

Gemeente Wijdmeren
Bestemmingsplan
Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b

Toelichting, regels en analoge verbeelding

Oktober 2016

Kenmerk 1696-30-T01
Projectnummer 1696-30



Toelichting

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
2.	Planontwikkeling	3
2.1.	Ontstaansgeschiedenis	3
2.2.	Bestaande situatie	4
2.3.	Toekomstige situatie	5
2.4.	Toetsing aan parkeernormen	8
3.	Relevant beleid	10
3.1.	(Inter)nationaal beleid	10
3.1.1.	Habitat- en Vogelrichtlijn	10
3.1.2.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	10
3.2.	Provinciaal beleid	12
3.2.1.	Structuurvisie Noord-Holland 2040	12
3.2.2.	Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie	13
3.3.	Gemeentelijk beleid	14
3.3.1.	Structuurvisie Wijdemeren	14
3.3.2.	Bestemmingsplan Tussen de Dijken	15
4.	Milieu- en overig onderzoek	17
4.1.	Bodem	17
4.2.	Cultuurhistorie en archeologie	17
4.3.	Waterhuishouding	18
4.4.	Flora en fauna	19
4.5.	Geluid	21
4.6.	Luchtkwaliteit	22
4.7.	Veiligheid	24
4.8.	Bedrijven en milieuzonering	24
4.9.	Vormvrije mer-beoordeling	25
5.	Juridische planbeschrijving	27
5.1.	Algemeen	27
5.2.	Bestemmingsplan	27
5.3.	Regels	27
6.	Uitvoerbaarheid	30
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	30
6.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
6.3.	Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening	30

1. Inleiding

Jachtwerf Van Dusseldorp is gevestigd aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b in Boomhoek. De eigenaar van de jachtwerf heeft het voornemen het bedrijf te transformeren van een traditionele jachtwerf naar een aantrekkelijke en innovatieve jachtwerf met een recreatieve meerwaarde.

Afbeelding 1: Ligging plangebied.



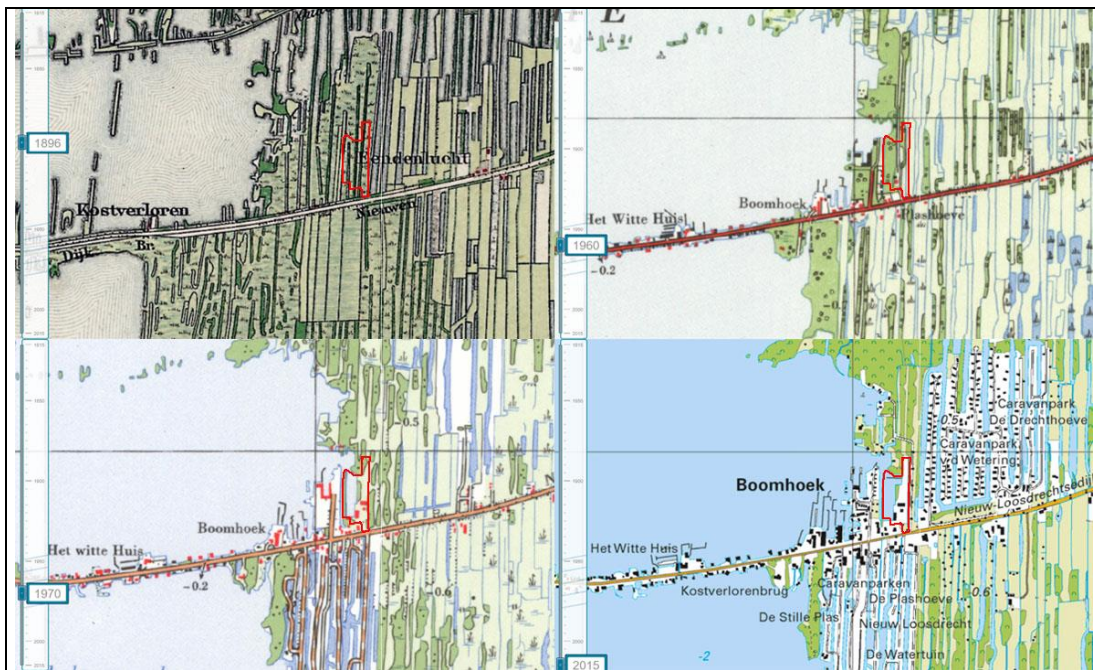
De ontwikkelingsrichting is vastgelegd in een toekomstvisie. Ten behoeve van de toekomstvisie is een uitgebreide analyse van de jachtwerf gemaakt. De lange lijnen van het landschap zijn daarbij als uitgangspunt gehanteerd voor de planontwikkeling. Door de zonering in de lengterichting van het terrein in een havenzone, een recreatieve ontmoetingszone en een stallingzone kan de haven op een eenvoudige manier georganiseerd worden, waardoor de logistieke knelpunten worden opgelost. Deze indeling in de lengterichting sluit aan op de kenmerken van het veenweidelandschap van Loosdrecht.

Op het terrein zal een nieuwe botenloods worden gebouwd. De bestaande woning zal naar de wegzijde worden verplaatst zodat deze in het bebouwingslint langs de Nieuw-Loosdrechtsedijk wordt gesitueerd. De ontsluiting van de jachtwerf zal naar de eigendomsgrens worden verplaatst; hierdoor is er een duidelijke scheiding tussen de diverse activiteiten op de jachtwerf mogelijk. In de toekomst worden er 'sloep en slaap'-units bij het water gebouwd, zodat recreanten ook kunnen overnachten.

De locatie ligt in het plangebied van het bestemmingsplan Tussen de Dijken dat op 20 december 2012 door de gemeenteraad van Wijdemeren is vastgesteld. In dat bestemmingsplan heeft het perceel grotendeels een bestemming "Recreatie - Jachthaven". In die bestemming zijn bouwvlakken aangegeven. Uitsluitend ter plaatse van deze bouwvlakken mogen gebouwen worden gebouwd. De stedenbouwkundige visie gaat echter uit van andere locaties. Het perceelsgedeelte met gras en enkele bomen heeft de bestemming "Natuur". Het is de bedoeling de toekomstige inrit naar dit perceelsgedeelte wordt verplaatst. Het bestemmingsplan laat dit echter niet toe.

Om die ontwikkelingen mogelijk te maken, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Dit bestemmingsplan biedt het planologisch-juridisch kader voor de ontwikkelingen in het plangebied.

Afbeelding 2: Historische topografie.



2. Planontwikkeling

2.1. Ontstaansgeschiedenis

Het landschap in deze streek is in sterke mate beïnvloed en gevormd door de mens. Het plangebied en directe omgeving zijn ontgonnen vanuit het Gooi. De U-vormige 'Nieuwe dijk' in Loosdrecht was de ontginningsbasis van waaruit de kavelsloten werden gegraven. Ook de inmiddels verdwenen 'Oude dijk' (linksboven in afbeelding 2), parallel aan de Drecht (ten noorden van 'Muyeveld' en 'Boomhoek'), was een ontginningsbasis. Het gehele gebied tussen Weersloot en Kromme Rade werd ontgonnen. De kavelsloten waterden af op de Drecht, Weersloot en Kromme Rade. Door deze ontginning ontstond een veenweidelandschap, met de dorpen Oud-Loosdrecht en Nieuw-Loosdrecht langs één U-vormige dijk, tot in de 18e eeuw de 'Nieuwe Dijk' geheten. De dorpen zijn ontstaan tussen 1000 en 1300 na Christus.

In de 14e en 15e eeuw was de turfwinning nog beperkt tot de droge vervening. Met de groeiende vraag naar brandstof in de grote steden nam de vervening echter sterk toe. Niet al het land werd na vervening weer geschikt gemaakt voor landbouw. Na introductie van de baggerbeugel in de 16e eeuw werd bovendien nat verveend. Het veen werd uit trek- of petgaten gebaggerd en op de tussen de petgaten aanwezige legakkers te drogen gelegd. Het gevolg van deze methode was dat het land langzaam maar zeker plaats maakte voor plassen (petgaten) met daartussen gelegen legakkers (langgerekte smalle stukken land, waarop de turf te drogen werd gelegd). Regels voor breedte van legakkers en petgaten mochten niet baten, veelal werden de legakkers te smal. Bij storm werden deze legakkers weggeslagen, waardoor grotere plassen ontstonden. In Loosdrecht viel het grootste deel van het grondgebied ten prooi aan het water in de loop van de 18e eeuw en in de 19e eeuw. De locatie van Jachtwerf van Dusseldorp lag aan het eind van de 19e eeuw overigens nog landinwaarts. Met name aan de westzijde van de plassen werd, in verband met de grotere kwetsbaarheid van de smalle legakkers, een groot deel van de legakkers door golfslag weggeslagen. Veel van deze verveningplassen werden in de 18e en 19e eeuw ingepolderd. De Loosdrechtse plassen zijn echter nooit drooggelegd. De belangrijkste reden voor het in stand houden van de plassen is waarschijnlijk de slechte ervaringen met de naburige Bethunepolder, die sterke overlast had van kwel van de Utrechtse Heuvelrug. Een tweede reden die meespeelde was de in de 20e eeuw belangrijk toegenomen waardering voor de natuur in het plassengebied. Op de topografische kaart uit 1970 is voor het eerst de jachthaven van de jachtwerf zichtbaar.

Ook het feit dat de Loosdrechtse Plassen vanaf de Franse Overheersing tot aan de tweede wereldoorlog tot de nieuwe Hollandse Waterlinie behoorden, heeft waarschijnlijk aan de instandhouding van de plassen bijgedragen. Rond 1900 bestond Loosdrecht uit de kernen Oud-Loosdrecht en Nieuw-Loosdrecht langs de U-vormige dijk, met een bebouwing bestaande uit boerderijen en veenarbeiderswoningen. In de 20e eeuw krijgen de Loosdrechtse Plassen steeds meer een recreatieve functie, zoals ook in het plangebied zichtbaar is.

2.2. Bestaande situatie

Jachtwerf Van Dusseldorp is sinds de vijftiger jaren van de 20e eeuw gevestigd aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b. Het is een langgerekt perceel. Het perceel is in de lengterichting onderverdeeld in water aan de westkant en land aan de oostzijde.

Afbeelding 3: Bestaande en indicatieve toekomstige situatie.



Het perceel wordt aan de zuidzijde begrensd door de Nieuw-Loosdrechtsedijk, aan de oost- en westzijde begrensd door een dichte houtsingel met onderbegroeiing. Ten noord(west)en van de haven ligt 3e plas van de Loosdrechtsse Plassen. Aan de legakker aan de westkant liggen woonschepen. De directe omgeving bestaat uit vakantieparken en campings, lintbebouwing langs de Nieuw-Loosdrechtsedijk, natuurgebieden, groot oppervlakte water, agrarische percelen en voorzieningen ten behoeve van de watersport.

De haven ligt in een beschutte hoek van de 3e plas van de Loosdrechtsse Plassen. Door de geringe diepte van de haven liggen er vooral zeilboten, sloepen en kleine plezierjachten.

De jachtwerf bestaat uit een werkplaats/onderhoudslocatie, loods ten behoeve van stalling van schepen, een woonhuis, een jachthaven, een botenhelling en een buitenopslag.

Het woonhuis en de botenloods staan centraal op het perceel. Het woonhuis is overigens niet bestemd als bedrijfswoning. De botenloods is op dit moment haaks op de lengterichting van het perceel gesitueerd.

Zowel aan de wegzijde (grind) als aan de plaszijde (onverhard) van deze bebouwing worden boten gestald en is er in de winter plaats voor circa 400 boten. De buitenstalling wordt zomers gebruikt als parkeergelegenheid voor gasten die met hun boot de plassen opgaan. In de winter is er daarnaast in de loods plek voor 80 boten. In de haven is er in de zomer plaats voor 220 boten.

De jachtwerf is gespecialiseerd in de reparatie en onderhoud van houten zeilschepen en sloepen. Daarvoor is op het terrein een werkplaats aanwezig. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om een sloep te huren. Begin 2015 is een deel van dit gebouw afgebrand. In plaats daarvan is een tijdelijke blokhut geplaatst die wordt gebruikt voor de verhuur.

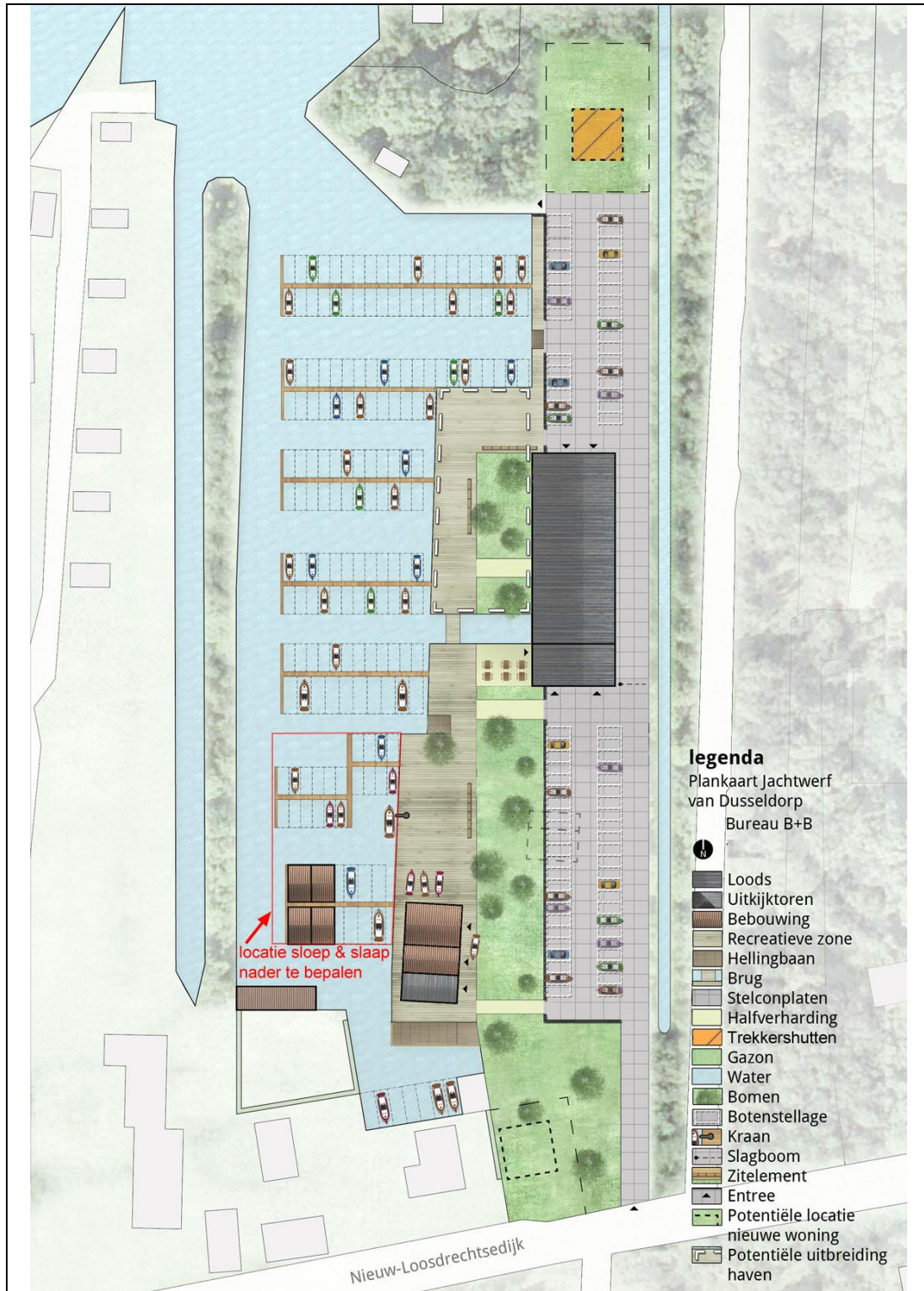
Het perceel wordt ontsloten langs de woning aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk 208. Aan de oostzijde van de entree ligt een omheind grasveld waarop enkele bomen staan. Door de centraal gesitueerde bebouwing en de huidige toegangsweg is het perceel niet optimaal ingericht. De activiteiten van de Jachtwerf zijn in de afgelopen decennia uitgebreid, waardoor de functionaliteiten recreatie, jachtwerf activiteiten en verkeer door elkaar plaatsvinden. Deze situatie is niet optimaal en sluit niet aan bij de behoeften aan voorzieningen van de huidige recreanten. Voor de eigenaren van de jachtwerf is dit reden geweest om een toekomstvisie te laten formuleren.

2.3. Toekomstige situatie

Ten behoeve van de toekomstvisie is een uitgebreide analyse van de jachtwerf gemaakt. De lange lijnen van het landschap zijn daarbij als uitgangspunt gehanteerd voor de planontwikkeling. Door de zonering in de lengterichting van het terrein in een havenzone, een recreatieve ontmoetingszone en een stallingzone kan de haven op een eenvoudige manier georganiseerd worden, waardoor de logistieke en onveilige knelpunten worden opgelost. Deze indeling in de lengterichting sluit aan op de kenmerken van het veenweidelandschap van Loosdrecht.

Belangrijk onderdeel van de planontwikkeling is het verplaatsen van de entree en de ontsluiting naar de oostgrens van het perceel. Dit is de basis voor de zonering van het terrein en bewerkstelligt tevens een heldere scheiding tussen verkeer en verblijven op de jachtwerf.

Afbeelding 4: Indicatieve toekomstige terreininrichting.



De bestaande loods zal worden afgebroken. De nieuwe loods zal in de lengterichting van het perceel worden gebouwd. De loods kan eventueel worden gecombineerd met een afsluitbare toegangspoort naar het achterterrein. De loods geeft enerzijds ruimte aan het stallen van boten in de winter en het parkeren van auto's van klanten in de zomer. Anderzijds biedt de loods ruimte aan de werkplaatsen die op de kop van de loods worden ingericht.

De loods wordt gedeeltelijk uitgevoerd als waterloods. Dit betekent dat schepen vanuit de haven de loods binnen kunnen varen. Uiteraard kunnen de schepen ook over land in en uit de loods. Uit bedrijfseconomisch oogpunt is het noodzakelijk om de stallingscapaciteit binnen te verruimen. Daarom krijgt de loods een zodanige hoogte dat de schepen in drie lagen boven elkaar kunnen worden geplaatst. De goot- en bouwhoogte van de loods dient in verband daarmee 6 respectievelijk 9 meter te bedragen. Dit is een hogere goot- en bouwhoogte (4,5/6 meter) dan het vigerende bestemmingsplan toelaat. De hoogte komt echter overeen met de toegestane hoogte in het aangrenzende ontwerpbestemmingsplan Plassengebied Loosdrecht 2013. Het plangebied van dat bestemmingsplan ligt veel meer te midden van het open gebied, zodat in dat plangebied de hogere bebouwing veel dominanter aanwezig is in het landschap. In stedenbouwkundig en landschappelijk opzicht is een hogere loods op het terrein van de jachtwerf aanvaardbaar mits deze zorgvuldig wordt ingepast. Door zwart potdekselwerk krijgt de loods een landelijke uitstraling die past in het landschap rondom de Loosdrechtse Plassen. Door de hoge groensingel aan de oost- en westzijde en door kleurgebruik en materialisatie wordt de loods opgenomen in het landschap. Vooralsnog wordt uitgegaan van een materialisatie 'Loosdrechts zwart gepotdekseld'.

Aan weerszijden van de loods zullen in de stallingszone stalen frames op stelconplaten worden gemonteerd waar in de winter boten kunnen in en op worden gestald. In de zomer worden onder de stalen constructie de auto's gestald van de klanten die met hun boot de plassen opgaan.

Tussen de havenzone en de stallingszone wordt een recreatieve ontmoetingszone aangelegd. Dit groene plandeel met gras en wilgenbomen krijgt door de (hardhouten) steigers en lange zitelementen een maritieme en nautische uitstraling. In het verlengde van deze zone komt ook het terras dat wordt gekoppeld aan de lichte horeca in de 'oude' werkplaatsen.

De 'oude' werkplaatsen worden verbouwd en ingericht voor recreatieve functies, zoals kantoor, vergaderruimte, horeca, receptie, sanitair en terras / veranda. Ook is het de wens om de eerste verdieping boven het kantoor in te richten als short-stay (maximaal 2 accommodaties) voor klanten van de jachtwerf die niet op hun boot kunnen overnachten.

Het bestaande gebouw bij het eind van de havenkom, het kopgebouw, krijgt op termijn een metamorfose waardoor het qua architectonische uitstraling aansluit op de loods achter op het terrein. Het is de bedoeling om symmetrische kap te handhaven en het gebouw een meer maritieme en nautische uitstraling te geven in een sobere architectuur met baksteen of hout. Dit gebouw bestaat op dit moment nog voor 2/3 omdat 1/3 van het gebouw begin 2015 is afge-

brand. De eigenaar van de jachthaven wil de herbouw combineren met een uitbreiding van de haven op de kop aan de zijde van de Nieuw-Loosdrechtsedijk, zodat het water beter zichtbaar wordt vanaf de dijk. In dat verband overweegt de eigenaar om het afgebrande deel aan de achterzijde (noordkant) van het nog bestaande gebouw te herbouwen, op de plek waar nu nog een overkapping staat. Zodoende wordt het mogelijk om de haven nog verder te verruimen.

De eigenaar van de jachtwerf heeft het voornemen om de service richting de klanten uit te breiden en een aantal zogenaamde 'sloep en slaap'-accommodaties en/of trekkershutten in de jachthaven te realiseren. Sloep en slaap-accommodaties zijn kleine compacte hutten op palen met daaronder een aanlegplaats voor een sloep. Voor de Loosdrechtse Plassen is dit een unieke aanvulling op het recreatieve aanbod, dat past in het gemeentelijk beleid om zogenaamde seizoensgebonden short stay in de verblijfsrecreatieve sfeer mogelijk te maken. Tot nog toe zijn er geen recreatiebedrijven die een dergelijke vorm van meerdaagse sloepverhuur aanbieden, waarbij de gasten op de werf kunnen blijven slapen. De 'sloep en slaap'-accommodaties zullen aan het begin van de haven aan de eerste en tweede steiger worden gerealiseerd. De trekkershutten zullen aan de achterzijde van het parkeerterrein worden geplaatst.

De woning die nu midden de jachtwerf staat, zal worden verplaatst naar het huidige omheinde grasveld in het bebouwingslint van de Nieuw-Loosdrechtsedijk. Voor de woning is dit een vanzelfsprekender plek, omdat deze enerzijds hierdoor niet meer te midden van de bedrijfsactiviteiten van de jachtwerf is gesitueerd. Anderzijds is de locatie in het lint ook in stedenbouwkundig opzicht logischer. Het bebouwingslint kenmerkt zich van oudsher door bebouwing op relatief lange en smalle kavels. De bebouwing in dit deel van het lint bestaat in het algemeen uit een woonhuis aan de zijde van de weg met de recreatieve bedrijvigheid daarachter. De tuinen aan de voorzijde van de woonhuizen geven het bebouwingslint een groen karakter. Meer in westelijke richting zijn er doorzichten naar de plassen en wordt de bebouwing aan de weg grootschaliger, waardoor het bedrijfsmatig karakter meer zichtbaar is. De jachtwerf vormt door de ligging in een beschutte hoek van de 3e plas weliswaar het begin van deze concentratie recreatieve bedrijvigheid, maar behoort niet tot de kern hiervan. Door de woning voor de jachtwerf te situeren voegt het bedrijf zich op een meer natuurlijke wijze in het lint.

Op perceelsniveau is de uitvoering van de toekomstvisie een ingrijpende aanpassing. Op de schaal van het bebouwingslint zal met name de verplaatsing van de woning naar de dijk een ander beeld opleveren. De woning komt hierdoor echter op een logischer plek te staan.

2.4. Toetsing aan parkeernormen

Het bouwplan dient te voldoen aan de parkeernormen uit de "Beleidsregels parkeernormen gemeente Wijdmeren" (31 maart 2015). In die beleidsregels zijn voor een groot aantal functies parkeernormen opgenomen. Voor jachthavens wordt uitgegaan van twee parkeerplaatsen per drie ligplaatsen. Het huidige aantal ligplaatsen van 217 wordt uitgebreid met drie ligplaatsen. Normatief zouden er daarom 147 parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Dit aantal parkeerplaatsen zal worden aangelegd op het maaiveld en in de nieuwe loods, zodat wordt voldaan

aan de beleidsregels. Uit ervaring blijkt dat de piekbezetting van de parkeervoorzieningen tijdens het vaarseizoen in de weekenden en de zomervakantie plaatsvindt. De ondergeschikte functies, zoals de vergaderaccommodatie, zullen met name buiten die piekmomenten worden gebruikt. Op die momenten is er voldoende parkeergelegenheid beschikbaar voor die ondergeschikte functies. Er is derhalve geen extra parkeerdruk omdat er dubbelgebruik van de parkeerplaatsen kan plaatsvinden.

Afbeelding 5: Parkeernormen.

	norm	aantal ligplaatsen	behoefte
Jachthaven	2,0 pp/3 ligplaatsen	220	147

3. Relevant beleid

3.1. (Inter)nationaal beleid

3.1.1. Habitat- en Vogelrichtlijn

Nieuwe plannen of projecten in en in de nabijheid van Speciale Beschermingszones moeten worden getoetst aan de Habitatrichtlijn, die ook het beschermingsregime biedt voor de vogelrichtlijngebieden. Op basis van een aantal kwalificerende vogelsoorten is een aantal gebieden in Nederland bij besluit van 20 maart 2000 door het ministerie van LNV aangewezen als Speciale Beschermingszone onder de Vogelrichtlijn, een zogenaamd Vogelrichtlijngebied. Ten noorden van het plangebied ligt de Speciale Beschermingszone "Oostelijke Vechtplassen". Uit het ecologisch onderzoek (zie paragraaf 4.4) blijkt dat de ruimtelijke ingrepen dermate beperkt zijn dat een negatief effect door externe werking op doelsoorten en instandhoudingsdoelen in de omliggende beschermde natuurgebieden uitgesloten is. Bovendien zijn de werkzaamheden tijdelijk van aard en treden er in de nieuwe situatie geen nieuwe of verhoogde permanent negatieve effecten op voor beschermde flora en fauna.

3.1.2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het vaststellingsbesluit van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ondertekend. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit te bereiken, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, als ook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Buiten de nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en laat verstedelijkings- en landschapsbeleid over aan de provincies en gemeenten. De gemeente is in dat opzicht de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden afgewogen. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het

beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

Het Rijk heeft een aantal Nationale Landschappen aangewezen. Deze landschappen weerspiegelen samen de diversiteit en ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Het Rijk laat het beleid ten aanzien van landschap op land over aan provincies en wil provincies meer ruimte geven bij de afweging tussen verstedelijking en landschap, om zo meer ruimte te laten voor regionaal maatwerk. Het plangebied ligt in het Nationaal Landschap Groene Hart.

De provincie is verantwoordelijk voor de uitwerking van het beleid voor de nationale landschappen. De globale begrenzing hiervan is weergegeven in een bijlage van het SVIR. De provincie neemt, op basis van deze globale begrenzing, een gedetailleerde begrenzing op in hun structuurvisie en werkt daarin de per nationaal landschap benoemde kwaliteiten uit.

Grootschalige ontwikkelingen zijn niet toegestaan, tenzij het het nationaal belang betreft en er compenserende maatregelen worden getroffen. Binnen de nationale landschappen is ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo nul). Daarnaast bieden de nationale landschappen ruimte voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid. Maat, schaal en ontwerp zijn bepalend voor behoud van de kwaliteiten van de landschappen.

Het begrip 'grootschalig' moet gerelateerd worden aan de aanwezige kernkwaliteiten en aan het reeds aanwezige verstedelijkingspatroon en het -volume. Zo kan in relatief onbebouwde landschappen een beperkte toename van de bebouwing reeds afbreuk doen aan de kernkwaliteiten van dat landschap, terwijl in andere landschappen een zelfde toename van bebouwing geen gevolgen hoeft te hebben voor de aanwezige kernkwaliteiten.

De herstructurering van het perceel van de jachtwerf is niet als grootschalig aan te merken en tast derhalve de kernkwaliteiten van het Groene Hart niet aan.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

Uit de jurisprudentie valt af te leiden dat voor de uitleg van het begrip met name relevant is of een ontwikkeling voor het eerst planologisch wordt mogelijk gemaakt dan wel sprake is van een continuering van de bestaande planologische situatie. Indien echter sprake is van uitbreiding van de bebouwingsmogelijkheden, een functieverandering dan wel aanvullende of nieuwe aanduiding, dan wordt er vanuit gegaan dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Afbeelding 6: Ladder voor duurzame verstedelijking.



Het bestaand stedelijk gebied wordt in het Besluit omgevingsrecht gedefinieerd als: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Door de ligging langs de Nieuw-Loosdrechtsedijk in Boomhoek ligt de locatie binnen die infrastructuur. Bovendien blijkt uit jurisprudentie dat:

- bij de realisatie van bedrijfsbebouwing van 400 m² (AbRvS 201306183/1/R3) er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, lid 1, aanhef en onder i, van het Bro. De toename van het areaal bebouwing is in dit geval veel kleiner;
- de bouw van drie woningen (AbRvS 201302867/1/R4) niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. In dit geval wordt er één woning verplaatst.

Dit betekent dat de ladder niet hoeft te worden toegepast.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. Structuurvisie Noord-Holland 2040

In de "Structuurvisie 2040: Kwaliteit door veelzijdigheid", die op 21 juni 2010 door Provinciale Staten is vastgesteld en op daarna een aantal malen partiel is herzien (laatste herziening 28 september 2015), geeft de provincie aan welke belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. Hierbij gaat het om ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. De provincie wil steden optimaal benutten, landschappen open houden en ruimte bieden aan economie en woningbouw. De provincie Noord-Holland streeft naar verdere stedelijke verdichting en helpt gemeenten bij het optimaliseren van het gebruik van bestaand bebouwd gebied (voorheen 'rode contour'). Uitgangspunt is om nieuwe bebouwing zoveel mogelijk te realiseren binnen het Bestaand Bebouwd Gebied (BBG). Voor de ruimtelijke ontwikke-

ling van stedelijke functies gaat de structuurvisie uit van de ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.1.2 is gemotiveerd dat de ladder niet hoeft te worden toegepast.

Het plangebied ligt daarnaast ook in de UNESCO-werelderfgoederen van uitzonderlijke universele waarde Nieuwe Hollandse Waterlinie (voorheen Nationaal Landschap). Het beleid hiervoor is gericht het behouden en ontwikkelen van de kernkwaliteiten van het Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze kernkwaliteiten zijn:

- een samenhangend systeem van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen;
- een groene en overwegend rustig karakter;
- openheid.

De herstructurering van de jachtwerf is niet van invloed op die kernkwaliteiten.

3.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

Op 3 februari 2014 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld. De verordening schrijft voor waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen.

De PRV geeft onder meer invulling aan het provinciale beleid om onnodige verstedelijking in het landelijk gebied tegen te gaan en meer in het bijzonder het provinciale bedrijfsterreinenbeleid op het punt van planning, locaties en regionale afstemming van bedrijven, dienstverlening en kantoren. In de PRV zijn de bebouwingsvlakjes opgenomen als BBG. Dit levert een beeld met verspreid liggende scherven (zie afbeelding 7).

Afbeelding 7: BBG.

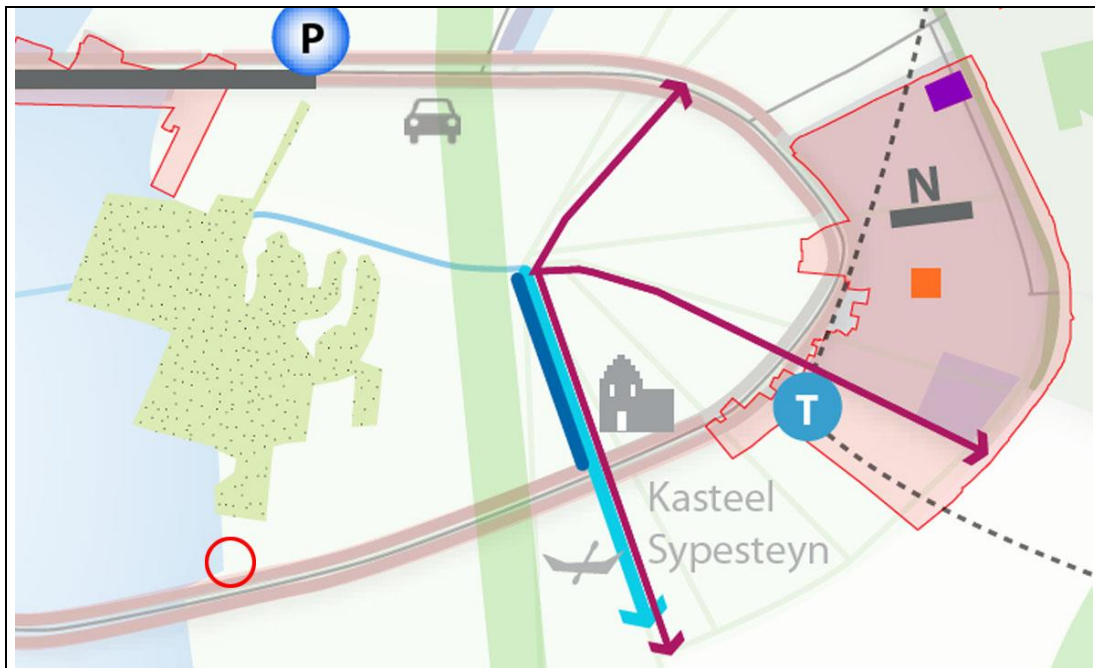


Volgens artikel 9 van de PRV wordt onder BBG verstaan: de bestaande of de bij een – op het moment van inwerkingtreding van de verordening – geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing, uitgezonderd bebouwing op agrarische bouwpercelen en kassen. Onder toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing wordt mede begrepen de daarbij behorende be-

bouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern.

Geconcludeerd kan worden dat het bestaand bebouwd gebied in feite bestaat uit de hierboven aangegeven 'scherven'. Dat zou betekenen – om in termen van de PRV te spreken - dat de nieuwe woning in het 'landelijk gebied' wordt gerealiseerd. In het artikel 1, lid 1 van de PRV is bepaald wat onder bestaande bebouwing en functies moet worden verstaan. In artikel 1, lid 2 is omschreven wat we onder nieuwe bebouwing en functies moet worden verstaan. Het onderscheid tussen nieuw en bestaand is van belang omdat de verordening bestaande functies en bebouwing en juridisch-planologische rechten respecteert. Nadrukkelijk is bepaald dat vervanging van rechtmatig aanwezige bebouwing door bebouwing van gelijke aard, omvang en karakter wordt aangemerkt als bestaande bebouwing. Uit de artikelsgewijze toelichting van de PRV blijkt dat vervangende nieuwbouw op (nagenoeg) dezelfde locatie, met (nagenoeg) dezelfde omvang en met voortzetting van het huidige gebruik, geen nieuwe bebouwing is, maar wordt aangemerkt als bestaand. Daarvan is in dit geval sprake. De woning wordt op hetzelfde perceel gebouwd met een vergelijkbare bouwmassa.

Afbeelding 8: Fragment kaart 'Gewenste toekomstige ruimtelijke structuur'.



3.3. Gemeentelijk beleid

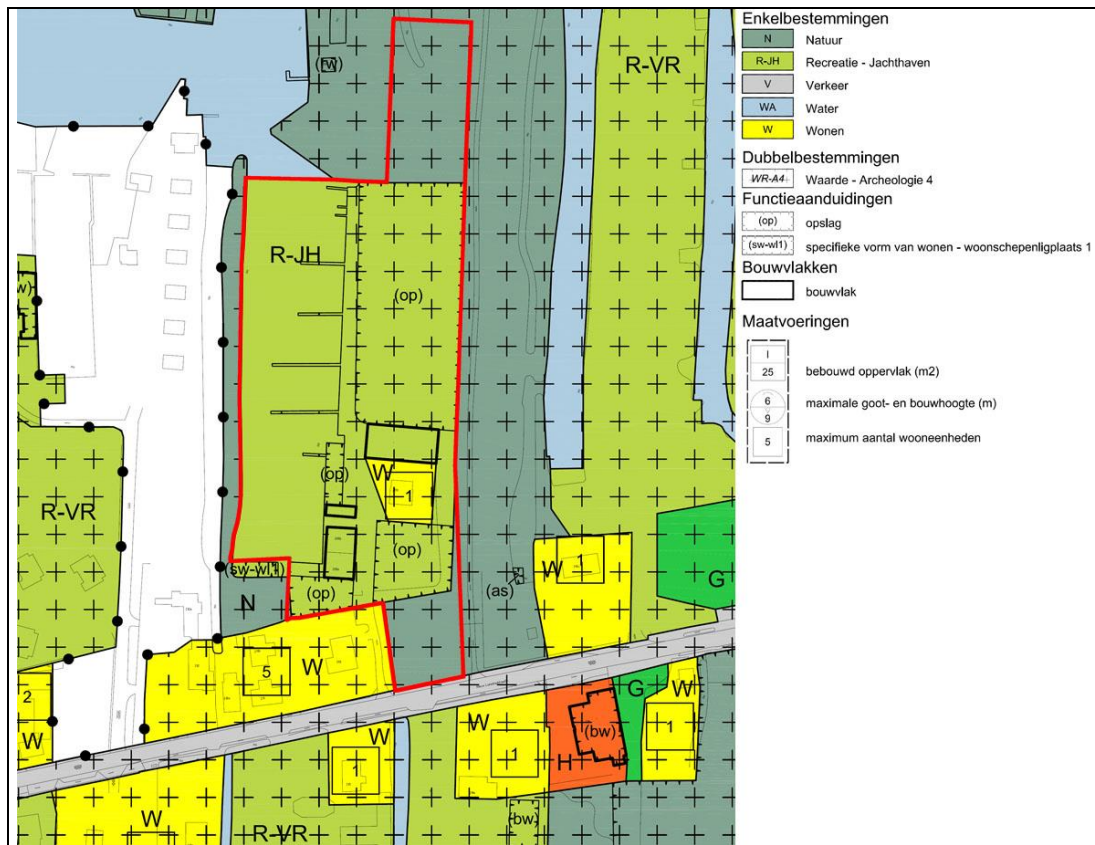
3.3.1. Structuurvisie Wijdmeren

Op de kaart 'Gewenste toekomstige ruimtelijke structuur' van de Structuurvisie Wijdmeren, met als ondertitel Beheerste ontwikkeling met behoud van het goede, die op 6 februari 2013 door de

gemeenteraad is vastgesteld, is de Nieuw Loosdrechtsedijk ter plaatse van het plangebied aangegeven als bestaand lint. Hiervoor is geen specifiek beleid opgenomen.

De belangrijkste vertegenwoordiger binnen de recreatieve sector is momenteel de watersport. De watersport is vooral gericht op het zomerseizoen en enkele mooie weekenden in voor- en najaar. De recreatieve sector is daardoor relatief kwetsbaar. Om de sector op dit punt te versterken, bestaat er behoefte aan seizoensverlengende recreatiemogelijkheden. Door de herstructurering van de jachtwerf is er weliswaar geen sprake van seizoensverlenging voor de gasten die met hun schepen de plas op gaan. Door vergaderaccommodatie aan te bieden, zijn er wel het gehele kalenderjaar activiteiten op de jachtwerf.

Afbeelding 9: Uitsnede verbeelding.



3.3.2. Bestemmingsplan Tussen de Dijken

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan "Tussen de dijken" dat op 20 december 2012 door de gemeenteraad van Wijdmeren is vastgesteld. Het grootste deel van uw jachtwerf heeft in dat bestemmingsplan de bestemming "Recreatie - Jachthaven". In die bestemming zijn bouwvlakken aangegeven. Uitsluitend ter plaatse van deze bouwvlakken mogen gebouwen worden gebouwd. De stedenbouwkundige visie gaat echter uit van andere locaties. Het per-

ceelsgedeelte met gras en enkele bomen heeft de bestemming "Natuur". Het is de bedoeling de toekomstige inrit naar dit perceelsgedeelte wordt verplaatst. Het bestemmingsplan laat dit echter niet toe.

Tenslotte heeft het gehele perceel met uitzondering van het water de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 4". Op grond van deze dubbelbestemming is bij bouwwerkzaamheden archeologisch onderzoek noodzakelijk tenzij de oppervlakte kleiner is dan 2.500 m² of indien de graafwerkzaamheden niet dieper gaan dan 40 cm en het bouwwerk zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

4. Milieu- en overig onderzoek

4.1. Bodem

In artikel 2.4.1, lid 1 van de Bouwverordening is bepaald dat een omgevingsvergunningplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu. In artikel 2.1.5 leden 1 en 2 van de Bouwverordening is het voorschrift gegeven dat bij het indienen van een aanvraag om omgevingsvergunning een bodemonderzoeksrapport overlegd moet worden, dat bestaat uit de resultaten van een recent verkennend onderzoek volgens NEN 5740.

Derhalve is een verkennend bodemonderzoek¹ uitgevoerd. In het onderzoek wordt geconstateerd dat een deel van de onderzoekslocatie verhard is met circa 10 centimeter puin. Vanwege het feit dat deze uit meer dan 50% bodemvreemd materiaal bestaat, behoort deze niet tot de bodem. Lokaal (in drie van de dertien boringen) komt marginaal (< 15%) bijmenging met puin voor. Zintuiglijk is in de opgeboorde grond geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Een verkennend bodemonderzoek naar asbest in de puinverharding (NEN 5897) of de grond (NEN 5707) is niet uitgevoerd, maar wordt voorafgaand aan de eventuele toekomstige grondwerkzaamheden wel aanbevolen.

Gedurende onderhavig onderzoek is de bovengrond (zand) licht verontreinigd bevonden met PAK. In de ondergrond (veen) is kwik in geringe mate aangetroffen. De aangetroffen gehalten liggen onder de waarde van 'wonen' uit de regeling bodemkwaliteit en voldoen daarmee aan de bestemming van het perceel. Hoewel de hypothese 'onverdacht' formeel komt te vervallen, is een nader onderzoek niet noodzakelijk.

In het grondwater komen licht verhoogde gehalten aan barium en zink voor. Ook dergelijke gehalten komen veelvuldig voor in de regio.

Er zijn geen milieutechnische belemmeringen voor de afgifte van een omgevingsvergunning voor dit deel van het perceel. Wel dient rekening gehouden te worden met het feit dat de toepassing van (licht verontreinigde) grond aan beperkingen onderhevig is. Indien gedurende de nieuw- of verbouw grond vrijkomt en niet op de onderzoekslocatie kan worden verwerkt, dient de grond te worden voorzien van een kwaliteitsverklaring conform het Besluit bodemkwaliteit, dan wel te worden aangeboden aan een erkende verwerker.

4.2. Cultuurhistorie en archeologie

De Monumentenwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen

¹ ZVS Milieutechniek, Verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 aan de Loosdrechtsedijk 208b te Loosdrecht, BO15390, Eemnes, januari 2016

bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Daarnaast heeft de gemeente Wijdmeren een Beleidskaart Archeologie opgesteld (vastgesteld 29-9-2011) die als uitgangspunt geldt bij alle activiteiten waarbij mogelijke archeologische waarden in het geding zijn. Door middel van regimes geeft het gemeentebestuur aan welk niveau van het archeologiebeleid in een bepaald gebied als redelijk kan worden beschouwd. Het plangebied behoort tot een gebied waar archeologisch onderzoek is vereist bij bodemingrepen groter dan 2.500 m² en dieper dan 40 cm. De planontwikkeling heeft een oppervlakte die ruimschoots kleiner is dan 2.500 m². Archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

4.3. Waterhuishouding

Sinds 1 november 2003 is de watertoets verplicht bij ruimtelijke plannen. Door de planvorming neemt de hoeveelheid verhard oppervlak niet toe. In het plangebied wordt het waterbeheer gevoerd door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, Waternet neemt daarbij de uitvoering van het waterbeheer voor zijn rekening. De rioleringstaak binnen het plangebied valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Wijdmeren. In het kader van de watertoets wordt over dit bestemmingsplan overleg gevoerd met de waterbeheerder.

Bij nieuwe planontwikkelingen dienen de uitgangspunten van duurzaam stedelijk waterbeheer, zoals geformuleerd door Waterschap Amstel, Gooi en Vecht daar waar mogelijk te worden toegepast. De speerpunten zijn het verbeteren van de ecologische toestand van de oppervlaktewateren, het minimaliseren van wateroverlast met het oog op klimaatverandering en het optimaliseren van de afvalwaterketen.

Indien in de toekomst het verhard oppervlak in het plangebied toeneemt, dient hiervoor gecompenseerd te worden in de vorm van nieuw open water. De compensatieopgave bedraagt in dat geval ten minste 10% van de toename aan verhard oppervlak. De haven wordt met ongeveer 400 m² uitgebreid. Daarnaast zal de nieuwe botenloods ook via het water bereikbaar worden gemaakt; dit betekent een uitbreiding van het oppervlaktewater met minimaal 120 m². Derhalve wordt minimaal 520 m² oppervlakte water toegevoegd. De uitbreiding nieuwe loods in combinatie met het verplaatsen van de stelconplaten is ruimschoots kleiner dan 5.200 m². Derhalve kan worden gesteld dat de bebouwing geen invloed heeft op de bergingscapaciteit danwel de afvoersnelheid van het regenwater.

Waar mogelijk kan de afvalketen kosteneffectief worden verbeterd door het afkoppelen van verhard oppervlak, hiermee wordt voorkomen dat schoon hemelwater afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie. Voor nieuwbouw is dit verplicht. Daarnaast is het mogelijk schoon hemelwater langer vast te houden voor hergebruik door het op te vangen. De DWA van het pand zal worden aangesloten op het bestaande rioleringsstelsel.

Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumeuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

Voor aanpassingen aan het bestaande waterhuishoudingsstelsel dient bij het waterschap op basis van de Keur een watervergunning te worden aangevraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, zoals de uitbreiding van de haven, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van water naar het oppervlaktewater.

4.4. Flora en fauna

De natuur in Nederland wordt beschermd vanuit twee invalshoeken: bescherming van gebieden en bescherming van soorten. Om te beoordelen of de voorgenomen activiteiten een negatief effect hebben op beschermde natuurgebieden en/of op beschermde flora en fauna is ecologisch onderzoek² uitgevoerd.

Gebiedsbescherming

Het Natuurnetwerk Nederland in de wet benoemd als de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een netwerk van natuurgebieden in Nederland om de biodiversiteit te behouden en te versterken. Via dit netwerk kunnen planten en dieren zich verspreiden, waardoor de kans op uitsterven verkleind wordt. De EHS bestaat uit:

- Natura 2000-gebieden;
- bestaande natuurgebieden, zoals de Nationale Parken;
- gebieden waar nieuwe natuur aangelegd wordt;
- landbouwgebieden, die beheerd worden volgens agrarisch natuurbeheer en;
- grote wateren, zoals meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en Waddenzee.

De planlocatie maakt geen deel uit van een beschermd gebied en/of locatie betreffende: Natura2000, Beschermd natuurmonument, Wetland, Nationaal Park of Ecologische Hoofdstructuur. Binnen een straal van 3 kilometer zijn het Natura-2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen', Nationale Landschappen 'Nieuwe Hollandse Waterlinie' en 'Groene Hart', EHS-gebieden (of Natuur-

² Blom Ecologie Advies en Onderzoek, Oriënterend onderzoek naar beschermde flora en fauna aan de Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b te Loosdrecht, Kenmerk BE/2015/221/r, Waardenburg, 9 december 2015

netwerk Nederland) gesitueerd. De ruimtelijke ingrepen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, zijn dermate beperkt dat een negatief effect door externe werking op doelsoorten en instandhoudingsdoelen in de omliggende beschermde natuurgebieden uitgesloten is. Bovendien zijn de werkzaamheden tijdelijk van aard en treden er in de nieuwe situatie geen nieuwe of verhoogde permanent negatieve effecten op voor beschermde flora en fauna. Gelet op de ligging van het plangebied in de directe nabijheid van het Natura2000-gebied en het Natuurnetwerk Nederland is in een briefrapport³ met betrekking tot het bestaande achterliggende opslagterrein geconcludeerd dat het tijdelijk plaatsen van trekkershutten en het gebruiken hiervan in het recreatieseizoen niet leiden tot een significant effect op beschermde flora en fauna.

Soortenbescherming

In het plangebied of de directe omgeving daarvan komen beschermde diersoorten van de Flora en faunawet voor. Op de gehele planlocatie kunnen broedgevallen van algemene vogels voorkomen. Het plangebied heeft, behoudens broedvogels, aannemelijk geen essentiële betekenis voor zwaarder en strikt beschermde soorten (tabel 2 & 3). Jaarrond beschermde nestlocaties zijn niet aangetroffen. Aanbevolen wordt de werkzaamheden op te starten en/of uit te voeren buiten het broedseizoen (15 maart tot en met 15 juli). Indien de werkzaamheden in het broedseizoen worden uitgevoerd dient voor de aanvang door een ter zake deskundig gecontroleerd te worden of er broedvogels aanwezig zijn, een en ander op aanwijzing van deskundige.

Gedurende de sloop en ontwikkeling kan verstoring van vleermuizen plaatsvinden als gevolg van (onjuist toegepaste) verlichting. Daarom dient de planlocatie tijdens de werkzaamheden bij voorkeur minimaal te worden verlicht. Hierbij dient een vleermuisvriendelijke verlichtingswijze te worden toegepast (rood/groen licht, lichtbundel nederwaarts richten, toepassen geconvergeerde lichtbundel) en dienen de werkzaamheden in de periode april-oktober tussen zonsopgang en zonsondergang te worden uitgevoerd (buiten schemerperiodes).

Gedurende de ontwikkeling kan geschikt leefgebied voor de rugstreeppad ontstaan. In de periode april tot en met augustus/september dient te worden voorkomen dat er op het terrein potentiële voortplantingswateren ontstaan door het terrein voortdurend te egaliseren en met name de delen waar niet gewerkt wordt. In het gehele jaar maar met name in de periode oktober tot en met maart dient het ontstaan van potentiële verblijf- en overwinteringslocaties te worden vermeden. Hopen puin en ander materiaal dient direct te worden afgevoerd. Een alternatief voor bovenstaande werkwijze is gehele uitrastering van de gehele werklocatie middels een amfibieenscherm. Welke werkwijze wordt toegepast is ter beoordeling aan de uitvoerende partij. Indien ondanks de zorgvuldige aanpak rugstreeppadden worden aangetroffen moeten de werkzaamheden worden gestaakt. Een ter zake deskundige kan vervolgens aangeven op welke wijze de werkzaamheden hervat kunnen worden.

³ Blom Ecologie Advies en Onderzoek, Aanvulling quickscan flora en fauna, Kenmerk BE/2015/221/br2, Waardenburg, 23 augustus 2016

De ruimtelijke ingrepen leiden, behoudens vleermuizen, rugstreeppad en broedvogels, mogelijk tot een tijdelijke verstoring van algemene voorkomende en licht beschermde soorten. Beschermde soorten waarvoor geen vrijstelling geldt in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen en conform de Flora- en faunawet worden niet verwacht. Mits gewerkt wordt zoals aanbevolen wordt nader onderzoek naar het voorkomen van soorten niet nodig geacht.

Op voorwaarde dat gewerkt wordt zoals aanbevolen leiden de werkzaamheden aannemelijk niet tot overtreding van de Flora- en faunawet. Er behoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet (artikel 75) aangevraagd te worden.

Tenslotte dient tijdens de werkzaamheden voorzichtig te worden gehandeld met alle voorkomende flora en fauna (Zorgplicht). Wanneer ondanks zorgvuldig handelen, onderzoek en advies schade lijkt te ontstaan voor beschermde flora en fauna, dient direct contact opgenomen te worden met een ter zake deskundige. Alle aanwezige vegetatie of bodemmateriaal rondom de te slopen opstallen (takken, stronken) dient gefaseerd te worden verwijderd, zodat bodembewonende dieren de kans wordt gegeven in de nabijgelegen omgeving een ander leefgebied te benutten. Aan dieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, wordt gelegenheid gegeven te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden.

4.5. Geluid

Jachtwerf

Een jachtwerf is zelf geen geluidgevoelige functie. Bovendien worden de bedrijfsmatige activiteiten op grotere afstand van de bestaande woningbouw in de omgeving uitgevoerd. Derhalve mag er vanuit worden gegaan dat er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden.

Wegverkeerslawaaï

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) zijn woningen geluidgevoelige bestemmingen. Volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder is het nodig akoestisch onderzoek te verrichten naar woningen die in een geluidszone vallen. In het kader van de Wet geluidhinder zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van:

- woonerven;
- 30 km/uur-gebieden;

De breedte van de geluidszone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). In het stedelijk gebied geldt hiervoor een zone van 200 meter aan weerszijden van de weg. De Nieuw-Loosdrechtsedijk behoort in de zin van de Wet geluidhinder tot het stedelijk gebied. Derhalve dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De maximumsnelheid op het Nieuw-Loosdrechtsedijk bedraagt 50 kilometer per uur.

In de Wet geluidhinder is vastgelegd dat de geluidbelasting op de gevel niet meer mag bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, danwel een door burgemeester en wethouders vast te stellen hogere grenswaarde.

De verkeersgegevens zijn ontleend aan de rapportage "Verkeerstellingen Wijdmeren" (8 juni 2015). Voor de geluidberekening zijn de wekdaggemiddelden gebruikt van het telpunt Nieuw-Loosdrechtsedijk ter hoogte van de Jachthaven Muyevel. Om de etmaalintensiteit voor 2026 te berekenen is rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar. Deze intensiteit is gebruikt voor het berekenen van de gevelbelasting. Voor de onderverdeling in voertuigcategorieën (personenauto's, licht en zwaar vrachtverkeer) zijn eveneens de gegevens uit die rapportage gebruikt.

Afbeelding 10: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer per uur.

Verkeersgegevens	Dag	Avond	Nacht
Personenauto's	154,7	19,1	6,9
Licht vrachtverkeer	20,4	0,9	0,3
Zwaar vrachtverkeer	7,3	0,9	0,0

Op basis van de berekening (zie bijlage 1) blijkt dat de gevelbelasting als gevolg van het Nieuw-Loosdrechtsedijk 55,3 dB (zonder aftrek) bedraagt. Voor de toetsing van de grenswaarden mag -in verband met het stiller worden van het verkeer- een aftrek van 5 dB worden toegepast op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder J^o artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. Dit betekent dat de gevelbelasting 50,3 dB bedraagt.

Het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt is uit kostenoverwegingen geen optie voor de bouw van één woning. Plaatsing van geluidwerende voorzieningen, zoals schermen is vanwege de benodigde lengte en hoogte en daarmee gepaard gaande hoge kosten geen reële optie. Hiermee resteert het verlenen van een hogere grenswaarde. Dit is mogelijk omdat de overige gevels voldoen aan de voorkeursgrenswaarde, waardoor de woning een geluidluwe gevel heeft.

4.6. Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm) en in de AMvB "Niet in betekenende mate bijdragen" (NIBM), de ministeriële regeling NIBM, de ministeriële regeling Projectsaldering en de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit.

Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt -al dan niet per saldo- niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;

- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het Besluit NIBM omschrijft het begrip nader: een project dat minder dan 3% van de grenswaarden bijdraagt is NIBM. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor fijn stof en NO₂. Voor woningbouw ligt de 3%-grens op 1.500 woningen. De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm) en in de AMvB "Niet in betekende mate bijdragen" (NIBM), de ministeriële regeling NIBM, de ministeriële regeling Projectsaldering en de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit.

Recreatieve functies worden niet genoemd in het Besluit NIBM. De herstructurering van de jachtwerf heeft een beperkte toename van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen tot gevolg in de omgeving. De voor de luchtkwaliteit relevante activiteiten zijn de verkeersbewegingen.

Afbeelding 11: Berekening NIBM-tool.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		250
Aandeel vrachtverkeer		5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,40
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,06
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Bij de berekening is uitgegaan van een worst case benadering dat alle gebruikers (220) van een ligplaats op een dag naar de jachtwerf komen. Daarnaast is er rekening gehouden met 30 verkeersbewegingen van personeel en dergelijke. Hiervan is 5% zwaar verkeer (vrachtwagens). Uit een berekening met de NIBM-tool (versie 30 maart 2015) van InfoMil blijkt dat de luchtkwaliteit hierdoor niet in betekende mate verslechtert.

Gelet op de heersende achtergrondconcentraties van de luchtkwaliteit en de NIBM-bijdrage vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de ontwikkelingsmogelijkheden in dit bestemmingsplan.

4.7. Veiligheid

Bij de externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van 27 oktober 2004 en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen, geeft aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Uit de risicokaart blijkt dat er in de omgeving van het plangebied geen inrichtingen zijn waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Er zijn evenmin routes of buisleidingen waarover/-door gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Derhalve is geen onderzoek externe veiligheid noodzakelijk.

4.8. Bedrijven en milieuzonering

In planologische procedures waarin de vestiging van woningen in de nabijheid van bedrijven mogelijk wordt gemaakt, moet rekening worden gehouden met ruimtelijk relevante milieuhygiënische aspecten van die bedrijven. Een belangrijk hulpmiddel om hiermee rekening te houden is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering', die voor het eerst in 1986 verscheen en voor het laatst in 2009 geactualiseerd. In deze brochure is een omvangrijke lijst van bedrijven opgenomen, waarin per bedrijf voor een aantal aspecten de mate van ruimtelijk relevante hinderlijkheid is weergegeven.

Milieuzonering zorgt voor een voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) in ruimtelijke plannen. Het doel hiervan is enerzijds in ruimtelijke plannen milieuhinder bij woningen (en andere gevoelige functies) te voorkomen, en anderzijds aan bedrijven voldoende milieuruimte te bieden voor het uitoefenen van hun bedrijfsactiviteiten: "zware" bedrijven zullen verder van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd dan "lichte" bedrijven.

De bedrijven in de VNG-brochure zijn opgenomen in een tabel, die is ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de gewenste afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn (de zogenaamde afstandentabel). Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

In de VNG-brochure worden verschillende omgevingstypen onderscheiden.

- Rustige woonwijk. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden standaard ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk. Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor; langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Vergelijkbaar met de rustige woonwijk zijn rustig buitengebied, stiltegebied en natuurgebied. Daarvoor gelden dan ook dezelfde richtafstanden.
- Gemengd gebied. Naast het omgevingstype rustige woonwijk kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype gemengd gebied. Wanneer sprake is van omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies, voor met name het aspect geluid, met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Het aspect geluid is veelal het maatgevende aspect. Een gemengd gebied is een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren ook tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap. De richtafstand van 30 meter voor een bedrijf in milieucategorie 2 kan dan bijvoorbeeld worden verkleind tot 10 meter.

Op pagina 30 van deze handreiking wordt aangegeven dat er sprake is van het omgevingstype gemengd gebied indien gebieden direct langs de hoofdinfrastructuur liggen. De Nieuw-Loosdrechtsedijk is te kenmerken als een doorgaande weg/hoofdinfrastructuur. De omgeving van de jachtwerf kenmerkt zich door een grote diversiteit aan recreatiebedrijven. Daarom ligt de jachtwerf in 'gemengd gebied'. Jachthavens behoren tot milieucategorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Derhalve geldt een richtafstand van 30 meter. Binnen die afstand zijn woningen en woonarken aanwezig. De jachtwerf wordt echter niet uitgebreid. Uit het oogpunt van milieuzonering is er geen sprake van een verslechtering voor omwonenden.

4.9. Vormvrije mer-beoordeling

Het Besluit ruimtelijke ordening stelt in artikel 3.1.1, onder f dat inzicht dient te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Bovendien dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van het besluit (tot vaststelling van het bestemmingsplan) de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen (artikel 3.2 Algemene Wet Bestuursrecht).

Het is niet nodig om voor alle nieuwe activiteiten een m.e.r.-procedure te volgen. In het Besluit m.e.r. zijn in de bijlage, onderdeel C en D activiteiten opgenomen, waarbij op grond van artikel 7.8b van de Wet milieubeheer besloten moet worden of bij de voorbereiding van het plan of besluit voor die activiteiten een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De verplichting voor een m.e.r.-procedure ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in die bijlage, de activiteit daarbij in omvang minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden (zie afbeelding 12) en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit m.e.r. aangewezen wettelijke plannen of besluiten.

Afbeelding 12: Relevante categorieën.

Categorie	Drempelwaarde
D 10.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van: <ol style="list-style-type: none"> a. skihellingen, skiliften, kabelspoorwegen en bijbehorende voorzieningen; b. jachthavens. c. vakantie dorpen en hotelcomplexen buiten stedelijke zones met bijbehorende voorzieningen, d. permanente kampeer- en caravanterreinen, of e. themaparken. 	In gevallen waarin de activiteit betrekking op: <ol style="list-style-type: none"> 1. 250.000 bezoekers of meer per jaar; 2. een oppervlakte van 25 hectare of meer; 3. 100 ligplaatsen of meer of 4. een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.

Het aantal ligplaatsen neemt met maximaal 5 toe. De drempelwaarde wordt derhalve niet overschreden. Voor activiteiten onder de drempelwaarde van bijlage D, bestaat sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. van 1 april 2011 de verplichting tot een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze bestaat uit een toets van de activiteiten aan 'Bijlage III Europese richtlijn milieubeoordeling projecten'. Daarbij dient beoordeeld te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

De in dit hoofdstuk beschreven onderzoeksresultaten voldoen niet alleen aan de onderzoeksverplichting van het Besluit ruimtelijke ordening, maar kunnen ook worden opgevat als de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Het in de voorgaande paragrafen beschreven onderzoek naar milieuaspecten geeft aan dat belangrijke nadelige milieugevolgen, als gevolg van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, zijn uitgesloten. Geconcludeerd kan worden dat er geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

5. Juridische planbeschrijving

5.1. Algemeen

Op 1 juli 2008 zijn de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (en het Besluit ruimtelijke ordening) in werking getreden. Vanaf 1 juli 2013 is daarnaast bij de vervaardiging van bestemmingsplannen de toepassing de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP-2012) verplicht. Deze standaard geeft aanbevelingen en richtlijnen voor de opzet van bestemmingsplannen. De bestemmingen in het voorliggende bestemmingsplan passen binnen die standaard. Waar mogelijk is in bebouwings- en gebruiksregels zoveel mogelijk aangesloten op het vigerende bestemmingsplan "Tussen de Dijken" is vastgesteld.

5.2. Bestemmingsplan

Het digitale Bestemmingsplan Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b is de verzameling geometrisch bepaalde planobjecten dat is vervat in een GML-bestand (NL.IMRO.1696.BP3300Nld208b2016-on01) met bijbehorende regels. Dit bestemmingsplan is via elektronische weg uitwisselbaar en raadpleegbaar. Het geeft de bestemming en de bebouwingsmogelijkheden van de gronden aan.

Met de invoering van het digitale bestemmingsplan bestaat de plankkaart (zoals die tot 1 juli 2008 bekend stond) formeel niet meer. Het digitale bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand met bijbehorende regels. De papieren plankkaart (nu bekend als de analoge verbeelding van het voorliggende bestemmingsplan) is getekend op een schaal 1:1.000 en omvat 1 kaartblad (genummerd 1696-30-P01). Het kaartblad geeft de bestemming van de gronden aan. Waar nodig zijn aanduidingen op de kaart opgenomen waarvan de betekenis in de regels wordt verklaard.

5.3. Regels

De regels van het voorliggende bestemmingsplan zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Deze hoofdstukken zijn:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs-, en slotregels.

Inleidende regels

In de Inleidende regels worden de gebruikte begrippen beschreven (artikel 1) en worden regels gesteld ten aanzien van de wijze waarop gemeten moet worden (artikel 2).

Bestemmingsregels

De Bestemmingsregels bevatten de volgende bestemmingen: Natuur (artikel 3), Recreatie - Jachthaven (artikel 4), Tuin (artikel 5) Wonen (artikel 6) en de dubbelbestemming Waarde - Archeologie – 4 (artikel 7). De belangrijkste aanpassingen van de gebruikelijke regelingen worden hieronder apart toegelicht.

De bestemming "Natuur" is gegeven aan de gronden die als natuurgebied worden beheerd. Om de natuurwaarden te beschermen, is in deze bepaling een omgevingsvergunningstelsel voor werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen.

De jachtwerv heeft net als in het vigerende bestemmingsplan de bestemming "Recreatie - Jachthaven" (artikel 4). Binnen de jachthaven zijn diverse activiteiten toegestaan. Voor opslag is dit expliciet geregeld. Zo mag botenopslag uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'opslag' plaatsvinden. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan is een regeling voor 'sloep en slaap'-accommodaties en/of trekkershutten opgenomen.

De te verplaatsen woning heeft de bestemming "Wonen" (artikel 6). Er is -net als in het vigerende plan- gekozen voor het aangeven van het aantal wooneenheden in plaats van bouwvlakken. Bedrijven aan huis zijn toegestaan zolang die zich maximaal in categorie 1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten bevinden. De voortuin heeft de bestemming "Tuin". De gronden met de bestemming "Tuin" dienen onbebouwd te blijven. Hier zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, toegestaan. Dit heeft tot doel de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te waarborgen.

De eventueel aanwezige archeologische waarden in het plangebied worden beschermd via de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 4 (artikel 7). Op grond van deze dubbelbestemming is het voor activiteiten met een oppervlakte groter dan 2.500 m² en dieper dan 0,4 meter, waarbij gegraven wordt, zoals bouwen en een aantal specifiek genoemde werken en werkzaamheden noodzakelijk eerst een archeologisch onderzoek te laten uitvoeren dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden aan te vragen. Indien is aangetoond dat de te verrichten activiteiten de archeologische waarden niet zullen schaden kan worden gebouwd, dan wel kan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden worden verleend.

Algemene regels

Een aantal zaken is algemeen van aard of heeft niet zozeer betrekking op een specifieke bestemming uit hoofdstuk 2 van de regels. Deze zaken zijn geregeld in hoofdstuk 3 Algemene regels.

De Anti-dubbeltelregel in artikel 8 is in elk bestemmingsplan opgenomen om te voorkomen dat in feite meer kan worden gebouwd dan in het bestemmingsplan bedoeld is. Dit kan zich voordoen bij woningbouw wanneer (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaar wisselen. In een dergelijk geval worden de nieuw verworven gronden niet meegeteld bij de berekening van de bouw mogelijkheden als dat al voor een in het verleden verleende bouwvergunning gebeurd is.

In de Algemene bouwregels (artikel 9) is een aantal algemene regels opgenomen die gelden voor meerdere bestemmingen. Dit artikel bevat een verbod om gronden op zo'n manier te bebouwen, dat daardoor op een aangrenzend terrein, bouwvlak of bouwperceel een toestand zou

ontstaan, die aldaar niet meer met de regels van het geldende bestemmingsplan zou overeenstemmen. Daarnaast is regeling voor ondergronds bouwen opgenomen.

De Algemene afwijkingsregels in artikel 10 bevatten de bevoegdheid om kleine afwijkingen te realiseren. Het gaat hier om het oprichten van nutsvoorzieningen tot 50 m³, het overschrijden van in de planregels voorgeschreven maatvoeringen en ondergeschikte afwijkingen ten gevolge van meetveranderingen. Daarnaast is onder voorwaarden het gebruik van bijgebouwen ten behoeve van mantelzorg mogelijk en kunnen bewoners een bed & breakfast beginnen.

De Algemene wijzigingsregels (artikel 11) maken het mogelijk wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van bouwgrenzen aan te brengen en om de Staat van bedrijfsactiviteiten aan te passen.

In dit artikel 12, de Algemene procedureregels, is geregeld welke procedure gevolgd dient te worden indien toepassing wordt gegeven aan een in dit plan opgenomen bevoegdheid omtrent nadere eisen.

De Overige regels in artikel 13 bepaalt dat voor zover in de regels wordt verwezen naar andere regelgeving, de andere regelgeving geldt zoals die luidt dan wel van kracht is op het moment van tervisielegging van het ontwerp van bestemmingsplan Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b.

Overgangs- en slotregels

De verplichte overgangsregels voor bouwwerken en gebruik zijn conform het bepaalde in artikel 3.2.2 van het Bro opgenomen (artikel 14). Tenslotte bevat het plan een slotregel (artikel 15).

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening is het verplicht een exploitatieplan op te stellen voor het onderhavige bouwplan. Op grond van lid 2a is een uitzondering hierop mogelijk als het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Er is een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten waardoor aan het vorenstaande wordt voldaan. De initiatiefnemer betaalt zelf de kosten voor het bestemmingsplan. Tussen de initiatiefnemer en de gemeente is een schadeverhaalsovereenkomst gesloten voor het geval dat uit de planologische maatregel schade voortvloeit. Derhalve is geen exploitatieplan noodzakelijk.

Uit een globale exploitatie-opzet van initiatiefnemer blijkt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid


Het voorontwerp-Bestemmingsplan Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b is, conform de Inspraakverordening van de gemeente Wijdmeren, onderhevig aan inspraak. Het voorontwerp zal op de gebruikelijke wijze worden gepubliceerd (website gemeente). De inspraakreacties worden te zijner tijd in deze paragraaf verwerkt. Voorafgaand aan de inspraak heeft de initiatiefnemer op 12 september 2016 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Daarbij waren ongeveer 30 belangstellenden aanwezig. Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen is de verbeelding op enkele punten aangepast. Daarnaast zijn enkele suggesties gedaan (uitvoeringsaspecten) waarover de initiatiefnemer heeft toegezegd, dat deze te zijner tijd in het inrichtingsontwerp zullen worden meegenomen.

6.3. Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening

Het voorontwerp-Bestemmingsplan Nieuw-Loosdrechtsedijk 208b - Nieuw Loosdrecht zal in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aan een aantal instanties worden toegezonden. De overlegreacties worden te zijner tijd in een separate bijlage beantwoord.

Bijlage: Akoestisch onderzoek

Akoestisch onderzoek.

Verkeersgegevens:	Dag:	Avond:	Nacht:
Personenwagens per uur	<input type="text" value="154.7"/>	<input type="text" value="19.1"/>	<input type="text" value="6.9"/>
Snelheid personenwagens	<input type="text" value="50"/>	<input type="text" value="50"/>	<input type="text" value="50"/>
Lichte vrachtwagens per uur	<input type="text" value="20.4"/>	<input type="text" value="0.9"/>	<input type="text" value="0.3"/>
Zware vrachtwagens per uur	<input type="text" value="7.3"/>	<input type="text" value="0.9"/>	<input type="text" value="0.0"/>
Snelheid zwaar verkeer	<input type="text" value="50"/>	<input type="text" value="50"/>	<input type="text" value="50"/>
Wegdektype	<input type="text" value="DAB 11/16 (referentie)"/> 		
Omgevingskenmerken:			
Hoogte weg	<input type="text" value="0"/>		
Horizontale afstand tot midden van weg	<input type="text" value="16"/>		
Hoogte van waarnemer	<input type="text" value="5"/>		
Zichthoek (127 graden = volledig)	<input type="text" value="127"/>		
Fractie absorberend oppervlak (0=hard; 1=zacht)	<input type="text" value="0.6"/>		
Percentage reflectie van overzijde (0=geen; 1=volledig)	<input type="text" value="0"/>		
Afstand tot reflecterend oppervlak overzijde	<input type="text" value="0"/>		
Hoogte van reflecterend oppervlak (minstens 5m)	<input type="text" value="0"/>		
Afstand tot kruispunt (0=geen kruispunt)	<input type="text" value="0"/>		
Afstand tot minirotonde (0=geen minirotonde)	<input type="text" value="0"/>		
Afstand tot drempel (0=geen drempel)	<input type="text" value="0"/>		
Resultaten:			
Berekende geluidniveau in Letm :	57.196		
Berekende geluidniveau in Lden :	55.266		
Berekende geluidniveau in Lnight :	41.436		