegevens in het akoestisch rekenmodel bepaald.

5 Invoergegevens akoestisch rekenmodel

In tabel 5.1 zijn bovenstaande geluidbronnen en de bedrijfstijden samengevat.

Tabel 5.1 Samenvatting geluidbronnen, (maximale) bronvermogens en bedrijfstijden

Bron nr.	Omschrijving	Bron-vermogen (L_{wr})/ ($L_{wr,max}$) [dB(A)] ¹⁾	Bedrijfsduur per etmaalperiode [uren] ²⁾		
			Dagperiode 07.00-19.00	Avondperiode 19.00-23.00	Nachtperiode 23.00-07.00
M1a	Vrachtwagen rechtzetten, omschakelen, recht achteruit	105/115	0,03	-	-
M1b	Vrachtwagen bocht dok in	105/115	0,009	-	-
M1c	Vrachtwagen recht achteruit dok in	105/115	0,007	-	-
M2a	Vrachtwagen recht vooruit dok uit	105/115	0,004	-	-
M2b	Vrachtwagen bocht dok uit	105/115	0,008	-	-
D1	Roldeur expeditie open	104/114	0,13	-	-

1) L_{wr} = equivalente bronvermogen, $L_{wr,max}$ = piekbronvermogen

2) Bedijfstijden zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 4

Voor de berekening van het maximale geluidniveau is uitgegaan van de piekbronvermogens ($L_{wr,max}$) zoals samengevat in tabel 5.1.

Aan de hand van deze gegevens is een akoestisch rekenmodel opgesteld waarmee de geluidniveaus zijn berekend. De geluidniveaus ten gevolge van activiteiten zijn bepaald volgens de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999'.

Door middel van een overdrachtsberekening zijn de optredende geluidniveaus ter plaatse van de beoordelingspunten bepaald. De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig methode II.8 uit de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999'. Voor de modellering is gebruik gemaakt van het software pakket Geomilieu versie 1.71 van dgmr.

Bij de berekening van de overdracht van geluid is uitgegaan van een afname van het geluidniveau door geometrische uitbreiding, luchtabsorptie en bodemabsorptie. Tevens is rekening gehouden met reflecties en afscherming op het terrein van de inrichting en in de omgeving. Als standaard bodemfactor is 0,0 gehanteerd (0,0 = akoestisch harde bodem, 1,0 = akoestisch zachte bodem).

Bepaling van de geluidniveaus gedurende de dagperiode vindt plaats bij de woningen op een beoordelingshoogte van 1,5 meter (begane grond). De geluidniveaus worden invallend beschouwd. In bijlage 1 is een overzicht van het rekenmodel weergegeven met de ligging van de geluidbronnen, de gebouwen en de waarneempunten.

De maximale geluidniveaus worden bepaald door de maatgevende immissieniveaus L_i opgehoogd met het verschil tussen het L_{Amax} en het L_{Aeq} onder aftrek van de meteocorrectie C_m .

De relevante invoergegevens van het akoestisch rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

6 Resultaten

6.1 Directe hinder: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

In tabel 6.1 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op de beoordelingspunten ter plaatse van de Oranjelaan 17 en 19 samengevat. In bijlage 3 zijn de rekenresultaten van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Tabel 6.1 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie

Beoordelingspunt	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$) [dB(A)]	
	Dagperiode	
	(07.00-19.00)	
	Berekend	Toetsing
O17 Woning Oranjelaan 17	46	50
O19 Woning Oranjelaan 19	45	50

De geluidbelasting op de beoordelingspunten als gevolg van het manoeuvreren van de vrachtwagens in en uit het expeditiehof voldoet aan de normering voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit het Activiteitenbesluit. De geluidbelasting is dermate hoog dat dit een significante bijdrage kan hebben op de totale geluidbelasting als gevolg van alle activiteiten van de supermarkt. In dit onderzoek is niet beoordeeld of de optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van de totale inrichting voldoen aan de in het Activiteitenbesluit gestelde geluidnormen.

6.2 Directe hinder: Maximale geluidniveaus

In tabel 6.2 zijn de berekende maximale geluidniveaus op de beoordelingspunten ter plaatse van de Oranjelaan 17 en 19 samengevat. In bijlage 3 zijn de rekenresultaten van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Opgemerkt dient te worden dat in de dagperiode de grenswaarden voor maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten. Onder laad- en losactiviteiten worden tevens aanverwante activiteiten verstaan zoals het slaan van autoportieren en het starten, aanrijden, manoeuvreren en wegrijden van de voertuigen.

Voor de ruimtelijke onderbouwing is voor de maximale geluidniveaus als gevolg van laad- en losactiviteiten voor de dagperiode wel aangesloten bij de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit.

Tabel 6.2 Berekende maximale geluidniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie

Beoordelingspunt		Maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) [dB(A)]	
		Dagperiode (07.00-19.00)	
		Berekend	Toetsing
O17	Woning Oranjelaan 17	81	70*
O19	Woning Oranjelaan 19	78	70*

* Niet van toepassing op laad- en losactiviteiten in de dagperiode

De optredende maximale geluidniveaus als gevolg van het manoeuvreren van de vrachtwagens zijn onderdeel van laad- en losactiviteiten. In de dagperiode zijn de voorschriften voor maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing op laad- en losactiviteiten. Om die reden leveren de berekende maximale geluidniveaus op basis van de van toepassing zijnde geluidvoorschriften geen belemmering op ten aanzien van de realisatie van de supermarkt.

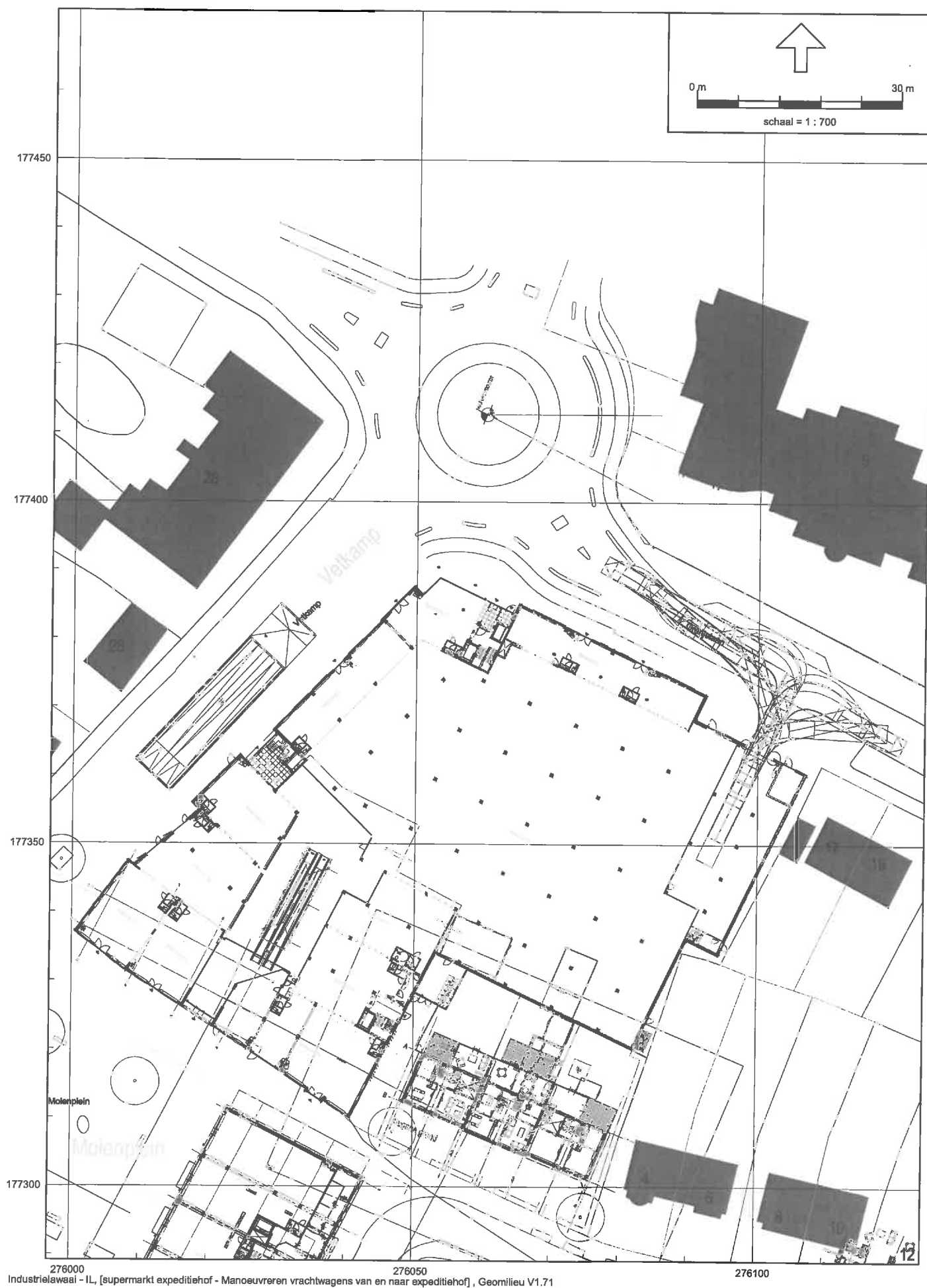
Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat gezien het niveau van de optredende maximale geluidniveaus ter plaatse van de beoordelingspunten het aannemelijk is dat sprake zal zijn van geluidhinder.

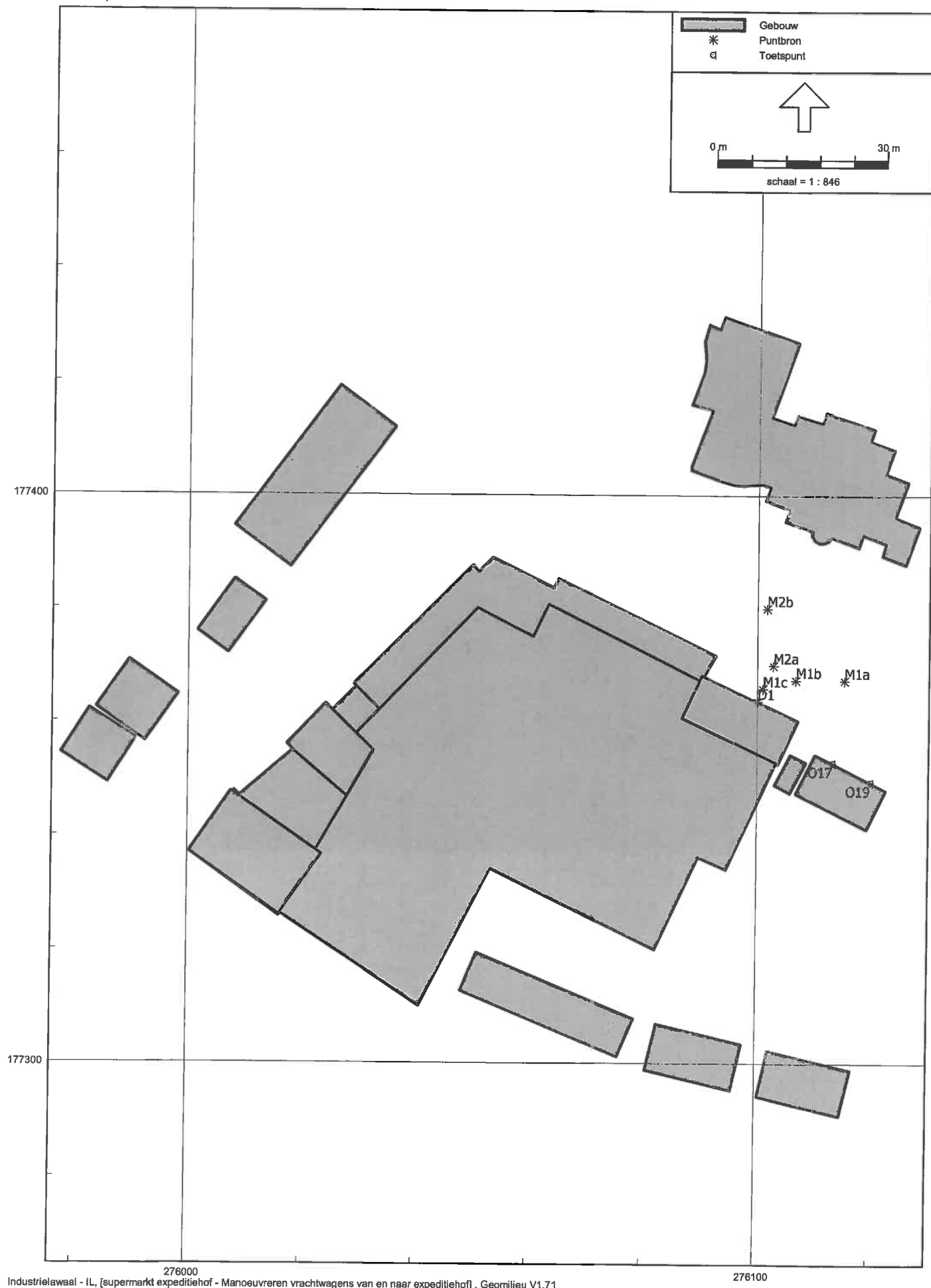
7 Conclusies

In deze notitie zijn de optredende geluidniveaus als gevolg van het manoeuvreren van vrachtwagens van en naar het expeditiehof van de geplande supermarkt in het plan 'Oosterpoort' inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. De optredende geluidniveaus zijn berekend ter plaatse van de gevels van de meest nabij gelegen woningen aan de Oranjelaan nummers 17 en 19.

De optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$) als gevolg van het manoeuvreren van de vrachtwagens voldoen aan de in het Activiteitenbesluit gestelde geluidvoorschriften. Op basis van de berekende waarden (4 en 5 dB(A) onder de normstelling) is het aannemelijk dat het manoeuvreren van de vrachtwagens een significante bijdrage heeft op de totale langtijd gemiddelde beoordelingsniveaus als gevolg gehele inrichting. In dit onderzoek is niet beoordeeld of de optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van de totale inrichting voldoen aan de in het Activiteitenbesluit gestelde geluidnormen.

De maximale geluidniveaus als gevolg van het manoeuvreren van vrachtwagens zijn onderdeel van de laad- en losactiviteiten. In de dagperiode zijn de voorschriften voor maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing op laad- en losactiviteiten. De maximale geluidniveaus leveren op basis van de van toepassing zijnde geluidvoorschriften geen belemmering voor de realisatie van de supermarkt. Het is echter niet uit te sluiten dat ter plaatse van de woningen aan de Oranjelaan 17 en 19 sprake zal zijn van hinder als gevolg van de optredende maximale geluidniveaus vanwege het manoeuvreren van de vrachtwagens.







Bijlage 2 Invoergegevens akoestisch rekenmodel

Oosterpoort Nijkerk expeditiehof

Tauw bv
4779915

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof
supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof
Groep: (hcnfdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielaag 1 - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maasveld	HDef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	11,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	15,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	11,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	9,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	15,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Oosterpoort Nijkerk expeditiehof

Tauw bv
4779915

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof
supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Punthronnen, voor rekenmethode Industrielaan - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maatveld	HDef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRef1.	GeenDamping	GeenProces	Lw. 31	Lw. 63
M1a	rechtzetten dok in	0,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	26,02	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M1b	recht achteruit dok in	0,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	31,25	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M1c	recht achteruit dok in	0,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	32,34	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M2a	recht vooruit dok uit	0,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	34,77	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M2b	recht dok uit	0,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	34,77	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
D1	Roldeur open expeditie	2,70	0,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00	360,00	19,65	--	--	Ja	Nee	Nee	48,06	60,95

Oosterpoort Nijkerk expeditiehof

Tauw bv
4779915

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof
supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Punthbronnen, voor rekenmethode Industrielaai - IL

Naam	Lw. 125	Lr. 250	Lw. 500	Lw. 1k	Lw. 2k	Lw. 4k	Lw. 8k	D 31	D 63	D 125	D 250	D 500	D 1k	D 2k	D 4k	D 8k
M1a	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M1b	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M1c	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M2a	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M2b	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D1	74,66	87,16	93,56	100,26	95,66	90,26	82,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Oosterpoort Nijkerk expeditiehof

Tauw bv
4779915

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof
supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof
(hoofdgroep)
Groep: Lijst van Tactspunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Maaiveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
017	ontvangerpunt	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
019	ontvangerpunt	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	L _i
017_A	ontvangerpunt	1,50	46,5	--	--	46,5	75,4
019_A	ontvangerpunt	1,50	44,7	--	--	44,7	73,7

Rapport: Resultatentabel
 Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof
 LAeq bij Bron voor toetspunt: O17_A - ontvangerpunt
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
O17_A	ontvangerpunt	1,50	46,5	--	--	46,5	75,4
M1a	rechtzetten dok in	0,00	45,0	--	--	45,0	71,1
M1b	bocht achteruit dok in	0,00	38,7	--	--	38,7	70,2
D1	Roldeur open expeditie	2,70	34,3	--	--	34,3	53,9
M2a	recht vooruit dok uit	0,00	32,2	--	--	32,2	68,2
M1c	rechtachteruit dok in	0,00	29,1	--	--	29,1	62,2
M2b	bocht dok uit	0,00	27,0	--	--	27,0	64,2

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof (LAmax)
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam

Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
017_A	ontvangerpunt	1,50	81,1	--	--
019_A	ontvangerpunt	1,50	77,7	--	--

Bijlage 1 Figuren

Rapport: Resultatentabel
 Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof (LAmx)
 LAmx bij Bron voor toetspunt: 017_A - ontvangerpunt
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
017_A	ontvangerpunt	1,50	81,1	--	--
M1a	rechtzetten dok in	0,00	81,1	--	--
M1b	bocht achteruit dok in	0,00	79,9	--	--
M2a	recht vooruit dok uit	0,00	77,0	--	--
M2b	bocht dok uit	0,00	71,8	--	--
M1c	rechtachteruit dok in	0,00	71,4	--	--
D1	Roldeur expeditie open	2,70	63,9	--	--
LAmx	(hoofdgroep)		81,1	--	--

Akoestisch onderzoek varianten 1 tot en met 3

Notitie

Contactpersoon ing. Sander Kamp

Datum 12 april 2011

Kenmerk N001-4779915KMS-srb-V02-NL

Actualisatieonderzoek naar de geluidbelasting als gevolg van manoeuvreren van vrachtwagens ten behoeve van bevoorrading supermarkt

1 Inleiding

Tauw heeft een akoestische berekening geactualiseerd ten behoeve van de geplande supermarkt binnen het plan 'Oosterpoort' aan de Oranjelaan te Nijkerk. Aanleiding hiervoor is een uitspraak hierover de Raad van State. Het betreft een berekening van de geluidbelasting als gevolg van het manoeuvreren op de openbare weg naar het expeditiehof van de expeditieruimte van de supermarkt door de vrachtwagens welke de supermarkt bevoorraden. Dit rapport betreft de aanvulling op een eerder rapport met kenmerk N001-4779915RSA-srb-V01-NL d.d. 24 maart 2011, dat hiermee komt te vervallen. In dit rapport zijn extra ontvangerpunten toegevoegd en variaties in het manoeuvreren van vrachtwagens doorgerekend.

2 Situatie beschrijving

Binnen het plan 'Oosterpoort' is de realisatie van een supermarkt opgenomen. Aan de zuidzijde van de gevel aan de Oranjelaan wordt de expeditie (genaamd expeditiehof) van de supermarkt gerealiseerd. Hiervoor wordt een roldeur geplaatst in de gevel. De bevoorradingsvrachtwagens manoeuvreren op de Oranjelaan naar de oprit en rijden vervolgens naar binnen. De verlading vindt inpandig plaats, hierbij is de roldeur gesloten. Na de verlading wordt de roldeur geopend en verlaten de vrachtwagens de expeditie. Alle vrachtwagens rijden via de rotonde 'Oranjelaan-Vetkamp' van en naar het expeditiehof. In bijlage 2 is de situatie zoals deze is opgenomen in het akoestisch rekenmodel weergegeven.

3 Normstelling

Het manoeuvreren van de vrachtwagens vindt gedeeltelijk plaats op de openbare weg op zeer korte afstand van de inrichting. De scheidslijn tussen directe en indirecte hinder is voor deze activiteit moeilijk te bepalen omdat het manoeuvreren onlosmakelijk is verbonden aan de laad- en losactiviteiten binnen de inrichting. Om die reden wordt het manoeuvreren van de vrachtwagens op de openbare weg ter plaatse van de Oranjelaan in en uit het expeditiehof beoordeeld als onderdeel van de bedrijfsmatige activiteiten van de supermarkt (directe hinder).

In artikel 2.17 lid 1 van het 'Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer' (verder genoemd Activiteitenbesluit) zijn geluidvoorschriften opgenomen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,lt}$) en het maximale geluidniveau ($L_{A,max}$) veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting. In tabel 3.1 zijn de geluidvoorschriften samengevat.

Tabel 3.1 Geluidvoorschriften Activiteitenbesluit

	Dagperiode (07.00-19.00)	Avondperiode (19.00-23.00)	Nachtperiode (23.00-07.00)
$L_{A,lt}$ op de gevel van woningen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,lt}$ in in- of aanpandige woning	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van woningen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- of aanpandige woning	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

4 Gehanteerde uitgangspunten

Voor de berekening van de geluidbelasting als gevolg van de indirecte hinder vanwege de vrachtwagenbewegingen op de Oranjelaan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd (aangeleverd door Goudappel Coffeng BV):

- Alle laad- en losactiviteiten vinden plaats in de dagperiode (07.00 – 19.00 uur)
- Per dag arriveren en vertrekken er vier vrachtwagens ten behoeve van de bevoorrading
- De vrachtwagens zijn allen zware voertuigen
- De totale manoeuvre het expeditiehof in van iedere vrachtwagen duurt 40 seconden:
 - Vrachtwagencombinatie rechtzetten: 6 seconden
 - Omschakelen van voor naar achteruit: 10 seconden
 - Recht achteruit naar inrit: 10 seconden
 - Bocht achteruit inrit op: 8 seconden
 - Recht achteruit het dok in: 6 seconden
- De totale manoeuvre het expeditiehof uit van iedere vrachtwagen duurt 15 seconden:
 - Recht vooruit dok uit: 6 seconden
 - Bocht Oranjelaan op: 9 seconden

- Per vrachtwagen is de roldeur 1 minuut geopend bij het inrijden en parkeren en 1 minuut bij het starten en vertrekken. Gedurende beide minuten draait de motor van de vrachtwagen
- De meest nabij gelegen woningen zijn gelegen aan de Oranjelaan 17 en 19
- Extra ontvangerpunten zijn geplaatst op gevels van appartementen die zich boven de supermarkt bevinden

Op basis van deze uitgangspunten zijn de invoergegevens in het akoestisch rekenmodel bepaald.

5 Invoergegevens akoestisch rekenmodel

In tabel 5.1 zijn bovenstaande geluidbronnen en de bedrijfstijden samengevat.

Tabel 5.1 Samenvatting geluidbronnen, (maximale) bronvermogens en bedrijfstijden

Bron nr.	Omschrijving	Bron- vermogen (L_{wr})/ ($L_{wr,max}$) [dB(A)] ¹⁾	Bedrijfsduur dagperiode (07.00-19.00) per etmaalperiode [uren] ²⁾		
			Variant 1	Variant 2	Variant 3
M1a	Vrachtwagen rechtzetten, omschakelen, recht achteruit	105/115	0,03	0,03	0,03
M1b	Vrachtwagen bocht dok in	105/115	0,009	0,010	0,010
M1c	Vrachtwagen recht achteruit dok in	105/115	0,007	0,008	0,008
M2a	Vrachtwagen recht vooruit dok uit	105/115	0,004	0,005	0,005
M2b	Vrachtwagen bocht dok uit	105/115	0,008	0,009	0,009
D1	Roldeur expeditie open	104/114	0,13	0,13	0,13

1) L_{wr} = equivalente bronvermogen, $L_{wr,max}$ = piekbronvermogen

2) Bedrijfstijden zijn gebaseerd op de uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 4

Voor de berekening van het maximale geluidniveau is uitgegaan van de piekbronvermogens ($L_{wr,max}$) zoals samengevat in tabel 5.1.

Aan de hand van deze gegevens is een akoestisch rekenmodel opgesteld waarmee de geluidniveaus zijn berekend. De geluidniveaus ten gevolge van activiteiten zijn bepaald volgens de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999'.

Door middel van een overdrachtsberekening zijn de optredende geluidniveaus ter plaatse van de beoordelingspunten bepaald. De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig methode II.8 uit de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999'. Voor de modellering is gebruik gemaakt van het software pakket Geomilieu versie 1.71 van dgmr.

Bij de berekening van de overdracht van geluid is uitgegaan van een afname van het geluidniveau door geometrische uitbreiding, luchtabsorptie en bodemabsorptie. Tevens is rekening gehouden met reflecties en afscherming op het terrein van de inrichting en in de omgeving. Als standaard bodemfactor is 0,0 gehanteerd (0,0 = akoestisch harde bodem, 1,0 = akoestisch zachte bodem).

Bepaling van de geluidniveaus gedurende de dagperiode vindt plaats bij de woningen op een beoordelingshoogte van 1,5 meter (begane grond). De bepaling van de geluidniveaus voor de appartementen boven de supermarkt wordt bepaald op 7.5, 10.5 en 13.5 m, waarna het hoogste geluidniveau als maatgevende hoogte wordt beschouwd. De geluidniveaus worden invallend beschouwd. In bijlage 1 is een overzicht van het rekenmodel weergegeven met de ligging van de geluidbronnen, de gebouwen en de waarneempunten.

De maximale geluidniveaus worden bepaald door de maatgevende immissieniveaus L_i opgehoogd met het verschil tussen het L_{Amax} en het L_{Aeq} onder aftrek van de meteocorrectie C_m .

De relevante invoergegevens van het akoestisch rekenmodel zijn opgenomen in bijlage 2.

6 Resultaten

6.1 Directe hinder: Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

In tabel 6.1 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op de beoordelingspunten ter plaatse van de Oranjelaan 17 en 19 en de, nog te realiseren appartementen boven de supermarkt, samengevat. In bijlage 3 zijn de rekenresultaten van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Tabel 6.1 Berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie

Beoordelingspunt	Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,T}$) [dB(A)]			
	Dagperiode			
	(07.00-19.00)			
	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Toetsing
O17 Woning Oranjelaan 17	44	51	51	50
O19 Woning Oranjelaan 19	44	48	49	50
O1 Appartement Oranjelaan	45	40	40	50
O2 Appartement Oranjelaan	48	42	41	50
O3 Appartement Oranjelaan	51	46	44	50

De geluidbelasting op de beoordelingspunten als gevolg van het manoeuvreren van de vrachtwagens in en uit het expeditiehof voldoet niet aan de normering voor de langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit het Activiteitenbesluit. Bij variant 1 is de stap, rechtzetten, omschakelen en achteruit rijden maatgevend voor beoordelingspunt O03. Dit veroorzaakt ook de 1 dB overschrijding van de geluidgrenswaarden. In tegenstelling tot varianten 2 en 3. In deze varianten vindt dat proces ter hoogte van O17, Oranjelaan 17 plaats. Ook bij deze varianten bedraagt de overschrijding van de grenswaarden maximaal 1 dB.

De geluidbelasting is dermate hoog dat dit een significante bijdrage kan hebben op de totale geluidbelasting als gevolg van alle activiteiten van de supermarkt. In dit onderzoek is niet beoordeeld of de optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van de totale inrichting voldoen aan de in het Activiteitenbesluit gestelde geluidnormen.

6.2 Directe hinder: Maximale geluidniveaus

In tabel 6.2 zijn de berekende maximale geluidniveaus op de beoordelingspunten ter plaatse van de Oranjelaan 17 en 19 en de, nog te realiseren appartementen boven de supermarkt, samengevat. In bijlage 3 zijn de rekenresultaten van het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Opgemerkt dient te worden dat in de dagperiode de grenswaarden voor maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten. Onder laad- en losactiviteiten worden tevens aanverwante activiteiten verstaan zoals het slaan van autoportieren en het starten, aanrijden, manoeuvreren en wegrijden van de voertuigen.

Voor de ruimtelijke onderbouwing is voor de maximale geluidniveaus als gevolg van laad- en losactiviteiten voor de dagperiode wel aangesloten bij de geluidvoorschriften uit het Activiteitenbesluit.

Tabel 6.2 Berekende maximale geluidniveaus voor de representatieve bedrijfssituatie

Beoordelingspunt	Maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) [dB(A)]			
	Dagperiode			
	(07.00-19.00)			
	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Toetsing
O17 Woning Oranjelaan 17	80	86	87	70*
O19 Woning Oranjelaan 19	78	83	84	70*
O1 Appartement Oranjelaan	78	76	76	70*
O2 Appartement Oranjelaan	81	79	78	70*
O3 Appartement Oranjelaan	85	82	82	70*

* Niet van toepassing op laad- en losactiviteiten in de dagperiode

De optredende maximale geluidniveaus als gevolg van het manoeuvreren van de vrachtwagens zijn onderdeel van laad- en losactiviteiten. In de dagperiode zijn de voorschriften voor maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing op laad- en losactiviteiten. Om die reden leveren de berekende maximale geluidniveaus op basis van de van toepassing zijnde geluidvoorschriften geen belemmering op ten aanzien van de realisatie van de supermarkt.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan gesteld worden dat gezien het niveau van de optredende maximale geluidniveaus ter plaatse van de beoordelingspunten het aannemelijk is dat sprake zal zijn van geluidhinder.

7 Conclusies

In deze notitie zijn de optredende geluidniveaus als gevolg van het manoeuvreren van vrachtwagens van en naar het expeditiehof van de geplande supermarkt in het plan 'Oosterpoort' inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. De optredende geluidniveaus zijn berekend ter plaatse van de gevels van de meest nabij gelegen woningen aan de Oranjelaan 17 en 19 en de, nog te realiseren appartementen boven de supermarkt.

De optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{A,r,LT}$) als gevolg van het manoeuvreren van de vrachtwagens voldoen niet aan de in het Activiteitenbesluit gestelde geluidvoorschriften. Op basis van de berekende waarden is het aannemelijk dat het manoeuvreren van de vrachtwagens een significante bijdrage heeft op de totale langtijd gemiddelde beoordelingsniveaus als gevolg gehele inrichting. In dit onderzoek is niet beoordeeld of de optredende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus van de totale inrichting voldoen aan de in het Activiteitenbesluit gestelde geluidnormen.

De maximale geluidniveaus als gevolg van het manoeuvreren van vrachtwagens zijn onderdeel van de laad- en losactiviteiten. In de dagperiode zijn de voorschriften voor maximale geluidniveaus ($L_{A,max}$) niet van toepassing op laad- en losactiviteiten. De maximale geluidniveaus leveren op basis van de van toepassing zijnde geluidvoorschriften geen belemmering voor de realisatie van de supermarkt. Het is echter niet uit te sluiten dat ter plaatse van de woningen aan de Oranjelaan 17 en 19 en de te realiseren woningen boven de supermarkt, sprake zal zijn van hinder als gevolg van de optredende maximale geluidniveaus vanwege het manoeuvreren van de vrachtwagens.

Kenmerk N001-4779915RSA-srb-V02-NL

Bijlage 1 Figuren







Bijlage 2 Invoergegevens akoestisch rekenmodel

Model Items

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V1
 supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof 20110408
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - II

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k	Refl. 8k
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,90	0,80	0,80	0,60	0,80	0,60
G	gebouw	11,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	15,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	11,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	9,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
G	gebouw	15,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

Model Items

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V1
 supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof 20110408
 Grcep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	HDef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	GeenRefl.	GeenDamping	GeenProces	Lw. 31	Lw. 63
M1a	rechtzetten dok in	0,75	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	26,02	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M1b	recht achteruit dok in	0,75	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	31,25	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M1c	recht achteruit dok uit	0,75	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	32,34	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M2a	recht vooruit dok uit	0,75	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	34,77	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
M2b	bocht dok uit	0,75	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00	31,76	--	--	Nee	Nee	Nee	49,40	62,30
D1	Roldeur open expeditie	2,70	0,00	Relatief	Uitstralende gevel	0,00	360,00	19,65	--	--	Ja	Nee	Nee	49,06	60,96

Model Items

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V1
 supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof 20110408
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntenbronnen, voor rekenmethode Industrielaai - IL

Naam	Lw. 125	Lw. 250	Lw. 500	Lw. 1k	Lw. 2k	Lw. 4k	Lw. 8k	D 31	D 63	D 125	D 250	D 500	D 1k	D 2k	D 4k	D 8k
M1a	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M1b	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M1c	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M2a	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
M2b	76,00	88,50	94,90	101,60	101,00	91,60	83,70	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
D1	74,55	87,16	93,56	100,26	99,64	90,25	82,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model Items

Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V1
supermarkt expeditiehof - supermarkt Oosterpoort expeditiehof 20110408
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van toetspunten, voor rekenmethode Industrielaavaal - IL

Naam	Omschr.	Maatveld	HDef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
O17	ontvangerpunt	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
O19	ontvangerpunt	0,00	Relatief	1,50	--	--	--	--	--	Ja
O01	ontvangerpunt	0,00	Relatief	7,50	10,50	13,50	--	--	--	Ja
O02	ontvangerpunt	0,00	Relatief	7,50	10,50	13,50	--	--	--	Ja
O03	ontvangerpunt	0,00	Relatief	7,50	10,50	13,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten

Variant 1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V1
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag
001_A	ontvangerpunt	7,50	45,2
001_B	ontvangerpunt	10,50	45,0
001_C	ontvangerpunt	13,50	43,1
002_A	ontvangerpunt	7,50	47,5
002_B	ontvangerpunt	10,50	47,1
002_C	ontvangerpunt	13,50	45,5
003_A	ontvangerpunt	7,50	50,6
003_B	ontvangerpunt	10,50	49,6
003_C	ontvangerpunt	13,50	47,9
017_A	ontvangerpunt	1,50	43,5
019_A	ontvangerpunt	1,50	43,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Variant 2 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V2
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag
U01_A	ontvangerpunt	7,50	40,1
001_B	ontvangerpunt	10,50	39,9
001_C	ontvangerpunt	13,50	39,7
002_A	ontvangerpunt	7,50	42,0
002_B	ontvangerpunt	10,50	41,8
002_C	ontvangerpunt	13,50	41,5
003_A	ontvangerpunt	7,50	45,6
003_B	ontvangerpunt	10,50	45,1
003_C	ontvangerpunt	13,50	44,5
017_A	ontvangerpunt	1,50	51,1
019_A	ontvangerpunt	1,50	47,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Variant 3 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V3
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag
001_A	ontvangerpunt	7,50	39,7
001_B	ontvangerpunt	10,50	39,5
001_C	ontvangerpunt	13,50	39,4
002_A	ontvangerpunt	7,50	41,4
002_B	ontvangerpunt	10,50	41,2
002_C	ontvangerpunt	13,50	41,0
003_A	ontvangerpunt	7,50	44,2
003_B	ontvangerpunt	10,50	43,8
003_C	ontvangerpunt	13,50	43,6
017_A	ontvangerpunt	1,50	51,5
019_A	ontvangerpunt	1,50	49,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Variant 1 Maximale beoordelingsniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V1 LAmex
Groep: LAmex totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag
001_A	ontvangerpunt	7,50	78,1
001_B	ontvangerpunt	10,50	77,8
001_C	ontvangerpunt	13,50	77,5
002_A	ontvangerpunt	7,50	81,2
002_B	ontvangerpunt	10,50	80,6
002_C	ontvangerpunt	13,50	80,0
003_A	ontvangerpunt	7,50	84,7
003_B	ontvangerpunt	10,50	83,4
003_C	ontvangerpunt	13,50	82,0
017_A	ontvangerpunt	1,50	79,7
019_A	ontvangerpunt	1,50	77,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Variant 2 Maximale beoordelingsniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V2 LAmex
Groep: LAmex totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag
001_A	ontvangerpunt	7,50	75,0
001_E	ontvangerpunt	10,50	75,8
001_C	ontvangerpunt	13,50	75,5
002_A	ontvangerpunt	7,50	78,9
002_B	ontvangerpunt	10,50	78,5
002_C	ontvangerpunt	13,50	78,0
003_A	ontvangerpunt	7,50	82,5
003_B	ontvangerpunt	10,50	81,7
003_C	ontvangerpunt	13,50	80,9
017_A	ontvangerpunt	1,50	86,1
019_A	ontvangerpunt	1,50	82,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Variant 3 Maximale beoordelingsniveaus

Rapport: Resultatentabel
Model: Manoeuvreren vrachtwagens van en naar expeditiehof V3 LAmex
Groep: LAmex totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)

Naam			
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag
001_A	ontvangerpunt	7,50	76,4
001_E	ontvangerpunt	10,50	76,2
001_C	ontvangerpunt	13,50	76,0
002_A	ontvangerpunt	7,50	78,0
002_B	ontvangerpunt	10,50	77,7
002_C	ontvangerpunt	13,50	77,2
003_A	ontvangerpunt	7,50	81,5
003_B	ontvangerpunt	10,50	80,9
003_C	ontvangerpunt	13,50	80,3
017_A	ontvangerpunt	1,50	86,7
019_A	ontvangerpunt	1,50	84,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen