

Dongen/Gilze en Rijen Golfbaan en hotel Hespelpad



bestemmingsplan



dongen

golfbaan en hotel hespelpad

bestemmingsplan

identificatie		planstatus	
identificatiecode		datum	status
NL.IMRO.-		07-07-2008	concept
projectnummer		16-09-2008	ontwerp
191464.007919.60		11-12-2008	vastgesteld
opdrachtleider			
ir. C.A. Louws			

Inhoud van de toelichting	1
1. Doel en opzet bestemmingsplan	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Vigerende planologische regeling	4
1.3. Milieueffectrapportage	7
1.4. Leeswijzer	9
2. Projectbeschrijving	10
2.1. Gebiedsprofiel	10
2.2. Projectprofiel	12
3. Toetsing	19
3.1. Beleid	19
3.2. Ruimtelijke aspecten	27
3.3. Milieuaspecten	45
3.4. (Externe) veiligheid	53
3.5. (Buis)leidingen en telecommunicatie	54
3.6. Financiële uitvoerbaarheid	55
4. Planologische afweging	57
5. Beschrijving juridische regeling	59
5.1. Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)	59
5.2. Opzet van de bestemmingsregeling	59
5.3. Regeling bestemmingen	61
6. Overleg en inspraak en ambtshalve aanpassingen	63
6.1. Resultaten inspraak	63
6.2. Resultaten overleg	70
6.3. Ambtshalve aanpassingen	73
7. Vaststelling bestemmingsplan	75

Bijlagen:

1. Waterhuishoudkundige uitgangspunten
2. Parkeercijfers
3. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
4. Kosten geluidsarm asfalt
5. Rekenbladen akoestisch onderzoek
6. Onderzoek luchtkwaliteit
7. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

1. Doel en opzet bestemmingsplan

3

1.1. Aanleiding

De 9-holes-golfbaan Vossenhole aan de Reeshofweg in Tilburg moet in 2008 worden verplaatst omdat het terrein bestemd is voor woningbouw. Cashba International Establishment en VOF Golfinitiatief Dongen willen ter vervanging van de bestaande golfbaan op de grens van de gemeenten Dongen en Gilze en Rijen een nieuwe 9-holes-golfbaan realiseren, ten zuiden van het bedrijventerrein Tichelrijt (zie figuur 1). De ontwikkelaars zijn voornemens in combinatie met de golfbaan een hotel te realiseren aan het Hespelpad. Snoeren Bouwmanagement heeft een schetsplan opgesteld voor de golfbaan. Door Architectenbureau Snoeren is een schetsplan opgesteld voor het hotel.



Figuur 1 Projectlocatie beoogde golfbaan

De projectlocatie is juridisch-planologisch geregeld in de vigerende bestemmingsplannen "Dongen Buitengebied" van de gemeente Dongen en "Buitengebied" van de gemeente Gilze en Rijen.

De golfbaan en het hotel passen niet in deze bestemmingsplannen. De gemeente Dongen en de gemeente Gilze en Rijen hebben te kennen gegeven bereid te zijn planologische medewerking te verlenen aan de beoogde ontwikkelingen. In eerste instantie is gekozen voor het voeren van een vrijstellingsprocedure op basis van artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Overeenkomstig de gemeentelijke inspraakverordeningen heeft de hiervoor benodigde ruimtelijke onderbouwing in beide gemeenten ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor een ieder om een inspraakreactie in te dienen. Hiervan is door verschillende (rechts)personen gebruik gemaakt. Ook is de ruimtelijke onderbouwing toegezonden aan verschillende overleginstanties. De provincie Noord-Brabant en het Waterschap Brabantse Delta hebben op de ruimtelijke onderbouwing gereageerd.

Per 1 juli 2008 zijn echter de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Naar aanleiding hiervan hebben beide gemeenten er voor gekozen een bestemmingsplanprocedure te volgen. Omdat de ruimtelijke onderbouwing de inspraakprocedure heeft doorlopen en is toegezonden aan verschillende overleginstanties,

wordt de fase van voorontwerp overgeslagen. De ruimtelijke onderbouwing is aldus omgebouwd tot een ontwerpbestemmingsplan.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld voor de realisatie van de golfbaan.

Omdat het gaat om de ontwikkeling van één golfbaan die is gelegen in twee gemeenten, is ervoor gekozen om één integrale beschrijving en toetsing van de ontwikkeling op te nemen in de toelichtingen bij bestemmingsplannen voor beide gemeenten. De juridisch-planologische regeling (bestaande uit plankaart en regels) is echter specifiek voor Dongen en Gilze en Rijen opgesteld, zodat beide gemeenteraden de specifiek voor de eigen gemeente geldende juridisch-planologische regeling kunnen vaststellen. Ook het hoofdstuk Overleg en inspraak (hoofdstuk 6) is specifiek toegesneden op beide gemeenten afzonderlijk.

Ter voorbereiding van het ruimtelijk besluit (eerst vrijstelling, nu bestemmingsplan) zijn een quickscan¹⁾ en een aanmeldingsnotitie²⁾ opgesteld. Op basis van de aanmeldingsnotitie heeft het bevoegde gezag (de gemeenteraden van beide gemeenten) ten behoeve van en voorafgaand aan het bestemmingsplan besloten dat de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) niet moet worden gevolgd (zie paragraaf 1.3).

Toetsing nieuwe golfbaan overeenkomstig Streekplan Noord-Brabant 2002

Provinciale Staten schrijven in het Streekplan Noord-Brabant 2002 het volgende over de planologische toetsing van golfbanen. "Voor de ruimtelijke beoordeling van golfbanen wordt uitgegaan van banen van achttien holes, ook al wil de initiatiefnemer slechts een baan van negen holes. Daarvan wijken wij pas af als de uitbreiding tot achttien holes fysiek uitgesloten moet worden geacht door de aanwezigheid van bebouwing, infrastructuur of oppervlaktewater".

De beoogde 9-holes-golfbaan aan het Hespelpad kan fysiek in beginsel in (zuid-)oostelijke richting uitbreiden tot een 18-holes golfbaan (tot aan de Bredestraat en de Schorsstraat). De oppervlakte van een eventuele 18-holes golfbaan zal ten hoogste ongeveer 49 ha bedragen. Ook al zijn de ontwikkelaars volstrekt niet van plan om de 9-holes-golfbaan daadwerkelijk uit te breiden naar een 18-holes golfbaan, op basis van het streekplan dient toch te worden beoordeeld of vestiging van een 18-holes golfbaan mogelijk is.

Om die reden wordt in de voorliggende plantoelichting behalve de beoogde ontwikkeling van een 9-holes golfbaan tevens getoetst of een – theoretische – 18-holes golfbaan mogelijk is. Daarbij wordt opgemerkt, dat ontwikkelaars de voor de 9-holes benodigde gronden hebben aangekocht. Zij hebben echter niet de beschikking over de overige gronden die nodig zouden zijn om een 18-holes golfbaan te realiseren. Het is derhalve op dit moment niet mogelijk om alle sectorale toetsen uit te voeren voor de voor de grote golfbaan benodigde gronden.

1.2. Vigerende planologische regeling

Na de vaststelling zijn beide bestemmingsplannen door de provincie Noord-Brabant gedeeltelijk goedgekeurd ("Dongen Buitengebied" op 2 juni 1998 en "Buitengebied" van de gemeente Gilze en Rijen op 3 november 1998). De gedeelten waaraan goedkeuring is onthouden hebben geen betrekking op de percelen waar de golfbaan en het hotel zijn geprojecteerd.

1) Golfbaan Hespelpad te Dongen, Gilze en Rijen, Quickscan van het golfinitiatief, 07M12-04, 21 december 2007, Van Empelen Van Aalderen partners B.V

2) Golfbaan Hespelpad te Dongen, Gilze en Rijen, Aanmeldingsnotitie m.e.r. 07M12-01, 28 februari 2008, Van Empelen Van Aalderen partners B.V.

De 9-holes golfbaan wordt voor een klein deel aangelegd op grondgebied van de gemeente Dongen en grotendeels op het grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen. Het hotel wordt geheel gerealiseerd op grondgebied van de gemeente Dongen.

Het deel van de projectlocatie dat ligt in het bestemmingsplan "Dongen Buitengebied" (zie figuur 2) is voor het grootste deel voorzien van de bestemming Agrarische doeleinden met de subbestemming "A1". Deze gronden zijn bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijven met een uitbouw mogelijkheid voor kassen en niet-grondgebonden agrarische activiteiten en het behoud, herstel en/of versterking van de aanwezige landschappelijke waarden en potenties. Het perceel Hespelpad 21 is voorzien van een agrarisch bouwvlak.

Aan het bosperceeltje ten zuiden van bedrijventerrein Tichelrijt is de bestemming Natuurgebied met de subbestemming "Nb" toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor bos alsmede voor het behoud, herstel en/of versterking van de aanwezige landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden.

Restaurant Den Hespel (Hespelpad 9) en de woning (Hespelpad 11) direct ten zuiden ervan zijn overeenkomstig de bestaande situatie bestemd tot respectievelijk Horecavestigingen en Woon-doeleinden, in combinatie met de bestemmingen Tuin en Erf. Direct ten noorden van restaurant Den Hespel ligt een bij het restaurant behorende speeltuin (Hespelpad 5). Deze speeltuin – waar het nieuwe hotel is geprojecteerd – is voorzien van de bestemming Recreatie met de subbestemming "Rd". Ter plaatse van deze gronden is uitsluitend dagrecreatie toegestaan. Maximaal 5% van het beoogde perceel mag worden bebouwd. De maximale goothoogte bedraagt 3 meter.



Figuur 2 Fragmenten plankaart "Dongen Buitengebied" met projectgebied in gemeente Dongen

De locatie waar het overgrote deel van de 9-holes golfbaan is gedacht, ligt binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Gilze en Rijen. Dit deel van de projectlocatie is voorzien van de bestemming Agrarisch Gebied (zie figuur 3). De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor agrarisch grondgebruik en recreatief medegebruik. Gronden die tevens zijn aangeduid als "waardevolle landschapselementen en "ecologische verbindingzone I en II" zijn tevens bestemd voor behoud, herstel en versterking van landschappelijke

en ecologische waarden. Deze aanduidingen hebben echter geen betrekking op het gebied waar de 9-holes golfbaan is gedacht of op het gebied waar de theoretische uitbreiding naar een 18-holes golfbaan mogelijk is.

Het gebied wordt doorsneden door twee rioolpersleidingen (paarse lijn, figuur 3). De leidingen alsmede een strook van 5 meter aan weerszijden van de leidingen zijn als zodanig bestemd (medebestemming "persleiding").

Het is verboden op deze gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van

Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken en werkzaamheden uit te voeren:

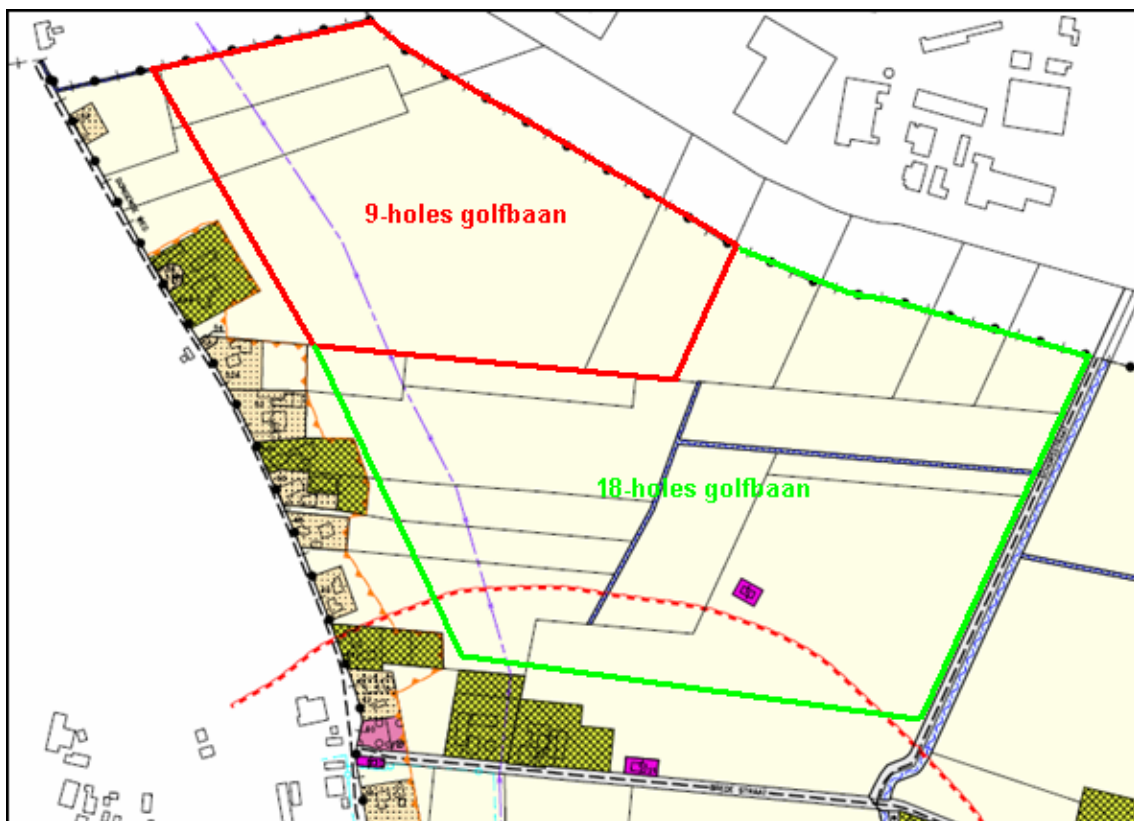
- a. het aanbrengen van diepwortelende (> 30 cm) gewassen en beplanting;
- b. bodemverlaging of afgraving, ophoging en egalisatie;
- c. het aanleggen van oppervlakteverharding;
- d. het graven van watergangen en aanbrengen van drainage;
- e. het in de grond brengen van voorwerpen op een grotere diepte dan 30 cm;
- f. het verrichten van graaf- en grondwerkzaamheden dieper dan 30 cm.

Deze werken of werkzaamheden zijn toelaatbaar, indien door die werken en werkzaamheden geen veiligheidsrisico's ontstaan en de leidingen niet worden aangetast; dienaangaande vragen burgemeester en wethouders een advies van de leidingbeheerders.

Een strook ten noorden van de Bredestraat maakt deel uit van een "stankhinderzone waterzuiveringsinstallatie" (rode geblokte lijn, figuur 3).

Een hoofdwatgang (blauwe lijn, figuur 3) in het gebied, inclusief een strook van 4 meter aan weerszijden van de watgang, is bestemd als Waterstaatsdoeleinden.

De zendmast net buiten de stankhinderzone waterzuiveringsinstallatie is bestemd voor voorzieningen van openbaar nut met bijbehorende voorzieningen (bestemming Voorziening van openbaar nut).



Figuur 3 Fragment plankaart Buitengebied van gemeente Gilze en Rijen met indicatieve begrenzing 9-holes- en 18-holes golfbaan

1.3. Milieueffectrapportage

Inleiding

Op 28 september 2006 is gewijzigde regelgeving ten aanzien van de milieueffectrapportage (m.e.r.¹) in werking getreden. Vanaf dat moment voorzien de Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage in:

¹) Met de afkorting m.e.r. wordt milieueffectrapportage bedoeld (procedure, instrument). MER is de afkorting voor het rapport.

- een m.e.r.-plicht voor plannen (plan-MER);
- een m.e.r.- (beoordelings)plicht voor besluiten (besluit-MER).

De Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) is daarmee in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd.

Voor voorliggend bestemmingsplan is het volgende van belang. Een plan-MER moet worden opgesteld voor:

- a. een plan dat het kader vormt voor een toekomstig besluit over een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit";
- b. een plan waarvoor een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 moet worden gemaakt.

Toetsing Besluit m.e.r.

Criterion b

Voor het bestemmingsplan behoeft geen passende beoordeling – als hiervoor bedoeld onder b – te worden opgesteld. Het projectgebied ligt namelijk niet in of in de nabijheid van een gebied dat als speciale beschermingszone op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is aangewezen.

Criterion a

Het Besluit m.e.r. maakt onderscheid in m.e.r.-plichtige activiteiten (onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.) en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (onderdeel D van dezelfde bijlage). Bij C-activiteiten is het uitgangspunt dat ze belangrijke nadelige milieugevolgen hebben, terwijl dat bij D-activiteiten afhankelijk is van de omstandigheden waaronder de activiteiten plaatsvinden.

Op grond van onderdeel C (categorie 10.2) geldt voor de aanleg van een golfbaan een m.e.r.-plicht, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een golfbaan die een oppervlakte beslaat van 50 hectare of meer of een oppervlakte beslaat van 20 hectare of meer in een gevoelig gebied.

Op grond van onderdeel D (categorie 10.2) geldt voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van een golfbaan een m.e.r.-beoordelingsplicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 25 hectare of meer, en een oppervlakte van 10 hectare of meer in een gevoelig gebied.

Hiervoor is in paragraaf 1.2 aangegeven dat de agrarische gronden in het bestemmingsplan "Dongen Buitengebied" zijn aangemerkt als landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevol. De agrarische gronden in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Gilze en Rijen zijn niet aangemerkt als landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevol.

De oppervlakte van het deel van de golfbaan dat in gevoelig gebied is gesitueerd, bedraagt 7 hectare, van de gehele golfbaanontwikkeling (inclusief hotel) 28,5 hectare (9-holes golfbaan) of ten hoogste 49 hectare (18-holes golfbaan). Op basis van deze oppervlaktematen is het opstellen van een MER niet nodig. Het initiatief ligt onder de MER-drempel, maar boven de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplicht. Het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling is derhalve noodzakelijk. Bij deze m.e.r.-beoordeling dienen alle ontwikkelingen omtrent de golfbaan te worden meegenomen, waaronder genoemde realisering van het hotel.

Conclusie

De realisering van de golfbaan en het hotel zijn activiteiten die gezien de omvang en de deeltelijke ligging in gevoelige gebied m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn.

Het bevoegd gezag (de gemeenteraden van Dongen én Gilze en Rijen) hebben daarom voorafgaand aan de besluitvorming over het voorliggende bestemmingsplan (i.c. de vaststelling) beoordeeld of voor de realisatie van de golfbaan met hotel aan het Hespelpad de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden gevolgd. Op basis van de daartoe opgestelde aanmeldingsnotitie hebben beide gemeenteraden besloten dat de procedure van de milieu-effectrapportage niet hoeft te worden gevolgd.

1.4. Leeswijzer

Deze toelichting is zoals hiervoor aangegeven geschreven voor zowel het bestemmingsplan voor de gemeente Dongen als de gemeente Gilze en Rijen. De voorliggende toelichting heeft de volgende opbouw. In hoofdstuk 2 worden de bestaande situatie en de beoogde ontwikkeling beschreven (gebieds- en projectprofiel). Hoofdstuk 3 beschrijft de planologische toets aan het beleidskader en de relevante ruimtelijke, milieu- en economische aspecten. In hoofdstuk 4 vindt een integrale planologische afweging plaats ten aanzien van alle aspecten. In hoofdstuk 5 wordt (per gemeente afzonderlijk) de wijze waarop golfbaan en hotel planologisch-juridisch zijn geregeld toegelicht. In hoofdstuk 6 worden de ingekomen inspraakreacties en reacties van officiële instanties bij de gemeente Dongen beschreven. In Hoofdstuk 7 ten slotte wordt kort ingegaan op de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.

2. Projectbeschrijving

10

2.1. Gebiedsprofiel

Omgeving projectlocatie

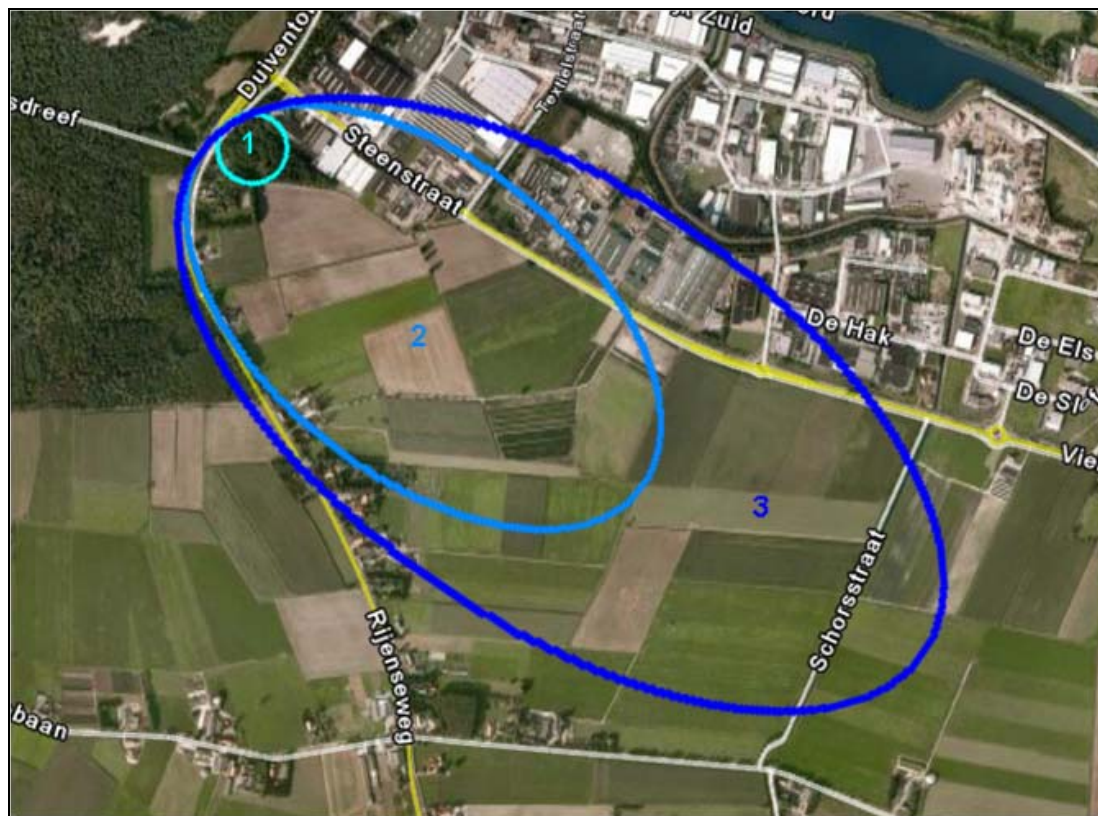
De projectlocatie ligt ten zuidwesten van Dongen, grenzend aan het industrieterrein Tichelrijt (zie figuur 4). Langs de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan is sprake van verspreide lintbebouwing aan de oostzijde van de weg. Naast restaurant Den Hespel komt een aantal burgerwoningen en agrarische bedrijven voor. Aan de kruising van de Rijenseweg/Dongenseweg en de Bredestraat is café-restaurant 't Halve Maantje gevestigd en langs de Bredestraat bevindt zich een nutsvoorziening.

Ruimtelijk wordt de projectlocatie aan de noordzijde begrensd door de bedrijfsbebouwing van bedrijventerrein Tichelrijt en de Steenstraat. Aan de westzijde wordt het gebied ook duidelijk begrensd door het bosgebied en de verspreide bebouwing langs de Rijenseweg/Dongenseweg. Aan de zuidoostzijde grenst de projectlocatie aan een grootschalig open agrarisch gebied.

Op het industrieterrein Tichelrijt zijn direct ten noorden van het projectgebied (tussen de Steenstraat en de beoogde golfbaan) verschillende bedrijven aanwezig, zoals het tankstation Shell en meubelfabriek Montis.

Het bosgebied ten westen van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan (Steenovens) maakt, met het kleine bosje tussen Montis en Den Hespel, deel uit van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

In de omgeving van het projectgebied zijn enkele belangrijke regionale verbindingswegen gelegen. De route Steenstraat – Duiventorenbaan maakt onderdeel uit van de wegverbinding Tilburg – Oosterhout. De Rijenseweg/Dongenseweg is een erftoegangsweg tussen Dongen en Gilze-Rijen, die beide kernen met elkaar verbindt.



Figuur 4 Luchtfoto beoogde locatie (bron: Google Earth).

Huidige situatie projectlocatie*Speeltuin*

In paragraaf 1.3 is al aangegeven dat direct ten noorden van restaurant Den Hespel een bij het restaurant behorende speeltuin aanwezig is, waarop het nieuwe hotel zal worden gebouwd (gebied 1 op figuur 4 en foto in figuur 5). De speeltuin is vervallen en niet meer in gebruik. De speeltuin is omgeven door bos en boombeplanting en heeft daardoor een sterk besloten karakter. Het bosperceel maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur, met uitzondering van de speeltuin.



Figuur 5 Foto's projectgebied

9-holes golfbaan

De beoogde locatie voor de 9-holes golfbaan (gebied 2 op figuur 4) wordt agrarisch gebruikt (grasland en bouwland). Het agrarische gebied is nagenoeg geheel open. Verspreid komen enkele solitaire bomen voor. Het gebied wordt doorkruist door een agrarisch kavelpad, dat is voorzien van verspreide bomen.

18-holes golfbaan

Het uitbreidingsgebied naar 18 holes (gebied 3 op figuur 4) is een grootschalig agrarisch gebied met bouw- en grasland, dat volledig open is. In dit gebied staat een zendmast (zie figuur 5).

2.2. Projectprofiel

Programma en inrichting 9-holes golfbaan

Programma

De golfbaan zal bestaan uit:

- een volwaardige 9-holes-golfbaan met A-status;
- een driving range;
- een putting green;
- 6 oefenholes;
- een chip-heuvel;
- een golfopleidingscentrum.

De centrale voorzieningen voor de golfbaan (clubhuis, golfshop, kinderdagopvang, parkeerterrein) worden gecombineerd met het hotel (zie hierna).

Uitgangspunten inrichting

Voor het principe-ontwerp van de golfbaan zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- ontsluiting vanaf de Steenstraat: de ontsluitingsweg loopt vanaf de in 2007 aangelegde rotonde op de kruising met de Textielstraat onderlangs het bestaande Leijvaartje (een hoofdwatgang die op het bedrijventerrein Tichelrijt uitmondt in de beek De Donge), achter de bedrijfspercelen langs de Steenstraat en langs de bosstrook naar het hotel;
- langs ontsluitingsweg vanaf rotonde in de Steenstraat, op/langs de golfbaan tot aan het Hespelpad ten zuiden van Den Hespel een openbaar fietspad gerealiseerd;
- realisatie van het hotel met bijbehorende voorzieningen buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- hoofdropzet van de baan wordt gebaseerd op de grootschalige rationele verkaveling;
- open karakter van de baan; gesloten beplanting wordt alleen in lijnvormige elementen toegepast;
- aansluiting op de oude landschapskarakteristiek: natte-heide/ broekontginning met veel perceelrandbeplanting (elzensingels, verspreide eiken);
- realisatie van de baan op basis van een gesloten grondbalans;
- het vormen van een groene buffer tussen het open landschap van het Laareind (waar het projectgebied onderdeel van uitmaakt) en het bedrijventerrein Tichelrijt;
- sparen eikenbos op landduinen (oostzijde bosperceel in de noordwesthoek van het gebied);
- sparen oude bomen (zomereik, Hollandse linde, plataan) bij den Hespel;
- sparen oude bomen (zomereik) in het veld;
- aanleg natte ecologische verbindingzone (EVZ) tussen boswachterij Dorst en de Rekken langs het Leijvaartje;
- aanleg ecoduiker onder Rijenseweg/Dongenseweg;
- breedte EVZ ten minste 25 m;
- begroeiing EVZ met (moeras)ruigte, (wilgen)struweel, nat (schraal)grasland, elzensingel, houtwal; inrichtingsmodel nat kralensnoer, doelsoort kamsalamander;
- aanleg grote bergingsvijver in contact met het Leijvaartje;
- aanleg diverse (geïsoleerde) poelen;
- aanleg één natuurvijver met zeer flauwe oever en overloop naar het Leijvaartje;
- oppervlakte oefenholes maximaal 2 hectare;
- oppervlakte natte natuurontwikkeling (inclusief EVZ, poelen, natuurvijver, exclusief bergingsvijver) 3,5 hectare;
- bescheiden reliëf, onder ooghoogte;
- de fairways liggen steeds relatief hoog ten opzichte van de "rough" (oneffen terrein); de rough wordt gebruikt voor afwatering;
- alleen oppervlakkige drainage (drainagebasis < 0,4 m minus huidig maaiveld);
- drainwater niet op natuurvijver en poelen (wel op bergingsvijver en omringende landbouwsloten);
- gebruik inheemse soorten van autochtone herkomst voor beplanting.

Hoofdropzet golfbaan

Op basis van deze uitgangspunten is een principe lay-out voor de golfaccommodatie gemaakt (zie figuur 6). De hoofdropzet van de baan hangt samen met het grootschalige rationele verka-

velingspatroon en bestaat uit een noord-zuid georiënteerd noordelijk deel en een oostwest gericht zuidelijke deel.



Op de grens van deze ten opzichte van elkaar gedraaide baandelen - ter plaatse van de oude veldweg (zie paragraaf 3.2.4) en gedeeltelijk langs het Leijvaartje - wordt de ecologische verbindingzone ontwikkeld bestaande uit een aaneengesloten strook met een breedte van minimaal 25 meter, bestaande uit een aaneengesloten strook met een afwisseling van water en aan water gebonden vegetaties. Het Leijvaartje op het terrein van de golfbaan en nabij de verkeersontsluiting op de Steenstraat wordt gedempt. Het water wordt omgeleid (zie rode lijn (natte) ecologische verbindingzone op figuur 6). De nieuwe ecologische verbindingzone sluit ten zuiden van Dongenseweg 21, ter plaatse van het bestaande Leijvaartje aan op het bosgebied aan de westkant van de Dongenseweg (boswachterij Dorst). Op het terrein van de golfbaan wordt het tracé van het Leijvaartje deels aangepast ten behoeve van het vergroten van de ecologische betekenis en een goede inpassing op de golfbaan. De ecologische verbindingzone loopt langs de noordrand van de golfbaan in oostelijke richting tot aan de oostelijke grens van de golfbaan. Ten oosten van de golfbaan kan de ecologische verbindingzone verder verbonden worden met het bestaande natuurgebied Lange Rekken, vanwaar een nieuwe ecologische verbinding wordt gerealiseerd in de vorm van de zogenoemde Wildertse arm en de Donge om Dongen. Overigens zullen deze ecologische verbindingen niet in het kader van de beoogde golfbaan worden gerealiseerd. De ecologische verbindingzone over de golfbaan vormt zo een belangrijke schakel in de te realiseren regionale ecologische infrastructuur.

De accommodatie heeft in aansluiting op de landschappelijke karakteristiek van het Laareind een open karakter. In het zuidelijk deel van de baan wordt de ruimtelijke opzet en de ligging van de holes voornamelijk bepaald door een houtwal waarin de bestaande bomen zijn opgenomen en die deel uitmaakt van het oorspronkelijke ontginningspatroon. De golfbaan is van het bedrijventerrein Tichelrijt gescheiden door een circa 25 meter brede bosstrook/ houtwal. In deze strook wordt een ballenvanger opgenomen en een voetpad dat de oefenholes aan het eind van de driving-range ontsluit. In totaal wordt in het kader van de baanaanleg - buiten de oppervlakte halfnatuurlijke rough - ongeveer 6 hectare nieuwe natuur gerealiseerd, waarvan circa 2,5 hectare droge natuur en circa 3,5 hectare water en watergebonden natuur.

Figuur 7 geeft een beeld van de toekomstige situatie.

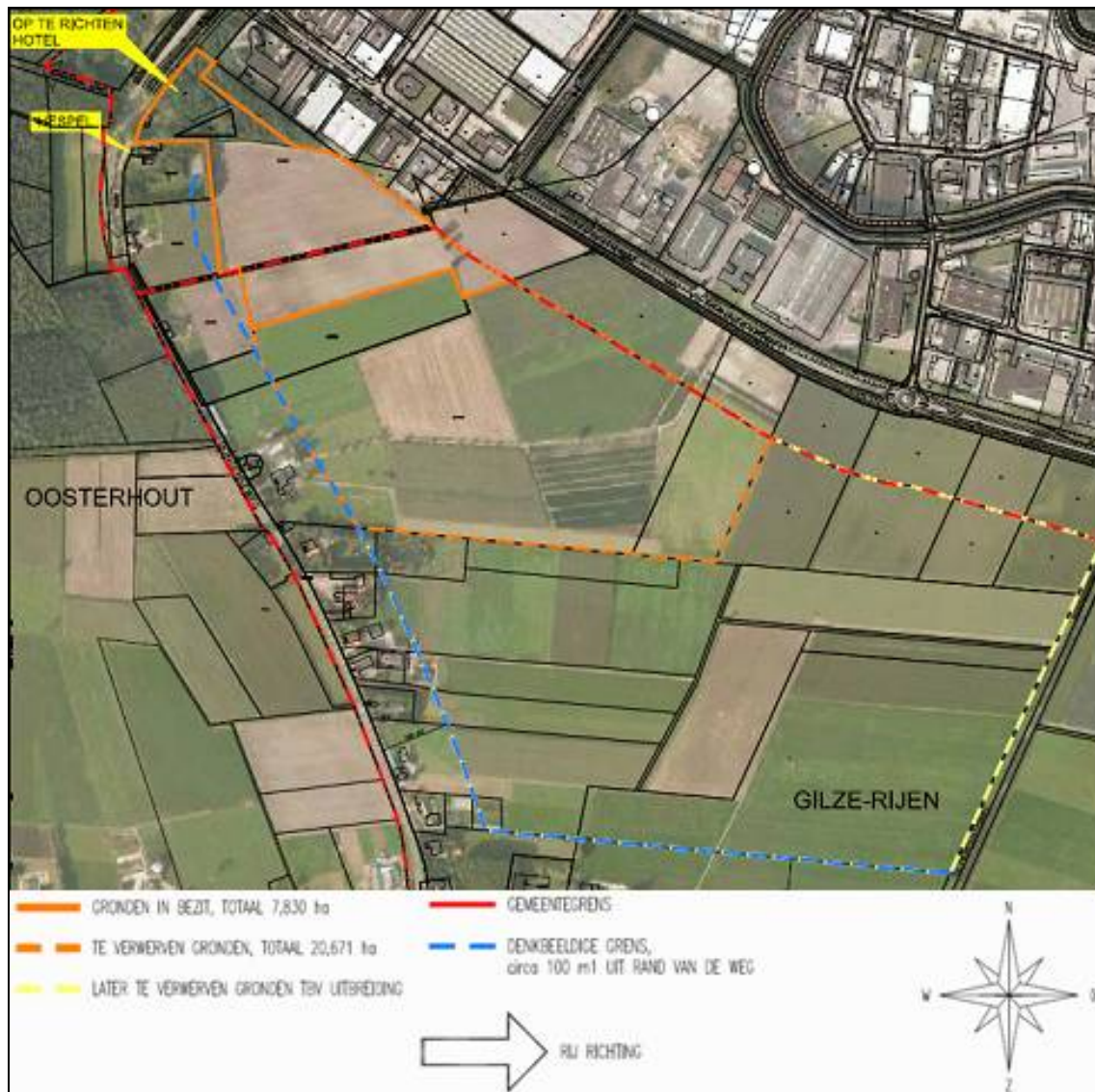


Figuur 7 Referentiebeelden golfbaan

De golfbaan (excl. hotel) beslaat een oppervlakte van ruim 27 hectare. Tussen de Rijenseweg/ Dongenseweg en de golfbaan wordt een afstand aangehouden van 100 meter.

Programma en inrichting 18-holes golfbaan

Voor de 18-holesgolfbaan is geen inrichtingsschets beschikbaar. Het ligt voor de hand om voor de toetsing uit te gaan van eenzelfde inrichting als voor de 9-holesgolfbaan.



Figuur 8 Situatieschets 18-holes golfbaan (bron: Snoeren bouwmanagement).

Het hotel

Het hotel zal ruimte bieden aan 80 kamers (68 standaardkamers, 10 suites en 2 penthouses). Ten behoeve van en in combinatie met het hotel zullen een restaurant, bistro en conferentie- en zaalruimte en wellnessfaciliteiten (zwembad, sauna, etc.) worden gerealiseerd. Van laatstgenoemde wellnessfaciliteiten kunnen alleen hotelgasten gebruikmaken.

Verder zal het hotel onderdak bieden aan een aantal voorzieningen ten behoeve van de golfbaan: clubhuis, golfshop, kantoor, kinderdagopvang en dergelijke.

Het hotel zal bestaan uit 4 bouwlagen met een zadeldak. De goothoogte bedraagt 13 meter bedraagt en de nokhoogte 17,2 meter. Het gebouw heeft een oppervlakte van circa 1.800 m². De bebouwing wordt buiten de EHS gerealiseerd ter plaatse van de voormalige speeltuin behorend bij Den Hespel (bestemming Recreatie met de subbestemming "Rd") en de aangrenzende strook langs het Hespelpad (bestemming Agrarische doeleinden met de subbestemming "Al"). De totale oppervlakte van het perceel (bebouwde en onbebouwde gronden) bedraagt circa 3.500 m².

Visueel ruimtelijk wordt het hotel georiënteerd op het Hespelpad en de Rijenseweg/Dongenseweg. Deze locatie is voor de ontwikkeling van het hotel het aantrekkelijkst. Ontsluiting van het hotel zal echter nadrukkelijk plaatsvinden vanaf de Steenstraat (rotonde Textielstraat).

Parkeren

Het parkeren voor zowel de golfbaan als het hotel wordt gerealiseerd aan de achterzijde van het nieuwe hotel en het bestaande restaurant Den Hespel (zie figuur 7). Het parkeerterrein zal bestaan uit zes stroken met in totaal 200 parkeerplaatsen. Aan de zuidzijde daarvan en direct aansluitend wordt een overloopparkerterrein gerealiseerd met een capaciteit van circa 50 parkeerplaatsen. In geval van piekmomenten in de vraag naar parkeerplaatsen kan ook aan weerszijden van de ontsluitingsweg worden geparkeerd. Hiermee is een aanvullende parkeercapaciteit beschikbaar van circa 100 parkeerplaatsen. Het ontwerp van de ontsluitingsweg is hierop afgestemd. Om dit tweezijdig parkeren mogelijk te maken wordt een verhardingsbreedte van circa 8,8 meter aangehouden (rijbaan met 2 stroken bijvoorbeeld graskeien). De totale parkeercapaciteit op het terrein bedraagt daarmee minimaal 350 parkeerplaatsen.

Het parkeerterrein is uitsluitend bereikbaar via de Steenstraat.

Indien de golfbaan uitgebreid zou worden tot 18-holes golfbaan zal de parkeercapaciteit evenredig moeten worden uitgebreid.

3.1. Beleid

Provinciaal beleid

In het kader van de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening heeft de provincie Noord-Brabant haar bestaande ruimtelijke beleid omgezet in de Interimstructuurvisie ruimtelijke Ordening (GS, 27 juni 2008) en de Paraplunota ruimtelijke ordening (GS, 1 juli 2008). Met betrekking tot onderhavig plan wordt in de Interimstructuurvisie beleidsinhoudelijk niet afgeweken van het beleid zoals dat gold op basis van het Streekplan Noord-Brabant 2002. Om die reden wordt de beoogde ontwikkeling in het vervolg van de toelichting getoetst aan het Streekplan Noord-Brabant.

Streekplan Noord-Brabant 2002

Visie op de ruimtelijke ontwikkeling

Sociaal-culturele kernkwaliteiten van Brabant zijn het veelzijdige en historierijke dorpen- en stedenlandschap, het gevarieerde woon- en leefklimaat en de vele recreatiemogelijkheden. In dit streekplan worden toerisme en recreatie gezien als nevensgeschikte activiteiten in het buitengebied, die een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid van het platteland. Kansen voor de realisering van een goed toeristisch-recreatief product moeten dan ook optimaal worden benut.

Zonering van het buitengebied

Nieuwe golfbanen worden bij voorkeur aangelegd in de stedelijke regio's. Ook in de landelijke regio's zijn nieuwe golfbanen toegestaan, mits ze aansluiten bij een bebouwde kern of recreatiepark.

Ecologie

De natuurgebieden die deel uitmaken van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (EHS) worden door middel van ecologische verbindingzones (EVS) met elkaar verbonden. Ecologische verbindingzones zijn veelal langgerekte landschapselementen langs dijken, waterlopen, wegen, spoor- en vaarwegen. Ecologische verbindingzones kunnen ook bestaan uit een reeks van kleine landschapselementen zoals bosjes, struwelen, houtsingels, ruigten, poelen of moerasjes. Zij moeten zodanig zijn of kunnen worden ingericht, dat planten- of diersoorten zich van het ene naar het andere natuurgebied kunnen verplaatsen. Bij de aanleg van een nieuwe golfbaan worden de op het terrein aanwezige ecologische verbindingzones zoveel mogelijk ontzien. Ecologische verbindingzones kunnen echter wel goed samengaan met een nieuwe golfbaan.

Zoals in paragraaf 2.1. al is aangegeven maakt het kleine bosje ten zuiden van meubelfabriek Montis (met uitzondering van de speeltuin), deel uit van de provinciale Ecologische Hoofdstructuur en de Groene Hoofdstructuur (boswachterij Dorst). Over het projectgebied is tevens een ecologische verbindingzone tussen dit grote natuurgebied en de Rekken, een nat natuurgebied langs het Wilhelminakanaal, opgenomen in het streekplan.

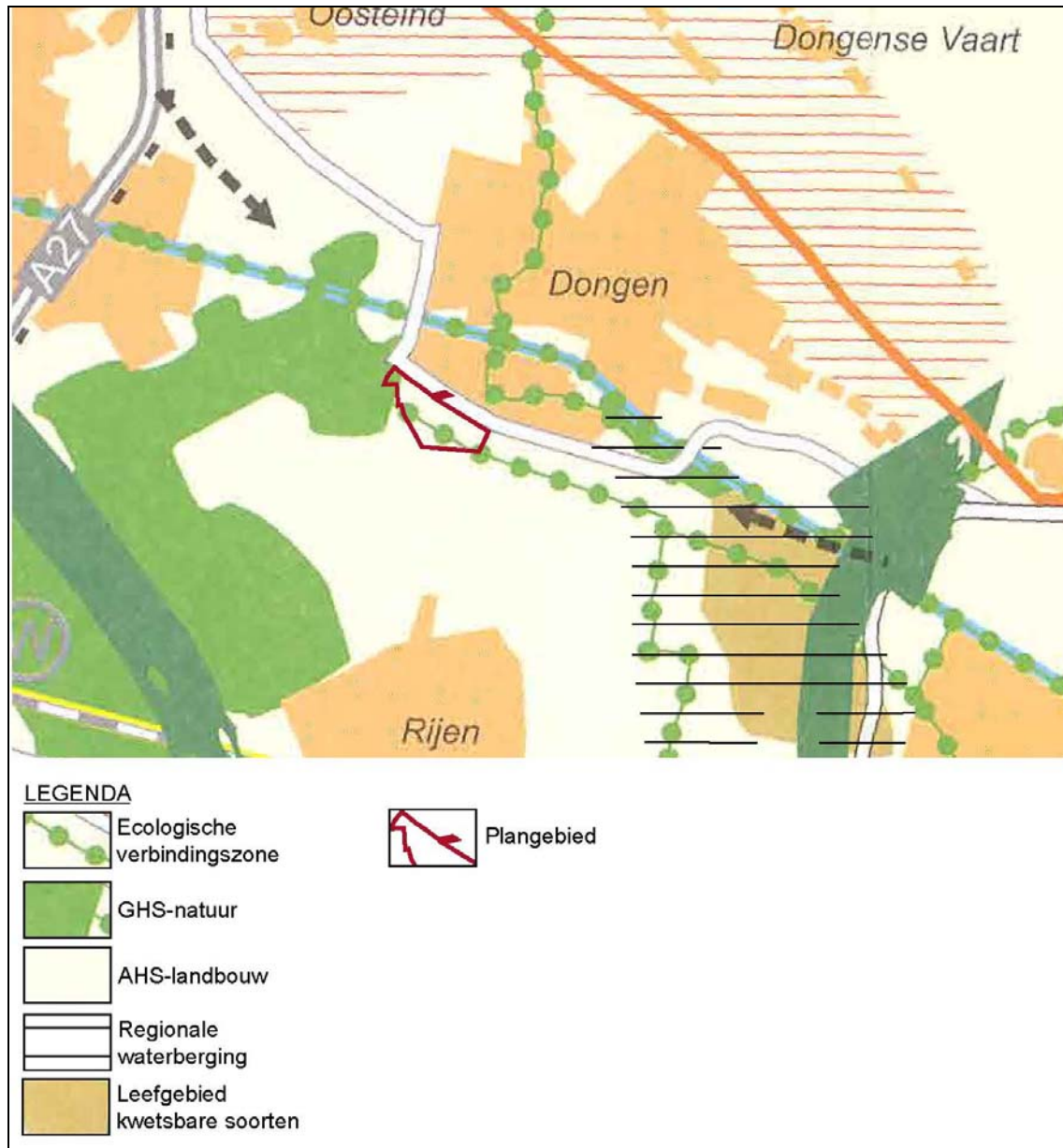
Landschap, cultuurhistorie

De ontwikkeling van het landschap wordt beschouwd als een afgeleide van de ontwikkeling van de verschillende grondgebruiksvormen, zoals de landbouw, de levende natuur en stedelijke functies. In het ruimtelijk beleid staat voorop dat deze grondgebruiksvormen zich ontwikkelen in overeenstemming met het landschapsecologisch systeem. Elk moet de nodige ruimte krijgen om zich te ontplooien. Tegelijkertijd moet er echter aandacht zijn voor cultuurhistorisch waardevolle landschapselementen, archeologische en andere landschappelijke waarden. Zij vormen een belangrijke inspiratiebron voor de verhoging van de landschappelijke kwaliteit van het onbebouwde en het bebouwde gebied.

Bij de opstelling en de uitvoering van ruimtelijke plannen moet rekening worden gehouden met bekende archeologische waarden, zoals die door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bo-

demonderzoek (ROB) zijn aangegeven op de "Archeologische Monumentenkaart" (AMK; 2000) en de te verwachten archeologische waarden, zoals die door de ROB zijn aangegeven op de "Indicatieve Kaart Archeologische Waarden" (IKAW; 2000). Het uitgangspunt hierbij is dat het archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt moeten in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een hoge of een middelhoge verwachtingswaarde voor archeologisch erfgoed, de archeologische waarden door middel van een vooronderzoek in kaart worden gebracht (zie ook paragraaf 3.2.4).

Figuur 9 bevat een uitsnede van de streekplankaart.]



Figuur 9 Uitsnede streekplan Noord-Brabant

Uitwerkingsplan voor de Stedelijke regio Breda-Tilburg (2004)

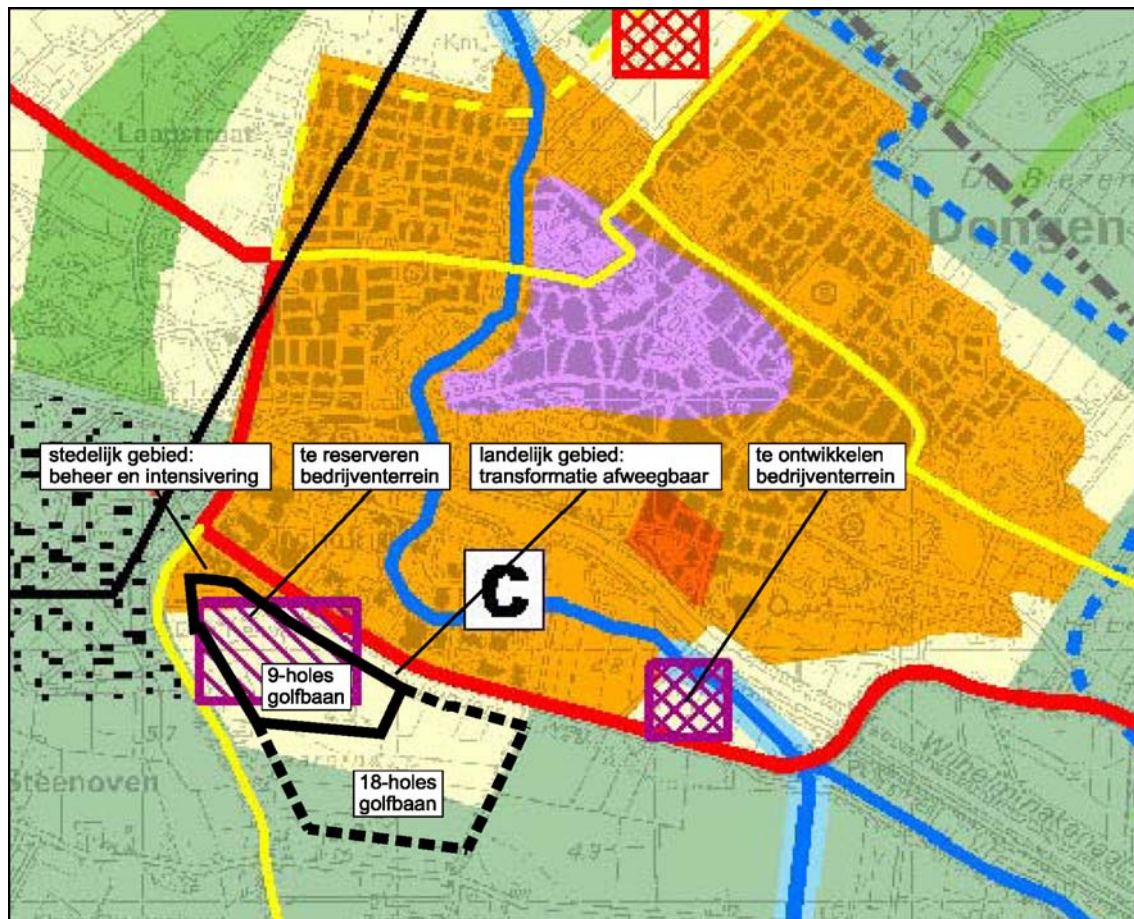
Voor de stedelijke regio Breda-Tilburg is op basis van het streekplan Noord-Brabant een uitwerkingsplan van het streekplan vastgesteld. In dit uitwerkingsplan zijn de ruimtelijke ontwikkelingen voor de stedelijke regio tot 2015 aangegeven, met een doorkijk naar 2020. Dongen en Gilze en Rijen maken deel uit van deze stedelijke regio.

De projectlocatie voor de golfbaan en het hotel is op de plankaart bij de streekplanuitwerking gedeeltelijk gelegen binnen de legenda-eenheden stedelijk gebied, "beheer en intensivering", "te reserveren bedrijventerrein" en "transformatie afweegbaar" (zie figuur 10).

Gronden met de legenda-eenheid "beheer en intensivering" zijn delen van het stedelijk gebied waar het beleid nu en in de toekomst gericht is op het beheer van de bestaande kwaliteiten. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied, waar dat vanwege bestaande ruimtelijke kwaliteiten mogelijk en verantwoord is, kan nodig zijn. Dit zal niet snel leiden tot een totaal andere structuur of functie van stadsdelen en of wijken. Deze legenda-eenheid is onder andere geprojecteerd ter plaatse van het bosgebiedje tussen Den Hespel en Tichelrijt.

Gronden met de legenda-eenheid "te reserveren bedrijventerrein" mogen eventueel eerder in ontwikkeling worden genomen als uit monitoring van het bedrijventerreinbeleid en het bijbehorende beleid voor efficiënt ruimtegebruik blijkt dat het nodig is binnen de planperiode (tot 2015) meer bedrijventerrein aan te leggen. Deze ruimte kan tevens worden aangewend voor de behoefte na 2015.

Gronden met de legenda-eenheid "transformatie afweegbaar" zijn in afweging transformeerbaar van landelijk gebied naar stedelijk grondgebruik (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen, al of niet in combinaties van meervoudig ruimtegebruik) als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien. Aanvullende voorwaarde waaraan ruimtelijke plannen binnen deze gebieden moeten voldoen is dat de voorgestelde plannen moeten aansluiten bij de bestaande ruimtelijke en stedenbouwkundige structuur van de kern.



Figuur 10 Fragment plankaart streekplanuitwerking met begrenzing 9- en 18-holesgolfbaan

Reconstructieplan Baronie 20 juli 2004

Het ontwerp-reconstructieplan De Baronie wil een kwaliteitsimpuls geven aan het platteland van de zes gemeenten Breda, Alphen-Chaam, Baarle-Nassau, Gilze en Rijen, Rucphen en Zundert. Het is een plan op hoofdlijnen voor revitalisering van De Baronie op het gebied van land- en

tuinbouw, water, natuur, milieu, economie, recreatie en toerisme en cultuurhistorie. Het plan bestrijkt een looptijd van 12 jaar en wordt eens in de vier jaar tegen het licht gehouden.

In De Baronie springen twee aspecten in het oog: intensieve veehouderij en water.

- De intensieve veehouderij verkeert in een moeilijke fase. In verband hiermee wordt ingezet op een integrale zonering voor de intensieve veehouderij (wettelijk verplicht onderdeel van het reconstructieplan.) Hierbij worden drie typen gebieden onderscheiden: landbouwonwikkelingsgebieden, verwevingsgebieden en extensiveringsgebieden. Deze gebieden kennen ieder een eigen regime voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de intensieve veehouderij. Gestreefd wordt naar sterke agrarische bedrijven op duurzame locaties. In dit verband worden intensieve veehouderijbedrijven geconcentreerd. Bedrijven die willen ontwikkelen, maar dat op de in gebruik zijnde locatie niet kunnen, zullen worden gestimuleerd/ondersteund om te verplaatsen naar een van de vrijkomende geschikte plaatsen binnen het landbouwonwikkelingsgebied of het verwevingsgebied. In extensiveringsgebieden wordt de ruimtelijke structuur ten behoeve van de grondgebonden melkveehouderij versterkt. Bestaande melkveebedrijven zouden ruimte moeten krijgen voor uitbreiding in oppervlakte. De versterking van de structuur ten behoeve van grondgebonden melkveehouderijbedrijven wordt nog nader uitgewerkt.
- De gehele 9-holes golfbaan en een groot deel van de 18-holes golfbaan liggen in een extensiveringsgebied –overige. Het zuidoostelijk deel van de 18-holes golfbaan ligt in een verwevingsgebied.
- Ten aanzien van het thema water wordt ingezet op het creëren van gebieden voor het (tijdelijk) bergen van water. Een belangrijk deel van de beken in De Baronie zal in zijn oude luister worden hersteld. In combinatie met het uitvoeren van projecten (bijvoorbeeld beekherstel, waterbergen) kunnen landschappelijke waarden worden ontwikkeld.

Voorts wordt ingezet op versterking van cultuurhistorische-, landschappelijke- en natuurwaarden. Dit bevordert ook toeristische- en recreatieve activiteiten.

Cultuurhistorisch waardevolle elementen krijgen waar mogelijk, een zodanige functie dat behoud ook op langere termijn verzekerd is. Door te laten zien welke waarden in het gebied voorkomen, kunnen die waarden ook beschermd worden, of als inspiratiebron dienen bij de inrichting van het gebied.

De ecologische hoofdstructuur moet aan het einde van de planperiode zijn gerealiseerd. Dat vergt een forse inspanning voor wat betreft aankoop, het bevorderen van particulier natuurbeheer, maar ook inrichting en beheer van ecologische verbinding zones.

Een belangrijk deel van De Baronie wordt als sterke toeristisch-recreatieve regio beschouwd. Dit heeft te maken met de grote oppervlakte bos- en natuurgebied, de verspreide aanwezigheid van toeristisch-recreatieve voorzieningen (kampeerterreinen, fietspaden etc.) maar ook door de het aanbod aan golfterreinen in Gilze en Rijen. Het hoogste niveau van zowel omgevingskwaliteit als bedrijfskwaliteiten en de optimale variatie in het toeristisch-recreatieve product is nog niet bereikt en er is nog onvoldoende samenhang in het aanbod.

Gemeentelijk beleid Dongen

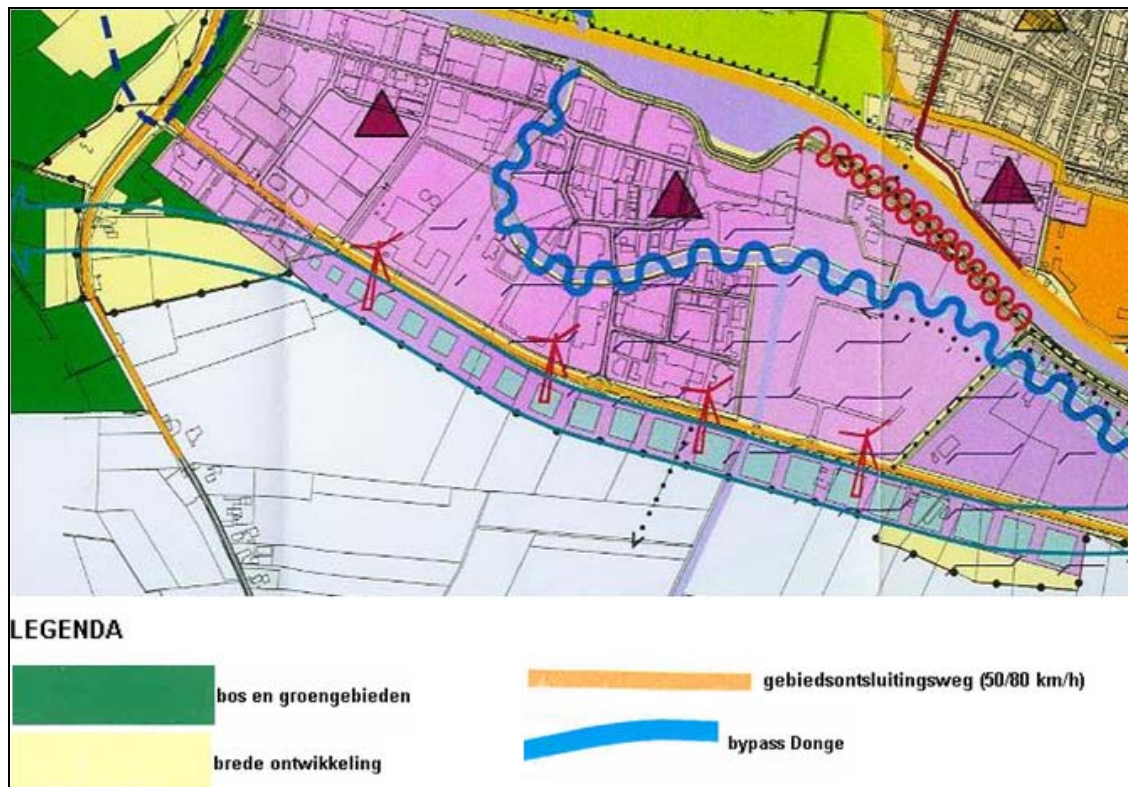
Structuurvisie PLUS (2001)

De Structuurvisie PLUS geeft de hoofdlijnen aan voor het ruimtelijk beleid van de gemeente Dongen voor de middellange termijn (tot 2010).

Het gebied van de golfbaan is in de Structuurvisie PLUS aangegeven als agrarisch gebied met brede ontwikkelingsmogelijkheden. Het bosgebiedje tussen de speeltuin van Den Hespel en Tichelrijt is opgenomen als bos en groengebied. Over het terrein is een droge ecologische verbindingzone aangegeven, tussen het gebied van de Steenovens en Huis ter Heide. Ten zuiden van de Steenstraat is een strook aangemerkt als toekomstig bedrijventerrein, waarbij de bedrijfsontwikkeling wordt gecombineerd met een goede landschappelijke inpassing van Tichelrijt en realisatie van de ecologische verbindingzone. De strook ten zuiden van de Steenstraat is ook aangemerkt als onderzoekzone windturbines.

Met betrekking tot toerisme en recreatie wordt in de Structuurvisie PLUS ingezet op het versterken van de structuur van recreatiepaden en op versterking van de verblijfsrecreatie, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van een hotel.

Op figuur 11 is een fragment van de bij de Structuurvisie PLUS behorende kaart opgenomen.



Figuur 11 Fragment kaart Structuurvisie PLUS

Groenstructuurplan (1997)

Hoofddoel van het Groenstructuurplan is het groenbeleid, het beeld en het gebruik van het openbaar groen in Dongen voor de komende 20 jaar vast te leggen.

Om de bebouwde kom is in het groenstructuurplan een groene rand aangeduid. Deze groene rand moet zorgen voor een geleidelijke overgang van de woningen naar het buitengebied. De strook moet een minimale breedte hebben van 8 meter.

Het buitengebied ten zuiden van de bebouwde kom wordt gekenmerkt als een open gebied.

Toeristisch en Recreatief Actieplan 2004-2008

In dit plan zijn de gemeentelijke uitgangspunten ten aanzien van de ontwikkeling van toerisme en recreatie verwoord. Aangegeven is dat de gemeente een verscheidenheid aan verblijfsaccommodaties wil stimuleren. Daarbij worden onder andere een hotel en Bed&Breakfast-accommodatie in Dongen genoemd. Voor het uitvoeren van het actieplan heeft de gemeente het Toeristisch Recreatief Actie Platform ingericht.

Gemeentelijk beleid Gilze en Rijen

Structuurvisie-Plus Gilze en Rijen (2004)

De Structuurvisie Plus vormt het ruimtelijk beleidskader voor de periode tot 2020 van waaruit de gemeente Gilze en Rijen haar inbreng heeft geleverd voor het destijds in ontwikkeling zijnde Uitwerkingsplan Stadsregio Breda – Tilburg. De doelstelling van de Structuurvisie Plus is dan ook het verkrijgen van een heldere positionering van de gemeente in relatie tot plannen op provinciaal en regionaal niveau, zowel extern als intern gericht.

Een van de recreatiemilieus dat sterk in opkomst is, is golf. De golfsport is in Gilze en Rijen goed ontwikkeld, er zijn reeds verschillende golfbanen aanwezig (zie paragraaf 3.2.1).

Aan de noordzijde van Rijen ligt een grootschalig groen gebied met een landelijk karakter, grenzend aan de Boswachterij Dorst. Voor de recreatieve structuur is het van belang dat de recreatieve sector meer wordt ontwikkeld. In eerste instantie wordt gedacht aan dagrecreatie in relatie met natuur en landschap.

Lokaal is recreatie van belang omdat het werkgelegenheid genereert en Gilze en Rijen ook veel te bieden heeft aan de inwoners van de steden.

Landschapsontwikkelingsplan (2006)

In het Landschapsontwikkelingsplan worden – ten behoeve van een gedragen en goed gemotiveerde visie op de gewenste landschapsontwikkeling – twee modellen beschreven: het model "Groene Krachten" en het model "Gastvrij Buitengebied". Deze modellen zijn gestoeld op de verschillende functies en gebruikers van het landschap die resulteren in een afgeleid ruimtelijk beeld. De modellen zijn niet zozeer bedoeld als sectorale ontwikkelingsvisies, maar gaan er vanuit dat de genoemde ontwikkeling van landbouw, natuur, recreatie en wonen een gegeven is.

- In het eerste model wordt het projectgebied – onderdeel van het Laareind – getypeerd als een open ontginning waar het ruimtelijk beleid is gericht op het behoud van het grootschalige landschap. De Rijenseweg/Dongenseweg die het projectgebied aan de zuidwestzijde begrenst, wordt beschreven als een bebouwd lint met een trend naar functieverandering (wonen en werken).
- In het tweede model ligt het accent op de ruimtelijke vertaling en optimalisatie van actuele gebruikswensen zoals die gelden in het buitengebied. De bestaande landschappelijke zonering en (cultuur)historisch bepaalde verschijning is uitgangspunt en de structuren worden per zone versterkt, afgestemd op de wensen van de gebruiker. Het accent hierbij ligt op functies als toerisme en recreatie en nieuwe woon- en werkvormen.

In veel situaties is sturing wenselijk, bijvoorbeeld de wijze gericht op behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

In het landschapsontwikkelingsplan worden enkele maatregelen voorgesteld.

- Het completeren van weg- en laanbeplanting in de open gebieden en het versterken van erfbeplanting in het coulisselandschap. Hiermee worden de huidige structuren versterkt en de herkenbaarheid van deze landschapstypen vergroot. Ook kunnen solitaire bomen incidenteel worden geplant op agrarische percelen;
- In de beekdalen kunnen transparante beplantingssingels haaks op de beekloop worden aangelegd. Door een fijnmazige structuur van houtwallen en –singels kunnen de beekdalen zichtbaar worden gemaakt.
- De beek herstellen volgens de daarvoor kenmerkende morfologie. Door ruimte te geven aan de dynamiek van de beek kunnen deze worden ontwikkeld als landschappelijke draager.
- aanleg van mantel- en zoomvegetatie langs de bosranden;
- het herkenbaar houden van de ontginningstypen.

Bestemmingsplan Buitengebied, Gebiedsvisie en analyse (2008)

Voorafgaand aan het op te stellen bestemmingsplan Buitengebied is een gebiedsvisie en analyse gemaakt, die op 21 april 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente is voornemens deze gebiedsvisie en analyse om te zetten in een Structuurvisie volgens Wro.

In analyse is ingegaan op (sectorale) ontwikkelingen in het buitengebied alsmede van de beleidskaders. Onder meer op basis hiervan worden op detailniveau keuzes nader uitgewerkt, die ingaan op de specifieke kwaliteiten en waarden van de voorkomende functies in het buitengebied.

Wensbeeld recreatie en toerisme

Versterking van de sector recreatie en toerisme is belangrijk om het huidige marktaandeel ook in de toekomst veilig te kunnen stellen en als alternatief voor een krimpende landbouwsector. In de analyse zijn vanuit de sector recreatie en toerisme onder andere de volgende wensbeelden geformuleerd:

- ruimte voor uitbreiden en productdifferentiatie van dag- en verblijfsrecreatieve voorzieningen (kwantitatieve en kwalitatieve ontwikkeling);
- verdere ontwikkeling van het routenetwerk voor met name fietsen, wandelen en paardrijden;
- behoud en versterking van de aantrekkelijke (landschappelijke, ecologische, archeologische en cultuurhistorische) kenmerken van het buitengebied.

Intensief gebruikte dagrecreatieve attracties, zoals horeca en golfbanen, dragen bij aan de recreatieve beleving en aan de lokale economie van het buitengebied. Vestiging van nieuwe intensieve dagrecreatieve bedrijven heeft, gezien de landschappelijke waarden van het gehele plangebied, echter geen prioriteit.

Bij het toestaan van dagrecreatie dient de capaciteit van de ontsluitingswegen te worden betrokken in de afweging.

Ten aanzien van de bestaande golfbanen in de gemeente wordt opgemerkt dat concentratie van bebouwing gewenst is.

Wensbeeld Agrarisch Verbredingsgebied

Het projectgebied maakt deel uit van een zone die is aangemerkt als "Agrarisch Verbredingsgebied". Het toekomstperspectief in deze zone is met name gericht op de grondgebonden landbouw, waarbij rekening gehouden moet worden met de kwaliteiten van omliggende natuurgebieden en die van de leefomgeving van de kernen. De contramal van dit perspectief is dat in deze zone meer ruimte ontstaat voor verbreding van de landbouw en functieverandering, zodat de economische vitaliteit van het buitengebied verder vorm kan worden gegeven. De ligging nabij bos- en natuurgebieden biedt potentie voor kleinschalige recreatie als nevenfunctie op agrarische bedrijven of als vervolfunctie.

Nuances in het landschap

Het is projectgebied maakt ook deel uit van een zone die is aangeduid als een Open Karakteristiek Landschap. Dit gebied betreft een zeer open, rationeel verkaveld weidegebied, met enkele opgaande noordzuidgerichte bospercelen. Om de kenmerken in dit kwetsbaar landschapstype te beschermen gelden in dit gebied de volgende aanvullende beleidslijnen:

- behoud en versterking van het open landschap;
- aanleg van nieuwe beplanting alleen na afweging tegen het belang van de landschappelijke openheid toelaten; uitzondering hierop geldt voor het aanbrengen van laanbeplanting langs de wegen, zoals in het landschapsontwikkelingsplan is voorgesteld. Ook nieuwe beplanting op het erf is zonder nadere afweging mogelijk.

Conclusie en toetsing

Vestiging van de voorgenomen nieuwe intensieve dagrecreatieve functies (hotel en golfbaan) heeft geen prioriteit, maar is niet op voorhand onmogelijk. De voorgenomen ontwikkelingen mogen de agrarische gebruikswaarde van het buitengebied zo min mogelijk hinderen.

In de ruimtelijke opzet van de nieuwe golfbaan met hotel dient rekening te worden gehouden met het landschapstype "Open Karakteristiek Landschap".

De voorgestelde opzet en inrichting gaat uit van een heide-weidebaan. Met de komst van een dergelijk type golfbaan ontstaat een relatief open landschap (zie ook paragraaf 3.3.3. landschappelijke inpassing). Het reliëf dat wordt aangebracht blijft onder ooghoogte (1,5 m). In de zuidelijke helft van de 9-holes golfbaan (holes 2 tot en met 8) is de beplanting haaks op de Dongenseweg geprojecteerd. Hiermee zijn in oost-westelijke richting lange zichtlijnen gewaarborgd. In de noordelijke helft (holes 1 en 9) is de beplanting gekoppeld aan de EVZ Als gevolg hiervan zijn de zichtlijnen noord-zuid georiënteerd.

De aanleg van een fietsroute over het terrein van de golfbaan, tussen de Steenstraat en het Hespelpad/de Rijenseweg/Dongenseweg geeft invulling aan de verdere ontwikkeling van het gewenste fietsroutenetwerk.

Toerisme en recreatie

De golfbaan aan het Hespelpad dient ter vervanging van de golfbaan Vossenhole, alwaar woningbouw zal plaatsvinden. Er is derhalve geen sprake van een volledig nieuwe ontwikkeling. Desondanks, en ondanks het gegeven dat de regio al diverse golfbanen telt, heeft realisatie van de nieuwe golfbaan op een aantal punten een duidelijke meerwaarde voor toerisme en recreatie.

De combinatie golfbaan-hotel biedt een duidelijke toegevoegde waarde. De meeste golfbanen in de omgeving zijn niet gekoppeld aan een hotel. Combinatie van hotel en golfbaan heeft met name voor de snelgroeiende groep niet-clubgebonden golfers ("greenfeespelers") een belangrijke meerwaarde. De golfbaan aan het Hespelpad wordt mede ontwikkeld om deze groeiende groep greenfeespelers te accommoderen.

Verder heeft het kwaliteitsniveau van het hotel (en de golfbaan) een belangrijke meerwaarde. In de omgeving is het aantal hotels beperkt. Een hotel met een hoog voorzieningen- en kwaliteitsniveau is in dat opzicht ook voor niet-golfers aantrekkelijk. Dat is uit het oogpunt van verblijfsrecreatie aantrekkelijk, maar ook uit het oogpunt van voorzieningen; daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan feesten en partijen, die in het hotel kunnen worden georganiseerd.

De aanleg van de golfbaan voorziet voorts in een nieuwe landschappelijke invulling van het gebied ten zuiden van bedrijventerrein Tichelrijt. Daardoor wordt de landschappelijke waarde van de omgeving vergroot, hetgeen de aantrekkelijkheid van het gebied voor recreatief medegebruik vergroot. Ook de voorgenomen aanleg van het fietspad achterlangs Tichelrijt, tussen het Hespelpad en de Steenstraat, draagt daaraan bij.

Samenvattend heeft de combinatie golfbaan-hotel aan het Hespelpad uit toeristisch-recreatief oogpunt een belangrijke toegevoegde waarde.

Toetsing

Uit de toetsing van de voorgenomen ontwikkelingen aan het beleid van de provincie en dat van beide gemeenten blijkt het volgende.

- Het hotel en de golfbaan worden gerealiseerd aansluitend aan de bebouwde kom van Dongen, binnen de stedelijke regio.
- Het hotel ligt op de grens van een boselement dat onderdeel uitmaakt van de groene en ecologische hoofdstructuur (zie hiervoor toetsing ecologische aspecten in paragraaf 3.2.6).
- Het hotel en de golfbaan leveren een bijdrage aan de leefbaarheid en versterken het buitengebied door recreatief gebruik.
- De golfbaan wordt "groen" ingericht waardoor een goede overgang tussen de bebouwde kom en het buitengebied ontstaat, bedrijventerrein Tichelrijt aan de zuidzijde goed wordt afgeschermd, en de ruimtelijke kwaliteit wordt versterkt.
- Hoewel de structuurvisie PLUS van de gemeente Dongen en de gebiedsvisie en analyse voor het buitengebied van Gilze en Rijen uitgaan van een agrarisch gebruik van het gebied ten zuiden van Tichelrijt, acht het gemeentebestuur transformatie van dit deel van het buitengebied naar een golfbaan aanvaardbaar. Door de inrichting van de golfbaan wordt de openheid in belangrijke mate gewaarborgd en wordt Tichelrijt goed landschappelijk ingepast.
- De ontwikkeling van de golfbaan betekent dat ten zuiden van de Steenstraat op Dongens grondgebied nog een strook beschikbaar blijft voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijven, in het verlengde van de bestaande bedrijven ten zuiden van de Steenstraat (Tichelrijt Zuid). Daarnaast resteert nog uitbreidingsruimte voor Tichelrijt in oostelijke richting (tot aan de Vierbundersweg; Tichelrijt III). Ten oosten van de 9-holes-golfbaan is uitbreiding van het bedrijventerrein in beginsel nog mogelijk op het grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen (zie figuur 10). Overigens is dat vooralsnog niet aan de orde; op het grondgebied van de gemeente Dongen is de komende tijd nog genoeg uitbreidingsruimte beschikbaar. Als de golfbaan zou worden uitgebreid naar 18 holes is uitbreiding aan de oostzijde van de golfbaan in beginsel niet mogelijk; dit gebied is immers in het provinciaal beleid niet als transformatiegebied benoemd. Dat betekent dat wanneer – hoewel dat volstrekt niet de bedoeling is – toch uitbreiding van de golfbaan naar 18 holes aan de orde komt, op dat moment de wenselijkheid van uitbreiding van de golfbaan moet worden afgewogen tegen de eventuele noodzaak om Tichelrijt hier uit te breiden (zie figuur 10).
- Het voorgenomen initiatief is landschappelijk en functioneel aanvaardbaar en zorgt zelfs voor een versterking van het landschap (zie ook paragraaf 3.2.2.) Daarnaast is in het ontwerp rekening gehouden met cultuurhistorische landschapselementen (houtwal). De gemeente Gilze en Rijen deelt op grond van een nadere beschouwing van het ter plaatse aanwezige landschap en de voorgestelde inrichting van de golfbaan deze analyse.
- De aanleg van de EVZ is positief voor de migratie van planten en dieren over grotere afstanden en tussen natuurgebieden (boswachterij Dorst – de Rekken). Deze doorlopende strook biedt ook op het terrein zelf permanente schuilgelegenheid en tijdelijke habitat.
- Realisatie van een hotel past goed in het beleid van de gemeente Dongen. De aanleg van een golfbaan op de onderhavige projectlocatie betekent echter dat uitbreiding van bedrijventerrein Tichelrijt in deze richting niet meer mogelijk is. Momenteel wordt een behoefteonderzoek uitgevoerd naar de uitbreidingsruimte voor Tichelrijt de komende jaren. Vervolgens zal worden onderzocht waar uitbreiding plaats kan vinden. Binnen de gemeentegrens is uitbreiding nog mogelijk in een smalle strook langs de Steenstraat en aan de oostzijde van het bestaande bedrijventerrein in de richting van de Vierbundersweg. Met deze uitbreidingsmogelijkheden is bruto nog ongeveer 35 hectare aan potentiële uitbreidingsruimte beschikbaar. Ook is een beperkte uitbreiding van De Wildert een mogelijke optie om de oppervlakte bedrijventerrein te vergroten. In verhouding tot het bestaande bedrijventerrein is de beschikbare uitbreidingsruimte relatief ruim. Het gemeentebestuur van Dongen heeft

bovendien nooit het voornemen gehad om de oppervlakte bedrijventerrein op het grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen uit te breiden. In dat licht acht het gemeentebestuur van Dongen de realisatie van de golfbaan dan ook aanvaardbaar.

3.2. Ruimtelijke aspecten

3.2.1. Verantwoording initiatief en doelgroepen

Verplaatsing golfbaan

De aanleg van de 9-holes-golfbaan in Tilburg betreft de vervanging van de golfbaan Vossenhole in Tilburg die moet wijken voor woningbouw. Omdat het gaat om een bestaande vereniging is gezocht naar een locatie in de omgeving van de bestaande golfaccommodatie. De nieuwe golfaccommodatie ligt evenals de huidige aan de westzijde van Tilburg. De verplaatsing bedraagt hemelsbreed circa 7 kilometer en over de weg circa 10 kilometer. Gelet hierop is de verwachting dat een aanzienlijk deel van de leden van de Golfvereniging Vossenhole (in 2007 meer dan 700, naast 150 betaalde aanmelders voor een lidmaatschap) de overstap naar de nieuwe golfaccommodatie zal maken. Veruit het grootste deel van de leden woont namelijk op relatief korte afstand van zowel de huidige als de nieuwe locaties (zie ook hierna: marktanalyse golfbaan).

Overige doelgroepen

Naast het bestaande ledenbestand van Vossehole wordt de nieuwe golfaccommodatie aan het Hespelpad ontwikkeld om in de toenemende vraag van niet-clubgebonden golfers te voorzien. Deze snelgroeiende groep - op dit moment al 44% van het totaal aantal golfers in Nederland - spelen bij gelegenheid (tot circa 15 maal per jaar) een ronde golf tegen een vergoeding (greenfee) en kiezen bij vaak voor een golfbaan in combinatie met een verblijfsaccommodatie. In dit kader is ook van belang dat de golfsport zich in een toenemende belangstelling kan verheugen. In 2007 waren er meer dan 300.000 geregistreerde golfers op een bevolking van 16,4 miljoen inwoners. Het participatiepercentage van golf in Nederland bedroeg daarmee ruim 1,8%. De verwachting van de Nederlandse Golffederatie is dat nog voor 2010 het aantal van 400.000 wordt overschreden. (Het participatiepercentage stijgt daarmee tot ruim boven de 2%). Het aantal niet geregistreerde golfers is daarbij nog een onbekend gegeven.

Marktanalyse golfbaan

Voor behoeftebepaling van een golfaccommodatie zijn de volgende criteria van belang:

- het potentiële aantal golfers binnen het wervingsgebied van 20 km;
- het aantal banen binnen een straal van 20 km (overeenkomend met een reistijd van ongeveer 30 minuten).

95% van de leden van Vossenhole woont binnen een afstand van 20 km van de nieuwe locatie. Binnen deze afstand bevinden zich al verschillende golfaccommodaties. Naast de bestaande golfbaan Vossenhole gaat het om de volgende golfbanen en verenigingen:

- Noord-Brabantse Golfclub Toxandria: een 18-holes golfbaan ten noorden van Molenschot;
- Golfclub Princenbosch: een 27-holes golfbaan ten zuiden van Molenschot;
- Oosterhoutse Golfclub: een 18-holes golfbaan aan de oostzijde van Oosterhout;
- Golfclub Prise d'Eau: een 18-holes en een 9-holes golfbaan tussen Gilze en Tilburg;
- Golfclub De Suykerberg: een 18-holes golfbaan tussen Teteringen en Oosterhout (golfbaanaccommodatie De Haenen; deze baan is in de plaats gekomen van de 9-holes golfbaan tussen Teteringen en Breda);
- Golfbaan Landgoed Bergvliet: een 18-holes en een 9-holes golfbaan tussen Oosterhout en Terheijden;
- Golfclub Efteling: een 18-holes golfbaan ten zuiden van Kaatsheuvel;
- Brabant Golf Vereniging: een 6-holes golfbaan aan de noordzijde van de kern Rijen;
- Golfpark Weilenseind: een 9-holes golfbaan aan de zuidzijde van de kern Gilze;
- Golfclub De Kurenpolder: een 9-holes golfbaan nabij Hank;
- Golfvereniging Albatross: een 9-holes golfbaan ten noorden van Prinsenbeek;
- Golfclub Goirle: twee 9-holes-golfbanen en één 6-holes golfbaan oefenbaar verdeeld over twee locaties.

Een golfclub met een 9-holes golfbaan heeft capaciteit voor circa 450 leden en met een 18 holes-baan voor circa 900 leden. (Hieruit blijkt dat Golfvereniging Vossenhole naar verhouding be-

schikt over een groot aantal leden.) Op basis hiervan kan voor de hiervoor genoemde golfverenigingen en –clubs worden uitgegaan van een totaal ledenbestand van circa 11.000 leden. Binnen een straal van 20 km van de nieuwe locatie wonen circa 600.000 inwoners. Uitgaande van een participatiegraad van 1,9% in 2008 is "markt" aanwezig voor circa 12.000 clubgebonden golfbeoefeners. Uit deze marktanalyse blijkt dat ondanks het relatief grote aantal banen binnen de genoemde straal van 20 km ruimte bestaat voor de ontwikkeling van de nieuwe locatie van Golfvereniging Vossenhole. Daar komt bij dat sprake is van de verplaatsing van een bestaande golfbaan, waarbij de verwachting is dat een groot deel van het ledenbestand lid blijft van de golfclub.

De keuze van niet-clubgebonden golfers uit het aanbod van golfbanen wordt bepaald door de volgende factoren:

- de bereikbaarheid en het landschappelijke kader;
- de aantrekkelijkheid van de baan zowel golftechnisch als ruimtelijk;
- de mate van openbaarheid en toegankelijkheid (niet alle golfbanen laten greenfee-spelers toe);
- de beschikbaarheid van horeca- en verblijfsfaciliteiten;
- een gedifferentieerd aanbod: van een enkelvoudige greenfee-ronde, tot meerdaagse golf- en verblijfsarrangementen in een hotelaccommodatie.

Op al deze aspecten scoort de nieuwe golfbaan in het algemeen goed.

Marktanalyse hotel

In het concept is sprake van de ontwikkeling van een hotel. Zoals uit het voorgaande blijkt sluit de combinatie golfbaan met een hotel aan op de vraag van niet-clubgebonden golfers. Gelet op de doelgroep wordt ingezet op een hotel met een hoog kwaliteits- en voorzieningenniveau (4+-sterren).

Uit de "Hotelmarktstudie Midden-Brabant" die in 2007 is uitgevoerd in opdracht van de Kamer van Koophandel Midden- Brabant¹⁾ blijkt dat in de regio Midden-Brabant (waartoe Dongen behoort) markt bestaat voor een dergelijk hotel. In deze studie is evenwel aangegeven dat het niet als verstandig wordt gezien om nog meer plannen voor uitbreiding en nieuwbouw van hotels te ontwikkelen. Een uitzondering wordt echter gemaakt voor grotere hotels in kleinere kernen die zorgen voor een versteviging van het toeristisch aanbod, zodat de gast zich meerdere dagen kan vermaken. Het nieuw te bouwen hotel bij de golfbaan in Dongen wordt genoemd als een goed voorbeeld hiervan. Het betreft een uniek hotelproduct dat voldoende autonome vraag kan genereren voor een rendabele exploitatie.

Verder is in de studie geconcludeerd dat de aantrekkingskracht van de hotels wordt vergroot door het aanbieden van wellnessfaciliteiten.

3.2.2. Landschappelijke inpassing

Het landschap waar de golfbaan is geprojecteerd, kan worden getypeerd als een grootschalig open op agrarische productie gericht landschap tussen het bedrijventerrein Tichelrijt en de Rijeneweg/Dongenseweg met een aantal cultuurhistorische elementen dat ruimtelijk aan betekenis heeft ingeboet.

Het gebied is kwetsbaar voor ruimtelijke veranderingen en ontwikkelingen, met name als gevolg van agrarische en industrieel aandoende ontwikkelingen. De volgende aspecten zijn daarbij van belang:

- de locatie van de bebouwing (bijvoorbeeld middenin een open gebied of afwijkend van het bestaande bebouwingspatroon);
- aanleg van hoog opgaande beplanting (bosaanleg in een open gebied);
- versnippering/aantasting van het aanwezige beplantingspatroon.

De enige nieuwbouw (het hotel met clubhuis) is geprojecteerd in een bestaande strook met lintbebouwing. De lange zichtlijnen in de onbebouwde, open delen worden ingekort door de golfbaan. Hoewel de realisatie van de golfbaan een transformatie van het landschap behelst, blijft er door het groene karakter van de golfbaan en de relatief open inrichting bij deze functieverandering van agrarisch naar golfterrein voldoende visuele kwaliteit en belevingswaarde. Tussen het bedrijventerrein en het agrarisch gebied is in de huidige situatie sprake van een harde over-

¹⁾ Het onderzoek is mede gefinancierd vanuit het Regionaal Economisch Actie Programma (REAP) Recreatie en Toerisme, een stimuleringsprogramma van overheid en het bedrijfsleven. Ook Stichting Hart van Brabant en het samenwerkingsverband Hotels Hart van Brabant hebben financieel bijgedragen aan het onderzoek

gang. Hier voegt een golfbaan een kwaliteit toe als zachte groene buffer naar de harde rand van de bedrijfsbebouwing.

9-holes-golfbaan

De 9-holes-golfbaan is voor wat betreft het ruimtebeslag een grootschalig element. Ruimtelijk kan een golfbaan op tal van manieren worden vormgegeven, van een bosbaan tot een parkbaan en een heide-weidebaan. De voorgestelde opzet en inrichting gaan uit van een heide-weidebaan. Met de komst van een dergelijk type golfbaan ontstaat een relatief open landschap dat goed aansluit bij het huidige agrarische landschap. In de huidige situatie doen vooral in het noorden van het projectgebied de bebouwing van het bedrijventerrein Tichelrijt en de maïsteelt (seizoensgebonden) grote afbreuk aan de openheid.

Om speltechnische redenen is een vlakke baan ongewenst. Gekozen is voor een baan met verhogingen en verlagingen van het maaiveld tot maximaal 1.50 m (beneden ooghoogte). Daarmee zijn de hoogteverschillen beperkt. De maïsteelt in het gebied heeft meer invloed op de beleving van de openheid dan de nu voorgestelde hoogteverschillen.

Daarnaast wordt om cultuurhistorisch/landschappelijke redenen -en om enige ruimtelijke geleiding van de golfholes te krijgen- voorgesteld om de nog aanwezige relictten van de historische verkavelingsopzet ruimtelijk meer manifest te maken in de vorm van een ecologische verbindingzone en een oost-west lopende bomenrij. Het thema van de voor het gebied kenmerkende verspreide solitairbomen is in het kader van de baanopzet verder vormgegeven door de aanplant van enkele aanvullende boomgroepen. In het zuidoosten blijft door de toegepaste waterpartijen die de holes begeleiden de weidsheid van het gebied in stand. Naar het noordwesten is het gebied in zijn huidige vorm door de kleiner wordende maten minder open. Hier beïnvloedt de bebouwing –met name de bedrijfsbebouwing van Tichelrijt- de beleving van een groen en open landschap sterk. Om dit beeld terug te dringen worden aansluitend op het reeds aanwezige bos en ter versterking van de ecologische kwaliteit een aantal bosstroken aangeplant, onder andere langs de zuidgrens van Tichelrijt. Hiermee wordt ook tegemoetgekomen aan de afspraken die in het verleden tussen de gemeente Dongen en de provincie zijn gemaakt over de landschappelijke inpassing van Tichelrijt- Zuid.

In de voorgestelde opzet (figuur 7) wordt door de realisatie van de golfbaan in essentie geen afbreuk gedaan aan de openheid en weidsheid van het landschap van het Laareind. Wel verandert het karakter - door het toegepaste reliëf - van een agrarisch productiegebied naar een recreatielandschap. Verder is van belang is dat door opgaande beplanting op het terrein van de golfbaan, in het bijzonder de beplanting evenwijdig aan de Steenstraat, een goede (volledige) visuele afscherming van het bedrijventerrein Tichelrijt vanuit de polder van Rijen en vanaf de Rijenseweg/Dongenseweg wordt bewerkstelligd. Geconcludeerd kan worden dat sprake is van een uit landschappelijk oogpunt aanvaardbare transformatie.

Overigens wordt nog opgemerkt dat de Structuurvisie PLUS c.q. de nieuwe Structuurvisie van de gemeente voor de omgeving van de golfbaan bepalend is voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan het daarin vastgelegd beleid.

18-holes-golfbaan

Een – theoretische – 18-holesgolfbaan zal wat betreft de inrichting van de baan aansluiten op de inrichting van de 9-holes-golfbaan. Het ruimtebeslag van de golfbaan zal echter groter zijn. Bij de realisatie van een 18-holes golfbaan zal naar het oosten toe een meer open inrichting worden gerealiseerd, om een goede overgang te creëren naar het grootschalige open agrarisch gebied.

3.2.3. Stedenbouwkundige inpassing hotel

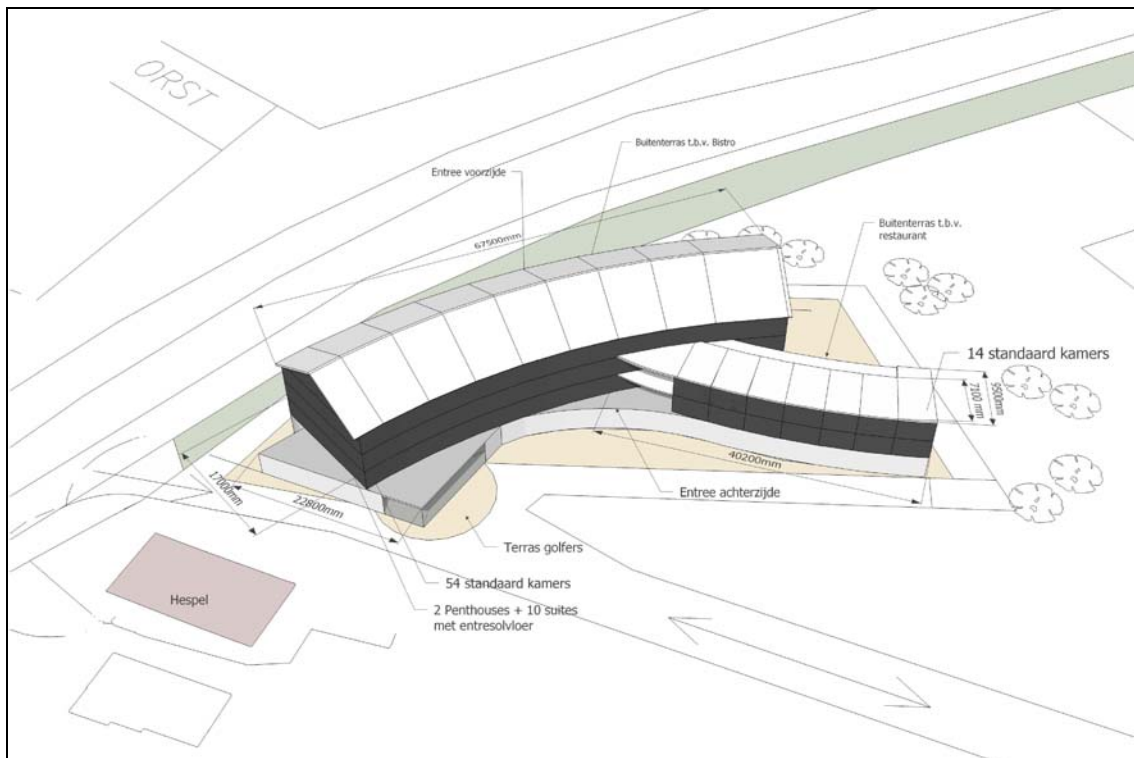
De omvang van de bebouwing met 4 lagen en een kap betekent een relatief grote bouwmassa. Een dergelijk grote bouwmassa kan worden gezien als overgangselement tussen het bedrijventerrein en het buitengebied met de verspreide lintbebouwing langs de Rijenseweg/Dongenseweg. Het hotel mag het bestaande beeld en de ruimtelijke samenhang van deze omgeving niet onevenredig aantasten. Essentieel daarbij zijn de groene inkadering en de situering op het perceel.

Gelet op de ligging van de voormalige speeltuin (wat schuin gedraaid en van de weg af gelegen) zal de invloed van het hotel op het beeld van de Rijenseweg/Dongenseweg relatief beperkt zijn.

Daarnaast is voldoende afstand tot de nabij gelegen uitspanning Den Hespel vereist. Tussen dit gebouw en het hotel is een bestaand ontsluitingspad gelegen, waardoor al enige afstand wordt gecreëerd. Ook hier geldt als richtlijn dat voldoende ruimte tussen beide gebouwen in acht wordt genomen. Een maat van 25 meter is daarbij voldoende.

Het beschikbare bebouwingsvlak wordt in dit geval beïnvloed door de ecologische betekenis van het omliggende gebied. Het omliggende bosgebied is onderdeel van de EHS. Dit betekent dat er strikte randvoorwaarden gelden wat betreft situering van bebouwing (buiten de EHS) en de inrichting van het omliggende gebied. Door het parkeren los te koppelen en verderop te situeren blijft het groene kader rond het hotel zo sterk mogelijk.

Het nieuwe hotel krijgt een maximum goothoogte van 13 meter en een maximum bouwhoogte van 17,2 meter (nokhoogte ten opzichte van het maaiveld). Deze hoogten sluiten aan op de boomhoogte ter plaatse. Vanuit de omgeving gezien zal het gebouw dan ook nagenoeg wegvallen in de bestaande boombeplanting.



Figuur 12 Hotel met bijgebouwen achter "Den Hespel" (architectenbureau Snoeren).

3.2.4. Cultuurhistorie en archeologie

Algemeen

Het projectgebied was in de middeleeuwen een heidegebied. De 19^e eeuwse heideontginning had aan het eind 19^e begin 20^e eeuw een fijnmazig, voornamelijk oost-west gericht karakter met kavelrandbeplantingen, enkele houtwallen en een paar bospercelen.

Tijdens de na-oorlogse ruilverkaveling is deze gevarieerde ruimtelijke opzet verdwenen en vervangen door een rationeel, uitsluitend op agrarische productie afgestemd, open landschap. Een aantal perceelgrenzen van het huidige landschapspatroon stamt nog van de eerste ontginning. Het betreft een oost-west lopende sloot (ter plaatse van een oude veldweg), ongeveer in het midden van het projectgebied, en een oost-west lopend, flauw geknikt pad met verspreide bomen op de plaats van een oude houtwal en een bosstrook, circa 150 meter van de zuidelijke rand van het projectgebied. Daarnaast markeren nog een paar eiken het oorspronkelijke verkavelingspatroon.

Den Hespel is in de negentiende eeuw gebouwd als hoeve/uitspanning langs de oude weg naar Rijen aan de rand van de hei die toen net ontgonnen werd. Tezamen met de oude bomen op de voorplaats heeft de hoeve cultuurhistorische betekenis van lokale aard. Dit geldt ook voor de genoemde perceelgrenzen en de solitaire eiken.

CultuurHistorische Waardenkaart Noord-Brabant (CHW)

Op de CultuurHistorische Waardenkaart Noord-Brabant (CHW) zijn alle thans bekende terreinen en objecten aangegeven die historisch van belang zijn. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar gebouwde objecten (aangewezen in het kader van het Monumenten Inventarisatie project (MIP) of rijksmonumenten), geografische waarden, historisch groen (onder andere monumentale bomen), historische zichtrelaties en archeologische waarden. Uit de CHW blijkt dat alleen het onderdeel archeologie relevant is voor het projectgebied. Voor het overige bevat de CHW geen aanduidingen voor het terrein van de 19-holes of 18-holes golfbaan.

Voorts is gebiedsdekkend de trefkans of verwachtingswaarde op aanwezigheid van archeologische resten in de bodem aangegeven.

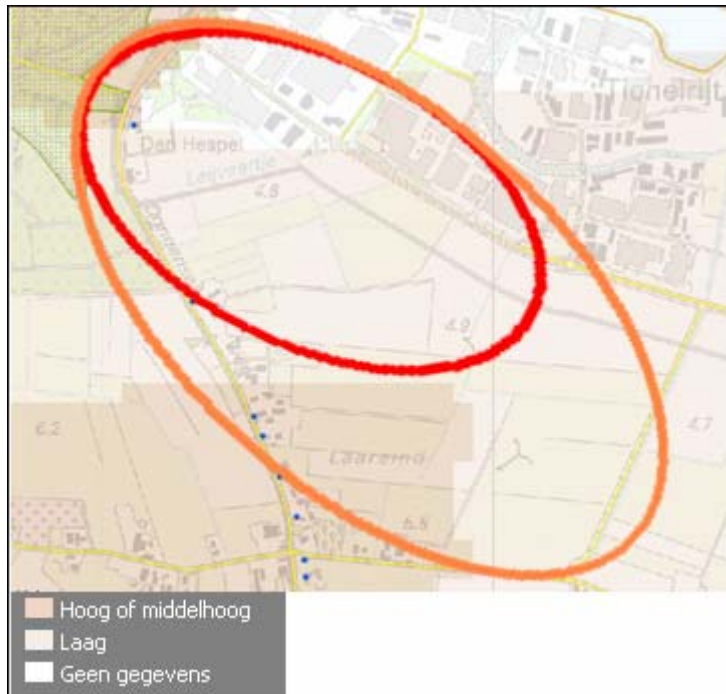
Toetsing 9-holes golfbaan

Het gebied waar de golfbaan en het hotel worden gerealiseerd, is deels gelegen in een gebied waar geen archeologische gegevens van bekend zijn en deels in een gebied met een lage indicatieve archeologische waarde (zie figuur 13). Op grond van deze typering is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Toetsing 18-holes golfbaan

Het gebied waar de uitbreiding voor 18-holes mogelijk is, is deels aangemerkt als gebied met een lage indicatieve archeologische waarde en deels als gebied met een middelhoge/hoge indicatieve waarde (zie figuur 13).

Als ooit uitbreiding van de 9-holes golfbaan naar een 18-holes golfbaan aan de orde komt, zal op dat moment archeologisch onderzoek worden uitgevoerd in het gedeelte van het gebied met middelhoge/hoge archeologische waarde (voor zover dat onderdeel wordt van de golfbaan. Indien in dat onderzoek archeologische vondsten worden gedaan, zullen in overleg met de gemeentelijke archeologiedeskundige maatregelen worden genomen, gericht op in situ handhaven van de waarden (veiligstellen door het ontwerp van de golfbaan zodanig aan te passen dat de waarden niet worden beïnvloed) of zullen opgravingen worden gedaan.



Figuur 13 Archeologische waarden (bron: CultuurHistorische Waardenkaart Noord-Brabant).

3.2.5. Waterhuishouding**Watertoets en Waterbeheer**

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruim-

telijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkómen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

In het projectgebied wordt het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer gevoerd door het Waterschap Brabantse Delta. De rioleringstaak binnen het projectgebied valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Dongen. In het kader van de verplichte watertoets is over deze ruimtelijke ontwikkeling schriftelijk overleg gevoerd met de waterbeheerder.

In de brief van 1 april 2008 van het Waterschap heeft het waterschap onder voorbehoud een positief wateradvies gegeven. Dat voorbehoud heeft betrekking twee aspecten. Gevraagd wordt:

- een nadere onderbouwing met betrekking tot de noodzakelijke borging van de afvoer van het Leijvaartje;
- een geohydrologisch bodemonderzoek met betrekking tot de huidige en te verwachten grondwaterstanden en –stromingen. Uitgangspunt van het waterschap is dat grondwater-neutraal dient te worden gebouwd.

Het geohydrologisch bodemonderzoek voor de 9-holes golfbaan en het hotel is inmiddels beschikbaar. In dit onderzoek¹⁾ zijn waterhuishoudkundige uitgangspunten ten aanzien van ontwatering en drooglegging en aanleghoogte van de golfbaan geformuleerd (zie ook bijlage 1). In het onderzoeksrapport is aangegeven dat indien rekening wordt gehouden met deze uitgangspunten bij de realisatie van de 9-holes golfbaan op de onderzoekslocatie zijn geen effecten op de grondwaterstanden en –stromingen te verwachten.

Beleid stedelijk waterbeheer

De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat, mede gezien de klimaatveranderingen, op een duurzamer wijze met stedelijk waterbeheer dient te worden omgegaan. De speerpunten voor duurzaam stedelijk waterbeheer zijn het minimaliseren van wateroverlast, het realiseren van voldoende waterberging, het afkoppelen van verhard oppervlak en het voorkomen van diffuse verontreinigingen door toepassing van duurzame bouwmaterialen (Waterbeheersplan van Waterschap Brabantse Delta).

Specifiek voor stedelijk water is een aantal aandachtspunten geformuleerd, te weten: water als ordenend principe, herstel van de natuurlijke waterbalans, verbeteren van de water(bodem)kwaliteit, optimalisatie van inrichting, beheer en onderhoud, optimalisatie van de waterketen, en taakverdeling tussen waterbeheerder en gemeente (Beleidsnota stedelijk water van de voorlopers van Waterschap Brabantse Delta)

Huidige situatie waterhuishouding

Bodem

Het projectgebied behoort bodemgeografisch gezien tot de jonge broek- of natte heideontginningen. De maaiveldhoogte loopt van het noordwesten naar het zuidoosten af van circa 4,8 m +NAP naar circa 3,9 m +NAP en de bodem bestaat ter plaatse uit zandgronden.

De humushoudende bovengrond (bouwvoor) is niet dik en ook het podzolprofiel is zwak ontwikkeld. Het betreft zogenaamde veldpodzolgronden. De grondwatersituatie van het agrarisch gebied wordt aangeduid met grondwatertrap III of V.

Het bodemtype van het noordwestelijke bosdeel betreft zogenaamde duinvaaggronden. Dit zijn zeer jonge gronden zonder duidelijk profiel. De grondwatertrap is VII.

Grondwatertrap	Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand	Gemiddeld Laagste Grondwaterstand
III	< 0,4 m onder het maaiveld	0,8 m – 1,2 m onder het maaiveld
V	< 0,4 m onder het maaiveld	> 1,2 m onder het maaiveld
VII	0,8 m – 1,4 m onder het maaiveld	> 1,2 m onder het maaiveld

Grondwater

Het projectgebied moet hydrologisch gezien gerekend worden tot het systeem van Dorst²⁾. De boswachterij Dorst bedekt voor het grootste deel het infiltratiegebied. Het diepe grondwater exfiltreert van nature in de Vuchtpolder (bij Breda) en in de binnenpolder van Terheyden. Deze

¹⁾ Aanleg golfbaan en hotel Hespelpad te Dongen, Geohydrologisch bodemonderzoek, Grontmij Nederland B.V., referentienummer : 99041430, 4 augustus 2008

²⁾ Stuurman, R.J. e.a.. 1990: De grondwaterstromingsstelsels en de grondwatersamenstelling van de provincie Noord-Brabant; TNO-Milieu en Energie, Delft

stroom wordt voor een groot deel onderschept door de filters van de pompstations Dorst en Oosterhout. Het ondiepere grondwater dat naar het oosten afstroomt en kwelt in de beekdalen van de Donge en de Groote Leij wordt minder beïnvloed. Het plangebied ligt aan de rand van dit kwelgebied. Aan de oevers van het Leijvaartje en de andere sloten in het plangebied treedt enig grondwater naar buiten. Het slootwater is roestkleurig en hier en daar bedekt met een bacterievlies.

Oppervlaktewater

Het projectgebied is vrijgesteld van peilbesluiten; het oppervlaktewater in het projectgebied stroomt vrij af. Het Leijvaartje wordt aangemerkt als hoofdwatgang, deze mondt op het bedrijventerrein Tichelrijt uit in de beek De Donge. Pas bij de duiker van de Donge onder het Wilhelminakanaal staat een stuw met een vaste hoogte van NAP +3,2 meter (zomer- en winterpeil). De drooglegging van de gronden in het projectgebied wordt bepaald door de slootdiepte, de dichtheid van de drainagemiddelen en de onderkant van de duikers. In het laagste middengedeelte van het projectgebied is in natte tijden sprake van wateroverlast. Met het oog op klimaatverandering geldt in het gebied een bergingstekort.

Het plangebied is door het Waterschap Brabantse Delta aangemerkt als bergingsgebied voor oppervlaktewater. Een nieuw geplaatste stuw in de Vliet en de nog aan te leggen waterpartijen in het plangebied gaan hierbij een belangrijke rol spelen. Momenteel vindt verdere planvorming plaats bij het waterschap.

Waterkeringen

Binnen of langs het projectgebied bevinden zich geen waterkeringen.

Toetsing ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot beleid

9-holes golfbaan

De bij de golfbaan behorende gebouwen en het hotel beslaan in totaal circa 4.000 m². Ter compensatie van de toename aan verharding, ten behoeve van de berging (op regionaal niveau) en om het watersysteem aan te passen op toekomstige klimaatveranderingen worden enkele waterpartijen door middel van een overlaat verbonden met het Leijvaartje. Andere waterpartijen (met natuurdoelen) blijven geïsoleerd. Voor de afvoer van het afvalwater zullen alle gebouwen worden aangesloten op het bestaande rioolstelsel.

De golfbaan zal worden beregend. Dit betreft een oppervlakte van circa 1,7 hectare met een jaarlijkse hoeveelheid < 300 mm. Dit beregeningswater, maximaal 5.000 m³, wordt onttrokken aan de waterpartij die verbonden is met het Leijvaartje. Schoon hemelwater afkomstig van verharde oppervlakken, wordt geïnfiltreerd in de bodem of afgevoerd naar het oppervlaktewater. Op deze manier wordt voorkomen dat schoon hemelwater onnodig afgevoerd wordt naar de afvalwaterzuiveringsinstallatie.

In het gebied worden drainagebuizen aangelegd. Zoals in paragraaf 2.2. (onder uitgangspunten inrichting) al is vermeld, vindt alleen oppervlakkige drainage plaats (drainagebasis < 0,4 m minus huidig maaiveld). Het drainwater wordt niet op de geïsoleerde waterpartijen (met natuurdoelen) afgevoerd, maar wel op de waterpartijen die zijn verbonden met het Leijvaartje en de omringende landbouwsloten.

Door de aanleg van stuwen komt de drainagebasis hoger te liggen. In de winter wordt daardoor in het projectgebied meer (gebiedseigen) water vastgehouden en (gebiedsvreemd) water geborgen en is het grondwaterpeil hoger. In een droge zomer kan vanwege de beregening, de openwaterverdamping en de waterbehoefte van de moerasvegetatie het grondwaterpeil verder wegzakken dan in de huidige situatie. De hoeveelheid beregeningswater is overigens gering en waarschijnlijk slechts een fractie van die in de huidige agrarische situatie.

Omdat rondom het projectgebied sloten liggen, waar het landbouwpeil gehandhaafd wordt, is er weinig invloed op de waterhuishouding van de omgeving.

Doordat het gebruik van meststoffen en gewasbeschermingsmiddelen met een factor 10 of meer wordt verminderd, leidt de ontwikkeling van de golfbaan tot een verbetering van de (grond)waterkwaliteit.

De nieuwe gebouwen zullen met duurzame, niet-uitloogbare bouwmaterialen worden gebouwd (dus geen zink, lood, koper, en PAK"s-houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen.

In het projectgebied wordt een ecologische verbindingzone gerealiseerd, dit levert kansen op voor watergebonden natuur en waterberging.

18-holesgolfbaan

In paragraaf 2.2. is al aangegeven dat voor de realisatie van een 18-holes golfbaan nog geen inrichtingsplan beschikbaar is. Ervan uitgaande dat een vergelijkbare inrichting als de 9-holes golfbaan zal worden gerealiseerd, kan worden geconcludeerd dat de waterhuishoudkundige effecten van deze golfbaan in essentie hetzelfde zijn als van een 9-holes golfbaan.

Conclusie

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van de golfbaan wijzigt de waterhuishoudkundige situatie aanmerkelijk. Het project heeft in termen van waterkwaliteit en waterberging positieve gevolgen. Door de verandering in functie neemt de belasting van het oppervlaktewater af en nemen het bergend vermogen en de ecologische potenties van het gebied toe.

Voor de vaststelling van het bestemmingsplan zal nader onderzoek worden uitgevoerd naar de afvoer van het water via de nieuw te realiseren loop van het Leijvaartje.

3.2.6. Ecologie

Leeswijzer

In deze paragraaf wordt eerst de relevante wetgeving beschreven. Vervolgens worden de natuurwaarden van het projectgebied getypeerd. De overige drie paragrafen betreffen toetsingen van de beoogde ontwikkelingen in het licht van de Flora- en faunawet (soortbescherming), Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming) en het Provinciaal beleid.

Wetgeving

Soortbescherming: Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen "licht" en "zwaar" beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten (tabel 1) de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is (soorten van tabel 2 en 3), bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor het voorliggende bestemmingsplan van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat. Indien de ontwikkeling tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen, kan worden gesteld dat het plan vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar is.

Gebiedsbescherming: Natura 2000-gebieden

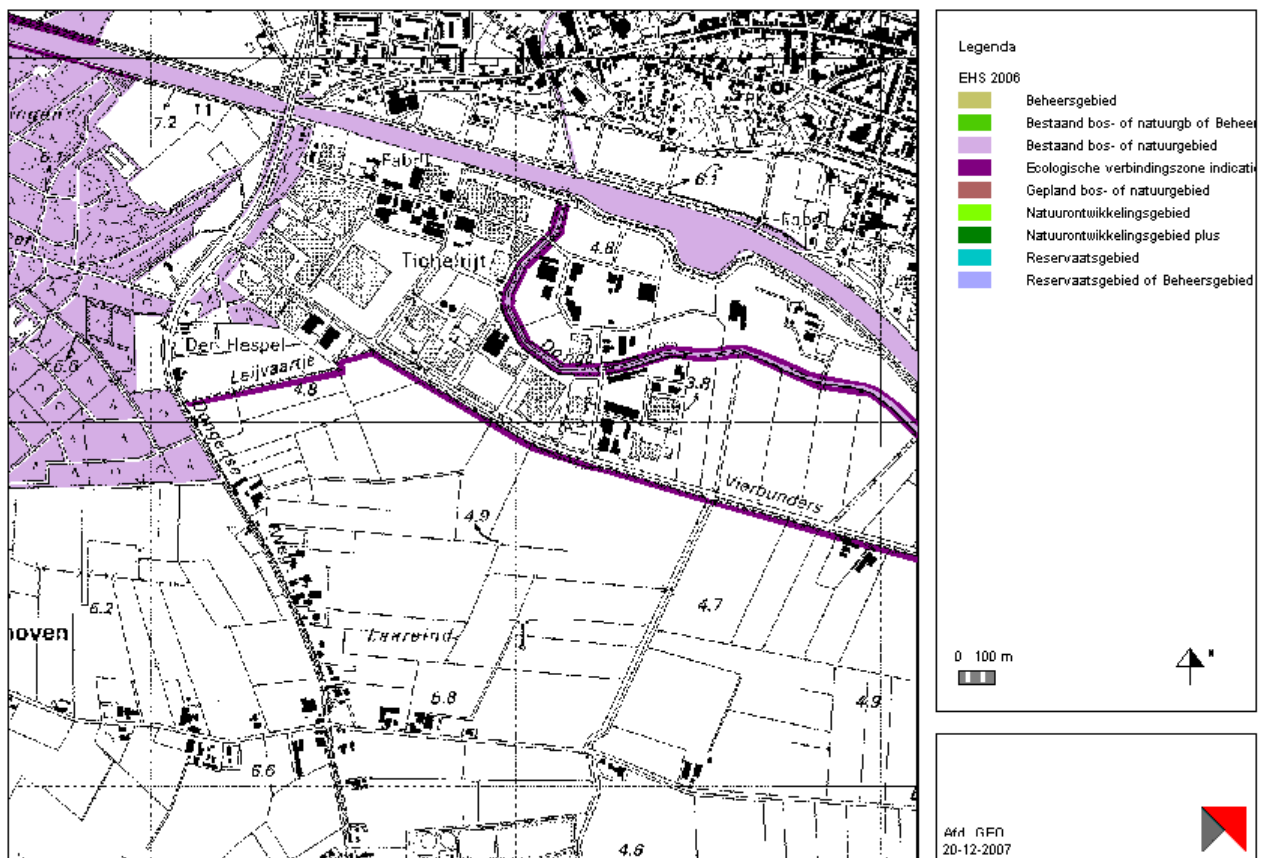
De Natuurbeschermingswet 1998 houdt – in hoofdzaak – het volgende in. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gaat over tot aanwijzing van gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn. In een aanwijzingsbesluit wordt de instandhoudingdoelstelling bepaald. Hiertoe behoren in ieder geval de instandhouding van natuurlijke leefgebieden (Vogelrichtlijngebieden) en de instandhouding van natuurlijke habitats of populaties (Habitatrichtlijngebieden). De instandhoudingdoelstelling kan echter ook betrekking hebben op behoud, herstel en ontwikkeling van natuurschoon of natuurwetenschappelijke waarden.

Met het oog op de instandhoudingdoelstelling stellen Gedeputeerde Staten voor de betrokken gebieden een beheersplan vast. In dit beheersplan wordt aangegeven welke instandhoudingsmaatregelen dienen te worden genomen. Een beheersplan geldt voor een periode van maximaal zes jaren en kan worden verlengd.

Het is verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of "andere handelingen" te verrichten, die – gelet op de instandhoudingsdoelstelling – de kwaliteit van het gebied kunnen verslechteren of een verstoring effect kunnen hebben¹⁾. Van verslechtering of verstoring is – volgens de wet – in ieder geval sprake, indien het betrokken project of de betrokken handeling tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied kan leiden.

Voor plannen die – gelet op de instandhoudingsdoelstelling – de kwaliteit van het betrokken gebied kunnen verslechteren of een verstoring effect kunnen hebben, is goedkeuring nodig van LNV dan wel – voor zover het plannen van gemeenten of waterschappen betreft – van Gedeputeerde Staten. Voor beheersplannen geldt het vereiste van goedkeuring niet.

Voor nieuwe projecten, handelingen of plannen die afzonderlijk of in combinatie met andere significante gevolgen voor het betrokken gebied kunnen hebben, wordt een "passende beoordeling" gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Daarbij wordt rekening gehouden met de instandhoudingsdoelstelling.



Figuur 14 Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Provinciaal beleid

In het Streekplan Noord-Brabant zijn delen van het projectgebied gelegen in de Groene Hoofdstructuur (GHS). Dit gebied heeft de aanduiding "overig bos- en natuurgebied" (zie figuur 9). Tevens is er een ecologische verbindingzone gelegen langs het Leijvaartje. Het bosgebied ten zuiden van Tichelrijt is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur; de speeltuin is daarvan uitgezonderd (zie figuur 14).

¹⁾ Volgens de EU-handleiding treedt "verslechtering" op, wanneer de door de habitat ingenomen oppervlakte afneemt of wanneer er een dalende lijn optreedt met betrekking tot de specifieke betekenis van een gebied voor de instandhouding van de habitat of de daarmee "geassocieerde typische soorten" op lange termijn. Van "verstoring" is volgens de EU-handleiding sprake, wanneer uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de soort het gevaar loopt niet langer een levensvatbare component van de natuurlijke habitat te blijven.

Aanduiding overige bos- en natuurgebieden

De bos- en natuurgebieden in de GHS-Natuur die niet als natuurparel zijn aangeduid, vallen onder de subzone "overige bos- en natuurgebieden". In het proces van de selectie en begrenzing zijn de "overige bos- en natuurgebieden" als kansrijke plekken aangegeven om het natuurdoeltype te realiseren. Dit betreft de minder bijzondere natuurdoeltypen (minder hoge streefbeelden dan bij de natuurparels). De overige bos- en natuurgebieden herbergen vaak grote aantallen meer algemene soorten planten en dieren. Zeldzame of bedreigde soorten kunnen er ook voorkomen, maar over het algemeen is de (potentiële) natuurwaarde van deze gebieden lager dan de natuurwaarden in Natuurparels. Voor de algemene soorten vormen ze echter vaak een waardevol leefgebied. Daarnaast vervullen de overige bos- en natuurgebieden een belangrijke functie als stapsteen gelegen tussen de natuurparels, of als een beschermende schil om de natuurparels heen. Voor een deel betreft het gebieden die nog niet zijn gerealiseerd en nu nog in gebruik zal als agrarisch gebied.

De planologische bescherming bestaat uit het beschermen van deze gebieden tegen verstedelijking, versterking en verglazing.



Te slopen gebouw van de speeltuin



Beeld van het bosgebied en de sterk verouderde speeltuin



Beeld van het intensief gebruikte landbouwgebied

Beschikbare inventarisatiegegevens natuurwaarden

Deze paragraaf geeft een overzicht van de beschikbare gegevens over het voorkomen van de diverse soortgroepen in het projectgebied.

Een eerste indruk van de betekenis van het projectgebied voor beschermde natuurwaarden kan worden verkregen door het raadplegen van het Natuurloket¹⁾.

Natuurloket

De projectlocatie voor de 9- holes baan is gesitueerd in het kilometerhok 122-403 en 122-402. Het noordelijke kilometerhok bestaat uit een groot deel van het bedrijventerrein Tichelrijt, landbouwgronden, Den Hespel en enige bosgebieden. Het zuidelijke kilometerhok (122-402) omvat het landbouwgebied rond de Rijenseweg/Dongenseweg en een bosgebied. Binnen de betreffende kilometerhokken zijn alleen vaatplanten, mossen, broedvogels en dagvlinders goed onderzocht. De overig soortengroepen zijn niet onderzocht.

De eventuele uitbreiding tot 18-holes baan is grotendeels gelegen in het kilometerhok 123-402. Binnen dit kilometerhok zijn vaatplanten, broedvogels en dagvlinders goed onderzocht. De overig soortengroepen zijn matig of niet onderzocht.

Het Natuurloket laat, naast de vogels, geen waarnemingen zien van soorten die zijn vermeld in tabel 2/3 van de Flora- en faunawet.

De beschikbare gegevens van het Natuurloket geven geen volledig beeld van de te beschermen natuurwaarden in het projectgebied. Bij het opstellen van de toets aan de Flora- en faunawet is daarom ook gebruik gemaakt van bestaande atlasgegevens uit de Atlas van de Nederlandse broedvogels (SOVON, 2002), Atlas van de Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen, 1992), Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpens, 1997), de verspreidingsgegevens (van amfibieën en reptielen) van RAVON (www.ravon.nl/amf_rep) en de Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen.

Typering natuurwaarden in het projectgebied

Typering projectgebied

Het noordwestelijke deel is bedekt met bos. Dit bos is meer dan 100 jaar oud en bestaat aan de vlakke westzijde uit middeloud naalddhout (grove den) en op de landduinen aan de oostzijde uit oud loofhout (zomereik). Het bos werd ook gebruikt ten behoeve van recreatie: speeltuin, hondenclub. De ondergroei is recentelijk geklept.

De rest van het gebied is landbouwkundig in gebruik: aan de westzijde als grasland (paardenwei, hooiland) en aan de oostzijde als akker (snijmaïs, aardappelen, boomteelt, sperziebonen) en weiland. Verspreid over het gebied staan enkele oude loofbomen (zomereik), die de ligging van oude veldwegen markeren.

Planten

¹⁾ Het Natuurloket (www.natuurloket.nl) is een gezamenlijk initiatief van het Ministerie van LNV en de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). In de VOFF zijn Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's)

Volgens het Natuurloket zijn in de betreffende kilometerhokken drie soorten aanwezig die zijn vermeld in tabel 1 van de Flora- en faunawet. Deze komen naar verwachting voor in de bosgebieden en wegbermen. In het agrarische gebied zijn vanwege het intensieve onderhoud geen bijzondere soorten te verwachten.

Vogels

Het Natuurloket geeft aan dat broedvogels niet onderzocht zijn ter plaatse van de 9-holes baan. Ter plaatse van de uitbreiding naar de 18-holesbaan zijn 18 verschillende soorten broedvogels vastgesteld. Broedvogels zijn te verwachten in het bosgebied (boom- en holenbroeders) en ook op de agrarische percelen (akker- en weidevogels). Gezien het zeer intensieve gebruik zullen hier echter maar weinig vogels tot broeden komen. De slootkanten bieden hiervoor de meeste ruimte.

Zoogdieren

Volgens de gegevens van het Natuurloket zijn de zoogdieren niet onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Op basis van de Atlas van de Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen et al, 1992) worden de volgende soorten binnen het projectgebied verwacht: mol, egel, bosspitsmuis, dwergspitsmuis, huisspitsmuis, hermelijn, wezel, aardmuis, veldmuis en dwergmuis. Dit betreft soorten die staan vermeld op tabel 1 van de Flora- en faunawet.

De verwachting is tevens dat zwaar beschermde zoogdieren als vleermuizen gebruik maken van het projectgebied als jachtgebied en vliegroute. Dit betreft vooral de randzone langs de bosrand en de Rijenseweg/Dongenseweg. Het projectgebied biedt geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen, het huidige gebouw van de speeltuin is hiervoor ongeschikt en er zijn geen holle bomen aanwezig. De randen zijn wel geschikt als foerageergebied en vliegroute voor enige soorten vleermuizen.

Amfibieën

Amfibieën zijn volgens het Natuurloket niet onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Volgens de publicatie "Habitatrichtlijnsoorten in Noord-Brabant" (Provincie Noord-Brabant, 2002) komen er geen bijzondere soorten voor in de directe omgeving van het projectgebied.

Algemene soorten als bruine kikker, groene kikker, kleine watersalamander en gewone pad zullen naar verwachting hun leefgebied hebben op de planlocatie (landbiotoop). Dit zijn soorten die staan vermeld op tabel 1 van de Flora- en faunawet.

Vissen

Het Natuurloket geeft aan dat er geen onderzoek is gedaan binnen het betreffende kilometerhok. Er zijn geen jaarrond waterhoudende sloten in het projectgebied, dus zijn er ook geen vissen aanwezig.

Overige soorten

Het projectgebied is ongeschikt als biotoop voor beschermde reptielen en insecten (vlinders, sprinkhanen en libellen). Genoemde beschermde soortengroepen stellen hoge eisen aan hun leefgebied; het projectgebied voldoet hier niet aan.

Toetsing Flora- en faunawet

Toetsing 9-holes golfbaan

Het aspect ecologie is uitvoerig getoetst in de eerder genoemde aanmeldingsnotitie m.e.r. Hierin is geconcludeerd dat het projectgebied weinig actuele maar wel potentiële natuurwaarden heeft. Het grenst direct aan boswachterij Dorst en kan daarmee ook via een ecoduct of ecoduike (ter plekke van de onderdoorgang van het Leijvaartje) worden verbonden. Het projectgebied vormt een schakel tussen dit grote natuurgebied en de Rekken, een nat natuurgebied langs het Wilhelminakanaal (met onder andere de richtlijnsoort Drijvende Waterweegbree). Het Wilhelminakanaal en mogelijk ook het projectgebied zijn verder nog belangrijk als trekroute voor de prioritaire richtlijnsoort meervleermuis.

De zandige ondergrond en de aanwezigheid van schone, enigszins gebufferde kwel zijn goede voorwaarden voor natuurontwikkeling. Kansrijke natuuroeltypen zijn ven (zwakgebufferd), (kleine) zeggenmoeras, nat schraalgrasland, broekbos.

In de aanmeldingsnotitie wordt ten aanzien van de EVZ geconcludeerd dat: "De aanleg van de EVZ op de golfbaan is positief voor de migratie van planten en dieren over grotere afstanden en

tussen natuurgebieden (boswachterij Dorst – de Rekken). Deze doorlopende strook biedt ook op het terrein zelf permanente schuilgelegenheid en tijdelijke habitat".

De aanleg van de 9-holes golfbaan gaat gepaard met grootschalige grondwerkzaamheden. De grondwerkzaamheden leiden mogelijk tot verstoring en/of aantasting van beschermde soorten zoals de kleine zoogdieren, broedvogels en amfibieën. Het betreft hier algemene soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet) waarvoor op basis van de Flora- en faunawet een generieke vrijstelling geldt. In het projectgebied komen geen soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet voor. De aanvraag van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is dan ook niet noodzakelijk. Wel dient rekening te worden gehouden met de eventuele vestiging van soorten (bijvoorbeeld kleine zoogdieren of broedvogels) indien het terrein langdurig braak blijft liggen.

Broedvogels mogen niet worden verstoord. Dit kan door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (broedseizoen is van 15 maart tot en met 15 juli) te starten of door minimaal 50 meter rond een nest geen werkzaamheden uit te voeren.

Toetsing 18-holes-golfbaan

De ontwikkeling van een 18-holes baan heeft ecologisch gezien dezelfde effecten als een 9-holesbaan. Het karakter van het agrarische gebied is vergelijkbaar met dat van de 9-holes baan. Voorkomende soorten zijn broedvogels en enige algemene zoogdieren.

Toetsing hotel

Het hotel wordt gebouwd op de locatie van de voormalige speeltuin. Hiervoor zal de bestaande bebouwing worden gesloopt en zal de boombeplanting in de speeltuin worden gerooid.

De sloop van bebouwing, grondwerkzaamheden en de bouw leiden mogelijk tot verstoring en/of aantasting van beschermde soorten zoals de kleine zoogdieren, broedvogels en amfibieën. Het betreft hier algemene soorten (tabel 1 van de Flora- en faunawet) waarvoor een vrijstelling geldt. Ter plaatse van de hotellocatie komen geen soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet voor.

Broedvogels mogen niet worden verstoord. Dit kan door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (broedseizoen is van 15 maart tot en met 15 juli) te starten of door minimaal 20 meter rond een nest geen werkzaamheden uit te voeren.

Zorgvuldig handelen

In de Flora- en faunawet staat ook het principe van "zorgvuldige handelen" beschreven. Dit is gericht op het voorkomen van onnodige slachtoffers (ook als geldt voor deze soorten een vrijstelling). Uit het oogpunt van zorgvuldig handelen is het wenselijk om ruim voorafgaande aan de feitelijke ingreep de gras- en oevervegetatie, waar ingrepen zullen plaatsvinden, (frequent) kort te maaien en het maaisel af te voeren. Hierdoor wordt het gebied minder geschikt als leefgebied voor kleine zoogdieren en amfibieën. Deze zullen wegtrekken of zich niet vestigen. De kans op het onbewust doden van deze toch (algemene) dieren is daardoor duidelijk geringer en hiermee kan worden voldaan aan de doelstelling ten aanzien van het zorgvuldig handelen, zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet.

Toetsing Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming)

In de directe omgeving zijn geen Natura 2000 gebieden gelegen. Gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is dan ook niet aan de orde. Een ontheffing in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is niet noodzakelijk.

Toetsing Ecologische hoofdstructuur

Het bosgebied buiten het terrein van de speeltuin vormt een onderdeel van de Groene en Ecologische hoofdstructuur. Het hotel en de golfbaan worden aangelegd op de rand van het beschermde gebied. Er vinden geen werkzaamheden plaats in het beschermde gebied.

Mogelijke tijdelijke invloeden (bronbemaling) zijn te verwachten tijdens de bouw en vervolgens het gebruik van het hotel. Door het treffen van maatregelen zijn mogelijke negatieve effecten te voorkomen (retourbemaling).

Toetsing hotel

Het hotel wordt gebouwd in een enclave in de groene en ecologische hoofdstructuur. Door de bouw en het gebruik van het hotel is verstoring van vogels, kleine zoogdieren en vegetatie te verwachten. De bouw van het hotel zal hoogstwaarschijnlijk gepaard gaan met bronbemaling. Dit heeft mogelijk (tijdelijk) invloed op de aan lokale kwel gebonden natuurwaarden in de sloten en op de verdrogingsgevoeligheid van de bomen in het bosgebied. De bronbemaling, eventueel in combinatie met retourbemaling, dient dusdanig te geschieden zodat verdroging van bomen en kwelsloten vormen wordt.

Ook het bouwterrein dient volledig buiten de GHS te zijn gesitueerd. Het verdient aanbeveling om de aanwezige bomen aan de rand van de enclave digitaal in te meten. Indien deze dicht bij de grens van het bouwterrein staan dan is een nadere bescherming van de bomen, door middel van tijdelijke maatregelen, gewenst.

In de aanmeldingsnotitie wordt ten aanzien van de EVZ geconcludeerd dat: "Het project, de bouw van het hotel in het bijzonder heeft vanwege de uitstoot van licht en geluid een verstorend effect op boswachterij Dorst, een onderdeel (bestaande natuur) van de ecologische hoofdstructuur (EHS) van Nederland ("externe werking"). Dit effect is gering, omdat het hotel van het bosgebied gescheiden wordt door een drukke weg, waar een veelheid van geluid en licht wordt geproduceerd. Verder wordt het nadelig effect ruimschoots gecompenseerd door de aanleg van de EVZ (zie hiervoor), die onderdelen van de EHS met elkaar in verbinding brengt en het stoppen van de ammoniakuitstoot (vermindering landbouw areaal). Vooral dit laatste kan worden gekwalificeerd als een significant positief effect."

Door het gebruik van het hotel zal de druk op het bosgebied waarschijnlijk toenemen, zeker aan de zijde waar het hotel niet van het bos wordt gescheiden door een weg. Het hotel en de bijbehorende gebruikruimte, zoals bijvoorbeeld paden en terrassen worden echter geheel buiten de Ecologische Hoofdstructuur gesitueerd. Daarbij speelt een rol, dat de bestaande weg een belangrijke verstorende invloed heeft op het bosgebiedje.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor de beoogde ontwikkeling geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet en geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 vereist is.

Wel is er mogelijk sprake van een tijdelijke beïnvloeding van de GHS, dit als gevolg van bronbemaling tijdens de bouw van het hotel. De effecten door het gebruik van het hotel op de omgeving zijn vergelijkbaar met de situatie waarin de speeltuin aanwezig was.

De realisatie van de ecologische verbindingszone over het terrein heeft voorts een belangrijke toegevoegde waarde op de ecologische structuur van de omgeving, zeker als deze verbinding wordt doorgetrokken tot Huis ter Heide.

3.2.7. Parkeerbehoefte

In het kader van de beoogde ontwikkeling worden verschillende verkeersaantrekkende functies mogelijk gemaakt. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de parkeervraag als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

De parkeerbehoefte van de golfbaan en het hotel moet op eigen terrein worden opgevangen. De ruimte om in de omgeving te parkeren is beperkt. Er zijn in de bestaande situatie geen openbare parkeerterreinen in de omgeving. Verder is het ongewenst om langs de bestaande wegen te parkeren. Alle bezoekers van het hotel, de golfbaan en de overige faciliteiten dienen derhalve op eigen terrein te parkeren. Bij het bepalen van de parkeervraag stelt de gemeente Dongen als voorwaarde dat moet worden uitgegaan van maximale normen/kengetallen en dat bovendien rekening moet worden gehouden met piekmomenten.

Onderzoeksgebied

Voor het bepalen van de parkeerkencijfers wordt gebruik gemaakt van de richtlijnen uit de publicatie ASVV 2004 van het kennisplatform CROW. In deze publicatie wordt onderscheid gemaakt in parkeerkencijfers voor verschillende gebieden. Volgens richtlijnen valt het onderzoeksgebied binnen een gebied met een verstedelijkingsgraad "weinig stedelijk" gebied en in een stedelijke zone "rest van de bebouwde kom".

Parkeerbehoefte afzonderlijke functies

Het voor het parkeren relevante ruimtelijke programma heeft betrekking op de functies hotel, restaurant, bistro, conferentieruimte, golfbaan. De overige functies (kinderdagopvang, clubhuis, golfshop, wellness) worden uitsluitend ten dienste van het hotel en de golfbaan gebruikt en hebben daardoor geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking. Om die reden zijn deze functies niet afzonderlijk benoemd bij het bepalen van de parkeerbehoefte.

In tabel 1 is een overzicht opgenomen van de relevante functies met de daarbij behorende parkeerkencijfers en parkeerbehoefte. Daarbij wordt per functie aangegeven wat het programma is. Vervolgens is op basis van parkeerkencijfers de minimale en maximale parkeerbehoefte bepaald voor de verschillende afzonderlijke (deel)functies. Daarnaast wordt een meer reëel beeld gegeven van de parkeerbehoefte, rekening houdend met het in de praktijk optredende combinatiegebruik van een deel van de voorzieningen.

Hierna wordt een toelichting gegeven op de berekening van de parkeerbehoefte (zie ook bijlage 2).

Tabel 1 Parkeerbehoefte

functie	omvang	parkeerkencijfers			parkeerbehoefte enkelgebruik		parkeerbehoefte combinatiegebruik	
		min	max	eenheid	min	max	min	max
hotel	80 kamers	0,5	1,5	kamer	40	120	40	120
restaurant	200 m² bvo	14,0	16,0	100 m² bvo	28	32	7	8
bistro	150 m² bvo	14,0	16,0	100 m² bvo	21	24	11	12
conferentieruimte	500 m² bvo	26,1	30,9	100 m² bvo	131	154	125	137
golfbaan	9 holes	6,0	8,0	hole	54	72	34	12
	18 holes	6,0	8,0	hole	108	144	88	84
Totaal	9-holes-golfbaan				274	402	217	289
	18-holes-golfbaan				324	474	271	360

Bvo: bedrijfsvloeroppervlak

Conferentieruimte

De vermelde parkeerkencijfers zijn ontleend aan het ASVV 2004. Voor een conferentieruimte zijn echter geen parkeerkencijfers beschikbaar. Voor het bepalen van de parkeervraag bij de conferentieruimte is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- bvo: 500 m²;
- oppervlakte per bezoeker 1,7 m² – 2,0 m² netto vloeroppervlakte (nvo) (ervaringscijfers);
- gemiddelde verhouding bvo : nvo = 1 : 0,7 (ervaringscijfers);
- bvo per bezoeker conferentieruimte tussen (1,7 m² / 0,7 =) 2,43 m² en (2,0 m² / 0,7 =) 2,86 m².

De capaciteit van de conferentieruimte ligt tussen de 174 (500 m² / 2,86 m²/pers) tot 206 (500 m² / 2,43 m²/pers) personen. Ervaringscijfers geven aan dat ongeveer 90% van de bezoekers naar een conferentieruimte in een buitenstedelijke ligging met de auto komt, dus 157 à 186 personen. De gemiddelde bezettingsgraad van de auto's is 1,2 personen per auto. Omgerekend betekent dit 131 (157 pers / 1,2 pers/auto) tot 155 (186 pers / 1,2 pers/auto) geparkeerde auto's per conferentie. Dit aantal benodigde parkeerplaatsen kan worden herleid tot een par-

keerkencijfer van 26,1 (131 auto's / 500 m² * 100 m²) parkeerplaatsen per 100 tot 30,9 (155 auto's / 500 m² * 100 m²) parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Parkeerkencijfers combinatiegebruik

Veel bezoekers van de golfbaan of het hotel maken gebruik van meerdere functies (combinatiegebruik). Gedacht kan worden aan hotelgasten die golfen en/of gebruik maken van het restaurant, en/of golfers die gebruik maken van het restaurant. Een parkeerplaats wordt dan één keer bezet voor gebruik ten behoeve van meerdere functies. Dit is combinatiegebruik van de parkeerplaatsen. Dit combinatiegebruik is van belang voor het bepalen van de reële parkeerbehoefte voor hotel en golfbaan. Per functie wordt hierna het combinatiegebruik onderbouwd en wordt aangegeven wat de gevolgen zijn voor de parkeervraag (zie tabel 1).

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte op grond van het combinatiegebruik is het hotel als uitgangspunt genomen. In de berekeningen is de eventuele aftrek vanwege het combinatiegebruik bij de andere functies toegepast. Daarbij is van belang dat de verschillende gebruiksfuncties tegelijkertijd in gebruik kunnen zijn. Zo is het mogelijk dat aan het eind van de dag de golfbaan in gebruik is, hotelgasten en de bezoekers van restaurant en bistro arriveren en de congresruimte in gebruik is. Om die reden is geen korting toegepast op de parkeerbehoefte omdat functies niet gelijktijdig maar na elkaar in gebruik zijn.

Hotel

Voor het hotel is de parkeervraag 40 à 120 parkeerplaatsen.

Verwacht wordt dat 50% van de hotelgasten ook golfer is. Als gevolg van dit combinatiegebruik neemt de parkeervraag voor een 9-holes golfbaan af met 20 tot 60 (40 à 120 * 50%) parkeerplaatsen. Voor een 18-holes golfbaan bedraagt deze afname ook 20 – 60 parkeerplaatsen.

Verder wordt verwacht dat 15% van de hotelgasten een conferentie bezoekt. Dat betekent een afname van de parkeerbehoefte van 6 à 18 (40 à 120 * 15%) parkeerplaatsen. Deze aftrek wordt toegepast bij de parkeerbehoefte van het conferentiecentrum.

Restaurant

Van de restaurantgasten maakt 25% naar verwachting geen gebruik van het hotel. De rest van de restaurantgasten (75%) verblijft in het hotel.

De parkeervraag van het restaurant in aanvulling op het hotel bedraagt dus 7 à 8 parkeerplaatsen (25% * 28 à 32 parkeerplaatsen).

Bistro

Verwacht wordt dat 50% van de gasten van de bistro geen gebruik zal maken van de golfbaan of het hotel. De parkeervraag van de bistro is dus 11 à 12 parkeerplaatsen (50% * 21 à 24 parkeerplaatsen).

Conferentieruimte

Aangenomen wordt dat 15% van de gasten (6 tot 18 parkeerplaatsen) van het hotel een conferentie bezoekt. De totale parkeervraag van de conferentieruimte bedraagt dus 125 à 137 parkeerplaatsen (131 – 6 tot 155 – 18).

Golfbaan

Verwacht wordt dat 50% van de hotelgasten (20 à 60 parkeerplaatsen) tevens golfer is. De parkeervraag voor de 9-holes golfbaan als gevolg van dit combinatiegebruik bedraagt derhalve 34 à 12 parkeerplaatsen (54 – 20 tot 72 – 60). Voor de 18 holes golfbaan is dit 88 à 84 parkeerplaatsen (108 – 20 tot 144 – 60).

De totale parkeervraag als gevolg van het dubbelgebruik is ook weergegeven in tabel 1.

Parkeervraag piekmomenten

Onderscheid kan worden gemaakt in regelmatig terugkomende piekmomenten en in incidenteel optredende pieken. De laatste situatie kan zich voordoen als alle accommodaties volledig zijn bezet én er op het terrein van de golfbaan een bijzonder evenement wordt georganiseerd, zoals een jaarfeest van de golfclub in een tent op het terrein. Het gaat daarbij om zeer incidentele situaties, waarop de parkeercapaciteit niet structureel hoeft te worden afgestemd. In dergelijke incidentele gevallen zullen bijzondere verkeers- en parkeermaatregelen worden getroffen.

Regelmatig terugkomende piekmomenten kunnen zich op verschillende momenten van de dag en week voordoen. Daarbij moet worden gedacht aan een volledige bezetting van de horecavoorzieningen (inclusief congresruimten) en van de golfbaanaccommodatie. In de praktijk zal zich dit niet of nauwelijks voordoen of slechts enkele uren en dan nog slechts op enkele dagen in het golfseizoen, bijvoorbeeld op een zaterdag of in het weekeinde. (de capaciteit van een 9-holesgolfbaan bedraagt overigens slechts maximaal 54 personen). In de berekeningen van de parkeervraag is van dit piekmoment uitgegaan. Daarbij is inzichtelijk gemaakt de piekvraag mét en zonder dubbelgebruik van parkeerplaatsen. De variant zonder dubbelgebruik geeft de maximale parkeervraag weer. In de variant met dubbelgebruik is een aftrek vanwege het combinatiegebruik bij de andere functies toegepast. Voor het hotel is uitgegaan van een bezettingsgraad van 100%.

Conclusie

Veel bezoekers van de golfbaan of het hotel maken gebruik van meerdere functies (combinatiegebruik). Het hotel wordt immers nadrukkelijk in combinatie met de golfbaan ontwikkeld en geëxploiteerd. Onder de aanname van combinatiegebruik bedraagt de totale parkeervraag binnen het projectgebied, uitgaande van een 9-holes golfbaan, maximaal 288 parkeerplaatsen.

Voor de 18-holes golfbaan, inclusief faciliteiten, zal de parkeerbehoefte specifiek moeten worden berekend. Deze parkeerbehoefte moet op het eigen terrein van de golfbaan worden opgevangen.

In het projectgebied is rekening gehouden met een maximale parkeercapaciteit van circa 350 parkeerplaatsen (zie paragraaf 2.2). Daarmee wordt aan de benodigde parkeerbehoefte voldaan.

3.2.8. Verkeersproductie en –attractie

Door de aanleg van de golfbaan, het hotel en de overige faciliteiten wordt extra verkeer gegenereerd. In tabel 2 wordt inzicht gegeven in de gegenereerde verkeersbewegingen ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen. Omdat bij de sectorale onderzoeken (akoestisch en luchtkwaliteitsonderzoek) gebruik wordt gemaakt van weekdagjaargemiddelde cijfers worden voor de verkeersproductie en –attractiecijfers ook de weekdagjaargemiddelden aangehouden.

Tabel 2 Verkeersproductie en -attractie

functie		verkeersproductie en –attractie (in mvt *) /etmaal	
		minimaal	maximaal
hotel	80 kamers	96	288
restaurant	200 m² bvo	28	32
bistro	150 m² bvo	42	48
conferentieruimte	500 m² bvo	255	287
golfbaan	9 holes	252	231
golfbaan	18 holes	352	356
totaal	9 holes	673	886
	18 holes	773	1.011

*) Mvt: motorvoertuig

Hierna worden per functie de verkeersproductie en –attractie toegelicht.

Hotel

De gemiddelde verkeersproductie en –attractie per jaar is bepaald door rekening te houden met een gemiddelde bezettingsgraad van 60% voor het hotel.

De verkeersaantrekkende werking voor het hotel is bepaald door de parkeervraag te vermenigvuldigen met het aantal verkeersbewegingen dat gemiddeld per parkeerplaatsbezoeker wordt gegenereerd. Verder is er rekening gehouden met een gemiddelde bezettingsgraad van het hotel van 60%. Voor het hotel is ervan uitgegaan dat gasten komen en gaan en nog één extern bezoek doen. Totaal worden er per parkeerplaats 4 mvt/etmaal gegenereerd aan verkeersbewegingen (2x heen en weer). Dat betekent een gemiddelde verkeersproductie van minimaal 96

(40 pp * 60% * 4 mvt/pp/etmaal) en maximaal 288 (120 pp * 60 % * 4 mvt/pp/etmaal) mvt/etmaal.

Restaurant

Voor het restaurant is voor de verkeersproductie en –attractie ook uitgegaan van 4 mvt/etmaal per parkeerplaats. Dit omdat ervan wordt uitgegaan dat iedere tafel twee keer per dag bezet wordt door bezoekers. De totale verkeersproductie en –attractie ten behoeve van het restaurant is dus minimaal 28 (7 pp * 4 mvt/pp/etmaal) en maximaal 32 (8 pp * 4 mvt/pp/etmaal) mvt/etmaal. Het dubbelgebruik (75% van de restaurantgasten maakt gebruik van het hotel) is hierin al verwerkt.

Bistro

Voor de bistro is ook uitgegaan van een verkeersproductie en –attractie van 4 mvt/etmaal per parkeerplaats, omdat er van uit wordt gegaan dat iedere tafel twee keer per dag bezet wordt door bezoekers. De totale verkeersproductie en –attractie ten behoeve van de bistro is dus minimaal 42 (10,5 pp * 4 mvt/pp/etmaal) en maximaal 48 (12 pp * 4 mvt/pp/etmaal) mvt/etmaal. Het dubbelgebruik (50% van de bistrogasten maakt gebruik van het hotel) is hierin verwerkt.

Conferentieruimte

Er is geen betrouwbare prognose beschikbaar van het aantal congresdagen per jaar. Er is daarom gekozen om een "worst-case"-benadering te hanteren die er van uitgaat dat de conferentieruimte 365 dagen per jaar in gebruik is. De verwachting is dat naast ongeveer 25 congresdagen per jaar de conferentieruimte ook zal worden gebruikt voor feesten en partijen. De verkeersproductie en -attractie per parkeerplaats is 2 mvt/etmaal. Het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor een conferentie is, 131 à 155 min het dubbelgebruik van het hotel (15% van de hotelgasten (bij bezettingsgraad van 60%) bezoekt de conferentie = 15% van 24 à 72 parkeerplaatsen = 4 à 11 parkeerplaatsen), 128 à 144 parkeerplaatsen. De verkeersproductie en –attractie ten gevolge van de conferentieruimte is dus 255 à 287 mvt/etmaal (365 dagen / 365 dagen/jaar * 2 mvt/etmaal * 128 à 144 parkeerplaatsen).

Golfbaan

In Nederland zijn de afgelopen jaren verschillende 9- en 18-holes golfbanen gerealiseerd. Tellingen bij deze bestaande golfbanen (zonder overige functies zoals bijvoorbeeld een hotel) wijzen uit dat de verkeersproductie en –attractie bij een 18-holes golfbaan gemiddeld 400 à 500 mvt/etmaal bedraagt. Bij de ontwikkeling van een 9-holes golfbaan zal de verkeersproductie en –attractie iets lager zijn (75% van een 18-holes golfbaan: 300 - 375 mvt/etmaal). De verkeersproductie en –attractie van een 9-holesgolfbaan bedraagt derhalve circa 300 tot 375 motorvoertuigen (mvt)/etmaal. Deze verkeersproductie en –attractie cijfers zijn afkomstig uit ervaringscijfers waarbij geen dubbelgebruik aanwezig is met andere functies. Het aantal bezoekers van het hotel die ook golfen dient van deze ervaringscijfers te worden afgetrokken.

Totaal worden er door de 9-holes golfbaan minimaal (300 mvt/etmaal – 50% * 96 mvt/etmaal =) 252 en maximaal (375 mvt/etmaal – 50% * 288 mvt/etmaal =) 231 mvt/etmaal gegenereerd aan verkeersbewegingen. Door een 18-holes golfbaan worden er minimaal (400 mvt/etmaal – 50% * 96 mvt/etmaal =) 352 en maximaal (500 mvt/etmaal – 50% * 288 mvt/etmaal =) 356 mvt/etmaal gegenereerd aan verkeersbewegingen.

Conclusie

De verkeersproductie en –attractie ten gevolge van de ontwikkelingen in het projectgebied per etmaal (bij gebruik van de conferentieruimte) ligt bij een 9-holes golfbaan tussen de 673 en de 886 mvt/etmaal. Uitgaande van een 18-holes golfbaan is de verkeersproductie en –attractie (bij gebruik van de conferentieruimte) 773 à 1.011 mvt/etmaal.

3.2.9. Verkeersontsluiting en -stromen

Ontsluiting

In paragraaf 2.2. is aangegeven dat de ontsluiting van het projectgebied (golfbaan en hotel) zal plaatsvinden vanaf de Steenstraat. Het terrein van het hotel en de golfbaan wordt vanaf het Hespelpad niet toegankelijk gemaakt voor auto's. Wel zal hier een calamiteitenontsluiting worden gerealiseerd. Zowel de gemeente Dongen als de gemeente Gilze en Rijen hanteren als uitgangspunt dat de verkeersafwikkeling zoveel mogelijk in oostelijke en noordelijke richting (via

de Steenstraat - Vierbundersweg of Steenstraat – Duiventorenbaan - Westerlaan) moet worden afgewikkeld.

Vanaf de bestaande rotonde Steenstraat-Textielstraat zal een haaks op de Steenstraat staande ontsluiting worden gerealiseerd, die achterlangs de bestaande bedrijfspercelen richting parkeerterrein loopt. Bij deze ontsluiting wordt rekening gehouden met een toekomstige bedrijfsontwikkeling in oostelijke richting in de strook ten zuiden van de Steenstraat.

Verkeersstromen

Uit een inventarisatie van de woonplaats van de huidige leden van de golfvereniging Vossenhole blijkt dat het grootste aantal leden afkomstig is uit de gemeente Tilburg (56%). Gelet op de situering van Tilburg ten opzichte van het wegennet wordt aangenomen dat de helft van de leden uit Tilburg gebruik zal maken van de provinciale weg N632 (Tilburg-Dongen) en voor de andere helft van de rijkswegen N282 (Tilburg-Breda) of A58. Indien ook de herkomst van de andere leden wordt betrokken in de afweging, komt naar verwachting ruim 60% van de leden uit oostelijke en noordelijke richting dus via de hiervoor genoemde wegen. De overige 40% leden zullen naar verwachting rijden via de kern van Rijen en de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan. Om een oordeel over de verkeersafwikkeling te kunnen geven, is aangenomen dat deze verdeling van verkeer over het wegennet ook in de toekomst zal gelden en dat de verdeling van de verkeersstromen van niet club-gebonden golfers niet afwijkt van de clubgebonden golfers.

De verkeersproductie en –attractie per etmaal (bij maximaal gebruik van de conferentieruimte) ligt bij een 9-holes golfbaan tussen de 673 en 886 mvt/etmaal. Uitgaande van een 18-holes golfbaan ligt de verkeersproductie en –attractie (bij maximaal gebruik van de conferentieruimte) tussen de 773 en 1.011 mvt/etmaal

In het geval van een 9-holes golfbaan moet rekening worden gehouden met maximale toename van de verkeersintensiteit van 886 mvt/etmaal. De verkeerstoename door de kern van Rijen en op de Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan bedraagt daarmee maximaal 354 mvt/etmaal (= 40%). In 2008 reden op deze weg 9.852 mvt/etmaal. De verkeerstoename bedraagt hiermee 3,6%.

In het geval van een 18-holes golfbaan moet rekening worden gehouden met maximale toename van de verkeersintensiteit van 1.011 mvt/etmaal. De verkeerstoename door de kern van Rijen en op de Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan bedraagt daarmee maximaal 404 mvt/etmaal (=40%). In 2008 reden op de deze weg 9.852 mvt/etmaal. De verkeerstoename bedraagt hiermee 4,1%.

Een toename van de verkeersintensiteit van 3,6% a 4,1% ten gevolge van de ontwikkeling zorgt niet voor een significante verandering in de intensiteit/capaciteit-verhouding op de Rijenseweg/ Dongenseweg/Duiventorenbaan.

Voor de sectorale toetsingen (wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit) die in het kader van voorliggend bestemmingsplan zijn uitgevoerd, is gerekend met een "worst-case"-scenario, namelijk een toename van ruim 1.011 mvt/etmaal.

Overigens bestaat het voornemen rond de kern Rijen een oostelijke rondweg aan te leggen. Dat betekent dat het verkeer van en naar de projectlocatie in de toekomst niet meer door deze kern zal rijden.

3.3. Milieuaspecten

3.3.1. Milieuaspecten agrarische bedrijven

In de directe omgeving van de projectlocatie liggen verschillende agrarische bedrijven (zie figuur 15). Aan de Rijenseweg/Dongenseweg liggen twee extensieve (grondgebonden) veehouderijbedrijven. Het agrarisch bedrijf Hespelpad 44 is gestopt. Aan de Bredestraat liggen een extensieve en een intensieve veehouderij. Op grotere afstand liggen nog enkele extensieve veehouderijbedrijven en een intensieve veehouderij.

Het meest nabij gelegen agrarisch bedrijf betreft Hespelpad 21. Op dit grondgebonden agrarisch bedrijf is het Besluit landbouw milieubeheer van toepassing. Bedrijven die vallen onder de

werkingsfeer van deze AMvB moeten voldoen aan bepaalde afstanden tot aan geurgevoelige objecten. Een geurgevoelig object is een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en dat daarvoor permanent of op een daarmee vergelijkbare wijze wordt gebruikt. De locatie moet in het bestemmingsplan de functie wonen of verblijf hebben. Dat betekent dat het hotel een geurgevoelig object is; de golfbaan is dat niet. Daarnaast gelden er afstandseisen ten aanzien van bepaalde agrarische activiteiten. Op grond van de AMvB geldt voor het genoemde bedrijf een afstand van 100 meter. Aan deze afstand wordt ruimschoots voldaan. Het bedrijf vormt aldus geen belemmering voor de ontwikkeling van het hotel op de beoogde locatie. Omgekeerd zal het nieuwe hotel geen belemmering vormen voor het agrarisch bedrijf.

De overige bedrijven in de omgeving liggen op veel grotere afstand van het nieuwe hotel. Voor de intensieve veehouderijbedrijven geldt dat zij niet vallen onder de hiervoor genoemde AMvB. Deze bedrijven beschikken over een milieuvergunning. Het toetsingskader voor milieuvergunningen voor het aspect geurhinder van veehouderijbedrijven is de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv), die op 1 januari 2007 in werking is getreden. Hierna wordt ingegaan op het aspect geurhinder in relatie tot de beoogde ontwikkeling van het hotel.

Geurhinder

Beleidskader

De Wgv is op de eerste plaats bedoeld als toetsingskader voor de beoordeling van aanvragen voor milieuvergunningen van veehouderijen. De wet bevat hiervoor een normstelsel dat alleen betrekking heeft op geurgevoelige objecten. Per dier is in de Regeling geurhinder en veehouderij (Rgv) de maximale geurbelasting op een geurgevoelig object vastgelegd in odour units (ouE/m³). Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen concentratiegebieden (conform Meststoffenwet) en niet-concentratiegebieden en tussen situaties binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom.

Indirect heeft de Wgv ook consequenties voor de totstandkoming van geurgevoelige objecten en dus voor de ruimtelijke ordening, dit wordt wel de "omgekeerde werking" genoemd. De omgekeerde werking heeft vooral betrekking op woningbouw of recreatie en toerisme. In het kader van de ruimtelijke ordening moet vestiging van een geurgevoelig object binnen de geurcontouren van veehouderijbedrijven worden tegengegaan, wanneer dit strijdig is met een goede ruimtelijke ordening. Hiermee wordt voorkomen dat bestaande veehouderijen onevenredig in hun bedrijfsvoering worden belemmerd en dat ter plaatse van woningen en andere gevoelige functies geen aanvaardbaar woon-/verblijfsklimaat wordt gegarandeerd.

In het kader van de ruimtelijke ordening worden afstanden tot geurgevoelige objecten gemeten tot de grens van het bouwvlak en niet tot de gevel van het geurgevoelige object (die in het milieuspoor bepalend is).

In beginsel mag binnen de bebouwde kom op nieuwe geurgevoelige objecten de geurbelasting maximaal 3 ouE/m³ bedragen. Buiten de bebouwde kom is deze waarde maximaal 14 ouE/m³. Anders dan op basis van de voorheen geldende regelgeving/beleidskaders kan de gemeenteraad gelet op lokale omstandigheden een afwijkende waarde of afstand vaststellen; dit moet gebeuren in een gemeentelijke verordening. De motivering moet te herleiden zijn tot de gewenste ruimtelijke inrichting van het gebied in relatie tot de huidige en de verwachte geurhinder. Dit kan blijken uit bijvoorbeeld een bestemmingsplan.

Voor een hotel als geurgevoelig object zijn in tabel 3 de wettelijke waarde en de bandbreedte voor een gemeentelijke verordening weergegeven.

Tabel 3 Overzicht normen Wet geurhinder en veehouderij

diersoort	wettelijke norm	bandbreedte voor gemeentelijke verordening
dieren mét geuremissiefactor ¹⁾		
- binnen bebouwde kom	3,0 ou _e /m ³	0,1 – 14,0 ou _e /m ³
- buiten bebouwde kom	14,0 ou _e /m ³	3,0 – 35,0 ou _e /m ³
dieren zonder geuremissiefactor ²⁾		
- binnen bebouwde kom	100 m	≥ 50 m
- buiten bebouwde kom	50 m	≥ 25 m

1) vleeskalveren/-stieren, varkens, kippen, schapen en geiten

2) melkkoeien, paarden, konijnen e.d.

Gemeentelijk geurbeleid

De gemeente heeft beleidsvrijheid om maatwerk te leveren dat is afgestemd op de ruimtelijke en milieuhygiënische feiten en omstandigheden in een concreet gebied en de gewenste (toekomstige) ruimtelijke inrichting. Hierbij worden, net als voor geur en geluid van industriële bronnen, de effecten op het leefniveau gekwantificeerd.

Onderzoek ten behoeve van het beoogde hotel

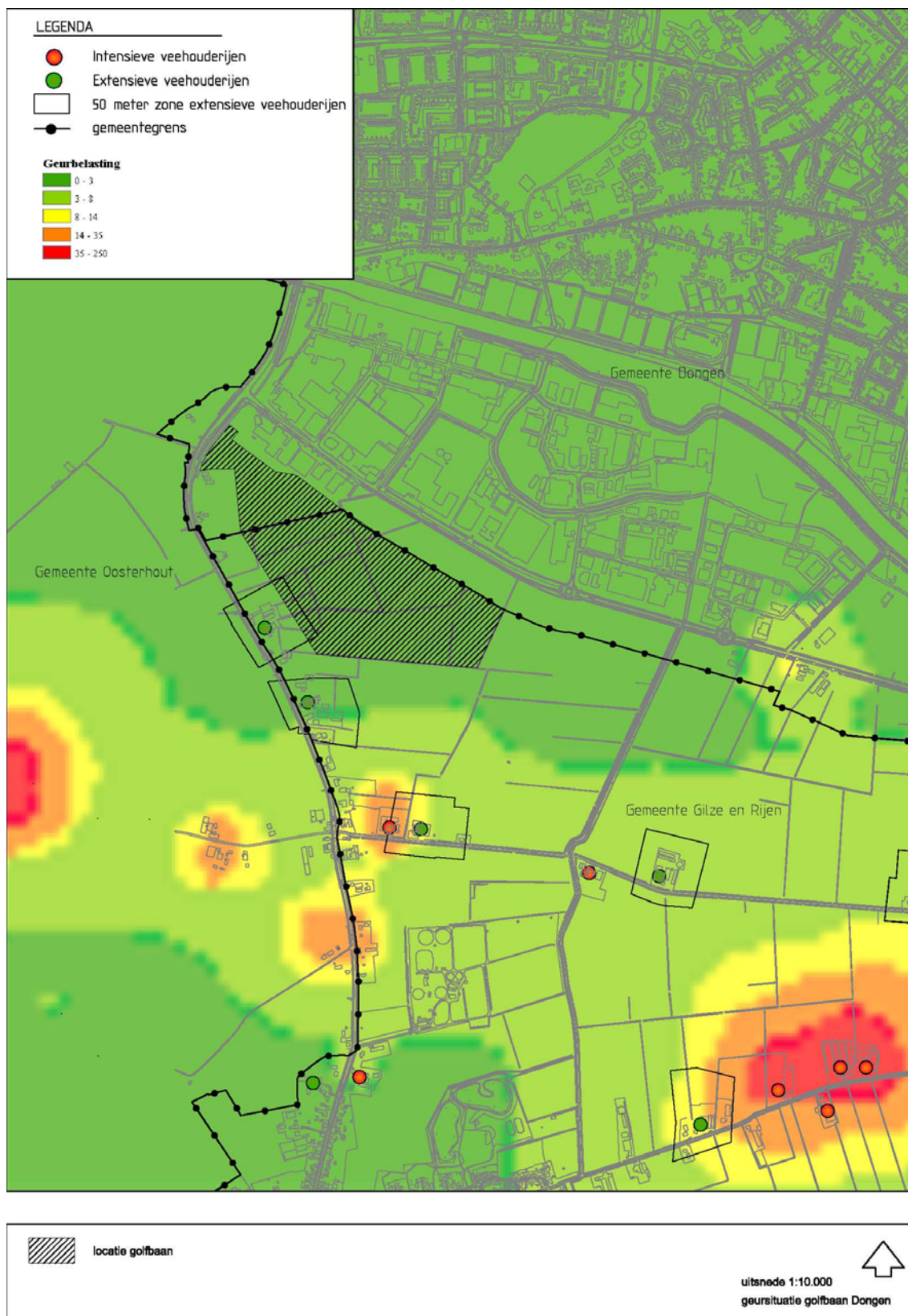
Met behulp van het bij de Wgv behorende rekenmodel V-stacks is de geursituatie voor het beoogde hotel berekend. Als uitgangspunt voor de berekening van de geurbelasting van de extensieve en intensieve veehouderijbedrijven is gebruik gemaakt van het Web-bvb¹⁾. Aangezien er meerdere intensieve veehouderijen in de omgeving aanwezig zijn, is er mogelijk sprake van cumulatie. Dit is in de berekeningen meegenomen.

Voor het toetsen van de vraag of geurgevoelige objecten zich binnen de vaste afstanden of geurcontouren van een veehouderij bevinden is uitgegaan van de grens van het agrarisch bouwblok. Daardoor wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om binnen het bouwblok nieuwe stallen te bouwen. Dit in tegenstelling tot toetsing bij individuele milieuvergunningaanvragen, waar gekeken wordt naar de gevel van de stal / dierenverblijf.

Voor het bepalen van de maximale hinderniveaus zijn de vaste afstanden en geurnormen uit artikel 3 van de Wgv gehanteerd.

In figuur 15 is de geurbelasting weergegeven van de huidige intensieve veehouderijen in de omgeving van het projectgebied. Daarnaast is voor de extensieve veehouderijen een 50 meter zone weergegeven ten opzichte van de grens van het bouwblok (vaste afstandsmaat). Uit de figuur blijkt dat de geurbelasting ter plaatse van het hotel ruim beneden de wettelijke normen blijft. Geconcludeerd kan worden dat er voor wat betreft het aspect geurhinder van veehouderijbedrijven sprake is van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het hotel.

1) Web-bvb is een provinciale databank (provincie Noord Brabant) waarin de huidige vergunde dieren staan weergegeven per stalsysteem. Daarnaast zijn defaultwaarden opgenomen voor de verschillende invoergegevens, zoals gemiddelde gebouw hoogte, hoogte van het emissiepunt, een emissiepunt per bedrijf, maximale geuremissie, etc.



Figuur 15 Geursituatie omgeving golfbaan

3.3.2. Milieuaspecten overige bedrijven

Golfbaan, clubhuis en hotel

Op grond van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2007) dient tussen golfbanen (het golfparcours) en nieuwe milieugevoelige functies (waaronder wonen) een richtafstand van circa 10 meter te worden aangehouden, geluid is het bepalende milieuaspect hiervoor. Dit aspect vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Het initiatief voorziet in een (volgende brede) zone met groen- en watervoorzieningen die de overgang markeert tussen het golfparcours en de omgeving.

Daarnaast zijn de veiligheidseisen van het golfspel bepalend voor het ontwerp en de inrichting van de golfbaan: om hinder voor omwonenden en/of gebruikers van de golfbanen te voorkomen worden het golfparcours, de waterlopen en beplantingen en de gebieden met een (semi)openbaar karakter zo gesitueerd, dat rekening wordt gehouden met afzwaaiende ballen.

Verlichting kan hinder veroorzaken. De golfbaan wordt echter niet verlicht.

Vervolgens is voor het gehele golfdomein, waaronder het clubhuis, een AMvB van kracht, te weten het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (ook wel Activiteitenbesluit). Ook de beoogde hotelaccommodatie zal wat betreft milieuregelgeving vallen onder dit besluit. In deze AMvB zijn milieuvoorschriften opgenomen ter voorkoming of het zo veel mogelijk beperken van gevaar, schade of hinder voor de directe omgeving. Zo dienen de inrichtingen ervoor te zorgen dat de geluidsoverlast van het bedrijf of de accommodatie bepaalde grenzen niet overschrijdt.

De huidige woningen langs de Duiventorenbaan zijn op ruime afstand gesitueerd ten opzichte van de beoogde hotelaccommodatie. De dichtstbij gelegen woning bevindt zich op ongeveer 35 meter, maar tussen deze woning en het nieuwe hotel ligt het bestaande restaurant Den Hespel. Geconcludeerd kan worden dat het nieuwe hotel geen extra hinder zal veroorzaken.

Bedrijventerrein Tichelrijt

Inleiding

Met betrekking tot de vestiging van het hotel zijn in relatie tot het bedrijventerrein twee vragen aan de orde.

1. Is de vestiging van een hotel op de betreffende locatie uit milieuhygiënisch oogpunt mogelijk?
2. Belemmert de vestiging van het hotel de bedrijven op Tichelrijt?

Hierna wordt op beide vragen ingegaan. Bij de beantwoording van deze vragen worden drie aspecten onderscheiden:

- de planologische ruimte op basis van de milieuzonering van het bedrijventerrein;
- de milieuruimte op basis van de milieuvergunningen van de bedrijven;
- externe veiligheid.

Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat de bedrijfsvoering en milieuruimte van de aanwezige bedrijven door de beoogde ontwikkeling niet worden ingeperkt. Daarbij geldt de publicatie Bedrijven en milieuzonering van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) als algemeen erkende richtlijn voor milieuzonering. Op 16 april 2007 is van deze richtlijn een nieuwe editie gepubliceerd. Deze bevat afstanden waarin de laatste milieutechnische ontwikkelingen en inzichten zijn verwerkt. In het systeem van de milieuzonering op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering wordt in het algemeen uitgegaan van een rustige woonwijk als maatgevende omgevingscategorie. Het omgevingstype rustige woonwijk is qua aanvaardbare milieubelasting vergelijkbaar met een rustig buitengebied, eventueel inclusief verblijfsrecreatie. De richtlijn onderscheidt, naast bedrijventerreinen en gevoelige functies, ook gebieden met een gemengde functie.

Op het gedeelte van het bedrijventerrein Tichelrijt dat grenst aan de projectlocatie, zijn ingevolge het bestemmingsplan Tichelrijt uit 1986 bedrijven toegestaan uit de categorieën 3 tot en met 5 van de bij dat bestemmingsplan behorende Staat van Inrichtingen. De zwaarste categorieën van bedrijven zijn vergelijkbaar met categorie 5 bedrijven uit de hiervoor genoemde VNG-publicatie met een richtafstand van 500 meter. Gezien de aanwezigheid van milieugevoelige functies (woningen van derden) in de omgeving en hedendaagse inzichten en actuele wet- en regelgeving zijn dergelijk zware categorieën praktisch niet mogelijk aangezien hiervoor geen mili-

euvergunning kan worden verleend. In een toekomstig bestemmingsplan zal dan ook minder ontwikkelingsruimte worden geboden voor zware bedrijvigheid dan het vigerende bestemmingsplan (aanscherping milieuzonering). Er zullen daarom bedrijven uit een lagere milieucategorie worden toegestaan. In de huidige situatie kunnen aan de zuidrand van het bedrijventerrein (ten zuiden van de Steenstraat) kunnen bedrijven uit maximaal categorie 3.2 worden toegestaan. Categorie 3.2-bedrijven zijn bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van gevoelige functies zoals woonwijken. Als afstandsindicatie geldt een richtafstand van 100 meter ten opzichte van een rustige woonwijk. Naarmate de afstand tot gevoelige functies groter is, kunnen bedrijven uit een hogere milieucategorie worden toegestaan. Ten noorden van de Steenstraat in een zone vanaf 200 meter vanuit gevoelige functies in de omgeving kunnen bedrijven uit de categorieën 1 t/m 4.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten worden toegestaan.

Uit het voorgaande blijkt dat de genoemde richtafstanden (100 m voor categorie-3.2-bedrijven, 200 m voor categorie-4.1-bedrijven) ook gelden voor rustig buitengebied, eventueel inclusief verblijfsrecreatie. Toetsing aan deze milieuzonering leidt tot de conclusie dat niet aan de richtafstand van 100 meter wordt voldaan. De locatie voor het beoogde golfhotel ligt namelijk op een afstand van circa 60 meter van de grens van het bedrijventerrein.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan de milieuzonering worden afgestemd op de beoogde locatie van het hotel door in de toekomst op het deel van het bedrijventerrein ten zuiden van de Steenstraat uit te gaan van ten hoogste categorie-3.1 bedrijven en op het directe aangrenzende deel ten noorden van de Steenstraat van ten hoogste categorie-3.2 bedrijven. Feitelijk wordt de toelaatbaarheid van bedrijven met één categorie aangescherpt.

De tweede mogelijkheid is dat het gemeentebestuur de omgeving van het beoogde hotel beschouwt als een gemengd gebied. Het *omgevingstype* gemengd gebied is in de publicatie omschreven als een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Uitgaande van de omgevingscategorie gemengd gebied kunnen de richtafstanden – zonder dat dit ten koste gaat van de planologische ontwikkelingsruimte van de bedrijven op Tichelrijt – met één afstandsstap worden verlaagd (van 100 naar 50 meter voor milieucategorie 3.2 en van 200 naar 100 meter voor milieucategorie 4.1). De richtafstand van categorie 3.2-bedrijven wordt in dat geval gesteld op 50 meter. De richtafstand van categorie-4.1-bedrijven is dan 100 meter. Aan beide afstanden wordt dan voldaan.

Een hotel wordt in het kader van de milieuwetgeving niet als gevoelige functie aangemerkt. Dat betekent derhalve dat een hoger hinderniveau geldt dan voor een rustige woonwijk en dat het hotel als gemengd gebied wordt aangemerkt. Dat betekent dat de tweede mogelijkheid wordt toegepast.

Milieuvergunningen

Met het oog op het functioneren van het bedrijventerrein is nagegaan of de vestiging van het hotel op basis van de geldende milieuvergunningen van de bedrijven op Tichelrijt mogelijk is. Op 30 oktober 2007 zijn alle vigerende milieuvergunningen van de relevante bedrijven op Tichelrijt (bedrijven die in de nabijheid van de beoogde ontwikkeling zijn gevestigd) nagelopen op de geldende milieuvoorschriften. Daaruit is gebleken dat deze milieuvoorschriften geen belemmering vormen voor de vestiging van het beoogde hotel en dat omgekeerd de bedrijven op Tichelrijt door de vestiging van het hotel niet worden beperkt in hun huidige bedrijfsvoering.

Per 1 januari 2008 is door de inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit voor veel typen bedrijven in Nederland de vergunningplicht vervallen. Bedrijven moeten voldoen aan de algemene regels die het besluit stelt en niet langer aan specifieke vergunningvoorschriften. Ten aanzien van de aspecten geluid- en stofhinder kunnen onder de werking van het nieuwe recht nog wel zogenaamde "maatwerkvoorschriften" worden opgelegd.

Als een bedrijf gaat uitbreiden en een nieuwe milieuvergunning moet aanvragen (dan wel een melding van verandering moet indienen bij de gemeente onder het nieuwe recht), wordt de milieusituatie beschouwd zoals deze op dat moment feitelijk bestaat. De aanwezigheid van een hotel is op dat moment een extra factor die, ten opzichte van de huidige situatie, in deze beoordeling moet worden betrokken. Concreet houdt dit het verschil in tussen de aanwezigheid van een restaurant op 145 meter afstand van het bedrijventerrein (huidige situatie) en een hotel op 60 meter afstand (beoogde situatie).

Een hotel is een recreatieve verblijfsfunctie die op grond van de Wet milieubeheer ten aanzien van de aspecten "geluid" en "stof" anders wordt beoordeeld dan ten aanzien van het aspect "externe veiligheid". Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is een hotel een kwetsbaar object op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). In een op te stellen QRA zal moeten worden aangetoond dat het hotel zich niet binnen de contouren van het plaatsgebonden risico bevindt. Bovendien zal een eventuele toename van het groepsrisico moeten worden verantwoord (zie paragraaf 3.4.).

Ten aanzien van de overige milieuaspecten geldt dat een hotel niet automatisch hetzelfde beschermingsniveau toekomt als bijvoorbeeld een woning van derden. Aangezien het hotel in het kader van de ruimtelijke ordening niet als gevoelig object wordt aangemerkt komt het hotel niet hetzelfde beschermingsniveau toe dat aan bijvoorbeeld burgerwoningen toekomt. Hier zal de gemeente rekening mee houden bij het bepalen van de geluidsvoorschriften voor de betreffende bedrijven.

Andersoortige hinder (stof- en geurhinder) is nagenoeg niet onderhevig aan wettelijke normen. Wel is hiervoor een richtlijn opgesteld (de Nederlandse Emissierichtlijn of kortweg NeR) die overigens deels is vertaald in het Activiteitenbesluit. De NeR kent geen definitie van een "geurgevoelig" of "stofgevoelig" object. Zij laat dit over aan de omstandigheden van het geval, waarbij met name de aard van de omgeving van het betreffende bedrijf een belangrijke rol in speelt. Aangezien het hotel in het kader van de ruimtelijke ordening niet als gevoelig object wordt aangemerkt komt het hotel ook voor de aspecten stof en geur geen beschermde status toe. Op dit vlak heeft de gemeente beleidsvrijheid, ten gevolge van het ontbreken van een wettelijk kader. Ook wat deze aspecten betreft hoeft het hotel niet op voorhand een beperking op te leveren voor de groei mogelijkheden van de betreffende bedrijven.

Conclusie

Tussen golfbanen (het golfparcours) en (nieuwe) milieugevoelige functies (waaronder wonen) dient een richtafstand van circa 10 meter te worden aangehouden. Aan deze afstand wordt voldaan. Dit aspect vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

In het milieuspoor wordt de vestiging van het beoogde hotel niet belemmerd door de bedrijven op het bedrijventerrein Tichelrijt. Evenmin worden de bedrijven door de vestiging van het hotel beperkt in hun huidige bedrijfsvoering. Van belang daarbij is dat het hotel in het kader van de milieuwetgeving niet als gevoelige functie is aangemerkt en dat een hoger hinderniveau op het hotel aanvaardbaar acht. Het nieuwe hotel zal evenmin extra hinder veroorzaken voor de huidige woningen langs de Duiventorenbaan.

3.3.3. Wegverkeerslawaaai

Ten behoeve van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaai uitgevoerd. Een hotel wordt door de Wet geluidhinder (hierna Wgh) niet als geluidsgevoelige functie aangemerkt, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening zal de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting moeten worden onderbouwd. Bij het ontbreken van een specifiek afwegingskader wordt daartoe aangesloten op de benaderingswijze en normstelling die de Wet geluidhinder (Wgh) voor geluidsgevoelige functies hanteert.

Wettelijk kader

Op grond van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Het hotel ligt binnen de wettelijke geluidszones van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan, het Hespelpad (de parallelweg van deze weg), de Moerkensdreef en de Steenstraat.

Onderzoek en resultaten

In bijlage 3 tot en met 5 is het akoestisch onderzoek opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en de uiterste grenswaarde ten gevolge van het wegverkeerslawaaai van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan aan de gevel van het hotel wordt overschreden. De geluidsbelasting aan de gevel bedraagt op de maatgevende waarnemhoogte van 13,5 meter 57 dB. Er zijn redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk om de geluidsbelasting op de gevel van het hotel te reduceren.

Conclusie

Indien de Wgh van toepassing zou zijn wordt de geluidsbelasting als niet aanvaardbaar geacht omdat de geluidsbelasting aan de gevel (57 dB) de uiterste grenswaarde (53 dB) overschrijdt. Van belang daarbij is dat een hotel in het kader van de milieuwetgeving niet als gevoelige functie wordt aangemerkt (zie ook paragraaf 3.3.2).

Conform het Bouwbesluit moet de geluidsbelasting in een nieuwe woning langs bestaande wegen voldoen aan een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB. Deze binnen waarde zal ook worden toegepast voor het hotel.

3.3.4. Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet luchtkwaliteit (Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007)

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Onderzoek en resultaten

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek gedaan naar de invloed van de beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit langs de relevante omliggende wegen (Hespelpad, Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan en Steenstraat) en ter plaatse van de beoogde ontwikkeling. In bijlage 6 zijn de resultaten van dit onderzoek weergegeven.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in alle onderzochte jaren (2008, 2010 en 2018) langs de rand van de onderzochte wegen wordt voldaan aan alle grenswaarden uit de Wlk (dit geldt overigens ook ter plaatse van de beoogde ontwikkeling). Dat geldt voor de beoogde ontwikkeling van het hotel en

de 9-holesgolfbaan, maar ook voor een – theoretische – 18-holesgolfbaan. Er wordt derhalve voldaan aan de Wlk.

3.3.5. Bodemkwaliteit

Gesloten grondbalans

Uitgangspunt in de voorgenomen ontwikkeling is een gesloten grondbalans zowel voor een 9- als voor een 18-holes golfbaan. Dit houdt in dat de vrijkomende grond bij de beoogde ontwikkelingen wordt hergebruikt en de aanvoer van zand (en dergelijke) van elders zoveel mogelijk wordt voorkomen/beperkt. De grond die vrijkomt bij bijvoorbeeld de aanleg van waterpartijen, groenvoorzieningen, IT-stroken, cunetten, bouwputten en dergelijke, zal binnen de gehele projectlocatie worden benut, ten behoeve van landschappelijke vormgeving/inrichting van het golf-terrein.

Alleen indien strikt noodzakelijk (ingeval van tekort) vindt aanvoer van uitsluitend schone grond/schoon zand plaats (bijvoorbeeld speciale grond voor tees en greens).

De landduinen in de noordwesthoek van het gebied worden gespaard.

Selectief ophogen en afgraven in relatie tot watersysteem

De grond die vrijkomt bij bijvoorbeeld de aanleg van waterpartijen, groenvoorzieningen, cunetten, bouwputten en dergelijke, zal binnen het golfdomein worden benut. Het ophogen zal geschieden op een wijze waarmee de natuurlijke afwatering naar en in het watersysteem wordt bevorderd en wateroverlast wordt voorkomen.

Waarborgen bodemkwaliteit

Beleid en normstelling

Uitgangspunt van beleid is dat voldaan moet worden aan een voor het beoogde gebruik geschikte bodemkwaliteit, waarbij de eventuele risico's voor mens en milieu verantwoord zijn. Dit houdt in dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie.

Voor alle bestemmingen waar sprake is van een functiewijziging of herinrichting dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch bodemonderzoek te worden verricht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden activiteiten hebben plaatsgevonden met een verhoogd risico op bodemverontreiniging, dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van geconstateerde belemmeringen uit dit onderzoek, kan vervolgens worden nagegaan welke maatregelen moeten worden genomen om die belemmeringen weg te nemen (functiegericht saneren).

Golfbaan en hotel

Op grond van historische kaarten en informatie met betrekking tot eerder uitgevoerde bodemonderzoeken kan de locatie voor de realisatie van de golfbaan worden aangemerkt als niet-verdachte locatie. De gronden zijn altijd in gebruik geweest als akkerland en/of grasland. Er hebben voor zover bekend in het verleden geen (voor de bodemkwaliteit) risicovolle activiteiten plaatsgevonden.

Dit betekent dat wordt aangenomen dat er geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig zijn en dat in het kader van voorliggende bestemmingsplan geen nader bodemonderzoek behoeft te worden verricht.

Bij de aanvraag voor bouwvergunning voor het hotel dient conform NEN 5740 een bodemonderzoek te worden overlegd.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkelingen geen invloed hebben op de bodemkwaliteit. Tevens vormt de bodemkwaliteit naar verwachting geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.

3.4. (Externe) veiligheid

Wet- en regelgeving

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren voor de directe omgeving bij een ongeval tijdens de productie, het behandelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven.

Ten noorden van het projectgebied is op bedrijventerrein Tichelrijt een aantal bedrijven gevestigd die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) inclusief de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen, of die zijn opgenomen in het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS)¹⁾.

Over de Steenstraat en de Duiventorenbaan vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Daarnaast vindt in de omgeving ook geen relevant transport van gevaarlijke stoffen plaats over spoor- of vaarwegen in de omgeving.

In de normgeving ten aanzien van externe veiligheid worden twee begrippen onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Toetsing

Op het industrieterrein Tichelrijt ten noorden van het projectgebied is een aantal bedrijven met een mogelijk veiligheidsrisico:

- tankstation Shell Tichelrijt;
- meubelfabriek Montis;
- transportbedrijf Chr. Vermeer.

Shell Tichelrijt ligt aan de Steenstraat en is een tankstation voor benzine, diesel en LPG. Het station wordt met tankwagens bevoorraad.

Meubelfabriek Montis ligt eveneens aan de Steenstraat. Op dit bedrijf vindt opslag plaats van 24 m³ difenylmethaandi-isocyanaat (MDI).

Transportbedrijf Chr. Vermeer ligt aan De Zool te Dongen en is een bedrijf dat zich bezig houdt met transport, opslag, overslag en distributie voor zowel gevaarlijke als niet gevaarlijke stoffen.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de golfbaan en het hotel is een QRA (Kwantitatieve Risico-analyse) uitgevoerd²⁾. De conclusie in deze rapportage is dat voor de drie onderzochte bedrijven het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft, na realisatie van het hotel en de golfbaan. Daarbij wordt de kanttekening gemaakt dat de afstand van de golfbaan tot aan de LPG-opslag bij het Shell-station minimaal 25 meter moet bedragen.

Op grond van het Bevi hoeft niet te worden gekeken naar cumulatie met andere risicovolle bedrijven die niet onder dit besluit vallen.

3.5. (Buis)leidingen en telecommunicatie

Beleidskader

Planologisch relevante leidingen

Voor planologisch relevante leidingenstroken, (buis)leidingen en hoogspanningsleidingen (of -verbindingen) dienen het leidingenbelang en de bijbehorende veiligheidsgebieden en toetsingsafstanden te worden beoordeeld. Dit geldt ook voor overige leidingen met zones waarbinnen anderszins planologisch beperkingen gelden. Doorgaans krijgen de leidingenstroken, (buis)leidingen en hoogspanningsleidingen in een bestemmingsplan een specifieke bestemming. De consequenties voor de gebruiks- en bouw mogelijkheden in de veiligheidsgebieden en toetsingsafstanden dienen tegen het leidingbelang te worden afgewogen.

Voorts moeten optisch vrije paden ten behoeve van telecommunicatieverbindingen (straalpaden) in het bestemmingsplan worden gewaarborgd.

Niet-planologisch relevante leidingen

Niet planologisch relevante leidingen behoeven geen planologische bescherming in de vorm van een bestemming. Het betreft hier leidingen (riool(pers)leidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) die uitsluitend een functie voor de aanwezige functies in het gebied (kavelaansluitingen) vervullen. Deze leidingen zijn veelal aangelegd langs / in combinatie met aanwezige infrastructuur. Bij de technische uitwerking van het plan wordt de veiligheid van deze

¹⁾ Het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (ook wel Risicoregister genoemd) is een landelijk register waarin risicosituaties met gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd. In het register staan alle bedrijven waar met (grote hoeveelheden) giftige, brandbare, explosieve en nucleaire stoffen worden gewerkt of worden opgeslagen. Ook zijn gegevens over transportroutes (incl. buisleidingen) van gevaarlijke stoffen opgenomen.

²⁾ Verantwoording groepsrisico KVM07.8089.R01.RH; RPS Advies BV; 2 november 2007

kabels en leidingen gewaarborgd via het systeem van het KLIC-zuid¹⁾. Ten minste drie werkdagen voor de aanvang van graafwerkzaamheden zal door degene die de graafwerkzaamheden uitvoert contact moeten worden opgenomen met het KLIC waarbij wordt gemeld waar en wanneer wordt gegraven.

Toetsing

9-holes golfbaan

De projectlocatie voor de 9-holes golfbaan wordt doorsneden door twee rioolpersleidingen, waarvan er een in beheer is bij het waterschap Brabantse Delta en een bij de gemeente Dongen. Deze zijn alleen in het bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Gilze en Rijen aangemerkt als planologisch relevant en beschermd.

Verder zijn in en in de directe omgeving van het projectgebied geen als planologisch relevant aan te merken solitaire leidingen of leidingstroken aanwezig of voorzien, waarmee in het plan rekening moet worden gehouden.

Voor de herinrichting van het gebied zullen de leidingbeheerders van de persleidingen en ook van eventuele niet-planologisch relevante leidingen, bij de planontwikkeling worden betrokken. Bij het inrichten van de golfbaan zal zorgvuldig rekening worden gehouden met de leidingbelangen. Overeenkomstig de bepalingen uit het hiervoor genoemde bestemmingsplan "Buitengebied" zullen binnen 5 meter aan weerszijden van de rioolpersleidingen geen objecten worden neergezet. Binnen de zone zullen wel grondwerkzaamheden worden uitgevoerd, waarvoor een aanlegvergunning zal worden aangevraagd. De initiatiefnemer verwacht dat deze aanlegvergunning zal worden verleend.

In en in de directe omgeving van het projectgebied zijn geen hoogspanningsverbindingen en geen optisch vrije paden voor telecommunicatieverbindingen aanwezig, waarmee in het plan rekening moet worden gehouden.

18-holes golfbaan

Ook de 18-holesgolfbaan wordt doorsneden door de hiervoor genoemde rioolpersleidingen. De toetsing is gelijk aan de 9-holes golfbaan.

Op het terrein is een zendmast van 50 meter hoogte gebouwd. De voorgenomen ontwikkelingen vormen geen belemmering voor het functioneren van deze zendmast. Er worden geen straalpaden verstoord. Omgekeerd vormt de zendmast geen belemmering voor een eventuele toekomstige uitbreiding van de golfbaan. Mobiele telecommunicatie maakt gebruik van radiofrequente elektromagnetische velden. De vijf operators voor mobiele telefonie, de Rijksoverheid en de VNG hebben een convenant ondertekend om de plaatsing van antenne-installaties in goede banen leiden. Het convenant regelt vier zaken: plaatsingsplan, visuele inpasbaarheid, instemmingsprocedure voor bewoners en de blootstellingslimieten. In het convenant staat met betrekking tot blootstelling dat bij plaatsing van antenne-installaties alle operators in Nederland ervoor zorgen dat de internationaal aanbevolen blootstellingslimieten (referentiewaarden) op vrij toegankelijke en aan de buitenkant van woningen niet worden overschreden.

Conclusie

Het aspect leidingen vormt geen belemmering voor de uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen. Wel zal een aanlegvergunning nodig zijn voor het uitvoeren van grondwerkzaamheden. Alvorens deze aanlegvergunning door de gemeente Gilze en Rijen wordt verleend, zullen het waterschap Brabantse Delta en de gemeente Dongen om advies worden gevraagd. De initiatiefnemer verwacht dat deze leidingbeheerders met de werkzaamheden kunnen instemmen en dat aanlegvergunning zal worden verleend.

3.6. Financiële uitvoerbaarheid

9 holes-golfbaan

Naast de planologische haalbaarheid van het project zoals getoetst voorgaande paragrafen, zal ook de financiële uitvoerbaarheid van het project moeten worden aangetoond. Deze onderzoeksverplichting naar de financiële uitvoerbaarheid is vastgelegd in artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening.

¹⁾ Klic: Kabel- en leidinginformatiecentrum

Initiatiefnemer heeft gegevens overlegd aan de gemeente waaruit blijkt dat deze alle investeringen (planontwikkelingskosten en de uitvoering) financieel kan dragen. De grond is reeds in eigendom van de initiatiefnemer.

Voor zover de gemeente Dongen en Gilze en Rijen voor de ontwikkeling van de nieuwe golfbaan kosten moet maken, worden deze verrekend met de initiatiefnemer. Hiervoor is op 3 september 2007 al een "Intentieovereenkomst / Overeenkomst kostenverrekening Golfbaan Hespelpad" aangegaan. Voorts is op 9 april 2008 een overeenkomst verhaal planschadevergoeding Golfbaan Hespelpad gesloten.

Gelet op het vertrouwelijke karakter zijn de financiële gegevens niet in deze paragraaf opgenomen.

Omdat met alle betrokken partijen een privaatrechtelijke overeenkomst is gesloten, waarin kostenverrekening is geregeld, heeft geen exploitatieplan volgens de Wet ruimtelijke ordening en de Grondexploitatiewet te worden vastgesteld. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 6.12.2 Wro zullen de gemeenteraden bij de vaststelling van het bestemmingsplan hiertoe besluiten.

18 holes-golfbaan

Marktanalyse

Er zijn momenteel geen plannen de nieuwe golfbaan uit te breiden naar 18 holes. Als dat wel aan de orde is, zal daaraan een marktanalyse ten grondslag worden gelegd.

Financiële uitvoerbaarheid

Als ooit een 18-holesgolfbaan wordt gerealiseerd, zal te zijner tijd een exploitatie-opzet worden opgesteld. Ook dan zullen de initiatiefnemers alle voorbereidings- en uitvoeringskosten financieren. Op dat moment zal worden aangetoond dat uitbreiding van de golfbaan financieel uitvoerbaar is.

4. Planologische afweging

57

De afweging die voor diverse aspecten is uitgevoerd, resulteert in de volgende conclusies.

- De ligging tegen de bebouwing van Dongen strookt met het provinciale beleid ten aanzien van de situering van golfbanen.
- Realisatie van een hotel past goed in het beleid van de gemeenten Dongen en Gilze en Rijen.
- De activiteit sluit aan bij het landelijk beleid dat is gericht op het ruimte bieden aan de ontwikkeling van toeristisch-recreatieve voorzieningen als bijdrage aan de vitaliteit van het landelijk gebied.
- Het hotel en de golfbaan leveren een bijdrage aan de leefbaarheid en versterken het buitengebied door recreatief gebruik.
- De golfbaan is landschappelijk en functioneel aanvaardbaar en zorgt zelfs voor een versterking van het landschap
- Door de inrichting van de golfbaan wordt de openheid in belangrijke mate gewaarborgd en wordt een goede (volledige) visuele afscherming van het bedrijventerrein Tichelrijt vanuit de polder van Rijen en vanaf de Rijenseweg/Dongenseweg bewerkstelligd. In de zuidelijke helft van de 9-holes golfbaan is de beplanting haaks op de Dongenseweg geprojecteerd. Hiermee zijn in oost-westelijke richting lange zichtlijnen gewaarborgd. In de noordelijke helft is de beplanting gekoppeld aan de EVZ Als gevolg hiervan zijn de zichtlijnen noord-zuid georiënteerd.
- In het ontwerp is rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle landschapselementen.
- Uit marktanalyse blijkt dat ondanks het relatief grote aantal banen binnen de genoemde straal van 20 km ruimte bestaat voor de ontwikkeling van de nieuwe locatie van Golfvereniging Vossenhole. Daar komt bij dat sprake is van de verplaatsing van een bestaande golfbaan, waarbij de verwachting is dat een groot deel van het ledenbestand lid blijft van de golfclub.
- De realisatie van de golfbaan Hespelpad voorziet in de behoefte aan een nieuwe accommodatie voor de bestaande Golfvereniging Vossenhole. Door de combinatie van verblijfsrecreatie met een golfaccommodatie sluit het voornemen aan op de vraag van de snelgroeiende groep van "vrije golfers" (greenfeespelers). De combinatie golfbaan met een hotel sluit aan op de vraag van niet-clubgebonden golfers.
- Archeologisch onderzoek is voor de aanleg van de 9-holes golfbaan niet noodzakelijk. In het geval van een 18-holes golfbaan zal op dat moment archeologisch onderzoek worden uitgevoerd in het gedeelte van het gebied met middelhoge/hoge archeologische waarde.
- Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling van de golfbaan wijzigt de waterhuishoudkundige situatie aanmerkelijk. Het project heeft in termen van waterkwaliteit en waterberging positieve gevolgen. Door de verandering in functie neemt de belasting van het oppervlaktewater af en nemen het bergend vermogen en de ecologische potenties van het gebied toe.
- Voor de beoogde ontwikkeling is geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet en geen vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 vereist. Wel is er mogelijk sprake van een tijdelijke beïnvloeding van de GHS, dit als gevolg van bronbemaling tijdens de bouw van het hotel.
- De beëindiging van de agrarische bedrijvigheid en daarmee die van de ammoniakuitstoot heeft een significant positief effect op de aangrenzende bossen van boswachterij Dorst, een natuurkerngebied en onderdeel van de EHS. De aanleg van de EVZ is positief voor de migratie van planten en dieren over grotere afstanden en tussen natuurgebieden (boswachterij Dorst – de Rekken).
- In het projectgebied is rekening gehouden met een parkeercapaciteit van circa 350 parkeerplaatsen. Daarmee wordt aan de benodigde parkeerbehoefte voldaan.
- In het geval van een 9-holes golfbaan moet rekening worden gehouden met maximale toename van de verkeersintensiteit van 886 mvt/etmaal. In het geval van een 18-holes golfbaan moet rekening worden gehouden met maximale toename van de verkeersintensiteit van 1.011 mvt/etmaal. Dit betekent een toename van de verkeersintensiteit van 3,6% a 4,1% op Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan. Deze toename zorgt niet voor een significante verandering in de intensiteit/capaciteit-verhouding op de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan.

- De aanleg van een fietsroute over het terrein van de golfbaan, tussen de Steenstraat en het Hespelpad/de Rijenseweg/Dongenseweg geeft invulling aan de verdere ontwikkeling van het gewenste fietsroutenetwerk.
- De golfbaan en het daarbij behorende hotel zijn uit oogpunt van milieuzonering en omliggende bedrijfsfuncties aanvaardbaar. Van belang daarbij is dat het hotel in het kader van de milieuwetgeving niet als gevoelige functie wordt aangemerkt.
- Het nieuwe hotel zal evenmin extra hinder veroorzaken voor de huidige woningen langs de Duiventorenbaan.
- Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkelingen geen invloed hebben op de bodemkwaliteit. Tevens vormt de bodemkwaliteit naar verwachting geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen.
- De initiatiefnemer heeft gegevens overlegd aan de gemeente waaruit blijkt dat deze alle investeringen (planontwikkelingskosten en de uitvoering) financieel kan dragen.
- Voor de werkzaamheden binnen het veiligheidsgebied van de aanwezige leiding op het grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen zal een aanlegvergunning worden aangevraagd.

Ook voor een 18-holesgolfbaan zijn er geen planologische belemmeringen. Overigens is de uitbreiding naar een 18-holesgolfbaan niet aan de orde. Indien echter toch uitbreiding zal plaatsvinden, zal aanvullend archeologisch onderzoek worden uitgevoerd en zal de parkeerruimte moeten worden uitgebreid.

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat planologische medewerking kan worden verleend aan de realisatie van de beoogde 9-holesgolfbaan, in combinatie met het hotel met alle bijbehorende voorzieningen.

5. Beschrijving juridische regeling

59

In dit hoofdstuk wordt allereerst aandacht besteed aan de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening en de bindende afspraken die dan bij het opstellen van bestemmingsplannen moeten worden gehanteerd: de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (paragraaf 5.1.). Daarna wordt ingegaan op de opzet van de bestemmingsregeling voor het bestemmingsplan **golfbaan en hotel Hespelpad** (hoofdstuk 5.2.) en vervolgens wordt per bestemming een toelichting gegeven (paragraaf 5.3.). De toelichting is geschreven voor zowel het bestemmingsplan van de gemeente Dongen als van de gemeente Gilze en Rijen.

5.1. Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP)

Per 1 juli 2008 zijn de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. In deze nieuwe wetgeving is geregeld dat vanaf 1 juli 2009 alle nieuwe ruimtelijke plannen - zoals ook bestemmingsplannen – digitaal moeten worden vervaardigd. Een dergelijk ruimtelijk plan zal moeten worden opgebouwd volgens de afspraken met betrekking tot de presentatie van bestemmingsplannen die zijn voorgesteld door de werkgroep "Standaard Vergelijkbaarheid" in het kader van Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke Processen (DURP). Deze Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) bouwt voort op de Digitale Leest van het NIROV, het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting. Op die wijze zijn bestemmingsplannen onderling vergelijkbaar en ook digitaal uitwisselbaar.

Hoewel de eisen ten aanzien van toepassing van SVBP2008 (inclusief de digitale vervaardiging en raadpleging) pas gaan gelden per 1 juli 2009 (één jaar uitstel) is er toch voor gekozen het voorliggende bestemmingsplan op te bouwen en vorm te geven conform de afspraken en aanbevelingen van de SVBP2008.

Bindende afspraken betreffen wat de **bestemmingen** aangaat, een (nagenoeg) limitatieve lijst van:

- de hoofdgroepen en de naamgeving;
- de lettercodes en het kleurgebruik van deze hoofdgroepen;
- de naamgeving van de bestemmingen;
- de plaats en volgorde (alfabetisch) ervan in de legenda en in de planregels;
- de wijze waarop de functies worden opgenomen in de bestemmingsomschrijving.

Bindende afspraken met betrekking tot de **aanduidingen** gaan over:

- de plaats en volgorde van de aanduidingen in de legenda;
- de wijze waarop aanduidingen op de plankaart worden weergegeven;
- de wijze waarop via de aanduidingen uit te sluiten functies worden weergegeven;
- de wijze waarop de aanduidingen worden opgenomen in de planregels.

Bindende afspraken over de **legenda** betreffen de opbouw en volgorde:

- bestemmingen, uit te werken bestemmingen, dubbelbestemmingen;
- aanduidingen bouwvlak, letteraanduidingen functie, letteraanduiding bouwen, aanduidingen figuur, aanduidingen gebied;
- verklaringen.

De SVBP heeft dus (alleen) betrekking op de structuur en niet op de inhoud van de bestemmingsregeling.

5.2. Opzet van de bestemmingsregeling

Ten aanzien van de opzet van de bestemmingsregeling (planvorm, plankaart en regels) is het volgende van belang.

Opzet plankaart

Hoewel in SVBP2008 het begrip plankaart niet meer wordt gebruikt voor digitale bestemmingsplannen, wordt in het dagelijks taalgebruik het begrip nog gebruikt. Dit geldt vooral voor de analoge versie van een bestemmingsplan.

Belangrijke eis is dat het bestemmingsplan dient te voldoen aan de eis van rechtszekerheid. Dit betekent dat een bestemmingsregeling duidelijk en voor één uitleg vatbaar dient te zijn. In aan-

sluiting hierop en in relatie tot de digitale verplichting verdient het de voorkeur zoveel mogelijk onderdelen van de regeling op de plankaart zichtbaar te maken en de regels zo transparant mogelijk te houden.

Voorts zijn de volgende eisen van toepassing:

- de ondergrond waarop de bestemmingsplankaart is gebaseerd, geeft informatie over de actuele (kadastrale) situatie;
- op de plankaart wordt met de bestemming en de aanduidingen aangegeven of, en zo ja welke bebouwing is toegestaan;
- op het renvooi wordt de betekenis aangegeven van de bestemmingen en de aanduidingen;
- de volgorde van de bestemmingen in het renvooi komt overeen met de volgorde zoals van de regels (alfabetisch).

De bestemming wordt door middel van hoofdletters aangeduid, zoals "H" voor "Horeca" en "R-DR" voor "Recreatie-Dagrecreatie". Verder geldt het volgende:

- gebouwen mogen (uitsluitend) binnen het op de plankaart aangeduide "bouwvlak" worden opgericht;
- kleine letters tussen haakjes direct achter de bestemming hebben betrekking op een aanduiding waarmee:
 - hetzij ter plaatse van deze aanduiding een specifieke functie wordt aangegeven, zoals (p) voor een parkeerterrein (functieaanduiding);
 - hetzij (specifieke) bouwregels worden aangeduid zoals de maximum goot- of boeibordhoogte en een bebouwingspercentage (bouwaanduiding);
- tenslotte kunnen er op de plankaart aanduidingen voorkomen in de vorm van figuren of gebiedsaanduidingen (zoals een plangrens of een gebied met wijzigingsbevoegdheid).

Ten behoeve van de vaststelling van de bestemmingsplannen door de gemeenteraden van Dongen en Gilze en Rijen zijn afzonderlijke regels en (plan)kaarten vervaardigd. Voor het totaaloverzicht en als werkexemplaar is ook een (plan)kaart vervaardigd waar de afzonderlijke plankaarten aan elkaar zijn gezet.

Opzet regels

De indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen, kent de volgende vaste volgorde.

- In **Hoofdstuk 1: Inleidende regels** worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd en wordt de wijze van meten bepaald.
- In **Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels** worden in alfabetische volgorde van de naam van de bestemmingen de regels gegeven waarmee die bestemmingen zoals die op de plankaart voorkomen, nader worden omschreven.
- **Hoofdstuk 3: Algemene regels** bevat een aantal regels (voorheen bepalingen genoemd) die voor alle bestemmingen gelden, zoals een anti-dubbeltelbepaling, een procedurebepaling of de bepaling welke wettelijke regeling van toepassing is, dan wel bepalingen die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene ontheffings- of wijzigingsregels).
- **Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels** tenslotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing, een strafregel (alleen voor aanlegvergunningen; voor het overige wordt strafbaarheid geregeld in de nieuwe wet) en de titel van het plan.

Op grond van de SVBP moet bij de opstelling van een bestemmingsbepaling (Hoofdstuk 2 van de regels) de volgende vaste volgorde gebruikt worden:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- ontheffing van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- ontheffing van de gebruiksregels;
- aanlegvergunning;
- wijzigingsbevoegdheid.

Een bestemmingsregel behoeft niet al deze elementen te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

5.3. Regeling bestemmingen

In het bestemmingsplan voor de gemeente Dongen zijn vier bestemmingen gebruikt (Horeca, Recreatie-Dagrecreatie, Verkeer en Leiding-Riool). In deze paragraaf worden deze bestemmingen in alfabetische volgorde toegelicht conform de voorgeschreven volgorde op het renvooi van de plankaart.

Horeca (H)

Het toekomstige hotel aan het Hespelpad is bestemd tot "Horeca". Uit het oogpunt van voorkoming van hinder is in de bestemmingsomschrijving een koppeling gelegd met een Staat van Horeca-activiteiten. In bijlage 7 "Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten" is deze milieuzoening beschreven. Zware vormen van horeca (bijvoorbeeld disco's e.d.) zijn niet mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming is een vereniginggebouw voor de golfclub mogelijk gemaakt, aangezien het clubhuis van de golfbaan in het hotel wordt ondergebracht. De wellnessfaciliteiten (kuurfaciliteiten) zijn toegestaan als afgeleide functie.

Het bestemmingsvlak is afgestemd op de vigerende recreatieve bestemming (Recreatie met de subbestemming "Rd" dagrecreatie) uit het bestemmingsplan "Dongen Buitengebied" (zie paragraaf 1.2).

Gebouwen mogen alleen worden gebouwd binnen het aangeduide bouwvlak. Het bouwvlak is geprojecteerd op enige afstand van de grens met de EHS. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. De maximum goot- en bouwhoogte zijn afgestemd op het bouwplan en zijn aangegeven met een matrix.

Recreatie-Dagrecreatie (R-DR)

Deze bestemming is gehanteerd voor het gehele terrein van de golfbaan inclusief de bijbehorende voorzieningen zoals groen en water en overige infrastructuur (parkeervoorzieningen, voet- en fietspaden). Binnen de bestemming zijn de volgende functieaanduidingen opgenomen:

- (evz) : voor de ecologische verbindingzone;
- (p) : voor het parkeerterrein;
- (os) : voor de hoofdontsluiting van het terrein voor auto- en voor fietsverkeer;
- (sr-la) : voor de landschappelijke inpassing van de golfbaan.

De gronden met de aanduiding "ecologische verbindingzone" zijn zowel bestemd voor de golfbaan als voor de ontwikkeling en behoud van een natte "ecologische verbindingzone" met bijbehorende natuurwaarden. Het gebruik voor de golfsport is onder voorwaarden toegestaan. Ter plaatse van de drie andere genoemde functieaanduidingen mag geen golf worden uitgeoefend. De betreffende gronden mogen uitsluitend worden gebruikt conform de functieaanduiding. Daarnaast zijn enkele specifieke gebruiksregels opgenomen.

Er is één bouwvlak opgenomen voor het afslaggebouw aan het begin van de driving-range nabij de ontsluiting van het terrein. Evenals binnen de horecabestemming mogen gebouwen alleen worden gebouwd binnen een bouwvlak. Met een maatvoeringaanduiding zijn per bouwvlak de maximum goot- en bouwhoogte van gebouwen en het maximum bebouwingspercentage van een bouwvlak aangegeven.

Dienst- of beheerderwoningen zijn niet mogelijk gemaakt.

Voor het behoud van de eenmaal aangelegde ecologische verbindingzone en de landschappelijke inpassing zijn aanlegvergunningstelsels opgenomen. Werken of werkzaamheden mogen alleen worden uitgevoerd met een vergunning. Deze kan alleen worden verleend wanneer is aangetoond dat deze niet leiden tot een onevenredige aantasting van de natuurwaarden.

Verkeer

Voor een klein deel van de ontsluiting, de aansluiting van het terrein op de bestaande Rotonde aan de Steenstraat, heeft de bestemming Verkeer gekregen. Zowel auto,- als fietsverkeer is op deze bestemming toegestaan.

Leiding-Riool

Deze dubbel-bestemming is gehanteerd voor de twee aanwezige rioolpersleidingen in het gebied. ter bescherming van deze leidingen is voor werken of werkzaamheden een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

6. Overleg en inspraak en ambtshalve aanpassingen 63

6.1. Resultaten inspraak

De ruimtelijke onderbouwing Golfbaan Hespelpad (editie 28 februari 2008) heeft van 27 maart 2008 tot en met 7 mei 2008 ter inzage gelegen in het gemeentehuis van Dongen. In deze periode hebben de volgende insprekers een reactie ingediend bij de gemeente Dongen:

1. de heer F. Beerens;
2. meubelfabriek Montis B.V. te Dongen;
3. de heer Van Beek, Hespelpad 11;
4. de heer J. Verschuren, Vogelenzangweg 5 te Dongen;
5. mevrouw S. Krook, Leibeemd 37 te Rijen;
6. de heer Van Dinther, namens de Brabantse Milieu Federatie, gevestigd in Tilburg.

De insprekers onder 4 tot en met 6 hebben één gezamenlijke brief ingediend.

Hierna wordt op de ingekomen reacties ingegaan. In paragraaf 6.1.1. is de brief die de gemeente Dongen aan elke inspreker heeft gestuurd integraal opgenomen. In deze brief is elke inspraakreactie kort samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording. Per inspreker is afgesloten met een conclusie. Bij nader inzien is gebleken dat de beantwoording op sommige punten aanvulling of aanpassing behoeft. In paragraaf 6.1.2. zijn deze aanvullingen of aanpassingen vermeld.

6.1.1. Antwoordbrief gemeente Dongen

Reactie dhr. F. Beerens, eigenaar van onroerend goed Hespelpad 9

1. Het bezwaar is uitsluitend gericht om de rechten en exploitatiemogelijkheden van café restaurant Den Hespel te waarborgen.
2. Geconstateerd wordt dat momenteel onduidelijk is welke schade het plan kan berokken aan de exploitatie van het restaurant Den Hespel.

Beantwoording

- 1, 2. De komst van een hotel en golfbaan is een commerciële activiteit. De heer Timmermans exploiteert deze commerciële activiteiten. Ingeval van mogelijke planschade kan een verzoek om planschade worden ingediend op basis van wettelijke regelingen.

Conclusie: aan deze inspraakreactie wordt niet tegemoet gekomen.

Reactie Montis BV

1. Montis is van mening dat de komst van een hotel en golfbaan confronteert met de aanwezige bedrijvigheid op het industrieterrein Tichelrijt. Onduidelijk is waarom een hotel plus golfterrein enkel vanwege het bestaan van een zogeheten gemengd gebied als zodanig wordt gekwalificeerd. Geconstateerd wordt dat de gemeente zoals het uitkomt bepaalde afstanden uit de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' hanteert waar het haar uitkomt.
2. Ten aanzien van verscheidende milieu-aspecten worden de volgende reacties gegeven:
 - Voor wat betreft de milieuvergunningen is niet van belang wat de huidige situatie is, maar wat in de toekomst mogelijk is;
 - Geluid, stof en externe veiligheid kunnen leiden tot strengere milieu-eisen.

Beantwoording

1. RBOI heeft dossieronderzoek gedaan naar de milieuvergunning van bedrijven in de nabijheid van de toekomstige golfbaan en hotel. Hieruit is gebleken dat er geen belemmeringen zijn voor de vestiging van het hotel en dat de omliggende bedrijven door de komst van het hotel niet worden beperkt in hun bedrijfsvoering. Uit de kwantitatieve risico-analyse uitgevoerd door RPS blijkt dat de effectafstanden voor Montis binnen de grenzen van de inrichting liggen.
De locatie voor het beoogde golfhotel ligt op een afstand van circa 60 meter van de grens van het bedrijventerrein. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
2. Ten aanzien van de twee reacties op milieuaspecten, het volgende:
Op 30 oktober 2007 zijn alle vigerende milieuvergunningen van de bedrijven op Tichelrijt (bedrijven die in de nabijheid van de beoogde ontwikkeling zijn gevestigd) nagelopen op de geldende milieuvoorschriften in het kader van het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing. Daaruit is gebleken dat de milieuvoorschriften geen belemmering vormen voor de vestiging van het hotel en dat omgekeerd de bedrijven op Tichelrijt door de vestiging van het hotel niet worden beperkt in hun huidige bedrijfsvoering. Per 1 januari 2008 is door de inwerkingtreding van het Activiteitenbesluit voor veel typen bedrijven de vergunningplicht vervallen. Bedrijven moeten voldoen aan de algemene regels die het besluit stelt en niet langer de specifieke vergunningvoorschriften. Indien een bedrijf gaat uitbreiden en melding van verandering onder het nieuwe recht moet aanvragen, dan wordt de milieusituatie beschouwd zoals deze op dat moment feitelijk bestaat.
Een hotel valt formeel niet onder de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing is deze toch beoordeeld. Het Bouwbesluit beschrijft daarnaast eisen ten behoeve van de binnenwaarde van de geluidsbelasting.
Voor de overige milieu-aspecten, zoals stof en geur geldt tevens dat een hotel geen gevoelig object is en formeel niet beschermd hoeft te worden. De gebruikers van het hotel kunnen dus geen rechten ontleen aan de milieuregelgeving. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.

Conclusie: aan deze inspraakreactie wordt niet tegemoet gekomen.

Reactie van de heer Van Beek, Hespelpad 11

1. De heer Van Beek is van mening dat het realiseren van een hotel op een andere locatie ideaal zou zijn.
2. De heer Van Beek maakt bezwaar tegen de toegangsweg en de hoogte van het hotel.
3. Ten aanzien van geluid maakt de heer Van Beek bezwaar tegen het oprekken van de bebouwde kom.
4. Tevens maakt de heer Van Beek bewaar tegen het feit dat geen akoestisch onderzoek is bijgevoegd dat de geluidsproductie weergeeft van het hotel.
5. Er ontbreekt op de geurkaart een vlek.
6. De heer Van Beek maakt bezwaar tegen de inrichtingsgebonden activiteiten.

Beantwoording

1. Wij zijn van mening dat de realisatie van een hotel goed past in het beleid van de gemeente Dongen en mede bijdraagt aan de voorziene transitie van het landelijk gebied van Gilze en Rijen van agrarisch productiegebied naar een meer op recreatie en toerisme toegesneden buitengebied. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
2. De toegangsweg is vanwege de verkeersveiligheid verplaatst van het Hespelpad naar de rotonde aan de Steenstraat.
De omvang van de bebouwing van 4 lagen en een kap kan worden gezien als overgangselement tussen het bedrijventerrein en het buitengebied met verspreide lintbebouwing langs de Rijenseweg/Dongenseweg. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
3. In oktober 2006 heeft de Raad besloten de bebouwde komgrens aan te passen. Door diverse ontwikkelingen in onze gemeente op het gebied van inbreidingslocaties en nieuwe verkeersvoorzieningen "groeit" de gemeente Dongen over haar bebouwde komgrens. In de directe omgeving van de ontwikkelingsplannen van een golfbaan en hotel is in 2006 de bebouwde komgrens op de kruising Steenstraat – Textielstraat aangepast waardoor de nieuwe rotonde Steenstraat-Textielstraat binnen de bebouwde kom ligt. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
4. Voor het gehele golfdomein, waaronder het clubhuis, is het Besluit algemene regels voor inrichting milieubeheer (ook wel Activiteitenbesluit) van kracht. De geluidsnormen genoemd in het besluit zijn hierop van toepassing. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
5. Hoogstwaarschijnlijk wordt bedoeld op de geurverspreiding van diverse inrichtingen op het industrieterrein Tichelrijt. Slechts in het kader van milieuhandhaving dient corrigerend opgetreden te worden bij overschrijding van de normen. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
6. Op grond van de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (2007) dient tussen de golfbanen en nieuwe milieugevoelige functies (waaronder wonen) een richtafstand van circa 10 meter te worden aangehouden, geluid is het bepalende milieuaspect hiervoor. Deze activiteiten vallen onder het Activiteitenbesluit met haar bijbehorende normen. Zo dient de inrichting ervoor te zorgen dat de geluidsoverlast van het bedrijf of de accommodatie bepaalde grenzen niet overschrijdt. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.

Conclusie: aan deze inspraakreactie wordt niet tegemoet gekomen.

Reactie van de heer Verschuren (Vogelenzangweg 5), mevrouw Krook (Leibeemd 37) en de heer Van Dinther Brabantse Milieu Federatie

1. De BMF is van mening dat er mogelijk uitgegaan dient te worden van een ruimtelijke beoordeling van minimaal 18 holes i.v.m. de (gangbare (toekomstige) omvang.
2. In lijn met een aanvullend op vorenstaande stelt reclamant dat een golfbaan van 18 holes een omvang heeft van 50 hectare. Dit is tevens de grens waarbij de wet Milieubeheer een volledige milieu-effectrapportage (m.e.r.) wenst. Reclamant stelt dat een volledige m.e.r. in onderhavig geval wenselijk is.
3. Ingevolge het provinciale beleid dient het hotel buiten de ecologische hoofdstructuur te worden geplaatst. Afwijking hiervan is mogelijk, indien er geen alternatieve locaties voor handen zijn en er zwaarderwegende maatschappelijke belangen in het geding zijn. De BMF betwijfeld of er geen

- alternatieve locatie / situering mogelijk is. Zo niet dan wordt verzocht bij het ontwerp van het gebouw en de bouw en het gebruik daarvan, rekening te houden met de natuurwaarden in deze zone.
4. Naar mening van de BMF zijn de gebruikersintensieve delen van de golfbaan (o.a. driving range, greens, oefenholes, parkeerterrein en clubgebouw) te dicht tegen de verstoringgevoelige ecologische verbindingszone gelegen. De BMF doet in haar inspraakreactie enkele voorstellen hoe te komen tot een betere inpassing van de ecologische verbindingszone.
 5. De BMF is van mening dat ten behoeve van de verdere uitwerking van de ecologische verbindingszone er een gedegen actuele (ecologische) gebiedsanalyse moet worden opgesteld. Doel van deze analyse is nader te bepalen voor welke doelsoorten de ecologische verbindingszone moet worden ingericht.
 6. De BMF verzoekt de ecologische verbindingszone via een passende bestemming in het bestemmingsplan planologisch zeker te stellen.
 7. De BMF verzoekt inheemse, streekelijke soorten als beplantingsmateriaal te gebruiken.
 8. De BMF geeft aan dat het ecologisch onderzoek in de maanden april-juli dient plaats te vinden en men dus hiermee spoedig moet starten.
 9. De BMF vraagt om kwaliteitsverbetering van de ruimte; het landschap en de diversiteit moeten er op vooruitgaan. Er komt immers een intensief gebruik voor terug.
 10. Volgens De BMF vormt de Dongenseweg een barrière tussen de ecologische verbindingszone en Boswachterij Dorst, die via een faunapassage moet worden weggenomen.
 11. De BMF verzoekt om maatregelen die geluidshinder van de Steenstraat en de Vierbundersweg op de toekomstige ecologische verbindingszone verminderen.
 12. Op het gebied ligt een waterclaim, zijnde een waterreserveringsgebied. De BMF is van mening dat deze moet worden ingepast in de golfbaan. Ook wordt verzocht onderzoek te verrichten naar het effect van het grondwatergebruik van de golfbaan op de omgeving.

Beantwoording

1. Het provinciaal ruimtelijk ordeningsbeleid, zoals opgenomen in het Streekplan Brabant in Balans en de Paraplunota Brabant in Ontwikkeling, voorziet in een beoordeling van een 9-holes golfbaan als zijnde een 18 holes-golfbaan, indien er geen fysieke obstakels zijn (zoals gebouwen of infrastructuur) die een uitbreiding naar 18 holes onmogelijk maken. Aangezien er geen fysieke obstakels zijn, is in de ruimtelijke onderbouwing conform provinciaal beleid een doorkijk gegeven naar een 18-holes golfbaan. Hieruit is gebleken dat een eventuele dergelijke ontwikkeling planologisch aanvaardbaar is. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
2. Indien de wetgever een m.e.r. in soortgelijke gevallen wenselijk had gevonden, dan had zij hierin voorzien. De wetgever heeft wel besloten om voor golfbanen van een omvang als onderhavige, de raad (op basis van een aanmeldingsnotitie) te laten beoordelen of een m.e.r. wel of niet noodzakelijk is. Op 9 juni heeft de raad van Gilze en Rijen besloten een m.e.r. niet noodzakelijk te achten. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
3. Wij zijn van mening dat de realisatie van een hotel goed past in het beleid van de gemeente Dongen en mede bijdraagt aan de voorziene transitie van het landelijk gebied van Gilze en Rijen van agrarisch productiegebied naar een meer op recreatie en toerisme toegesneden buitengebied. De enige nieuwbouw (hotel met clubhuis) is geprojecteerd in een bestaande strook met lintbebouwing. Hoewel de realisatie een transformatie van het landschap behelst blijft er door het groene karakter van de golfbaan en de relatief open inrichting bij deze functieverandering van agrarisch naar golfterrein voldoende visuele kwaliteit en belevingswaarde. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
4. Op enkele deeltrajecten is de ecologische verbindingszone te dicht tegen gebruikersintensieve delen gelegen. Hierdoor kan de ecologische verbindingszone niet naar behoren functioneren. De handreikingen van reclamant zijn voldoende om te komen tot een juist tracé van de ecologische verbindingszone. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie gegrond.
5. De gekozen doelsoort voor de ecologische verbindingszone is discutabel. De handreikingen van reclamant kunnen in de afweging om te komen tot een juiste inrichting van de ecologische verbindingszone worden meegenomen. Naar onze mening is er echter wel reeds voorzien in een gedegen ecologische gebiedsanalyse. Deze is opgenomen in de aanmeldingsnotitie m.e.r. (versie 28 februari 2008) en verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing (versie 28 februari 2008). Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie deels gegrond.

6. In plaats van een projectbesluit, zal medewerking worden verleend via een bestemmingsplan. Automatisch zal de ecologische verbindingszone dan via een passende bestemming worden verankerd. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
7. In de ruimtelijke onderbouwing is hier reeds in voorzien, dit deel van de inspraakreactie is dan ook ongegrond.
8. Het ecologisch (veld)onderzoek heeft plaatsgevonden medio juli 2007 en is verwerkt in de aanmeldingsnotitie (versie 28 februari 2008) en de ruimtelijke onderbouwing (versie 28 februari 2008). Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
9. Er worden circa 130 bomen gekapt. Dit betreft voor 90% jonge exemplaren grove den, zonder substantiële natuurwaarden (betreft voormalig productiebos, thans in gebruik als speelweide), met een diameter van 30 cm. Binnen de beplantingselementen wordt het aantal gekapte bomen met een toeslag van 50%, gecompenseerd. Hiernaast is er voorzien in 3,5 ha hoogwaardige natte natuurontwikkeling (natuurdoeltypen: poel, ven, moeras, nat schraalgrasland, nat matig voedselrijk grasland) en 2,5 ha droge natuur (natuurdoeltypen: bloemrijk grasland, struweel, singel, ruigte/zoom). Ook wordt er een ecologische verbindingszone aangelegd, zoals indicatief is voorzien in het streekplan. Het oppervlakte aan ecologische verbindingszone is reeds meegenomen in de hiervoor genoemde oppervlakte natte natuur. Hiernaast wordt ongeveer 6 ha halfnatuurlijke rough aangelegd. Bij de ontwikkelingen wordt de openheid in het gebied zo veel mogelijk intact gelaten. Verhogingen en verlagingen gaan niet verder dan 1.50 m (minimale ooghoogte) ten opzichte van het maaiveld. De aanwezige maisteelt heeft meer invloed op de beleving van de openheid, dan de voorgestelde hoogteverschillen en landschapselementen. De historische verkavelingopzet wordt benadrukt door het aanleggen van een ecologische verbindingszone en een oost- west lopende bomenrij. Een zeer belangrijke meerwaarde is de landschappelijke inpassing van Tichelrijt. Door het huidige zicht op dit bedrijventerrein is de beleving van een groen en open landschap minimaal. Door de realisatie van een golfbaan wordt dit bedrijventerrein ingepakt middels een forse groensingel van 30 meter breed met hoogopgaande beplanting. Het college is dan ook van mening dat er voldoende kwaliteitsverbetering plaats vindt. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
10. Deze barrière valt buiten onderhavige voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen. Het staat eenieder vrij om over de aanleg van een faunapassage met de gemeente Dongen als wegbeheerder in contact te treden. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
11. Het aanleggen van maatregelen om geluidshinder te beperken afkomstig van de Steenstraat en de Vierbundersweg is geen wettelijke verplichting. Het staat overigens eenieder vrij om hierover met de gemeente Dongen als wegbeheerder in contact te treden. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.
12. Uit een overleg met het Waterschap Brabantse Delta (d.d. 6 maart 2008) is gebleken dat het project in beginsel voldoet aan de eisen die zij stelt vanuit een goede waterhuishouding en daadwerkelijk bijdraagt aan de regionale waterbergingsopgave. Dit is bevestigd via een brief van het waterschap inzake de watertoets op de ruimtelijke onderbouwing (d.d. 1 april 2008). Hiernaast zal door de sloten die de golfbaan omringd, het huidige "landbouwpeil" gehandhaafd blijven. Hierdoor is er geen invloed op de omliggende agrarische percelen, laat staan de verderop gelegen Boswachterij Dorst, te verwachten. Vorenstaande bezien is dit deel van de inspraakreactie ongegrond.

Conclusie: aan deze inspraakreactie wordt deels tegemoet gekomen.

6.1.2. Aanvullende beantwoording gemeente Dongen

De heer F. Beerens

Aanvullende gemeentelijke beantwoording

1,2. Exploitatiemogelijkheden Den Hespel worden niet beïnvloed. Laat onverlet dat de concurrentie mogelijk toeneemt, waarbij van belang is dat het twee totaal verschillende formules betreft.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het plan voor de golfbaan en het hotel te heroverwegen of aan te passen.

Montis B.V.

Aanvullende gemeentelijke beantwoording

1. Vaststaat dat voor wat betreft het hotel niet aan de richtafstand voor de mogelijk te vestigen bedrijven op het bedrijventerrein wordt voldaan. Zoals in paragraaf 3.3.2. als is uiteengezet heeft de gemeente twee mogelijkheden om alsnog te voldoen aan de richtafstanden. De eerste mogelijkheid is de toelaatbaarheid van bedrijven aanscherpen met één categorie. De tweede mogelijkheid is de omgeving van het beoogde hotel beschouwen als een gemengd gebied in plaats van een rustig gebied. Gelet op de betekenis die het gemeentebestuur van Dongen toekent aan de ontwikkelingsruimte van bedrijven op het bedrijventerrein Tichelrijt, wordt gekozen voor de tweede mogelijkheid. Dit is ook mogelijk gelet op aanwezigheid van het bedrijventerrein en van een drukke weg, waar een veelheid van geluid en licht wordt geproduceerd (zie paragraaf 3.2.6.). Van opportunistisch gebruik van de afstanden uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" is geen sprake. Het gemeentebestuur is van mening dat ter plaatse van het hotel geen sprake is van een omgevingstype een rustig buitengebied dat qua aanvaardbare milieubelasting vergelijkbaar is met een rustige woonwijk. Uit de kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd door RPS blijkt dat de effectafstanden voor Montis binnen de grenzen van de inrichting liggen.
2. Ten aanzien van de twee reacties op milieuaspecten, het volgende:
 - a. Dit is correct. In de plantoelichting is hier ook op ingegaan. Geconstateerd is dat voor zware bedrijvigheid (die volgens het vigerende bestemmingsplan is toegestaan) nu al geen milieuvergunning kan worden verleend. Dit is vanwege de aanwezigheid van milieugevoelige functies (woningen van derden) in de omgeving en hedendaagse inzichten en actuele wet- en regelgeving. De ontwikkeling van het hotel en de golfbaan doet hier niets aan af.
 - b. Ten aanzien van de overige milieuaspecten geldt dat een hotel niet automatisch hetzelfde beschermingsniveau toekomt als bijvoorbeeld een woning van derden. Aangezien het hotel in het kader van de ruimtelijke ordening niet als gevoelig object wordt aangemerkt komt het hotel niet hetzelfde beschermingsniveau toe dat aan bijvoorbeeld burgerwoningen toekomt. Een golfbaan wordt niet aangemerkt als een milieugevoelige functie. De milieuaspecten geluid, stof en externe veiligheid zijn beoordeeld. Geconcludeerd is dat de bedrijven niet worden belemmerd door de ontwikkeling van de golfbaan en het hotel. Van strengere milieueisen is dan ook geen sprake. Met toekomstige milieuwetgeving kan en wordt geen rekening gehouden.

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het plan voor de golfbaan en het hotel te heroverwegen of aan te passen.

De heer Verschuren, mevrouw Krook en de heer Van Dinther (BMF)

Aanvullende/aangepaste gemeentelijke beantwoording

Nummer 2 in de antwoordbrief is onderdeel van de beantwoording onder 1. De beantwoording onder 1 en 2 wordt vervangen door de volgende tekst:

- 1,2 Zoals in hoofdstuk 1 al is aangegeven kan de beoogde 9-holes-golfbaan aan het Hespel-pad kan fysiek in beginsel in uitbreiden tot een 18-holes golfbaan met een oppervlakte van ongeveer 49 ha. Er is daarom tevens getoetst of een 18-holes golfbaan mogelijk is. Het uitvoeren van een volledige milieueffectrapportage is wettelijk niet verplicht en een vrijwillige m.e.r. acht het gemeentebestuur evenmin aan de orde, gelet op de maximum opper-

vlakke en het feit dat de ontwikkelaars volstrekt niet van plan zijn om de 9-holes-golfbaan daadwerkelijk uit te breiden naar een 18-holes golfbaan. Ook op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is door het bevoegd gezag (de gemeenteraden van Dongen en van Gilze en Rijen) geconcludeerd dat een m.e.r. niet noodzakelijk is. Dit onderdeel deel van de inspraakreactie is ongegrond.

Nummer 3 in de antwoordbrief wordt vervangen door de volgende tekst:

3. Het hotel met bijbehorende voorzieningen wordt gebouwd in een enclave in de Groene en Ecologische Hoofdstructuur. Deze enclave maakt zelf geen deel uit van het beschermde gebied. Evenmin zullen werkzaamheden plaatsvinden buiten de enclave (zie verder paragraaf 3.2.6). Dit onderdeel deel van de inspraakreactie is ongegrond.

Nummer 4 in de antwoordbrief wordt vervangen door de volgende tekst:

4. In tegenstelling tot hetgeen insprekers schrijven, kunnen ecologische verbindingzones wel degelijk goed samengaan met een nieuwe golfbaan. Golfen is niet een dusdanig intensieve vorm van recreatie, dat de ontwikkeling van de EVZ hiermee in gevaar komt. Het feitelijk gebruik en onderhoud van de golfbaan(onderdelen) geven nauwelijks verstoring. De golfbaan veroorzaakt geen significante toename van geluid. In dit verband wordt verwezen naar paragraaf 3.3.2 van de plantoelichting, waarin is aangegeven dat op grond van het milieuaspect geluid een richtafstand van circa 10 meter moet worden aangehouden ten opzichte van geluidsgevoelige functies. De golfbaan (inclusief ontsluitingsweg en parkeerterrein) wordt evenmin voorzien van verlichting. De EVZ kan aldus, mits goed ingericht, dwars door het gebied van de golfbaan lopen. Een scheiding van kwetsbare natuurwaarden is niet nodig.

Nummer 5 in de antwoordbrief wordt aangevuld met de volgende tekst:

5. De inrichting van de EVZ en de natuurdoelsoorten zijn nog niet bekend. Bij het opstellen van een definitief ontwerp worden de Visie Ecologisch Knooppunt Tilburg en het Voorbeeldenboek EVZ's van de provincie Noord-Brabant meegenomen. Of ingezet wordt op de voorgestelde natuurdoelsoorten (Kamsalamander, Boomkikker en Das) is voor de gemeente nog geen vaststaand feit. Uit de reactie van de provincie (zie paragraaf 6.2) blijkt dat een breedte van de EVZ van 25 meter toereikend is in voorliggende situatie.

Nummer 6 in de antwoordbrief wordt aangevuld met de volgende tekst:

6. In voorliggend bestemmingsplan is de EVZ voorzien van een passende bestemming, namelijk Recreatie-Dagrecreatie (golfbaan) met de aanduiding "ecologische verbindingzone" Op gronden met deze aanduiding zijn de gronden tevens bestemd voor ontwikkeling en behoud van een natte "ecologische verbindingzone" met bijbehorende natuurwaarden. Om de EVZ te waarborgen is een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden.

Nummer 7 in de antwoordbrief wordt aangevuld met de volgende tekst:

7. Toepassing van inheemse, streekeigen soorten als beplantingsmateriaal is een van de uitgangspunten voor het ontwerp van de golfbaan (zie paragraaf 2.2. van de ruimtelijke onderbouwing en van voorliggende plantoelichting).

8. –

9. Van nummer 9 in de antwoordbrief wordt de maat van 30 meter gewijzigd in 25 meter

Nummer 10 in de antwoordbrief wordt vervangen door de volgende tekst:

10. In paragraaf 3.2.6 is aangegeven dat de EVZ met een ecoduct of ecoduike (ter plekke van de onderdoorgang van het Leijvaartje) kan worden verbonden met de boswachterij Dorst. Concrete plannen hiervoor bestaan evenwel nog niet. Mogelijk zal na de aanleg van de golfbaan worden gezien of de aanleg haalbaar is. Voor het bestemmingsplan Golfbaan en Hotel Hespelpad is de inspraakreactie planologisch niet relevant, aangezien de aanleg voortvloeit uit de provinciale Groene en Ecologische Hoofdstructuur.

Nummer 11 in de antwoordbrief wordt vervangen door de volgende tekst:

11. Het treffen van maatregelen om wegverkeerslawaaï op de toekomstige ecologische verbindingzone te beperken is niet aan de orde. Dergelijke maatregelen worden vooralsnog alleen genomen voor bescherming van mensen en niet voor natuurgebieden en ecologische verbindingzones.

Nummer 12 in de antwoordbrief wordt aangevuld met de volgende tekst:

12. In paragraaf 3.2.5. (van de ruimtelijke onderbouwing en van voorliggende plantoelichting) is ingegaan op de toekomstige waterhuishouding in het gebied. Het project heeft in termen van waterkwaliteit en waterberging positieve gevolgen. Ook is ingegaan op de effecten op het grondwater. Door de aanleg van stuwen komt de drainagebasis hoger te liggen. In de winter wordt daardoor in het projectgebied meer (gebiedseigen) water vastgehouden en

(gebiedsvreemd) water geborgen en is het grondwaterpeil hoger. In een droge zomer kan vanwege de beregening, de openwaterverdamping en de waterbehoefte van de moerasvegetatie het grondwaterpeil verder wegzakken dan in de huidige situatie. De hoeveelheid beregeningswater is overigens gering en waarschijnlijk slechts een fractie van die in de huidige agrarische situatie. In de sloten die de golfbaan omringen wordt het huidige "landbouwpeil" gehandhaafd. Hierdoor is er geen invloed op de omliggende agrarische percelen en de verderop gelegen Boswachterij Dorst te verwachten

Conclusie:

De inspraakreactie geeft geen aanleiding om het plan voor de golfbaan en het hotel te heroverwegen of aan te passen.

6.2. Resultaten overleg

De ruimtelijke onderbouwing (editie 28 februari 2008) is toezonden aan de provincie Noord-Brabant en aan het Waterschap Brabantse Delta. Beide instanties hebben gereageerd. Van de provincie is een memo (gedateerd 4 juni 2008) ontvangen met een adviserende reactie. De reactie van het waterschap (gedateerd 2 april 2008) is aan te merken als het officiële wateradvies. Op beide reacties wordt hierna ingegaan.

Memo provincie Noord-Brabant

De reactie is gebaseerd op het provinciale beleid, vanuit dat oogpunt is niet op alle aspecten gereageerd. De memo is geen formele, officiële reactie van de provincie, maar een advies op de procedurele gang van zaken rondom de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Reactie

a. Algemeen: provinciaal beleid / belang

In het Streekplan/de Provinciale Structuurvisie wordt aangegeven dat toerisme en recreatie een geschikte nevenactiviteit in buitengebied is, wat dat betreft is het een passende functie. Daarnaast is eveneens aangegeven dat golfbanen alleen in een stedelijke regio een plek mogen krijgen, dat is in onderhavige situatie het geval. Eveneens is de functie passen binnen beleid voor gebiedstype AHS – landbouw. Wel loopt er een ecologische verbindingszone in oost-west richting waarmee rekening gehouden dient te worden en het plan ook daadwerkelijk doet (hierover later verder). Ook wordt het initiatief beoordeeld als zijnde een 18-holes golfbaan, zoals het streekplan voorschrijft. Voor het project is een MER opgesteld (en door beide gemeenteraden aanvaard), hiermee wordt ook voldaan aan het streekplan. Daarnaast geeft het streekplan aan dat waar mogelijk de aanleg of uitbreiding van golfterreinen gecombineerd wordt met de aanleg van openbare voorzieningen voor wandelen, fietsen, bewegingsrecreatie en dergelijke, ook hieraan voldoet het plan.

b. Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Het plangebied maakt geen deel uit van de EHS maar ligt daar wel tegenaan (boswachterij Dorst) De invloed van de beoogde ontwikkelingen op de EHS is echter minimaal, aangezien het plangebied hiervan gescheiden wordt door een weg (waardoor er toch al sprake is van hinder) en omdat in het ontwerp en ligging van buitenruimten rekening is gehouden met de nabijheid van EHS.

c. Uitbreiding van het bedrijventerrein Tichelrijt

Cruciaal is echter de toets aan het Uitwerkingsplan Breda – Tilburg, hierin is aangegeven voor het gebied:

- transformatie afweegbaar en benoemd als;
- reservering bedrijventerrein (voor wanneer de uitbreiding van het bedrijventerrein Tichelrijt tot brug over Wilhelminakanaal benut is).

Het als "te reserveren bedrijventerrein" in het Uitwerkingsplan aangeduid gebied mag "aangebroken" worden, wanneer uit monitoring en beleid voor efficiënt ruimtegebruik blijkt dat het nodig is om binnen de planperiode meer bedrijventerrein aan te leggen. De betreffende ruimte kan ook aangewend worden voor behoefte na 2015.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt op dit aspect niet ingegaan. De provincie vraagt zich af, of er nog wel voldoende ruimte voor bedrijventerreinontwikkeling beschikbaar is voor de langere termijn, wanneer deze locatie niet meer beschikbaar is voor toekomstige bedrijventerreinontwikkeling. Geadviseerd wordt om hierop alsnog verder in te gaan en te on-

derbouwen dat er hierdoor geen andere belangen (bedrijventerreinontwikkeling) geschaad worden.

In de ruimtelijke onderbouwing d.d. 28 februari 2008 wordt wel aangegeven dat momenteel een behoefteonderzoek door STEC loopt en dat het idee is dat er potentieel ruimte voor 35 ha is en dat dit ruim voldoende is, maar dit wordt niet onderbouwd.

Opvallend is namelijk dat uit de provinciale Voortgangsrapportage van 2006 en 2007 niet blijkt, dat het terrein afgeschreven is van de lijst, sterker nog in het zeer recente onderzoek "Kwalitatieve vraag bedrijventerreinen regio Breda Tilburg door STEC uit mei 2008", is het gebied nog opgenomen voor 40 ha uitbreiding Tichelrijt. Aangegeven is daarin ook door STEC dat Dongen met name moet inzetten op opvang lokale / regionale behoefte.

Ook recent onderzoek door de provincie zelf uit maart 2008 gaat nog uit van 20 ha bruto uitbreiding Tichelrijt III en daarnaast 20 ha bruto reservering voor periode na 2020 (Tichelrijt zuid; het gebied van de golfbaan de projectlocatie).

Wanneer inderdaad blijkt dat er voldoende ruimte is voor bedrijventerreinen op de lange termijn, dan is ontwikkeling van de golfbaan een geschikt voorstel. Het beeld van een golfbaan zou immers aantrekkelijker moeten zijn dan van een bedrijventerrein.

d. Landschappelijke inpassing

Aandachtspunt uit het uitwerkingsplan is, dat bij de planontwikkeling van dit deel voor de langere termijn, aandacht nodig is voor een goede landschappelijke inpassing van het terrein en aan de ecologische relaties in oost-westrichting binnen het "landschappelijke raamwerk". Gedeputeerde Staten hebben ten aanzien van de Structuurvisie-plus van de gemeente Dongen ook geadviseerd om de ruimtelijke inrichting van de gehele zuidelijke rand van Dongen in studie te nemen. De provincie is benieuwd of dit inderdaad ook heeft plaatsgevonden.

e. Hotel

Het hotel is met 4 bouwlagen en een kap vrij omvangrijk en massaal. Gevraagd wordt een beeld/impressie van het hotel waarmee inzichtelijk wordt gemaakt hoe het hotel zich in haar omgeving voegt.

f. Ecologische verbindingszone (EVZ)

Het plan houdt rekening met de EVZ van boswachterij Dorst naar de Rekken langs Leijvaartje. De Leijvaart wordt verlegd, de EVZ ligt derhalve niet meer in stedelijk gebied maar in buitengebied en daarmee is een breedte van de EVZ van 25 meter toereikend. De EVZ staat niet in het waterhuishoudingsplan, derhalve is de realisatie van de EVZ een verantwoordelijkheid van de gemeente en niet van het waterschap. Het inrichtingsmodel en de doelsoort sluiten aan op de visie zoals opgenomen in "Groene schakels" (kortgesloten met het Brabants Landschap). Wel willen we aandacht vragen voor de zekerheid van realisatie van de EVZ op de wijze zoals nu opgenomen in het plan.

g. Externe veiligheid

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is een onderzoek uitgevoerd, hieruit blijkt dat het groepsrisico verhoogt door de ontwikkeling. Dit maakt het noodzakelijk dat de procedure van de "verantwoordingsplicht" doorlopen wordt, waaronder het overleg met de brandweer.

h. Ecologie

Vanuit het oogpunt van flora en fauna de werkzaamheden buiten broedseizoen te starten (15 maart tot en met 15 juli).

i. Waterhuishouding

Gevraagd wordt naar het advies van het waterschap, de waterparagraaf zelf zoals opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing heeft een positieve lading.

Gemeentelijke beantwoording

a. Algemeen: provinciaal beleid / belang

Met genoegen wordt van deze reactie kennis genomen. Overigens is voor het project (golfbaan en hotel) geen m.e.r. te worden uitgevoerd, maar een m.e.r.-beoordeling. Op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is door het bevoegd gezag (de gemeenteraden van Dongen en van Gilze en Rijen) geconcludeerd dat een m.e.r. niet noodzakelijk is. De opmerking over de openbare voorzieningen voor wandelen, fietsen, bewegingsrecreatie is correct en wordt voor kennisgeving aangenomen.

b. Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Ook deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen

- c. Uitbreiding van het bedrijventerrein Tichelrijt
Het terrein waarop de golfbaan is geprojecteerd op de plankaart is in het Uitwerkingsplan weergegeven als re reserveren bedrijventerreinen. Voor de lange termijn zijn er nog voldoende bedrijvenontwikkellocaties, bijvoorbeeld Richelrijt Zuid.
- d. Landschappelijke inpassing
ruimtelijke inrichting van de gehele zuidelijke rand van Dongen is nog niet in studie genomen.
- e. Hotel
P.M. initiatiefnemers:beeld/impressie hotel. Opnemen figuren uit e-mail van vrijdag 4 juli?
- f. Ecologische verbindingszone (EVZ)
De realisatie en instandhouding van de EVZ is gewaarborgd met behulp van de privaatrechtelijke overeenkomst die tussen beide gemeenten en initiatiefnemers is gesloten. De inrichting van de EVZ en de natuurdoelsoorten zijn overigens nog niet bekend (zie ook de aanvullende gemeentelijke beantwoording van de inspraakreacties 4 tot en met 6).
- g. Externe veiligheid
Overleg met de brandweer heeft geresulteerd in instemming met de opgenomen argumentatie.
- h. Ecologie
Zoals aangegeven wordt hieraan voldaan.
- i. Waterhuishouding
Het wateradvies is hierna opgenomen.

Waterschap Brabantse Delta

Reactie

- a. Verharding moet worden gecompenseerd in waterberging:
- b. Geen grondwateronttrekkende voorzieningen zoals drainage. Ingestemd kan worden met drainage om hoogste pieken in grondwaterstanden af te vlakken, mits de huidige en natuurlijke hydrologische situatie goed in beeld wordt gebracht: (geo)hydrologisch bodemonderzoek.
- c. Gebied zeer geschikt voor waterberging. Overeengekomen is dat in principe 6 hectare beschikbaar is voor waterberging.
- d. Aangegeven moet worden waar het Leijvaartje zal afwateren. Verder zal moeten worden onderzocht of in de toekomstige situatie een goede afwatering verzekerd is.
- e. Gewezen wordt op de voorwaarden voor werken op en in de nabijheid van de afvalwatertransportleiding op de golfbaan.
- f. Verder wordt gewezen op de voorwaarden uit de Keur waterkeringen en oppervlaktewateren.

Gemeentelijke beantwoording

- a. Op het terrein van de golfbaan zal worden voorzien in voldoende waterberging, overeenkomstig de richtlijnen en normen van het Waterschap Brabantse Delta. Het waterschap en de ontwikkelaar zijn overeengekomen dat in principe zes hectare beschikbaar is voor waterberging
- b. Ten behoeve van de aanleg van de golfbaan zal een geohydrologisch onderzoek worden uitgevoerd. Door de Grontmij is geohydrologisch bodemonderzoek uitgevoerd genaamd "Aanleg golfbaan en hotel Hespelpad te Dongen, geohydrologische bodemonderzoek d.d. 8 augustus 2008.
- c. Bij de inrichting van de golfbaan wordt een oppervlakte van 6 hectare ingericht ten behoeve van de waterberging.
- d. Door de initiatiefnemer zal inzichtelijk worden gemaakt dat een goede afwatering van het Leijvaartje in de nieuwe situatie is verzekerd. Het Leijvaartje krijgt een meanderend karakter van west naar oost.
- e. De werken zullen zodanig worden uitgevoerd dat aan de betreffende voorwaarden wordt voldaan. Bovendien wordt de leiding juridisch-planologisch geregeld door middel van een dubbelbestemming.
- f. De inrichting van de golfbaan zal worden afgestemd op de Keur.

6.3. Ambtshalve aanpassingen

Naast de inspraak- en overlegprocedure is uit ambtshalve overwegingen het plan op de volgende onderdelen aangepast.

- Het tracé van de ontsluitingsweg van de golfbaan en het hotel nabij de aansluiting op de rotonde is aangepast. Thans wordt uitgegaan van een haakse aansluiting.
- Het vlak waarbinnen het hotel mag worden gebouwd en de bijbehorende verblijfsruimten zijn toegestaan, is enigszins vergroot in zuidelijke richting.

7. Vaststelling bestemmingsplan

75

Het ontwerpbestemmingsplan Golfbaan en hotel Hespelpad (editie 16 september 2008) heeft van 19 september tot 30 oktober 2008 ter inzage gelegen in het kader van de vaststellingsprocedure. In deze periode zijn twee zienswijzen ingediend, door het Waterschap Brabantse Delta en een omwonende van de golfbaan. Beide zienswijzen zijn ontvankelijk. De laatste zienswijze is vóór de vaststelling ingetrokken en de eerste zienswijze heeft betrekking op het grondgebied van de gemeente Gilze en Rijen en niet op het grondgebied van de gemeente Dongen. Om die reden is de zienswijze van het Waterschap ongegrond verklaard.

Gelet op het voorgaande is het bestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld.

Naar aanleiding van ambtelijk overleg met de provincie Noord-Brabant is de toelichting bij het bestemmingsplan op enkele ondergeschikte punten aangepast (invloed van golfbaan op toekomstige ontwikkeling bedrijventerrein, landschappelijke inpassing en ligging van de ecologische verbindingszone). In dat licht is ook figuur 10 aangepast. Deze aanpassingen hebben geen inhoudelijke betekenis, maar zijn uitsluitend opgenomen om de tekst van de toelichting te verduidelijken.

Bijlage 1. Waterhuishoudkundige uitgangspunten

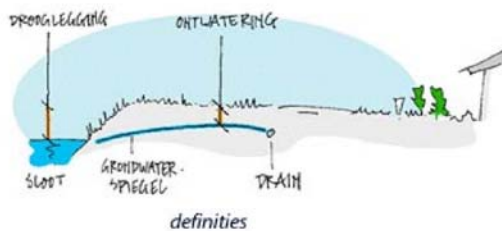
1

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk zijn, op basis van de resultaten van de gebiedsinventarisatie en het geohydrologisch veldonderzoek, de relevante waterhuishoudkundige uitgangspunten beschreven voor de realisatie van een 9-holes golfbaan op de onderzoekslocatie.

3.2 Ontwatering en drooglegging

De ontwatering betreft het verschil tussen maaiveld en het grondwaterpeil. De drooglegging betreft het verschil tussen maaiveld en het oppervlaktewaterpeil. In onderstaande figuur is het verschil tussen de ontwatering en de drooglegging weergegeven.



Figuur 3.1 Drooglegging en ontwatering

De eisen ten aanzien van de drooglegging en ontwatering hangen af van de bestemming van de terreinonderdelen.

3.2.1 Droogleggingsnormen

Ten aanzien van de drooglegging moeten de volgende normen worden aangehouden:

- groenvoorziening : 0,70 m beneden maaiveld;
- wegen : 1,00 m beneden wegpeil;
- bebouwing : 1,30 m beneden vloerpeil.

3.2.2 Ontwateringsnormen

Ten aanzien van de ontwatering moeten de volgende normen worden aangehouden:

- groenvoorziening : 0,50 m beneden maaiveld;
- wegen : 0,70 m beneden wegpeil;
- bebouwing : 1,00 m beneden vloerpeil.

3.3 Aanleghoogten

3.3.1 9-holes golfbaan

Het waterpeil in het plangebied wordt ingeschat op circa + 3,0 tot 3,2 m NAP. Het maaiveld dient hier minimaal 0,70 m boven te liggen.

Op basis van hydromorfe kenmerken blijkt dat de GHG in het plangebied van het noordwesten naar het zuidwesten en zuidoosten afloopt. In het noordwesten ligt de GHG op circa + 4,4 m NAP en in het zuidwesten en zuidoosten ligt de GHG op circa + 3,8 m NAP. Het maaiveld dient hier minimaal 0,50 m boven te liggen.

Waterhuishoudkundige uitgangspunten

Op basis van bovenstaande bevindingen blijkt dat de ontwatering maatgevend is voor de aanleghoogte van de 9-holes golfbaan. Het maaiveld dient op minimaal + 4,5 m NAP in het noordwesten te liggen tot + 4,2 m NAP in het zuidwesten en zuidoosten.

Aan de hand van uitgevoerde hoogtemetingen tijdens terreininspectie blijkt dat het maaiveld van het noordwesten naar het zuidoosten afloopt, van circa + 4,8 m NAP naar circa + 3,9 m NAP. Dit betekent dat het zuidwesten en zuidoosten van het plangebied opgehoogd moet worden.

3.3.2 Op te richten hotel

Het waterpeil in het plangebied wordt ingeschat op circa + 3,0 tot 3,2 m NAP. Het vloerpeil dient hier minimaal 1,30 m boven te liggen.

De GHG nabij het op te richten hotel bedraagt + 4,4 m NAP. Het vloerpeil dient hier minimaal 1,00 m boven te liggen.

Op basis van bovenstaande bevindingen blijkt dat de ontwatering maatgevend is voor de aanleghoogte van de op te richten hotel. Het vloerpeil dient op minimaal + 5,4 m NAP te worden aangelegd.

De bestaande maaiveldhoogte ter plaatste van het op te richten hotel ligt op circa + 6,0 m NAP. Dit betekent dat ontwatering hier geen probleem is.

3.3.3 Drainage

Om grondwateronttrekking te voorkomen dient de drainage boven GHG niveau aangebracht te worden.

3.3.4 Vijvers

Om geïsoleerde vijvers watervoerend te houden, dient de bodemhoogte onder GLG liggen. Vanwege de waterkwaliteit is een waterdiepte van minimaal 1,0 m gewenst.

In het plangebied bedraagt de GLG circa + 2,9 à +3,1 m NAP. Dit betekent dat de bodemhoogte op minimaal + 1,9 à 2,1 m NAP aangelegd moet worden.

3.4 Conclusie

Uitgangspunt van het waterschap is dat grondwaterneutraal gebouwd dient te worden. Door de ontwikkeling van het gebied mag de grondwaterstand niet verlaagd of verhoogd worden. Indien rekening wordt gehouden met bovenstaande uitgangspunten bij de realisatie van de 9-holes golfbaan op de onderzoekslocatie zijn geen effecten op de grondwaterstanden en -stromingen te verwachten.

Bijlage 2. Parkeercijfers

1

Golfbaan te Dongen		parkeernorm (alles ASVV m.u.v. confere			parkeenvraag		factor dubbelgebruik		factoren		turn-over		P/A min		P/A max	
functie en opmerking	hoeveel	eenheid	minimum	maximum	per	eenheid	per functie zonder rekt	min	max	Pmin	Pmax					
Hotel	80 kamers		0,5	1,5	1 kamer	40	120	40	120							
gemiddelde bezetting								50%	20	60	60%	24	72	4	96	288
hotelgasten dat golft								15%	6	18	50%	12	36	4	48	144
hotelgasten dat confereerd										15%	3,6	10,8				
Raetaurant	200 m2 bvo		14	16	100 m2 bvo	28	32	25%	7	8			4	28	32	
bezoeker dat geen hotelgast is																
Bistro	150 m2 bvo		14	16	100 m2 bvo	21	24	50%	10,5	12			4	42	48	
gasten dat niet golft of logeer in hotel																
conferentieruimte	500 m2 bvo		26,25	30,88	100 m2 bvo	131	154,41	15% hotelgasten	125	136	15% hotelgasten obv 60% bez	128	144	2	255	287
365 conferenties per jaar										100,00%						
Golfbaan	9 holes		6	8	1 hole	54	72	50% hotelgasten dat golft	34	12	50% hotelgasten dat golft	300	375		252	231
	18 holes		6	8	1 hole	108	144	50% hotelgasten dat golft	68	84	50% hotelgasten dat golft	400	500		352	356
Overige voorzieningen																
Wellness, clubhuis, giftshop en kinderopvang alleen voor gasten van overige faciliteiten																
Tennisbanen vervallen																
Totaal																
9 holes golfbaan						274	402		217	268				673	888	
18 holes golfbaan						328	474		271	360				773	1.011	

Bijlage 3. Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï 1

Ten behoeve van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling (bouw hotel en golfbaan) in de gemeente Dongen is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Een hotel wordt door de Wet geluidhinder (hierna Wgh) niet als geluidsgevoelige functie aangemerkt, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te onderbouwen. Bij het ontbreken van een goed afwegingskader wordt daartoe aangesloten op de benaderingswijze en normstelling die de Wet geluidhinder (Wgh) voor geluidsgevoelige functies hanteert.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de situatie die optreedt aan het einde van de planperiode (2018). Voorliggende bijlage beschrijft het akoestisch onderzoek.

De bijlage is als volgt opgebouwd. In paragraaf B3.1. wordt ingegaan op het wettelijk toetsingskader dat geldt met betrekking tot wegverkeerslawaaï voor geluidsgevoelige functies. In paragraaf B3.2. komen de invoergegevens van de berekeningen aan bod. In paragraaf B3.3. worden de resultaten van de geluidsberekeningen behandeld. Paragraaf B3.4. geeft de conclusies van het onderzoek weer. Vervolgens zijn de rekenbladen met in- en uitvoergegevens opgenomen.

B3.1. Beleid en normstelling

Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevindt zich als gevolg van de Wet geluidhinder geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/uur-gebieden. Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. Het hotel ligt binnen de wettelijke geluidszones van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan, het Hespelpad (de parallelweg van deze wegweg), de Moerkensdreef en de Steenstraat.

De breedte van een geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg (binnen- of buitenstedelijk). De geluidszone ligt aan weerszijden van de weg, gemeten vanuit de kant van de weg. Onder stedelijk gebied wordt verstaan: "het gebied binnen de bebouwde kom, doch met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen zone van een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens" (artikel 1 Wgh). De Steenstraat en het Hespelpad hebben een binnenstedelijke ligging en een geluidszone van 200 meter, de andere wegen hebben een buitenstedelijke ligging en een geluidszone van 250 meter.

Jurisprudentie

Een recreatiewoning of camping is volgens de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige functie. Uit jurisprudentie blijkt echter dat desondanks in de ruimtelijke planvorming wel degelijk rekening dient te worden gehouden met het aspect geluidhinder:

"Het ligt echter in de rede, mede gelet op de omstandigheid dat recreatiewoningen veelal worden bewoond juist om rust te vinden, de normen die gelden voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting voor woningen, vanwege een industrieterrein, zoveel mogelijk overeenkomstig op recreatiewoningen toe te passen" (KB 90.023432 10-12-1990, AB 1991, nr. 201).

Vergelijkbare overwegingen zijn ook in latere Kroonbesluiten of uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) opgenomen met betrekking tot de geluidsbelasting van industrieterreinen (onder andere racecircuitterrein), van spoorwegen (Tracébesluit Betuweroute, E01.96.0532 d.d. 28 mei 1998) en verkeerswegen. In een latere uitspraak van de ABRvS (E01.98.0423, d.d. 14 augustus 2000 over de onthouding van goedkeuring vanwege een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) op de gevel) werd ten aanzien van wegverkeerslawaaï het volgende vermeld:

"De Afdeling is van oordeel dat het ook bij geluidsbelasting van wegen in de rede ligt de normen die gelden voor woningen zo veel mogelijk overeenkomstig toe te passen op recreatiewoningen teneinde een aanvaardbaar verblijfsklimaat te garanderen. Hieraan kan niet afdoen dat de mensen die in de recreatiewoningen verblijven, in dit geval mogelijk niet zozeer komen om rust te vinden. Verweersders hebben in dit geval niet ten onrechte betekenis gehecht aan de grens van de 50 dB(A)-contour van de weg".

Een hotel is géén geluidgevoelige bestemming maar vanuit een goede ruimtelijke ordening is er toch akoestisch onderzoek gedaan naar het wegverkeerslawaaï. Men gaat er immers van uit dat ook dit hotel juist bewoond wordt om rust te vinden.

Normstelling

Nieuwe situaties: voorkeursgrenswaarde en uiterste grenswaarde

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van geluidgevoelige functies binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde. Voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen bedraagt deze 48 dB. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt), maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen), maatregelen aan de geluidsontvanger (bijvoorbeeld geluidsdove gevels) of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger.

Zijn deze maatregelen niet mogelijk, niet gewenst of niet doeltreffend, dan kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek tot een hogere grenswaarde worden ingediend. Deze hogere grenswaarde mag in deze situatie de uiterst grenswaarde niet te boven gaan. Voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen die binnen de bebouwde kom liggen geldt een uiterste grenswaarde van 63 dB, voor bestemmingen buiten de kom geldt 53 dB. Het nieuwe hotel zal buiten de kom zijn gelegen.

Rekenmethode

Met behulp van de Standaard Rekenmethode I (SRM I) uit het Reken- en Meetvoorschrift 2002 is de specifieke geluidsbelasting aan de buitengevels van de geprojecteerde ontwikkeling berekend voor het prognosejaar 2018.

Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Op alle geluidsbelastingen die voor wegen in deze plantoelichting zijn vermeld, is conform artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek van 5 dB toegepast indien de wettelijke snelheid minder dan 70 km/uur bedraagt en 2 dB indien de snelheid 70 km/uur of meer bedraagt.

B3.2. Invoergegevens

Hierna zijn de ingevoerde gegevens beschreven die voor het uitvoeren van het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd.

Verkeersintensiteit en voertuigverdeling

In tabel 1 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven die gebruikt zijn voor de uitvoeren van de sectorale toetsen (akoestisch en luchtkwaliteitonderzoek). In tabel 2 zijn de gebruikte voertuigverdelingen per categorie en per periode-uur weergegeven.

De verkeersintensiteiten voor 2018 van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan en de Steenstraat zijn ontleend aan cijfers die gebruikt zijn ten behoeve van de MER verbinding Tilburg – Dongen – Oosterhout. In deze MER worden 9 verschillende varianten voor de wegverbinding tussen Tilburg en Oosterhout onderzocht. De MER is nog niet in procedure daarom is het niet duidelijk welke variant als uitgangspunt dient te worden gebruikt. De verkeerscijfers van de MER-variant "logisch 2" zijn gebruikt als input voor de sectorale onderzoeken omdat deze de hoogste intensiteit geven voor de relevante Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan en Steenstraat ("worst-case"-benadering). De voertuigverdelingen per categorie zijn ook gebaseerd op deze MER. De verdeling per periode-uur is niet bekend voor 2010 en 2018 maar is gebaseerd op telcijfers uit 2007.

In 2007 zijn door de gemeente Dongen tellingen uitgevoerd op de relevante wegen. Rekening houdend met een autonome groei van 1,5 % per jaar zijn de verkeersintensiteiten bepaald voor de prognosejaren 2008 en 2010. Met deze verkeersstellingen zijn ook de voertuigverdelingen per categorie en per periode-uur bepaald. Deze telcijfers zijn niet gebruikt voor het bepalen van de verkeersintensiteit in 2018 omdat de toekomstige wegverbinding Oosterhout en Tilburg tussen 2010 en 2018 wordt aangelegd. De verkeersintensiteit en voertuigverdeling per periode-uur en/of per voertuigcategorie op het Hespelpad is niet bekend maar is gebaseerd op landelijke gemiddelden en ervaringscijfers die horen bij een plattelandsweg. De verkeersintensiteit van de Moerkensdreef is evenmin bekend. Gezien de functie van de weg is aangenomen dat op deze

plattelandsweg net zoveel motorvoertuigen rijden als op het Hespelpad. De geluidsbelasting ten volgen van de Moerkensdreef is daarom bepaald op basis van de akoestische berekeningen voor het Hespelpad.

Verkeersproductie- en attractie

Door de aanleg van de ontwikkelingen wordt er extra verkeer gegenereerd. In dit akoestisch onderzoek is er rekening gehouden met een worst case benadering door het scenario te gebruiken van de realisatie van een 18-holes golfbaan, een hotel en overige faciliteiten.

Er is geen betrouwbare prognose beschikbaar van het aantal congresdagen per jaar. Er is daarom gekozen om een "worst-case"-benadering te hanteren die er van uitgaat dat de conferentieruimte 365 dagen per jaar in gebruik is. De verwachting is dat naast ongeveer 25 congresdagen per jaar de conferentieruimte ook zal worden gebruikt voor feesten en partijen. In paragraaf 3.2.8 is de verantwoording en onderbouwing van de cijfers weergegeven.

Totaal worden er bij de realisering van een 18 holes golfbaan en het in gebruik zijn van de conferentieruimte maximaal 1.011 mvt/etmaal aan extra verkeersbewegingen verwacht. Bij de realisering van een 9-holes golfbaan worden maximaal 886 mvt/etmaal aan extra verkeersbewegingen verwacht.

Er zijn geen betrouwbare prognoses van de toekomstige verkeersafwikkeling. Er is daarom uitgegaan van een "worst-case"-benadering waarbij de maximale stijging op Steenstraat en de Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan is toegepast. Op het Hespelpad/ Moerkensdreef wordt geen extra verkeer verwacht omdat de ontwikkeling de rotonde van de Steenstraat en de Textielstraat ontsluit.

Tabel 1 Verkeersintensiteiten (in mvt/etmaal)

straatnaam	verkeersintensiteit (mvt/etmaal)					
	2008		2010		2018	
	exclusief ontwikkeling	inclusief ontwikkeling	exclusief ontwikkeling	inclusief ontwikkeling	exclusief ontwikkeling	inclusief ontwikkeling
Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	9.852	10.863	10.149	11.160	9.810	10.821
Steenstraat	11.136	12.147	11.472	12.483	12.430	13.441
Hespelpad / Moerkensdreef	500	500	500	500	500	500

Tabel 2 Voertuigverdeling per categorie en per periode-uur

	2008 en 2010			2018		
	Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	Steenstraat	Hespelpad	Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	Steenstraat	Hespelpad
% per periode uur (dag / avond / nacht)	6,53% / 3,53% / 0,97%	6,84% / 2,49% / 0,99%	7,00% / 2,60% / 0,70%	6,53% / 3,53% / 0,97%	6,84% / 2,49% / 0,99%	7,00% / 2,60% / 0,70%
motoren	2,87%	2,61%	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
lichte mvt"s	89,56%	79,34%	95,0%	91,34%	78,52%	95,0%
middelzware mvt"s	6,35%	9,02%	3,0%	3,87%	7,08%	3,0%
zware mvt"s	1,22%	9,03%	2,0%	4,79%	14,40%	2,0%

Verhardingsbreedte, afstand wegas tot gevel en verhardingssoort

De verhardingsbreedte is de breedte van het verharde deel tussen de gevel van de ontwikkeling en de as van de weg. Deze staat samen met de afstand tussen de gevel en de wegas, de verhardingssoort, de maximumsnelheid en verhardingssoort vermeld in tabel 3. De Moerkensdreef bevindt zich aan de westzijde van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan. De afstand tussen de beoogde ontwikkeling en de Moerkensdreef is dus groter dan 27 meter. De maximumsnelheid op de Duiventorenbaan/Dongenseweg bedraagt binnen de zichthoek van 127° over 90% van de weglengte, 60 km/uur. Daarom is deze snelheid als maatgevend genomen.

Tabel 3 Verhardingsbreedte, afstand wegas tot gevel en verhardingssoort

straat	verhardingsbreedte	afstand tot de wegas	de maximumsnelheid	verhardingssoort
Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	9,5 m	27 m	60 km/u	fijnasfalt (dab referentiewgdek) 0/16-
Steenstraat	6 m	160 m	50 km/u	fijnasfalt (dab referentiewgdek) 0/16-
Hespelpad	3 m	10 m	50 km/u	fijnasfalt (dab referentiewgdek) 0/16-

Waarneemhoogte

In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting aan de gevels berekend op verschillende waarneemhoogtes, voor iedere bouwlaag één. Het hotel krijgt 4 bouwlagen en een kap boven het maaiveld. De vastgestelde waarneemhoogtes bevinden zich op 1,50 m, 4,50 m, 7,50 m, 10,50 m en 13,50 meter.

Objectfractie en zichthoek

Bij geen van de berekeningen is rekening gehouden met een objectfractie omdat er geen bebouwing aanwezig is aan weerszijden van de relevante straten. Er is wel rekening gehouden met een andere zichthoek dan de gebruikelijke 127°. Tussen de beoogde ontwikkeling en de Steenstraat is bebouwing aanwezig die zorgt voor een geluidafschermdende werking. Ten opzichte van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan en het Hespelpad is ook rekening

gehouden met een verminderde zichthoek omdat het hotel niet parallel aan deze wegen wordt gerealiseerd. De zuidelijke zijgevel zorgt voor een afschermende werking van het wegverkeerslawaaï dat op de westgevel valt. Voor de berekeningen ten opzichte van de Steenstraat is een zichthoek van 76° gebruikt, ten opzichte van de Duiventorenbaan en het Hespelpad 112°. De beoogde ontwikkeling bevindt zich in het verlengde van de Moerkensdreef. De zichthoek bedraagt hier minder dan 30°.

B3.3. Resultaten onderzoek

48 dB-contour

In tabel 4 zijn de resultaten weergegeven van de afstanden van 48 dB-contour (voorkeursgrenswaarde) ten opzichte van de wegassen van de getoetste en relevante wegen. De voorkeursgrenswaarde mag in principe niet worden overschreden. Indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, zijn maatregelen noodzakelijk, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel.

Tabel 4 Afstand 48 dB-contouren (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

	waarneemhoogte				
	1,5 m	4,5 m	7,5 m	10,5 m	13,5 m
Rijenseweg/ Dongen- seweg/ Duiventoren- baan	70 m	91 m	101 m	106 m	107 m
Steenstraat	66 m	87 m	96 m	101 m	104 m
Hespelpad	7 m	7 m	5 m	< 5 m	< 5 m

Uit tabel 4 blijkt dat de geluidsbelasting aan de gevels van het hotel ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt. De afstanden van de 48 dB-contour ten opzichte van de weg is immers groter dan de afstand tussen de gevel en de weg. De 48 dB-contour ten opzichte van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan ligt op de maatgevende waarneemhoogte van 13,5 meter op 107 meter uit de weg terwijl de bebouwing op 27 meter uit de weg ligt. Het wegverkeerslawaaï ten gevolge van de Steenstraat en het Hespelpad bedraagt minder dan de voorkeursgrenswaarde en voldoet aan de normen uit de Wgh. De 48 dB-contour ten opzichte van de Steenstraat ligt op de maatgevende waarneemhoogte van 13,5 meter op 104 meter uit de weg terwijl de afstand tussen de weg en de bebouwing 160 meter is. De 48 dB-contour ten opzichte van het Hespelpad ligt op de maatgevende waarneemhoogte van 7,5 meter op 7 meter uit de weg terwijl de afstand tussen de bebouwing en de weg 10 meter is.

De geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de Moerkensdreef bedraagt ook minder dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De geluidsbelasting is niet berekend maar beredeneerd aan de hand van de uitkomsten van het Hespelpad. Ten opzichte van het Hespelpad heeft de Moerkensdreef een kleinere zichthoek en een grotere afstand die ervoor zorgen dat de geluidsbelasting minder bedraagt dan die door het Hespelpad.

Omdat de geluidsbelasting aan de gevels van het hotel ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overstijgt, zijn maatregelen gewenst om de geluidsbelasting terug te dringen. De Wgh stelt dat achtereenvolgens maatregelen aan de bron, in het overdrachtsgebied of bij de ontvanger dienen te worden overwogen.

Er zijn in theorie een aantal maatregelen aan de bron mogelijk. De eerste mogelijkheid is het beperken van de verkeersomvang, de snelheid of wijziging van de samenstelling van het verkeer. Het is feitelijk onmogelijk de verkeersomvang en/of de samenstelling van het verkeer te wijzigen. Dit stuit op overwegende bezwaren van verkeers- en vervoerskundige aard. De Duiventorenbaan/Dongensweg behoort tot de hoofdverkeerstructuur van de kern Dongen. De func-

tie van de Duiventorenbaan/Dongensweg als erftoegangsweg (met daarbij horend een snelheidsregime) mag volgens de principes van Duurzaam Veilig niet veranderen omdat dan de overeenstemming tussen vorm (asfaltweg met gescheiden fietspaden), functie erftoegangsweg) en gebruik (hoge intensiteit) niet meer aanwezig is. De verkeersveiligheid kan door een verandering in vorm, functie en/of gebruik afnemen.

Een andere maatregel aan de bron is het herasfalteren van de Rijenseweg / Dongenseweg / Duiventorenbaan met geluidsarm asfalt. Gezien de ligging van de geluidsgevoelige bestemming zal het asfalt op de Rijenseweg / Dongenseweg / Duiventorenbaan over een lengte van minimaal 200 meter vervangen moeten worden. Toepassen van geluidsarm asfalt stuit vanwege de kosten ad € 76.000,- op overwegende bezwaren van financiële aard. De indicatieve berekening van deze kosten is opgenomen in bijlage 2.

Maatregelen in het overdrachtsgebied in de vorm van geluidsschermen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Dergelijke schermen zijn vanuit stedenbouwkundig/landschappelijk oogpunt niet inpasbaar. Bovendien is een geluidsscherm onvoldoende doeltreffend. Doordat het geluidsscherm dient te worden onderbroken ter plaatse van de zijwegen en de perceelaansluitingen, wordt het effect van het scherm voor een belangrijk deel teniet gedaan. Vergroten van de afstand tussen weg en het hotel is niet mogelijk.

Geconcludeerd kan worden dat redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting op de gevel van het hotel te reduceren. In tabel 5 staat de geluidsbelastingen aan de gevels weergegeven ten opzichte van de relevante wegen.

Tabel 5 Lden aan de gevels (inclusief correctie artikel 110g Wgh)

	waarneemhoogte				
	1,5 m	4,5 m	7,5 m	10,5 m	13,5 m
Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	56 dB	57 dB	57 dB	57 dB	57 dB
Steenstraat	42 dB	44 dB	45 dB	45 dB	45 dB
Hespelpad	46 dB	46 dB	45 dB	45 dB	44 dB

De geluidsbelasting aan de gevel van de beoogde ontwikkeling ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de gezoneerde Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan is op de maatgevende waarneemhoogte van 13,5 meter 57 dB en overschrijdt daarmee de uiterste grenswaarde van 53 dB. Indien het hier een geluidgevoelige bestemming betrof is het volgens de Wgh niet mogelijk deze te bouwen zonder maatregelen te treffen.

B3.4. Conclusie

Conform het Bouwbesluit moet de geluidsbelasting in een nieuwe woning langs bestaande wegen voldoen aan een binnenwaarde van ten hoogste 33 dB. Deze binnenwaarde zal ook worden toegepast bij het hotel.

Bijlage 4. Kosten geluidsarm asfalt

1

Hieronder is een indicatie opgenomen van de kosten van herasfaltering met steenmastiek asfalt (SMA). Daarbij is uitgegaan van herasfaltering van 100 m lengte.

Herasfaltering met SMA	
Lengte 200 m x € 215/strekkende meter =	€ 43.000,-
Kosten aan- en afvoer en machines	€ 2.000,-
Toeslag kleine werken	€ 6.000,-+
subtotaal	€ 51.000,-
Frezen, afvoeren en verwerken van het oude asfalt	€ 20.000,-
omleiding/afzetting	€ 5.000,-+
totaal	€ 76.000,-

Bijlage 5. Rekenbladen akoestisch onderzoek

1

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Ontvanger	: Hotel BG	Waarneemhoogte [m]	: 1,5
Rijlijn	: Duiventorenbaan		
Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 69,62
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 69,62
Bodemfactor [-]	: 0,75	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 10821,00
		% Daguur	: 6,53
		% Avonduur	: 3,53
		% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,05
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 49,38
D_afstand	: 18,43	LAeq, nacht	: 43,77
D_lucht	: 0,46	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,27	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 2,48	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 65,62
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 65,62
Bodemfactor [-]	: 0,83	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 13441,00
		% Daguur	: 6,84
		% Avonduur	: 2,49
		% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,34
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 47,95
D_afstand	: 18,17	LAeq, nacht	: 43,95
D_lucht	: 0,43	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,69	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 2,41	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:40:59, blz. 1

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 6,92
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 6,96
Bodemfactor [-]	: 0,32	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,87
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 48,57
D_afstand	: 8,43	LAeq, nacht	: 42,87
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,95	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,41	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Ontvanger	: Hotel 1e verd	Waarneemhoogte [m]	: 4,5
Rijlijn	: Duiventorenbaan		
Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 91,21
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 91,28
Bodemfactor [-]	: 0,80	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 10821,00
		% Daguur	: 6,53
		% Avonduur	: 3,53
		% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,05
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 49,38
D_afstand	: 19,60	LAeq, nacht	: 43,77
D_lucht	: 0,58	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,69	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,75	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 87,21
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 87,29
Bodemfactor [-]	: 0,87	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 13441,00
		% Daguur	: 6,84
		% Avonduur	: 2,49
		% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,39
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 48,00
D_afstand	: 19,41	LAeq, nacht	: 44,00
D_lucht	: 0,56	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,98	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,70	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:40:59, blz. 3

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 6,62
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 7,61
Bodemfactor [-]	: 0,30	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,83
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 48,53
D_afstand	: 8,81	LAeq, nacht	: 42,83
D_lucht	: 0,06	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,81	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,20	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Ontvanger : Hotel 2e verd Waarneemhoogte [m] : 7,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 100,80
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 101,03
Bodemfactor [-]	: 0,82	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,00
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 49,33
D_afstand	: 20,04	LAeq, nacht	: 43,72
D_lucht	: 0,64	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,65	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,36	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 96,00
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 96,24
Bodemfactor [-]	: 0,88	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,40
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 48,01
D_afstand	: 19,83	LAeq, nacht	: 44,00
D_lucht	: 0,61	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,90	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,31	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:40:59, blz. 5

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 4,91
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 8,35
Bodemfactor [-]	: 0,15	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,88
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 48,58
D_afstand	: 9,22	LAeq, nacht	: 42,88
D_lucht	: 0,07	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,41	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,14	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Ontvanger	: Hotel 3e verd	Waarneemhoogte [m]	: 10,5
Rijlijn	: Duiventorenbaan		
Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 105,62
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 106,07
Bodemfactor [-]	: 0,83	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 10821,00
		% Daguur	: 6,53
		% Avonduur	: 3,53
		% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,00
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 49,32
D_afstand	: 20,26	LAeq, nacht	: 43,71
D_lucht	: 0,67	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,67	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,10	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 100,80
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 101,27
Bodemfactor [-]	: 0,88	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 13441,00
		% Daguur	: 6,84
		% Avonduur	: 2,49
		% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,38
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 47,99
D_afstand	: 20,05	LAeq, nacht	: 43,99
D_lucht	: 0,64	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,91	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 1,06	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:40:59, blz. 7

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 5,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 10,98
Bodemfactor [-]	: 0,16	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 51,64
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 47,34
D_afstand	: 10,40	LAeq, nacht	: 41,64
D_lucht	: 0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,46	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 52
D_meteo	: 0,13	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 47

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Ontvanger : Hotel 4e verd Waarneemhoogte [m] : 13,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 107,22
Verhardingsbreedte [m]	: 9,00	Afstand schuin [m]	: 107,98
Bodemfactor [-]	: 0,84	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,04
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 49,37
D_afstand	: 20,33	LAeq, nacht	: 43,76
D_lucht	: 0,68	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,71	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,92	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 104,02
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 104,80
Bodemfactor [-]	: 0,89	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 52,36
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 47,97
D_afstand	: 20,20	LAeq, nacht	: 43,97
D_lucht	: 0,66	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 3,92	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 53
D_meteo	: 0,89	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 48

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:40:59, blz. 9

Golfbaan Dongen 48dB cont

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 5,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 13,70
Bodemfactor [-]	: 0,16	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 50,63
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 46,32
D_afstand	: 11,37	LAeq, nacht	: 40,63
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 0,49	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 51
D_meteo	: 0,13	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 46

Golfbaan Dongen

191464.791919

Ontvanger : Hotel BG Waarneemhoogte [m] : 1,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 27,00
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 27,01
Bodemfactor [-]	: 0,42	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 59,90
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 57,23
D_afstand	: 14,32	LAeq, nacht	: 51,62
D_lucht	: 0,19	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,94	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 61
D_meteo	: 1,33	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 56

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 160,00
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 160,00
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 46,22
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 41,83
D_afstand	: 22,04	LAeq, nacht	: 37,83
D_lucht	: 0,96	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 5,52	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 47
D_meteo	: 3,30	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 42

Golfbaan Dongen

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 10,03
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 50,43
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 46,13
D_afstand	: 10,01	LAeq, nacht	: 40,43
D_lucht	: 0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,62	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 51
D_meteo	: 0,57	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 46

Golfbaan Dongen

191464.791919

Ontvanger : Hotel 1e verd Waarneemhoogte [m] : 4,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 27,00
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 27,26
Bodemfactor [-]	: 0,42	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 60,89
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 58,22
D_afstand	: 14,36	LAeq, nacht	: 52,61
D_lucht	: 0,20	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,59	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,66	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 57

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 160,00
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 160,04
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 48,25
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 43,86
D_afstand	: 22,04	LAeq, nacht	: 39,85
D_lucht	: 0,96	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,32	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 49
D_meteo	: 2,47	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 44

Golfbaan Dongen

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 10,68
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 50,64
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 46,34
D_afstand	: 10,29	LAeq, nacht	: 40,64
D_lucht	: 0,08	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,44	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 51
D_meteo	: 0,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 46

Golfbaan Dongen

191464.791919

Ontvanger : Hotel 2e verd Waarneemhoogte [m] : 7,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 27,00
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 27,83
Bodemfactor [-]	: 0,42	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 61,05
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 58,38
D_afstand	: 14,45	LAeq, nacht	: 52,77
D_lucht	: 0,20	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,54	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,44	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 57

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 160,00
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 160,14
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 48,99
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 44,60
D_afstand	: 22,04	LAeq, nacht	: 40,59
D_lucht	: 0,96	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,15	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 1,89	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 45

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:30:04, blz. 5

Golfbaan Dongen

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 12,08
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 50,16
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 45,86
D_afstand	: 10,81	LAeq, nacht	: 40,16
D_lucht	: 0,09	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,45	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 0,20	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 45

Golfbaan Dongen

191464.791919

Ontvanger : Hotel 3e verd Waarneemhoogte [m] : 10,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 27,00
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 28,71
Bodemfactor [-]	: 0,42	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 61,01
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 58,34
D_afstand	: 14,58	LAeq, nacht	: 52,73
D_lucht	: 0,21	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,55	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,34	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 57

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 160,00
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 160,30
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 49,38
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 44,99
D_afstand	: 22,05	LAeq, nacht	: 40,98
D_lucht	: 0,96	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,13	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 1,52	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 45

Standaard rekenmethode 1 V1.20

18-2-2008 14:30:04, blz. 7

Golfbaan Dongen

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 13,97
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 49,49
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 45,19
D_afstand	: 11,45	LAeq, nacht	: 39,49
D_lucht	: 0,11	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,50	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 0,17	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 45

Golfbaan Dongen

191464.791919

Ontvanger : Hotel 4e verd Waarneemhoogte [m] : 13,5

Rijlijn : Duiventorenbaan

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 27,00
Verhardingsbreedte [m]	: 9,50	Afstand schuin [m]	: 29,86
Bodemfactor [-]	: 0,42	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 10821,00
% Daguur	: 6,53
% Avonduur	: 3,53
% Nachtuur	: 0,97

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	60	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	91,34	91,34	91,34	60	0,00	76,27	73,60	67,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,87	3,87	3,87	60	0,00	68,52	65,84	60,23
4	Zware Motorvoertuigen	4,79	4,79	4,79	60	0,00	72,32	69,64	64,03
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			78,23	75,56	69,95
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 60,88
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 58,21
D_afstand	: 14,75	LAeq, nacht	: 52,60
D_lucht	: 0,21	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,56	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 62
D_meteo	: 0,28	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 57

Rijlijn : Steenstraat

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 160,00
Verhardingsbreedte [m]	: 6,00	Afstand schuin [m]	: 160,51
Bodemfactor [-]	: 0,93	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 76		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		

Q_etmaal	: 13441,00
% Daguur	: 6,84
% Avonduur	: 2,49
% Nachtuur	: 0,99

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	78,52	78,52	78,52	50	0,00	75,36	70,97	66,97
3	Middelzware Motorvoert...	7,08	7,08	7,08	50	0,00	71,57	67,18	63,17
4	Zware Motorvoertuigen	14,40	14,40	14,40	50	0,00	77,61	73,22	69,22
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			80,27	75,88	71,88
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 49,62
C_zichthoek	: -2,23	LAeq, avond	: 45,24
D_afstand	: 22,06	LAeq, nacht	: 41,23
D_lucht	: 0,97	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 4,13	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 50
D_meteo	: 1,27	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 45

Golfbaan Dongen

191464.791919

Rijlijn : Hespelpad

Wegdekhoogte [m]	: 0,00	Afstand horizontaal [m]	: 10,00
Verhardingsbreedte [m]	: 3,00	Afstand schuin [m]	: 16,20
Bodemfactor [-]	: 0,49	Afstand kruispunt [m]	: 0,00
Objectfractie [-]	: 0,00	Afstand obstakel [m]	: 0,00
Zichthoek [grad]	: 112		
Wegdektype [-]	: Referentie - Referentiewegdek		
		Q_etmaal	: 500,00
		% Daguur	: 7,00
		% Avonduur	: 2,60
		% Nachtuur	: 0,70

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	95,00	95,00	95,00	50	0,00	61,99	57,69	51,99
3	Middelzware Motorvoert...	3,00	3,00	3,00	50	0,00	53,65	49,34	43,65
4	Zware Motorvoertuigen	2,00	2,00	2,00	50	0,00	54,85	50,54	44,85
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	50	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			63,26	58,96	53,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	: 0,00	LAeq, dag	: 48,79
C_zichthoek	: -0,55	LAeq, avond	: 44,49
D_afstand	: 12,10	LAeq, nacht	: 38,79
D_lucht	: 0,12	Aftrek Art. 110g [dB]	: 5
D_bodem	: 1,55	Lden, excl. Art.110g [dB]	: 49
D_meteo	: 0,16	Lden, incl. Art.110g [dB]	: 44

Bijlage 6. Onderzoek luchtkwaliteit

1

B6.1. Beleidskader en normstelling

In paragraaf 3.3.4 zijn de hoofdpunten van de geldende wetgeving voor luchtkwaliteit beschreven. In deze bijlage worden enkele aanvullende punten uit de Wet luchtkwaliteit (Wlk) nader benoemd en wordt aandacht besteed aan het onderzoek luchtkwaliteit.

Wet luchtkwaliteit

Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wlk veroorzaakt¹⁾. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) van belang. Andere stoffen uit de Wlk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten.

Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007

Op grond van de Wlk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007 is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Dongen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 3 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar.

De regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit staan eveneens beschreven in deze Regeling. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende situaties (binnenstedelijk, buitenstedelijk en industriële bronnen), per situatie is bepaald welke standaardrekenmethode (SRM) gebruikt mag worden. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het Meet- en rekenvoorschrift is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

Tabel 1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007)

B6.2. Onderzoek luchtkwaliteit

Uitgangspunten onderzoek luchtkwaliteit

Nieuwe functies genereren verkeer en kunnen daarom mogelijk gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Zodoende is onderzocht welke gevolgen de toename van het verkeer als gevolg van de voorgenomen bouw van het hotel en de golfbaan heeft op de luchtkwaliteit langs de ontsluitende wegen en daarmee dus ook op de rest van de omgeving. Daarnaast is de luchtkwaliteit ter plaatse van het hotel getoetst.

¹⁾ Uit ervaring blijkt dat de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie van stikstofdioxide in Nederland pas wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie boven 82 µg/m³. Dergelijke concentraties zijn niet te verwachten in en om het projectgebied en uit onderstaande berekeningen blijkt dat de concentraties aanzienlijk lager zijn.

Onderzoeksmethode

De luchtkwaliteit als gevolg van de nabijgelegen wegen is berekend met behulp van het CAR II-programma¹⁾. Het CAR II-programma geldt als het standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het projectgebied en zijn omgeving wordt als zodanig aangeduid.

Het CAR-programma kan berekeningen uitvoeren voor de maatgevende stoffen fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide. Hierdoor is het programma geschikt voor het verkrijgen van een algemeen beeld van de luchtkwaliteit en voor het opsporen van knelpunten. Het CAR II-programma is toepasbaar voor berekeningen van concentraties op een afstand van het immissiepunt (bijvoorbeeld woningen) tot de wegas van minimaal 5 en maximaal 30 m. De berekende concentraties gelden voor een hoogte van 1,5 m boven het maaiveld. De invloed van de hoogte van de bebouwing is verwerkt in de verschillende wegtypes die in het programma ingevoerd kunnen worden.

Het CAR II-programma kan niet voor het jaar 2018 rekenen. Voor het berekenen van de luchtkwaliteit in 2018 worden de geschatte verkeersintensiteiten voor 2018 gebruikt met het scenario van 2020.

Gevolgen beoogde ontwikkelingen op luchtkwaliteit in de omgeving

Relevant voor de gevolgen van de bestemmingswijziging, de bouw van het hotel en de aanleg van de golfbaan, op de luchtkwaliteit in de omgeving is de verkeersproductie. De verkeersproductie en –attractie ten gevolge van de ontwikkeling is in het akoestisch onderzoek (bijlage 3) nader uitgewerkt en verantwoord. In de luchtkwaliteitsberekeningen is in ieder geval uitgegaan van het scenario dat uitgaat van de realisatie van een 18-holes golfbaan.

Onderzoek luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde ontwikkeling

De luchtkwaliteit is ter plaatse van de beoogde ontwikkelingen berekend en getoetst aan de geldende grenswaarden. Het verkeer op het Hespelpad is daarvoor relevant. Verder is de luchtkwaliteit op de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan en de Steenstraat berekend omdat op deze straten de verkeersintensiteiten het grootst zijn en omdat extra verkeer hierop ontsluit.

Invoergegevens

Voor de verkeersintensiteiten is gebruikgemaakt van de gegevens uit het akoestisch onderzoek (bijlage 3). In tabel 2 zijn de gebruikte gegevens weergegeven.

Tabel 2 Verkeersintensiteiten

straatnaam	verkeersintensiteit (mvt/etmaal)					
	2008		2010		2018	
	exclusief ontwikkeling	inclusief ontwikkeling	exclusief ontwikkeling	inclusief ontwikkeling	exclusief ontwikkeling	inclusief ontwikkeling
Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	9.852	10.863	10.149	11.160	9.810	10.821
Steenstraat	11.136	12.147	11.472	12.483	12.430	13.441
Hespelpad	500	500	500	500	500	500

In het CARII-programma wordt daarnaast nog een aantal basisgegevens ingevoerd, zoals de voertuigverdeling op de relevante wegen, de gemiddelde snelheid op deze wegen en het wegprofiel (wel/niet veel bomen en/of gebouwen). In tabel 3 zijn de voertuigverdelingen weergegeven. In tabel 4 de overige invoergegevens. De voertuigverdelingen zijn ontleend en verantwoord in het akoestisch onderzoek. In het berekeningsprogramma (CAR 6.1.1) luchtkwaliteitonderzoek kunnen geen motoren als voertuigcategorie ingevoerd worden. De percentage motoren is bij het percentage lichte motorvoertuigen gevoegd. Het wegtype voor de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan en Hespelpad is 4 omdat er aan één zijde van de weg bebouwing aanwezig is die op een kortere afstand van de weg staan dan 3 keer de hoogte van de bebouwing. Voor de Steenstraat is wegtype 2 genomen omdat er aan weerszijde van de weg bebouwing aanwezig is die op een grotere afstand van de weg staat dan 3 keer de hoogte van de bebouwing. Bij het Hespelpad en de Steenstraat is snelheidstype "normaal stadsverkeer" gebruikt

¹⁾ Calculation of Air pollution from Road traffic-programma II, versie 6.1.1, juli 2007.

omdat hier een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. Bij de Rijenseweg/Dongenseweg/Duiventorenbaan hoort snelheidstype "buitenweg algemeen" omdat hier een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt. Bomenfactor 1 is gebruikt voor straten waar er nauwelijks of geen bomen aanwezig zijn in de straat. Bomenfactor 1,25 is gebruikt voor de straten waar wel bomen aanwezig zijn maar niet zoveel dat deze elkaar raken met de kruin.

Tabel 3 Voertuigverdeling per categorie en per periode-uur

	2008 en 2010			2018		
	Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	Steenstraat	Hespelpad	Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	Steenstraat	Hespelpad
lichte mvt"s	92,43%	81,95%	95,0%	91,34%	78,52%	95,0%
middelzware mvt"s	6,35%	9,02%	3,0%	3,87%	7,08%	3,0%
zware mvt"s	1,22%	9,03%	2,0%	4,79%	14,40%	2,0%

Tabel 4 Overige invoergegevens

straatnaam	RD-coördinaten		wegtype	snelheidstype	bomenfactor	afstand tot de wegas (in m.)
	X	Y				
Rijenseweg/ Dongenseweg/ Duiventorenbaan	122200	403500	4	buitenweg algemeen	1,25	5
Steenstraat	122600	403220	2	normaal stadsverkeer	1	5
Hespelpad	122120	403400	4	normaal stadsverkeer	1,25	5

Berekeningsresultaten

Toetsing gevolgen beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit in de omgeving

In tabel 5 zijn de resultaten van de berekeningen ten behoeve van de toetsing in de omgeving van het projectgebied weergegeven voor 2008, 2010 en 2018. Op grond van het Wlk mag voor fijn stof de bijdrage van zeezout worden afgetrokken van de berekende waarden.

Tabel 5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking*

weg	stikstofdioxide (NO ₂)		fijn stof (PM ₁₀)		fijn stof (PM ₁₀)	
	jaargemiddelde(in µg/m ³)		jaargemiddelde (in µg/m ³)		24 uurgemiddelde (aantal overschrijdingen per jaar)	
	excl. ontwikkel.	incl. ontwikkel.	excl. ontwikkel.	incl. ontwikkel.	excl. ontwikkel.	incl. ontwikkel.
in 2008						
Rijenseweg/ Dongen- seweg/ Duiventoren- baan	32,7	33,6	27,0	27,3	25	26
Steenstraat	36,9	38,0	27,6	27,8	27	28
Hespelpad	23,2	23,2	24,6	24,6	17	17
in 2010						
Rijenseweg/ Dongen- seweg/ Duiventoren- baan	30,0	30,9	25,0	25,3	18	19
Steenstraat	33,7	34,6	25,4	25,6	19	20
Hespelpad	20,9	20,9	22,7	22,7	11	11
in 2018						
Rijenseweg/ Dongen- seweg/ Duiventoren- baan	21,7	22,3	22,0	22,2	10	10
Steenstraat	25,4	22,0	22,1	22,3	10	10
Hespelpad	15,9	15,9	20,4	20,4	6	6

* Inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof

Uit onderzoek blijkt dat de ontwikkeling op alle relevante wegen een bijdrage levert aan de verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving (de uitkomsten met en zonder ontwikkeling zijn niet overal gelijk). Deze verslechtingen leiden echter niet tot een overschrijding van de grenswaarde uit het Wlk.

Toetsing ter plaatse van de beoogde ontwikkeling

Naast een toetsing van de gevolgen op de omgeving, dient ook de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde ontwikkeling te worden onderzocht. Echter, uit de hiervoor beschreven berekeningen voor de omgeving blijkt, dat de luchtkwaliteit op 5 meter uit de as van de weg reeds voldoet aan de normen uit het Wlk. De afstand tussen de weg van de relevante wegen en de nieuwe ontwikkeling is groter. Om deze reden kan zonder berekening worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit ter plaatse van de beoogde ontwikkeling onder de normen uit het Wlk blijven en dat vanuit het principe van een goede ruimtelijke ordening derhalve geen knelpunten aanwezig zijn. Het Wlk staat de realisatie van het hotel en de golfbaan niet in de weg.

Bijlage 7. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

1

Milieuozonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de planregels opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuozonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringslijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuozonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾, deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. **"lichte horeca"**: Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijssalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.

In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

¹⁾ Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
- 1b. overige lichte horeca: restaurants;
- 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, fast-foodrestaurants met afhaalservice per auto, en dergelijke
2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur en dergelijke. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planregels is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een ontheffing één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat ontheffing tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een ontheffing te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een ontheffing worden verleend.