

gemeente

**HORST
A/D
MAAS**

**Vastgesteld bestemmingsplan
Langstraat 32 Hegelsom**

NL.IMRO.1507.HSLANGSTRAAT32-BPV1



Document: Bestemmingsplan "Langstraat 32 Hegelsom"

IDN: NL.IMRO.1507.HSLANGSTRAAT32-BPV1

Status: Vastgesteld

Datum: 3 juli 2018

Aanvrager: De heer D. Logister

Auteur: De heer P. van de Ligt



Spoorweg 4
5963 NJ Horst
T +31 (0)77 398 29 21
F +31 (0)77 398 68 00
info@pijnenburgadvies.nl

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan	3
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied.....	4
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer.....	5
2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED.....	6
2.1 Algemeen	6
2.2 Ruimtelijke structuur.....	7
2.3 Functionele structuur.....	8
2.4 Historische ontwikkeling en cultuurhistorie	8
3 BELEID	10
3.1 Inleiding.....	10
3.2 Rijksbeleid	10
3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	10
3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	11
3.2.3 Ladder duurzame verstedelijking.....	11
3.3 Provinciaal beleid.....	12
3.3.1 POL2014	12
3.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014	13
3.3.3 Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg	13
3.4 Gemeentelijk beleid.....	14
3.4.1 Structuurvisie Horst aan de Maas	14
3.4.2 Masterplan Wonen Horst aan de Maas	15
3.5 Conclusie	16
4 PLANBESCHRIJVING	17
4.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan	17
4.2 Stedenbouwkundige / ruimtelijke aspecten	17
4.3 Landschappelijke inpassing	17
5. SECTORALE ASPECTEN	18
5.1 Inleiding.....	18
5.2 Milieuaspecten	18
5.2.1 M.e.r.-beoordeling	18
5.2.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit	18
5.2.3 Geluid.....	19
5.2.4 Luchtkwaliteit.....	20
5.2.5 Geur	21

5.2.6 Bedrijven en milieuzoneringen.....	21
5.2.7 Externe veiligheid	22
5.3 Waterparagraaf	23
5.4 Kabels en leidingen	24
5.5 Natuur	25
5.5.1 Flora en fauna	25
5.5.2 Natura2000	25
5.6 Archeologie en cultuurhistorie.....	25
5.6.1 Cultuurhistorie	25
5.6.2 Archeologie	26
5.7 Verkeer en parkeren	27
6 UITVOERBAARHEID	28
6.1 Economische uitvoerbaarheid	28
6.2 Handhaving	28
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	30
6.4 Procedure.....	30
7 JURIDISCHE TOELICHTING	31
7.1 Planstukken.....	31
7.2 Toelichting op de verbeelding	31
7.3 Toelichting op de planregels	31

BIJLAGEN

Bijlage 1: Rekenresultaten wegverkeerslawaaï

Bijlage 2: Reactie provincie

Separate bijlagen:

- Verkennend bodemonderzoek
- Flora & fauna inspectie
- Archeologisch onderzoek

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het bestemmingsplan

Bij de gemeente Horst aan de Maas is door de heer Logister een verzoek ingediend voor het oprichten van een nieuwe woning op het perceel kadastraal bekend als gemeente Horst, sectie M, nummer 3516. Dit perceel ligt aan de Langstraat in Hegelsom, naast de woning met huisnummer 34.



Afbeelding 1. Ligging en omgeving plangebied (rood omlijnd)

Op basis van het vigerende bestemmingsplan “Peelkernen” is de beoogde bouw van een woning niet toegestaan. Voor de locatie geldt weliswaar een woonbestemming, een bouwvlak ontbreekt echter.

Desondanks biedt het gemeentelijke beleid mogelijkheden tot het realiseren van nieuwe woningen in de kern. Onder voorwaarden heeft de gemeente in principe medewerking kunnen verlenen aan de oprichting van een nieuwe woning op de betreffende locatie.

Om de nieuwe woning in een passend juridisch-planologisch kader vast te leggen is voorliggend bestemmingsplan, in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), opgesteld. In dit bestemmingsplan wordt aan de betreffende locatie (het plangebied) een bouwvlak toegekend, waardoor de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor een nieuwe woning ontstaan.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

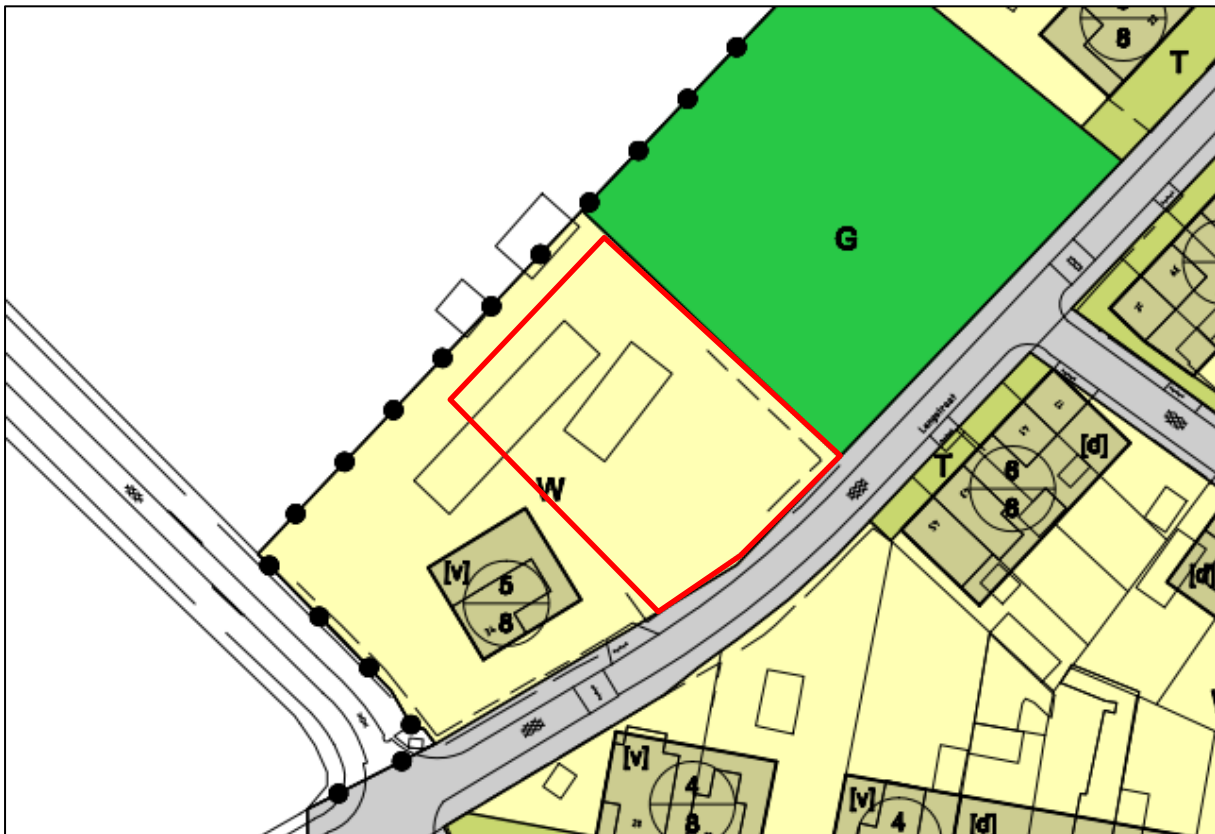
Het plangebied ligt aan de westelijke zijde van de Langstraat, gelegen in het westelijk deel van de kern Hegelsom. Aan de westelijke zijde van de Langstraat bevinden zich vrijstaande woningen, afgewisseld met kleinschalige bedrijvigheid en agrarische gronden. De oostelijke zijde van de Langstraat kenmerkt zich juist door planmatig opgezette woningbouw (tweekappers) uit de jaren '60 van de vorige eeuw.

In zuidwestelijke richting gaat de Langstraat verder het buitengebied in, alwaar verspreid diverse woningen aan de weg liggen, afgewisseld met enkele agrarische bedrijven. De onbebouwde gronden tussen de woningen en agrarische bedrijven hebben een agrarisch karakter in de vorm van wei- of akkerlanden.

Het plangebied ligt naast de woning met huisnummer 34, welke in zuidwestelijke richting ligt. In noordoostelijke richting grenst het plangebied aan agrarische grond (thans in gebruik als weiland). Aan de overzijde van de Langstraat bevinden zich de achtertuinen van woningen welke gesitueerd zijn richting de Kruisstraat en de woningen welke gericht zijn op de Langstraat. Het plangebied is thans in gebruik als grasveld met wat tuinbeplanting. Tevens staan enkele oude schuurtjes binnen het plangebied, ooit behorende bij de woning met huisnummer 34.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

De locatie maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan "Peelkernen" (vastgesteld d.d. 10 november 2009) en is bestemd als 'Wonen'.



Afbeelding 2. Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor woningen in de categorieën: vrijstaande woningen, dubbele woningen, rijwoningen en gestapelde woningen. Voor hoofdgebouwen geldt dat deze binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak dienen te worden gebouwd.

Het is niet mogelijk binnen het plangebied op basis van het vigerende bestemmingsplan een nieuwe woning (zijnde een hoofdgebouw) te realiseren, omdat een bouwvlak ontbreekt.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven. Het initiatief zelf wordt beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt het initiatief getoetst aan de diverse sectorale aspecten. Tenslotte komen in de hoofdstukken 6 en 7 de uitvoerbaarheid en de planstukken en het vooroverleg aan de orde.

2 BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen in de westelijke zijde van de kern Hegelsom, aan de Langstraat. Hegelsom maakt onderdeel uit van de gemeente Horst aan de Maas, gelegen in het noorden van Limburg. Bijna 2.000 inwoners bevolken de kern. De kern Hegelsom ligt ten zuiden van Horst, in de oksel van de spoorlijn Venlo – Eindhoven en de provinciale weg N556.



Afbeelding 3. Luchtfoto plangebied en omgeving

Oorspronkelijk behoort het plangebied tot het perceel van de woning Langstraat 34. Dit betreft een tuinderswoning met daarbij behorend enkele schuurtjes die in het verleden een agrarische functie hadden als kippenstallen. De rest van het perceel betreft de bij de woning behorende tuin. Verder aan deze zijde van de Langstraat bevinden zich andere vrijstaande woningen, afgewisseld met kleinschalige bedrijvigheid en agrarische gronden. De overzijde van de Langstraat heeft een veel andere karakteristiek. Hier is sprake van de aanwezigheid van dorpse bebouwing door planmatig opgezette woningbouw (tweekappers).



Afbeelding 4. De woning Langstraat 34



Afbeelding 5. Dorpse bebouwing oostelijke zijde Langstraat

2.2 Ruimtelijke structuur

De Langstraat betrof van oudsher een plattelandsweg van de kern van Horst langs de kern van Hegelsom richting de spoorlijn. Verspreid aan de weg lagen diverse agrarische bedrijven. De kern van Hegelsom is nadien uitgebreid tot aan de Langstraat, waardoor deze weg nu de scheiding vormt van kern naar buitengebied. Aan de westelijke zijde van de Langstraat is sprake van vrijstaande bebouwing met daartussen open zones, zodat het de karakteristiek heeft van het buitengebied. Achter deze bebouwing ligt ook het daadwerkelijke buitengebied. De oostelijke zijde van de Langstraat bestaat uit dorps bebouwing in de vorm van tweekappers uit de jaren '60 van de vorige eeuw.



Afbeelding 6. Langstraat richting het noorden



Afbeelding 7. Langstraat richting het zuiden

Ten zuiden van de plangebied kruist de Langstraat de Kruisstraat. Net zoals de Langstraat loopt de Kruisstraat vanuit het buitengebied de kern in. Tegenover het plangebied bevinden zich de achtertuinen van de woningen welke aan de Kruisstraat liggen in de kern.

De Langstraat wordt tot het plangebied begeleid door een wegbeplanting. Na het plangebied vervolgd de wegbeplanting aan de andere zijde van de weg.

In ruimtelijk opzicht is de ligging van de Langstraat ten opzichte van de Mevrouwsbosweg en Bosstraat kenmerkend. Beide wegen liggen op eenzelfde afstand parallel aan de Langstraat met daartussen parallel lopende watergangen. Aan al deze wegen is sprake van een bebouwingslint.

2.3 Functionele structuur

Het plangebied wordt aan alle zijden omgeven door woningen. Ten zuidwesten ligt de woning met huisnummer 34. Aan de overzijde van de Langstraat liggen de achtertuinen van de woningen gesitueerd richting de Kruisstraat en de tweekappers gesitueerd richting de Langstraat.

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich een weiland. Verder in noordoostelijke richting bevinden zich enkele woningen, maar ook een kantoorpand en twee kleinschalige bedrijven.

In het aangrenzende buitengebied bevindt rondom de kern ook voornamelijk woningen, afgewisseld met enkele agrarische bedrijven op grotere afstand.



Afbeelding 8. Huidige situatie van het plangebied



Afbeelding 9. Weiland naast het plangebied

2.4 Historische ontwikkeling en cultuurhistorie

De jager-verzamelaars uit het laat-paleolithicum en mesolithicum kozen als woon- en verblijfplaats vaak voor de flanken van hoger liggende terreingedeelten in het landschap die zich bij voorkeur in de buurt van (open) water bevonden. Water was een belangrijk gegeven voor het lessen van de dorst. Nabij water heerst ook een grotere biodiversiteit, wat de jacht en het verzamelen van plantaardig voedsel vergemakkelijkt.

Het plangebied ligt binnen een golvende dekzandvlakte. Direct ten oosten hiervan ligt een hooggelegen dekzandrug. Deze rug loopt af naar het beekdal van de Grote Molenbeek die verder ten oosten van het plangebied ligt. Jager-verzamelaars zullen met name overgangsgebieden van hooggelegen zones (dekzandruggen) naar watervoorzienende locaties hebben uitgekozen als vestigingslocaties.

Vanaf het neolithicum ontstaan de eerste landbouwculturen die gekenmerkt worden door sedentaire nederzettingen. In de beginperiode stapt men geleidelijk over naar landbouw en veeteelt en worden jagen en verzamelen steeds minder belangrijk. De nederzettingen worden gekenmerkt door permanente woningen die soms diep in de grond gefundeerd waren. Voor de watervoorziening worden waterputten gegraven. Ook worden afvalkuilen gegraven in en nabij de nederzetting. Vanaf het neolithicum tot en met de vroege middeleeuwen heeft men nog steeds een voorkeur voor hoger en droger gelegen gebieden.

De relatief hooggelegen dekzandvlakte waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, zal een aantrekkelijke locatie zijn geweest, al zal men eerder de hoger gelegen dekzandgronden ten oosten van het plangebied

hebben uitgekozen als bewoningslocatie. In de omgeving en op de dekzandrug zijn in het verleden enkele grafheuvels uit de vroege ijzertijd aangetroffen. Ook werd aardewerk uit de bronstijd-ijzertijd en uit de Romeinse tijd gevonden.

Het bewoningspatroon verandert geleidelijk vanaf de late middeleeuwen. In deze periode is een hoge ligging in het landschap niet meer bepalend voor het bewoningspatroon. Vanaf de (late) middeleeuwen concentreert de bewoning zich in dorpen en steden en kleinere bewoningsclusters.

De dorpskern van Hegelsom ligt een stuk verder naar het oosten. Het plangebied lag in een gebied dat lang heide was en pas aan het einde van de 19^e eeuw werd ontgonnen. Op historische kaarten is in het plangebied nooit bebouwing aanwezig geweest. Enkel op het aangrenzende perceel van Langstraat 34.



Afbeelding 10. Historische kaart 1900



Afbeelding 11. Historische kaart 1950

Op zowel de Tranchotkaart uit circa 1802-1811 als op de historische kaart uit circa 1870 wordt duidelijk dat het plangebied dan nog deel uitmaakt van het heidegebied. De bebouwingsclusters van het latere Hegelsom bevinden zich ten oosten van het plangebied. Er is nog geen sprake van een dorpskern.

De kaart uit 1900 laat zien dat delen in en rondom het plangebied in ontginning zijn gebracht. Het plangebied ligt nu binnen een zone die als bouwland in gebruik is. De Langstraat is dan ook aangelegd. Aan deze straat is sporadisch bebouwing aanwezig. Op de kaart uit 1950 is al meer sprake van een dorpskern. Het plangebied is nog als bouwland in gebruik.

3 BELEID

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de op het plangebied van toepassing zijnde beleidskaders behandeld. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op het van toepassing zijnde rijksbeleid. In de daarop volgende paragraaf komt het provinciaal beleid aan bod. In paragraaf 3.4 volgt het gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door de rijksoverheid vastgesteld ter vervanging van de Nota Ruimte (2004). In de SVIR staan de nationale plannen voor ruimte en mobiliteit.

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven. In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. Deze tijdschijf is gesteld omdat in de loop van de tijd nieuwe ontwikkelingen en opgaven kunnen vragen om bijstelling van de rijksdoelen. Voor de ambities zijn rijksinvesteringen slechts een van de instrumenten die worden ingezet. Ook kennis, bestuurlijke afspraken en kaders worden ingezet. De huidige financiële rijkskaders (begroting) zijn randvoorwaardelijk voor de concrete invulling van die rijksambities. Een actualisatie van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid is nodig om de nieuwe aanpak vorm te geven. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende (wereldwijde) omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen die onder andere ontstaan omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vormt de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk is verantwoordelijk voor een goed systeem van ruimtelijke ordening inclusief zorgvuldige, transparante ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dat betekent dat het systeem zo ingericht moet zijn dat integrale planvorming en besluitvorming op elk schaalniveau mogelijk is en dat bestaande en toekomstige belangen goed kunnen worden afgewogen. Gebruikswaarde, toekomstwaarde en belevingswaarde zijn hier onderdeel van. Het gaat dan zowel om belangen die conflicteren als belangen die elkaar versterken. Bij nieuwe ontwikkelingen, aanleg en herstructurering moet in elk geval aandacht zijn voor de gevolgen voor de waterhuishouding, het milieu en het cultureel erfgoed.

Deze aspecten zullen in paragraaf 5.3, respectievelijk paragraaf 5.2 en 5.6 aan de orde komen.

Onderhavig plan heeft geen invloed op de beschreven doelen die het Rijk nastreeft. Het plan heeft een te kleinschalig karakter om hier effect op te hebben.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen daarvan in werking getreden.

Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Barro regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, Nationaal Natuurnetwerk, de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Bij het onderhavig plan worden geen van de genoemde belangen geschaad. Kortom, het plan is niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

3.2.3 Ladder duurzame verstedelijking

In de genoemde SVIR is de "Ladder voor duurzame verstedelijking" geïntroduceerd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder is juridisch vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ontwikkeling (Bro).

Sinds invoering van de ladder is er veel jurisprudentie ontstaan en is er veel over geschreven. De ladder werd als te ingewikkeld ervaren en zorgde voor veel onderzoekskosten. Per 1 juli 2017 is de regeling daarom gewijzigd. De drie treden uit de oorspronkelijke tekst worden losgelaten en vervangen door de volgende tekst:

"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien".

Allereerst dient er sprake te zijn van een 'stedelijke ontwikkeling'. Zoals de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft overwogen (uitspraak van 18 december 2013, zaak nr. 201302867/1/R4), is het begrip woningbouwlocatie in de omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro niet nader gedefinieerd in het Bro. Voorts ontbreekt in de nota van toelichting bij deze bepaling (Stb. 2012, 388) een toelichting op de definitiebepaling van het begrip stedelijke ontwikkeling.

De Afdeling is in een eerdere zaak van oordeel geweest dat een aantal van 11 toe te voegen woningen in de bebouwde kom, een ontwikkeling is die niet voorziet in een woningbouwlocatie of een andere stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is dan ook niet van toepassing (ABRvS 16 september 2015, ECLI: NL:RVS:2015:2921, r.o. 4.3).

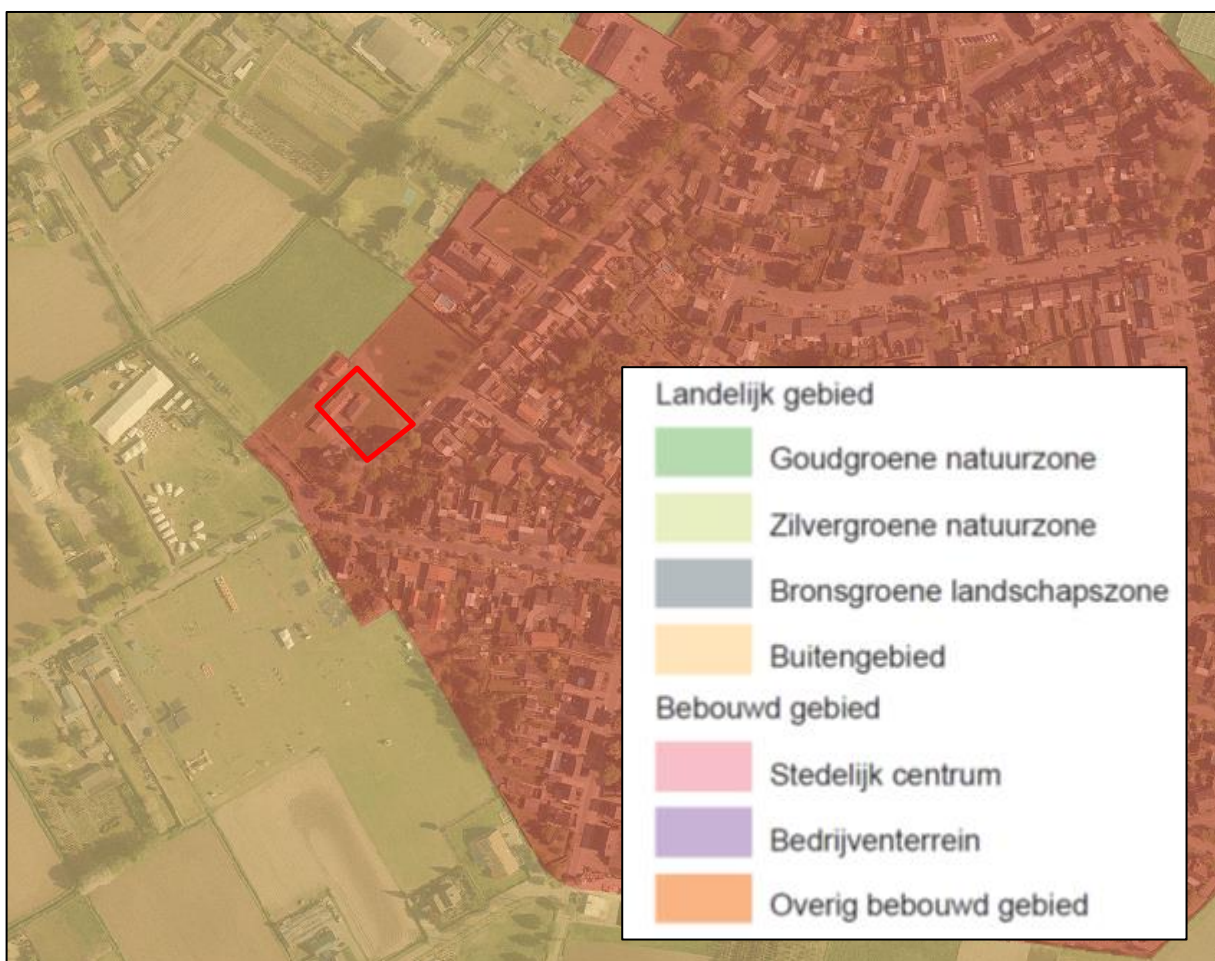
Gelet hierop kan zeker geconcludeerd worden dat de toevoeging van één woning in Hegelsom evenmin een stedelijke ontwikkeling betreft als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid Bro. Er hoeft dan ook niet aan de ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 POL2014

Op 12 december 2014 hebben Gedeputeerde Staten het POL2014, met bijbehorend plan-MER, de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal verkeers- en vervoersprogramma vastgesteld. Allemaal als onderdeel van een integrale omgevingsvisie. Deze documenten zijn op 16 januari 2015 in werking getreden.

De provinciale ruimtelijke ambitie komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg; om er naar toe te gaan en vooral ook om er te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderende opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.



Afbeelding 12. Zonering POL2014

Aan het provinciaal omgevingsbeleid ligt een aantal principes ten grondslag: kwaliteit staat daarbij centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

De grote variatie in omgevingskwaliteiten is een kenmerk en sterk punt van Limburg. Om daaraan recht te doen, worden in het POL2014 zeven globaal afgebakende gebiedstypen onderscheiden. Dit zijn zones met elk een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten, en met heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden. Het plangebied is gelegen in de zone 'overig bebouwd gebied'. Dit betreffen gemengde woon- en werkgebieden met voorzieningen, deels met stedelijk karakter, deels met landelijk karakter. Beleidsmatig worden hier de volgende accenten gelegd:

- transformatie regionale woningvoorraad
- bereikbaarheid
- balans voorzieningen en detailhandel
- stedelijk groen en water
- kwaliteit leefomgeving

Het toevoegen van één woning past binnen de provinciale richtlijnen die zijn gesteld voor het overig bebouwd gebied. Kortom, het initiatief past binnen de beleidsregels zoals geschetst in het POL2014.

3.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Tezamen met het POL2014 is de Omgevingsverordening Limburg 2014 in werking getreden. In hoofdstuk 2 zijn de regels opgenomen inzake bouwen en wonen.

In artikel 2.2.2 van de verordening is bepaald dat een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, rekening moet houden met het bepaalde in artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder duurzame ontwikkeling).

Onderhavige ontwikkeling is getoetst aan de ladder duurzame ontwikkeling, zie paragraaf 3.2. Er is sprake van de bouw van een nieuwe woning. Bij het bouwen van één woning is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling, waardoor de ladder niet van toepassing is.

In artikel 2.4.2 van de verordening is bepaald dat een ruimtelijk plan gelegen in de regio Noord-Limburg niet voorziet in de toevoeging van woningen aan de bestaande voorraad woningen anders dan op de wijze zoals beschreven in de Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg.

Zoals in paragraaf 3.3.3 van onderhavige toelichting is vermeld, is er in casu sprake van bouwen naar reële (eigen) behoefte. Het plan past daarmee in de Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg.

3.3.3 Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg

De Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg, vastgesteld op 20 april 2016, is een visie waarmee de bestuurders van de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Mook en Middelaar, Venlo, Venray en Peel en Maas en de provincie Limburg sturing geven aan de regionale woningmarkt. De structuurvisie heeft de status van intergemeentelijke structuurvisie op grond van artikel 2.1, lid 3 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarmee heeft het document een juridische status met een zelfbindend karakter.

Samen met alle woonpartners zijn vijf inhoudelijke pijlers geïdentificeerd die de kern vormen van de visie. De pijlers rusten idealiter op een stevig fundament: krachtige gemeenten en een sterke regio. De inhoudelijke pijlers zijn:

1. een gezonde woningmarkt in balans: nieuwbouw naar behoefte;

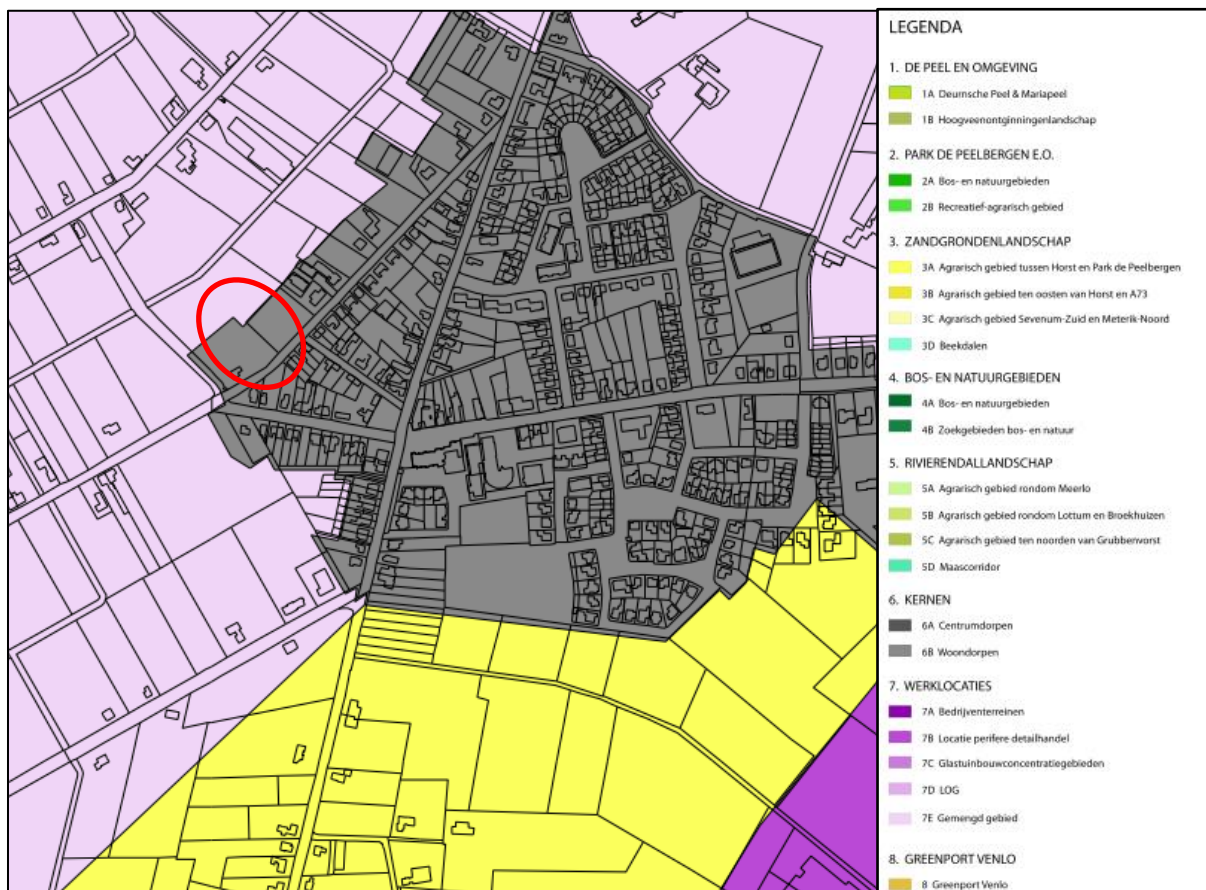
2. de juiste woning op de juiste plek en dynamisch voorraadbeheer;
3. goed wonen voor iedereen, maar met extra aandacht voor onder andere arbeidsmigranten;
4. kwaliteit bestaande voorraad en kernen meer centraal;
5. een levensloopvriendelijke en duurzame regio.

In casu is er sprake van bouwen naar reële behoefte (kavel wordt door initiatiefnemer ontwikkeld om in eigen woonbehoefte te voorzien) en wordt één woning toegevoegd met een hoog kwaliteitsniveau, met oog voor de omgeving.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Horst aan de Maas

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn gemeenten verplicht om, ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, een structuurvisie vast te stellen voor het gehele grondgebied van de gemeente. Een structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van een gebied, evenals de hoofdlijnen van het door de gemeente te voeren beleid. De gemeente Horst aan de Maas heeft haar regie op de uitvoering van het ruimtelijk beleid vormgegeven in de Structuurvisie Horst aan de Maas. De structuurvisie is op 9 april 2013 vastgesteld. Een evaluatie van de structuurvisie is op 9 juli 2015 vastgesteld.



Afbeelding 13. Gebiedsindeling gemeentelijke structuurvisie

De structuurvisie biedt het kader voor de gemeente om uitspraken te doen over de wenselijkheid van (ruimtelijke) ontwikkelingen. Het gemeentelijke grondgebied is om die reden ingedeeld in diverse deelgebieden. Het plangebied is gelegen in deelgebied 6B 'Woondorpen'. Onder dit deelgebied vallen de kleine kernen van

de gemeente Horst aan de Maas. Hier geldt voor nieuwe woningen een meedenkende grondhouding. Bij een meedenkende grondhouding is sprake van een maatwerkbeoordeling, waarbij aspecten als onderscheidend vermogen en de locatie van belang zijn.

In het kader van de evaluatie van de structuurvisie is een bijlage opgesteld waarin de voorwaarden voor het toevoegen van woningen in de gemeente Horst aan de Maas zijn opgenomen. In deze bijlage wordt een onderscheid gemaakt in vier manieren om woningen toe te voegen, te weten “nieuwe woningen”, “splitsen van woningen”, “herontwikkelen van behoudenswaardig vastgoed bij een reeds bestaande woning” en “herontwikkelen van al het andere behoudenswaardig vastgoed”. Van de eerste categorie is in dit geval sprake.

Om te stimuleren dat woningen eerst binnen de kern worden gerealiseerd is het noodzakelijk dat de gevraagde kwaliteitsbijdrage gunstiger is dan de kwaliteitsbijdrage in het buitengebied. Bij het toevoegen van één nieuwe woning is de kwaliteitsbijdrage vastgesteld op € 40.000,-. Initiatiefnemer zal hieraan voldoen om de bouw van de woning mogelijk te maken.

3.4.2 Masterplan Wonen Horst aan de Maas

Het Masterplan Wonen (lokale woonvisie) 2016-2021, dat in juni 2016 door de gemeente Horst aan de Maas is vastgesteld, is een uitwerking van de regionale structuurvisie Wonen Noord Limburg. De beleidsopgaven zoals genoemd in het Masterplan Wonen betreffen de volgende:

1. een nieuwbouwprogramma met toekomstwaarde
2. een sluitend netwerk van wonen, zorg en welzijn
3. aantrekkelijk houden van de bestaande woningvoorraad en dorpen door verduurzaming in brede zin.

Deze beleidsopgaven resulteren in de volgende speerpunten in het masterplan Wonen:

- Streven naar een kwalitatief gedifferentieerd woningaanbod, dat aansluit op de vraag van onze huidige en toekomstige inwoners. Een gedifferentieerd woningaanbod biedt de mogelijkheid om een gewenste wooncarrière te maken binnen de gemeente (doorstroming) en draagt bij aan een evenwichtige bevolkingsopbouw.
- Ter bevordering van een evenwichtige bevolkingsopbouw wordt extra aandacht besteed aan woningen (huur en koop) voor jongeren, starters en senioren.
- Voor senioren is het van belang dat de woning zorggeschikt is en zij daar kunnen blijven wonen ook als ze zorg behoeven.
- In de bestaande particuliere woningvoorraad kan nog een flinke slag gemaakt worden op het gebied van duurzaamheid en het toekomst bestendig maken. Met name woningen uit de periode 1950-1985 vragen om (energetische) verduurzaming om deze toekomstbestendig en courant te houden.
- Realiseren van de nieuwbouw hoofdzakelijk binnen de bestaande bebouwing en in vrijkomend vastgoed in de woonkernen om de groene en landelijke omgeving tussen de woonkernen te behouden.
- Het stimuleren van de starters naar de bestaande voorraad, de realisatie van tijdelijke huurwoningen en de bewustwording van langer zelfstandig wonen.

In casu wordt de nieuwe woning aan de Langstraat gebouwd naar eigen behoefte; de initiatiefnemer realiseert de woning geheel naar eigen wens en passend binnen de afspraken met de gemeente Horst aan de Maas, welke verder in de bouwregels van onderhavig bestemmingsplan zijn verwoord.

Het initiatief is derhalve niet strijdig met het Masterplan Wonen

3.5 Conclusie

Het initiatief past, met uitzondering van de kaders van het vigerende bestemmingsplan, binnen de beleidskaders van zowel het Rijk, de provincie Limburg als de gemeente Horst aan de Maas zelf. Belangrijkste reden hiervan is dat de woning binnen de kern voor eigen gebruik wordt gerealiseerd.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Uitgangspunten en doelstellingen van het plan

De doelstelling van dit bestemmingsplan is gericht op het planologisch mogelijk maken een nieuwe woning met bijgebouwen op te richten op de locatie Langstraat ong., op het perceel kadastraal bekend als gemeente Horst, sectie M, nummer 3516.

4.2 Stedenbouwkundige / ruimtelijke aspecten

De heer Logister wenst een nieuwe woning op te richten aan de Langstraat in Hegelsom. De nieuwe woning betreft een vrijstaande woning, gelegen naast de woning Langstraat 34.

Bouwtekeningen voor de nieuwe woning zijn nog niet aanwezig. Middels onderhavig bestemmingsplan wordt dan ook niet één specifieke woning geregeld, maar wordt een bouwrecht aan de locatie toegekend. Het bouwrecht kan worden ingevuld met een woning, zolang deze voldoet aan de bepalingen uit de planregels. Over de architectonische uitstraling van de nieuwe woning is momenteel dan ook nog niets bekend, behoudens dat de nieuwe woning een landelijke uitstraling zal krijgen. Om een goede welstandelijke inpassing te garanderen wordt in het kader van de uiteindelijke omgevingsvergunningaanvraag het bouwplan getoetst door de commissie ruimtelijke kwaliteit zodat de op te richten qua vorm, geleding als gevel(uitstraling) passend is in het heersende straatbeeld en de woning ook kwalitatief past in de omgeving.

De locatie mag worden bebouwd met één woning. De maximale goot- en nokhoogte bedraagt 5 respectievelijk 9 meter. Het is daarnaast mogelijk 150 m² aan bijgebouwen bij de woning op te richten met een maximale goot- en nokhoogte van 3,5 respectievelijk 6 meter. Qua maatvoering is ten eerste aangesloten bij de gemeentelijke standaarden. Daarnaast komt deze maatvoering overeen met bestaande woningen in de directe omgeving.

De nieuwe woning betreft een vrijstaande woning als opvulling van het stedenbouwkundige gat tussen de woningen Langstraat 34 en 22. Tussen de nieuwe woning en de bestaande woning met huisnummer 22 blijft het aanwezige weiland in stand, wat de karakteristiek van de ligging aan de westelijke zijde van de Langstraat versterkt. De voorzijde van de woning is gericht op de Langstraat. De afstand tot de weg bedraagt minimaal als aanwezig bij de woning Langstraat 34. Op deze manier is een goede aansluiting gezocht met de kenmerken van het bebouwingslint.

Resterende gronden worden ingericht als tuin bij de nieuwe woning.

4.3 Landschappelijke inpassing

Door middel van het voorliggende bestemmingsplan wordt slechts één woningbouwmogelijkheid gecreëerd voor een woning in de kern. Hierbij wordt er van uitgegaan dat bij het concrete bouwplan tevens rekening wordt gehouden met een landschappelijke inpassing van de woning.

5. SECTORALE ASPECTEN

5.1 Inleiding

Bij het toekennen van een bouwrecht voor een nieuwe woning op de locatie Langstraat ong. in Hegelsom dient rekening gehouden te worden met (milieu-)aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, geluid, lucht, externe veiligheid en milieuzonering voor het plangebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van de nieuwe woning voor de aspecten archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur en landschap, flora en fauna, waterhuishouding en verkeer. De hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

5.2 Milieuaspecten

5.2.1 M.e.r.-beoordeling

Op 1 juli 2010 is de Wet Modernisering m.e.r. in werking getreden. Deze wet wijzigt de Wet milieubeheer daar waar het gaat om de procedures en de wettelijke bepalingen aangaande het (al dan niet verplicht) opstellen van een milieueffectrapport (MER) en heeft tot doel de regelgeving te vereenvoudigen. Samenhangend hiermee is op 1 april 2011 het besluit tot wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden.

De activiteiten waarvoor een MER opgesteld moet worden is opgenomen in de bijlage van het Besluit m.e.r.. De bouw van één woning, als zijnde de enige nieuwe activiteit die middels onderhavig bestemmingsplan wordt geregeld, is niet opgenomen op de C-lijst of D-lijst van het Besluit m.e.r.. Een MER is dan ook niet benodigd.

5.2.2 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle ruimtelijke plannen relevant is en daarom onderzocht, beoordeeld en beschreven moet worden. In dit kader is voor het plangebied daarom een verkennend bodemonderzoek¹ uitgevoerd.

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd, dat de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming" (VED-HE).

De onderzoekslocatie is zéér plaatselijk voorzien van een verharding bestaande uit asfaltgranulaat, hieronder bevindt zich (eveneens) zéér plaatselijk een volledige (dunne) puinlaag. De bodem bestaat voornamelijk uit plaatselijk zwak tot matig grindig, matig siltig, matig grof tot matig fijn zand. De bovengrond is bovendien plaatselijk zwak humeus en de ondergrond is plaatselijk zwak tot sterk gleyhoudend. Verder is de bodem plaatselijk matig gresbushoudend, matig dakpanhoudend, zwak tot matig baksteenhoudend, zwak asfalthoudend, zwak aardewerkhoudend en/of zwak betonhoudend.

In één van de twee zintuiglijk verontreinigde grondmengmonsters van de verdachte bovengrond zijn analytisch géén verontreinigingen geconstateerd. Het andere grondmengmonster is licht verontreinigd met koper, kwik, nikkel, lood, zink en PAK. In het zintuiglijk schone grondmengmonster van de ondergrond is een lichte verontreiniging met kobalt geconstateerd.

¹ Econsultancy, Rapportage verkennend bodemonderzoek en verkennend onderzoek asbest in bodem en puin Langstraat 34 te Hegelsom, 20 oktober 2017, rapportnummer: 5055.001

Hoewel de twee grondmengmonsters van de bovengrond enigszins gelijke bijmengingen bevatten zijn er significante verschillen in de mate van analytische verontreinigingen vastgesteld. Dit is mogelijk te relateren aan de ruimtelijke ligging van de monsternamenpunten; de boorpunten van het analytisch verontreinigd mengmonster bevindt zich ter plaatse van de voormalige boerderij (met erf) welke op de onderzoekslocatie aanwezig is geweest. Het historisch antropogeen gebruik van de onderzoekslocatie heeft de bodem alhier (hoogstwaarschijnlijk) (sterker) nadelig beïnvloed.

Het grondwater is licht verontreinigd met barium, cadmium, zink en xylenen. De metaalverontreinigingen zijn hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de regionaal verhoogde achtergrondconcentraties in het grondwater. De lichte xyleenverontreiniging is mogelijk te relateren aan het historisch antropogeen gebruik van de onderzoekslocatie.

Op het maaiveld, in het opgegraven en gezeefd materiaal alsmede analytisch is in de onderzochte puin- en bodemlaag géén asbest aangetoond. Derhalve kan worden gesteld dat de onderzochte puin- en bodemlaag niet verontreinigd is met asbest. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt gesteld dat er geen aanleiding bestaat tot het uitvoeren van een nader onderzoek asbest in bodem/puin. In geval van grondwerkzaamheden op de locatie behoeven er ten aanzien van asbest geen specifieke maatregelen te worden getroffen.

De vooraf gestelde hypothese, dat de onderzoekslocatie als "verdacht" dient te worden beschouwd wordt, op basis van de onderzoeksresultaten, bevestigd. Echter, gelet op de aard en mate van verontreiniging, bestaat er géén reden voor een nader onderzoek.

Indien er werkzaamheden plaatsvinden, waarbij grond vrijkomt, kan de grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het Besluit bodemkwaliteit zijn hierop mogelijk van toepassing.

5.2.3 Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen ten aanzien van de geluidbelasting van geluidsgevoelige functies. Een woning is aan te merken als een geluidsgevoelige functie.

Op basis van artikel 77 van de Wgh dient bij een nieuwe woning een akoestisch onderzoek te worden ingesteld. Het akoestisch onderzoek bepaalt de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidsgevoelige bestemming die vanwege de aanwezigheid van een weg wordt ondervonden.

Het onderzoek is alleen noodzakelijk als de geluidsgevoelige bestemming binnen de wettelijke geluidszone van de weg gelegen is. In artikel 7.4.1 van de Wgh is aangegeven dat een weg een zone heeft die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

1. in stedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 200 meter;
2. in buitenstedelijk gebied:
 1. voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken 600 meter;
 2. voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter;
 3. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter.

De wettelijke geluidszone is niet van toepassing op wegen die aan te merken zijn als woonerf of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

De nieuwe woning wordt aangemerkt als een geluidsgevoelig object, maar wordt opgericht aan de Langstraat. Ter plaatse geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Naar de effecten van deze weg op de woning hoeft derhalve geen onderzoek gedaan te worden. Op grotere afstand bevinden zich wel enkele wegen waar de maximum snelheid 60 km/uur bedraagt. Dit betreffen de Langstraat (buiten de bebouwde kom), de Kruisstraat

en de Bosstraat. Dit betreffen wegen bestaande uit een of twee rijstroken waardoor de wettelijke geluidszone 250 meter bedraagt. Afstand van het plangebied tot deze wegen bedraagt respectievelijk 100 meter, 40 meter en 200 meter. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient daarom een akoestisch onderzoek naar de effecten van wegverkeerslawaai verricht te worden voor de bouw van een woning.

Voor een nieuwe woning bedraagt de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting 48 dB (voorkeursgrenswaarde). De ligging van de 48 dB contour is bepaald met SRM1. Ten gevolge van de rekenresultaten blijkt dat de 48 dB contour van de Langstraat en Kruisstraat op de weg ligt en daarmee niet op het plangebied. Ter plaatse van het plangebied is daar geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor de Bosstraat ligt de 48 dB contour op maximaal 9,8 meter uit de weg. Gezien de grote afstand van het plangebied tot de Bosstraat is ter plaatse van het plangebied geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Derhalve wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor het aspect wegverkeerslawaai.

5.2.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking en staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm).

Heersende luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden gezien of de luchtkwaliteit ter plaatse voldoende is voor de bouw van een woning.

Rondom het plangebied bevinden zich diverse wegen als emissiebronnen van luchtverontreinigende stoffen (uitlaatgassen van verkeer). Deze bronnen zijn opgenomen in de achtergrondconcentraties, zoals die door het RIVM jaarlijks in kaart worden gebracht. Normaal gesproken zijn er in het oosten en zuiden van Nederland geen knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit met betrekking tot fijn stof en stikstofdioxide te verwachten. De grootschalige concentratiekaart Nederland (GCN) geeft per km-vak de huidige achtergrondconcentraties weer.

Volgens de kaarten van het RIVM bedraagt momenteel de concentratie fijn stof ($PM_{2,5}$) ter plaatse $11,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, de concentratie fijn stof (PM_{10}) $18,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en de concentratie stikstofdioxide (NO_2) $17,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In de Wet milieubeheer is de jaargemiddelde grenswaarde voor $PM_{2,5}$ $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$, terwijl de jaargemiddelde grenswaarde voor PM_{10} $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. Voor NO_2 bedraagt de jaargemiddelde grenswaarde eveneens $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse voldoende, waardoor er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Effect op luchtkwaliteit

De AMvB 'NIBM' legt vast, wanneer een ruimtelijke ontwikkeling niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De achtergrond van het beginsel 'niet in betekende mate' is dat de gevolgen van een ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in een aantal gevallen (beschreven in de ministeriële Regeling NIBM) worden tenietgedaan door de ontwikkeling van bijvoorbeeld schonere motoren in het gehele land.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uit gegaan van de normen uit de interimperiode. Nu het NSL in werking is getreden is een ontwikkeling NIBM, als aannemelijk is dat de ontwikkeling een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn

stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂. Als de 3% grens voor PM₁₀ of NO₂ niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Als een project ervoor zorgt dat de concentratie PM₁₀ of NO₂ met meer dan 3% van de grenswaarde verhoogd, draagt het project IBM bij aan de luchtkwaliteit en dient een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd te worden om de precieze effecten op de luchtkwaliteit in beeld te brengen.

Woningbouw draagt pas IBM bij aan de luchtkwaliteit als er meer dan 1.500 woningen gebouwd worden. Met onderhavig project worden er veel minder woningen gerealiseerd. Met het project wordt derhalve ruimschoots onder het 3% criterium gebleven.

Het oprichten van één woning draagt NIBM bij aan de luchtkwaliteit.

5.2.5 Geur

Geur kan hinder veroorzaken in de leefomgeving. Wanneer deze hinder inderdaad ondervonden wordt, kan dit zelfs invloed hebben op de gezondheid. Geurhinder dient daarom zoveel mogelijk beperkt te worden door regels te stellen aan de uitstoot van geuremissies en bepaalde afstanden aan te houden ten opzichte van geurgevoelige objecten.

De oprichting van de woning heeft geen toename van geurhinder voor de omgeving tot gevolg.

De woning kan wel geurhinder ondervinden van omliggende veehouderijen. In de directe nabijheid is echter geen sprake van locaties waar op professionele wijze dieren worden gehouden. Geurhinder vormt daarom geen belemmering voor de oprichting van de woning.

5.2.6 Bedrijven en milieuzoneringen

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving.

Bedrijven en instellingen zijn verplicht te voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit, dan wel een omgevingsvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf, waarbij rekening gehouden dient te worden met omliggende woonbebouwing. Door middel van de milieuwet- en regelgeving wordt (milieu)hinder in woongebieden zoveel mogelijk voorkomen. Indien woningbouw wordt gerealiseerd in de directe omgeving waar milieugevoelige objecten zijn toegelaten, dan dient rekening gehouden te worden met de bestaande rechten van deze bedrijven.

Als hulpmiddel voor de inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), in samenwerking met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische zaken, in 2009 een indicatieve bedrijvenlijst opgesteld.

Deze indicatieve bedrijvenlijst geeft richtafstanden, gebaseerd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of gemengd gebied (zijnde o.a. het buitengebied). Bij het bepalen van de richtafstanden is voor deze situatie dan ook uitgegaan van het gebiedstype 'rustige woonwijk'.

De milieuruimte van bestaande bedrijven in de omgeving van het plangebied is geïnventariseerd aan de hand van SBI-code en grootste bijbehorende VNG-afstand voor stof, geur, geluid en gevaar.

Bedrijf	Adres	SBI-2008	Richtafstand VNG 'rustige woonwijk'			
			geur	stof	geluid	gevaar
Kantoor	Langstraat 20	63, 69-71, 73, 74, 77, 78, 80-82	0	0	10	0
Detailhandel	Langstraat 25a	47	0	0	10	0
Verpakkingsbedrijf	Bosstraat 13	222	50	30	50	30
Handelsonderneming	Kogelstraat 25	461	0	0	10	0
Autobedrijf	Langstraat 8	451, 452, 454	10	0	30	10

Onderzocht is of de hindercontouren de nieuwe woonbestemming overlappen. Er zijn geen hindercontouren die het plangebied overlappen. Er kan gesteld worden dat ten aanzien van het aspect milieuzonering bedrijven geen beperkingen opleveren voor de nieuw te bouwen woning. Een goed woon- en leefklimaat kan ter plaatse van het plangebied gewaarborgd worden. Anderzijds worden door de nieuwe woning de nabij gevestigde bedrijven niet in hun bedrijfsvoering c.q. activiteiten beperkt.

5.2.7 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden te worden met het aspect externe veiligheid. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen.

De risiconormen voor inrichtingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van omgevingsvergunningen en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met bepaalde eisen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn voorts regels opgenomen betreffende de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

De normen voor het risico dat burgers mogen lopen als gevolg van een ongeval met transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS). Op basis van deze nota geldt het Basisnet Vervoer voor zowel wegen, spoorlijnen als vaarwegen. Hiermee moet voorkomen worden dat zich externe veiligheidsknelpunten zullen gaan voordoen langs spoor- en waterwegen en het hoofdwegennet.

Het transport van gevaarlijke stoffen middels buisleidingen is gebaseerd op het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dit besluit verplicht gemeenten en provincies om buisleidingen op te nemen in het bestemmingsplan, inclusief een belemmerende zone. Het Bevb gaat niet uit van bebouwings-, veiligheids- of toetsingsafstanden, maar van grenswaarden voor plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht voor groepsrisico, vergelijkbaar met het Bevi.

De opslag van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik is gereguleerd in de circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Hierin worden veiligheidsafstanden gegeven ten opzichte van inrichtingen waar dergelijke stoffen opgeslagen worden. De gemeente is verplicht deze afstanden binnen het bestemmingsplan aan te houden. Dit geldt ook voor veiligheidsafstanden ten behoeve van de opslag van vuurwerk, welke in het Vuurwerkbesluit zijn vastgelegd.

Zoals al aangegeven is, wordt getoetst aan een plaatsgebonden- en een groepsrisiconorm die bepalen wat de maximale kans op dodelijke slachtoffers mag zijn in geval van een incident. Deze normen hebben het karakter van grenswaarden (zijnde het maximaal toelaatbaar risico) en richtwaarden in het milieubeleid.

Voor ontwikkelingen die plaatsvinden binnen het invloedsgebied van de risicovolle activiteit geldt een verantwoordingsplicht ten aanzien van het groepsrisico. Deze verantwoordingsplicht geldt ongeacht of normen worden overschreden.

Uitgangspunt voor het beleid is dat burgers voor de veiligheid in hun woonomgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico): er mogen zich dus geen kwetsbare bestemmingen bevinden binnen de zone van het maximaal toelaatbaar risico. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers (groepsrisico) moet expliciet worden afgewogen en verantwoord.

Op basis van de risicokaart van de provincie Limburg kan geconcludeerd worden dat er geen relevante risico's in de directe omgeving van het plangebied aanwezig zijn. Het meest dichtbij het plangebied gelegen risico betreft een LPG tankstation, bijna 900 meter ten oosten van het plangebied.

Het plaatsgebonden risicocontour van dit tankstation is bepaald op 35 meter. De verantwoordingsplicht inzake het groepsrisico is voor dit tankstation bepaald op 150 meter. Aan beide afstanden wordt ruimschoots voldaan. Door de grote onderlinge afstand tussen het plangebied en het tankstation is er geen sprake van het bouwen binnen het plaatsgebonden risico of een verslechtering van het groepsrisico.

Conclusie luidt dan ook dat het aspect externe veiligheid niet van toepassing is voor de oprichting van de woning.

5.3 Waterparagraaf

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het verplicht een watertoets op te stellen en daarmee het water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven. De watertoets vraagt niet alleen een beschrijving van de waterhuishoudkundige situatie en de invloed die een initiatief heeft, maar ook een vroegtijdig overleg met waterbeheerders. Onderhavig initiatief voorziet in de oprichting van een woning, voor het overige wordt er geen nieuwe bebouwing opgericht of nieuwe bouw mogelijkheden gecreëerd. Het is nog niet bekend hoe groot deze woning wordt, maar een schatting van 250 m² is zeer reëel (woning: 10 * 10 m = 100 m² + bijgebouwen 150 m²). In totaal zal er dan sprake zijn van circa 250 m² nieuw dakoppervlak. De ondergrens van ruimtelijke ontwikkelingen die aan het waterschap voorgelegd dienen te worden ligt op 2000 m². Het initiatief blijft hier dus ruim onder en hoeft derhalve niet voorgelegd te worden aan het Waterschap Limburg.

Conform de POL2014-kaart 'Ondergrond' en 'Regionaal Water' liggen in het plangebied geen specifieke waterkundige waarden.

De bodem in het plangebied is tamelijk vlak. De maaiveldhoogte bedraagt circa 26,5 meter +NAP. De bodem in het plangebied bestaat uit een veldpodzolgrond, welke voornamelijk is opgebouwd uit lemig fijn zand.

Ter plaatse van het plangebied geldt grondwatertrap VI dit komt overeen met een redelijk diep grondwaterregime, waarbij de gemiddeld hoogste grondwaterstand tussen 0,4 en 0,8 meter onder maaiveld is gelegen en de gemiddeld laagste grondwaterstand op meer dan 1,2 meter. Conform het verkennend bodemonderzoek bedraagt de gemiddelde stand van het freatisch grondwater circa 23,5 m +NAP, waardoor het grondwater zich op circa 3 meter onder maaiveld zou bevinden.

Conform de doorlatendheidskaarten van Waterschap Limburg bestaan ter plaatse redelijk goede infiltratie-eigenschappen (0,45 tot 0,75 m/dag).

Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening.

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Voor de afvoer van het huishoudelijk afvalwater zal voor de woning een aansluiting gemaakt worden op het bestaand gemeentelijk rioleringsstelsel.

De belasting op het bestaande riool van het huishoudelijk afvalwater van slechts een nieuwe woning zal gering zijn. Er zijn derhalve geen aanpassingen noodzakelijk zijn voor het bestaande riool.

Het hemelwater wordt conform het beleid afgekoppeld van het rioleringsstelsel. Het is nog niet exact bekend hoe hemelwaterafkoppeling plaatsvindt. Voor een van de volgende twee opties wordt gekozen door de initiatiefnemer:

1. Infiltratie door middel van open infiltratievoorziening

Het afkoppelen van het hemelwater kan worden vormgegeven door het aanleggen van een infiltratiewadi of -vijver. Conform richtlijnen van Waterschap Limburg dient deze infiltratievijver gedimensioneerd te worden op een bui die eens in de 10 jaar voorkomt en waarbij 50 mm neerslag valt. Daarnaast mag een bui die eens in de 100 jaar voorkomt en waarbij 84 mm valt, geen overlast voor derden veroorzaken.

Voor de nieuwe woning wordt een verharde footprint aangehouden van 250 m² (gebaseerd op een standaardwoning van 10 * 10 m en maximaal 150 m² aan bijgebouwen). De buffercapaciteit bij een T=10 bui dient dan 250 * 50 mm = 12,5 m³ te bedragen. Bij een T=100 bui mag de extra 8,5 m³ geen overlast veroorzaken bij derden.

2. Infiltratie door middel van infiltratiekoffers

In plaats van infiltratie op een open systeem kan ook gekozen worden ondergrondse infiltratiekoffers bij de woning te realiseren, alwaar het hemelwater de mogelijkheid krijgt te infiltreren.

Conform het beleid dienen de infiltratiekoffers gedimensioneerd te worden op een bui die eens in de 10 jaar voorkomt en waarbij 31 mm neerslag valt. Daarnaast mag een bui die eens in de 100 jaar voorkomt en waarbij 35 mm valt, geen overlast voor derden veroorzaken. De fabrikant van de toe te passen infiltratiekoffers dient dit aan te tonen bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de bouw van de woning.

Ten aanzien van de waterkwaliteit zijn er een aantal aspecten om in acht te nemen:

- het af te koppelen dakoppervlak mag niet worden vervaardigd van uitlogende bouwmaterialen.
- af te koppelen verhardingen (wegen, parkeervoorzieningen en stoepen) kunnen verontreinigingen bevatten. Door tussenkomst van olie- / slibafscheidende kolken, of een voldoende brede berm passage dient de kwaliteit van het afgevoerde hemelwater te worden gewaarborgd.

5.4 Kabels en leidingen

Grotere kabels en leidingen krijgen in een bestemmingsplan veelal een planologische beschermingszone door middel van een dubbelbestemming. Hiermee wordt de bedrijfszekerheid en de veiligheid van de betreffende leiding gewaarborgd.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is er geen sprake van een dergelijke dubbelbestemming in of in de nabijheid van het plangebied.

Blijkens kaarten van Gasunie, TenneT en Waterschapsbedrijf Limburg bevinden er zich in of in de nabijheid van het plangebied geen belangrijke (ondergrondse) leidingen.

5.5 Natuur

De Europese natuurwetgeving is in Nederland, op het gebied van soort- en gebiedsbescherming, uitgewerkt in de Wet natuurbescherming (Wn). Deze wet heeft tot doel alle in Nederland in het wild voorkomende planten- en diersoorten en natuurgebieden (Natura2000-gebieden) te beschermen en in stand te houden.

5.5.1 Flora en fauna

Om het voorkomen van flora en fauna aan te tonen ter plaatse en het effect van de nieuwe woning hierop te onderzoeken is een flora- en faunainspectie² uitgevoerd.

In het plangebied komen mogelijk zoogdieren en amfibieën voor, die onder de Wet natuurbescherming zijn beschermd. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Limburg een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud.

Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden, zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de Zorgplicht (artikel 1.11 Wn): deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens het werk worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

Verstoring en vernietiging van vogelnesten is te vermijden, door de aanwezige schuurtjes en tuinbeplanting buiten de periode 15 maart – 15 juli (het broedseizoen van de meeste vogels) te slopen danwel te verwijderen.

5.5.2 Natura2000

Het dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebied, het Natura 2000-gebied Deurnsche- en Mariapeel, ligt op 7,1 kilometer van het plangebied. Gezien deze grote onderlinge afstand zijn negatieve effecten op het Natura2000-gebied uit te sluiten.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

5.6.1 Cultuurhistorie

De provincie Limburg hecht veel waarde aan de cultuurhistorie van de provincie. De provincie wil dan ook dat er verstandig omgegaan wordt met cultuurhistorische bouwwerken en landschappen. In het POL2014 is derhalve aangegeven dat gestreefd wordt naar het behouden, ontwikkelen en beheren van beschermde historische bouwwerken, hoofdlijnen van jonge en oude cultuurlandschappen en historische landschapselementen.

Het beleid ten aanzien van cultuurhistorie zoals dit in het POL2014 is weergegeven, is gestoeld op de Nota Belvédère. Het POL2014 schrijft dan ook voor een beschrijving in het bestemmingsplan mee te nemen,

² Faunaconsult, Flora- en fauna-inspectie op een locatie aan de Langstraat te Hegelsom, 18 oktober 2017

betreffende de omgang met de cultuurhistorische elementen in relatie tot de hiervoor geldende wettelijke bepalingen.

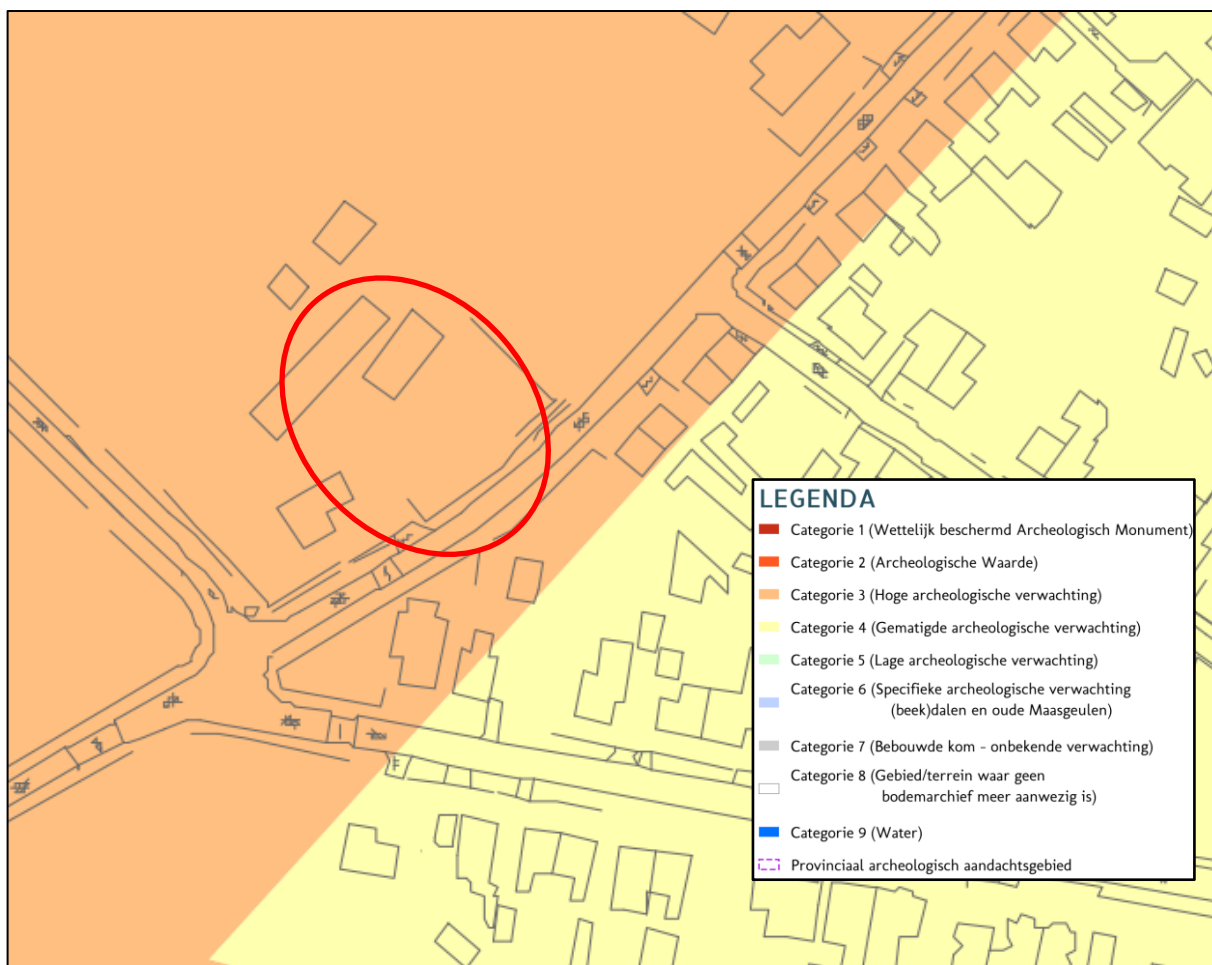
Conform de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart bevindt er zich in de directe omgeving rondom het plangebied geen cultuurhistorische elementen. Met de oprichting van de woning gaan derhalve geen cultuurhistorische waarden verloren.

5.6.2 Archeologie

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart.

De gemeente Horst aan de Maas heeft voor haar grondgebied een Archeologische Maatregelenkaart ontwikkeld welke op 26 mei 2015 is vastgesteld. Conform deze kaart is het plangebied gelegen in een gebied met een hoge archeologische verwachting.



Afbeelding 14. Uitsnede archeologische waardenkaart

In gebieden met een hoge archeologische verwachting hoeft pas archeologisch onderzoek plaats te vinden indien het terrein voor een oppervlakte van 500 m² dieper dan 0,5 m verstoord wordt.

In dit geval heeft het plangebied een oppervlakte van 1.450 m². De oppervlakte-eis van 500 m² kan overschreden worden met de bouw van de woning en bijgebouwen. Een archeologisch onderzoek³ is derhalve uitgevoerd.

Uit het onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied slechts op twee plaatsen (boring 2 en 4) een rest van een B-horizont aanwezig die met name in boring 2 een verrommeld uiterlijk heeft. Ter plaatse van boring 7 is sprake van een A-C profiel dat, zo blijkt uit het aanwezige plastic t.h.v. de C-horizont, volledig is omgezet. Ook boring 1, 3 en 5 lijken volledig te zijn omgezet, in boring 3 laat het bovenste deel van de C-horizont reductieverschijnselen zien.

Door de omzetting van het terrein in het verleden wordt de archeologische verwachting voor alle perioden bijgesteld naar laag. Er is te weinig van het oorspronkelijke bodemprofiel aanwezig om archeologische resten in situ aan te treffen.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat het plangebied grotendeels verstoord is. De kans op het aantreffen van archeologische resten in situ is daarom klein. Enkel kunnen eventueel diep ingegraven sporen (zoals waterputten) worden aangetroffen maar omdat de rest van de (ondiepere) sporen dan ontbreekt kunnen deze diepere sporen weinig bijdragen aan onze kennis van de regio.

Het advies is dan ook dat er geen vervolgonderzoek dient plaats te vinden. Aan het plangebied is om die reden geen archeologische dubbelbestemming toegekend.

5.7 Verkeer en parkeren

De nieuwe woning zal worden ontsloten via de Langstraat. Door de oprichting van één woning zal er geen onevenredige toename zijn van het aantal verkeersbewegingen op de Langstraat en omliggende wegen.

Parkeren zal plaatsvinden op eigen terrein. Op de oprit worden minimaal twee parkeerplaatsen gerealiseerd. Een eventueel te realiseren garage wordt niet meegerekend als parkeerplaats.

³ Aeres Milieu, Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek door middel van boringen Langstraat te Hegelsom, 14 november 2017, projectnummer: AM17431

6 UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen wat onder een bouwplan valt.

Onderhavig bestemmingsplan regelt het kunnen realiseren van een nieuwe woning (zijnde een hoofdgebouw). Volgens artikel 6.2.1 onder sub b van het Bro wordt een bouwplan voor een of meer hoofdgebouwen aangewezen als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 eerste lid van de Wro.

In artikel 6.12 tweede lid onder sub a staat dat de gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen als het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is. Doordat in het onderhavige geval het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is, het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is en het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels niet noodzakelijk is, stelt de gemeenteraad geen exploitatieplan vast.

De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden gedekt door het heffen van leges. Voor de kosten van tegemoetkoming in schade, bedoeld in artikel 6.1 van de Wro (planschade) is een afzonderlijke overeenkomst gesloten. Er zijn bij dit plan geen andere kosten die in een exploitatieplan of exploitatieovereenkomst opgenomen moeten worden. Voor de gemeente Horst aan de Maas zal de ontwikkeling kostenneutraal verlopen.

6.2 Handhaving

Sinds 1 april 2005 werkt de gemeente Horst aan de Maas samen met de gemeente Venray als het gaat om handhaving. Onder deze samenwerking valt niet alleen de uitvoering, maar ook alle juridische, administratieve en beleidsmatige ondersteuning. In 2012 is het eerste integraal handhavingsbeleid in werking getreden. Inmiddels is het Beleidsplan VTH Horst aan de Maas 2017-2020 in werking getreden.

De gemeenten Horst aan de Maas en Venray voeren hun handhavingstaken uit op basis van de volgende visie: de gemeenten Horst aan de Maas en Venray stellen een gezonde, veilige, leefbare en groene leefomgeving centraal. Handhaving is één van de middelen om de kwaliteit van wonen, leven en werken te behouden en te versterken. Het bestuur streeft naar een gestructureerd en integraal handhavingsbeleid, waarbij preventief belang voorop staat. De betrokkenheid en het eigen verantwoordelijkheidsbesef van de burgers, bedrijven en instellingen moeten daarbij worden vergroot. Als de preventieve inzet (informatievoorziening) niet werkt en het geschonken vertrouwen wordt beschaamd, volgt daadwerkelijk handhavend optreden. Zo krijgt iedereen de aanpak die hij/zij verdient.

In dit integrale handhavingsbeleid is één van de speerpunten hoe in de economische situatie van de afgelopen jaren met minder middelen net zo veel of meer aan handhaving gedaan kan worden. In dit kader zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. appelleren aan de eigen verantwoordelijkheid;

2. preventie gaat boven repressie;
 3. draagvlak creëren;
 4. servicegericht handelen, en
 5. alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen.
1. "Appelleren aan eigen verantwoordelijkheid" wil zeggen dat de verantwoordelijkheid bij de burgers, bedrijven en instellingen terecht komt, dit is ten slotte ook waar hij thuishoort. Dit vergt wel een bepaald vertrouwen van de gemeente over de burgers, bedrijven en instellingen binnen hun gemeente. Wordt dit vertrouwen geschaad dan treedt de gemeente consequent hard op. Er kan nu meer op risicogroepen of zwakke schakels ingezet worden, de capaciteit van de handhaving is dus beter in te delen en kan efficiënter gebruikt worden.
 2. "Preventie gaat boven repressie" wil zeggen dat meer aandacht besteedt wordt aan het voorkomen van overtredingen dan het aanpakken van bestaande overtredingen. Hierdoor hoeven er niet zoveel tijdrovende en geldverslindende, bestuursrechtelijke procedures doorlopen te worden. Er wordt dus met zo min mogelijk inzet zoveel mogelijk resultaat behaald.
 3. Verder is "draagvlak creëren" een van de uitgangspunten. Dit houdt in dat er duidelijk over handhaving wordt gecommuniceerd en dat er ook daadwerkelijk gedaan wordt wat er gezegd wordt. Belangrijk is ook om dingen die spelen bij burgers, ondernemers, instellingen, scholen en verenigingen mee te nemen in het uitvoeringsprogramma en dat rechtsgelijkheid wordt nagestreefd.
 4. Het vierde uitgangspunt is "servicegericht handelen". Dit houdt in dat de overheid zich dienstbaar opstelt. De gemeente denkt mee en speelt in op ongewenste situaties. Ook is de gemeente 24 uur per dag bereikbaar. Zo wordt een gevoel van veiligheid en een leefbare omgeving gecreëerd. Er is dus meer aandacht nodig voor de aanpak van overlastfeiten in de openbare ruimte.
 5. Het laatste uitgangspunt is "alleen noodzakelijke en handhaafbare kaders stellen". Er worden dus alleen besluiten genomen en regels ingesteld die ook daadwerkelijk handhaafbaar zijn. Overbodige regels worden geschrapt om alles overzichtelijk te houden en er wordt zorg gedragen voor voldoende deskundige capaciteit, op deze manier kan gedogen geminimaliseerd worden.

Bij handhaving staat de nalevingsstrategie centraal. Hierin is opgenomen welke activiteiten worden ondernomen om te komen tot naleving van de regels. De nalevingsstrategie kan op zijn beurt worden onderverdeeld in de volgende strategieën:

1. preventiestrategie;
2. toezichtstrategie;
3. sanctiestrategie, en
4. gedoogstrategie.

Vaak wordt er gekozen voor een combinatie van deze strategieën om het resultaat te vergroten. Bij deze strategieën passen verschillende handhavingsinstrumenten.

Onder de preventieve handhavingsinstrumenten vallen onder andere deregulering, kritisch zijn op het formuleren van regels, handhaafbaarheid van de regels en communicatie en voorlichting. De regels moeten bekend zijn bij de doelgroep, er dient dus duidelijk gecommuniceerd te worden over handhavingsactiviteiten en de gemeentelijke prioriteiten.

Naast de preventieve handhavingsinstrumenten zijn er ook nog de repressieve handhavingsinstrumenten. Dit zijn onder andere het betalen van een dwangsom, bestuursdwang en intrekking van begunstigde beschikking. Bij een dwangsom wordt er een geldbedrag per overtreding of tijdseenheid dat de overtreding voortduurt betaald aan de gemeente. Bestuursdwang houdt in dat een overtreding op kosten van de overtreder ongedaan gemaakt wordt. Als laatste kan een begunstigde beschikking worden ingetrokken, op deze manier wordt een

activiteit juridisch onmogelijk gemaakt. Het kan hierbij ook gaan om een gedeeltelijke ontheffing. Vaak volgt op het intrekken van een begunstigde beschikking nog het opleggen van een dwangsom of bestuursdwang.

Naast bestuursrechtelijk aanpakken van overtreders kan het soms ook de voorkeur hebben om een overtreder strafrechtelijk aan te pakken. Op deze manier kunnen de vaak langdurende juridische procedures die gemoeid zijn met de bestuursrechtelijk aanpak ontlopen worden. Bij strafrechtelijke aanpak moet gedacht worden aan bestuurlijke strafbeschikking en een proces-verbaal. Wanneer er een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente is aangegaan kan ook voor de privaatrechtelijke worden gekozen. Hierbij gaat, wanneer het mogelijk is, de bestuursrechtelijke aanpak wel voor. Ten slotte kan er voor een gedoogbeschikking gekozen worden. Dit gebeurt uitsluitend voor gevallen die veroorzaakt zijn door onvoorziene omstandigheden of overgangssituaties.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 20 april tot en met 31 mei 2018 voor eenieder ter inzage gelegen.

Er zijn tegen het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijzen ingediend. De provincie heeft het plan beoordeeld op provinciale belangen en op 23 april 2018 aangegeven geen aanleiding te zien om ten aanzien van dit plan een zienswijze in te dienen (bijlage 2).

6.4 Procedure

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in werking getreden met ingang van 1 juli 2008. De wettelijke procedure start met het moment van ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan.

De procedure ziet er als volgt uit:

- Vooroverleg met betrokken instanties;
- Openbare kennisgeving van het ontwerp bestemmingsplan;
- Terinzagelegging van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken en toezending aan gedeputeerde staten en de betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door een ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen worden ingebracht;
- Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken;
- Algemene bekendmaking van het bestemmingsplan door terinzagelegging met voorafgaande kennisgeving en toezending aan gedeputeerde staten en betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, indien gedeputeerde staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, vanaf 6 weken na vaststelling;
- Mogelijkheid tot beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden;
- Inwerkingtreding op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7 JURIDISCHE TOELICHTING

7.1 Planstukken

Het bestemmingsplan heeft als doel het planologisch-juridisch kader te geven voor de ontwikkeling van het beschreven plan. De nadere juridische invulling is gedetailleerd geregeld. Dit bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- toelichting
- planregels
- verbeelding

Met het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aangesloten bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten.

De plansystematiek voldoet aan de volgende RO-standaarden 2012:

- Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012;
- PraktijkRichtlijn BestemmingsPlannen (PRBP) 2012;
- Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI) 2012.

Ten behoeve van de uniformiteit van bestemmingsplannen binnen de gemeente Horst aan de Maas voldoet het bestemmingsplan qua systematiek aan het thans vigerende bestemmingsplan.

7.2 Toelichting op de verbeelding

De verbeelding heeft een belangrijke rol bij het bepalen van de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden in het plangebied. Daartoe zijn op de verbeelding bestemmingsvlakken en aanduidingen opgenomen. Deze aanduidingen zijn in de vorm van een vlak weergegeven. Deze aanduiding is digitaal altijd aan te klikken en zal dan oplichten, waardoor duidelijk is wat de grens van het aanduidingsvlak is. Op www.ruimtelijkeplannen.nl is hiervoor 'het verrekijkertje' voor de opgesomde aanduiding aan te klikken. Het vlak zal dan rood oplichten.

Op de papieren kaart zijn functieaanduidingen en bouwaanduidingen begrensd door een 'haaiantandlijn' en worden maatvoeringsaanduidingen weergegeven door een onderbroken lijn. Bij onduidelijkheid of een tegenstrijdigheid is de digitale weergave van doorslaggevende betekenis. Anders gezegd, de papieren kaart heeft hierin geen betekenis meer.

Aan het bouwperceel is een woonbestemming en een bouwvlak toegekend. Het hoofdgebouw en bijgebouwen dienen binnen het bouwvlak gerealiseerd te worden. Het is uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak één hoofdgebouw (zijnde de woning) te realiseren gezien de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden'.

7.3 Toelichting op de planregels

De regels zijn standaard als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de wijze van meten; deze worden opsommingsgewijs in alfabetische volgorde gegeven en dienen als referentiekader voor de overige regels.
- Hoofdstuk 2 bevat de bestemmingen.

- Hoofdstuk 3 bevat enkele algemene regels, zoals de antidubbeltelbepaling, de procedurebepaling en algemene regels ten aanzien van omgevingsvergunningen.
- Hoofdstuk 4 tenslotte bevat het overgangsrecht en de slotregels met daarin de titel van het bestemmingsplan.

De bestemmingen vangen steeds aan met de bestemmingsbenaming. Daarna wordt in de bestemmingsomschrijving weergegeven voor welke doeleinden de betreffende gronden bestemd zijn. Vervolgens wordt in de bouwregels aangegeven welke bouwwerken bij recht mogen worden opgericht en welke situerings- en maatvoeringseisen hiervoor gelden. In sommige bestemmingen wordt bovendien nader ingegaan op de toegestane voorzieningen. Vervolgens is een gebruiksbepaling opgenomen waarin wordt aangegeven dat gronden en opstallen niet in strijd met de bestemming mogen worden gebruikt. Voor de duidelijkheid is een aantal situaties aangegeven die in ieder geval in strijd met de bestemming worden geacht.

Om bepaalde ontwikkelingen te sturen, respectievelijk in de hand te houden, is bij sommige bestemmingen tevens gekozen voor het opnemen van omgevingsvergunningen- en wijzigingsbepalingen. Na het doorlopen van een in het bestemmingsplan nader uiteengezette procedure, kan aan deze 'flexibiliteitsbepalingen' medewerking worden verleend.

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Langstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	40 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	46 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode		Procentuele verdeling per voertuigcategorie				
			dag	avond	nacht	
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv	92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv	5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv	2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr				percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur					
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30	

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie							
	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				2.81	1.56	0.35	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				0.17	0.07	0.01	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.06	0.03	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				3.03	1.66	0.37	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	33.7	2.81	6.2	1.56	2.8	0.35	30
Middelzware motorvoertuigen	2.0	0.17	0.3	0.07	0.1	0.01	30
Zware motorvoertuigen	0.7	0.06	0.1	0.03	0.0	0.00	30
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneempunt	1.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	0.0	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	47.02	43.66	42.47	0.00	44.47	39.65	39.26	0.00	38.01	31.07	29.33	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25	dB
Extra verzwakkingsterm	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	-1.64	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	47.03	43.67	42.49	0.01	44.48	39.66	39.27	0.01	38.03	31.09	29.34	0.01	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	47.03	43.67	42.49	0.01	49.48	44.66	44.27	5.01	48.03	41.09	39.34	10.01	dB(A)
LAeq totaal		49.61				51.60				49.29			dB(A)

Geluidbelasting Lden **49.92** dB

Geluidbelasting Lnight **39.29** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **45** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Langstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	40 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	46 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode	Procentuele verdeling per voertuigcategorie				
		dag	avond	nacht	
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur				percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur				
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				2.81	1.56	0.35	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				0.17	0.07	0.01	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.06	0.03	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				3.03	1.66	0.37	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	33.7	2.81	6.2	1.56	2.8	0.35	30
Middelzware motorvoertuigen	2.0	0.17	0.3	0.07	0.1	0.01	30
Zware motorvoertuigen	0.7	0.06	0.1	0.03	0.0	0.00	30
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneempunt	4.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	0.0	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	47.02	43.66	42.47	0.00	44.47	39.65	39.26	0.00	38.01	31.07	29.33	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	dB
Extra verzwakkingsterm	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	39.77	36.42	35.23	-7.25	37.22	32.40	32.02	-7.25	30.77	23.83	22.08	-7.25	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	39.77	36.42	35.23	-7.25	42.22	37.40	37.02	-2.25	40.77	33.83	32.08	2.75	dB(A)
LAeq totaal		42.36				44.35				42.03			dB(A)

Geluidbelasting Lden **42.66** dB

Geluidbelasting Lnight **32.03** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **38** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Langstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	40 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	46 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode	Procentuele verdeling per voertuigcategorie			
		dag	avond	nacht
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	92.50	94.25	96.00
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	5.50	4.00	2.50
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	2.00	1.75	0.80
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur			
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur			
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur			
Totaal		100.00	100.00	99.30

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				2.81	1.56	0.35	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				0.17	0.07	0.01	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.06	0.03	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				3.03	1.66	0.37	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snelheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	33.7	2.81	6.2	1.56	2.8	0.35	30
Middelzware motorvoertuigen	2.0	0.17	0.3	0.07	0.1	0.01	30
Zware motorvoertuigen	0.7	0.06	0.1	0.03	0.0	0.00	30
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneempunt	7.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	0.0	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	47.02	43.66	42.47	0.00	44.47	39.65	39.26	0.00	38.01	31.07	29.33	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	dB
Extra verzwakkingsterm	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	37.02	33.66	32.48	-10.00	34.47	29.65	29.26	-10.00	28.02	21.08	19.33	-10.00	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	37.02	33.66	32.48	-10.00	39.47	34.65	34.26	-5.00	38.02	31.08	29.33	0.00	dB(A)
LAeq totaal		39.60				41.59				39.28			dB(A)

Geluidbelasting Lden 39.91 dB

Geluidbelasting Lnight 29.28 dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. 5 dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden 35 dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Kruisstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	40 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	46 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode	Procentuele verdeling per voertuigcategorie				
		dag	avond		nacht
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv 92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv 5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv 2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr			percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur				
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30

	Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie						
	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				2.81	1.56	0.35	
Qmv				0.17	0.07	0.01	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.06	0.03	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				3.03	1.66	0.37	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	33.7	2.81	6.2	1.56	2.8	0.35	60
Middelzware motorvoertuigen	2.0	0.17	0.3	0.07	0.1	0.01	60
Zware motorvoertuigen	0.7	0.06	0.1	0.03	0.0	0.00	60
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneerpunt	1.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	0.7	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	52.98	46.37	44.85	0.00	50.43	42.36	41.64	0.00	43.97	33.78	31.71	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	-0.10	dB
Extra verzwakkingsterm	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	-1.69	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	51.59	44.99	43.47	-1.39	49.04	40.97	40.25	-1.39	42.59	32.40	30.32	-1.39	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	51.59	44.99	43.47	-1.39	54.04	45.97	45.25	3.61	52.59	42.40	40.32	8.61	dB(A)
LAeq totaal	52.97				55.14				53.22				dB(A)

Geluidbelasting Lden **53.49** dB

Geluidbelasting Lnight **43.22** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **48** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Kruisstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	40 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	46 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode		Procentuele verdeling per voertuigcategorie				
			dag	avond	nacht	
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv	92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv	5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv	2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr				percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur					
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30	

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie							
	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				2.81	1.56	0.35	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				0.17	0.07	0.01	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.06	0.03	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				3.03	1.66	0.37	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	33.7	2.81	6.2	1.56	2.8	0.35	60
Middelzware motorvoertuigen	2.0	0.17	0.3	0.07	0.1	0.01	60
Zware motorvoertuigen	0.7	0.06	0.1	0.03	0.0	0.00	60
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneerpunt	4.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	0.0	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	52.98	46.37	44.85	0.00	50.43	42.36	41.64	0.00	43.97	33.78	31.71	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	-5.74	dB
Extra verzwakkingsterm	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	-1.91	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	45.73	39.13	37.61	-7.25	43.18	35.11	34.39	-7.25	36.73	26.54	24.46	-7.25	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	45.73	39.13	37.61	-7.25	48.18	40.11	39.39	-2.25	46.73	36.54	34.46	2.75	dB(A)
LAeq totaal	47.11				49.28				47.35				dB(A)

Geluidbelasting Lden **47.63** dB

Geluidbelasting Lnight **37.35** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **43** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Kruisstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	40 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	46 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode	Procentuele verdeling per voertuigcategorie				
		dag	avond		nacht
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv 92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv 5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv 2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr			percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur	Totaal	100.00	100.00	
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur			99.30	

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				2.81	1.56	0.35	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				0.17	0.07	0.01	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.06	0.03	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				3.03	1.66	0.37	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	33.7	2.81	6.2	1.56	2.8	0.35	60
Middelzware motorvoertuigen	2.0	0.17	0.3	0.07	0.1	0.01	60
Zware motorvoertuigen	0.7	0.06	0.1	0.03	0.0	0.00	60
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneerpunt	7.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	0.0	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	52.98	46.37	44.85	0.00	50.43	42.36	41.64	0.00	43.97	33.78	31.71	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	-8.29	dB
Extra verzwakkingsterm	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	-2.11	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	42.98	36.37	34.85	-10.00	40.43	32.36	31.64	-10.00	33.98	23.78	21.71	-10.00	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	42.98	36.37	34.85	-10.00	45.43	37.36	36.64	-5.00	43.98	33.78	31.71	0.00	dB(A)
LAeq totaal	44.35				46.53				44.60				dB(A)

Geluidbelasting Lden **44.88** dB

Geluidbelasting Lnight **34.60** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **40** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Bosstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	500 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	575 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode	Procentuele verdeling per voertuigcategorie					
		dag	avond		nacht	
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv	92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv	5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv	2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr				percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur					
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30	

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				35.09	19.50	4.41	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				2.09	0.83	0.11	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.76	0.36	0.04	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				37.93	20.69	4.57	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	421.1	35.09	78.0	19.50	35.3	4.41	60
Middelzware motorvoertuigen	25.0	2.09	3.3	0.83	0.9	0.11	60
Zware motorvoertuigen	9.1	0.76	1.4	0.36	0.3	0.04	60
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneerpunt	1.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	9.3	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	63.95	57.34	55.82	0.00	61.40	53.32	52.61	0.00	54.94	44.75	42.68	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	-9.72	dB
Extra verzwakkingsterm	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	-3.04	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	51.59	44.99	43.47	-12.35	49.04	40.97	40.25	-12.35	42.59	32.40	30.32	-12.35	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	51.59	44.99	43.47	-12.35	54.04	45.97	45.25	-7.35	52.59	42.40	40.32	-2.35	dB(A)
LAeq totaal		52.97				55.14				53.22			dB(A)

Geluidbelasting Lden **53.49** dB

Geluidbelasting Lnight **43.22** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **48** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Bosstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	500 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	575 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode	Procentuele verdeling per voertuigcategorie					
		dag	avond		nacht	
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv	92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv	5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv	2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr				percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur					
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30	

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				35.09	19.50	4.41	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				2.09	0.83	0.11	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.76	0.36	0.04	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				37.93	20.69	4.57	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	421.1	35.09	78.0	19.50	35.3	4.41	60
Middelzware motorvoertuigen	25.0	2.09	3.3	0.83	0.9	0.11	60
Zware motorvoertuigen	9.1	0.76	1.4	0.36	0.3	0.04	60
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneerpunt	4.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	9.8	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	63.95	57.34	55.82	0.00	61.40	53.32	52.61	0.00	54.94	44.75	42.68	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	-10.22	dB
Extra verzwakkingsterm	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	-2.54	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	51.59	44.99	43.47	-12.35	49.04	40.97	40.25	-12.35	42.59	32.40	30.32	-12.35	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	51.59	44.99	43.47	-12.35	54.04	45.97	45.25	-7.35	52.59	42.40	40.32	-2.35	dB(A)
LAeq totaal		52.97				55.14				53.22			dB(A)

Geluidbelasting Lden **53.49** dB

Geluidbelasting Lnight **43.22** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **48** dB

K+ Adviesgroep b.v.
Echt

Berekening wegverkeerslawaai conform Rekenmethode 1 RMV 2012

Projektnr: **M18 222**
 Projekt: **Langstraat 32 Hegelsom**
 Datum: **24-3-2018**
 Situatie: **Bosstraat**

VERKEERSINTENSITEITEN:

Etmaalintensiteit:	500 motorvoertuigen per etmaal
Groeipercentage:	1.0 autonoom in % per jaar
Aantal jaren groei:	14 aantal jaren
Prognose etmaalintensiteit:	575 motorvoertuigen per etmaal

Verdeling dag- avond- c.q. nachtperiode		Procentuele verdeling per voertuigcategorie				
			dag	avond	nacht	
Verdeling dag	79.20 totaal aandeel dagperiode 07.00-19.00 uur	Qlv	92.50	94.25	96.00	percentage lichte motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling dag	6.60 gemiddeld aandeel daguur	Qmv	5.50	4.00	2.50	percentage middelzware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	14.40 totaal aandeel avondperiode 19.00-23.00 uur	Qzv	2.00	1.75	0.80	percentage zware motorvoertuigen betreffende periode
Verdeling avond	3.60 gemiddeld aandeel avonduur	Qmr				percentage motorfiets betreffende periode
Verdeling nacht	6.40 totaal aandeel nachtperiode 23.00-07.00 uur					
Verdeling nacht	0.80 gemiddeld aandeel nachtuur	Totaal	100.00	100.00	99.30	

Gemiddelde uurintensiteit per voertuigcategorie							
	handmatig			berekend			
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	
Qlv				35.09	19.50	4.41	uurintensiteit lichte motorvoertuigen
Qmv				2.09	0.83	0.11	uurintensiteit middelzware motorvoertuigen
Qzv				0.76	0.36	0.04	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Qmr				0.00	0.00	0.00	uurintensiteit zware motorvoertuigen
Totaal				37.93	20.69	4.57	

Voertuigcategorie	dag		avond		nacht		snellheden (km/uur)
	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	intensiteit (mvt/periode)	intensiteit (mvt/uur)	
Lichte motorvoertuigen	421.1	35.09	78.0	19.50	35.3	4.41	60
Middelzware motorvoertuigen	25.0	2.09	3.3	0.83	0.9	0.11	60
Zware motorvoertuigen	9.1	0.76	1.4	0.36	0.3	0.04	60
Motorfietsen	0.0	0.00	0.0	0.00	0.0	0.00	

OMGEVINGSPARAMETERS:

Hoogte waarneempunt	7.5	m
Hoogte wegdek	0.0	m
Wegdektype	0	referentiewegdek
Objectfractie	0.27	-
Zichthoek	127.0	graden
Bodemfactor	0.75	[bij negatieve bodemfactor hor. Afstand hard/zachtlijn-rijlijn invullen]
Hor. afstand waarnp-rijlijn	8.4	m
Hor. afstand waarnp-kruispunt	150.0	m
Hor. afstand waarnp-obstakel	100.0	m
Hor. afstand hard/zachtlijn-rijlijn		m

BEREKENINGSRESULTATEN:

	dag				avond				nacht				
	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	Qlv	Qmv	Qzv	Qmr	
Emissiegetal	63.95	57.34	55.82	0.00	61.40	53.32	52.61	0.00	54.94	44.75	42.68	0.00	dB(A)
Wegdekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Aftrek artikel 3.5 RMVG 2012	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	dB
Optrekkcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB
Reflectie-term	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	0.41	dB
Afstandscorrectie	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	-10.34	dB
Extra verzwakkingsterm	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	-2.42	dB
Zichthoekcorrectie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	dB

LAeq	51.59	44.99	43.47	-12.35	49.04	40.97	40.25	-12.35	42.59	32.40	30.32	-12.35	dB(A)
Correctie periode	0.00	0.00	0.00	0.00	5.00	5.00	5.00	5.00	10.00	10.00	10.00	10.00	dB(A)
LAeq	51.59	44.99	43.47	-12.35	54.04	45.97	45.25	-7.35	52.59	42.40	40.32	-2.35	dB(A)
LAeq totaal		52.97				55.14				53.22			dB(A)

Geluidbelasting Lden **53.49** dB

Geluidbelasting Lnight **43.22** dB

Aftrek artikel 110 g Wgh. **5** dB (artikel 3.4 Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012)

Toetsingswaarde geluidbelasting Lden **48** dB

Peter van de Ligt

Van: Paulussen, Roger <rj.paulussen@prvlimburg.nl>
Verzonden: maandag 23 april 2018 9:17
Aan: gemeente_HadM
CC: Leon Joris; _postbus; Vossen, Ingrid; Paulussen, Roger
Onderwerp: Artikel 3.1.1 Bro Vooroverleg bestemmingsplan "Langstraat 32 Hegelsom", hierna te noemen het plan (Docman 2018/25536)

Geacht College,

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen.

De beoordeling van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien u dit plan op deze wijze voortzet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

drs. H.J.J.G. Simons
clustermanager Ruimte



provincie limburg

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.