

Projectbesluit Bushaven Paardenveld

ten behoeve van

de realisatie van een bushaven aan de Paardenveld tussen Donderberg en Koerheuvel



Projectbesluit Bushaven Paardenveld

ten behoeve van

de realisatie van een bushaven aan de Paardenveld tussen Donderberg en Koerheuvel

Versie: on01

Datum: 11 oktober 2010

Inhoudsopgave

Blz.

1. Inleiding	4
2. Situering en bestaande situatie locatie	6
3. Beschrijving van het project	8
4. Vigerende regeling	10
5. Relevant beleid	11
6. Projectbesluit, 1.1 en 3.10 Wro	14
7. Ruimtelijk effect van het project op de omgeving	16
8. Realiseringsaspecten	17
9. Maatschappelijke aanvaardbaarheid en financiële uitvoerbaarheid	23
10. Conclusie	24

Bijlage 1: Ingevulde checklist Watertoets

Bijlage 2: Onderzoek geluidsbelasting en luchtkwaliteit

Bijlage 3: Zienswijze van Van der Zijde, De Graaf en Ten Seldam

Bijlage 4: Nota beantwoording zienswijzen tegen ontwerpprojectbesluit Bushaven Paarden-
veld Rhenen

1. Inleiding

Op de hoek van de Paardenveld en de Koerheuvel staat de Eben Haëzerschool. Bij deze school ontbreekt een goede in- en uitsapvoorzieningen voor bussen.

De bewoners van de Koerheuvelweg en omgeving hebben aangegeven dat de overlast die wordt veroorzaakt door het halen en brengen van leerlingen van de Eben Haëzerschool niet meer kan. Minimaal twee keer per dag ontstaat voor omwonenden een zeer belastende situatie door het halen en brengen van leerlingen door onder andere bussen.

Om de hinder die omwonenden van het halen en brengen ondervinden te verminderen, wil de gemeente Rhenen een bushaven aanleggen aan de Paardenveld tussen de Donderberg en Koerheuvel. De bushaven moet een oplossing bieden voor het ontbreken van een goede in- en uitstapvoorziening bij de Eben Haëzerschool.

De aanleg van een bushaven aan de Paardenveld is in strijd met het geldende bestemmingsplan Donderberg-I. Om het plan mogelijk te maken wordt een projectbesluitprocedure gevoerd. Het projectbesluit biedt de mogelijkheid om vooruitlopend op de herziening of aanpassing van het bestemming over te gaan tot uitvoering van het plan. De gemeente kan het projectbesluit gebruiken als het bestemmingsplan een bepaalde ontwikkeling of een bepaald project niet toestaat en men een dergelijk activiteit toch mogelijk wil maken, zonder meteen het hele bestemmingsplan aan te passen. Herziening van het bestemmingsplan dient binnen tien jaar na vaststelling van het projectbesluit plaats te vinden.

Het projectbesluit gaat vergezeld van een ruimtelijke onderbouwing. Deze moet voldoen aan de randvoorwaarden die zowel de provincie Utrecht alsook de gemeente Rhenen stellen ten aanzien van de inhoud van het projectbesluit.



Afbeelding 1 Locatie van de bushaven Paardenveld in Rhenen



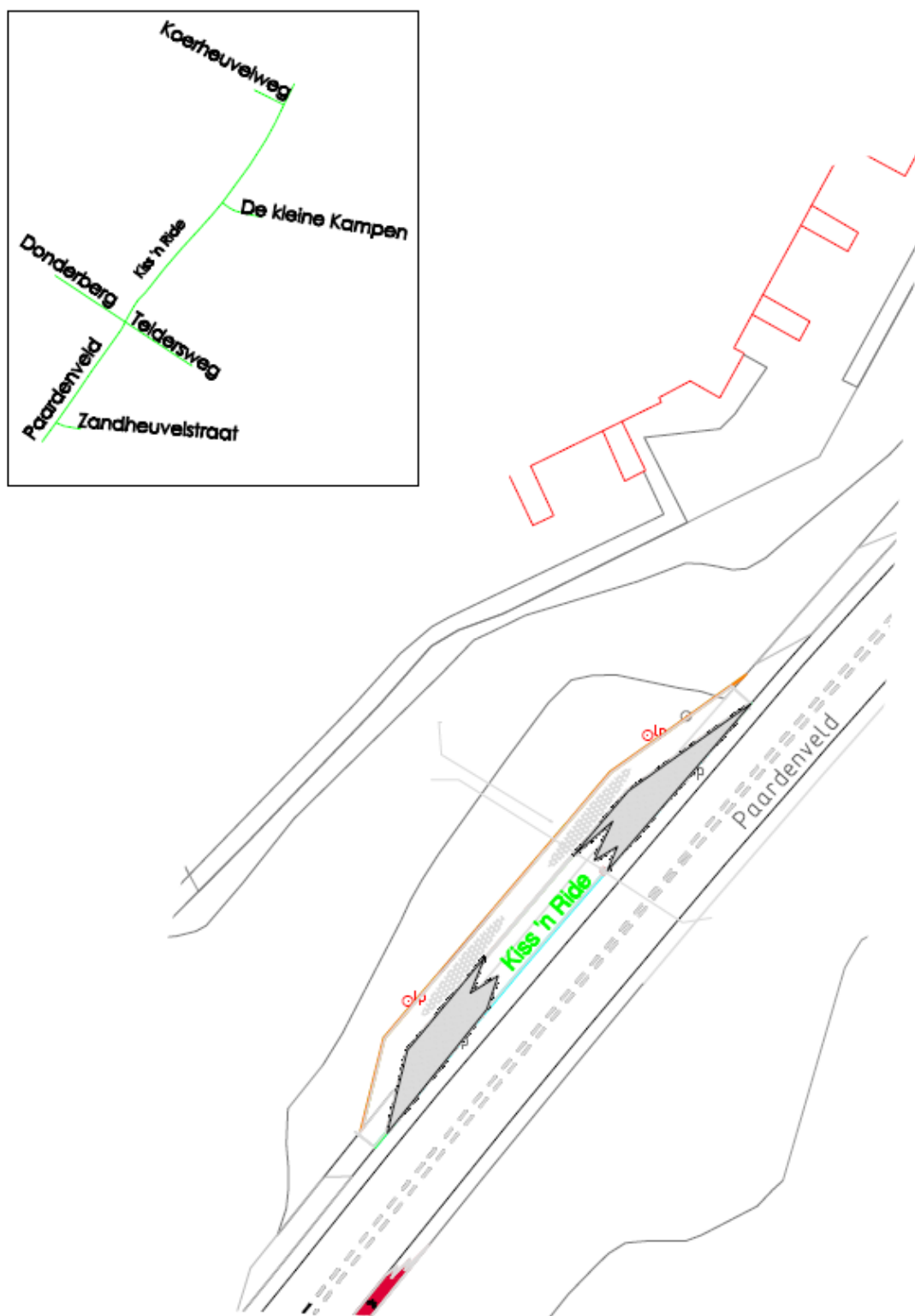
Afbeelding 2 Locatie van de bushaven aan de Paardenveld

2. Situering en bestaande locatie

De bushaven komt tussen de Donderberg en de Koerheuvel aan de noordwestzijde van de Paardenveld te liggen. De Paardenveld is voorzien van een direct aangrenzende fietsstrook. Hiernaast ligt een trottoir met een breedte van twee meter. Aan het trottoir grenst aan de noordwestzijde van de Paardenveld ongeveer 25 meter groenvoorziening. Aan de zuidoostzijde van de Paardenveld grenst ongeveer 12 tot 20 meter groenvoorziening.

De groenvoorziening bestaat aan de noordwestzijde uit een klein stuk met gras. Voor het overige bestaat de groenvoorziening uit bomen en bosschages.

De Paardenveld is een 50 kilometer per uur weg die ter plaatse tussen de wijken Molenberg en Donderberg doorloopt.



Afbeelding 3 Weergave van de toekomstige bushaven Paardenveld (aangegeven met Kiss 'n Ride)

3. Beschrijving van het project

De bushaven zal zo'n 75 meter ten noorden van de kruising Donderberg-Paardenveld worden gerealiseerd. De bushaven zal een lengte van 41 meter en een breedte 2,75 meter krijgen. De oppervlakte bedraagt ongeveer 92m². Ter plaatse van de bushaven zal het trottoir worden verlegd. De bushaven zal direct grenzend aan het fietspad worden aangelegd. Het trottoir zal om de bushaven worden aangelegd.

Met de aanleg van de bushaven zal het gedeelte van de groenvoorziening dat nodig is voor de aanleg van de strook en het verleggen van het trottoir verdwijnen.

4. Vigerende regeling

Voor het betrokken gebied geldt het bestemmingsplan Donderberg-I. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad op 4 maart 1997 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 8 juli 1997.

In het bestemmingsplan hebben de gronden van de toekomstige Kiss&Ride-strook de bestemming Groenvoorzieningen. De op de kaart voor Groenvoorzieningen aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- Plantsoenen, gazons, beplantingen, voetpaden, in- en uitritten en spaalplaatsjes;
- Fiets-/voetpad, voor zover op de kaart aangeduid als langzaamverkeerroute.

De beoogde realisering van de bushaven is binnen de vigerende bestemming niet mogelijk. Dit omdat het plan gebruik voor verkeersdoeleinden niet past binnen de gebruiksbepalingen van de bestemming Groenvoorzieningen.

5. Relevant beleid

5.1 *Nota Ruimte “Ruimte voor ontwikkeling”*

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte, de Planologische Kernbeslissing (PKB) Nationaal Ruimtelijk Beleid, in werking getreden. Deze heeft met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en op basis van het overgangsrecht de status van structuurvisie gekregen en vormt samen met de (ontwerp) AMvB Ruimte, zie ook hierna, het nationale ruimtelijke beleid voor de periode 2004 tot 2020 met een doorkijk naar 2030. De nota bevat geen concrete beleidsbeslissingen maar stelt een aantal beleidsdoelen als leidraad voor de ontwikkelingen in de komende periode. Hoofddoel is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies.

Specifiek richt het rijksbeleid zich op:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, met name door voldoende ruimte te reserveren voor de ontwikkeling van bedrijven in (groot)stedelijk gebied;
- krachtige steden en een vitaal platteland; investeren in leefbaarheid en veiligheid;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke (natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische) waarden;
- borging van de veiligheid; aandacht voor de waterproblematiek en externeveiligheidsaspecten.

De Nota Ruimte vormt geen belemmering voor het voorgenomen plan.

5.2 *AMvB Ruimte*

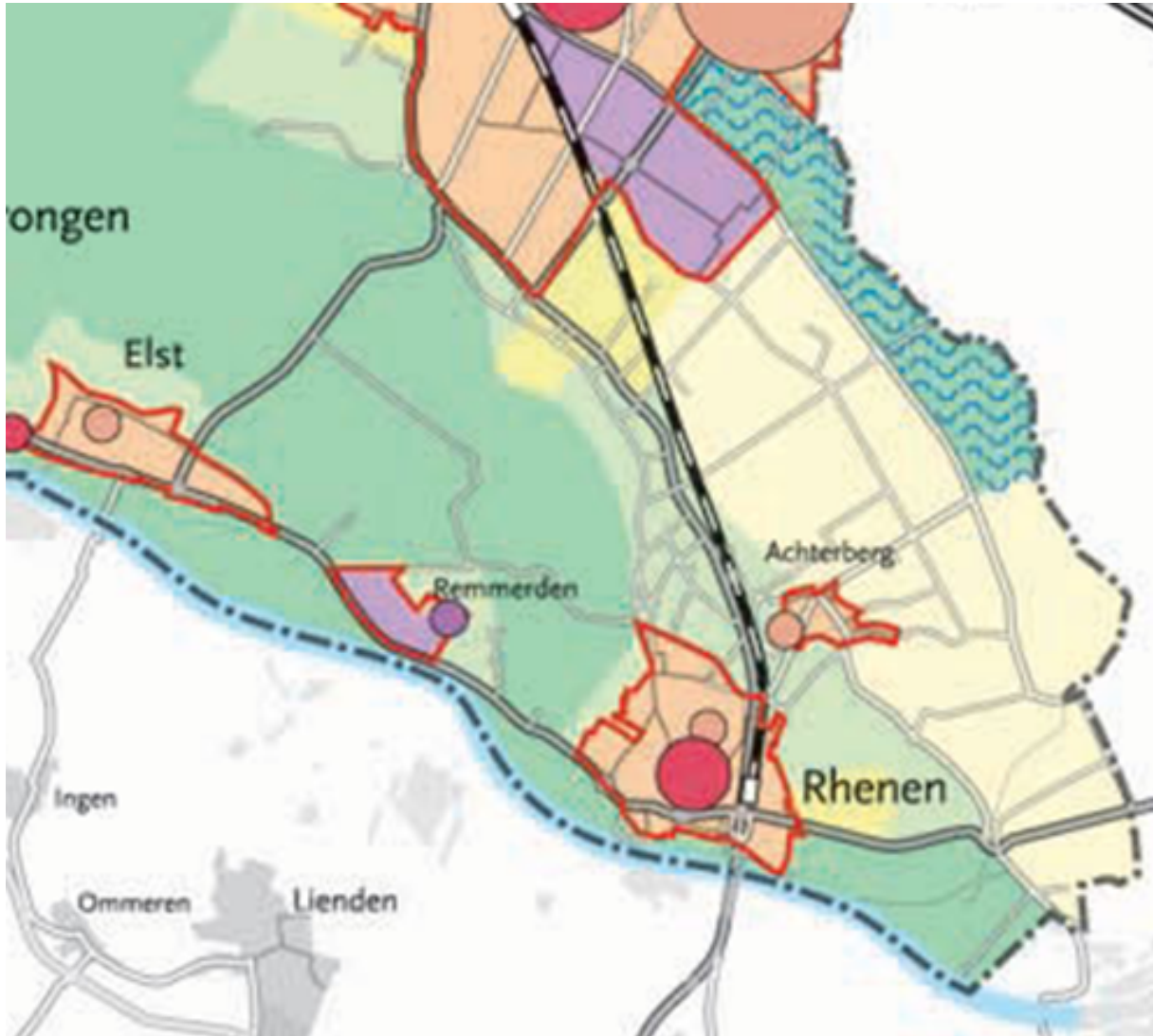
Nieuwe structuurvisies, zo ook de Nota Ruimte, moeten volgens de Wro een beschrijving bevatten waaruit blijkt hoe het rijk de in de structuurvisie verwoorde nationale ruimtelijke belangen wil verwezenlijken. Het overzicht van alle nationale ruimtelijke belangen uit de verschillende PKB's en de voorgenomen verwezenlijking daarvan worden gebundeld in één Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (integratie van Realisatieparagraaf Nota Ruimte en de realisatieparagrafen voor de andere PKB's). Deze zogenoemde AMvB Ruimte zal de ruimtelijke kaders uit de vigerende PKB's bevatten, die daadwerkelijk borging in regelgeving behoeven.

Het ontwerpbesluit AMvB Ruimte (d.d. 29 mei 2009) heeft inmiddels ter inzage gelegen. Naar verwachting treedt de AMvB medio 2010 in werking.

In de realisatieparagraaf benoemt het kabinet 34 nationale ruimtelijke belangen. Deze omvatten globaal de nationale planologische principes zoals gebundelde verstedelijking en versterking van de kwaliteiten van het landschap, de ontwikkeling van de Randstad, de mainports en een aantal grote bouwlocaties, de bescherming en ontwikkeling van een aantal groene en blauwe gebiedscategorieën en ruimtelijke garanties voor de nationale grondstoffen- en energieproductie. Het rijk zet hierbij met name in op een zuinig ruimtegebruik, de bescherming van kwetsbare gebieden (de nationale landschappen en de ecologische hoofdstructuur) en de bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast.

Het plangebied ligt binnen het Rivierengebied, wat als nationaal landschap bekend staat. De geplande ontwikkeling valt echter niet binnen de algemene regels. Hierdoor stelt het Rijk geen nadere eisen voor het plangebied.

5.3 Streekplan Utrecht 2005-2015



Afbeelding 5 Uitsnede uit de kaart van het Streekplan Utrecht

Het Streekplan, vastgesteld door Provinciale Staten op d.d. 13 december 2004, geeft vanuit de begrippen kwaliteit, uitvoering en samenwerking uitwerking aan het provinciaal ruimtelijk beleid. Bij invoering van de Wro is bepaald dat streekplannen de status van structuurvisie krijgen zolang er nog geen structuurvisie is vastgesteld. Bij Streekplan Utrecht 2005 – 2015 is dit het geval.

Het primaire doel is een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving. Daartoe wordt ingezet op een evenwicht tussen (leef)kwaliteit en de druk op de ruimte door een beheerste groei.

Het plangebied maakt deel uit van stedelijk gebied dat ligt binnen de rode contour.

Het realiseren van de bushaven Paardenveld past binnen het Streekplan Utrecht en is niet in strijd met provinciaal beleid.

5.4 Provinciale ruimtelijke verordening

Op 21 september 2009 is door Provinciale Staten van Utrecht de Provinciale ruimtelijke verordening vastgesteld. In de verordening is opgenomen hoe wordt omgegaan met provinciaal belang in bestemmingsplannen. De verordening bevat veel instructienormen. Bijvoorbeeld dat de waarden van natuur en landschap beschermd moeten worden. De wijze waarop dit moet plaatsvinden wordt niet in de verordening geregeld. De invulling van bestemmingsplannen is immers primair overgelaten aan gemeenten.

Via de verordening laat de provincie een aantal provinciale belangen doorwerken naar de gemeenten. Deze doorwerking is niet mogelijk via een structuurvisie. Een structuurvisie heeft in beginsel alleen interne werking. Het bevat beleid waaraan de provincie zich zelf dient te houden. Door middel van de verordening is de verplichte naleving van diverse provinciale beleidsuitgangspunten door lagere overheden, zoals gemeenten, geregeld. De provinciale verordening bevat regels ter bescherming van het provinciaal belang. Deze regels zien toe op bodem, cultureel erfgoed, landelijk gebied, natuur, recreatie, stedelijk gebied en het watersysteem. Het plangebied valt binnen stedelijk gebied (rode contour). Via de verordening wordt de cultuurhistorische hoofdstructuur beschermd.

6. Projectbesluit, 1.1 en 3.10 Wet ruimtelijke ordening

Het realiseren van de bushaven aan de Paardenveld is op grond van het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk. Het nemen van een projectbesluit is hiervoor benodigd.

Het projectbesluit biedt de mogelijkheid om vooruitlopend op de herziening of aanpassing van het bestemmingsplanover te gaan tot realisatie van de bushaven. De gemeente kan het projectbesluit gebruiken als het bestemmingsplan een bepaalde ontwikkeling of een bepaald project niet toestaat en men een dergelijke activiteit toch mogelijk wil maken, zonder meteen het hele bestemmingsplan aan te passen.

De gemeenteraad is bevoegd, ter verwezenlijking van een project van gemeentelijk belang, een projectbesluit te nemen. Conform artikel 5.1.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bevat een projectbesluit een goede ruimtelijke onderbouwing, waarin zijn neergelegd:

- Een verantwoording van de in het projectbesluit gemaakte keuze van bestemmingen;
- Een beschrijving van de wijze waarop in het projectbesluit rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding;
- De uitkomsten van het in artikel 5.1.1 Bro bedoelde overleg;
- De uitkomst van het met toepassing van artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht (Awb) verricht onderzoek;
- Een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het projectbesluit zijn betrokken;
- De inzichten over de uitvoerbaarheid van het projectbesluit.

Omdat bij de voorbereiding van het projectbesluit geen milieu-effectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 Wet milieubeheer (Wm) vereist is, worden in de ruimtelijke onderbouwing ten minste neergelegd:

- Een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten is rekening gehouden;
- Voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het plan begrepen gronden en de verhoud tot het aangrenzende gebied;
- Een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 Wm vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken.

Het projectbesluit Bushaven Paardenveld is vervat in:

- Een verbeelding waarop de bestemmingen van de in het plan gelegen gronden en bijbehorende verklaringen zijn aangegeven;
- Regels, waarin bepalingen zijn opgenomen over de inhoud van de bestemmingen en bepalingen omtrent het gebruik van de gronden en de toelaatbaarheid van bebouwing.

Het projectbesluit gaat verder vergezeld van deze ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten weergegeven alsmede de resultaten van de inventarisatie en het onderzoek. Ook de resultaten van inspraak en vooroverleg zullen in deze ruimtelijke onderbouwing worden opgenomen.

Het projectbesluit bevat voorts een geometrische plaatsbepaling van het projectgebied en van de daarbinnen aangewezen fysieke resultaten of doeleinden. Tevens gaat het projectbesluit in op de vereisten van de Wet geluidhinder (Wgh).

Binnen tien jaar moet een ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd waarin het projectbesluit is opgenomen. De invoeringswet Wet ruimtelijke ordening stelt dat de vertaling van een projectbesluit ook mag plaatsvinden door vaststelling van een beheersverordening.

7. Ruimtelijke effecten van het project op de omgeving

Door het realiseren van de bushaven zal de groenvoorziening ter plaatse worden verkleind. Echter, doordat grote delen van het gebied al bestaan uit groenvoorzieningen, zal het beeld vanuit de omgeving weinig veranderen.

8. Realiseringsaspecten

8.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Op grond van artikel 8, lid 4 Woningwet (Ww) en artikel 2.15 van de Bouwverordening dient voor elke individuele bouwlocatie aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de beoogde bebouwing, alvorens een bouwvergunning verleend kan worden.

Aangezien bij de aanleg van de bushaven geen bouwactiviteiten plaatsvinden, is geen onderzoek gedaan naar de bodem- en grondwaterkwaliteit.

De aanleg van de bushaven zal geen nadelige effecten hebben voor de bodem- en grondwaterkwaliteit.

8.2 Geluid

Voor de ruimtelijke onderbouwing is onderzoek vereist naar de effecten van de aanleg van de bushaven op de geluidsbelasting. Relevant voor geluid is de Wet geluidhinder (Wgh).

De Wgh bevat het wettelijke kader voor woningen die zijn gelegen binnen de zone van een (spoor)weg. Voor deze situatie wordt de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB en de hoogst toelaatbare grenswaarde van 63 dB gehanteerd.

De geluidszone is niet van toepassing op de wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Uit het 'Akoestisch en luchtkwaliteitonderzoek voor Kiss & Ride Paardenveld' blijkt dat de voorkeurswaarde op de maatgevende woningen wordt overschreden. Er is echter geen sprake van een wegreconstructie, omdat de toename van geluidsbelasting lager is dan 1,5 dB. Dit betekent dat er geen maatregelen hoeven te worden genomen en er geen procedure hogere waarden hoeft te worden doorlopen.

8.3 Luchtkwaliteit

Voor de ruimtelijke onderbouwing is onderzoek vereist naar de effecten van de aanleg van de bushaven op de luchtkwaliteit. Relevant voor luchtkwaliteit zijn de luchtkwaliteitseisen van hoofdstuk 5 Wet milieubeheer (Wm).

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze is opgenomen in hoofdstuk 5 Wm met als titel luchtkwaliteitseisen. Ter uitwerking van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende besluiten en regelingen voor ruimtelijke ontwikkelingen van belang:

- Besluit niet in betekenende mate (nibm);
- Besluit gevoelige bestemmingen;
- Regeling niet in betekenende mate;
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

De Wet luchtkwaliteit bevat grenswaarden en richtwaarden voor een aantal luchtvervuilende stoffen.

Uit het 'Akoestisch en luchtkwaliteitonderzoek voor Kiss & Ride Paardenveld' blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en de uurgemiddelde grenswaarde ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) voor stikstofdioxide niet worden overschreden.

Verder blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) voor fijn stof niet wordt overschreden en de daggemiddelde grenswaarde ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) niet vaker dan 35 keer per jaar wordt overschreden.

Conform het landelijk beeld worden er voor de overige stoffen geen overschrijdingen verwacht van de wettelijke grenswaarden en richtwaarden. Dit betekent dat de realisatie van de bushaven voldoet aan het wettelijk kader van hoofdstuk 5 Wm.

8.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het projectbesluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor bestaande situaties wordt het niveau van 10^{-5} per jaar als grenswaarde gehanteerd, 10^{-6} per jaar geldt als richtwaarde. Voor nieuwe situaties geldt een grenswaarde van 10^{-6} per jaar. Een richtwaarde is daarbij niet van toepassing.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Op de Risicokaart van de provincie Utrecht is een overzicht gegeven van risicovolle objecten, waarbij tevens de transportroutes gevaarlijke stoffen zijn aangegeven. Het plangebied bevindt zich niet binnen een risicocontour van een dergelijk object of route. Het plangebied valt ook niet binnen een gebied waarvoor een overstromingsrisico van toepassing is. Het plan bevindt zich niet binnen een risicocontour, zoals benoemd in de risicoatlassen voor transport van gevaarlijke stoffen via weg en binnenvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Het aspect externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

8.5 Archeologie

In 1992 is het Europese Verdrag van Malta opgesteld met het doel het archeologisch erfgoed in de bodem beter te kunnen beschermen. Dit verdrag is door Nederland in 1998 ondertekend. Bij ruimtelijke ontwikkelingen geldt het uitgangspunt, dat archeologische waarden zoveel mogelijk behouden en geconserveerd blijven in de bodem.

Projecten kleiner dan 100m² zijn op grond van artikel 41a Wet archeologische monumentenzorg vrijgesteld van de verplichting tot archeologisch onderzoek.

Uitgangspunt is dat de vrijstelling alleen geldt voor plangebieden waar alleen archeologische resten verwacht worden, en niet voor gebieden waar deze al zijn vastgesteld of daar al concrete aanwijzingen voor zijn.

De vrijstelling is daarom niet van toepassing indien:

- Het plangebied (gedeeltelijk) deel uit maakt van een archeologisch monument volgens de Archeologische Monumenten Kaart (AMK);
- Het plangebied zich bevindt binnen 250 meter van de grens van een archeologisch monument volgens de AMK;
- Er concrete aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van archeologische resten op basis van vondstmeldingen of waarnemingen (in ArchisII) uit het plangebied zelf of binnen een straal van 100 meter van de grens van het plangebied;
- Het plangebied zich bevindt in een zone met middelhoge of hoge verwachting volgens de Limes-kaart Utrecht;
- Zich een historisch (lijn)element volgens de Cultuurhistorische Hoofd Structuur (CHS) van de provincie Utrecht in het plangebied bevindt dat verstoord zal worden;
- Het plan en de bodemingrepen een lineair element betreft, zoals bijvoorbeeld sleuven voor riolering of kabels en leidingen en te graven sloten/waterwegen. Voor dergelijke ingrepen geldt geen vrijstelling op basis van oppervlakte en dient contact opgenomen te worden met de provinciaal archeoloog.

De omvang van het project is 92m². Hiermee is het vrijgesteld van de verplichting tot archeologisch onderzoek, tenzij op het plangebied een of meer van de bovenstaande zes punten van toepassing is. In dit geval is het plangebied op alles zes de punten niet van toepassing. Hiermee is het plan vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

8.6 Natuurwaarden

De Flora- en faunawet (Ffw) beschermt alle in het wild levende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën. Van deze soortgroepen zijn alleen Huismus, Bruine en Zwarte rat niet beschermd. Van de vissen, ongewervelde dieren (zoals vlinders, libellen en sprinkhanen) en planten zijn alleen de in de wet genoemde soorten beschermd.

De Ffw gaat uit van het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat alleen onder bepaalde (zeer stricte) voorwaarden een inbreuk mag worden gemaakt op de bescherming van soorten en hun leefomgeving. Daarnaast beschermt de wet niet alleen soorten in het algemeen, maar ook individuen en soorten.

Voor ruimtelijke ingrepen die gevolgen hebben voor een beschermde soort en/of zijn leefgebied moet ontheffing op grond van de Ffw worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

De wettelijk beschermde soorten zijn ingedeeld in de volgende vier categorieën:

- Meer algemene soorten (tabel 1 Ffw): voor deze soorten is een algemene vrijstellingsregeling van kracht in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.
- Andere, niet algemeen voorkomende soorten (tabel 2 Ffw), met uitzondering van beschermde inheemse vogels: ontheffing is alleen mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een gedragscode. Deze code dient door een sector of ondernemer zelf opgesteld te worden en dient vervolgens goedgekeurd te zijn door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV).
- Strikt beschermde soorten (tabel 3 Ffw): voor deze soorten dient in geval van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling altijd ontheffing te worden aangevraagd van de Ffw. Ontheffing wordt alleen verleend indien er geen alternatief is en geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor soorten in tabel 3 die ook op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn (HR) voorkomen, wordt ontheffing echter alleen nog maar verleend indien er daarnaast een dwingende reden van groot openbaar belang is; dit is het gevolg van een uitspraak van de Raad van State in augustus 2009.
- Beschermde inheemse vogels: deze vallen onder de Europese Vogelrichtlijn (VR). Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn volgens rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de VR zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.

Overigens geldt voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zogenaamde zorgplicht. Dit houdt in dat ‘voldoende zorg’ in acht moet worden genomen voor alle planten en dieren en hun leefomgeving. Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Het belang van het plangebied voor beschermde flora en fauna is laag. De kans bestaat dat nabij de locatie broedvogels voorkomen. Er geldt daarom dat met (versturende) werkzaamheden dient te worden begonnen buiten het broedseizoen van vogels, ongeveer in de periode tussen half juli en half maart, tenzij nader onderzoek heeft uitgewezen dat er ter plaatse geen broedvogels aanwezig zijn op het moment van de start van de werkzaamheden. Ontheffing wordt niet verleend.

Andere strikt beschermde soorten flora en fauna (tabel 2 en 3 Ffw) dan vogels worden niet verwacht in het plangebied. Als er al strikt beschermde soorten voorkomen, zal het plangebied

hooguit van marginale betekenis zijn voor deze soorten en wordt het voorkomen niet bedreigd door de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling. Wel worden algemene beschermde soorten (tabel 1 Ffw) in het plangebied verwacht. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van de Ffw bij ruimtelijke ontwikkeling. Er geldt echter wel een zorgplicht.

8.7 Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is, samen met provincies, waterschappen en gemeenten, het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgesteld. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen. In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit nieuwe instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundige relevant ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat gemeente en waterschap samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets omvat ondermeer overleg met de waterbeheerder en opname van een waterparagraaf in de ruimtelijke onderbouwing. Voorliggende paragraaf is deze waterparagraaf, waarin voor de verschillende waterthema's wordt aangegeven of ze voor de voorgestane ontwikkeling relevant zijn en hoe er mee moet worden omgegaan.

Op provinciaal niveau is voor het plangebied dat het niet is gelegen in een waterbergingsgebied of een potentieel zoekgebied retentie. Er is geen risico op wateroverlast in de directe omgeving. Deze zaken zijn aangegeven in het Streekplan.

Duurzaam waterbeheer is in de gemeente Rhenen een belangrijk onderdeel van het beleid. Daartoe is het waterplan 'Een berg mooi water' vastgesteld door de gemeenteraad. In dit plan is aan de hand van plannen die betrekking hebben op water en milieu van Rijk, Provincie, Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waterschap Vallei en Eem een visie op duurzaam waterbeheer in de gemeente Rhenen opgesteld.

Aangezien in het plangebied slechts ongeveer 92m² verharding wordt toegevoegd, hoeven geen compenserende maatregelen te worden getroffen. Het Waterschap ziet een toename van minder dan 250m² als niet van belang voor de waterhuishouding. De voorgestane ontwikkeling zal derhalve het risico op wateroverlast niet (of hooguit verwaarloosbaar) vergroten.

Het plan heeft geen effect op de veiligheid (er zijn geen waterkeringen aanwezig in de omgeving), riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwateroverlast, verdroging en natte natuur. Vervuiling van grondwater (en oppervlaktewater in de nabije omgeving) wordt voorkomen doordat de bushaven wordt uitgevoerd in steen. Beheer en onderhoud van watergerelateerde voorzieningen en oppervlaktewater is hier niet aan de orde.

Ten behoeve van deze waterparagraaf is ook de 'Checklist voor wateraspecten in bouwplannen' ingevuld. Alle vragen in de checklist konden met 'nee' worden beantwoord.

Voorliggende waterparagraaf zal, in het kader van het verplichte vooroverleg, worden voorgelegd aan Waterschap Vallei & Eem.

8.8 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied bevinden zich geen kabels en leidingen die nadere planologische bescherming behoeven of een belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkelingen.

8.9 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de aanleg van de nieuwe bushaven worden in het geheel gedragen door de gemeente Rhenen. De gemeente Rhenen onderkent de noodzaak van een nieuwe bushaven aan de Paardenveld, en neemt de kosten hiervoor daarom volledig voor haar rekening.

De economische uitvoerbaarheid van het plan wordt daarmee voldoende gewaarborgd geacht. De werkzaamheden vallen niet onder de verplichte grondexploitatie.

8.10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Aangezien de werkzaamheden zeer gering in omvang zijn, hebben deze geen negatieve invloed op de omgeving.

De bewoners van de Koerheuvelweg en omgeving hebben aangegeven dat de overlast die wordt veroorzaakt door het halen en brengen van leerlingen van de Eben Haëzerschool niet meer kan. Om de hinder die omwonenden van het halen en brengen ondervinden te verminderen, wil de gemeente Rhenen de bushaven aanleggen.

Bij de voorbereiding van een projectbesluit dient op grond van artikel 5.1.1¹ Bro overleg gepleegd te worden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het projectbesluit in het geding zijn.

De inspraakverordening stelt niet verplicht een ruimtelijke onderbouwing behorende bij een te nemen projectbesluit ter inzage te leggen ten behoeve van inspraak. In dit geval zal conform afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht (Awb) het ontwerpprojectbesluit met bijbehorende stukken, zoals deze ruimtelijke onderbouwing, gedurende 6 weken ter inzage liggen. Hierbij is er de mogelijkheid van zienswijzen indienen door een ieder, ook voor overlegpartners. Na vaststelling van het projectbesluit door het college, zal het definitieve projectbesluit bekend gemaakt worden. Het projectbesluit met bijbehorende ruimtelijke onderbouwing, ligt na bekendmaking 6 weken ter inzage. Beroep is mogelijk bij de Rechtbank en daarna bij de Raad van State.

Hier worden te zijner tijd de vooroverlegreacties opgenomen.

Hier worden te zijner tijd de zienswijzen op het ontwerpprojectbesluit en de gemeentelijke reactie hierop opgenomen.

9. Maatschappelijke aanvaardbaarheid en financiële uitvoerbaarheid

9.1 Maatschappelijke aanvaardbaarheid

Het voorontwerpprojectbesluit is op 5 oktober 2010 aangeboden voor vooroverleg aan Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Artikel 5.1.1 Besluit ruimtelijke ordening verplicht het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een projectbesluit daarbij overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten, waterschappen en diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn met de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het projectbesluit in het geding zijn. Het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden heeft op 8 oktober aangegeven geen reden te zien om te reageren op het plan.

Het projectbesluit ex artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening is voorbereid met afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpprojectbesluit is gedurende zes weken ter visie gelegd van 28 oktober 2010 tot en met woensdag 8 december 2010. Gedurende deze periode is door drie personen een zienswijze ingediend, welke is bijgevoegd in de bijlagen. De zienswijzen zijn beantwoord in de bijgevoegde Nota beantwoording zienswijzen.

Het college heeft de ingediende zienswijzen ontvankelijk en ongegrond verklaard. Het projectbesluit is ten opzichte van het ontwerp ongewijzigd genomen.

9.2 Financiële uitvoerbaarheid

De gemeente Rhenen zal de bushaven realiseren. Vanuit financieel oogpunt zijn er geen belemmeringen te verwachten voor de realisatie van het plan.

10.Conclusie

Op grond van het voorgaande wordt de aanleg van een bushaven aan de Paardenveld, tussen Koerhoevel en Donderberg, middels een projectbesluit aanvaardbaar geacht, omdat:

- Door de realisatie van de bushaven de hinder die omwonenden van de Eben Haëzerschool ondervinden van het halen en brengen zal verminderen. De bushaven moet een goede oplossing bieden voor het ontbreken van een goed in- en uitstapvoorziening bij de Eben Haëzerschool.
- De realisatie van de bushaven weinig tot geen invloed zal hebben op de aanwezige natuurwaarden en mogelijk is op grond van de andere realiseringsaspecten.

Bijlage 1: Ingevulde checklist Watertoets

Checklist voor wateraspecten in bouwplannen

Aan de hand van de onderstaande **checklist** kan de initiatiefnemer van een plan of een gemeente-ambtenaar globaal bepalen of het plan de waterhuishouding beïnvloed. Wanneer dat zo is, staat hieronder aangegeven wat er moet gebeuren. Meestal zult u contact moeten opnemen met het waterschap. Op de hieronder genoemde website vindt u de contactpersoon voor uw gemeente. Deze contactpersoon helpt u ook graag als u vragen heeft, bijvoorbeeld over deze checklist.

www.hdsr.nl/informatie/beleid_en_plannen/waterbeleid/watertoets/contactpersonen

De contactpersoon zal de checklist met u door nemen. Samen met hem/haar maakt u afspraken hoe om te gaan met de watergerelateerde zaken, en welke stappen moeten worden ondernomen in de verdere procedures.

CHECKLIST WATERASPECTEN		Van toepassing op bouwplan JA / NEE	
1.	Verharding Is er sprake van een toename van verhard oppervlak van méér dan 250 vierkante meter? Toelichting: onder verhard oppervlak verstaan wij de oppervlakken die er voor zorgen dat het hemelwater versneld tot afstroming komt en niet meer makkelijk kan infiltreren in de bodem. Bijvoorbeeld daken, erfverhardingen, parkeerterreinen en straten (met kolken). Dus geen interne verbouwingen, functiewijzigingen van bestaande bebouwing, dakkapellen e.d. Elke toename van verharding van meer dan 250 m2 moet worden gecompenseerd. Blijft het daaronder, dan ziet het waterschap het als niet van belang voor de waterhuishouding.	☐ Ja, ga naar 2.	☒ Nee, ga naar 3.
2.	Hemelwaterafvoer Wordt de huidige riolering aangepast? Toelichting: zodra het hemelwater en/of vuilwater op een andere dan de huidige manier wordt afgevoerd, wordt de riolering "aangepast".	☐ Ja, ga naar 3.	☐ Nee, ga naar 4.
3.	Hemelwater wordt: ☒ afgevoerd via gescheiden riolering ☐ afgevoerd via verbeterd gescheiden riolering ☐ afgevoerd rechtstreeks naar oppervlaktewater ☐ afgevoerd naar oppervlaktewater via bodempassage ☐ geïnfilteerd naar de bodem ☐ anders, n.l.	a.u.b. aankruisen wat van toepassing is. NEE CONTACT OP MET DE RIOLERINGS-AFDELING VAN DE GEMEENTE	
Toelichting: zowel het landelijk beleid als het beleid van het waterschap is er op gericht om schoon hemelwater van daken en verharde oppervlakken niet af te voeren via de riolering, maar af te koppelen van riolering en te infiltreren in de bodem of vertraagd af te voeren naar oppervlaktewater. Neem contact op met het waterschap voor advies over de mogelijkheden.			
4.	Werkzaamheden nabij/in/op water of waterhuishoudkundige werken (Watervergunning) Tijdens de bouwwerkzaamheden vinden plaats: • Tijdelijk onttrekken van (grond)water op bouwlocatie (bronnering). • Ongeveer 5 meter of minder nabij of in een (primaire) watergang. • Ongeveer 60 meter of minder nabij een primaire waterkering. • Ongeveer 25 meter of minder nabij een regionale waterkering. • Ongeveer 15 meter of minder nabij sluizen, duikers en/of stuwen. • Ongeveer 3 meter nabij rioolpersleidingen (eigendom waterschap). • Nabij een (riool)gemaal of RWZI. Dit in verband met een geluidscontour van 32 dBA en een stankcontour (variabel). ☒ Indien onbekend of twijfel, neem contact op met het waterschap.	☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja	☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee
Toelichting: Voor werken in of aan water en/of waterhuishoudkundige werken en waterkeringen is een Watervergunning van het waterschap nodig.			

CHECKLIST WATERASPECTEN		Van toepassing op bouwplan JA / NEE	
5.	Grondwater - Het bouwplan bevat ondergrondse bouwwerken, zoals parkeergarage en/of kelder. - Tijdens de uitvoering en/of na de realisatie wordt grondwater onttrokken. - Het bouwplan bevindt zich binnen een grondwaterbeschermingsgebied - Is er sprake van bodemverontreiniging binnen het plan (ivm infiltratie van hemelwater of grondwater, of ivm grondwateronttrekking). Toelichting: Voor alle onderbemalingen, bronneringen en andere grondwateronttrekkingen moet een melding worden gedaan bij het waterschap. De provincie is verantwoordelijk voor grote grondwateronttrekkingen (inclusief drinkwaterwinning) van meer dan 150.000 m3/jaar.	☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja	☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee
6.	Waterkwaliteit (o.a. Watervergunning) Door de activiteiten wordt de waterkwaliteit negatief beïnvloed door: - Tijdelijke of permanente lozingen van (grond)water op oppervlaktewater; - Uitlogende materialen toegepast op delen die in aanraking komen met hemelwater (zoals koper, lood of zink als dakbedekking, goot of pijp); - Gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen voor beheer van straten. - Ø Indien onbekend of twijfel, neem contact op met het waterschap. Toelichting: het lozen van water op een bestaande watergang kan de kwaliteit van het water in de watergang negatief beïnvloeden. Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen of het toepassen van zink, koper of lood kan ervoor zorgen dat vervuilende stoffen in het water terecht komen, waardoor de waterkwaliteit verslechtert. Het is verboden om verontreinigd water te lozen op oppervlaktewater. Lozen van grondwater/koelwater/hemelwater mag alleen wanneer een melding is gedaan bij het waterschap. In sommige gevallen moet de initiatiefnemer hiervoor een Watervergunning (Waterwet) aanvragen bij het waterschap.	☐ Ja ☐ Ja ☐ Ja	☒ Nee ☒ Nee ☒ Nee
7.	Overig Heeft u nog opmerkingen?		

Indien op één van bovenstaande vragen "ja" wordt geantwoord, neem contact op met het waterschap.

LET OP 1

Dit formulier is GEEN VERGUNNINGSAANVRAAG. Het is 'slechts' een middel om duidelijk te krijgen of een plan in potentie wel of geen invloed heeft op de waterhuishouding. U dient zelf na te gaan welke vergunningen u nodig heeft om het uw plan te realiseren. Bij het waterschap dient u wellicht nog een Keurvergunning en/of een WVO vergunning aan te vragen (zie vraag 4 en 6). Houdt u rekening met een reactietermijn van 8 weken.

LET OP 2 voor indieners zijnde niet-overheid:

Als u deze checklist in het kader van de WATERTOETS gebruikt:
 Het waterschap geeft formeel een wateradvies aan de gemeente. Wij verzoeken u hieronder de behandelend ambtenaar van de gemeente aan te geven.
 Behandelend ambtenaar van gemeente *Bart Brandenburg-Stroo: Rhenen*

Bijlage 2: Onderzoek geluidsbelasting en luchtkwaliteit



alg 09/8604



Gemeente Rhenen
De heer B. Brandenburg-Stroo
Postbus 201
3910 AE RHENEN

Z 80835

VERZONDEN 05 NOV 2009

- 6 NOV 2009

datum
4 november 2009

Kenmerk
RHE04001/ 5217

Onderwerp
Kiss & Ridestrook Paardenveld

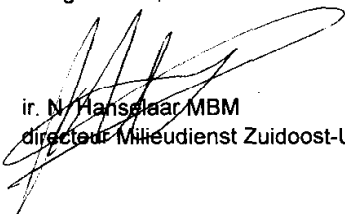
behandeld door
J. Niessink

Geachte heer Brandenburg-Stroo,

Hierbij ontvangt u de akoestische en luchtrapportage ten behoeve van de Kiss & Ridestrook aan de Paardenveld. Uit het onderzoek blijkt dat er ten aanzien van de aspecten geluid en luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn deze strook aan te leggen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de heer J. Niessink, telefoon 030 - 69 99 550.

Hoogachtend,


ir. M. Hanselaar MBM
directeur Milieudienst Zuidoost-Utrecht

bijlagen: Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek Kiss & Ride Paardenveld

**Akoestisch en
luchtkwaliteitsonderzoek**
Gemeente Rhenen

Kiss & Ride Paardenveld

Milieudienst Zuidoost-Utrecht
Oktober 2009
RHE04001/ 5218

opgesteld door	D. van de Belt
beoordeeld door	J. Niessink

akkoord

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	2
2.	Wetgevend kader	3
2.1	Wet Geluidhinder	3
2.1.1	Reken- en meetvoorschrift	3
2.1.2	Reconstructie in kader Wet geluidhinder	3
2.2	Wet luchtkwaliteit	4
2.2.1	Besluit niet in betekenende mate	4
2.2.2	Regeling beoordeling	5
2.2.3	Besluit Gevoelige bestemmingen.....	5
3.	Uitgangspunten en methodiek.....	6
3.1	Invoergegevens.....	6
3.2	Methodiek.....	6
4.	Resultaten en toetsing	6
4.1	Geluidsbelasting.....	7
4.2	Luchtkwaliteit.....	7
5.	Conclusies en aanbevelingen.....	8
5.1	Conclusies geluid	8
5.2	Conclusies luchtkwaliteit	8
BIJLAGE 1.	Verkeersgegevens	9
BIJLAGE 2.	In- en uitvoergegevens van het SRM1 model voor 2010 en 2020.....	10
BIJLAGE 3.	In- en uitvoergegevens van het CARII model voor 2010 en 2020	11

1. Inleiding

De gemeente Rhenen is bezig met een nieuw bestemmingsplan voor de nieuw aan te leggen Kiss & Ride strook aan de Paardenveld in Rhenen. Een Kiss & Ride strook is een busstrook met haltes voor het in- en uitstappen van scholieren. De Kiss & Ride strook zal worden gerealiseerd op het wegvak van het Paardenveld tussen de wegen De Kleine kampen en de Teldersweg/Donderberg. Voor de toelichting van het bestemmingsplan is onderzoek vereist naar de effecten op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. In het onderliggende onderzoek zijn de effecten bepaald en getoetst aan het wetgevende kader voor geluid en luchtkwaliteit.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een toetsing aan het wetgevende kader voor geluid en luchtkwaliteit verplicht. Relevant voor geluid is de Wet geluidhinder en voor luchtkwaliteit zijn dit de luchtkwaliteitseisen van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Voor zowel geluid als lucht is het van belang de relevante bronnen te bepalen. In de directe nabijheid van het plangebied zijn er geen bedrijven aanwezig met een significante uitstoot naar de lucht of een significante geluidsbelasting. In figuur 1 is een luchtfoto weergegeven van het ontwikkelingsgebied.



Figuur 1 Luchtfoto van het plangebied

2. Wetgevend kader

2.1 Wet Geluidhinder

De Wet geluidhinder bevat het wettelijke kader voor woningen die zijn gelegen binnen de zone van een (spoor)weg. Voor deze situatie wordt de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB en de hoogst toelaatbare grenswaarde van 63 dB (voor de gemeentelijke wegen) gehanteerd.

De geluidszone is niet van toepassing op de wegen met een maximumsnelheid van 30 km per uur.

2.1.1 Reken- en meetvoorschrift

Het Reken- en meetvoorschrift bevat de voorschriften voor het rekenen en meten aan geluid. Hierin is vastgelegd dat onder meer reflecties, meteorologische invloeden, absorptie door de bodem en atmosfeer, reflecties en afschermdende constructies moeten worden meegenomen in de berekeningen.

De geluidsbelasting wordt bepaald in L_{den} . Dit is een gewogen middeling van de volgende geluidsniveaus:

- Het equivalente geluidsniveau ($L_{A,eq}$) over de dagperiode (07.00 - 19.00)
- Het equivalente geluidsniveau ($L_{A,eq}$) over de avondperiode (19.00 - 23.00), verhoogd met 5 dB
- Het equivalente geluidsniveau ($L_{A,eq}$) over de nachtperiode (23.00 - 07.00), verhoogd met 10 dB

Van belang is dat wordt gekozen voor een akoestisch representatieve situatie, zoals verwoord in het Reken- en meetvoorschrift van 2006. Daarom wordt meestal gekozen voor een weekdaggemiddelde.

Aftrek stiller worden van verkeer

Via artikel 110g van de Wet geluidhinder is het mogelijk om een aftrek toe te passen op de berekende geluidsbelasting. Deze aftrek is als volgt:

- 2 dB voor wegen waarvan de representatieve snelheid 70 km/uur of meer bedraagt;
- 5 dB voor wegen waarvan de representatieve snelheid lager dan 70 km/uur bedraagt;
- 0 dB bij de bepaling van de geluidswering van de gevel.

Het idee achter deze aftrek is dat het verkeer in de toekomst stiller wordt. Het zijn vooral de motoren die stiller worden. Bij hogere snelheden zijn de rolgeluiden van de banden dominant, vandaar dat de aftrek bij hogere snelheden lager is.

2.1.2 Reconstructie in kader Wet geluidhinder

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien, zonder het treffen van maatregelen, 10 jaar na realisering van de wijziging aan een weg de geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de situatie voor de wijziging.

2.2 Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze is opgenomen in de hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer met als titel luchtkwaliteitseisen. Ter uitwerking van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen voor ruimtelijke ontwikkelingen van belang:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (nibm)
- Besluit gevoelige bestemmingen
- Regeling niet in betekenende mate
- Regeling beoordeling luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit bevat grenswaarden en richtwaarden voor een aantal luchtvervuilende stoffen. De grenswaarden zijn in tabel 2 weergegeven.

Tabel 2: Grenswaarden luchtkwaliteitseisen hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer

Stof	Tijdschaal	Grenswaarde		Richtwaarde
		Jaargemiddelde	Uurgemiddelde	
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	2015	40	
	Uurgemiddelde	2015	200	18
Fijn stof	Jaargemiddelde	2011	40	
	24-uurgemiddelde	2011	50	35
Benzeen	Jaargemiddelde	2010	5	
	24-uurgemiddelde	2001	125	3
Zwavel dioxide	Uurgemiddelde	2001	350	24
Koolmonoxide	8-uurgemiddelde	2001	10.000	
Lood	Jaargemiddeld	2001	0,5	

2.2.1 Besluit niet in betekenende mate

Nieuw in het wetgevend kader is het begrip niet in betekenende mate. Dit begrip is nader toegelicht en uitgelegd in het Besluit nibm en de onderliggende regeling nibm. Het Besluit nibm bepaalt dat een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie luchtvervuiling als deze minder dan 3% van de grenswaarde, ofwel 1,2 microgram per m³. Wanneer een ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt kan de toetsing aan de grenswaarden achterwege blijven. Een hulpmiddel voor de toepassing hiervan is de regeling niet in betekenende mate. In de ministeriële regeling is vastgelegd dat in geval van één ontsluitingsweg 1.500 woningen of minder als niet in betekende mate wordt aangemerkt.

Het Besluit nibm bevat een anticummulatieregeling. Deze anticummulatieregeling stelt dat indien er meerdere plannen worden gerealiseerd en de verkeersafwikkeling plaatsvindt over dezelfde wegen er een luchtkwaliteitsonderzoek moet worden uitgevoerd. De bijdrage hiervan zal moeten worden getoetst aan de nibm grens.

Sinds 1 augustus 2009 is het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. In het NSL zijn alle grote ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die de luchtkwaliteit verslechteren en alle maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Het doel hiervan is dat de luchtkwaliteit aan de gestelde grenswaarden voldoet binnen de gestelde termijn en ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden.

Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek voor Kiss & Ride Paardenveld

2.2.2 Regeling beoordeling

De Regeling beoordeling bevat de regels voor de rapportage en het meten en rekenen aan de luchtkwaliteit. Voor het rekenen aan de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt in de volgende 3 rekenmethoden:

- Standaard Rekenmethode 1: binnenstedelijke wegen met bebouwing op minder dan 30 meter
- Standaard Rekenmethode 2: buitenstedelijke wegen met bebouwing op meer dan 30 meter
- Standaard Rekenmethode 3: inrichtingen en zogenaamde vlakbronnen

De mogelijkheid bestaat om andere meet- en rekenmethoden te hanteren, maar hiervoor dient toestemming te worden gevraagd aan de minister van VROM.

Van belang zijn dat de luchtkwaliteitseisen niet van toepassing zijn boven het asfalt plus 10 meter aan weerszijden, op bedrijventerreinen tot aan de perceelsgrens en plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het grote publiek.

2.2.3 Besluit Gevoelige bestemmingen

Op basis van artikel 5.16a van hoofdstuk 5.2 van de Wet milieubeheer is sinds 17 januari 2009 het Besluit gevoelige bestemmingen van kracht. Hierin zijn kinderdagverblijven, verzorgingstehuizen, scholen voor basisonderwijs en middelbaar onderwijs en bejaardentehuizen aangemerkt als gevoelige bestemming. Het Besluit staat het niet toe om gevoelige bestemmingen op minder dan 300 meter van de snelweg en op minder dan 50 meter van de provinciale weg te realiseren, wanneer er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden. Daarnaast wordt in dit Besluit aanbevolen om zeer terughoudend te zijn met realisatie van gevoelige bestemmingen nabij drukke binnenstedelijke wegen met (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden.

3. Uitgangspunten en methodiek

3.1 Invoergegevens

De gemeente Rhenen heeft de verkeerscijfers van 2008 op basis van telgegevens aangeleverd. Het betreft telgegevens van de volgende wegvakken van het Paardenveld:

- Wegvak 1: Zandheuvelstraat – Teldersweg
- Wegvak 2: De Kleine Kampen – Teldersweg
- Wegvak 3: De Kleine Kampen – Nieuwe Veenendaalseweg

Deze verkeersgegevens zijn gebruikt om de verkeersgegevens in 2010 te bepalen. De uitkomsten hiervan zijn weergegeven in tabel 3. Hierbij is uitgegaan van 1,5% autonome groei.

Voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit zijn de jaren 2010 en 2020 doorgerekend. Voor 2010 is gekozen, omdat dit het jaar van realisatie is. Het jaar 2020 is doorgerekend vanwege de 10-jarige doorkijk in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Uitgegaan wordt van maximaal 50 bussen per etmaal. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteiten toenemen en het percentage vrachtverkeer hoger wordt. De nieuwe gegevens zijn weergegeven in tabel 4. De gehanteerde verkeersgegevens zijn uitgebreid weergegeven in BIJLAGE 1.

Tabel 3: Invoergegevens wegvakken autonome situatie

Wegvak	2008	2010	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008
Wegvak 1	4.440	5.413	95,16%	3,96%	0,89%	79,24%	15,21%	7,01 %	46,4
Wegvak 2	3.990	4.864	93,01%	4,72%	2,27%	78,25%	15,44%	8,06 %	50,4
Wegvak 3	3.443	4.197	92,66%	4,86%	2,48%	78,57%	17,17%	5,42 %	47,6

Tabel 4: Invoergegevens wegvakken met de Kiss & Ride

Wegvak	2008	2010	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008	2010/2008
Wegvak 1	4.492	5.476	95,21%	3,91%	0,88%	79,24%	15,21%	7,01 %	46,4
Wegvak 2	4.042	4.927	94,31%	4,72%	2,27%	78,25%	15,44%	8,06 %	50,4
Wegvak 3	3.495	4.260	94,17%	4,86%	2,48%	78,57%	17,17%	5,42 %	47,6

3.2 Methodiek

De geluidsbelastingen zijn berekend conform de criteria van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hiervoor is het rekenmodel SRM1 van DGMR ingezet. De resultaten worden weergegeven als afgeronde waarden. Halve decibellen zijn afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal.

Voor luchtkwaliteit zijn berekeningen uitgevoerd conform Standaard Rekenmethode 1 van de Regeling beoordeling. Hiervoor is het door infomil ondersteunde CARII model ingezet. De resultaten zijn weergegeven in microgrammen per m³ op een decimaal nauwkeurig. Hierbij is alleen de eindsituatie getoetst aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit en is de planbijdrage niet in kaart gebracht.

4. Resultaten en toetsing

4.1 Geluidsbelasting

In Bijlage 2 zijn de uitkomsten weergegeven van de berekeningen met SRM1. Uit deze uitkomsten blijkt dat de voorkeurswaarde van 48 dB op de drie wegvakken wordt overschreden. Er zal daarom nader bepaald moeten worden of er sprake is van een wegconstructie. Hiervan is sprake als de geluidsbelasting in 2020 in de situatie met de Kiss & Ride meer dan 1,5 dB toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2010.

De toename van de geluidsbelasting in dB bij de drie wegvakken is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 5: berekende toename van de geluidsbelasting in dB

Wegvak	Tijd	2010 Autonomie	2020 Kiss & Ride	Toeslag
Wegvak 1	Dag	60,55 dB	61,35 dB	0,80 dB
	Avond	58,15 dB	59,28 dB	1,13 dB
	Nacht	51,80 dB	52,70 dB	0,90 dB
Wegvak 2	Dag	58,84 dB	59,68 dB	0,84 dB
	Avond	56,56 dB	57,76 dB	1,20 dB
	Nacht	50,74 dB	51,64 dB	0,90 dB
Wegvak 3	Dag	58,29 dB	59,13 dB	0,84 dB
	Avond	56,45 dB	57,66 dB	1,21 dB
	Nacht	48,45 dB	49,36 dB	0,91 dB

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de toename van de geluidsbelasting op de drie wegvakken beneden de 1,5 dB blijft. Dit betekent dat er geen sprake is van een en er geen hogere waarden procedure hoeft te worden doorlopen.

4.2 Luchtkwaliteit

In BIJLAGE 3 zijn de uitkomsten weergegeven van de berekeningen met het CARII model. Uit deze berekeningen blijkt dat er geen overschrijdingen zijn van de wettelijke grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof.

Vanwege het feit dat de grenswaarden niet worden overschreden is niet bepaald of de ontwikkeling in betekenende mate bijdraagt, ofwel meer dan 1,2 microgram per m³, aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof.

Voor de overige stoffen worden conform het landelijk beeld geen overschrijdingen verwacht.

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies geluid

Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeurswaarde op de maatgevende woningen wordt overschreden. Er is echter geen sprake van een wegreconstructie, omdat de toename in geluidsbelasting lager is dan 1,5 dB. Dit betekent dat er geen maatregelen hoeven te worden genomen en er geen hogere waarde procedure doorlopen hoeft te worden.

5.2 Conclusies luchtkwaliteit

Uit dit onderzoek blijkt dat er de jaargemiddelde grenswaarde (40 microgram per m³) en de uurgemiddelde grenswaarde (200 microgram per m³) voor stikstofdioxide niet worden overschreden.

Verder blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarde (40 microgram per m³) voor fijn stof niet wordt overschreden en de daggemiddelde grenswaarde (50 microgram per m³) niet vaker dan 35 keer per jaar wordt overschreden.

Conform het landelijk beeld worden er voor de overige stoffen geen overschrijdingen verwacht van de wettelijke grenswaarden en richtwaarden.

Dit betekent dat de realisatie van de Kiss & Ride voldoet aan het wettelijk kader van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek voor Kiss & Ride Paardenveld

BIJLAGE 1. Verkeersgegevens

Gegevens voor Kiss & Ride

Wegvak 1: wegvak Zandheuvelstraat - Telderseweg

Links	2124	Dag	1692	Avond	Nacht	% D	% A	% N	Snelheid	< 2 M
Rechts	2144		1690	307	147	6,64%	4,03%	0,66%	46,3	53
Totaal	4268		3382	649	237	6,57%	3,58%	1,09%	46,5	57
						6,60%	3,80%	0,88%	46,4	110

Wegvak 2: Telderseweg - De Kleine Kampen

Links	2047	Dag	1602	306	139	6,52%	3,74%	1,08%	51,8	64
Rechts	1788		1399	286	103	6,52%	4,00%	0,92%	49	32
Totaal	3835		3001	592	242	6,52%	3,86%	1,01%	50,4	96

Wegvak 3: De Kleine Kampen - NWE Veenendaalseweg

Links	1570	Dag	1229	312	29	6,52%	4,97%	0,29%	48,7	45
Rechts	1739		1371	256	112	6,57%	3,68%	1,02%	46,4	33
Totaal	3309		2600	568	141	6,55%	4,29%	0,68%	47,6	78

Autonoorn

2008	2010	2020
4268	4440	5413
3835	3990	4864
3309	3443	4197

Wegvak 1: wegvak Zandheuvelstraat - Telderseweg

Links	2149	Dag	1692	367	90	6,56%	4,27%	0,66%	46,3	53
Rechts	2169		1690	332	147	6,49%	3,83%	1,09%	46,5	57
Totaal	4368		3382	699	237	6,45%	4,00%	0,88%	46,4	110

Wegvak 2: Telderseweg - De Kleine Kampen

Links	2072	Dag	1602	331	139	6,44%	3,99%	1,08%	51,8	64
Rechts	1813		1399	311	103	6,43%	4,29%	0,92%	49	32
Totaal	3885		3001	642	242	6,44%	4,13%	1,01%	50,4	96

Wegvak 3: De Kleine Kampen - NWE Veenendaalseweg

Links	1595	Dag	1229	337	29	6,42%	5,28%	0,29%	48,7	45
Rechts	1764		1371	281	112	6,48%	3,98%	1,02%	46,4	33
Totaal	3359		2600	618	141	6,45%	4,60%	0,68%	47,6	78

Kiss & Ride

2008	2010	2020
4318	4492	5476
3885	4042	4927
3359	3495	4260

2 - 3,5	3,5 - 7,0	>7,0	Licht	Middel	Zwaar	Totaal
1876	85	18	2032	94,93%	4,18%	0,89%
1983	80	19	2139	95,37%	3,74%	0,89%
3859	165	37	4171	95,16%	3,96%	0,89%
1841	94	44	2043	93,25%	4,60%	2,15%
1627	87	43	1789	92,73%	4,86%	2,40%
3468	181	87	3832	93,01%	4,72%	2,27%
1409	77	40	1571	92,55%	4,90%	2,55%
1581	84	42	1740	92,76%	4,83%	2,41%
2990	161	82	3311	92,66%	4,86%	2,48%

2 - 3,5	3,5 - 7,0	>7,0	Licht	Middel	Zwaar	Totaal
1876	85	18	2032	94,93%	4,18%	0,89%
1983	80	19	2139	95,37%	3,74%	0,89%
3909	165	37	4221	95,21%	3,91%	0,88%
1841	94	44	2043	93,25%	4,60%	2,15%
1627	87	43	1789	92,73%	4,86%	2,40%
3518	181	87	3882	93,10%	4,66%	2,24%
1409	77	40	1571	92,55%	4,90%	2,55%
1581	84	42	1740	92,76%	4,83%	2,41%
3040	161	82	3361	92,77%	4,79%	2,44%

Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek voor Kiss & Ride Paardenveld

BIJLAGE 2. In- en uitvoergegevens van het SRM1 model voor 2010 en 2020

Kiss & Ride Busstrook

RHE04001

Ontvanger : Woning Waarneemhoogte [m] : 4,5
 Omschrijving : Gevel van woning op kortste afstand weg

Rijlijn : 2010 Paard Wegv 01 -

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 13,60
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 14,11
Bodemfactor [-]	: 0,31	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,80	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4440,00
% Daguur	: 6,60
% Avonduur	: 3,80
% Nachtuur	: 0,88

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,16	95,16	95,16	50	0,00	71,23	68,83	62,48
3	Middelzware Motorvoert...	3,95	3,95	3,95	50	0,00	64,07	61,67	55,32
4	Zware Motorvoertuigen	0,89	0,89	0,89	50	0,00	60,56	58,16	51,81
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			72,30	69,90	63,54
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,20	L _{Aeq} , dag	: 60,55
C_zichthoek	: 0,00	L _{Aeq} , avond	: 58,15
D_afstand	: 11,50	L _{Aeq} , nacht	: 51,80
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,98	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,36	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	: 57

Rijlijn : 2010 Paard Wegv 01 +

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 13,60
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 14,11
Bodemfactor [-]	: 0,31	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,80	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4492,00
% Daguur	: 6,45
% Avonduur	: 4,00
% Nachtuur	: 0,88

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,21	95,21	95,21	50	0,00	71,18	69,11	62,53
3	Middelzware Motorvoert...	3,91	3,91	3,91	50	0,00	63,98	61,90	55,32
4	Zware Motorvoertuigen	0,88	0,88	0,88	50	0,00	60,46	58,38	51,81
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			72,24	70,16	63,59
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,20	L _{Aeq} , dag	: 60,49
C_zichthoek	: 0,00	L _{Aeq} , avond	: 58,42
D_afstand	: 11,50	L _{Aeq} , nacht	: 51,84
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,98	L _{den} , excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,36	L _{den} , incl. Art.110g [dB]	: 57

Kiss & Ride Busstrook

RHE04001

Rijlijn : 2010 Paard Wegv 02 -

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 3990,00
% Daguur	: 6,52
% Avonduur	: 3,86
% Nachtuur	: 1,01

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,01	93,01	93,01	50	0,00	70,61	68,34	62,51
3	Middelzware Motorvoert...	4,72	4,72	4,72	50	0,00	64,33	62,05	56,23
4	Zware Motorvoertuigen	2,27	2,27	2,27	50	0,00	64,11	61,83	56,01
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			72,25	69,98	64,15
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	LAeq, dag	: 58,84
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 56,56
D_afstand	: 10,99	LAeq, nacht	: 50,74
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 60
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 55

Rijlijn : 2010 Paard Wegv 02 +

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4042,00
% Daguur	: 6,44
% Avonduur	: 4,13
% Nachtuur	: 1,01

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,10	93,10	93,10	50	0,00	70,62	68,69	62,58
3	Middelzware Motorvoert...	4,66	4,66	4,66	50	0,00	64,27	62,34	56,23
4	Zware Motorvoertuigen	2,24	2,24	2,24	50	0,00	64,05	62,12	56,01
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			72,24	70,31	64,20
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	LAeq, dag	: 58,82
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 56,90
D_afstand	: 10,99	LAeq, nacht	: 50,78
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 60
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 55

Kiss & Ride Busstrook

RHE04001

Rijlijn : 2010 Paard Wegv 03 -

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 3443,00
% Daguur	: 6,55
% Avonduur	: 4,29
% Nachtuur	: 0,68

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	92,66	92,66	92,66	50	0,00	69,98	68,14	60,14
3	Middelzware Motorvoert...	4,86	4,86	4,86	50	0,00	63,83	61,99	53,99
4	Zware Motorvoertuigen	2,48	2,48	2,48	50	0,00	63,87	62,03	54,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,70	69,87	61,87
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	L_Aeq, dag	: 58,29
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 56,45
D_afstand	: 10,99	L_Aeq, nacht	: 48,45
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 59
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 54

Rijlijn : 2010 Paard Wegv 03 +

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 3495,00
% Daguur	: 6,45
% Avonduur	: 4,60
% Nachtuur	: 0,68

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	92,77	92,77	92,77	50	0,00	69,98	68,51	60,21
3	Middelzware Motorvoert...	4,79	4,79	4,79	50	0,00	63,77	62,30	54,00
4	Zware Motorvoertuigen	2,44	2,44	2,44	50	0,00	63,80	62,33	54,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			71,68	70,22	61,91
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	L_Aeq, dag	: 58,27
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 56,80
D_afstand	: 10,99	L_Aeq, nacht	: 48,50
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 59
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 54

Kiss & Ride Busstrook

RHE04001

Ontvanger : Woning Waarneemhoogte [m] : 4,5
 Omschrijving : Gevel van woning op kortste afstand weg

Rijlijn : 2020 Paard Wegv 01 -

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 13,60
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 14,11
Bodemfactor [-]	: 0,31	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,80	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 5413,00
% Daguur	: 6,60
% Avonduur	: 3,80
% Nachtuur	: 0,88

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,16	95,16	95,16	50	0,00	72,09	69,69	63,34
3	Middelzware Motorvoert...	3,95	3,95	3,95	50	0,00	64,93	62,53	56,18
4	Zware Motorvoertuigen	0,89	0,89	0,89	50	0,00	61,42	59,02	52,67
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,16	70,76	64,41
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,20	L_Aeq, dag	: 61,41
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 59,01
D_afstand	: 11,50	L_Aeq, nacht	: 52,66
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,98	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,36	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 57

Rijlijn : 2020 Paard Wegv 01 +

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 13,60
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 14,11
Bodemfactor [-]	: 0,31	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,80	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 5476,00
% Daguur	: 6,45
% Avonduur	: 4,00
% Nachtuur	: 0,88

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,21	95,21	95,21	50	0,00	72,04	69,97	63,39
3	Middelzware Motorvoert...	3,91	3,91	3,91	50	0,00	64,84	62,76	56,19
4	Zware Motorvoertuigen	0,88	0,88	0,88	50	0,00	61,32	59,24	52,67
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,10	71,02	64,45
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,20	L_Aeq, dag	: 61,35
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 59,28
D_afstand	: 11,50	L_Aeq, nacht	: 52,70
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,98	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,36	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 57

Kiss & Ride Busstrook

RHE04001

Rijlijn : 2020 Paard Wegv 02 -

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4864,00
% Daguur	: 6,52
% Avonduur	: 3,86
% Nachtuur	: 1,01

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,01	93,01	93,01	50	0,00	71,47	69,20	63,38
3	Middelzware Motorvoert...	4,72	4,72	4,72	50	0,00	65,19	62,91	57,09
4	Zware Motorvoertuigen	2,27	2,27	2,27	50	0,00	64,97	62,69	56,87
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,11	70,84	65,01
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	L_Aeq, dag	: 59,70
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 57,42
D_afstand	: 10,99	L_Aeq, nacht	: 51,60
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 61
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 56

Rijlijn : 2020 Paard Wegv 02 +

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4927,00
% Daguur	: 6,44
% Avonduur	: 4,13
% Nachtuur	: 1,01

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	93,10	93,10	93,10	50	0,00	71,48	69,55	63,44
3	Middelzware Motorvoert...	4,66	4,66	4,66	50	0,00	65,13	63,20	57,09
4	Zware Motorvoertuigen	2,24	2,24	2,24	50	0,00	64,91	62,98	56,87
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			73,10	71,17	65,06
	C_optrek						-	-	-

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	L_Aeq, dag	: 59,68
C_zichthoek	: 0,00	L_Aeq, avond	: 57,76
D_afstand	: 10,99	L_Aeq, nacht	: 51,64
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 61
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 56

Kiss & Ride Busstrook

RHE04001

Rijlijn : 2020 Paard Wegv 03 -

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4197,00
% Daguur	: 6,55
% Avonduur	: 4,29
% Nachtuur	: 0,68

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	92,66	92,66	92,66	50	0,00	70,84	69,00	61,00
3	Middelzware Motorvoert...	4,86	4,86	4,86	50	0,00	64,69	62,85	54,85
4	Zware Motorvoertuigen	2,48	2,48	2,48	50	0,00	64,73	62,89	54,89
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			72,56	70,73	62,73
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	LAeq, dag	: 59,15
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 57,31
D_afstand	: 10,99	LAeq, nacht	: 49,31
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 60
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 55

Rijlijn : 2020 Paard Wegv 03 +

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 12,00
Verhardingsbreedte [m]	: 0,00	Afstand schuin [m]	: 12,57
Bodemfactor [-]	: 1,00	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,70	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 127		
Wegdektype [-]	: 0 - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 4260,00
% Daguur	: 6,45
% Avonduur	: 4,60
% Nachtuur	: 0,68

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	92,77	92,77	92,77	50	0,00	70,84	69,37	61,07
3	Middelzware Motorvoert...	4,79	4,79	4,79	50	0,00	64,63	63,16	54,86
4	Zware Motorvoertuigen	2,44	2,44	2,44	50	0,00	64,66	63,19	54,89
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			72,54	71,07	62,77
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 1,05	LAeq, dag	: 59,13
C_zichthoek	: 0,00	LAeq, avond	: 57,66
D_afstand	: 10,99	LAeq, nacht	: 49,36
D_lucht	: 0,10	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,06	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 60
D_meteo	: 0,32	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 55

Akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek voor Kiss & Ride Paardenveld

BIJLAGE 3. In- en uitvoergegevens van het CARII model voor 2010 en 2020

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Rhenen	Paardenveld 1	166970	441400	4492	0,87	0,04	0,09	0	0	Normaal	Basistype	1	10	0
Rhenen	Paardenveld 2	167080	441560	4042	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal	Basistype	1	10	0
Rhenen	Paardenveld 3	167200	441700	3495	0,93	0,05	0,03	0	0	Normaal	Basistype	1	10	0

Rapportage no2pm10									
Naam	rekenaar, vrij.								
Versie	8.1								
Stratenbestand	Kiss & Ride 2010								
Jaartal	2010								
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie								
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	6 dagen								
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie	0 µg/m3								
Schalingsfactor emissiefactoren									
Personeneauto's	1								
Middelzwaar verkeer	1								
Zwaar verkeer	1								
Autobussen	1								
Plaats	Straatnaam		X	Y	NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)		
Rhenen	Paardenveld 1		166970	441400	Jaargemiddelde		Jm achtergrond		
Rhenen	Paardenveld 2		167080	441560	23,4		19,9		
Rhenen	Paardenveld 3		167200	441700	24,5		22,1		
					24,2		22,1		
Plaats	Straatnaam		X	Y	NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)		
Rhenen	Paardenveld 1		166970	441400	Jm achtergrond Sanerings-tool		Jm achtergrond GCN		
Rhenen	Paardenveld 2		167080	441560	19,9		19,9		
Rhenen	Paardenveld 3		167200	441700	22,1		22,1		
					22,1		22,1		

NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
0	0	25,3	24,6
0	0	25,1	24,6
0	0	25,1	24,6

Achtergrondgegevens NO2			
NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)
Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool
0	0	0	43,5
0	0	0	41,9
0	0	0	41,9

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempe
10	0
10	0
10	0

O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool	Jm achtergrond GCN
43,5	0	24,6	24,6
41,9	0	24,6	24,6
41,9	0	24,6	24,6

PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
Jm bijdrage Rijkswegen	
0	
0	
0	

Plaats	Straat naam	X(m)	Y(m)	Intensiteit (mvt/etm)	Fractie licht	Fractie middel	Fractie zwaar	Fractie autob.	Parkeer beweg.	Snelheids type	Weg type	Bomen factor	Afstand tot wegas	Fractie stagnatie
Rhenen	Paardenveld 1	166970	441400	5476	0,87	0,04	0,09	0	0	Normaal	Basistype	1	10	0
Rhenen	Paardenveld 2	167080	441560	4927	0,93	0,05	0,02	0	0	Normaal	Basistype	1	10	0
Rhenen	Paardenveld 3	167200	441700	4260	0,93	0,05	0,03	0	0	Normaal	Basistype	1	10	0

Rapportage no2pm10									
Naam		rekenaar, vrij.							
Versie		8.1							
Stratenbestand		Kiss & Ride 2010							
Jaartal		2010							
Meteorologische conditie		Meerjarige meteorologie							
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie		6 dagen							
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie		0 µg/m3							
Schalingsfactor emissiefactoren									
Personeneauto's		1							
Middelwaarverkeer		1							
Zwaarverkeer		1							
Autobussen		1							
Plaats		Straatnaam	X	Y		NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)	
Rhenen		Paardenveld 1	166970	441400		Jaargemiddelde		Jm achtergrond	
Rhenen		Paardenveld 2	167080	441560		24,2		19,9	
Rhenen		Paardenveld 3	167200	441700		25		22,1	
						24,7		22,1	
Plaats		Straatnaam	X	Y		NO2 (µg/m3)		NO2 (µg/m3)	
Rhenen		Paardenveld 1	166970	441400		Jm achtergrond Sanerings-toel		Jm achtergrond GCN	
Rhenen		Paardenveld 2	167080	441560		19,9		19,9	
Rhenen		Paardenveld 3	167200	441700		22,1		22,1	
						22,1		22,1	

NO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond
0	0	25,4	24,6
0	0	25,3	24,6
0	0	25,2	24,6

Achtergrondgegevens NO2			
NO2 (µg/m3)	fNO2 (µg/m3)	NO2 (µg/m3)	O3 (µg/m3)
Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Rijks-wegen	Jm bijdrage Schiphol	Jm achtergrond Sanerings-tool
0	0	0	43,5
0	0	0	41,9
0	0	0	41,9

PM10 (µg/m3)	PM10 (µg/m3)
# Overschrijdingen grenswaarde	# Overschrijdingen plandrempeel
11	0
10	0
10	0

O3 (µg/m3)	O3 (µg/m3)	Achtergrondgegevens PM10
Jm achtergrond GCN	Jm bijdrage Schiphol	PM10 (µg/m3)
43,5	0	Jm achtergrond Sanerings-tool
41,9	0	Jm achtergrond GCN
41,9	0	24,6
		24,6
		24,6

PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	
Jm bijdrage Rijkswegen	
0	
0	
0	

Rapportage no2pm10									
Naam		rekenaar, vrij.							
Versie		8.1							
Stratenbestand		Kiss & Ride 2020							
Jaartal		2020							
Meteorologische conditie		Meerjarige meteorologie							
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie		6 dagen							
Resultaten inclusief zeezoutcorrectie		0 µg/m3							
Schalingsfactor emissiefactoren									
Personeneauto's		1							
Middelzwaar verkeer		1							
Zwaar verkeer		1							
Autobussen		1							
Plaats		Straatnaam		X		Y		NO2 (µg/m3)	
Rhenen		Paardenveld 1		166970		441400		Jaargemiddelde	
Rhenen		Paardenveld 2		167080		441560		24,2	
Rhenen		Paardenveld 3		167200		441700		25	
								24,7	
								22,1	
								22,1	
								NO2 (µg/m3)	
Plaats		Straatnaam		X		Y		Jm achtergrond Sanerings-tool	
Rhenen		Paardenveld 1		166970		441400		Jm achtergrond GCN	
Rhenen		Paardenveld 2		167080		441560		19,9	
Rhenen		Paardenveld 3		167200		441700		22,1	
								22,1	
								22,1	

16/11/2010
WOS

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente Rhenen
Nieuwe Veenendaalseweg 75
3911 MG Rhenen

Gemeente Rhenen	Nr 2-105672
Werkproces	1250
16 NOV 2010	
Team	Raad X ad

Betreft: Reconstructie Paardenveld/aanleg bushaven

Rhenen, 15 november 2010

Geacht College,

Wij refereren hiermee aan het telefoongesprek van 3 november jl. met de heer Bart Brandenburg-Stroo m.b.t. de reconstructie van het Paardenveld. In dat gesprek is de heer Brandenburg-Stroo gewezen op de correspondentie en de gesprekken die gevoerd zijn over deze reconstructie vanaf december 2007.

Het is spijtig te moeten constateren dat de gemeente ernstig in gebreke blijft en de afspraken, genoemd in onze brief van 15 augustus 2008 n.a.v. het gesprek met de toenmalige wethouder Van der Boon en de heer Doelare, niet nakomt. Toegezegd werd en later door mevr. Van der Linden, namens uw college, per brief onder nummer alg 08/5108 bevestigd, dat eventuele nieuwe plannen met de aanwonenden van het Paardenveld worden besproken. Daarmee werden ook bedoeld de aanwonenden met een tuin grenzend aan het Paardenveld. De uitnodiging hiervoor is nog door niemand ontvangen. Het kan toch niet zo zijn dat de algemene kennisgevingen in de Rhenense Betuwse Courant van 20 respectievelijk 27 oktober jl. als zodanig moeten worden aangemerkt.

Het minste dat ook nu nog van de gemeente Rhenen kan en mag worden verwacht is dat – alvorens de procedure verder wordt vervolgd – de gedane toezegging voor een gesprek met de aanwonenden van het Paardenveld gestand wordt gedaan. Het enkele feit dat er nu sprake is van een nieuwe aanvraag kan en mag toch geen argument zijn om de toezeggingen van destijds niet na te komen. Het credo van de gemeente is toch "openheid en behoorlijk bestuur".

Het lijkt er op dat er een waas van geheimzinnigheid rond deze reconstructie hangt of moet hangen, want de eerste brief van de aanwonenden die bezwaar maakten in december 2007 was op "onverklaarbare wijze" zoek geraakt op het gemeentehuis. Het ging hierbij indertijd niet om één brief maar om een afzonderlijke brief van elke bezwaar aantekenende aanwonende, gebundeld en op het gemeentehuis aangeboden. Het ging daarbij om enkele tientallen brieven.

De bezwaren die toen zijn genoemd zijn onverminderd van kracht en er lijkt geen enkele aanvullende reden te zijn om de toen in de ijskast gezette plannen weer nieuw leven in te blazen.

In afwachting van vervolgstappen door de gemeente zoals boven genoemd, wordt daarom bij dezen en opnieuw formeel bezwaar gemaakt, ten einde rechten zeker te stellen.

Indien als hoofdargument nu de verkeersdruk op de Koerheuvelweg wordt aangehaald, dan zal die verkeersdruk in hoofdzaak komen van ouders die hun kind met de auto komen brengen en halen en niet van de bussen.

In het aangehaalde telefoongesprek werd van de kant van de gemeente de verkeersdruk als argument aangevoerd. Dat argument is op meerdere punten en ook bij meerdere scholen in Rhenen van toepassing. De situatie bij de Springplank kan daarbij als voorbeeld worden genoemd. De overlast is daar vele malen groter en het doorgaande verkeer wordt daar flink en aanzienlijk meer belemmerd op momenten dat de school begint en eindigt. In tegenstelling tot de Platanenlaan is er bij de Koerheuvelweg nauwelijks sprake van doorgaand verkeer.

Een afschrift van deze brief wordt aan de Raad gezonden.

Wij zien uw ontvangstbevestiging en uw (spoedige) reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

A.J. van der Zijde, ~~De Kleine Kampen 156, 3911 PN Rhenen~~

J. de Graaf, ~~Molenberg 2, 3911 PS Rhenen~~

F. ten Seldam, ~~Molenberg 12, 3911 PS Rhenen~~

In afschrift aan:

De Raad



Ontvangstbevestiging

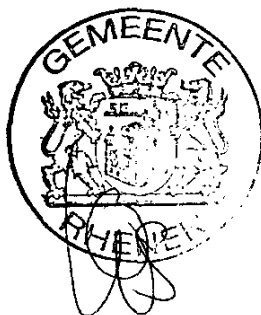
nummer:
uw brief van:
contactpersoon: Receptiebalie
Rhenen
doorkiesnummer:
datum:
onderwerp: Ontvangstbevestiging

Ontvangen op 16 - 11 - 2010 van de heer/~~mevrouw~~ A.J. van der Zijde

Onderwerp: Reconstructie Paardenveld / aanleg bushaven

1 x t.a.v. De Gemeenteraad
1 x t.a.v. College van Burgemeester en wethouders

Gemeente stempel
Paraaf medewerk(st)er





Alg10/9909

Nota beantwoording zienswijzen tegen ontwerpprojectbesluit Bushaven Paardenveld, Rhenen.

NL.IMRO.0340.PBKRPaardenveld-on01

Commentaarnota naar aanleiding van drie ingediende zienswijzen tegen toepassing van artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening (projectbesluit) voor het realiseren van een bushaven aan de Paardenveld tussen Donderberg en Koerheuvelweg.

Inleiding

Op 3 juni 2009 heeft de afdeling Ontwikkeling en Beheer Openbare Ruimte van de gemeente Rhenen verzocht om een bushaltevoorziening/Kiss&Ride-strook aan de Paardenveld tussen Donderberg en Koerheuvelweg te mogen realiseren.

De kennisgeving van het voornemen een projectbesluit voor deze aanvraag voor te bereiden is gepubliceerd in de Rhenense Betuwse Courant van 20 oktober 2010.

Op 21 september 2010 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het voorontwerpprojectbesluit aan te bieden aan de wettelijke vooroverlegpartners. Het voorontwerpprojectbesluit is op 5 oktober 2010 aangeboden voor vooroverleg aan Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden heeft op 8 oktober 2010 aangegeven geen reden te zien om te reageren op het plan.

Op 21 september 2010 heeft het college tevens besloten dat het ontwerpprojectbesluit na het vooroverleg ter inzage kan worden gelegd, wanneer er geen vooroverlegreacties ingediend zijn of de ingediende vooroverlegreacties geen aanleiding geven het plan te wijzigen.

In de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze gold tussen 1 juli 2008 en 1 oktober 2010, is bepaald dat het projectbesluit ex artikel 3.10 van deze wet wordt voorbereid met afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpprojectbesluit heeft van donderdag 28 oktober 2010 tot en met woensdag 8 december 2010 ter inzage gelegen. Iedereen kon gedurende deze periode zienswijzen tegen het ontwerpprojectbesluit indienen.

Van de mogelijkheid om schriftelijke zienswijzen in te dienen is gebruik gemaakt door:

1. A.J. van der Zijde, De Kleine Kamper 156, 3911 PN RHENEN;
Ontvangstdatum 16 november 2010, registratienummer alg10/9030.
2. J. de Graaf, Molenberg 2, 3911 PS RHENEN;
Ontvangstdatum 16 november 2010, registratienummer alg10/9030.
3. F. ten Seldam, Molenberg 12, 3911 PS RHENEN;
Ontvangstdatum 16 november 2010, registratienummer alg10/9030.

Van de mogelijkheid om mondelinge zienswijzen in te dienen is geen gebruik gemaakt.

Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn tijdig ingediend en zijn daarmee ontvankelijk.

Inhoud van de zienswijzen

Hieronder worden de inhoudelijke punten uit de zienswijzen uiteen gezet. De inhoud van de zienswijzen 2 en 3 is exact gelijk aan de inhoud van zienswijze 1.

Zienswijzen Van der Zijde, De Graaf en Ten Seldam

- 1.1 De gemeente blijft ernstig in gebreke en de afspraken genoemd in de brief van 15 augustus 2008 worden niet nagekomen. Toegezegd is dat eventuele nieuw plannen met de aanwonenden van het Paardenveld worden besproken. Dit is bevestigd per brief met nummer alg08/5108. Daarmee werden ook bedoeld de aanwonenden die niet aan het Paardenveld wonen, maar een tuin hebben die aan het Paardenveld grenst. Niemand heeft een uitnodiging voor een planbespreking ontvangen. Het kan toch niet zo zijn dat de algemene kennisgevingen in de Rhenense Betuwse Courant als uitnodiging moeten worden aangemerkt. Van de gemeente kan worden verwacht dat de gedane toezegging gestand wordt gedaan. Het enkele feit dat er nu sprake is van een nieuwe aanvraag, kan en mag geen argument zijn om de toezegging van destijds niet na te komen.
- 1.2 Het lijkt er op dat er een waas van geheimzinnigheid rond de reconstructie hangt of moet hangen. De eerste brief van de aanwonenden die bezwaar maakten in december 2007 is op 'onverklaarbare wijze' zoekgeraakt in het gemeentehuis. Het ging hier om afzonderlijke brief van van elkaar bezwaar aantekende aanwonenden, welke op het gemeentehuis zijn aangeboden. Het ging om enkele tientallen brieven.
- 1.3 De bezwaren die in de brieven van december 2007 zijn genoemd zijn onverminderd van kracht en er lijkt geen aanvullende reden te zijn om de toen in de ijskast gezette plannen weer nieuw leven in te blazen.
- 1.4 De verkeersdruk op de Koerheuvelweg wordt in hoofdzaak veroorzaakt door ouders die hun kind met de auto komen brengen en halen. De verkeersdruk wordt in hoofdzaak niet veroorzaakt door bussen.
- 1.5 Het argument 'verkeersdruk' is op meerdere punten en ook bij meerdere scholen in Rhenen van toepassing. De situatie bij De Springplank is hiervan een voorbeeld. De overlast is daar vele malen groter en het doorgaande verkeer wordt daar flink en aanzienlijk meer belemmerd op momenten dat de school begint en eindigt. In tegenstelling tot de Platanenlaan is er bij de Koerheuvelweg nauwelijks sprake van doorgaand verkeer.

Inhoudelijke reactie op de zienswijzen

Hieronder wordt inhoudelijk gereageerd op de inhoudelijke punten uit de zienswijzen. De inhoudelijke reactie op de zienswijzen 2 en 3 is exacte gelijk aan de inhoudelijke reactie op zienswijze 1.

Zienswijzen Van der Zijde, De Graaf en Ten Seldam

- ad 1.1 In onze brief van 18 september 2008 met registratienummer alg08/5108 hebben wij inderdaad bevestigd nieuwe plannen te zullen bespreken met omwonenden. Wij hebben het plan, dat als ontwerpprojectbesluit ter inzage heeft gelegen, niet met omwonenden voorbesproken.
- Op 4 augustus 2008 hebben wij een brief, met registratienummer alg08/4861 verzonden naar een grote groep omwonenden. Aan de indieners van de zienswijzen is deze brief niet verzonden. In deze brief leggen wij onze plannen voor de aanleg van de bushaven aan de omwonenden uit. Ook geven wij in deze brief aan dat wij de start van de werkzaamheden zouden publiceren in de Rhenense Betuwse Courant.
- Beide bovenstaande brieven spreken elkaar tegen. Wij vinden het vervelend dat dit is gebeurd. Gezien de zeer beperkte omvang van het projectbesluit en het zeer beperkte gebruik van de bushaven, hebben wij het niet nodig gevonden om hierover vooroverleg te plegen met omwonenden. Ook vonden wij vooroverleg met omwonenden niet nodig, omdat een grote groep omwonenden per brief van 4 augustus 2008 van onze plannen op de hoogte is gesteld.
- ad 1.2 U ervaart een waas van geheimzinnigheid rondom de planvorming voor de bushaven. Wij hebben juist met onze brief van 4 augustus 2008 en de kennisgevingen in de Rhenense Betuwse Courant open over de planvormingprocedure willen communiceren.
- Wij delen uw mening niet dat een grote groep mensen moeite zou hebben met onze plannen, gezien het beperkte aantal zienswijzen dat tegen het ontwerpprojectbesluit is ingediend.
- Naar aanleiding van een inloopavond met betrekking tot de herinrichting van het Paardenveld zijn eind 2007 en begin 2008 een aantal brieven bij ons ingediend. In deze brieven worden suggesties en ideeën gegeven met betrekking tot de inrichting van het gehele Paardenveld. Wij zien

deze brieven niet als zienswijzen tegen het ontwerpprojectbesluit voor de bushaven. Tegen het ontwerpprojectbesluit had een formele zienswijze ingediend moeten worden. Artikel 6:10 Algemene wet bestuursrecht, in combinatie met artikel 3:16 Algemene wet bestuursrecht, bepaalt dat de brieven die eind 2007, begin 2008 zijn ingediend niet worden aangemerkt als formele zienswijzen.

ad 1.3 Wij hebben in onze besluitvorming de ingediende ‘bezwaren’ die eind 2007, begin 2008 bij ons zijn ingediend meegenomen. Wij vinden de bushaven op de voorgestelde locatie ruimtelijk aanvaardbaar en wenselijk, omdat de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school in het geding is. Wij hebben voor het plan onderzoek gedaan naar de lucht- en geluidskwaliteit bij realisatie van de bushaven. Wij verwachten geen significante verslechtering van deze waarden bij realisatie van de bushaven.

ad 1.4 Wij delen uw mening dat de overlast die wordt veroorzaakt door het halen en brengen van leerlingen van de Eben Haëzerschool niet alleen wordt veroorzaakt door bussen. Hoewel wij van mening zijn dat een goede in- en uitstapvoorziening bij de Eben Haëzerschool ontbreekt, biedt enkel het realiseren van een nieuwe in- en uitstapvoorziening aan het Paardenveld geen volledige oplossing voor de overlast in de Koerheuvelweg.

Om de verkeersdruk op de Koerheuvelweg ten gevolge van het halen en brengen van leerlingen van de Eben Haëzerschool te verminderen, zullen wij een aanvullend verkeersbesluit nemen. Dit verkeersbesluit zal voorzien in het invoeren van een stopverbod op de oostzijde van het Paardenveld tussen de Koerheuvelweg en de te realiseren bushaven. Bovendien zullen wij vóór de school nieuwe parkeerplaatsen aan de Koerheuvelweg gaan realiseren.

Als blijkt dat de gemaakte afspraken met het busbedrijf om de Koerheuvelweg niet meer in te rijden niet werken, dan zullen wij onderzoeken of het nodig is een aanvullend verkeersbesluit, dat voorziet in een inrijverbod voor bussen van het Paardenveld naar de Koerheuvelweg, te nemen.

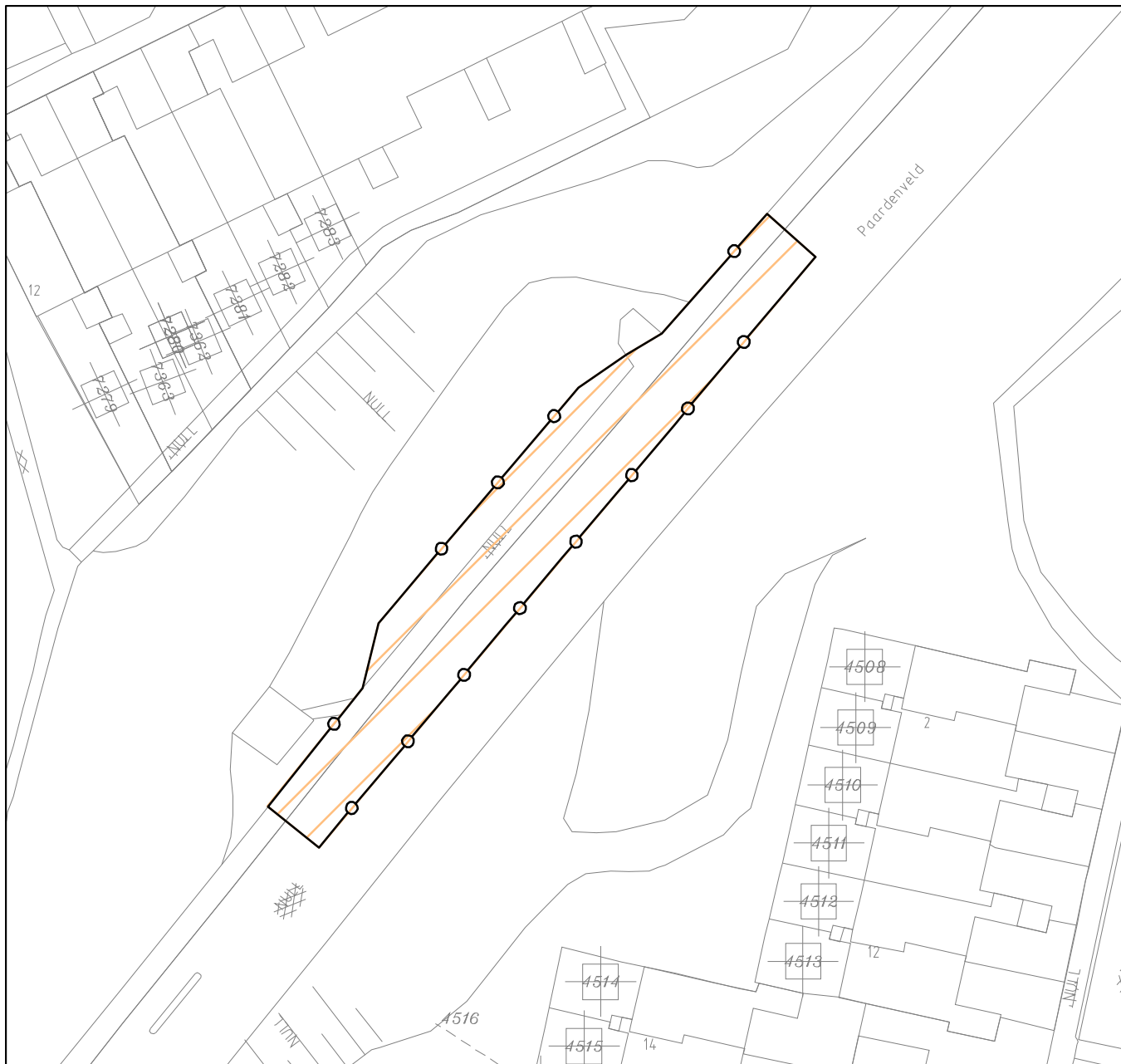
Dit verkeersbesluit staat los van het projectbesluit waar u uw zienswijze tegen heeft ingediend. Wij delen daarom uw mening, maar zullen het projectbesluit hier niet op aanpassen. De procedure voor het verkeersbesluit zullen wij separaat gaan opstarten.

ad 1.5 De verkeerssituatie rond scholen is voor ons een belangrijk punt van aandacht. Wij zijn bezig met het onderzoeken en realiseren van oplossingen om de verkeerssituatie bij scholen te verbeteren. Het is de bedoeling dat bij de door u genoemde Springplank een Kiss&Ride-strook gerealiseerd worden, zodra de nieuwbouw van deze school is gerealiseerd. Ook bij andere scholen onderzoeken wij maatregelen ter verbetering van de verkeerssituatie.

Advies

Voorgesteld wordt dat het college van burgemeester en wethouders van Rhenen:

1. De ingediende zienswijzen ontvankelijk verklaard;
2. De ingediende zienswijzen ongegrond verklaard.



LEGENDA

Plangebied



Plangebied

Plangebied



Besluitvlak

Ondergrond



GBKN oktober 2010

Project

Bushaven Paardenveld

Onderwerp

Ontwerp Projectbesluit

Bezoekadres :
NieuweVeenendaalseweg 75
3911 MG Rhenen

Postadres :
Postbus 201
3910 AE Rhenen

tel.nr. : 0317 - 681 681
fax.nr. : 0317 - 617 064
E-mail: info@rhenen.nl

Tekeninggegevens

Getekend :
BMB-S
Datum :
11-10-2010
Schaal : **1:500**
Formaat : **A4**
Bestandsnaam :
101011_DRAWING1
Directory :
X:\PLANDATA\PROJECTEN

Gewijzigd

Datum :
DATUM
Datum :
DATUM
Datum :
DATUM
Projectnummer :
PBKRPAAARDENVELD
Tekening nummer :
on01