

asperen

bestemmingsplan

landelijk gebied

1e herziening



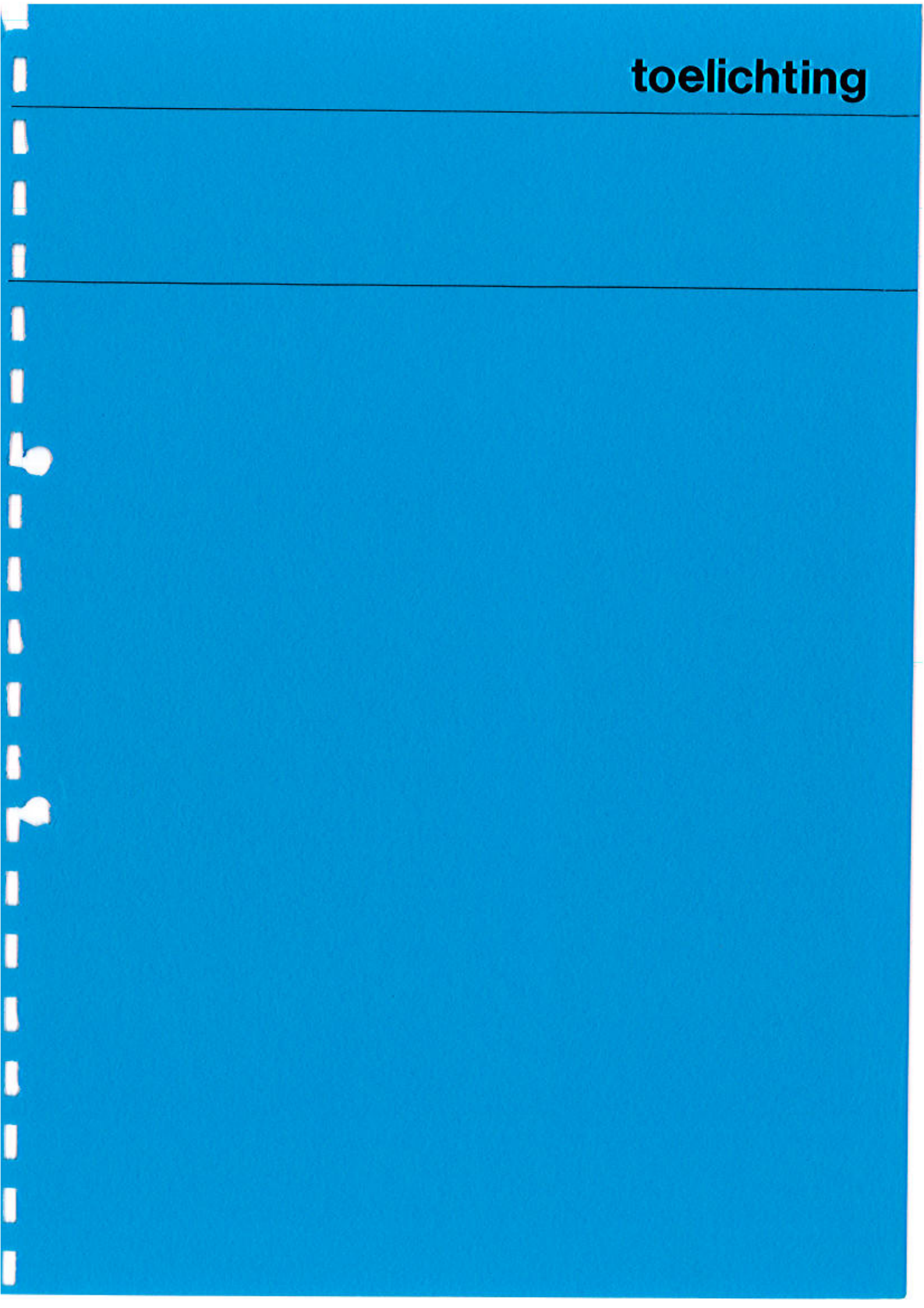
adviesbureau voor
ruimtelijk beleid,
ontwikkeling en
inrichting
rotterdam

Delftsestraat 15b
3013 AC Rotterdam
Telefoon 010-130620
Postbus 150
3000 AD Rotterdam

gemeente: Asperen
bestemmingsplan: Landelijk Gebied 1e herziening
nummer 4585-1H
opdrachtgever ir. G.J.G. Bokelman

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	kroon
4585-1H	14 juni '84	1 nov. '84		



1. INLEIDING	blz. 2
2. ONDERWERPEN VAN DE HERZIENING	3
3. JURIDISCHE ASPECTEN	17
4. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	19
5. OVERLEG EX ARTIKEL 8 VAN HET BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING	20

BIJLAGEN:

A. Verkeersstructuur (nr. 4585-1H)

B. Verkeersintensiteiten en uitgangspunten geluidsberekeningen.

Het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" van de gemeente Asperen is bij raadsbesluit van 9 februari 1978 vastgesteld en door Gedeputeerde Staten bij besluit nr. B22208/1 dd. 31 mei 1979 gedeeltelijk goedgekeurd. Gedeputeerde Staten hebben goedkeuring onthouden aan gedeelten van de voorschriften met betrekking tot de bestemming Agrarische Doeleinden (A). Tegen het besluit van Gedeputeerde Staten is geen beroep aangetekend bij de Kroon, zodat dit plan thans onherroepelijk van kracht is met uitzondering van die onderdelen waaraan door Gedeputeerde Staten goedkeuring is onthouden.

Thans is het gewenst dit bestemmingsplan op een aantal onderdelen te herzien, om bepaalde door het gemeentebestuur gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, en om het plan op sommige ondergeschikte punten in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie. Tevens zullen de voorschriften worden aangepast aan de opmerkingen van Gedeputeerde Staten in het begeleidend schrijven bij het besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan Landelijk Gebied en waar nodig, worden geactualiseerd. Bovendien is het SBE-systeem en de bestemmingsregeling voor de agrarische bedrijven vervallen en vervangen door een aan de geldende jurisprudentie aangepaste bestemmingsregeling. Aangetekend wordt ten slotte, dat binnen het plangebied geen zgn. A-inrichtingen in de zin van de Wet geluidhinder voorkomen en dat uit praktische overwegingen het industrieterrein niet in de onderhavige herziening van het bestemmingsplan wordt meegenomen. Ten slotte is de bij dit plan behorende Staat van Inrichtingen geactualiseerd.

De volgende onderwerpen zijn in de herziening betrokken:

- a. het LPG-station van de Fa. den Hartog aan de Heukelumseweg;
- b. het woonwagencentrum aan de Graswalseweg;
- c. het fietspad langs de Leerdamseweg;
- d. de uitbreiding van de recreatiemogelijkheden ten behoeve van de ruitersport en de veldsport met bijbehorend parkeerterrein;
- e. de uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden in de tuinen van de woningen aan de Leerdamseweg en de Heukelumseweg;
- f. de bestemmingsregeling van het beschermd natuurgebied langs de Nieuwe Zuiderlingedijk, de Meerdijk en de Appeldijk;
- g. het wandelpad over de Appeldijk;
- h. de positieve bestemming van de - in het vigerende plan wegbestemde - woningen langs de Heukelumseweg en de Leerdamseweg;
- i. de regeling voor agrarische bedrijfsgebouwen en agrarische bedrijfs-woningen;
- j. windenergie;
- k. akoestische aspecten;
- l. nieuw agrarisch bouwperceel.

ad a. Het LPG-station van de Fa. den Hartog aan de Heukelumseweg

Het bedrijf van de Fa. den Hartog is gevestigd aan de Brugstraat, op de hoek van de Middelweg, in het centrum van de oude kern van Asperen. Het bedrijf heeft sedert lange tijd vergunning voor de verkoop van motor-brandstoffen, waaronder begrepen autogas, LPG.

Juist de laatste tijd is een groeiende omzet geconstateerd van juist het autogas, LPG. Als gevolg van de verhoogde benzineprijs en de groeiende keten van LPG-tankstations in Nederland gaan steeds meer particuliere autobezitters over tot de aanschaf van een LPG-installatie. Volgens opgave van het bedrijf heeft de omzet een peil bereikt van ca. 20.000 liter per week. In verband met deze groeiende omzet dienen zich twee aspecten aan, op grond waarvan heroverweging van de huidige vestigingsplaats van het tankstation diende plaats te vinden. Ten eerste vormt het tankstation door de ligging in de oude kern een ongewenste verkeersaantrekkende werking. Ten tweede zijn de voorwaarden waaronder vergunning voor LPG-tankstations wordt afgegeven recentelijk verscherpt en wordt een situatie in een intensief bewoond gebied, zoals in het onderhavige geval, als uitermate ongewenst beschouwd. Voor LPG-tankstations is een hinderwet-vergunning vereist. Aan de bewaring en aflevering van LPG zijn risico's verbonden zoals brand- en explosiegevaar. Bij het vaststellen van de richtlijnen door de voormalige Benzinecommissie, thans opgenomen in de Commissie Preventie van Rampen door Gevaarlijke Stoffen, met betrekking tot LPG-installaties, zijn deze risico's onderkend. Het beschikbaar komen van publicaties die inzicht geven in de eventuele gevaren van LPG-installaties en de groei van het aantal verzoeken om hinderwetvergunningen voor LPG-installaties ten behoeve van het wegverkeer is voor de Hoofdinspecteur van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu, aanleiding geweest zich per brief d.d. 24 mei 1977 tot alle gemeentebesturen in Nederland te wenden. In deze brief werd medegedeeld dat in het kader van de verlenging van hinderwetvergunningen, in voorkomende gevallen aanzienlijk grotere afstanden zouden worden gerealiseerd dan tot dan toe werd vermeld in het boekje "Propan".

Een en ander is voor het gemeentebestuur aanleiding geweest om gelet op de huidige situatie en de groeiende omzet van LPG door de Fa. den Hartog medewerking te geven aan de verplaatsing van de LPG-installatie.

In nauw overleg met vertegenwoordigers van de Provinciale Planologische Dienst, Technische Milieudienst Drechtsteden, de Regio-inspecteur voor de Volksgezondheid en Milieuhygiëne, Provinciale Waterstaat en het bedrijf Den Hartog is de keuze voor de nieuwe vestiging bepaald in het Landelijk Gebied, aan de noordzijde van de Heukelumseweg. Deze lokatie werd gewenst geacht vanwege de ligging van het perceel buiten het intensief bebouwde gebied, gelegen aan de belangrijkste in- en uitvalsweg van Asperen en direct bereikbaar vanaf de Provinciale Weg. Hierdoor behoeven de tankauto's ter bevoorrading van het LPG-station niet meer via de Oude Kern te rijden. Juist het perceel ten noorden van de Heukelumseweg heeft de voorkeur boven andere percelen aan deze weg omdat hier de ruimtelijke massa van het bedrijf zich in het aanwezige bebouwingspatroon van dit gedeelte van het landelijk gebied zal voegen.

In verband met een goed beheer en een economische bezetting van deze "buitenpost" van het bedrijf werd door de Fa. den Hartog het verlangen geuit naast het tankstation tevens een quickservice-afdeling te vestigen. Een en ander heeft geresulteerd in een bedrijfsgebouw van 640 m² waarin eveneens opslag van auto's en een accessoires-shop is opgenomen met, zoals eerder genoemd het tankstation.

De opslagtank voor LPG komt ten noordwesten van het gebouw te liggen, op 45 meter gemeten uit de achtergevel. De vulpunten voor de diverse motorbrandstoffen komen aan de westelijke uitrit van het bedrijf. De afstand tussen het vulpunt voor de LPG en de opslagtank bedraagt ca. 74 meter.

In verband met de landschappelijke inpassing zal het bedrijf zorg dragen voor een singelbeplanting ten westen, ten noorden en ten oosten van het bedrijfsgebouw. Het gemeentebestuur is gemachtigd op grond van artikel 298 van de bouwverordening er op toe te zien dat deze beplanting tijdig wordt gerealiseerd. Artikel 298 bepaalt dat open erven en terreinen zich in een, in verband met hun bestemming voldoende staat van onderhoud bevinden. Bovendien kunnen op grond van artikel 296 van de bouwverordening nadere eisen aan de bouwvergunning worden verbonden met betrekking tot de beplanting.

Ten slotte kan vermeld worden dat de technische aspecten in samenwerking met de Technische Milieudienst Drechtsteden nauwgezet zijn bekeken. Zo is bij de situering van de opslagtank en de vulpunten voor de diverse motorbrandstoffen rekening gehouden met de ten oosten van het bedrijf gelegen woning. De afstand tussen vulpunten en woning c.q. opslagtank voor LPG en de woning bedraagt 55 respectievelijk 70 meter.

Gezien de noodzaak van de verplaatsing van het LPG-station uit de bebouwde kom is inmiddels een procedure ex artikel 19 W.R.O. juncto artikel 50 lid 8 Woningwet gestart. De betreffende plannen hebben van 23 juni tot en met 6 juli 1981 ter inzage gelegen.

De verklaring van geen bezwaar is op 24 september 1982 door Gedeputeerde Staten afgegeven.

ad b. Het woonwagencentrum

Door de gemeente Asperen is jarenlang op legale wijze een woonwagencentrum in stand gehouden, gelegen aan de Graswalseweg, kadastraal bekend gemeente Asperen, sectie A nr. 742.

Op 26 augustus 1977 besloot de gemeenteraad met een groot aantal gemeenten in de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden tot het aangaan van de gemeenschappelijke regeling "Woonwagenschap Alblasserwaard en Vijfheerenlanden". In deze regeling, die op 2 januari 1979 door Gedeputeerde Staten werd goedgekeurd is bepaald dat het woonwagencentrum te Gorinchem na verbetering en uitbreiding plaats zal bieden aan maximaal 15 woonwagens. "Op dat tijdstip zal het woonwagencentrum te Asperen worden opgeheven."

In het vigerende plan werd rekening gehouden met de verwachte opheffing van het bestaande woonwagencentrum. Aan de betreffende gronden werd, in aansluiting op de omringende gronden de bestemming bN, beschermd natuurgebied gegeven.

Door Provinciale Staten werd op 25 mei 1978 het woonwagenplan Zuid-Holland vastgesteld. In dit provinciale plan wordt concreet aandacht geschonken aan het aantal naar verwachting in 1985 benodigde standplaatsen in de provincie Zuid-Holland, de spreiding van de standplaatsen over de centra en de gemeenten waar centra gerealiseerd moeten worden. De plandoelstelling is om zo spoedig mogelijk een toereikend aantal goed geoutilleerde woonwagencentra van niet te grote omvang tot stand te laten komen. Het hiaraan ten grondslag liggende regerings- en provinciale beleid is in de Nota Woonwagenbeleid als volgt geformuleerd:

"Het regeringsbeleid is er op gericht woonwagengezinnen zoveel mogelijk in staat te stellen, met behoud van wat voor een positieve ontwikkeling van hun groepsleven waardevol is volwaardig te functioneren in de maatschappij. Dit houdt in dat zij enerzijds effectief van dezelfde rechten gebruik moeten kunnen maken, die voor anderen gelden en anderzijds de elementaire maatschappelijke plichten dienen na te komen". Nota Woonbeleid, blz. 4, zitting 1974-1975, 13741.

Dit betekent dat nu getracht wordt een integratie tot stand te brengen tussen woonwagengezinnen en de sedentaire (in woningen verblijvende) bevolking en de contacten tussen deze groepen te versterken. Naar verwachting biedt de situering van een woonwagencentrum in, of in de directe nabijheid van een woonwijk optimale integratiekansen.

Vanuit het gegeven dat in Asperen reeds lange tijd vier woonwagengezinnen wonen, is in het Woonwagenplan Zuid-Holland bepaald dat in de gemeente een centrum voor vier standplaatsen gehandhaafd dient te blijven. In het Ontwerp-woonwagenplan werd daarbij opgemerkt dat het bestaande centrum aan de Graswalseweg gunstig gelegen is en voldoende mogelijkheden biedt om in contact te komen met de sedentaire bevolking. Geconstateerd werd dat de voorzieningen op het centrum onvoldoende zijn.

Omdat in het ontwerp-streekplan Zuid-Holland onvoldoende rekening werd gehouden met de inhoud van de, in 1977 regionaal aanvaarde gemeenschappe-

lijke regeling Woonwagenschap Alblasserwaard en Vijfheerenlanden, werd hiertegen zowel door het Overlegorgaan Alblasserwaard en Vijfheerenlanden als door de gemeente Asperen een bezwaarschrift ingediend. Aantasting van de regeling zou de procedures wederom aanzienlijk vertragen, zulks ten nadele van de woonwagengewoners.

Op grond van bezwaarschriften van het Recreatieschap "Linge-gebied", de Bond Heemschut, Staatsbosbeheer en anderen en van de gemeente Asperen besloten Gedeputeerde Staten hun voorstel in die zin te wijzigen, dat Asperen op een andere lokatie een nieuw centrum voor vier standplaatsen zou moeten inrichten. Ter toelichting hiervan werd het volgende naar voren gebracht:

"Een van de uitgangspunten bij de opstelling van het woonwagenplan is het streven woonwagengewoners zoveel mogelijk standplaats te doen behouden in die gemeente alwaar zij reeds geruime tijd verblijven. Meestal zal dit resulteren in handhaving van de standplaatsen op de huidige lokatie. In de gemeente Asperen doet zich echter de omstandigheid voor dat het centrum in de direct nabijheid van een kwetsbaar natuurgebied is gelegen. Tegen handhaving van de standplaatsen op het huidige terrein hebben ook wij bij nadere beschouwing overwegend bezwaar.

In de gemeenschappelijke regeling Alblasserwaard/Vijfheerenlanden is opgenomen dat na verbetering en uitbreiding van het centrum te Gorinchem het centrum te Asperen zal worden opgeheven. Wij zijn van mening dat in een overleg tussen gemeente Asperen, woonwagenschap Alblasserwaard/Vijfheerenlanden, betrokken woonwagengewoners en provincie, tot een aanvaardbare nieuwe lokatie voor standplaatsen moet worden gekomen.

Deze lokatie zou bij voorkeur in de gemeente Asperen gevonden dienen te worden. Zou echter na een uitvoerig onderzoek blijken dat in deze gemeente absoluut geen geschikt terrein te vinden is dan zal een verplaatsing naar elders in de regio - wellicht Gorinchem - aanvaardbaar moeten worden geacht." Vaststelling Woonwagenplan Zuid-Holland, vergadering mei 1978 nr. 1527.

Provinciale Staten hebben dit gewijzigde voorstel in hun vergadering van 25 mei 1978 vastgesteld.

In de periode sindsdien heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van Gedeputeerde Staten, Provinciale Staten, de vaste commissie voor advies en bijstand voor sociale aangelegenheden van het provinciaal bestuur, de Provinciale Planologische Dienst, het Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk werk, het Woonwagenschap Alblasserwaard/Vijfheerenlanden, de woonwagengewoners en de gemeente.

Dit overleg heeft er toe geleid dat de gemeenteraad van Asperen op 16 augustus 1979 besloten heeft medewerking te verlenen aan een wijziging van de meergenoemde gemeenschappelijke regeling Alblasserwaard/Vijfheerenlanden, waarbij er meer wordt ingestemd, dat in Asperen alsnog een woonwagencentrum met vier standplaatsen wordt gehandhaafd.

Over de lokatie van dit woonwagencentrum werd evenwel geen overeenstemming bereikt tussen de provincie en de gemeente, die daarbij gesteund werd door het Woonwagenschap en de woonwagenbewoners.

Door de provincie werd gewezen op de zwaarwegende motieven tegen handhaving van het huidige woonwagencentrum aan de Graswalseweg. Tevens werd een alternatieve lokatie genoemd nabij de Leerdamseweg.

De gemeente wees dit alternatief af omdat deze lokatie veel verder van de bebouwde kom is gelegen, waardoor de integratie-gedachte op losse schroeven komt te staan. Tevens is er hier sprake van aantasting van het landelijk gebied, met name van de waardevolle omgeving van de Galgenwiel.

Van veel groter belang zijn evenwel de motieven die door de gemeente aangevoerd worden om het woonwagencentrum op de huidige lokatie aan de Graswalseweg te handhaven. Deze motieven zijn:

- de lokatie is op zeer korte afstand van de dorpskern gesitueerd en de daar aanwezige voorzieningen (scholen, winkels, etc.). Er is een visueel contact met de bebouwde kom. Het woonwagencentrum dat hier reeds zeer lange tijd gevestigd is, is ter plaatse door de omwonenden geaccepteerd. Er is sprake van een goede integratie tussen de woonwagenbewoners en de omwonenden. De bewoners van het centrum hebben dan ook grote bezwaren tegen verplaatsing naar een andere lokatie in de gemeente;
- met inachtneming van het gegeven dat de voorzieningen op het centrum thans nog onvoldoende zijn, is de ligging van het centrum zodanig dat een goed woon-, leef- en werkmilieu tot stand gebracht kan worden en dat de bewoners zonder bezwaar aan het maatschappelijk verkeer kunnen deelnemen, hetgeen in de woonwagenwet als beleidsdoelstelling genoemd wordt. De nabijheid van een natuurgebied behoeft de realisering van dit milieu niet in de weg te staan;
- aan de bezwaren, welke betrekking hebben op het niet passen van een woonwagencentrum naast een natuurgebied kan tegemoet worden gekomen door het aanbrengen van een passende natuurlijke afscheiding in de vorm van ter plaatse thuishorende begroeiing. Hierdoor wordt het ook mogelijk de privacy van de woonwagenbewoners beter te beschermen. Het natuurgebied betreft een smal moerassig gebied langs de Zuiderlingedijk met lage, oude knotwilgen.
Overigens dient er op gewezen te worden dat de woonwagens reeds gedurende zeer lange tijd aan de Graswalseweg staan en dat er voor die tijd een militair gebouw op die plaats stond, zodat de "aantasting" van het natuurgebied zeker niet een in de laatste jaren gegroeide misstand is.
De woonwagens staan op een betonplaat, welke vroeger de vloer van een militaire loods was.

Na heroverweging van alle, in deze zaak relevante gegevens hebben Gedeputeerde Staten bij brief van 24 juli 1981 bericht dat de huidige woonwagenlokatie aan de Graswalseweg vanuit een sociaal oogpunt gezien geschikt is en derhalve ter plaatse gehandhaafd kan worden.

Ook de provinciale werkgroep lokatie-onderzoek heeft bij brief van 2 oktober 1981 bericht met de huidige lokatie aan de Graswalseweg te kunnen instemmen.

Op basis van deze gegevens is besloten het bestaande woonwagencentrum aan de Graswalseweg opnieuw in het bestemmingsplan Landelijk Gebied op te nemen. Hierdoor werd het mogelijk de noodzakelijke herinrichting van het centrum te realiseren en de noodzakelijke voorzieningen op te richten. In de onderhavige herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied is een en ander formeel geregeld.

Het inrichtingsplan voor het woonwagencentrum aan de Graswalseweg bestaat uit vier standplaatsen met bijbehorende sanitaire units en parkeerplaatsen. Het centrum is bereikbaar vanaf de Graswalseweg. Aan de west-, zuid- en oostzijde wordt het centrum begrensd door een beplantingszone met een breedte van 3.00 tot 5.00 meter. Aan de noordzijde is er een overgang naar het open graslandgebied ten westen van de oude dorpskern. Hier is ook een moestuin gesitueerd ten behoeve van de bewoners. Het inrichtingsplan voldoet wat betreft de oppervlakte van de standplaatsen en de aanwezige sanitaire voorzieningen aan de ter zake door het Ministerie van V.R.O. gestelde eisen. Ten behoeve van de inrichting van het woonwagenkamp met vier standplaatsen is bij beschikking van 12 februari 1982 een bedrag van f 212.624,- aanvaard als kosten voor het berekenen van de rijksbijdrage van 95% in de jaarlasten. Het inrichtingsplan gaat er vanuit dat er ter plaatse geen sloopwerkzaamheden zullen worden verricht, terwijl ook de opslag van voer-, vaar- en werktuigen verboden is. Deze sloopwerkzaamheden en deze vormen van opslag zijn ook in de gebruiksvoorschriften verboden. De hinder voor het omringende gebied wordt hierdoor tot een minimum beperkt.

Voor de realisering van de voorzieningen voor dit woonwagencentrum is een artikel 19 W.R.O. procedure gestart. De betreffende plannen hebben vanaf 23 november 1981 gedurende 14 dagen ter inzage gelegen. Gedeputeerde Staten hebben op 20 januari 1982 een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor het woonwagencentrum.

ad c. Fietspad langs de Leerdamseweg

De Leerdamseweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer in de richting Leerdam. Gezien de afstand tussen Asperen en Leerdam maken ook veel fietsers van deze verbinding gebruik. Vanwege het beperkte wegprofiel levert deze situatie gevaren op voor de veiligheid van het (brom)fietsverkeer.

Deze problematiek is, te zamen met de problemen rond de ontsluiting van het bedrijfsterrein onderwerp van studie geweest in het verkeersonderzoek van 1980. Op grond van een analyse van verkeersgegevens en een daarop gebaseerde prognose voor 1990 zijn de probleemgebieden nader toegespitst en is naar oplossingen gezocht.

In het onderzoek is nagegaan wat de effecten zijn van:

1. de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijfsterrein, buiten de oude kern om en aansluitend op de Leerdamseweg;
2. de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Leerdamseweg;
3. afsluiting van de Leerdamseweg voor gemotoriseerd verkeer, zodat deze voor fietsers benut kan worden.

Dit onderzoek heeft tot de volgende conclusies geleid:

- de aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Leerdamseweg en de Heukelumseweg, ten westen van de bestaande woongebieden, kan gezien de te verwachten verkeersintensiteiten niet worden gerechtvaardigd;
- vanwege de orientatie op en vanuit de dorpskern is handhaving van de beide ontsluitingswegen (Leerdamseweg en Heukelumseweg) naar de provinciale weg gewenst;
- de bestaande verkeerscirculatie dient in hoofdlijnen gehandhaafd te worden;
- langs de Leerdamseweg dient een fietspad te worden aangelegd om de problemen van het langzaam verkeer op deze weg te kunnen oplossen;
- een nieuwe toegang tot het bedrijfsterrein rechtstreeks vanaf de Leerdamseweg is op grond van verkeerstechnische argumenten niet te motiveren; daarbij komt dat een dergelijke ontsluiting het waardevolle natuurgebied tussen de Leerdamseweg en het bedrijfsterrein doorsnijdt, hetgeen ongewenst is; wel zijn er maatregelen gewenst om de geluidsoverlast in de Nieuwstraat en de Achterstraat, de bestaande toegangsweg tot het bedrijfsterrein tegen te gaan.

Op grond van de conclusies uit het verkeersonderzoek is besloten de Leerdamseweg als ontsluitingsweg vanuit Asperen naar de provinciale weg te handhaven en langs de Leerdamseweg een fietspad aan te leggen. Inmiddels is het kruispunt provinciale weg - Heukelumseweg enigszins gereconstrueerd en is - in overleg met de ANWB - de bewegwijzering aangepast, zodat het verkeer via de Heukelumseweg naar en van Asperen wordt gewezen.

Eveneens is de Nieuwstraat gereconstrueerd en voorzien van een asfaltwegdek waarmee de geluidsoverlast in belangrijke mate is teruggebracht.

ad d. Uitbreiding van de bestemming recreatie

In het vigerende bestemmingsplan hebben de gronden van het sportterrein aan de Leerdamseweg de bestemming Recreatie-veldsport (Rv) en mogen er gebouwen en bouwwerken worden opgericht met een goothoogte van 3 meter en met een maximaal vloeroppervlak van 1% van de oppervlakte van de gronden met de bestemming Rv.

Op een tweetal punten voldoet de vigerende bestemming niet meer aan de huidige inzichten en het gewenste beleid ten aanzien van het gebruik van genoemd terrein.

Op de eerste plaats is de zuidoosthoek van het terrein al geruime tijd in gebruik als tijdelijk onderkomen van de plaatselijke ruitersportvereniging "de Waddesteinruiters". Doordat er in de toekomst geen verdere uitbreiding van de veldsportaccommodatie is te verwachten - mede gelet ook op de sportbeoefening die in de in aanbouw te nemen nieuwe sportzaal/hal zal kunnen plaatsvinden - kan het gebruik van het terrein voor de ruitersport worden voortgezet. Dit leidt tot een aanpassing van de bestemmingsaanduiding (Rv wordt Rvr).

Het zuidoostelijke gedeelte is door middel van een strook heesters ruimtelijk gescheiden van de sportvelden. Een boomgaard tussen de Stardam en de huidige terreingrens is gerooid om plaats te maken voor een viertal open oefenbakken en een onderkomen voor de ruitersportvereniging. Het terrein is toegankelijk vanaf de Stardam.

Op de tweede plaats wordt de bebouwingsmogelijkheid op het gehele sportterrein verdubbeld van 1% naar 2% in verband met de noodzakelijke uitbreiding van de kantine en dergelijke van de sportvereniging en de voorgenomen bouw van het onderkomen voor de ruitersportvereniging. In totaal mag op het terrein ca. 750 m² bebouwd oppervlak voorkomen (2%). Het huidige oppervlak van de kantine met kleedlokalen bedraagt ca. 275 m². De beoogde uitbreiding van kantine heeft een oppervlak van circa 234 m². De toelaatbare goothoogte blijft ongewijzigd. Tevens is in deze herziening de omvang van de parkeerplaats bij het zwembad juist aangegeven.

Om een en ander mogelijk te maken voordat deze herziening onherroepelijk is, is een procedure op grond van artikel 19 Wet op de Ruimtelijke Ordening juncto artikel 50 lid 8 Woningwet gestart. De betreffende plannen hebben vanaf 6 januari 1982 gedurende twee weken ter visie gelegen. De verklaring van geen bezwaar is op 25 maart 1982 door Gedeputeerde Staten afgegeven.

ad e. De positieve bestemming van de - in het vigerende plan wegbestemde -
- woningen langs de Heukelumseweg en de Leerdamseweg
De woningen gelegen langs de Heukelumseweg en een gedeelte van de woningen langs de Leerdamseweg zijn in het vigerende plan wegbestemd. Aangezien deze woningen niet bouwvallig zijn en ook niet anderszins is te verwachten dat zij binnen de planperiode zullen worden geamoveerd, is besloten deze woningen positief te bestemmen. In het licht van het vorenstaande komt de in het plangebied aanwezige burgerbouw voor de bestemming Woondoeleinden, gecombineerd met de bestemming Tuin in aanmerking. In het vigerende plan hadden de woningen op grond van het overgangsrecht een uitbreidingsmogelijkheid van 15%. De uitbreidingsmogelijkheid wordt nu derhalve door de wijze van bestemmen gehandhaafd. In de voorschriften is voorts ten behoeve van de terreinen achter de woningen, binnen de bestemming Tuin een vrijstellingsbepaling opgenomen. Hierop zal onder punt ad h nader worden ingegaan.

ad f. De bestemmingsregeling van het beschermd natuurgebied langs de Nieuwe Zuiderlingedijk, de Meerdijk en de Appeldijk
Het aanlegvergunningstelsel op de gronden met de bestemming beschermd natuurgebied is aangepast. De werken- en werkzaamheden van waterhuishoudkundige aard zijn in deze herziening buiten de aanlegvergunningplicht geplaatst. Hiermee is aangesloten bij de bestemmingsregeling van het plan Landelijk Gebied van de gemeente Heukelum.

ad g. Het wandelpad over de Appeldijk
Over de Appeldijk ligt nu een onverhard pad.
Het ligt in de bedoeling over de Appeldijk een verhard wandelpad aan te leggen. De huidige bestemming van deze gronden (beschermd natuurgebied) met het bijbehorende aanlegvergunningstelsel laat de aanleg van een verhard wandelpad niet toe.
Om de aanleg van dit pad mogelijk te maken is daarom aan de betreffende gronden de bestemming verkeer gegeven.

ad h. Uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden in de tuinen van de woningen langs de Heukelumseweg en de Leerdamseweg
In de tuinen van deze woningen is in het vigerende plan geen bebouwing toegestaan. De situering van de woningen ten opzichte van elkaar en het oppervlak van deze tuinen rechtvaardigen enige bebouwing. Op grond van het bestemmingsplan mogen thans alleen erfafscheidingen op deze gronden worden gebouwd. Deze herziening maakt een geringe uitbreiding van de woning mogelijk alsmede de bouw van garages en bergplaatsen, voor zover deze niet reeds gerealiseerd zijn op de bijbehorende gronden met de bestemming Woondoeleinden. Tevens is de bouw van tuinkassen, hobbykassen, tuinhuisjes en volieres tot een gezamenlijk oppervlak van maximaal 14,5 m² per tuin mogelijk.
In de voorschriften is voorts ten behoeve van de terreinen achter de woningen, binnen de bestemming Tuin een vrijstellingsbepaling opgenomen op basis waarvan, binnen de gegeven beperkingen, de bouw van een niet overdekt zwembad wordt toegestaan.
De omvang van de bestemming tuin bij deze woningen is in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie. De hierboven genoemde regeling is eveneens van toepassing op de tuinen die behoren bij de woningen langs de Heukelumseweg.

ad i. De regeling voor agrarische bedrijfsgebouwen en agrarische
bedrijfswoningen

De normering voor de toelating van bedrijfsgebouwen in het vigerende plan is op onderdelen niet meer in overeenstemming met de constante Kroonjurisprudentie. Dit geldt in sterkere mate voor de toelating van bedrijfsgebouwen, omdat de kroon het SBE systeem niet tolereert. Handhaving van deze regelingen is derhalve niet bevorderlijk voor de rechtszekerheid. Daarom is besloten in deze herziening tevens deze regelingen aan te passen aan de huidige jurisprudentie. In het kort komt de nieuwe regeling erop neer dat bedrijfsgebouwen en -woningen toelaatbaar zijn indien de bouw gezien de aard, de inrichting, de continuïteit en de omvang van het bedrijf noodzakelijk is voor een doelmatige bedrijfsvoering.

De provinciale Agrarische Adviescommissie Bouw- en Aanlegvergunningen toetst alle bouwplannen aan deze criteria. Hierop is een uitzondering gemaakt voor bouwplannen voor bedrijfsgebouwen met een inhoud van minder dan 100 m² ten behoeve van bestaande bedrijven.

In het plan wordt onderscheid gemaakt tussen de maximale inhoudsmaat van de eerste en de tweede bedrijfswoning. Uitgaande van een "normale" inhoudsmaat van 500 m³ is aan de eerste bedrijfswoning een extra inhoud van 250 m³ toegekend in verband met de functie die deze woning vervult bij de totale bedrijfsvoering; zoals kantoor- en administratieruimte en eventueel overblijfruimte voor personeelsleden.

ad j. Windenergie

Alhoewel nog geen aanvragen zijn gedaan voor het oprichten van windturbines in het plangebied is een planologische regeling hiervoor wel gewenst. Hierdoor kan worden voorkomen dat het oprichten van windturbines door planologische procedures wordt vertraagd of onmogelijk gemaakt waar tegen geen overwegende bezwaren bestaan. Wel zal een afweging dienen plaats te vinden tussen de belangen die zijn gemoeid met het oprichten van windturbines als schone energieleveranciers en overige belangen, met name van natuur en landschap.

In het algemeen kunnen een aantal uitgangspunten voor het oprichten van windturbines worden gesteld:

- windturbines dienen opgericht te worden in de directe nabijheid van de plaats waar de energie wordt gebruikt.
Dit betekent dat alleen binnen de tuin of bouwperceel het oprichten van windturbines wordt toegestaan.
- er dient een relatie te zijn tussen de behoefte aan energie van een bepaalde bestemming, en de grootte van de windturbine.
Aangezien een woonhuis minder energie verbruikt dan een agrarisch of ander bedrijf dient in het bestemmingsplan de toelaatbare grootte (hoogte) van de windturbine per bestemmingscategorie te worden bepaald, in de voorschriften is de bouw van windturbines bij de bestemming Woondoeleinden uitgesloten.
- in of direct nabij natuurgebieden en landschappelijk waardevolle gebieden dient het oprichten van windturbines te worden tegengegaan.
- bij aaneengesloten energievragende bestemmingen bijvoorbeeld het bedrijventerrein verdient collectieve toepassing van windturbines de voorkeur boven individuele toepassing.
Hiermee kan een meer rendabele exploitatie worden bereikt en kan mogelijke onderlinge hinder (bijv. zogeeffecten) worden voorkomen.

In het plangebied kunnen diverse vormen van grondgebruik worden onderscheiden die ieder een eigen energiebehoefte zullen hebben. Hieronder wordt met inachtneming van bovenstaande algemene uitgangspunten, per bestemming nagegaan wat de mogelijkheden en wenselijkheden zijn voor het oprichten van windturbines.

I. Agrarische bedrijven

In totaal komen in het plangebied 3 agrarische bouwpercelen voor. In het plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarin is geregeld dat nieuwe bouwpercelen aan een verharde weg mogen worden geprojecteerd, mits deze op een afstand van minimaal 250 m uit natuurgebieden zijn gelegen. In de praktijk betekent dit dat eventuele nieuwvestiging kan plaats vinden aan de Eng, de Heukelumseweg en de Nieuwlandweg die dwars op de Heukelumseweg is gelegen. Intensieve veehouderij is in het plan niet toegestaan als hoofdactiviteit. Bij de bedrijven waar intensieve veehouderij als nevenactiviteit wordt uitgeoefend wordt de energiebehoefte in belangrijke mate door het "normale" agrarische gebruik bepaald.

Onderscheid dient te worden gemaakt in het bouwperceel langs de Leerdamseweg en de andere bouwpercelen (en eventueel nieuw te projecteren bouwpercelen).

Langs de Leerdamseweg en de Oude Zuiderlingedijk dient een voorzichtiger beleid te worden gevoerd in verband met de ligging in een landschappelijk en natuurwetenschappelijk waardevolle zone.

Een bestemmingsregeling dient de volgende elementen te bevatten:

1. Langs de Leerdamse weg en de Oude Zuiderlingedijk
 - bouwhoogte tot 15 m vrij
 - bouwhoogte tot 25 m via vrijstelling
 - bouwhoogte hoger dan 25 m niet toegestaan.
2. In het overige deel van het agrarisch gebied
 - bouwhoogte tot 25 m vrij
 - bouwhoogte tot 40 m via wijzigingsbevoegdheid.

II. Overige bedrijven

Dit betreft de bedrijven op het bedrijventerrein, een gasontvangststation en een autoservicebedrijf met tankstation.

Op het bedrijventerrein dient het oprichten van windturbines mogelijk te worden gemaakt. Gezien de energiebehoefte en de schaal van de bebouwing kan een ruimere regeling dan bij de agrarische bedrijven worden opgesteld:

- bouwhoogte tot 25 m is vrij
- bouwhoogte tot 40 m via vrijstelling
- bouwhoogte tot 50 m via wijzigingsbevoegdheid.

Collectieve toepassing van windenergie verdient op het bedrijventerrein de voorkeur. Zowel bij individuele als bij collectieve toepassing is het wenselijk de winturbines op een duidelijk herkenbare plek (aan de kant van de hoofdontsluiting) op te richten.

Gezien de aard van het autoservicebedrijf en het gasontvangststation en de ligging van laatstgenoemde aangrenzend aan de begraafplaats dient binnen deze bestemmingen geen mogelijkheid te worden opgenomen voor het oprichten van een windturbine.

III. Woningen

In het plangebied kan onderscheid worden gemaakt in aaneengebouwde woningen (bijv. langs de Leerdamseweg) en vrijstaande woningen (bijv. langs de Heukelumseweg). In verband met mogelijke hinder dient het oprichten van particuliere windturbines bij aaneengebouwde woningen te worden voorkomen. Wel kan in dit geval gedacht worden aan collectieve toepassing.

Bij vrijstaande woningen kan ten gevolge van een ruimere plaatsingsmogelijkheid op de tuinerven de plaatsing van een windturbine tot een bouwhoogte van 15 meter worden overwogen. Deze afweging dient in het kader van een planherziening plaats te vinden. Hogere windturbines dan 15 meter bouwhoogte kunnen niet worden toegestaan.

IV. Woonwagencentrum

Gezien de ligging van het woonwagencentrum nabij de landschappelijk waardevolle Nieuwe Zuiderlingedijk dienen geen mogelijkheden te worden opgenomen voor het oprichten van windturbines.

V. Recreatievoorzieningen

Een uitzondering op het terughoudende beleid inzake de toelaatbaarheid van windturbines nabij natuurgebieden dient gemaakt te worden voor het gebied waar de sportvelden zijn gelegen. Mede in verband met de voorgenomen realisering van de Sporthal ten zuiden van de Leerdamseweg (plan West) dient de plaatsing van een windturbine voor de recreatievoorzieningen ten noorden van de Leerdamseweg niet bij voorbaat te worden uitgesloten. Het is wenselijk slechts een windturbine mogelijk te maken en deze op een herkenbare plaats (nabij de Leerdamseweg) op te richten.

Als regeling bij de recreatievoorzieningen geldt:

- binnen een afstand van 75 m uit de Leerdamseweg tussen de aansluiting met de Eng en het parkeerterrein bij de sportvelden is de plaatsing van een windturbine met een bouwhoogte tot 40 m via wijzigingsbevoegdheid toe te staan.

ad k. Akoestische aspecten

Zonering

Ingevolge artikel 74 en 75 van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van wegen waarop de intensiteiten binnen een periode van 10 jaar niet hoger zullen worden dan 2450 motorvoertuigen per etmaal. Zowel gezoneerde wegen binnen als buiten het plangebied kunnen van invloed zijn op de toelaatbaarheid van geluidgevoelige objecten.

Op grond van de in artikel 74 Wgh vermelde bepalingen dienen onderstaande wegen in beschouwing genomen te worden.

weg/wegvak	stedelijk/ buitenstedelijk	zonebreedte in meters	etmaalintensiteit in motorvoertuigen (1993)
Secundaire weg 35	buitenstedelijk	250	8800
Heukelumseweg	sted./buitensted.	100/250	3450-2700
Nieuwstraat	stedelijk	200	6000
Leerdamseweg (van Heukelumseweg tot v.Boetzelaars- straat)	stedelijk	100	3150

De zonering van bovenvermelde wegen is gebaseerd op het in 1980 verrichte verkeersonderzoek (zie bijlage: verkeersstructuur) en op telgegevens verstrekt door Provinciale Waterstaat.

De overige wegen in dit plangebied hebben een intensiteit die ook in de toekomst beneden 2450 mvt/etm. zal blijven. Door middel van een raadsbesluit zullen deze wegen van de zoneringsplicht worden uitgezonderd. Gezien de bestemmingen van de gronden binnen de zones van Nieuwstraat en Leerdamseweg zijn deze beide wegen verder niet van belang in verband met de Wet geluidhinder.

Geluidberekeningen

Voor de Secundaire weg 35 en de Heukelumseweg is berekend op welke afstand uit de wegas de verschillende grenswaarden worden bereikt. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de Standaard Rekenmethode als beschreven in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï. Een onderbouwing van de verkeerscijfers en een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten voor de geluidsberekeningen is weergegeven in bijlage A.

Uit de navolgende tabel kunnen de afstanden waarop de berekende contouren zijn gelegen, worden afgelezen. In de tabel is een correctie van 5 dB(A) verwerkt. Deze correctie is toegestaan op grond van de verwachting dat het verkeer op middellange termijn aanzienlijk stiller zal worden (art. 103 Wgh).

Tabel 1 Afstand geluidscontouren¹⁾ uit wegas (in meters)

weg/wegvak	50 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)
Secundaire weg 35	130	60	25
Heukelumseweg	25	11	4

1) Inclusief correctie art. 103 Wgh.

Uit de berekeningen is gebleken dat bij de SW 35 de nachtsituatie en bij de Heukelumseweg de dagsituatie maatgevend is.

Nieuwe situaties

Op de gronden met bestemming agrarische doeleinden kunnen zich nieuwe situaties voordoen indien gebruik gemaakt wordt van de wijzigingsbevoegdheid om nieuwe bouwpercelen te projecteren en/of bestaande bouwpercelen te verruimen.

De bouw van geluidgevoelige objecten op deze gronden zal getoetst worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

Als wettelijke grenswaarde geldt een geluidsbelasting van 50 dB(A) ("voorkeursgrenswaarde") tegen de gevel. In bijzondere situaties kunnen Gedeputeerde Staten een hogere waarde vaststellen. De uiterste grenswaarde bij nieuw te bouwen woningen is in dit plan in buitenstedelijk gebied 55dB(A). Met betrekking tot de bouwmogelijkheden op bovengenoemde gronden wordt het volgende opgemerkt.

Secundaire weg 35

De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt bereikt op een afstand van 130 meter uit de as van de weg. Dit betekent dat de bouw van geluidgevoelige objecten op een afstand kleiner dan 130 meter volgens de Wet geluidhinder niet toegestaan is, tenzij zodanige maatregelen genomen worden (bijv. afscherming door andere gebouwen) dat de geluidsbelasting tegen de gevels van geluidgevoelige objecten niet meer bedraagt dan 50 dB(A). Dit is ook in de voorschriften vastgelegd.

Heukelumseweg

Bij deze weg is de 50 dB(A) contour gelegen op 25 meter uit de as van de weg. Voor deze weg geldt dat de Wet geluidhinder geen beperkingen oplegt, indien gebouwd wordt op grotere afstanden uit de weg. Het bouwen van woningen op een kortere afstand dan 25 m uit de weg is in de voorschriften uitgesloten.

Bestaande situaties

Voor de reeds gerealiseerde woningen in dit plangebied bedraagt de uiterste grenswaarde 70 dB(A). Het geluidsniveau tegen de gevels van bestaande woningen gaat nergens 60 dB(A) te boven. Deze waarde ligt ruim beneden de uiterste grenswaarde en gaat bovendien de saneringsgrenswaarde van 60 dB(A) niet te boven; wel is te zijner tijd melding aan de minister noodzakelijk van de woningen waar de geluidsbelasting hoger is dan 55 dB(A). Wellicht ten overvloede wordt nog vermeld dat de artikelen betreffende bestaande situaties naar verwachting eerst in 1985 in werking treden.

ad 1. Nieuw agrarisch bouwperceel

Aan de zuidzijde van de Eng is een nieuw agrarisch bouwperceel in het plan opgenomen ten behoeve van de bouw van een bedrijfsloods en bedrijfswoning van een nieuw te stichten agrarisch bedrijfscentrum voor een fruitteelt-bedrijf. Inmiddels is op grond van een procedure ex art. 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening goedkeuring gegeven aan deze ontwikkeling.

In het onderstaande zullen voor zover nodig de juridische aspecten van de verschillende onderdelen van de herziening worden besproken.

Om de vestiging van het bedrijf van de Fa. den Hartog aan de Heukelumseweg mogelijk te maken is bij de bestemming bedrijven de subbestemming Bs opgenomen. Deze subbestemming is in de voorschriften opgenomen om ter plaatse een tankstation mogelijk te maken voor de verkoop van benzine, dieselolie en LPG aan de uiteindelijke gebruiker en tevens voor een servicebedrijf ten behoeve van het verrichten van geringe onderhoudswerkzaamheden aan auto's zoals olieerversen en doorsmeren. In tegenstelling tot de overige bedrijfsbestemmingen mogen deze gronden niet dienen als opslag- en werkterreinen en is bij het tankstation en het servicebedrijf geen dienstwoning toegestaan.

Op de plankaart zijn achter deze bestemmingsaanduiding Bs een aantal nadere aanwijzingen geplaatst. Zo betekent de nadere aanwijzing (o) dat op de gronden geen gebouwen zijn toegestaan. De bedoeling is dat hier alleen kortstondig parkeren in verband met het tankstation (tanken en accessoireverkoop) plaatsvindt.

De nadere aanwijzing (t) geeft aan dat op deze gronden alleen bouwwerken voor een bovengrondse gastank mogen worden gebouwd en de nadere aanwijzing (k) geeft aan dat alleen een overkapping mag worden gebouwd.

Voor de gronden van het woonwagencentrum wordt een nieuwe bestemming "Woonwagencentrum (WWC)" vastgesteld.

Kierin is bepaald dat er ter plaatse maximaal vier standplaatsen mogen worden ingericht, terwijl er ook maximaal vier voorzieningengebouwen voor bergruimte, sanitaire voorzieningen onderhoud en beheer mogen worden gebouwd. De oppervlakte van alle voorzieningengebouwen bedraagt maximaal 15 m² en de hoogte maximaal 3 m.

De groenzone aan de west-, zuid- en oostzijde van het centrum heeft de bestemming "Groenvoorzieningen" gekregen.

Gezien de kwetsbare ligging van het woonwagencentrum in het beschermd natuurgebied en vanwege de ligging aan de Nieuwe Zuiderlingedijk is de opslag van al dan niet voor gebruik geschikte voer-, vaar- of werktuigen en het uitvoeren van sloopwerkzaamheden in het woonwagencentrum verboden. Een regeling daarvoor is opgenomen in artikel 19 van de voorschriften. Zo kunnen zowel benadeling van de omliggende natuurgebieden als de visuele hinder vanaf de Nieuwe Zuiderlingedijk worden voorkomen.

Voorts is de toelaatbaarheid van windturbines geregeld in een artikel genaamd "windturbines". In verband met een goede afstemming op de vorige voorschriften is hoogteregeling van windturbines afgestemd op ashoogte plus halve rotordiameter.

Bij het regelen van de toelaatbare hoogte van windturbines is uitgegaan van de in de huidige praktijk gegeven rotordiameter bij turbines met een bepaalde ashoogte:

- ashoogte 4-12 meter, rotordiameter 2-3 meter;
- ashoogte 12-18 meter, rotordiameter 3-7 meter;
- ashoogte 18-30 meter, rotordiameter 7-17 meter.

In aansluiting op het provinciale beleid is de bestemming Waterstaatsdoeleinden, gewijzigd in Waterkering aangezien de desbetreffende bestemming alleen van toepassing is op de feitelijke waterkering.

Van de gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om enkele voorschriften beter te doen aansluiten op recente jurisprudentie. Voorts is de redactie van de algemene gebruiksbepaling en de overgangs- en slotbepalingen in deze herziening in overeenstemming gebracht met deze bepalingen in recente plannen van de gemeente. De aanpassing van deze voorschriften betekent niet dat aan bestaande rechten wordt getornd. De aanpassing betreft namelijk enkel de redactie van de verschillende bepalingen.

In de marge is aangegeven op welke voorschriften deze herziening betrekking heeft. Voor zover nodig is de nummering van de artikelen en de leden aangepast.

Indien van een voorschrift alleen een bepaalde zinsnede is gewijzigd, dan is deze zinsnede onderstreept. Als het voorschrift alleen is vernummerd, dan is het nummer onderstreept.

Daar de bestemmingen geheel of nagenoeg geheel gerealiseerd zijn en er geen werken van enige omvang te verwachten zijn, is het niet nodig om een exploitatie-opzet voor het onderhavige plan te overleggen.

Voorafgaand aan het overleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is de ontwerp-herziening voorgelegd aan de Provinciale Planologische Dienst. Naar aanleiding hiervan is door deze instantie een aantal opmerkingen geplaatst ten aanzien van deze voorschriften. Voor zover deze opmerkingen voorschriften betreffen die in de herziening betrokken zijn, is aan de opmerkingen tegemoet gekomen. Opmerkingen betreffende goedgekeurde en niet op grond van de herziening aan te passen voorschriften zijn niet gehonoreerd.

In het kader van het overleg ex artikel 8 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening is deze herziening aan de volgende personen en instanties voorgelegd.

1. Provinciale Planologische Commissie;
2. Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening;
3. Inspectie van de Volksgezondheid voor de Hygiëne van het Milieu in Zuid-Holland;
4. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen;
5. Directeur-generaal voor de Energievoorziening;
6. De Rijksconsulent voor Handel, Ambacht en Diensten;
7. Landbouwschap;
8. gemeente Heukelum;
9. gemeente Leerdam;
10. gemeente Herwijnen;
11. gemeente Geldermalsen;
12. Dijkstoel van het Polderdistrict Tielerwaard;
13. Provinciale Waterstaat Zuid-Holland;
14. Hoogheemraadschap Groot-Alblasserwaard;
15. Ministerie van Landbouw en Visserij, Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg;
16. Ministerie van Landbouw en Visserij, Inspectie Natuurbehoud en openluchtrecreatie.
17. Gasunie.

Van de onder 2, 3 en 12 genoemde overleginstanties werd geen reactie ontvangen. De Inspecteur voor de Ruimtelijke Ordening en de Inspecteur van de Volksgezondheid hebben wel deelgenomen aan het overleg in de Provinciale Planologische Commissie.

De ontvangen overlegreacties zijn onderstaand onverkort weergegeven en voor zover noodzakelijk van opmerkingen voorzien.

ad 1. Provinciale Planologische Commissie (brief d.d. 16 maart 1984)**1. Fietspad**

Onderkend wordt dat de plantoelichting (paragraaf 2.c) vrij summier is met betrekking tot de motivering van het fietspad langs de Leerdamseweg. Als bijlage is evenwel het rapport "Verkeersstructuur" d.d. november 1980 toegevoegd. In dit rapport wordt de aanleg van het fietspad onderbouwd. Op verzoek van de PPC is thans in de plantoelichting nadrukkelijker ingegaan op de uitkomsten aan deze verkeersstudie en de noodzaak van het fietspad. Op de plankaart is het gevraagde profiel van de Leerdamseweg aangegeven.

2. Voetpad

Het voetpad op de Appeldijk zal de functie van een toeristisch wandelpad langs de Linge worden gegeven. Het ligt geenszins in de bedoeling dit pad als route voor fietsers te benutten. Het pad zal worden verhard met mijn-slakken hetgeen past binnen het geheel van aanliggende bestemmingen. Hoewel onderkend wordt dat er ook een andere juridische regeling mogelijk is, wordt geoordeeld dat er tegen de gekozen bestemming Verkeer geen doorslaggevende bezwaren kunnen bestaan.

3. De wijzigingsbevoegdheid voor nieuwe agrarische bouwpercelen is niet in de onderhavige herziening betrokken. Er is wel sprake van een vernummering van het betreffende onderdeel. De door de PPC genoemde landbouwkundige en landschappelijke overwegingen zijn niet nader aangeduid, zodat op grond daarvan niet beoordeeld kan worden waarom de bedoelde wijzigingsbevoegdheid tot de Leerdamseweg en Heukelumseweg beperkt zou moeten blijven. Geoordeeld wordt dat de huidige regeling voldoende rekening houdt met de belangen van landbouw en landschap en natuur en dat aanpassing niet noodzakelijk is.

4. Ten aanzien van de windturbines is gezocht naar een regeling waarbij enerzijds recht wordt gedaan aan de energiebehoefte van de desbetreffende bedrijven en anderzijds de landschappelijke effecten. Geoordeeld wordt dat het landelijk gebied van Asperen, door de ligging tussen de Nieuwe Zuiderlingedijk en de Linge grote landschappelijke waarde heeft. Dat leidt er toe dat met betrekking tot het toelaten van windturbines een beperkend beleid gevoerd wordt. Voor de zone rond de Leerdamseweg is daarbij een voorzichtiger beleid gewenst dan elders in het plangebied door de ligging direct nabij de Linge en de aanwezigheid van veel woningen in deze zone. Het feit dat er in het gebied ten zuiden van de Leerdamseweg slechts sprake is van drie agrarische bouwpercelen, is op zich onvoldoende motief om de huidige regeling aan te passen.

VoorschriftenArtikel 1 lid 7

Naar aanleiding van de opmerking van de PPC is deze begripsbepaling komen te vervallen. Thans is een nieuw lid 4 opgenomen waarin het verschil tussen grondgebonden en niet-grondgebonden bedrijven nadrukkelijker is geregeld. Hierdoor is de noodzaak van de onderhavige begripsbepaling komen te vervallen.

Naar aanleiding hiervan is ook artikel 7 lid 2 aangepast.

Artikel 1, lid 8, lid 10 en lid 12

De begripsbepaling is aangepast.

Artikel 2, lid 2

De procedure is aangepast. Het vereiste van toetsing door Gedeputeerde Staten is daarbij komen te vervallen conform opmerkingen van de PPC in andere planprocedures.

Artikel 6, lid 7 sub c

De bouwhoogte voor windturbines op de gronden met de bestemming Groen-voorzieningen is thans nader bepaald op 40.00 m.

Omdat de betrokken gronden eigendom zijn van de gemeente en op die wijze ongewenste ontwikkelingen voorkomen kunnen worden is de bepaling onder c komen te vervallen.

Op de plankaart is het gebied waarop de wijzigingsbevoegdheid van toepassing is thans nader aangeduid.

Artikel 7, lid 9 en lid 10 sub c

De beide bepalingen zijn thans komen te vervallen. De overige leden van dit artikel zijn ten gevolge hiervan vernummerd.

Artikel 7, lid 14 (nieuw lid 13)

Met de opmerking wordt ingestemd; het voorschrift is aangepast.

Artikel 7, lid 17 (nieuw lid 16)

De regeling in nieuw lid 16 is gehandhaafd omdat aan het gevraagde reeds is voldaan in nieuw lid 17 (vrijstellingsbevoegdheid B&W).

Artikel 7, lid 19 (nieuw lid 18)

De aanhef van artikel 7, lid 18 is de gevraagde zin aangepast. Hoewel onderkend wordt dat in de bestemmingsomschrijving de aanwezigheid van landschapswaarden niet tot uitdrukking komt, zijn er toch redenen om de gevraagde aanpassing niet uit te voeren. Dit onderdeel van het bestemmingsplan vigeert na het GS-besluit van 31 mei 1979 en is slechts in deze herziening betrokken om tot een aanpassing van de regeling aan recente Kroonjurisprudentie te komen.

In de toelichting bij het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" dat in 1978 werd vastgesteld, is uitvoerig aangegeven waarom er van landschapswaarde sprake is. De noodzaak van een aanlegvergunningstelsel is dan ook aanwezig en de vastgestelde regeling is door GS in hoofdlijnen goedgekeurd. Het nu aanpassen van de benaming van de bestemming zou gemakkelijk de indruk kunnen wekken dat er van een nieuwe, meer stringente bestemmingsregeling sprake is. Het is niet gewenst die indruk te wekken omdat dit tot misverstanden aanleiding kan geven en er van een inhoudelijke aanpassing geen sprake is. Om die reden is besloten de bestemming als zodanig te handhaven.

Artikel 9, lid 2 sub a
De regeling is aangevuld.

Artikel 10, lid 4
Dit lid is thans komen te vervallen en opgenomen in artikel 19, lid 2.

Artikel 11, lid 2 sub g
Geoordeeld wordt dat er geen aanleiding is dit onderdeel, dat door GS is goedgekeurd in het kader van het bestemmingsplan "Landelijk Gebied", thans te herzien.

ad 4 Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen
(brief d.d. 11 juli 1983)

Geen opmerkingen.

ad 5 Ministerie van Economische Zaken, Directeur-Generaal van Energie
(brief d.d. 24 november 1983)

Geen opmerkingen.

ad 6 Rijksconsulent voor Handel, Ambachten en Diensten
(brief d.d. 17 februari 1984)

1. Artikel 5

Hoewel dit artikel niet in de herziening was betrokken, is er geen bezwaar de gevraagde aanpassing thans alsnog mee te nemen.

2. Artikel 6

- a. De subbestemming Bn kan inderdaad uit dit artikel geschrapt worden.
- b. De toelichting is thans beter op de voorschriften afgestemd.
De hoogtebepalingen zijn in de gevraagde zin aangepast.

3. Artikel 11, lid 5

De "Staat van Inrichtingen" en daarmee de categorie-indeling is aangepast. Thans zijn de in de categorie 1, 2 en 3 genoemde bedrijven toelaatbaar alsook de onder 4 genoemde bedrijven, die hiermee naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn.

ad 7 Landbouwschap (brief d.d. 12 maart 1984)

Geen opmerkingen.

ad 8 Gemeente Heukelum (brief d.d. 13 juni 1983)

Geen opmerkingen.

ad 9 Gemeente Leerdam (brief d.d. 17 juni 1983)

Geen opmerkingen.

ad 10 Gemeente Herwijnen (brief d.d. 7 juli 1983)

Geen opmerkingen.

ad 11 Gemeente Geldermalsen (brief d.d. 7 juli 1983)

Geen opmerkingen.

ad 13 Provinciale Waterstaat van Zuid-Holland
(brief d.d. 25 januari 1984)

Artikel 13 is, uitgezonderd de benaming niet in deze herziening betrokken. Ter verduidelijking kan hier evenwel nog worden opgemerkt dat er bewust voor gekozen is om de bestemmingen Beschermd Natuurgebied (BN) en Waterkering in die zin nevensgeschikt te maken dat geen aanlegvergunning wordt verleend en geen werken en werkzaamheden worden toegelaten dan nadat resp. de dijk- c.q. rivierbeheerder en de natuurbeschermingsdeskundige zijn gehoord. Een en ander is er met name op gericht om de natuurwetenschappelijke betekenis van de betrokken gebieden te beschermen. Als gevolg daarvan is in de bestemmingsomschrijving het woord "primair" komen te vervallen.

ad 14 Hoogheemraadschap Groot Alblasserwaard (brief d.d. 5 juli 1983)

Geen opmerkingen.

ad 15 Ministerie van Landbouw en Visserij, Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg (brief d.d. 5 maart 1984)Fietspad langs Leerdamseweg

In reactie op PPC-opmerkingen is in de toelichting de aanleg van het fietspad langs de Leerdamseweg nader onderbouwd. Daarbij is gebruik gemaakt van de conclusies uit de verkeersstudie d.d. november 1980. Naar deze toelichting wordt verwezen.

De landschappelijke en natuurwetenschappelijke betekenis van de zone waarin ook de Leerdamseweg is gelegen, is in de toelichting bij het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" dat in 1978 werd vastgesteld uitvoerig belicht. Met deze betekenis zal bij de aanleg van het fietspad ter dege rekening worden gehouden.

Verharding wandelpad Appeldijk

Verwezen wordt naar de opmerkingen naar aanleiding van de PPC-reactie.

Wijzigingsbevoegdheid agrarische bedrijven

Zoals in reactie op de PPC opmerking reeds is gesteld, is de wijzigingsbevoegdheid niet in deze herziening betrokken. Er zijn thans ook geen motieven aanwezig om de regeling alsnog aan te passen en in de herziening op te nemen. Mocht blijken dat er in de toekomst toch concreet behoefte bestaat aan nieuwvestiging in zones waarin dat nu niet mogelijk is, dan zal dat in het kader van een mogelijke planherziening opnieuw beoordeeld worden.

Windturbines

De zone waarin de Leerdamseweg is gelegen is van grote landschappelijke en natuurwetenschappelijke betekenis. De toelichting bij het vigerende bestemmingsplan "Landelijk Gebied" geeft dit duidelijk aan. De reden waarom dit niet in de bestemmingsbenaming tot uitdrukking komt is uiteengezet in de reactie op de PPC opmerkingen. Daar is ook aangegeven waarom een genuanceerde regeling in het plangebied gewenst wordt geacht.

Intensieve veehouderij

Reeds in het bestemmingsplan Landelijk Gebied is de intensieve veehouderij uitgesloten als afzonderlijke gespecialiseerde bedrijfsvorm. De in de toelichting bij dat plan genoemde motieven betreffen de landschappelijke en natuurwetenschappelijke betekenis van het gebied en het feit dat er geen intensieve veehouderijbedrijven voorkomen.

Deze regeling wordt thans gehandhaafd hetgeen betekent dat intensieve veehouderij als onderdeel van een grondgebonden agrarisch bedrijf wel is toegestaan.

Voorschriften

Artikel 1, lid 10 en 12

De opmerking is verwerkt.

Artikel 7, lid 4 sub d

Uitgaande van ruime agrarische bouwpercelen is het, voor een goede ruimtelijke inrichting van het bouwperceel van belang dat de bedrijfswoning gekoppeld is aan de belangrijkste bedrijfsgebouwen. Ook binnen het bouwperceel kan anders namelijk een versnippering van bebouwing optreden, hetgeen in ruimtelijk visuele zin ongewenst is. Overigens is in lid 12 de mogelijkheid gegeven van de genoemde afstandsmaat af te wijken indien dat noodzakelijk is voor een doelmatige agrarische bedrijfsvoering.

Artikel 7, lid 12 sub e en lid 14

Het bepaalde met betrekking tot de hoogteregeling van torensilos is aangepast. Voor silos geldt een rechtstreeks toelaatbare hoogte van 12,00 m terwijl na vrijstelling, gehoord hebbende agrarisch en landschapsdeskundige thans een hoogte van maximaal 25,00 m geldt mits een verklaring van geen bezwaar van GS is ontvangen.

Artikel 13, lid 3

Verwezen wordt naar de reactie op de opmerkingen van Provinciale Waterstaat.

ad 16 Ministerie van Landbouw en Visserijk, Inspectie Natuurbewoud en Openluchtrecreatie (brief d.d. 3 januari 1984)

Verwezen wordt naar de reactie onder 15.

ad 17 NV Nederlandse Gasunie (brief d.d. 14 december 1983)

De leiding langs de Secundaire weg nr. 35 is thans gecorrigeerd op de plankaart aangegeven overeenkomstig de juiste tracering.

Behoort bij besluit van gedeputeerde staten
van Zuid-Holland

Nr. B 26030/1

's-Gravenhage, 23 DEC. 1983

Mij bekend

De griffier der staten


C. J. VOGEL

Provinciale planologische commissie Zuid-Holland

- ☐ Commissie (boven-) regionale plannen
☒ Commissie gemeentelijke plannen

Koningskade 1
 2596 AA 's-Gravenhage
 Postbus 90602
 2509 LP 's-Gravenhage
 Telefoon (070) 116611
 Telex 31088 cdkzh nl

Burgemeester en Wethouders
 van de gemeente
ASPEREN

dd. 19 MRT 1984

Afdeling:
 Oorkiesnummer:
 Onderwerp: overleg ex art. 8 BRO
 ontwerp ie herz. bestemmings-
 plan "Landelijk Gebied"

Ons kenmerk: 230822/VRM
 Uw kenmerk: uw brief van
 14 oktober 1983

Bijlagen:

's-Gravenhage,

16 MAART 1984

Geacht College,

Onze commissie besprak 2 februari bovengenoemd plan. Hierbij berichten wij u onze opmerkingen.

1. FIETSPAD

De reden waarom de oplossing van verkeersproblemen is gekozen voor de aanleg van het fietspad langs de Leerdamseweg is ons uit de plantoelichting niet voldoende duidelijk geworden. Gezien de beperkte ruimte die op sommige plaatsen langs de weg aanwezig is en het daaruit voortvloeiende conflict tussen landenschappelijke belangen en verkeersbelangen, achten wij een onderbouwing van dit voornemen gewenst. Naar ons inzicht bestaat er een gelijkwaardig, zo niet beter, alternatief voor het bereiken van een grotere verkeersveiligheid op de Leerdamseweg. Van de smalle kronkelige Leerdamseweg maakt nu veel (vracht)verkeer gebruik dat naar ons oordeel beter via de Heukelumseweg naar de Secundaireweg 35 zou kunnen worden geleid. Daartoe is dan wel de aanleg van een ontsluitingsweg in het verlengde van de oost-westverbinding noodzakelijk. Aanleg van het fietspad langs de Leerdamseweg kan dan echter achterwege blijven.

Is genoemd alternatief bij de voorbereiding van het voorliggende plan in beschouwing betrokken? Onze commissie acht het in ieder geval noodzakelijk dat in de plantoelichting ter onderbouwing van uw uiteindelijke keuze een afweging tussen dit alternatief en de oplossing met fietspad langs de Leerdamseweg wordt gegeven.

Bij uw antwoord datum en kenmerk van deze brief vermelden.

Het provinciehuis is met het openbaar vervoer bereikbaar via de tramlijnen 1 en 9 en de buslijnen 18, 65, 88 en 90 en ligt op ruim tien minuten lopen van het station Den Haag Centraal.

Bij handhaving van de plannen voor het fietspad achten wij het nodig dat een wegprofiel over de Leerdamseweg ter plaatse van het Galgenwiel wordt opgenomen.

2. VOETPAD

We kunnen ons niet verenigen met de bestemming verkeer die op de gronden van de Appeldijk is gelegd. De natuurwetenschappelijke waarden en het voorgenomen extensieve recreatieve gebruik van de Appeldijk zijn niet in overeenstemming met de verkeersbestemming. Binnen de bestemming bn kan naar ons oordeel met de aanduiding voetpad worden volstaan. Door middel van een aanlegvergunningenstelsel zal moeten worden geregeld dat, mocht verharding van het voetpad noodzakelijk zijn, de aard van de verharding past binnen de bestemming beschermd natuurgebied.

3. NIEUWVESTIGING AGRARISCHE BEDRIJVEN

De wijzigingsbevoegdheid die ten behoeve van nieuwvestiging van agrarische bedrijven in het plan is opgenomen geldt in principe voor het gehele plangebied. Wij achten zowel om landbouwkundige als landschappelijke overwegingen beperking op zijn plaats. Naar ons oordeel dient de wijzigingsbevoegdheid beperkt te blijven tot de Leerdamseweg en de Heukelumseweg.

4. WINDTURBINES

Onze commissie vindt de regeling voor windturbines nodeloos ingewikkeld. Kunnen de landschappelijke verschillen het verschil in de hoogtebeperkingen voor de twee bouwpercelen voldoende motiveren? Naar ons oordeel wijken beide situaties nauwelijks van elkaar af.

We stellen u dan ook voor een regeling op te nemen die naar onze mening ook voor de overige bouwpercelen zou moeten gelden.

Ten aanzien van de voorschriften merken wij nog het volgende op:

Artikel 1, lid 7:

Sportbeoefening met landbouw en huisdieren is geen semiagrarische activiteit en dient dan ook niet in deze omschrijving te worden opgenomen.

Artikel 1 onder 8:

De toevoeging "van niet-commerciële aard" is uit een oogpunt van ruimtelijke ordening irrelevant en kan dan ook beter vervallen.

Artikel 1 leden 10 en 12:

In verband met een reorganisatie bij het ministerie van Landbouw en Visserij moet hier in plaats van HID worden genoemd de directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg.

Artikel 2 lid 2:

Het is gewenst ook de procedure op te nemen met betrekking tot het indienen van bezwaren.

Artikel 6 lid 7 sub c:

De hier gestelde voorwaarde komt ons niet doelmatig voor, omdat het gebruik ten behoeve van de recreatie niet kan worden afgedwongen. Bovendien is verzuimd voor deze windturbines een hoogtebepaling op te nemen.

Tenslotte dienen de plangedeelten, waarop de wijzigingsbevoegdheid betrekking heeft, duidelijk op de kaart te worden aangegeven (bijvoorbeeld door arcering).

Artikel 7 lid 9 en lid 10 onder c:

Het verlangen van een verklaring van geen bezwaar van GS lijkt ons in deze gevallen niet nodig, aangezien het al dan niet verlenen van een bouwvergunning een bevoegdheid van burgemeester en wethouders is en hier geen zwaarwegende bovengemeentelijke belangen in het geding zijn.

Artikel 7 lid 14:

Inschakeling van de landschapsdeskundige lijkt hier gewenst.

Artikel 7 lid 17:

De laatste zinsnede is te onbepaald. Voor zover het nodig is hiervoor een regeling in de planvoorschriften te treffen, kan dit beter via bijvoorbeeld een vrijstelling, gehoord de beheerder, worden geregeld.

Artikel 7 lid 19:

In de aanhef dient na het woord "werken" te worden ingevoegd "geen bouwwerken zijnde". (Zo ook in artikel 8 lid 3 aanhef). De noodzaak van een dergelijk aanlegvergunningstelsel wordt niet gemotiveerd vanuit de bestemmingsomschrijving. Indien de landschappelijke belangen zodanig zijn dat bescherming daarvan noodzakelijk is - en zowel lid 14 als de leden 19 en 21 duiden daarop - is het gewenst dit in de bestemmingsomschrijving tot uitdrukking te brengen.

Artikel 9 lid 2 onder a:

Na "aaneen" ware toe te voegen "moeten en/of mogen".

Artikel 10 lid 4:

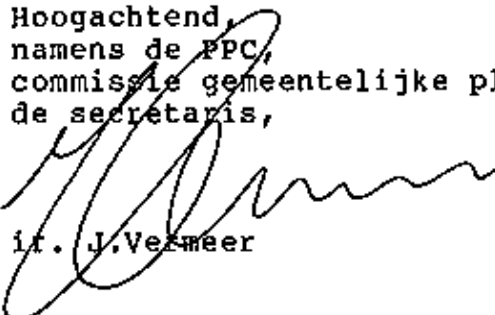
Volgens constante kroonjurisprudentie is een absoluut verbod in het algemeen alleen aanvaardbaar als er een vrijstellingsmogelijkheid (toverformule) aan is gekoppeld.

- 4 -

Artikel 11 lid 2 onder g:

De maat voor een bedrijfswoning dient maximaal te worden gesteld op 650 m³.

Hoogachtend,
namens de PPC,
commissie gemeentelijke plannen,
de secretaris,



it. J. Vermeer

Dienst Gebouwen Werken en Terreinen
Directie Zuid-Holland

Postbus 11117
2301 BC LEIDEN

Morsweg 1
2312 AA Leiden
Telefoon 071-132145/125441

146641
146642
146643
146644

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Asperen,

Raadhuisplein 1,
4147 AN ASPEREN

Uw brief

Uw kenmerk

Ons nummer

Datum

Onderwerp

R013118

13 JUL 1983

Overlegex.art.8BRO
ontwerp-bestemmingsplan
"Landelijk Gebied, na 1e herziening"

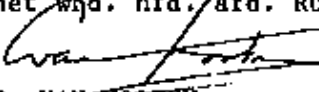
In antwoord op uw brief d.d. 1 juni 1983, betreffende overleg ex. art. 8 BRO inzake het ontwerp-bestemmingsplan "Landelijk Gebied, na 1e herziening", deel ik u mede dat bij voornoemd ontwerp-bestemmingsplan geen belangen van het Ministerie van Defensie zijn betrokken.

Kennisgevingen van bouwplannen met toepassing van Art. 19 WRO, als bedoeld in de brief van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, d.d. 3 mei 1976, afd. 1, nr. B 20838, behoeven mij, voor wat betreft het gebied waarvoor voren genoemd ontwerp-bestemmingsplan geldt, niet te worden toegezonden.

Bij eventuele aanvragen van verklaringen van geen bezwaar kan door u afschrift van deze brief worden overgelegd.

vK/WN

De Eerst aanwezend-Ingenieur-Directeur,
voor deze,
het wvd. hfd. afd. Ruimtelijke Ordening,


C. VAN KOOTEN
Adm. Hoofdwbt. A

oorspr.				
voor kennisgeving aan				
bespreken				
afwijzen				
over rapport				
naar raad				

GEMEENTE ASPEREN

INGEKOMEN

d.d. 13 JUL 1983

Bijlagen

Bezoekadres

Doorkiesnummer

Ministerie van Economische Zaken

Het College van Burgemeester
en Wethouders van Asperen
Raadhuisplein 1
4147 AN ASPEREN

24. NOV. 1983

GEMEENTE ASPEREN
INGEKOMEN
d.d. 29 NOV 1983

s-Gravenhage,
Dit. Gen. ~~XXXX~~
Kenmerk
Sprekenummer (070)

E
383/III/BSP/608
796316

Onderwerp

Bestemmingsplan "Landelijk
Gebied te herziening"

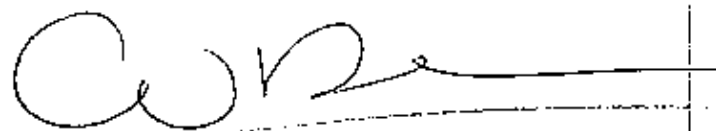
	B	W	W
oorecord			
voor besem- gung 2010	1	1	1
besem- gung			
afwijking			
over rapport			
naar 1000			

Met Uw brief van 10 oktober j.l. zond U het bovengenoemde
ontwerp-bestemmingsplan.

./.

Dit plan, dat ik U hierbij weer doe toekomen, geeft mij
geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN ENERGIE,
voor deze:
DE DIRECTEUR MIJNWEZEN EN KOLEN,



Mr Drs C.W.M. Dessens.

Adres
Postbus 20101
500 EG s-Gravenhage

Postadres:
Postbus 20101
500 EG s-Gravenhage

Telefoon
070-79 6811

Telefax
070-79 6811

Telefax
070-79 6811

Ministerie van Economische Zaken

Het College van Burgemeester
en Wethouders van de gemeente
Asperen
Raadhuisplein 1
4147 AN Asperen

d.d. 20 FEB 1984

17 februari 1984

19/84 HAD/RC

Kenmerk

Onderwerp

ontw.bestemmingsplan
"Landelijk Gebied", 1e herz.

Met dank voor de toezending van genoemd plan met Uw brief van 14 oktober 1983, bericht ik U, dat de inhoud mij aanleiding geeft tot het maken van de volgende opmerkingen.

1. Artikel 5. Wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van mijnbouw-
kundige activiteiten.

Hoewel dit artikel niet is betrokken bij de onderhavige 1e herziening, geeft de beperking van de maximale hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot 2 meter, mij aanleiding U erop te wijzen, dat mij is gebleken, tijdens overleg gevoerd met de N.A.M., dat deze 2 metermaat te gering is.

Zo is de gebruikelijke hoogte van door de N.A.M. aangebrachte hekwerken ca. 2,40 m', en de hoogte van de zgn. kooi om de boorput ca. 4,40 m'.

Ik zal het op prijs stellen indien U over deze aangelegenheid zoudt willen overleggen met de N.A.M. te Assen, hr.Stol, tel. 05920-62687.

Wellicht wilt U in overweging nemen bij de eerst volgende planherziening de voor de N.A.M. van belang zijnde correcties aan te brengen.

2. Artikel 6. Windturbines.

a. Ik maak U erop attent, dat de door U in de leden 2b, 5a en 7 gebezigde sub-bestemming Bn niet voor komt op de plankaart. De aard van deze sub-bestemming is niet aangegeven.

b. Ik constateer verschillen tussen de diverse maximale hoogtematen genoemd in de toelichting en die welke in dit artikel 6 van de voorschriften zijn vermeld. Mijn voorkeur gaat uit naar de in de voorschriften vermelde hoogtematen, met dien verstande, dat naar mijn mening het gewenst is, dat de door U in de leden 3, 5 en 7 gehanteerde hoogtematen van 14 en 22 m' worden verhoogd tot respectievelijk 15 en 25 m', daar juist ook in de categorie van 15 - 25 m' er een markt-aanbod van windturbines is met verantwoord bedrijfseconomisch en technisch rendement. Tevens sluiten deze maten beter aan op die, welke vermeld zijn in het PPC-advies

Directoraat-
Generaal
voor handel,
ambacht en
diensten

Rijksconsulent-
schap
in de provincie
Zuid-Holland

Sir Winston
Churchilllaan 368
2201 SJ Rijswijk ZH

Telefoon
020 948951

- over -

over "planologische regeling windturbines".

3. Artikel 11. Bedrijven (B).

lid 5: Ik geef U in overweging deze vrijstellingsbevoegdheid uit te breiden tot categorie 3 bedrijven, voorzover deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving niet ongunstiger geacht kunnen worden dan categorie 1 of 2 bedrijven.

S.J.Berkouwer.
plv.rijksconsulent





Bericht op uw brief van:

1-6-1983

Aan burgemeester en wethouders van
Asperen,

Raadhuisplein 1,

4147 AN Asperen.

Onderwerp:

Heukelum, 13 juni 1983.

Overleg ex art. 8 BRO
1e herziening bestemmingsplan
Landelijk Gebied.

Geacht college,

Hierbij delen wij u mee dat bovengenoemd ontwerp ons
geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Heukelum,
de sekretaris, de burgemeester,

	B	W	W
beoord			
voor kennis- geving aan			
bespreken			
afwijzen			
met rapport			

GEMEENTE ASPEREN
INGEKOMEN
d.d. 14 JUN 1983



Tel. 03451-2241
Giro 60407
Postbus 15
4140 AA Leerdam

GEMEENTE LEERDAM

37

No. WvdS/

Bijl.

het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Asperen,

Raadhuisplein 1,

4147 AN Asperen.

Aan

Uw brief van:

Onderwerp:
Overleg ex artikel 8 B.R.O.

Datum:
17 juni 1983.

VERZONDEN 21 JUNI 1983

Geacht college,

Het ons toegezonden ontwerp-bestemmingsplan "Landelijk
Gebied, na le herziening" geeft ons geen aanleiding tot
het maken van opmerkingen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Leerdam,
de secretaris, de burgemeester,

	B	W	W
ooreoord			
oor kennis- geving 1983	2	1	1
bespreken			
afwijzen			
enat rapport			
naar raad			

GEMEENTE ASPEREN
INGEROKEN
d.d. 24 JUN 1983

GEMEENTE



HERWIJNEN

Telefoon 04188-1782
Postbus 8
4170 AA Herwijnen

Postgirorekening: 882301
Bank: Rabobank, Herwijnen
nr. 3280.02.062

Nr.: 1384

Verzonden: 8-7-1983

Bijl.:

Bericht op uw brief van:

1 juni 1983.

Uw kenmerk:

Aan

het college van burgemeester en wethouders
van Asperen,

Raadhuisplein 1,

4147 AN Asperen.

Herwijnen, 7 juli 1983.

Onderwerp:

Ontwerp-bestemmingsplan
"Landelijk Gebied, 1ste her-
ziening".

voord				
voor kennis-				
geving aan				
bespreken				
afwijzen				
over rapport				
naar raad				

GEMEENTE ASPEREN

INGEKOMEN

d.d. 11 JUL 1983

Geacht college,

Naar aanleiding van het bij uw brief toegezonden ontwerp-
bestemmingsplan "Landelijk Gebied, 1ste herziening", delen
wij u mee dat dit ons geen aanleiding geeft tot het maken
van op- of aanmerkingen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Herwijnen,
De sekretaris, De wnd burgemeester,

herwijnen
en vuren
gelders



Gemeente Geldermalsen

39

Omvangende de kernen Acquoy, Beesd, Buurmalsen, Deil, Enspijk, Geldermalsen,
Gellicus, Meteren, Rhenooy, Rumpt en Tricht.



Aan
het college van burgemeester en wethouders
der gemeente Asperen,
Raadhuisplein 1,
4147 AN ASPEREN.

Onderwerp:
ontwerp-bestemmings-
plan "Landelijk Gebied,
na te herziening"

Uw brief van:
1 juni 1983
Kenmerk:

Ons Kenmerk:
AZ/2382
Bijlage(n):

Datum:
7 juli 1983

VERZONDEN - 8 JULI 1983

Geacht college,

Hierdoor delen wij u mede, dat het in het briefhoofd genoemde plan ons geen
aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

Ge/HdS

Coll: *[Handwritten signature]*

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Geldermalsen,
de secretaris, de burgemeester,

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Woord			
voor kennis- geving aan			
afgeven			
afgeven			
met rapport			
naar toe			

GEMEENTE ASPEREN

INGEKOMEN

d.d. 11 JUL 1983



Gemeentesecretariaat Van Dam van Isseltweg 2, Postbus 112, 4190 CC GELDERMALSEN.
Telefoon: (03456) 4841. Buslijn 46 en 48 Geldermalsen-Tiel.

Postrekeningnummer: 850292 ten name van de gemeente Geldermalsen.

Bankrelaties:

N.V. Bank voor Nederlandsche Gemeenten, te 's-Gravenhage. Rekeningnummer: 28.80.02.678.
Reboobank "Geldermalsen en Omstreken" te Geldermalsen. Rekeningnummer: 32.12.28.628.
Reboobank "De Lingestreek NA" te Beesd. Rekeningnummer: 31.31.04.606.
Aareobank te Geldermalsen. Rekeningnummer: 47.18.25.360.

Provincie Zuid-Holland



Provinciehuis
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage
Postbus 90802
2509 LP 's-Gravenhage
Telefoon (070) 116611
Telex 31088 cdkzh nl

Burgemeester en wethouders
van
ASPEREN

Provinciale waterstaat

Afdeling: Directie

Doorkiesnummer:

Ons kenmerk: 70847/D

Uw kenmerk:

Onderwerp: Ontwerp te herziening
Landelijk gebied

Bijlagen:

's-Gravenhage, 25 JAN. 1984

Vorenvermeld plan geeft mij aanleiding tot de volgende opmerkingen.

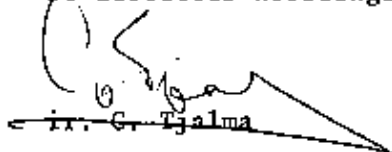
Binnen de herziening ligt de Appeldijk en de Leerdamsedijk.
De zorg voor de instandhouding ervan berust bij het waterschap "Het polderdistrict Tieler-en Culemborger-Waard". De genoemde dijken zijn onderdeel van de waterkerende ring van het waterschap; zij keren het water van de Linge.

Met betrekking tot de onderlinge verhoudingen biedt het plan op verscheidene plaatsen de nodige regelingen.
De indruk bestaat dat er in feite een vorm is gekozen waarin met name de bestemming waterkering afhankelijk wordt gesteld van die voor beschermd natuurgebied, doch ook omgekeerd.

Ik geef u gaarne in overweging de waterkering het expliciete primaat boven elke andere bestemming te geven. Aanlegvergunning voor activiteiten die de waterkering betreffen en die refereren aan het natuurbelang acht ik voor de waterkerende functie in beginsel ongewenst.

Ik vertrouw u met het gestelde van dienst te zijn.

De directeur-hoofdingenieur,


H. G. Tjalma

Bij uw antwoord datum en kenmerk van deze brief vermelden.

Het provinciehuis is met het openbaar vervoer bereikbaar via de tramlijnen 1 en 9 en de buslijnen 18, 65, 88 en 90 en ligt op ruim tien minuten lopen van het station Den Haag Centraal.

HOOGHEEMRAADSCHAP



GROOT-ALBLASSERWAARD

No.: 1495/.07.125

Onderwerp:

Asperen,
ontwerp-bestemmings-
plan Landelijk Gebied.Aan het college van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Asperen,
Raadhuisplein 1,
4147 CE ASPEREN.

Bijlagen:

Gorinchem,
Molenstraat 32 - 5 JULI 1983

Naar aanleiding van Uw brief d.d. 1 juni 1983 inzake nevenver-
meld onderwerp, delen wij U mede dat de belangen van de waterkering
daarbij niet zijn betrokken.

Dijkgraaf en hoogheemraden
van het hoogheemraadschap Groot-Alblasserwaard,
de secretaris-rentmeester,
(wnd.)

N. Mulder.

de dijkgraaf,

S. van Harten.

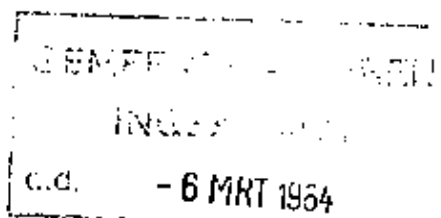
	B	W	W
oorsprong			
voor kennis- geving aan			
bespreken			
afwijzen			
over rapport			
naar raad			

GEMEENTE ASPEREN
INGEKOMEN

d.d. - 6 JUL 1983

Postbus 29819
2502 LV 's-GRAVENHAGETelefoon (070) 924481 Telex 33031
Adres: van Speykstraat 13
's-Gravenhage

(Bare/Abaar vanaf Centraal Station met treijn 3)

AAN: Het College van Burgemeester en
Wethouders der gemeente Asperen
Raadhuisplein 1
4147 AN ASPEREN

Uw brief van 14 oktober 1983

Uw kenmerk

Onderwerp Overleg ex. art. 8 BRO

Datum 5 MAART 1984

Ons kenmerk RO 8327/83

Toestelnr. 216 WT/HB

Bijlage(n)

Onder dankzegging mocht ik van u het ontwerp-bestemmingsplan "Landelijk Gebied, na 1e herziening" ontvangen.
Het geeft mij, mede namens de Directeur Landbouw en Voedselvoorziening, aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Keuze aanleg fietspad langs Leerdamseweg

In de toelichting is vermeld dat in verband met de veiligheid van het (brom)fietsverkeer de gemeente in principe gekozen heeft voor de aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg.
Gesteld wordt dat de Leerdamseweg een belangrijke ontsluitingsweg is voor gemotoriseerd verkeer in de richting Leerdam.
In de "Conclusie" van het rapport inzake de verkeersstructuur van de gemeente Asperen (als bijlage bijgevoegd), is o.a. vermeld dat nog geen keuze gemaakt kon worden ten aanzien van de ontsluiting van het bedrijfsterrein. Naar mijn mening speelt dit aspect een doorslaggevende rol bij de afweging over een eventuele aanleg van het fietspad. Als zodanig acht ik het nu genomen principe-besluit inzake de aanleg van het fietspad voorbarig. Elders in de toelichting (pag. 12) is zonder overigens dat te onderbouwen, aangegeven dat de Leerdamseweg in een landschappelijk en natuurwetenschappelijk waardevolle zone is gelegen. Ik betwijfel ten eerste of de aanleg van het fietspad deze waardevolle zone ten goede zal komen. Ik geef u in overweging de eventuele aanleg af te laten hangen van een zorgvuldig beargumenteerde afweging.

Verharding wandelpad Appeldijk

De toelichting (pag. 10) geeft weer dat het in de bedoeling ligt om over de Appeldijk een verhard wandelpad aan te leggen.
Uit o.a. de huidige bestemming ("beschermde natuurgebied") moge blijken dat de betreffende dijk natuurwetenschappelijk en landschappelijk waardevol is.
De functie van deze dijk blijft wandelpad.
De toelichting geeft vooralsnog naar mijn mening geen motiverende redenen welke een verharding zouden kunnen rechtvaardigen. Uitroeiing van de werkzaamheden zal onmiskenbaar een aantasting betekenen van de hierboven weergegeven waarden en de taluds, welke zeer waardevol zijn.

Verzoeken bij beantwoording ons kenmerk en dagtekening te vermelden en slechts één onderwerp per brief te behandelen.

Wijzigingsbevoegdheid agrarische bedrijven

In het plan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen inzake het creëren van nieuwe bouwpercelen. Hierbij is onder andere bepaald dat nieuwe bouwpercelen op minimaal 250 meter uit de grens van de bestemming "beschermde natuurgebied" moeten zijn gelegen. Deze afstandsnorm wordt echter niet gemotiveerd. Een en ander betekent een beperking bij nieuwvestigingen, waarbij de problemen zich zullen toespitsen op het zuidelijke gedeelte van de Nieuwlandweg. Ik geef u gaarne in overweging deze beperking af te wegen t.o.v. de eventuele noodzaak om aldaar een boerderij te bouwen.

Windturbine

Bij de hoogteregeling van windturbines t.b.v. agrarische bedrijven wordt een onderscheid gemaakt tussen het bouwperceel aan de Leerdamseweg en het elders gelegen bouwperceel. Als reden wordt hiervoor aangevoerd dat de Leerdamseweg gelegen is in een landschappelijk en natuurwetenschappelijk waardevolle zone. Een en ander is niet uit de op de plankaart gelegde bestemmingen te herleiden. Op grond van de nu voorliggende gegevens wil ik pleiten voor een uniforme regeling van de hoogte van windturbines. Adviezen van de landschapsdeskundige als wel van de AABA kunnen per geval een nuancering inhouden.

Intensieve veehouderij

Blijkens de toelichting (p. 12) wordt intensieve veehouderij als hoofdactiviteit in het plangebied niet toegestaan; wel als nevenactiviteit. De toelichting geeft geen motivering voor deze beperking van de agrarische bedrijfsvoering. Ik raad u aan alsnog in deze omissie te voorzien.

Overige opmerkingen voorschriften

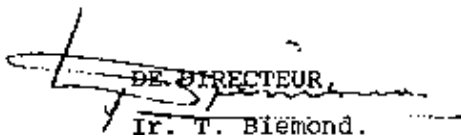
Artikel 1 leden 10 en 12: Als gevolg van een reorganisatie binnen het Ministerie van Landbouw en Visserij dient de tenaamstelling van de Hoofdingenieur voor Landinrichting, Grond- en Bosbeheer gewijzigd te worden in de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg.

Artikel 7 lid 4 sub d. Met betrekking tot agrarische bebouwing heeft u gekozen voor de bouwpercelen-methode. Naar mijn mening is het opnemen van de bepaling waarbij de woning op maximaal 20 meter afstand van het hoofdbedrijfsgebouw als zodanig weinig zinvol aangezien een bouwperceel reeds een concentratie van een bij één agrarisch bedrijf behorende bebouwing zal betekenen. Deze bepaling kan mijns inziens geschrapt worden. Deze opmerking is overeenkomstig van toepassing op art. 7 lid 5 sub d.

Art. 7 lid 12 sub e en lid 14: Met betrekking tot de hoogteregeling van torensilos geef ik u in overweging e.e.a. in overeenstemming te brengen met de hierover bestaande Kroonjurisprudentie (KB-Oirschot).

Artikel 13 lid 3: Het voorschrift inzake de verhouding van de bestemming "Waterkering" tot andere bestemmingen is ondoorzichtig. Welke bestemming het privaat heeft komt niet duidelijk tot uiting. De uiteindelijk op te nemen redactie dient niet voor tweërlei uitleg vatbaar te zijn.

Tot zover mijn opmerkingen.


DE DIRECTEUR
Ir. T. Biemond.

Correspondentieadres: Inspectie Zuid-West
Sir Winston Churchilllaan 368-368
2285 SJ Rijswijk

geadresseerde

Uw kenmerk

Uw brief van

Ons kenmerk

Datum

18 okt 83

NBOR/ZW/U/84/01

3 jan 84

Onderwerp

Bilago(n)

art 8 BRO

ontw.-best. pl. G.G.

Hierbij bevestigen wij de ontvangst van uw bovenvermelde brief.

De Inspectie Natuurbehoud en Openluchtrecreatie is per 1 januari 1984 opgeheven.

De behandeling gaat over naar de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg, die gevestigd is in de Van Speykstraat 13, te Den Haag.

Wij hebben de vrijheid genomen de zaak door te sturen aan de Directeur Landelijke Gebieden en Kwaliteitszorg, de heer Ir. T. Biemond.

v.m. Inspectie Natuurbehoud en Openlucht-
recreatie Zuid-West

GEDEPONEERD

G.D. - 5 JAN 1984

Correspondentie uitsluitend richten aan het postadres, met vermelding van de datum en het kenmerk van deze brief.

Beroekadressen:

Inspecteur en Consulnt
Openluchtrecreatie
Sir Winston Churchilllaan 368-368
Rijswijk
Telefoon: 070-948940/948941

Consulent Natuur- en
Landschapsbescherming
voor Zuid-Holland
Van Speykstraat 13
Den Haag
Telefoon: 070-924481

Consulent Natuur- en
Landschapsbescherming
voor Zeeland
Westingel 58
Goet
Telefoon: 01100-16440

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
(Laan Corpus den Hoorn 102)
Telefoon 050-219111
Telex 63448
Telegramadres Gasunie

Het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Asperen
Raadhuisplein 1
4147 AN ASPEREN

Uw kenmerk

Ons kenmerk

Datum

TN/ET-83.1159

14 DEC. 1983

Onderwerp

Doorkleenummer

Ontwerp-bestemmingsplan

050-21 2426

"Landelijk Gebied na 1e herziening"

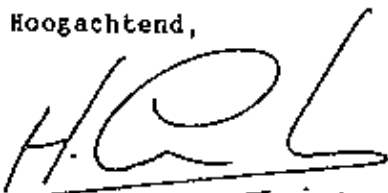
Geacht College,

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 8 B.R.O. ontvingen wij via de Directie Gas van het Ministerie van Economische Zaken bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan delen wij u het volgende mede.

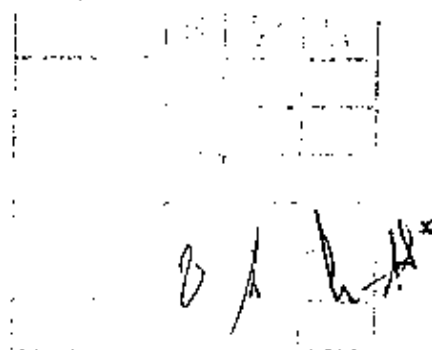
In het gebied waarop dit plan betrekking heeft is een aantal aardgastransportleidingen gelegen van onze maatschappij welke echter niet bij de 1e herziening betrokken zijn.

Wel willen wij u er bij deze gelegenheid op wijzen dat de leiding langs de secundaire weg nr. 35 op een tweetal punten niet geheel juist op de plankaart is aangegeven. Ter informatie zenden wij u hierbij onze routekaarten W-527-03-KR-09 t/m KR-13.

Hoogachtend,



H. Schuiten



15 DEC 1983

Bijlagen: 5 routekaarten



opdrachtgever: Asperen
 opdracht : Verkeersplan
 rapport : Verkeersstructuur

nummer : 4585-1H

bureau : Rotterdam
 opdrachtgever: ir. G.J.G. Bokelman
 auteur(s) : ing. F. Aarts
 ir. G.J.G. Bokelman

datum juni 1980 gewijzigd aug. 1980, nov. 1980

inhoud	SAMENVATTING VAN DE CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	blz. 2
	1. INLEIDING	6
	2. RESULTATEN VERKEERSONDERZOEK 1980	7
	3. ANALYSE EN PROGNOSE	14
	4. PROBLEEMSTELLING EN MOGELIJKE OPLOSSINGEN	18
	5. AFWEGING EN CONCLUSIE	27

In dit rapport zijn de resultaten neergelegd van recentelijk in de gemeente Asperen gehouden verkeersonderzoeken. Deze zijn gehouden naar aanleiding van een groot aantal vragen vanuit de bevolking om een einde te maken aan als verkeersonveilig en -hinderlijk ervaren situaties in en om de dorpskern. De daarbij naar voren gebrachte situaties zijn terug te voeren tot de volgende twee probleemvelden:

1. Het verkeer tussen Asperen en Leerdam gaat deels via de Leerdamseweg. Gezien de afstand tussen beide kernen maken grote aantallen fietsers van deze weg gebruik. Tevens is de Leerdamseweg een belangrijke ontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer in de richting Leerdam. Door het beperkte profiel van de Leerdamseweg kan het intensieve gebruik door beide verkeerssoorten aanleiding vormen tot vele conflictsituaties.
2. De ontsluiting van het bedrijfsterrein Den Oven geschiedt via de Nieuwstraat en de Achterstraat, een gedeelte van de oude kern. Langs deze route staat hoofdzakelijk woonbebouwing. Tevens kan men vanuit de dorpskern alleen over de Nieuwstraat de scholen bereiken. Door de toename van het aantal auto's en de omvang van met name het bedrijfsverkeer op deze route wordt de huidige situatie in sterke mate als hinderlijk en gevaarlijk ervaren.

Allereerst is - gericht op beide beide probleemvelden - een analyse gemaakt van de huidige situatie. Op grond hiervan is inzicht verkregen in met name de aantallen, soort, herkomst en bestemming van het verkeer. Deze huidige gegevens zijn teruggekoppeld naar een eerder in 1972 gehouden verkeersonderzoek en vervolgens doorberekend naar de situatie in 1990. Aan de hand van deze doorberekende waarden zijn conclusies getrokken met tot doel de probleemstelling scherper te formuleren en een kader te scheppen voor de aan te dragen oplossingen.

ad 1 De formulering van de eerste probleemstelling over het gebruik van de Leerdamseweg is, dat de veiligheid van het (brom)fietsverkeer zowel binnen als buiten de bebouwde kom bij handhaving van de huidige situatie in het gedrang zal komen, vanwege de grote intensiteit op deze route en het beperkte wegprofiel.

ad 2 De tweede probleemstelling ten aanzien van de bedrijfsverkeersontsluiting kan als volgt worden geformuleerd: De hoeveelheid verkeer die via de Achterstraat en Nieuwstraat rijdt vormt - mede gelet op het wegprofiel - geen aanleiding om de situatie als onveilig te aan te merken. Het aandeel *bedrijfsverkeer* dat hierbij aanwezig is, is echter groot hetgeen tot uitdrukking komt in geluidsoverlast bij de woningen. Hoewel de wat op de geluidhinder pas in werking treedt bij een verkeersbelasting boven 2500 motorvoertuigen per etmaal, een aantal dat hier maar net wordt gehaald, is er toch sprake van een hogere geluidsbelasting dan de hier volgens de wet toegestane waarden. Voor bestaande situaties in de bebouwde kom mag deze geluidsbelasting 65 dB(A) bedragen tot een maximum van 75 dB(A). Vanwege de soms geringe afstand tussen weg en woningen én het grote aandeel vrachtverkeer bij het totale verkeersaanbod wordt de uiterste geluidswaarde overschreden. Er is hier sprake van een vorm van hinder.

Op basis van deze probleemstellingen is een aantal mogelijke oplossingen gericht onderzocht en in modellen uitgewerkt. Uitgangspunt hierbij vormde de ingreep in de huidige situatie die voor beide problemen diende te geschieden.

Om de Achterstraat en Nieuwstraat van bedrijfsverkeer te ontlasten kan een nieuwe ontsluitingsweg buiten de oude kern om worden aangelegd die aansluit op de Leerdamseweg.

Ter bevordering van de veiligheid van het (brom)fietsverkeer op de Leerdamseweg kunnen twee mogelijke oplossingen worden voorgestaan: de aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg of een andere verkeerscirculatie voor gemotoriseerd verkeer, waarbij de Leerdamseweg geheel of gedeeltelijk voor autoverkeer wordt afgesloten.

Uit deze mogelijke oplossing zijn 3 modellen voortgekomen die nader zijn onderzocht. Dit was nodig omdat als gevolg van een nieuwe route voor het bedrijfsverkeer en een andere verkeerscirculatie situaties ontstonden die afwaken van het huidige verkeersbeeld in en om Asperen.

Uit de analyse van de modellen waarin nieuwe verbindingen tussen de Leerdamseweg en de Heukelumseweg moeten worden aangelegd blijkt dat de te verwachten intensiteiten zo gering zijn, dat de aanleg van een dergelijke verbindingsweg niet kan worden gerechtvaardigd.

Daarnaast dient vanwege de oriëntatie op de dorpskern te worden gepleit voor handhaving van beide ontsluitingswegen (Leerdamseweg en Heukelumseweg) vanuit Asperen naar de provinciale weg. De aansluiting Heukelumseweg-provincialeweg zal hierbij gereconstrueerd dienen te worden. De eindconclusie ten aanzien van de verkeerscirculatie luidt dat geen nieuwe verbindingswegen aangelegd zouden moeten worden. Dit houdt in dat het probleem van het langzaam verkeer over de Leerdamseweg dient te worden opgelost door de aanleg van een fietspad zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

De afweging bij de modellen waarin de ontsluiting van het bedrijfsterrein via een nieuwe aftakking vanaf de Leerdamseweg buiten de oude kern om geschiedt leidt tot de volgende eindconclusie: Het gedeelte van de Leerdamseweg tussen de Heukelumseweg en de nieuwe ontsluitingsweg zal wat betreft het aantal auto's ca. 10% zwaarder worden belast. In enigszins mindere mate geldt dit voor het gedeelte van de Leerdamseweg dat buiten de bebouwde kom is gelegen. Vooral het binnen de bebouwde kom liggende deel zal hierdoor een karakterverandering ondergaan. Immers, het bedrijfsverkeer vanaf de Heukelumseweg zal dan niet meer via de Nieuwstraat en Achterstraat naar het bedrijfsterrein gaan maar via het eerste gedeelte van de Leerdamseweg.

Langs dit gedeelte van de ontsluitingsroute liggen ten opzichte van de huidige route minder woningen zodat van een relatieve verbetering kan worden gesproken. De te verwerken hoeveelheid verkeer levert op de nieuwe route geen verkeerstechnische problemen op. Daarnaast moet worden gesteld dat er geen verkeerstechnische feiten aan het licht zijn gekomen, op grond waarvan de voorkeur aan de nieuwe toegang moet worden gegeven. De keuze tussen het handhaven van de route Nieuwstraat/Achterstraat en de nieuwe route vanaf de noordkant van het bedrijfsterrein speelt zich

af in het spanningsveld tussen de waardering van het langs de Linge liggende natuurgebied en daarbij het karakter van de Oudezuiderlingedijk en de honorering van de door bewoners van de Achterstraat en Nieuwstraat geuite klachten inzake het bedrijfsverkeer.

Het gebied ten noorden van het bedrijventerrein is in het plan Landelijk Gebied bestemd tot beschermd natuurgebied (bN), dit is geschied op grond van het feit dat dit gebied, voor zover nog niet door bebouwing aangetast, een relict is van een oude rivierdijk, waarop vele elementen van de steeds zeldzamer wordende stroomdalflora voorkomen. Zo treden onder meer op: berenklauw, fluitekruid, knoopkruid, kattedoorn, cichorei, agrimonie, thrincia, heratleewetand, speerdistel, brunel en rode ogentroost. Tussen de dijk en het industrieterrein ligt een griend met enkele tichelgaten met rietbegroeiing, plaatselijk doorgroeid met goed ontwikkelde meidoorns.

Het geheel is landschappelijk zeer waardevol, en vormt een broed- en verblijfplaats voor talrijke zangvogels.

Landschappelijk wordt de dijk verfraaid door verspreide meidoorn- en vlierbosjes.

Hier tegenover staat de in kwantitatieve termen uit te drukken geluids-ovelaast bij de woningen langs de Nieuwstraat en de Achterstraat. De geluidswaarde is op een aantal plaatsen, waar de afstand van de bebouwing tot de wegen zeer gering (circa 4 meter) is relatief hoog, (in een aantal situaties vermoedelijk hoger dan de uiterste grenswaarde die in de Wet geluidhinder bestaande situaties in de bebouwde kom toelaatbaar wordt geacht 75 dB(A)). Waar dit het geval is zouden deze woningen als gevolg van de geluidshinder kunnen worden afgebroken en enigszins naar achteren herbouwd worden. Dit is reeds in het bestemmingsplan Oude Kern aangegeven. Daarnaast kan een deel van de hinder worden teruggenomen door toepassing van een andere verharding. Door toepassing van asfalt zal met name de hinder als gevolg van trillingen afnemen en in geringe mate ook de geluidsbelasting teruglopen.

In welke mate en op welke wijze dit dient te geschieden zal naderhand moeten worden gezien door middel van een detaillering van de verkeers-situatie daar ter plaatse.

Kort samengevat luidt de conclusie:

- geen nieuwe verkeerscirculatie rond Asperen en geen nieuwe verbindingswegen voor het autoverkeer;
- de aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg is noodzakelijk;
- de aanleg van een fietsroute tussen de Heukelumseweg en de Leerdamseweg door het nieuwe woongebied is gewenst;
- de verbetering van het kruispunt Heukelumseweg-Leerdamseweg is nader te bekijken;
- een nieuwe ontsluiting van het bedrijfsterrein is op grond van verkeerstechnische argumenten niet te motiveren, indien maatregelen tegen de geluidsoverlast worden getroffen door op een bepaald punt de bouw langs de Nieuwstraat naar achteren te bouwen; deze keuze vindt plaats in het spanningsveld tussen de waardering van het langs de Linge liggende open agrarische gebied en het karakter van de Nieuwstraat en Achterstraat als woonstraat in de oude kern;

- een reconstructie van het kruispunt Heukelumseweg/provinciale weg is gewenst.

De onderhavige verkeersstudie is verricht in het kader van door het gemeentebestuur aangegeven probleemvelden ten aanzien van:

- de T-aansluiting Reukelumseweg-Leerdamseweg, de toename van o.a. het bedrijfsverkeer hierop en de ligging van dit punt nabij de scholen (kinderen vanuit de oude kern moeten deze aansluiting oversteken om de school te bereiken);
- het langzaam verkeer op de Leerdamseweg dat in de verdrukking komt door autoverkeer;
- de hinder van het bedrijfsverkeer in de Nieuwstraat.

In oktober 1972 en in maart 1980 zijn er in de kom van Asperen een aantal verkeerswaarnemingen verricht, die in dit rapport met elkaar worden vergeleken. Aan de hand hiervan is een prognose voor het verkeer in 1990 gemaakt. Bij deze prognose is uitgegaan van de meest recente waarnemingen (1980) en is gebruik gemaakt van de gegevens die in het veel omvangrijkere onderzoek in 1972 zijn gevonden.

Op grond van dit gerichte onderzoek zijn de probleemvelden nauwkeuriger geformuleerd in zogenaamde "probleemstellingen".

Vervolgens zijn drie alternatieven voor het toekomstige hoofdwegennet van Asperen doorgerekend. De consequenties van deze alternatieven zijn gezien, waarbij met name aandacht is besteed aan de mate waarin zij een oplossing bieden voor de eerder geformuleerde probleemstellingen inzake de ontsluiting van het bedrijfsterrein en het langzame verkeer op de invalswegen.

In maart 1980 zijn op een kordon rondom Asperen en op de toegangsweg naar het bedrijfsterrein en een tussenpunt op de Leerdamseweg een aantal intensiteitstellingen gehouden (situering van de telpunten op Figuur 1). Deze tellingen bestonden uit mechanische tellingen gedurende 2 weken en op één dag uit visuele tellingen.

Kennis van de omvang van het verkeer aan de grens van de bebouwde kom is in principe voldoende om het verkeer op het gehele (hoofd)wegennet redelijk nauwkeurig te voorspellen. Om deze reden is geen groter aantal tellers nodig geweest dan het hier gebruikte aantal.

De mechanische tellingen geven een beeld van de fluctuaties van het gemotoriseerd verkeer over de dagen van de week en geven belangrijke achtergrondinformatie voor de andere verkeerswaarnemingen.

De telapparatuur is zodanig afgesteld dat deze het aantal assen van motorvoertuigen registreert, terwijl fietsen en bromfietsen de apparatuur niet beïnvloeden. De tellerstanden zijn dagelijks om 7.00 en 19.00 uur afgelezen. Hieruit zijn de gemiddelde etmaalintensiteiten voor motorvoertuigen voor de werkdag, de zaterdag en de zondag bepaald. De tellerstanden zijn waar nodig gecorrigeerd met een factor, die door vergelijking van de mechanische en visueel getelde assen is bepaald. De resultaten zijn opgenomen in Tabel 1.

Tabel 1 Gemiddelde etmaalintensiteiten in motorvoertuigen over de telperiode (14 t/m 27 maart 1980)

Telpunt	Gemiddelde etmaalintensiteit op			Etmaalintensiteit op visuele teldag	Kolom 4 in % van kolom 1
	werkdag	zaterdag	zondag		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1. Leerdamseweg	1320	1475	865	1300	98%
2. Heukelumseweg	2035	1880	1340	2005	99%
3. Voorstraat	2220	1875	1460	teller defect	-
4. 1e Industrieweg	960	380	195	975	102%
5. Leerdamseweg	1315	1545	850	1335	102%

De intensiteiten op het kordon (telpunten 1, 2 en 3) blijken op zaterdag 6% en op zondag 34% lager te liggen dan op de gemiddelde werkdag. De intensiteiten op de Leerdamseweg liggen op zaterdag echter ruim 10% boven de gemiddelde werkdag.

In Figuur 2 zijn de gemiddelde werkdayetmaalintensiteiten grafisch weergegeven. De belangrijkste uitvalsweg voor Asperen blijkt de Voorstraat te zijn, gevolgd door resp. de Heukelumseweg en de Leerdamseweg. De intensiteiten op de Leerdamseweg ten noorden en ten zuiden van de Eng verschillen nauwelijks van elkaar.

Naast de mechanische tellingen is op één werkdag een visuele telling gehouden op de plaatsen waar ook mechanisch is geteld. De visuele tellingen geven inzicht in de samenstelling van het verkeer (ook van het langzaam verkeer dat niet mechanisch is waargenomen), in kruispuntbewegingen en in spitsuurintensiteiten. Bovendien kan men nu de afwijkingen in de mechanische telapparatuur bepalen en hiervoor correctiefactoren invoeren.

In Tabel 1 zijn voor de verschillende telpunten de waargenomen etmaalintensiteiten op de visuele teldag en de gemiddelde etmaalintensiteiten op werkdagen met elkaar vergeleken (zie kolom 5). De maximale afwijking blijkt 2% te zijn. Dit betekent dat de waarnemingen op de visuele teldag een goede indicatie zijn voor het verkeersbeeld op een gemiddelde werkdag.

In Tabel 2 zijn de avondspitsuurintensiteiten voor de kordontelpunten weergegeven. Het avondspitsuur blijkt uit waarnemingen op de telpunten 1 en 2 te liggen tussen 16.15-17.15 uur.

Tabel 2 Avondspitsuurintensiteiten in 1980 op het kordon (16.15-17.15 uur)

	pers. auto's/ motoren, scooters		bedrijfsauto's/ autobussen		etmaal- intensiteiten (mvt)	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1. Leerdamseweg	141	25	13	22	1320	24
2. Heukelumseweg	193	35	22	37	2035	36
3. Voorstraat	220 ¹⁾	40	24	41	2220	40
Totaal	554	100	59	100	5575	100

1) Geraamd aan de hand van de etmaalintensiteiten en avondspitsuurpercentages op de telpunten 1 en 2.

De avondspitsuurintensiteiten zijn op deze telpunten resp. 11,6% en 10,5% van de gemiddelde etmaalintensiteiten; voor telpunt 3 is uitgegaan van een percentage van 11% voor het avondspitsuur.

Ook in het avondspitsuur neemt de Voorstraat de belangrijkste plaats in voor het kordonoverschrijdend verkeer met 40% van dit verkeer, gevolgd door Heukelumse- en Leerdamseweg met resp. 35 en 25% van het kordonoverschrijdend verkeer. Deze percentages komen nagenoeg overeen met de verdeling van het verkeer over het kordon tijdens het etmaal (zie Tabel 2).

In Tabel 3 is voor de telpunten 1, 2 en 4 de samenstelling van het verkeer over de visuele telperiode (d.i. voor de telpunten 1 en 2 van 7.15-9.15 en 15.00-18.00 uur en voor telpunt 4 van 15.30-18.00 uur) weergegeven.

Tabel 3 Samenstelling van het verkeer op enkele telpunten van de visuele teldag

	7.15-9.15 en 15.00-18.00 uur				15.30-18.00 uur	
	Telpunt 1		Telpunt 2		Telpunt 4	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
pers. auto's/mot., scooters	446	90	666	86	216	86
bestelauto's	34	7	31	4	14	6
autobus/vrachtauto's	16	3	75	10	21	8
overig	2	-	6	-	1	-
Totaal	498	100	778	100	252	100
(brom)fietzers	565		115		153	
(brom)fietzers in % van de motorvoertuigen	113%		15%		61%	

Absoluut genomen zitten op de Leerdamseweg veruit de meeste (brom)fietzers, (ongeveer 5 maal zoveel als op de Heukelumseweg). Gedurende de ochtend-uren en de uren rondom het avondspitsuur is het aantal (brom)fietzers op de Leerdamseweg groter dan het aantal motorvoertuigen.

Op de toegangsweg tot het industrieterrein bestaat het verkeer in de uren rondom het avondspitsuur voor 86% uit personenauto's en motoren/scooters en voor 14% uit bedrijfsauto's waarvan 8% vrachtauto's. Het aandeel (brom)fietzers is 61% van het aantal motorvoertuigen.

Ten slotte is voor de telpunten 1 en 2 op de visuele teldag van het verkeer achterhaald waar dit vandaan komt of naar toe gaat; te weten van of naar Rijksweg 15, Heukelum of Leerdam. Een en ander is in Tabel 4 en op Figuur 3 terug te vinden.

Tabel 4 Relaties van het gemotoriseerd verkeer op de telpunten 1 en 2 met het brutengebied

	Telpunt 1				Telpunt 2				Telpunt 1 + 2	
	avond-spitsuur		7.15-9.15 en 15.00-18.00 uur		avond-spitsuur		7.15-9.15 en 15.00-18.00 uur		avond-spitsuur	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Leerdam	153	99	482	97	112	53	406	53	265	73
Heukelum	1	1	14	3	38	17	112	15	38	10
R.W. 15	-	-	-	-	61	30	244	32	62	17
Totaal	154	100	496	100	211	100	772	100	365	100



schaal 1:10000



FIGUUR 1
SITUERING TELPUNTEN EN
STRAATNAMENKAART



Op telpunt 1 blijkt vrijwel al het verkeer een relatie te hebben met de richting Leerdam. Op telpunt 2 heeft 53% van het verkeer een relatie met Leerdam of verder, 17% met Heukelum en 30% met R.W. 15. Op beide telpunten liggen deze percentages zowel voor het avondspitsuur als voor een periode van 2 uren in de ochtend en 3 uren in de middag in dezelfde orde van grootte.

Voor beide telpunten te zamen komt of gaat 73% van het verkeer van/naar Leerdam, 10% van of naar Heukelum en 17% van of naar R.W. 15.

In oktober 1972 zijn in Asperen verkeerstellingen verricht, welke zijn te vergelijken met de onlangs in maart 1980 gehouden verkeerswaarnemingen. In 1972 was het verkeersonderzoek uitgebreider dan in 1980 en maakte een kentekenonderzoek deel uit van de verkeerswaarnemingen. Vergelijking van de cijfers uit 1972 en 1980 geeft een inzicht in de ontwikkelingen ten aanzien van het verkeer in Asperen in de achter ons liggende jaren. In Tabel 5 zijn de etmaalintensiteiten en de avondspitsintensiteiten op de kordonpunten voor 1972 en 1980 naast elkaar gezet.

Tabel 5 Gemiddelde etmaal- en avondspitsintensiteiten 1972 en 1980 (mvt)

	1972				1980			
	etmaal		avondspitsuur		etmaal		avondspitsuur	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1. Leerdamseweg	1155	40	130	33	1320	24	154	25
2. Heukelumseweg	770	27	155	40	2035	36	215	35
3. Voorstraat	945	33	104	27	2220	40	244	40
Totaal	2870	100	389	100	5575	100	613	100

Hieruit blijkt een verschuiving in het aandeel van het verkeer op de kordonpunten. In 1972 is de Leerdamseweg, gezien over het gehele etmaal, nog de belangrijkste toegangsweg van Asperen; in 1980 is het de minst belangrijke invalsweg en nemen Voorstraat en Heukelumseweg het grootste deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer en het doorgaand verkeer voor hun rekening. Bovendien blijkt in 1980 de verdeling van het verkeer over de kordonpunten in het avondspitsuur nauwelijks te verschillen van die van de gemiddelde etmaalintensiteiten; de waarnemingen uit 1972 laten hierin duidelijk verschillen zien.

In Tabel 6 zijn de waargenomen avondspitsintensiteiten op het kordon voor 1972 en 1980 weergegeven, onderscheiden naar herkomst- en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

Tabel 6 Herkomst- en bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer in het avondspitsuur

	1972						1980					
	h. en b.		doorgaand		totaal		h. en b.		doorgaand		totaal	
	p.a. ¹⁾	b.a. ¹⁾	mvt ¹⁾		p.a.	b.a.	p.a.	b.a.	mvt		p.a.	b.a.
1. Leerdamseweg	96	20	14		109	21	127	13	14		141	13
2. Heukelumseweg	100	35	20		118	37	175	20	20		193	22
3. Voorstraat	86	12	6		91	13	194	22	6		220	24
Totaal	282	67	40		318	71	496	55	40		554	59

1) p.a. = personenauto's + motoren/scooters; b.a. = bedrijfsauto's;
mvt = motorvoertuigen.

In 1980 is dit onderscheid tussen doorgaand- en herkomst- en bestemmingsverkeer niet waargenomen; verondersteld is dat het doorgaand verkeer in Asperen tussen 1972 en 1980 niet is veranderd. Overigens, het aandeel doorgaand verkeer op het kordon is dusdanig klein (in 1972: 10%) dat hiermede geen grote fouten worden geïntroduceerd.

Opvallend is het kleine aandeel bedrijfsauto's in het avondspitsuur, op het kordon in 1980 (59 bedrijfsauto's ofwel 10% van het totale verkeer) in vergelijking met 1972 (71 bedrijfsauto's ofwel 18%). Door de kleine aantallen geven kleine afwijkingen van het gemiddelde grote relatieve verschillen te zien. Over de gehele visuele telperiode bleek in 1980 het bedrijfsverkeer 13% van het totale verkeer op het kordon te zijn.

Er bestaat een verband tussen het herkomst- en bestemmingsverkeer, het inwoneraantal en het personenautobezit. In Tabel 7 is het extern personenautoverkeer (= herkomst- en bestemmingsverkeer) in het avondspitsuur uitgedrukt in een percentage van het personenautopark zoals dat in 1972 en 1980 is gevonden. In 1972 was de statistiek van het personenautopark niet volledig; de 410 personenauto's in 1972 zijn geraamd aan de hand van de statistieken van auto's uit recente bouwjaren. Men komt hiermede op een autobezit in Asperen dat kleiner is dan het landelijk gemiddelde. In 1980 blijkt het autobezit in Asperen ongeveer op het landelijk gemiddelde te liggen. Gaan we in 1972 van de veronderstelling uit dat het autobezit gelijk was aan dat van het landelijk gemiddelde dan is het extern personenautoverkeer in percentage van het personenautopark voor 1972 en 1980 hetzelfde, te weten 61% (zie Tabel 7).

Tabel 7 Extern personenautoverkeer in het avondspitsuur in percentage van het personenautopark

	1972 ¹⁾	1980	1990
Inwoners	2395	2630	2860
Personenauto's/1000 inwoners	170 (190)	310	390
Personenautopark	410 (455)	815	1115
Extern personenautoverkeer	280	496	660
Extern p.a.-verkeer avondspitsuur in % van het p.a.-park	68% (61%)	61%	59%

1) Gegevens overgenomen uit rapport 3831A, Verslag van de in 1972 verrichte verkeerswaarnemingen. Tussen haakjes de aangepaste gegevens.

Aan de hand van deze gegevens kan het externe personenautoverkeer voor 1990 worden geraamd. Verwacht mag worden dat in 1990 de plangebieden Drostlaan en West zijn voltooid. De capaciteit van beide woongebieden te zamen is ca. 210 woningen. Samen met de 830 woningen die Asperen nu telt en uitgaande van een gemiddelde woningbezetting in 1990 van 2,75 moet gerekend worden op 2860 inwoners. Het extern personenautoverkeer in het avondspitsuur als percentage van het personenautopark zal iets lager komen te liggen dan in 1980 en wordt geraamd op 59%.

Het herkomst- en bestemmingsverkeer zal in het avondspitsuur in 1990 ca. 660 personenauto's bedragen. Uitgaande van 13% bedrijfsverkeer op

het kordon betekent dit 760 motorvoertuigen op het kordon in het avondspitsuur t.g.v. het externe verkeer.

Een gedeelte van dit externe verkeer bestaat uit verkeer vanaf het industrieterrein. In 1972 blijkt 17% van het externe verkeer in het avondspitsuur op het kordon afkomstig van het bedrijfsterein, in 1980 is dit 19%. Veronderstellen we voor 1990 dat 18% van de 760 berekende motorvoertuigen op het kordon afkomstig van het industrieterrein is, dan zijn dit ca. 135 motorvoertuigen.

Het totale bedrijfsterein heeft in 1980 een oppervlakte van ca. 8,1 ha (exclusief de waterzuivering van 0,6 ha). Hiervan is ca. 1,4 ha nog braakliggend. In 1980 produceert dit bedrijfsterein 143 mvt/ha/etmaal (van de benutte grond).

Aannemende dat de geproduceerde hoeveelheid verkeer per oppervlakte-eenheid weinig verandert dan is in 1990 bij volledige benutting van het terrein een verkeersproduktie van $8,1 \times 143 = 1160$ mvt/etmaal te verwachten. Ervan uitgaande dat in het avondspitsuur 16% van het etmaalverkeer van het industrieterrein wordt geproduceerd (in 1972 en 1980 was dit resp. 14% en 18%) en dat van dit verkeer 70% extern verkeer is (zoals in 1972 is waargenomen), dan produceert het industrieterrein 130 mvt in het avondspitsuur van 1990 dat extern verkeer is. Dit komt nagenoeg overeen met de hierboven berekende 135 mvt op het kordon in het avondspitsuur afkomstig van het bedrijfsterein.

In Tabel 8 zijn de geraamde verkeershoeveelheden weergegeven welke in 1990 in het avondspitsuur zijn te verwachten in Asperen.

Tabel 8 Prognoseresultaten 1990 in het avondspitsuur (mvt)

Herkomst- en bestemmingsverkeer	760 ¹⁾
Intern verkeer centrum	190
Intern verkeer bedrijfsterein	55
Doorgaand verkeer	20

1) waarvan 130 in relatie met het industrieterrein.

Het interne verkeer zal zich voornamelijk afspelen tussen het centrum en de woongebieden en het industrieterrein en de woongebieden. In 1972 bleek het intern verkeer in de relatie centrum/woongebieden 23% van het totale interne verkeer plus externe verkeer te zijn; een resultaat dat ook elders in kernen van een dergelijke grootte is gevonden. Voor 1990 is uitgegaan van een percentage van 25%.

Het doorgaand verkeer is gelijk verondersteld aan de gevonden resultaten in 1972.

Ten slotte is nagegaan wat de te verwachten verkeersproduktie en de samenstelling van het verkeer is van het industrieterrein in 1990. Daartoe zijn de resultaten van de tellingen in 1972 en 1980 in Tabel 9 met elkaar vergeleken.

Tabel 9 Industrieverkeer naar voertuigsoort

	1972				1980				1990	
	15.30-18.00		7.00-19.00		15.30-18.00		7.00-7.00		7.00-7.00	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
pers. auto's	137	80	499	74	216	86	711	74	860	74
bestelauto's	23	13	127	19	14	6	183	19	220	19
vrachtauto's	11	7	44	7	21	8	67	7	80	7
Totaal mvt	171	100	670	100	251	100	961	100	1160	100
(brom)fietsen	123	-	443	-	153	-	-	-	-	-

Vergelijking van de visuele tellingen in 1972 en 1980 tussen 15.30-18.00 uur laten eenzelfde samenstelling van het verkeer zien, zij het dat in 1980 de bestelauto's ondervertegenwoordigd zijn ten koste van de personenauto's. Het gaat hier echter om kleine aantallen zodat kleine absolute verschillen relatief grote verschillen te zien geven. Er is daarom verondersteld dat de samenstelling van het verkeer dat wordt geproduceerd door het industrieterrein voor het gemiddelde etmaal in 1980 en 1990 overeenkomt met de waargenomen samenstelling tussen 7.00-19.00 uur in 1972. Voor 1990 betekent dit dat de per etmaal door het industrieterrein geproduceerde verkeer uit 860 personenauto's, 220 bestelauto's en 80 vrachtauto's bestaat.

De in het voorgaande hoofdstuk berekende raming van de hoeveelheid motorvoertuigen tijdens het avondspitsuur in 1990 vormt het uitgangspunt voor een scherpere formulering van de probleemvelden. Deze nieuwe probleemstellingen zullen samen met mogelijke oplossingen in dit hoofdstuk aan de orde komen. Naast de cijfermatige gegevens betreffende de verkeersintensiteiten zijn tevens de kwalitatieve verkeersanalyses in het hiernavolgende verwerkt. Het betreft hier vooral gegevens omtrent het soort wegen waarover wordt gereden, de tracering en het gebruik ervan.

a. *(Brom)fietsverkeer op de Leerdamseweg*

Op de Leerdamseweg zaten volgens de tellingen in maart 1980 tussen 7.15-9.15 en 15.00-18.00 uur 555 (brom)fietzers; 85% zijn fietzers, 15% bromfietzers. Vergelijking met andere onderzoeken op invalswegen leert dat binnen deze periode ca. 50% van het langzame verkeer passeert. Het gehele etmaal gebruiken op een gemiddelde werkdag ca. 1150 (brom)fietzers de Leerdamseweg. Met deze reeds grote hoeveelheid (brom)fietzers naast de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Leerdamseweg is in de bestaande situatie reeds sprake van een probleem. Zonder maatregelen zal de veiligheid van deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers in de toekomst nog sterker in het gedrang komen.

Voor de verbetering van de bestaande situatie komen de volgende mogelijkheden naar voren die verder zullen worden onderzocht:

- aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Het gemotoriseerde verkeer kan van de Leerdamseweg gebruik blijven maken;
- afsluiting van de Leerdamseweg voor gemotoriseerd verkeer buiten de bebouwde kom. Er hoeft daar dan geen fietspad te worden aangelegd. Een tussenoplossing in de vorm van een "autoluw" karakter van de Leerdamseweg behoort eveneens tot de mogelijkheden.

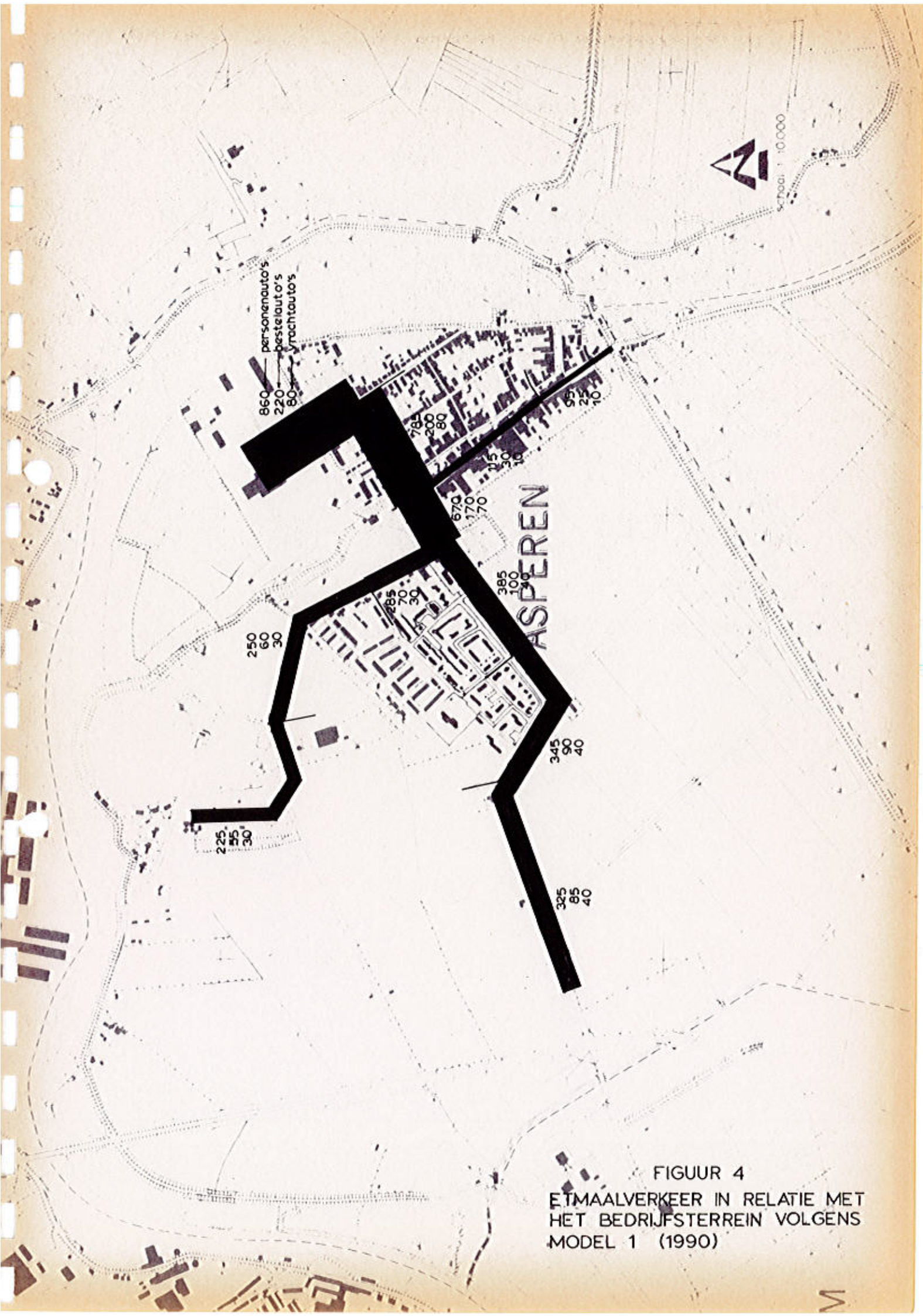
Bij de afweging van de keuze voor een der oplossingen spelen tevens de mogelijke oplossingen voor het tweede probleemveld ten aanzien van het bedrijfsverkeer een rol. Het is daarom van belang de probleemstelling ten aanzien van het bedrijfsverkeer nader te formuleren.

b. *Het bedrijfsverkeer*

In Figuur 4 is de etmaalintensiteit van alleen het bedrijfsgerichte verkeer aangegeven op basis van de geraamde etmaalwaarden in 1990. Hieruit zijn de volgende aantallen en percentages voertuigen af te lezen die via Nieuwstraat en Achterstraat naar het bedrijfsterrein rijden.

Tabel 10 Verdeling bedrijfsverkeer

	pers. auto's		bestelauto's		vrachtauto's	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Nieuwstraat (Leerdamseweg-Voorstraat)	670	73,6	170	18,7	70	7,7
Nieuwstraat (Voorstraat-Achterstraat)	785	73,7	200	18,8	80	7,5
Achterstraat	860	74,0	220	19,0	80	7,0



FIGUUR 4
ETMAALVERKEER IN RELATIE MET
HET BEDRIJFSTERREIN VOLGENS
MODEL 1 (1990)

Dit bedrijfsverkeer vormt een gedeelte van de totale gersaamde verkeersintensiteit op deze straten. Onderstaand is de totale hoeveelheid verkeer vergeleken met de hoeveelheid bedrijfsverkeer.

Tabel 11 Etmaalintensiteiten Nieuwstraat/Achterstraat

	totale intensiteit waarvan bedrijfsverkeer	
Nieuwstraat (Leerdamseweg-Voorstraat)	6050 mvt/etmaal	910 mvt/etmaal
Nieuwstraat (Voorstraat-Achterstraat)	2500 mvt/etmaal	1065 mvt/etmaal
Achterstraat	1350 mvt/etmaal	1160 mvt/etmaal

Deze aantallen vormen op zich, gelet op de breedte van de wegen en de tracering geen probleem voor een vlotte afwikkeling van het verkeer. Het is duidelijk dat het eerste gedeelte van de Nieuwstraat een vrij groot aantal auto's te verwerken heeft omdat het een der hoofdtoegangen tot de kern vormt.

De menging met het langzaam verkeer op dit weggedeelte wordt hierbij wel als een probleem onderkend. Voor een goede en veilige bereikbaarheid van de scholen aan de Heukelumseweg vanuit de oude kern en van de dorpskern vanuit de woonwijk vormt het gedeelte van de Nieuwstraat tussen de Leerdamseweg en de Voorstraat een probleem vanwege de grote hoeveelheid gemotoriseerd verkeer hier.

Mogelijke oplossingen hiervoor dienen te worden gezocht in de inrichting van dit gebied. Het kruispunt Leerdamseweg-Heukelumseweg behoeft op grond van een eerste beoordeling geen reconstructie bij handhaving van het huidige verkeerssysteem. De kruising is overzichtelijk en in de Leerdamseweg ligt een "verkeersdruppel" zodat de weg niet ineens behoeft te worden overgestoken. De mogelijkheid kan gezien worden van het aanbrengen van snelheidsbeperkende maatregelen op de Heukelumseweg in de vorm van een ruimtelijke versmalling of het aanleggen van een apart fiets-voetpad langs de Nieuwstraat tot bij de ingang naar het gemeentehuis.

De tweede conclusie die uit de analyse van de verkeersintensiteiten kan worden getrokken is dat bijna de helft van het aantal motorvoertuigen dat via de Nieuwstraat (gedeelte Voorstraat-Achterstraat) rijdt bedrijfsverkeer is. Op zich echter vormt zoals eerder is geschetst het aantal van 2500 motorvoertuigen per etmaal hier geen probleem. Het probleem zit wel in de aard van het over de Nieuwstraat en Achterstraat afgewikkelde verkeer. Met name doet de hoeveelheid bedrijfsverkeer hier afbreuk aan het karakter van deze straten als woonstraat en als gedeelte van de oude kern van Asperen. Om enigszins vat op het probleemveld te verkrijgen is een analyse gemaakt van de hierbij optredende hinder.

Hinder is moeilijk in een getalswaarde uit te drukken. Toch is getracht de mate van hinder te benaderen. Dit is gebeurd analoog aan de onderzonden hinder ten gevolge van de geluidsoverlast. Nu is de ondervonden geluidshinder niet de enige overlast; ook een zaak als trillingen in de woning kan de nodige overlast veroorzaken. Voor zowel geluidshinder als overlast t.g.v. trillingen geldt echter dat de mate van hinder toeneemt met de intensiteit en afneemt met de afstand van de woning tot de weg.

Er is bij de bepaling van de mate van geluidshinder rekening gehouden met het uitgangspunt dat de ondervonden hinder van personen- en bestelauto's gelijk is; één vrachtauto geeft echter dezelfde overlast als 10 personenauto's.

Uitgaande van een intensiteit van 2500 mvt/etmaal bedraagt de geluidsbelasting aan de voorgevel van de woningen volgens een globale berekening 70 à 77 dB(A). Deze waarde varieert naar de afstand van de gevel uit de wegas (8 resp. 4 m). Deze waarde is samengesteld uit de volgende elementen:

- een "basiswaarde" van 60 à 63 dB(A) (geluidsbelasting door de personenauto's in het vrije veld bij asfaltverharding);
- een toeslag voor de klinkerbestrating van ca. 1 dB(A) (bij lage snelheden is vooral het lawaai van de motor bepalend);
- een toeslag vanwege het aanwezige vrachtverkeer van 2 dB(A);
- een verhoging ten gevolge van de optredende gevelreflectie van 8 à 12 dB(A) (dit is een theoretische waarde die van de feitelijk optredende situatie aanzienlijk kan verschillen; uitsluitel hierover kan alleen een meting geven).

De Wet Geluidhinder staat in een dergelijke situatie (bestaande situatie binnen de bebouwde kom) een geluidswaarde toe van maximaal 75 dB(A) als grenswaarde. Deze waarde wordt vermoedelijk in een aantal situaties waar de woningen dicht op de weg liggen overschreden. De wet is echter van toepassing in gevallen waar de verkeersintensiteit meer dan 2500 mvt/etmaal bedraagt. Het gedeelte Nieuwstraat tussen Voorstraat en Achterstraat is een grensgeval omdat de intensiteit naar de Achterstraat toe afneemt als gevolg van de zijstraten die op de Nieuwstraat uitkomen.

De nader geformuleerde probleemstelling ten aanzien van het bedrijfsverkeer op de Nieuwstraat en Achterstraat luidt dat als gevolg van de hoeveelheid bedrijfsverkeer en het aandeel vrachtauto's daarbij, de Nieuwstraat en Achterstraat een duidelijk ander karakter hebben dan zij als deel van de oude kern en op grond van aanliggende bebouwing zouden mogen hebben. Daarbij wordt als gevolg van de hoeveelheid bedrijfsverkeer, de in de Wet Geluidhinder voorgeschreven grenswaarden in een aantal situaties overschreden.

Er is een mogelijkheid aanwezig om het aldus geformuleerde probleem op te lossen, namelijk middels handhaving van de huidige ontsluitingsroute via de Nieuwstraat en Achterstraat door acceptatie van het bestaande karakter als ontsluitingsroute voor bedrijfsverkeer. Hierbij zullen echter wel de in het bestemmingsplan Oude Kern aangegeven amovering en het meer naar achteren terugbouwen van een rij woningen aan de Nieuwstraat ten uitvoer moeten worden gebracht.

Uit de in dit hoofdstuk genoemde mogelijke oplossing voor beide problemen zijn de volgende modellen samengesteld (zie figuur 5 t/m 7):

Model 1

- Handhaven van het verkeerssysteem en ontsluiting van Asperen op de provinciale weg via de Leerdamse- en Heukelumseweg.
- Reconstructie van de aansluiting Heukelumseweg-provinciale weg.
- Aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom.
- Acceptatie van het bedrijfsverkeer in een gedeelte van de oude kern, amovering van en terugbouwen van woning langs de Nieuwstraat.

Model 2

- Afsluiting van de Leerdamseweg buiten de bebouwde kom.¹⁾
- Aanleg van een fietspad langs het gedeelte Leerdamseweg binnen de bebouwde kom.
- Aanleg van een nieuwe ontsluitingsroute tot het bedrijfsterrein vanaf de Leerdamseweg.
- Aanleg van een verbindingsweg Heukelumseweg-Leerdamseweg als route naar het bedrijfsterrein.
- Reconstructie van de aansluiting Heukelumseweg-provinciale weg.

Model 3

- Handhaving van het bestaande verkeerssysteem en de ontsluitingswegen op de provinciale weg.
- Aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom.
- Aanleg van een ontsluitingsweg voor het bedrijfsverkeer vanaf de Leerdamseweg naar de noordzijde van het bedrijfsterrein.
- Reconstructie van het kruispunt Leerdamseweg-Heukelumseweg.
- Reconstructie van de aansluiting Heukelumseweg-provinciale weg.

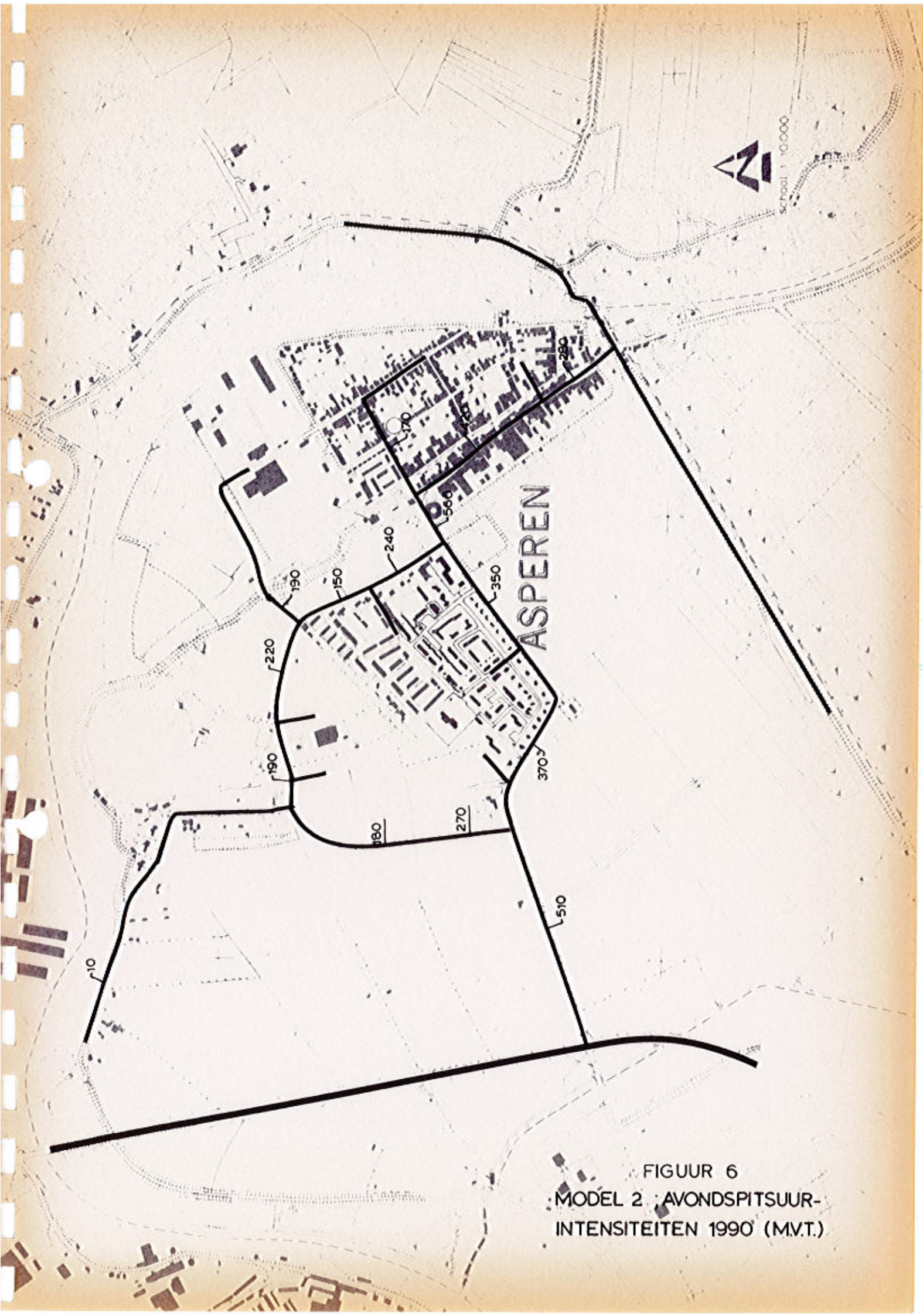
In het hierna volgende hoofdstuk zullen de verschillende modellen onderling worden vergeleken.

1) Behalve voor de bus.

2) De Heukelumseweg kan voor gemotoriseerd verkeer tussen Heukelum en Asperen opengesteld blijven.



FIGUUR 5
MODEL 1 ; AVONDSPITSUUR -
INTENSITEITEN 1990 (M.V.T.)



FIGUUR 6
MODEL 2 : AVONDSPITSUUR-
INTENSITEITEN 1990 (M.V.T.)





FIGUUR 8
MODEL 4 : AVONDSPITSUUR-
INTENSITEITEN 1990 (MVT)

Bij de beoordeling van de modellen zijn de volgende maatstaven gehanteerd:

- a. Als gevolg van de gekozen oplossingen mogen geen nieuwe probleemvelden ontstaan.
- b. De mate van ingreep dient in verhouding te staan tot het nuttig effect ervan (rendement).

De in voorgaande hoofdstuk genoemde modellen zijn hiermee als volgt beoordeeld:

Model 1

- a. Als gevolg van handhaving van de huidige verkeerssituatie met de aanleg van een fietspad langs de Leerdamseweg en de amovering van een aantal woningen langs de Nieuwstraat ontstaan geen nieuwe probleemvelden.
- b. De mate van ingreep is relatief gering ten opzichte van de andere modellen en weegt op tegen het nuttig effect ervan.

Model 2

- a. Als gevolg van het afsluiten van de Leerdamseweg zal het gemotoriseerde verkeer tussen Asperen en Leerdam via de Heukelumseweg moeten omrijden. Vanwege de mogelijk geringe acceptatie van deze route wordt dit als een negatieve consequentie beschouwd. De aanleg van de verbindingsweg tussen de Heukelumseweg en de Leerdamseweg zal de nodige problemen opleveren. De weg is niet in bestaande plannen in te passen maar zal buitenom aangelegd moeten worden. Hierbij speelt de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Asperen eveneens een rol. Een verdere westelijke uitbreiding zou afgeremd worden door deze weg. Een aanleg als parallelweg van de provinciale weg is ongewenst in verband met de daarmee samenhangende, als onlogisch ervaren verkeersafwikkeling. Beter is dan te kiezen voor het model 3.
De keuze voor de nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijfsterrain - in combinatie met de verbindingsweg waardoor dit verkeer buiten de bebouwde kom ongeleid wordt - vereist een goede bewegwijzering.
- b. De verwachte intensiteiten op de nieuwe verbindingsweg tussen de Leerdamseweg en Heukelumseweg zijn zeer gering en rechtvaardigen de aanleg ervan geenszins.

Model 3

- a. Als gevolg van dit model krijgt het gedeelte van de Leerdamseweg tussen de Heukelumseweg en de nieuwe ontsluiting naar het bedrijfsterrain meer en andersoortig verkeer te verwerken. Dat is acceptabel gezien de afstand van de woning tot de weg en de nu reeds aanwezige intensiteit. Deze laatste wordt met circa 10% verhoogd. Er wordt - in verband met het behoud van het huidige verkeerssysteem geen nieuw probleemveld geschapen. De aansluiting Leerdamseweg-Heukelumseweg behoeft reconstructie in verband met de afslaan beweging die het bedrijfsverkeer moet maken. Door het behoud van de huidige ontsluitingsstructuur vanuit Asperen naar de provinciale weg scoort dit model - evenals model 1 - gunstig ten opzichte van het andere model.

- b. De omvang van de ingreep (fietspad en nieuwe bedrijfstoegang vanaf de Leerdamseweg) staat in verhouding tot het nuttige effect ervan.

Conclusie

De conclusie die uit de afweging van de drie modellen valt te trekken luidt als volgt:

Voor de oplossing van het probleem van het (brom)fietsverkeer op de Leerdamseweg is de aanleg van een fietspad het meest geschikt. Binnen de bebouwde kom dient in elk model tot aanleg overgegaan te worden. De aanleg van het gedeelte buiten de bebouwde kom weegt verre op tegen de consequenties van een wijziging in het totale verkeerssysteem van de gemeente Asperen.

Ten aanzien van de ontsluiting van het bedrijfsterrein moet worden gesteld dat de keuze op grond van vorenstaande bewijsovervoering moeilijk of niet is te maken. De keuze vindt namelijk plaats binnen het spanningsveld van twee overwegingen:

1. de honorering van de door bewoners van de Nieuwstraat en de Achterstraat geuite problemen.
2. De waardering van de natuurlijke- en landschappelijke waarde van het gebied waarin de nieuwe ontsluiting moet worden aangelegd.

Tevens spelen hierbij de uit de keuze voortkomende consequenties ten aanzien van de totale verkeersontsluiting een grote rol. De keuze voor een andere ontsluiting van het bedrijfsterrein houdt in dat het bestaande verkeerssysteem gehandhaafd kan blijven (model 3).

De gehanteerde verkeerscijfers zijn gebaseerd op de resultaten van het verkeersonderzoek dat in 1980 in Asperen gehouden is.

Voor de intensiteiten in de toekomst is uitgegaan van een verkeerscirculatie als beschreven in het rapport verkeersstructuur (rapport nr. 8246-A d.d. nov. 1980) model 1.

De in dit rapport op figuur 5 vermelde avondspitsuurintensiteiten voor het prognosejaar 1990 zijn omgerekend naar een weekdagemaalintensiteit voor het prognosejaar 1993.

De samenstelling en verdeling van het verkeer op de Heukelumseweg is gebaseerd op de tijdens het onderzoek verzamelde gegevens.

De geprognostiseerde etmaalintensiteit op de Secundaire weg 35 is gebaseerd op provinciale tellingen uit 1982. Voor het prognosejaar 1993 is rekening gehouden met een groei van het verkeer van 1,5% per jaar.

Omtrent samenstelling van het verkeer op deze weg zijn geen nadere gegevens bekend; daarom is gekozen voor een gemiddelde verdeling zoals die op vergelijkbare wegen in Nederland voorkomt.

Op de Heukelumseweg is rekening gehouden met een extra toename van het verkeer als gevolg van de verplaatsing van het LPG-benzinestation, hetgeen een aantal extra ritten kan opleveren. Uitgaande van een verkoop van 20.000 liter/week en een te tanken hoeveelheid van 40 liter/auto betekent dit een toename van max. 500 auto's per week. In de praktijk zal dit aantal lager zijn omdat verwacht mag worden dat ook in de huidige situatie (benzinestation in de kern) auto's via de Heukelumseweg naar het benzinestation rijden. Voor de prognose is niettemin gerekend met een extra toename van 100 mvt/etm.

	SW 35	Heukelumseweg		
		tussen Graswalscheweg en ontsluitingsweg naar nieuw woongebied	tussen ontsluitingsweg, nieuwe woongebied en SW 35	
etmaalintensiteit	8800	3450	2700	mvt/etm
gemiddelde daguurintensiteit:				
- lichte voertuigen	511	197	154	mvt/h
- middelzware voertuigen	48,4	13,8	10,8	mvt/h
- zware voertuigen	21,1	4,5	3,5	mvt/h
gemiddelde nachtuurintensiteit:				
- lichte voertuigen	73	22,8	17,8	mvt/h
- middelzware voertuigen	10,6	1,4	1,1	mvt/h
- zware voertuigen	4,4	-	-	mvt/h
snelheid van het verkeer	80	50	80	km/h
soort verharding	asfalt	asfalt	asfalt	-
hoogte wegdek t.o.v.				
maaiveld	0,5/3,5	0	0	m ⁺
hoogte waarnemer t.o.v.				
maaiveld	1,5/5	1,5/5	1,5/5	m ⁺