

**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING
TANKSTATION KIEVITSWEG TE
GRIJPSKERK**



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING TANKSTATION
KIEVITSWEG TE GRIJSPKERK**

CODE 1499160 / 06-02-2015

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Locatie	1
1. 3. Planologische regeling	2
1. 4. Leeswijzer	2
2. PROJECTBESCHRIJVING	3
2. 1. Huidige situatie	3
2. 2. Voorgenomen initiatief	3
2. 3. Ruimtelijke inpassing	5
3. BELEIDSKADER	6
3. 1. Algemeen	6
3. 2. Provinciaal beleid	6
3. 3. Gemeentelijk beleid	6
4. OMGEVINGSASPECTEN	7
4. 1. Milieuzonering	7
4. 2. Wegverkeerslawaaï	7
4. 3. Water	8
4. 4. Bodem	8
4. 5. Archeologie	8
4. 6. Cultuurhistorie	9
4. 7. Ecologie	9
4. 8. Externe veiligheid	10
4. 9. Luchtkwaliteit	11
4. 10. Kabels, leidingen en zoneringen	11
5. UITVOERBAARHEID	12
5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	12
5. 2. Economische uitvoerbaarheid	12
6. AFWEGING EN CONCLUSIES	13
BIJLAGEN	
<u>Bijlage 1</u>	Akoestisch onderzoek
<u>Bijlage 2</u>	Uitgangspuntennotitie watertoets

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Centraal op het bedrijventerrein De Rietlanden te Grijskerk was onlangs een onbemand tankstation aanwezig. Dit tankstation lag aan de provinciale weg N388. Daarbij waren twee pompen voor vrachtwagens op één eiland aanwezig.

De wens is om op deze plek een nieuw tankstation te realiseren, bestaande uit twee eilanden, één voor vrachtwagens en één voor personenauto's. De uitbreiding past niet in het aanduidingsvlak zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.3) en kan daarom niet op basis van dit bestemmingsplan worden gerealiseerd.

De gemeente Zuidhorn wil in principe medewerking verlenen aan het project. Op basis van de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) kan dit door het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Voorwaarde hierbij is dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Ter motivering hiervan is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Deze notitie voorziet hierin en zal deel uitmaken van de omgevingsvergunning.

1. 2. Locatie

Het projectgebied ligt aan de oostzijde van de Kievitsweg op het noordelijk deel van het bedrijventerrein de Rietlanden. De globale ligging van het projectgebied is aangegeven in figuur 1.



Figuur 1. De ligging van het projectgebied (bron: Bing Maps)

1. 3. Planologische regeling

Het projectgebied valt onder de regeling van het bestemmingsplan *Grijpskerk - Bedrijventerrein de Rietlanden*, dat is vastgesteld op 16 december 2013. Het heeft hierin de bestemming 'Bedrijventerrein' met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijfsverzamelgebouw'. Deze functieaanduiding doet recht aan het (recent afgebrande) bedrijfsverzamelgebouw.

Een tankstation (zonder LPG) is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'verkoop punt van motorbrandstoffen zonder LPG'. Het opgenomen aanduidingsvlak ligt rondom het huidige tankstation. Het bestemmingsplan biedt zodoende geen mogelijkheden voor uitbreiding. Overigens wordt er buiten het bouwvlak gebouwd.

Tot slot is aan het plangebied een tweetal gebiedsaanduidingen ('geluidzone - weg' en 'veiligheidszone-30 m zone Provinciaal Basisnet Groningen') toegekend. Deze gebiedsaanduidingen hebben voor de planvorming geen consequenties.

1. 4. Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in *hoofdstuk 2* een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de gewenste ontwikkelingen en ruimtelijke inpassing daarvan. In *hoofdstuk 3* worden de uitgangspunten getoetst aan het, voor het project relevante, beleid op de verschillende niveaus. In *hoofdstuk 4* wordt ingegaan op de omgevingsaspecten. Vervolgens worden in *hoofdstuk 5* de maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid van het project besproken. *Hoofdstuk 6* geeft ten slotte een beknopte samenvatting en conclusie van de ruimtelijke onderbouwing.

2. PROJECTBESCHRIJVING

2. 1. Huidige situatie

De ontwikkeling vindt plaats op een bedrijventerrein dat ten noorden van Grijskerk aan de overzijde van de provinciale weg N355 ligt. Het bedrijventerrein wordt in tweeën gesplitst door de provinciale weg N388, die in noordelijke richting loopt. Het project heeft betrekking op de locatie van een onlangs ontmanteld tankstation dat aan deze weg was gelegen. Een luchtfoto van het projectgebied is weergegeven in figuur 2.

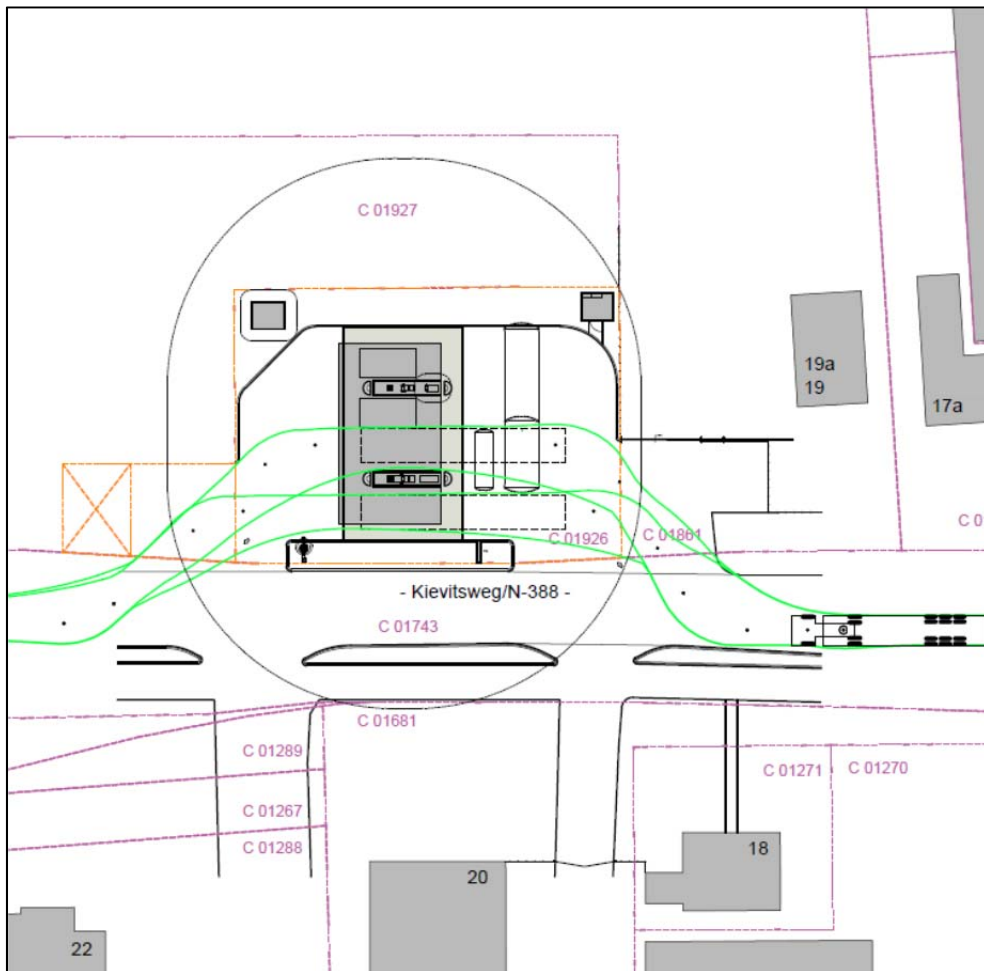


Figuur 2. Luchtfoto plangebied (bron: Google maps)

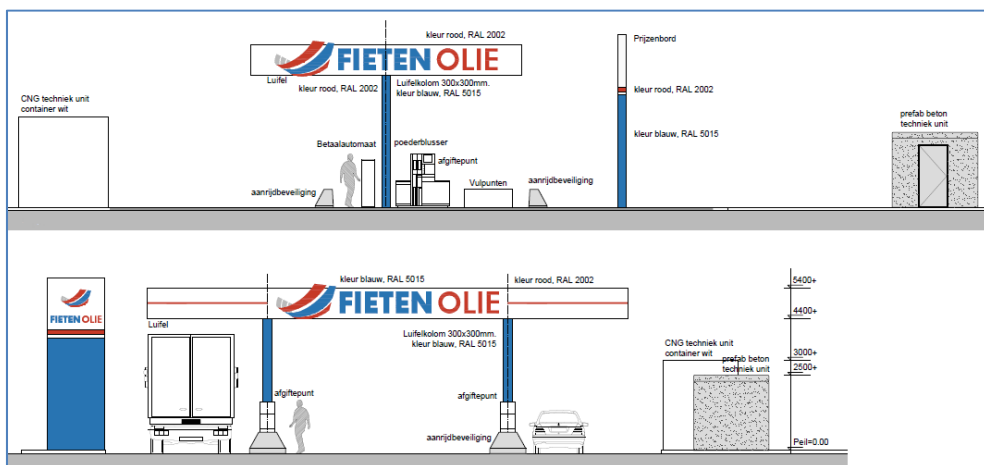
Het tankstation bestond uit één eiland met twee pompen. Er wordt alleen diesel aan vrachtwagens geleverd. Recentelijk is een bedrijfsgebouw dat achter het tankstation aanwezig was afgebrand.

2. 2. Voorgenomen initiatief

Het initiatief omvat het vernieuwen van het tankstation, waarbij het wordt uitgebreid. Er worden twee eilanden aangelegd, zodat twee vrachtwagens en twee personenauto's gelijktijdig kunnen tanken. Boven de afleverzuilen wordt een overkapping gebouwd. Op het achterste (oostelijk) deel worden twee kleine gebouwen ten behoeve van technische ruimten gebouwd. De gewenste situatie is weergegeven in figuur 3. Enkele gevelaanzichten zijn weergegeven in figuur 4.



Figuur 3. Gewenste situatie



Figuur 4. Gevelaanzichten nieuwbouw

2. 3. Ruimtelijke inpassing

Het project heeft een beperkte ruimtelijke impact. De uitbreiding van het tankstation vindt plaats op een volledige verharde locatie op een bedrijventerrein. Doordat de eerder aanwezige achterliggende bebouwing is verdwenen, is de kans ontstaan om de locatie als geheel te herontwikkelen. Het tankstation kan hierdoor een plek krijgen in de stedenbouwkundige structuur. Deze structuur wordt overigens vooral functioneel bepaald: het gaat om een bedrijfsmatig ingevuld bedrijventerrein met bijbehorende functies.

3. BELEIDSKADER

3. 1. Algemeen

In dit hoofdstuk worden relevante planologische beleidskaders op provinciaal en gemeentelijk niveau beschreven. Het rijksbeleid is gezien de aard en omvang van het project niet relevant.

3. 2. Provinciaal beleid

Ter uitvoering van het beleid uit het *Provinciaal omgevingsplan* hebben Provinciale Staten op 17 juni 2009 een *provinciale Omgevingsverordening* vastgesteld. Aanvullingen en wijzigingen zijn vastgesteld op 2 februari 2011, 9 maart 2011 en 20 maart 2013. De provinciale verordening is een instrument, zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Deze verordening bevat regels ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. De Omgevingsverordening geeft een conserverend beleid aangaande bedrijfslocaties: uitbreiding van bedrijventerreinen is niet toegestaan, tenzij uitdrukkelijk aangegeven. Het bedrijventerrein De Rietlanden komt niet voor uitbreiding in aanmerking.

Op grond van de kaart behorende bij het besluit Begrenzings buitengebied ligt het projectgebied in het stedelijk gebied. Hier heeft de gemeente beleidsvrijheid voor het ontwikkelen van stedelijke functies. Het intensiveren van het gebruik van een bedrijventerrein en daarmee dit project is in overeenstemming met de regels uit de verordening.

3. 3. Gemeentelijk beleid

De *Structuurvisie Zuidhorn 2030* geeft het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen voor de gemeente weer. Deze visie is door de gemeenteraad bij besluit van 6 juni 2011 vastgesteld.

Onder het thema "economie" geeft de structuurvisie aan dat de gemeente zich inzet om de capaciteit van de bestaande bedrijventerreinen de komende jaren beter te benutten. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om de uitstraling van de terreinen te versterken, door middel van maatregelen in de openbare ruimte. Door optimalisering van de bestaande terreinen is een verdere uitbreiding vooralsnog niet aan de orde.

Voor het project is geen uitbreiding van het bedrijventerrein nodig. Het betreft intensivering van bestaande ruimte. Dit sluit goed aan op de gemeentelijke ambitie. Overigens is, zoals hiervoor aangegeven, uitbreiding van het bedrijventerrein ook op grond van de provinciale Omgevingsverordening niet toegestaan.

4. OMGEVINGSASPECTEN

4. 1. Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Een richtafstand kan worden beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Het projectgebied ligt op een bedrijventerrein waar bedrijven tot milieucategorie 3.1 zijn toegestaan. Een tankstation zonder LPG valt onder milieucategorie 2. De dichtstbijzijnde milieugevoelige functie betreft een bedrijfswoning die op 30 meter vanaf het projectgebied staat. Voor dergelijke bedrijfswoningen geldt overigens een ander beschermingsniveau dan voor woningen in een rustige woonomgeving. Bovendien breidt het tankstation zich niet in de richting van de woning uit. Het project veroorzaakt dus in beginsel geen milieuknelpunten.

Voor oprichting van het tankstation is een melding in het kader van het *Activiteitenbesluit* nodig. Ten behoeve daarvan is een akoestisch onderzoek opgesteld (Bijlage 1). Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidsniveaus ten gevolge van de activiteiten bij het tankstation ter plaatse van de woningen in de omgeving. Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden in de dag- en nachtperiode respectievelijk 44 en 36 dB(A). De maatgevende bronnen zijn de vrachtwagens en personenauto's in respectievelijk de dag- en nachtperiode.
- De normen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van het *Activiteitenbesluit* worden niet overschreden.
- Het maximale geluidniveau ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden bedraagt maximaal 67 en 55 dB(A) in respectievelijk de dag- en nachtperiode.
- De normen voor het maximale geluidniveau worden niet overschreden.
- Het equivalente geluidniveau als gevolg van het inrichtingsgebonden verkeer bedraagt maximaal 47 en 37 dB(A) in de dag- en nachtperiode. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van de woningen niet overschreden.

De gemeente betreft de resultaten van het akoestisch onderzoek in de beoordeling in het kader van het *Activiteitenbesluit*.

4. 2. Wegverkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone.

Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ont-

wikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag hogere grenswaarden vaststellen.

Dit project stelt geen nieuwe geluidsgevoelige functies voor. Het is daarom niet noodzakelijk om de ontwikkeling te toetsen aan de Wgh. In het kader van het akoestisch onderzoek (bijlage 1) is de geluidsbelasting op woningen als gevolg van het inrichtingsgebonden verkeer bepaald. Zie paragraaf 4.2. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde ter plaatse de woningen niet overschreden.

4. 3. Water

Vanwege het belang van het water in de ruimtelijke ordening, wordt van waterschappen een vroege en intensieve betrokkenheid bij het opstellen van ruimtelijke plannen verwacht. Bovendien is de watertoets een verplicht onderdeel in de bestemmingsplanprocedure geworden.

Het projectgebied ligt in het beheersgebied van het waterschap Noorderzijlvest. De ontwikkeling is kenbaar gemaakt bij het waterschap via de digitale watertoets (kenmerk: 20140718-34-9308). Omdat het project geen wijzigingen in de afvoer van hemel en/of afvalwater voorstelt en er ook geen toename aan verharding aan de orde is, is de korte procedure voor de watertoets van toepassing. Er dient rekening te worden gehouden met een aantal algemene uitgangspunten. Deze zijn opgenomen in bijlage 2.

4. 4. Bodem

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het projectgebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het projectgebied voor de gewenste functie.

Door het gebruik als tankstation kunnen bodemverontreinigingen niet op voorhand worden uitgesloten. Overigens zijn deze niet aannemelijk, omdat gebruik wordt gemaakt van een vloeistofdichte betonvloer.

Aangezien er geen gebouwen worden gebouwd die verblijfplaatsen voor mensen bevatten is het niet noodzakelijk om een bodemonderzoek uit te voeren. Het project veroorzaakt in beginsel geen risico's voor de volksgezondheid.

4. 5. Archeologie

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de *Wet op de archeologische monumentenzorg* als onderdeel van de *Monumentenwet* in werking getreden. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De wet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen en projecten rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

In het geldende bestemmingsplan is een afweging gemaakt of er sprake is van een archeologische (verwachtings)waarde. Voor het projectgebied geldt geen bescherming op deze locatie. Bovendien zijn de ingrepen die voor de uitvoering van dit project noodzakelijk zijn zeer beperkt. Het is daarom niet noodzakelijk om in het kader van dit project archeologisch onderzoek uit te voeren. De kans dat als gevolg van de ingrepen archeologische resten worden verstoord is zeer klein. Mochten bij de bodemingrepen toch archeologische resten worden aangetroffen, dan geldt op grond van artikel 53 van de *Monumentenwet* een meldingsplicht.

4. 6. Cultuurhistorie

De rol van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening is de laatste jaren sterk toegenomen. Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen. Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt. Cultuurhistorie is daarmee een sturend onderdeel geworden in de ruimtelijke ordening.

Binnen en direct nabij het projectgebied zijn geen beschermde cultuurhistorische waarden aanwezig.

4. 7. Ecologie

Bij elk ruimtelijk project dient met het oog op de natuurbescherming rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij dient te worden aangetoond dat als gevolg van de geplande activiteiten de natuurdoelstellingen van beschermde natuurgebieden en de gunstige staat van instandhouding van waardevolle dier- en plantensoorten niet in het geding komen. Er wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

Het projectgebied ligt niet in of nabij beschermde natuurgebieden. Gebieden die zijn beschermd onder de *Natuurbeschermingswet* liggen op meer dan 7 kilometer afstand. De dichtstbijzijnde gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur liggen ten zuiden van Grijpskerk. De uitbreiding van een tankstation op een bedrijventerrein heeft gelet op de grote afstand ook geen gevolgen voor beschermde natuurgebieden in de omgeving.

Soortenbescherming

Het projectgebied betreft een volledig verharde locatie op een bedrijventerrein. Er is sprake van een verstoord gebied dat niet geschikt is als habitat voor beschermde soorten. Voor de uitvoering van dit project worden geen sloten gedempt, bebossing gekapt of gebouwen gesloopt. Het project veroorzaakt daardoor geen conflicten met de *Flora- en faunawet*.

4. 8. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten.

De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in onder andere het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen (cRNVGS) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De aanwezige risicobronnen zijn aangegeven op de risicokaart. Hieruit blijkt dat nabij het projectgebied geen risicovolle inrichtingen, vervoersroutes van gevaarlijke stoffen en/of buisleidingen liggen. De dichtstbijzijnde risicobron betreft een tankstation met LPG dat op ruim 200 meter ten zuidoosten ligt. Het projectgebied ligt buiten het invloedsgebied hiervan.

De provincie Groningen heeft voor de provinciale wegen een Basisnet opgesteld. Op basis van gegevens uit het Provinciaal Basisnet Groningen is er geen 10^{-6} contour aanwezig langs de Kievitsweg. Daarnaast heeft de provincie het beleid geformuleerd dat binnen 30 meter van alle provinciale en rijkswegen, alsmede spoorwegen (m.u.v. Groningen - Leeuwarden) geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame mensen gerealiseerd mogen worden. Dit is ten behoeve van de extra bescherming van minder zelfredzame mensen tegen het grootste scenario van de meest vervoerde gevaarlijke stof (brandbare vloeistoffen; benzine/diesel), de plasbrand. Dit gebied wordt plasbrandaandachtsgebied (PAG) genoemd. Dit is ook van toepassing op de N388. Dit project stelt geen kwetsbare objecten voor en ook geen functies voor verminderd zelfredzame personen.

In het Provinciaal Basisnet Groningen is aansluiting gezocht bij de concepttekst van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (Btev). Deze aansluiting heeft tot gevolg dat voor de verantwoording van het groepsrisico onderscheid wordt gemaakt in een deel rampenbestrijding en zelfredzaamheid en een deel nadere verantwoording van het groepsrisico (GR). Beiden hebben betrekking op het (invloeds)gebied welke reikt tot 200 meter aan weerszijden van de weg.

Voor het eerste deel (rampenbestrijding en zelfredzaamheid) dient advies te worden gevraagd aan de Regionale brandweer. Voor het tweede deel, de nadere verantwoording van groepsrisico wordt voor het Provinciaal Basisnet Groningen een uitzondering gemaakt (geen verantwoording GR), indien er maximaal 41 woningen per hectare binnen de 200 meter zone worden toegevoegd, of wanneer het plan een maximale toename van 100 personen per hectare in de zone tot gevolg heeft. Op basis van dit project zal er geen toename van meer dan 100 personen per hectare plaatsvinden binnen het gebied van 200 meter aan weerszijden van de weg. Een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico is daarom niet noodzakelijk. Het aspect externe veiligheid vormt voor de voorgestane ontwikkelingen dan ook geen belemmering.

4. 9. Luchtkwaliteit

Een onderdeel van de *Wet milieubeheer* betreft luchtkwaliteit. De wet is bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging, aan te pakken.

Het projectgebied ligt niet in een omgeving waar knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit aan de orde zijn. Voor bepaalde initiatieven is bepaald dat deze 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De uitbreiding van een tankstation heeft niet een zodanig effect op de verkeersstromen in de omgeving dat het project mogelijk in betekenende mate bedraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

4. 10. Kabels, leidingen en zoneringen

In of nabij het projectgebied liggen geen kabels en leidingen die een beperking vormen voor dit project.

5. UITVOERBAARHEID

5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit project omvat de uitbreiding van een tankstation op een bedrijventerrein. Met de ontwikkeling zijn geen grote maatschappelijke belangen gemoeid. Het wordt daarom niet noodzakelijk geacht om de mogelijkheid tot inspraak op het project te bieden.

Op grond van artikel 6.18 van het *Besluit omgevingsrecht* (Bor) wordt de ontwikkeling voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. De ontwerpbeschikking van de omgevingsvergunning met bijbehorende stukken wordt daarna gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Eenieder wordt op deze wijze in de gelegenheid gesteld om bedenkingen tegen het initiatief kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen worden door de gemeente beantwoord en meegewogen in de besluitvorming omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep. De voorgenoemde procedure toont de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aan.

5. 2. Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het project is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt enerzijds bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en anderzijds door de wijze van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

Financiële haalbaarheid

De ontwikkeling betreft een particulier initiatief, waarmee de gemeente geen directe financiële bemoeienis heeft. De initiatiefnemer heeft onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van het project.

Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten, bijvoorbeeld voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor de ruimtelijke procedure. Indien er sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. Van deze verplichting kan worden afgezien als het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Voor vaststelling van het planologisch besluit dient duidelijk te zijn op welke wijze de kosten zullen worden verhaald.

Er zal tussen gemeente en initiatiefnemer nog een verhaalsovereenkomst met betrekking tot eventuele planschade worden afgesloten.

Dit project stelt geen bouwplannen zoals genoemd in artikel 6.2.1 Bro voor. Met dit project zijn geen bovenplanse kosten gemoeid. De kosten voor de procedure worden verhaald via leges. Daarom wordt het opstellen van een exploitatieplan niet nodig geacht.

6. AFWEGING EN CONCLUSIES

Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, waarmee realiseren van een tankstation ter vervanging van een onlangs ontmanteld tankstation mogelijk wordt gemaakt. In planologische zin wordt het tankstation beperkt uitgebreid.

Afweging

De ontwikkeling heeft een beperkte ruimtelijke impact. De locatie is al volledig verhard en lange tijd gebruikt als tankplaats voor vrachtwagens. Bovendien is het ontwikkelen van bedrijven op een bedrijventerrein in overeenstemming met de uitgangspunten van het bestemmingsplan.

Achter het projectgebied stond onlangs nog een bedrijfsgebouw. Dit is afgebrand. De locatie leent zich daarom goed voor een herontwikkeling. Het tankstation krijgt hierin een plaats en wordt zodoende ingepast in de ruimtelijk-functionele structuur van een bedrijventerrein.

Verder is het project in overeenstemming met de relevante beleidsuitgangspunten op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau en veroorzaakt het geen conflicten met de sectorale wet- en regelgeving. Kanttekening is dat de geluidsbelasting in de nachtperiode (maximale geluidsniveau) hoger is dan de geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit. Dit is in de huidige (vergunde) situatie al het geval. De gemeente is, gelet op het advies van de Omgevingsdienst Groningen niet bereid om hiervoor een hogere grenswaarde vast te stellen. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4 bij de beschrijving van het akoestisch onderzoek. De resultaten van het onderzoek worden betrokken bij de beoordeling van de melding in het kader van het Activiteitenbesluit.

Conclusie

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het project is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

===

BIJLAGE 1

Aanslagsweg 22

7622 LD Borne

telefoon 0541 539 333

e-mail info@munsterhuisgeluidsadvies.nl

internet www.munsterhuisgeluidsadvies.nl

Retouradres: Aanslagsweg 22, 7622 LD Borne

ContrAll Projektrealisatie B.V.

De heer D. Bannink

Postbus 525

7300 AM APELDOORN

Datum 2 februari 2015

Ons kenmerk B04.14.077

projectnummer 14.077

project Tankstation Fieten Olie te Grijpskerk

onderwerp Briefrapportage Akoestisch onderzoek

Geachte heer Bannink,

Hierbij zend ik u de briefrapportage betreffende het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor een onbemande tankstation van Fieten Olie gelegen aan de Kievitsweg 23 te Grijpskerk.

Inleiding

Het voornemen is een nieuw tankstation te realiseren bestaande uit 2 pompen waarvan 1 pomp voor vrachtwagens en 1 pomp voor personenauto's.

Voor het oprichten van het tankstation wordt een activiteitenbesluitmelding ingediend. In het kader van deze melding is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (1999).

Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten bij het tankstation ter plaatse van de woningen in de omgeving.

Normen

Aangegeven is dat aangesloten kan worden bij de normen die in het Activiteitenbesluit zijn opgenomen.

Voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (L_{Ar,LT}) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), geldt bij een inrichting voor openbare verkoop van vloeibare brandstoffen, mengsmering of aardgas aan derden voor motorvoertuigen voor het wegverkeer, dat:

- a. de geluidsniveaus op de in tabel 2.17d genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;
- b. de in de periode tussen 07.00 en 21.00 uur in tabel 2.17d opgenomen maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

bank ING Bank

65.20.43.232

k.v.k. 08140233

Tabel 2.17d

	07:00–21:00 uur	21:00–07:00 uur
L _{Ar} ,L _T op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	40 dB(A)
L _{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	60 dB(A)

Indirecte geluidhinder

Bij de beoordeling van een melding moet ook de door de inrichting veroorzaakte 'indirecte hinder' betrokken worden. Onder indirecte hinder wordt hier ingevolge artikel 1.1, tweede lid, van de Wet Milieubeheer verstaan de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvindend buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Een belangrijke vorm van indirecte hinder is af- en aanrijdend verkeer.

In de circulaire inzake geluidshinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting (d.d. 29-02-1996) is bepaald dat de L_{max}-niveaus van het wegverkeer van en naar de inrichting niet te behoeven worden meegenomen in de beoordeling. De L_{Aeq} bij de woningen langs de openbare weg dient separaat te worden beoordeeld en inzichtelijk te worden gemaakt t.o.v. het geluid op de inrichting zelf.

Voor de toetsing aan de circulaire geldt in de dag-, avond- en nachtperiode een equivalent geluidsniveau, L_{Aeq}, van respectievelijk 50, 45 en 40 dB(A) voor de geluidgevoelige bestemmingen rond de inrichting (de zogenaamde voorkeursgrenswaarde). Overschrijding van deze voorkeursgrenswaarde is toegestaan tot 65 dB(A) etmaalwaarde.

Bronnen

Representatieve bedrijfssituatie

In bijlage 1, is de situatie, een 3D overzicht van het tankstation weergegeven.

Zelftankstation

Door de opdrachtgever zijn telgegevens aangeleverd van het aantal tankbeurten en dus voertuigen dat gebruik maakt van het tankstation. In het onderhavig onderzoek is uitgegaan van een worst case situatie. Aangegeven is dat er op een dag circa 214 voertuigen komen.

Op het terrein zijn in totaal 4 opstelplaatsen om te tanken (2 eilanden) waar diverse benzine en diesel worden afgenomen. Het tankeiland dat het dichtst bij de weg ligt is bestemd voor vrachtwagens en het andere eiland voor personenauto's. Bij de tankplaats voor vrachtwagens is tevens het vulpunt gelegen.

Het effectief tanken van een personenauto duurt gemiddeld 2 minuten en voor vrachtwagens 5 minuten. De parameters ter bepaling van de bedrijfsduur en de bedrijfsduurcorrectie zijn weergegeven in tabel 1.

De pompen zijn voorzien van tweezijdige afgiftepunten waar kan worden getankt. Het bronvermogen van een pomp is aangehouden op 76 dB(A) op basis van eerder uitgevoerde soortgelijke metingen.

In het dak van een technische ruimte is een roosteropening aanwezig. Binnen staat een compressor opgesteld dat 1½ uur in de dag en ½ uur in de nachtperiode in bedrijf is. Het bronvermogen is aangehouden op basis van metingen aan een vergelijkbare bron en is vastgesteld op 85 dB(A).

Tabel 1 Overzicht bedrijfstijden en bedrijfsduurcorrecties voor het zelftankstation.

Omschrijving bron	Totaal aantal voertuigen		Totale bedrijfstijd per bron [min]		Bedrijfsduurcorrectie per bron [dB(A)]	
	Dag	Nacht	Dag	Nacht	Dag	Nacht
Pomp 1 br. 01 (tankplaats 1 en 2)	15 vr	-	75	-	10,5	-
Pomp 2 br. 02 (tankplaats 3 en 4)	170 p	30 p	340	60	3,9	10,0
Roosteropening in dak TR, br. 03	-	-	90	30	9,7	13,0

Mobiele bronnen

Relevante geluidbronnen die van toepassing zijn betreffen transportbewegingen van personenauto's vrachtwagens en een vrachtwagen ten behoeve van de aanvoer van brandstoffen.

Tankwagen

Voor de aanlevering van benzine en diesel komt 2 keer per week in de dagperiode een tankwagen. Het lossen geschiedt door middel van de zwaartekracht-principe en is akoestisch niet relevant. De loslocatie is bij pomp tankplaats 2.

Vrachtwagens

Vrachtwagens die het terrein oprijden komen om te tanken, vanaf de oost of westzijde van de Kievitsweg naar de tankplaatsen en rijden vervolgens via dezelfde op/afrit om het terrein weer te verlaten. Omdat er twee tankplaatsen zijn, is ervan uitgegaan dat de verdeling van het aantal voertuigen ieder circa 50% bedraagt.

Opgemerkt dient te worden dat de vrachtwagens stapvoets rijden.

Personenauto's

De routing van de personenauto's is identiek met het verschil dat deze bij tankplaats 3 en 4 kunnen tanken. Omdat er twee tankplaatsen zijn, is ervan uitgegaan dat de verdeling van het aantal voertuigen ieder circa 50% bedraagt.

Van de voertuigen die het terrein op komen rijden om te tanken, komt 50% uit zowel oostelijke als westelijke richting.

Het bronvermogen tijdens rijden bij lage snelheden is sterk afhankelijk van het type voertuig en het rijgedrag van de chauffeur. De gehanteerde bronvermogens zijn berekend aan de hand van zeer recente geluidmetingen aan soortgelijke voertuigen en het eerder uitgevoerde onderzoek en uit publicatie in het blad Geluid, nummer 1, maart 2013). In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een bronvermogen van 102 dB(A) voor stapvoets rijdende vrachtwagen en 89 dB(A) voor personenauto's. Deze bronvermogens zijn mede aangehouden gelet op de afstand die er gereden wordt en in verband met de veiligheid.

Voor het dichtslaan van portieren is een bronvermogen van 95 dB(A) gehanteerd. Deze laatste is in het model alleen opgenomen als maximale geluidbron.

De voertuigen hebben een relatieve vaste rijroute over het terrein waarbij de rijnsnelheid van de voertuigen 5 km/uur bedraagt.

In bijlage 2 zijn de verdelingen van het aantal bewegingen van voertuigen gegeven. De feitelijke lijnbron van de voertuigen met een vaste rijroute is voor de berekening ingevoerd als een serie puntbronnen (zie bijlage 2, invoergegevens). In figuur 5, bijlage 2 zijn de rijroutes weergegeven.

In de overdrachtsberekeningen is voor de mobiele bronnen binnen de inrichting uitgegaan van de in tabel 2 vermelde gegevens. Het aantal transportbewegingen is opgegeven door de opdrachtgever.

Tabel 2. Mobiele geluidbronnen binnen de inrichting met vaste rijroute.

Type bron	Periode	Aantal bewegingen	Cb [dB(A)]	Lbron [dB(A)]	Mobiele bronnrs.
Vrachtwagens tanken route 1	Dag (07.00 – 21.00)	8	30,1	102	04
Vrachtwagens tanken + vullen route 2	Dag (07.00 – 21.00)	8	29,7	102	05
Personenauto's tanken route 3	Dag (07.00 – 21.00) Avond/Nacht (21.00- 07.00)	85 15	19,8 25,9	89	06
Personenauto's tanken route 4	Dag (07.00 – 21.00) Avond/Nacht (21.00- 07.00)	85 15	19,2 25,3	89	07

Resultaten

Door middel van een overdrachtsberekening zijn de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus ter plaatse van de beoordelingspunten bepaald. De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig methode II.8 uit de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999'. Hiertoe zijn gebouwen, bodemgebieden, geluidbronnen met bijbehorende bedrijfstijden en beoordelingspunten als coördinaten in een rekenmodel ingevoerd. De invoergegevens die zijn gebruikt bij de geluidoverdrachtsberekening zijn gegeven in bijlage 2. De bijbehorende schematische ligging van bronnen en beoordelingspunten zijn weergegeven in bijlage 2, figuur 2 tot en met 7.

Bepaling van de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidniveaus vinden plaats op een beoordelingshoogte van 1,5 en 5 meter voor woningen. Gerekend is voor de dagperiode op een hoogte van 1,5 meter en voor de avond-nachtperiode op een hoogte van 5 meter. Ter plaatse van de woning aan de Kievitsweg 24 de beoordelingshoogtes gelegen op 4,5 en 8 meter (1^e en 2^e verdieping). De geluidniveaus worden invallend beschouwd.

Bij de berekening van de overdracht van geluid is uitgegaan van een afname van het geluidniveau door geometrische uitbreiding, door luchtabsorptie en door bodemabsorptie. De bodemfactor welke is gehanteerd in het model is 0,0 (hard). Bij de berekening is rekening gehouden met reflecties. De bedrijfstijden van de verschillende immisierelevante geluidbronnen zijn in de berekening verdisconteerd.

Voor de bepaling van de maximale geluidniveaus is onderscheid gemaakt in de volgende bronnen:

- Dichtslaan deuren van personenauto's. Hiervoor zijn een aantal bronnen in een model ingevoerd, bron 08-11 met een bronvermogen van 95 dB(A);
- Optrekken en remmen van voertuigen: Hiervoor zijn de mobiele bronnen 04-07 mobiele bron, $L_{Amax} = L_{maatgevende\ bron} - C_m +$ een verhoging van 3 dB(A) aangehouden in het model.
- Het maximale geluidniveau ten gevolge van de vrachtwagen die zorg draagt voor de aanvoer van brandstoffen mag, omdat deze in de dagperiode komt, buiten beschouwing worden gelaten conform het voorschrift uit het activiteitenbesluit.

In bijlage 3 zijn de rekenresultaten opgenomen. Bijlage 3.2 zijn de maximale geluidniveau gegeven die direct zijn af te lezen. In tabel 3 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en maximale geluidniveaus op de beoordelingspunten samengevat.

Tabel 3. Rekenresultaten ter plaatse van nabijgelegen woningen

Beoordelingspunt	Geluidniveaus [dB(A)]			
	Dagperiode (07.00-21.00)		Avond/Nachtperiode (21.00-07.00)	
	$L_{Ar,LT}$	L_{Amax}	$L_{Ar,LT}$	L_{Amax}
01. Woning Kievitsweg 20 voorgevel	40	64	33	52
02. Woning Kievitsweg 20, zijgevel	27	51	22	41
03. Woning Kievitsweg 20 zijgevel	44	67	35	54
04. Woning Kievitsweg 22 voorgevel	40	63	33	52
05. Woning Kievitsweg 22 zijgevel	39	62	33	52
06. Woning Kievitsweg 22 zijgevel	28	53	21	42
07. Woning Kievitsweg 17 voorgevel	39	65	32	54
08. Woning Kievitsweg 17 zijgevel	39	66	34	55
09. Woning Kievitsweg ten westen tankstat. vg	41	64	36	54
10. Woning Kievitsweg ten westen tankstat. vg	40	63	35	53
11. Woning Kievitsweg 24 voorg. 1 ^e verdieping	40	62	31	51
11. Woning Kievitsweg 24 voorg. 2 ^e verdieping	42	65	34	53

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden in de dag en nachtperiode maximaal respectievelijk 44 en 36 dB(A). De maatgevende bronnen zijn de vrachtwagens en personenauto's in respectievelijk de dag en nachtperiode.

De normen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit het activiteitenbesluit worden niet overschreden.

Het maximale geluidniveau ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden bedraagt maximaal 67 en 55 dB(A) in respectievelijk de dag en nachtperiode.

De richtwaarde voor het maximale geluidniveau wordt niet overschreden.

Resultaten inrichtingsgebonden verkeer

De invoergegevens voor de indirecte geluidhinder zijn opgenomen in bijlage 4. Gezien het aantal bewegingen dat plaatsvindt van en naar de inrichting zal naar verwachting het verkeer vrijwel direct worden opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Er is van uitgegaan dat 50% van de voertuigen in zowel noordelijke als zuidelijke richting rijdt. Het aantal personenauto's bedraagt 170 in de dag en 30 in de nachtperiode en 15 vrachtwagenbewegingen in de dagperiode.

De berekeningsresultaten zijn gegeven in bijlage 4. Uit berekeningen blijkt dat de geluidbelasting in de dag en nachtperiode respectievelijk 47 en 37 dB(A) is.

Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde ter plaatse een de woningen niet overschreden.

Conclusie

In opdracht van ContrAll Projectrealisatie BV is door Munsterhuis Geluidsadvies BV een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor een onbemande tankstation van Fieten Olie gelegen aan de Kievitsweg 23 te Grijskerk.

Het voornemen is een nieuw tankstation te realiseren bestaande uit 2 pompen waarvan 1 pomp voor vrachtwagens en 1 pomp voor personenauto's.

Voor het oprichten van het tankstation wordt een activiteitenbesluitmelding ingediend. In het kader van deze melding is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (1999).

Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten bij het tankstation ter plaatse van de woningen in de omgeving.

Op basis van onderhavig akoestisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden in de dag en nachtperiode maximaal respectievelijk 44 en 36 dB(A). De maatgevende bronnen zijn de vrachtwagens en personenauto's in respectievelijk de dag en nachtperiode.
- De normen voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit het activiteitenbesluit worden niet overschreden.
- Het maximale geluidniveau ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden bedraagt maximaal 67 en 55 dB(A) in respectievelijk de dag en nachtperiode.
- De normen voor het maximale geluidniveau worden niet overschreden.

- Het equivalent geluidniveau als gevolg van het inrichtingsgebonden verkeer bedraagt maximaal 47 en 37 dB(A) in de dag en nachtperiode. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde ter plaatse de woningen niet overschreden.

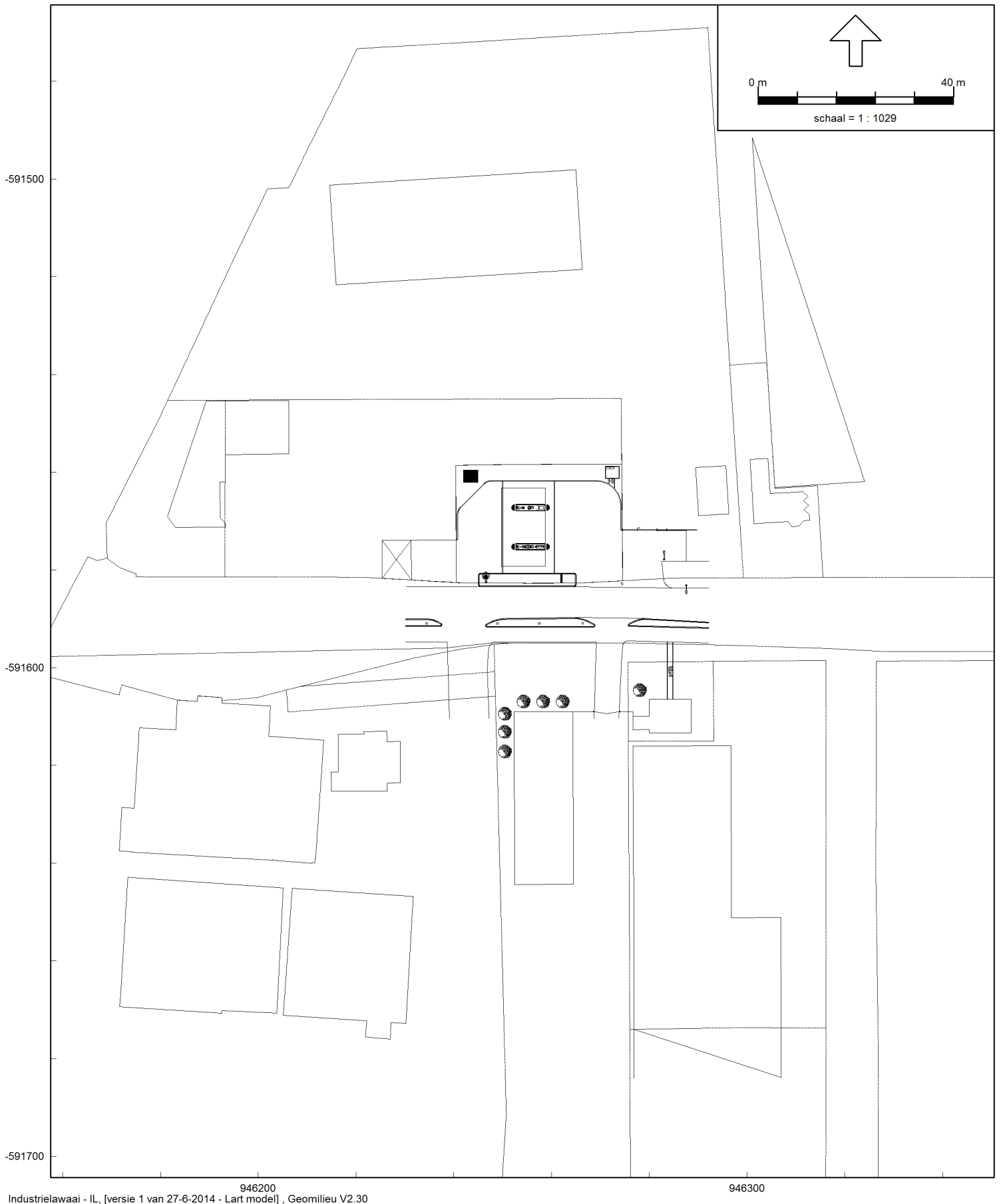
Ik verwacht u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

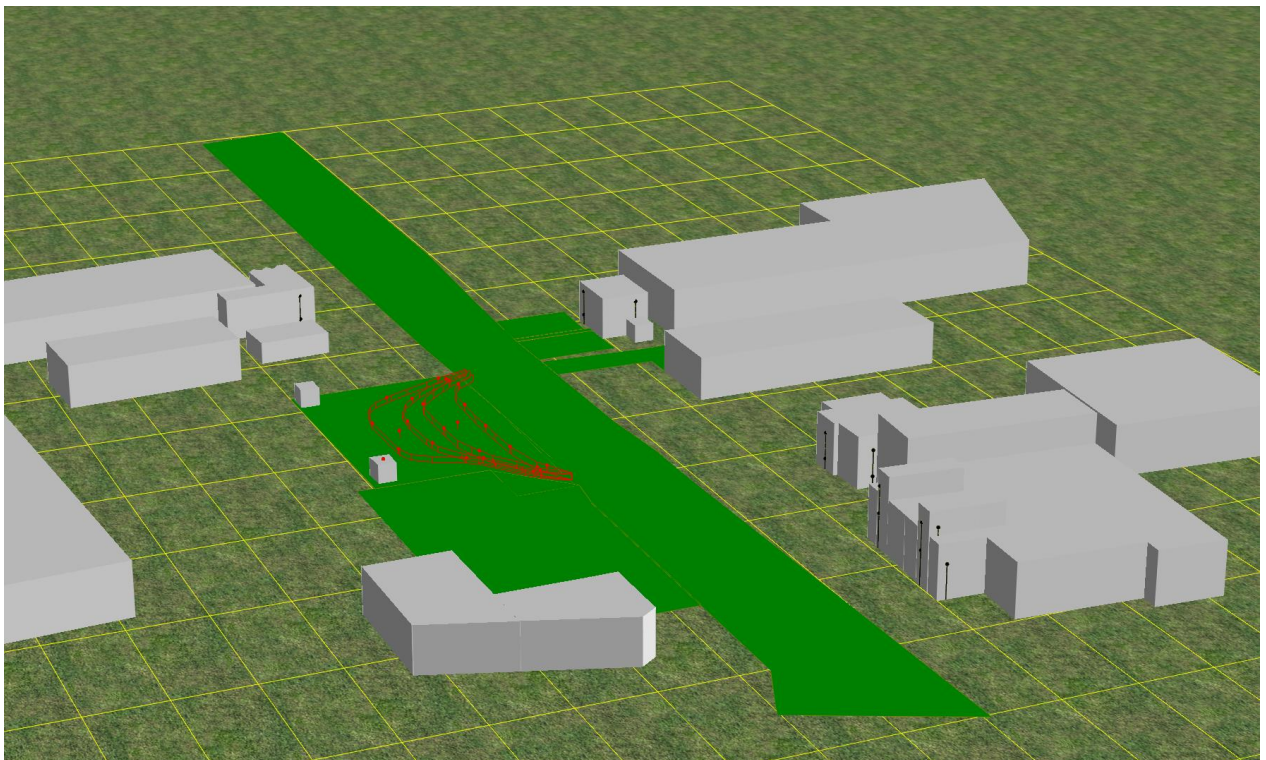
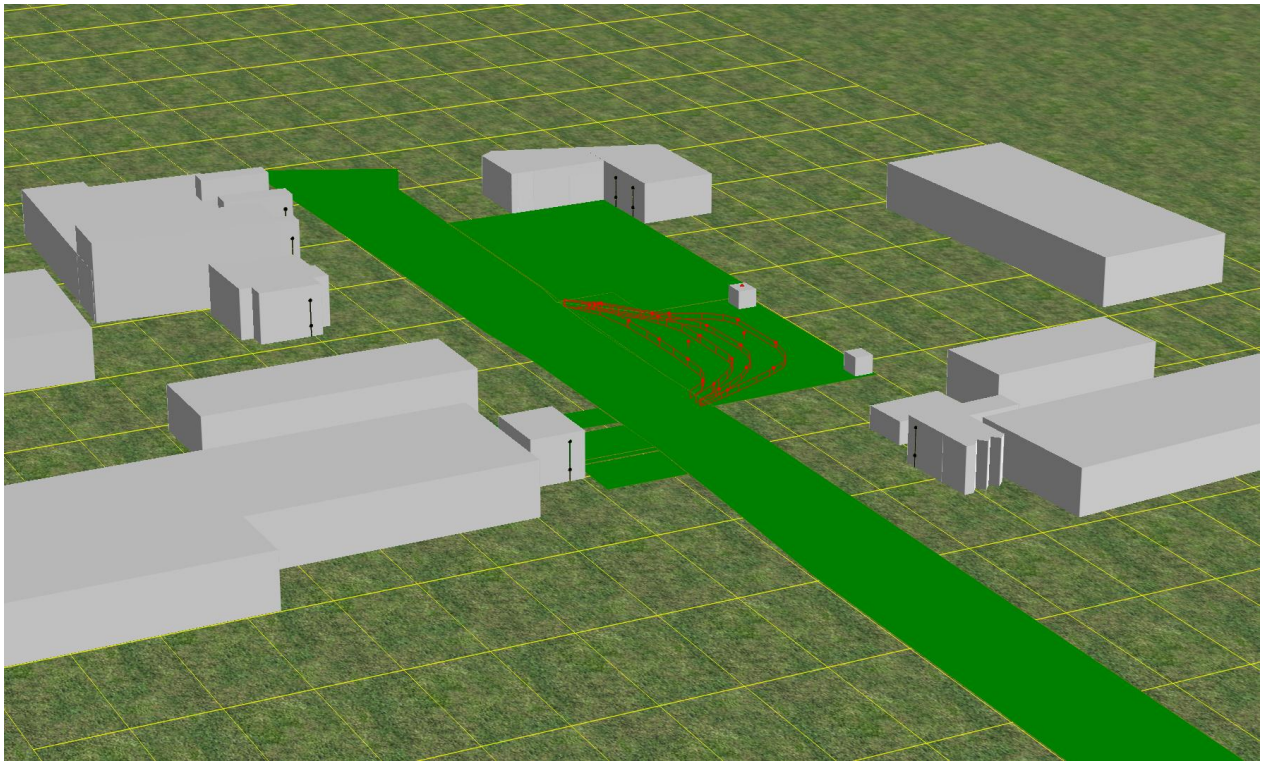
Ing. R.P.M. Munsterhuis
Munsterhuis Geluidsadvies B.V.

Bijlagen: 1 tot en met 4

Bijlage 1 Situatie + 3D overzicht



figuur 1



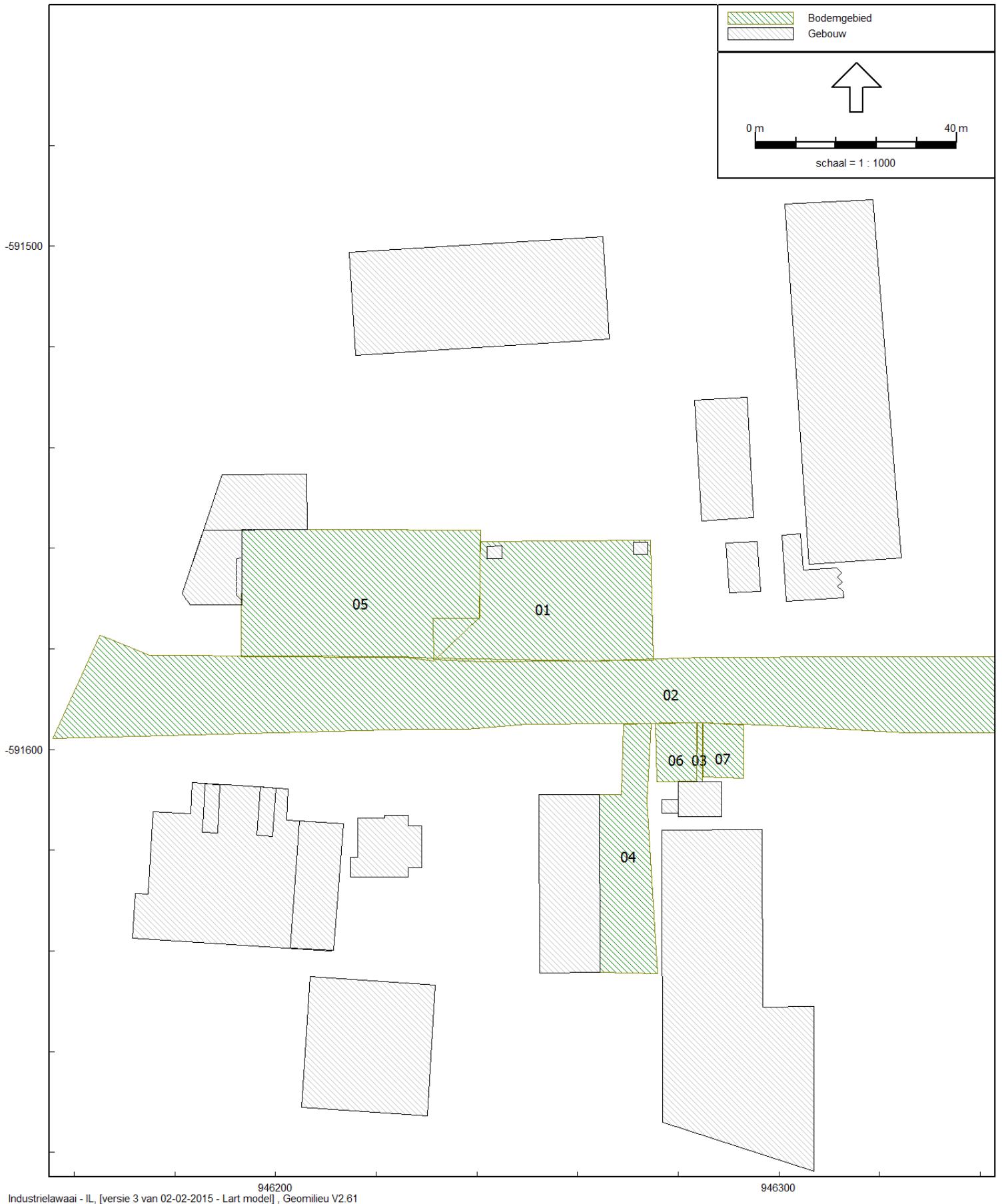
Bijlage 2 Invoergegevens



figuur 2

Model: Lart model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Hdef.	Refl. 1k
01	Technische ruimte	2,50	Relatief	0,80
02	Technische ruimte	2,50	Relatief	0,80
03	Kantoor	3,00	Relatief	0,80
04	Hal	6,00	Relatief	0,80
08	Horeca	4,50	Relatief	0,80
09	Hal	7,00	Relatief	0,80
10	Hal	6,00	Relatief	0,80
11	Hal	7,00	Relatief	0,80
12	Woning	6,00	Relatief	0,80
13	Gebouw	2,50	Relatief	0,80
14	Bedrijfswoning nr 17	6,00	Relatief	0,80
15	Bedrijfshal	6,00	Relatief	0,80
16	Woning nr. 22	7,00	Relatief	0,80
17	Bedrijven en woongedeelte	7,00	Relatief	0,80
18	Bedrijf	7,00	Relatief	0,80
19	Bedrijf	11,00	Relatief	0,80
20	Woning nr. 24	10,00	Relatief	0,80
21	Bedrijf	10,00	Relatief	0,80
22	Horecabedrijf	6,00	Relatief	0,80
23	Horecabedrijf + bedrijfswoningen	6,00	Relatief	0,80



figuur 3

Model: Lart model
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Bf
01	terrein Shell	0,00
02	Kievitsweg	0,00
03	voetpad	0,00
04	terrein	0,00
05	terrein	0,00
06	groen	1,00
07	groen	1,00



figuur 4

Model: Latt model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaal - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Lw Totaal	GeenRef.	Type
01	pomp diesel	1,00	0,00	10,49	--	17,77	39,49	54,09	67,39	64,99	68,69	67,09	69,49	70,09	58,09	76,14	76,14	Nee	Normale puntbron
02	pomp benzine/diesel	1,00	0,00	3,93	--	10,00	39,49	54,09	67,39	64,99	68,69	67,09	69,49	70,09	58,09	76,14	76,14	Nee	Normale puntbron
03	Rooster compressor	2,60	0,00	9,70	--	13,01	47,90	60,20	67,90	68,90	76,00	77,90	80,20	79,20	72,00	85,05	85,05	Ja	Normale puntbron



figuur 5

Model: Lart model
 Groep: (hoofdgroep)

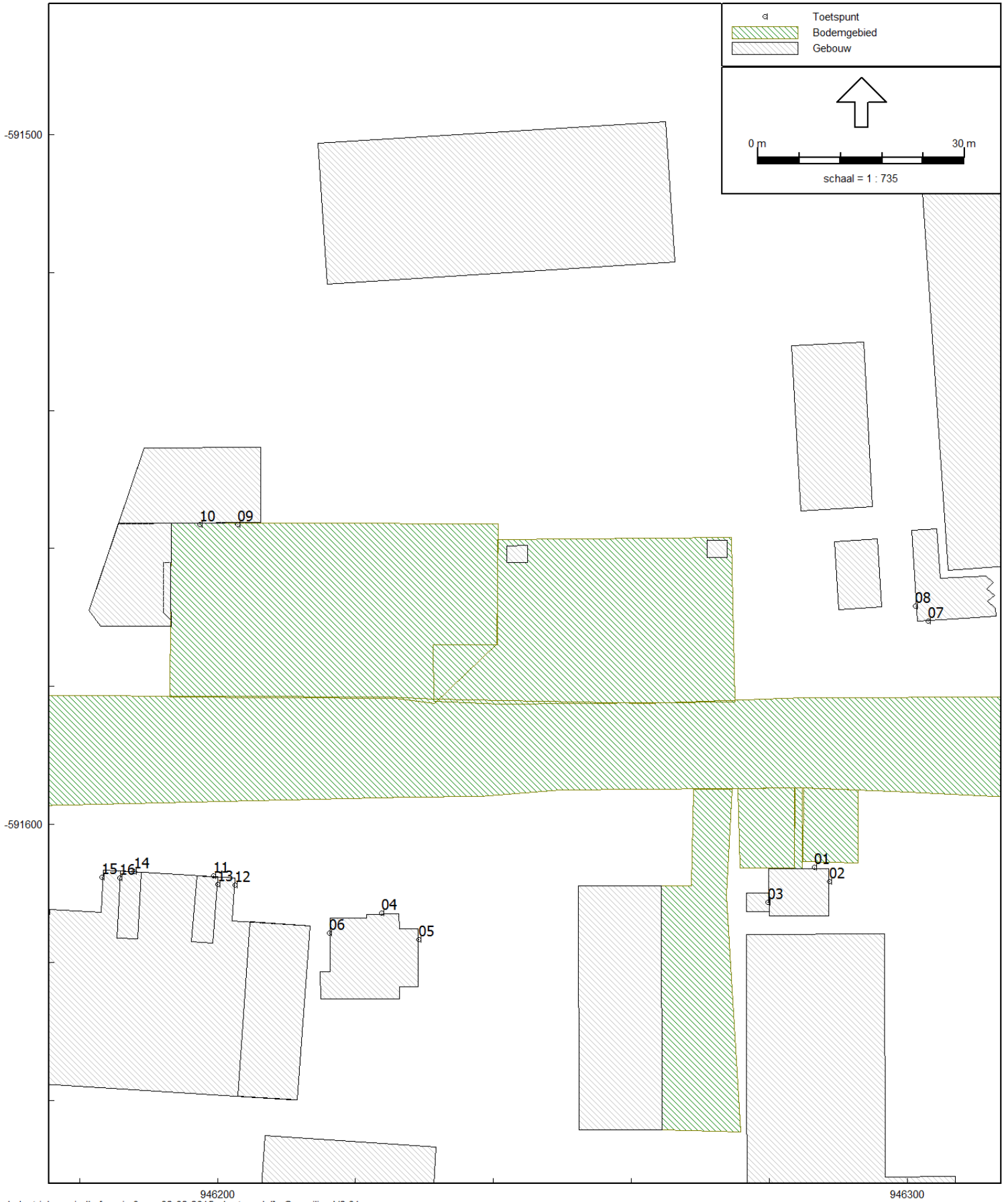
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k
04	vrachtwagens route 1	1,00	0,00	Relatief	8	--	--	30,31	--	--	5	69,00	81,00	90,00	91,00	94,00	97,00
05	vrachtwagens route 2	1,00	0,00	Relatief	8	--	--	29,69	--	--	5	69,00	81,00	90,00	91,00	94,00	97,00
06	Personenauto's route 3	0,75	0,00	Relatief	85	--	15	19,83	--	25,90	5	--	66,40	74,10	78,40	81,20	83,80
07	Personenauto's route 4	0,75	0,00	Relatief	85	--	15	19,20	--	25,27	5	--	66,40	74,10	78,40	81,20	83,80

Model: Lart model
Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielaawaai - IL

Naam	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal	Lengte	Aant.puntbr
04	97,00	89,00	81,00	102,00	102,00	40,71	5
05	97,00	89,00	81,00	102,00	102,00	47,01	5
06	83,20	79,10	74,80	88,98	88,98	51,37	6
07	83,20	79,10	74,80	88,98	88,98	59,41	6

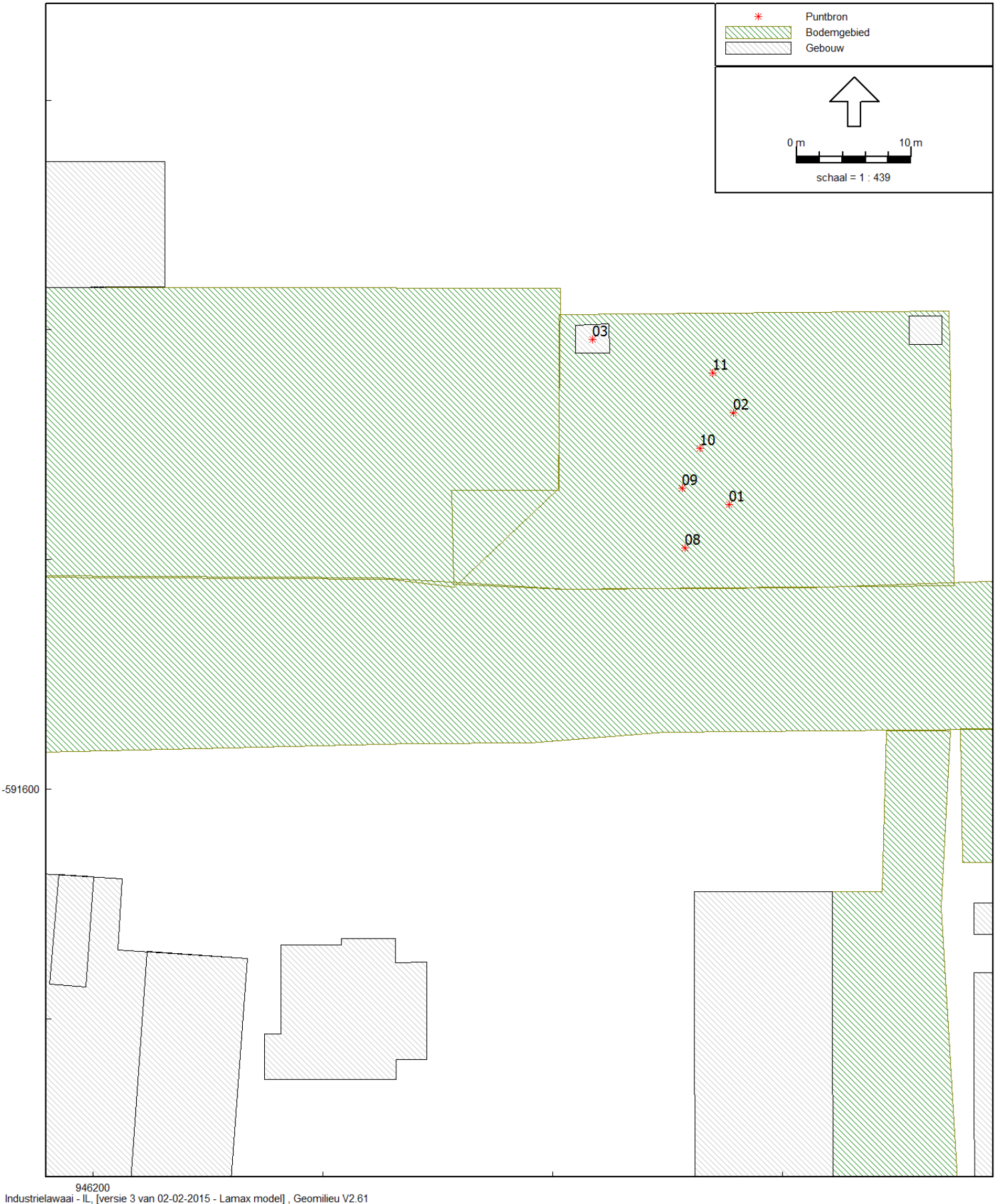


figuur 6

Model: Lart model
 Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Gevel
01	Voorgevel woning nr. 20	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
02	Zijgevel woning nr. 20	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
03	Zijgevel woning nr. 20	0,00	Relatief	--	5,00	--	--	--	Ja
04	Voorgevel woning nr. 22	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
05	Zijgevel woning nr. 22	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
06	Zijgevel woning nr. 22	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
07	woning nr. 17 voorgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
08	woning nr. 17 zijgevel	0,00	Relatief	1,50	5,00	--	--	--	Ja
09	Woning ten westen tankstation	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja
10	Woning 2 ten westen tankstation	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	Ja
11	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	0,00	Relatief	--	4,50	8,00	--	--	Ja
12	woning nr. 24, zijgevel	0,00	Relatief	--	4,50	--	--	--	Ja
13	woning nr. 24, 2e verd.	0,00	Relatief	--	--	8,00	--	--	Ja
14	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	0,00	Relatief	--	4,50	8,00	--	--	Ja
15	woning nr. 24, zijgevel	0,00	Relatief	--	4,50	--	--	--	Ja
16	woning nr. 24, 2e verd.	0,00	Relatief	--	--	8,00	--	--	Ja



figuur 7

Model: Lamax model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Hoogte	Maatveld	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal	GeenRefi.
01	pomp diesel	1,00	0,00	10,49	--	17,77	39,49	54,09	67,39	64,99	68,69	67,09	69,49	70,09	58,09	76,14	76,14	Nee
02	pomp benzine/ diesel	1,00	0,00	3,93	--	10,00	39,49	54,09	67,39	64,99	68,69	67,09	69,49	70,09	58,09	76,14	76,14	Nee
03	Rooster compressor	2,60	0,00	9,70	--	13,01	47,90	60,20	67,90	68,90	76,00	77,90	80,20	79,20	72,00	85,05	85,05	Ja
08	dichtslaan deur piekgeluid	1,50	0,00	0,00	--	0,00	40,17	51,27	57,37	78,57	88,97	90,07	89,57	86,07	75,97	95,09	95,09	Nee
09	dichtslaan deur piekgeluid	1,50	0,00	0,00	--	0,00	40,17	51,27	57,37	78,57	88,97	90,07	89,57	86,07	75,97	95,09	95,09	Nee
10	dichtslaan deur piekgeluid	1,00	0,00	0,00	--	0,00	40,17	51,27	57,37	78,57	88,97	90,07	89,57	86,07	75,97	95,09	95,09	Nee
11	dichtslaan deur piekgeluid	1,00	0,00	0,00	--	0,00	40,17	51,27	57,37	78,57	88,97	90,07	89,57	86,07	75,97	95,09	95,09	Nee

Model: Lamax model
 Groep: (hoofdgroep)

Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielaawaai - IL

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Gem.snelheid	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k
04	vrachtwagens route 1	1,00	0,00	Relatief	8	--	--	30,31	--	--	5	69,00	81,00	90,00	91,00	94,00	97,00
05	vrachtwagens route 2	1,00	0,00	Relatief	8	--	--	29,69	--	--	5	69,00	81,00	90,00	91,00	94,00	97,00
06	Personenauto's route 3	0,75	0,00	Relatief	85	--	15	19,83	--	25,90	5	--	66,40	74,10	78,40	81,20	83,80
07	Personenauto's route 4	0,75	0,00	Relatief	85	--	15	19,20	--	25,27	5	--	66,40	74,10	78,40	81,20	83,80

Model: Lamax model
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielaavaai - IL

Naam	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Lw Totaal	Lwr Totaal	Lengte	Aant.puntbr
04	97,00	89,00	81,00	102,00	105,00	40,71	5
05	97,00	89,00	81,00	102,00	105,00	47,01	5
06	83,20	79,10	74,80	88,98	91,98	51,37	6
07	83,20	79,10	74,80	88,98	91,98	59,41	6

Bijlage 3 Rekenresultaten

Rapport: Resultatentabel
Model: Lart model
LReq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Voorgevel woning nr. 20	1,50	40,3	--	30,8	40,8
01_B	Voorgevel woning nr. 20	5,00	42,5	--	33,4	43,4
02_A	Zijgevel woning nr. 20	1,50	27,4	--	18,4	28,4
02_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	30,6	--	21,6	31,6
03_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	43,9	--	34,6	44,6
04_A	Voorgevel woning nr. 22	1,50	39,5	--	30,0	40,0
04_B	Voorgevel woning nr. 22	5,00	41,9	--	32,8	42,8
05_A	Zijgevel woning nr. 22	1,50	39,4	--	29,9	39,9
05_B	Zijgevel woning nr. 22	5,00	42,0	--	32,8	42,8
06_A	Zijgevel woning nr. 22	1,50	27,8	--	18,3	28,3
06_B	Zijgevel woning nr. 22	5,00	30,6	--	20,8	30,8
07_A	woning nr. 17 voorgevel	1,50	39,3	--	29,5	39,5
07_B	woning nr. 17 voorgevel	5,00	41,5	--	31,9	41,9
08_A	woning nr. 17 zijgevel	1,50	39,3	--	29,0	39,3
08_B	woning nr. 17 zijgevel	5,00	42,6	--	33,7	43,7
09_A	Woning ten westen tankstation	1,50	41,1	--	32,9	42,9
09_B	Woning ten westen tankstation	4,50	43,9	--	35,8	45,8
10_A	Woning 2 ten westen tankstation	1,50	40,5	--	32,2	42,2
10_B	Woning 2 ten westen tankstation	4,50	43,3	--	35,1	45,1
11_B	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	4,50	39,8	--	30,8	40,8
11_C	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	8,00	42,5	--	33,6	43,6
12_B	woning nr. 24, zijgevel	4,50	42,0	--	32,9	42,9
13_C	woning nr. 24, 2e verd.	8,00	41,1	--	31,8	41,8
14_B	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	4,50	40,0	--	31,2	41,2
14_C	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	8,00	41,0	--	32,3	42,3
15_B	woning nr. 24, zijgevel	4,50	22,6	--	12,9	22,9
16_C	woning nr. 24, 2e verd.	8,00	26,3	--	17,6	27,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Lart model
LAeq bij Bron voor toetspunt: 03_B - Zijgevel woning nr. 20
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
03_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	43,9	--	34,6	44,6
07	Personenauto's route 4	0,75	36,1	--	30,1	40,1
06	Personenauto's route 3	0,75	35,9	--	29,8	39,8
05	vrachtwagens route 2	1,00	38,6	--	--	38,6
04	vrachtwagens route 1	1,00	38,3	--	--	38,3
03	Rooster compressor	2,60	30,9	--	27,6	37,6
02	pomp benziene/ diesel	1,00	30,8	--	24,8	34,8
01	pomp diesel	1,00	25,3	--	18,0	28,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Lart model
LAeq bij Bron voor toetspunt: 09_B - Woning ten westen tankstation
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
09_B	Woning ten westen tankstation	4,50	43,9	--	35,8	45,8
03	Rooster compressor	2,60	35,1	--	31,8	41,8
07	Personenauto's route 4	0,75	36,4	--	30,3	40,3
06	Personenauto's route 3	0,75	35,7	--	29,7	39,7
05	vrachtwagens route 2	1,00	38,2	--	--	38,2
04	vrachtwagens route 1	1,00	37,4	--	--	37,4
02	pomp benziene/ diesel	1,00	30,1	--	24,0	34,0
01	pomp diesel	1,00	23,2	--	16,0	26,0

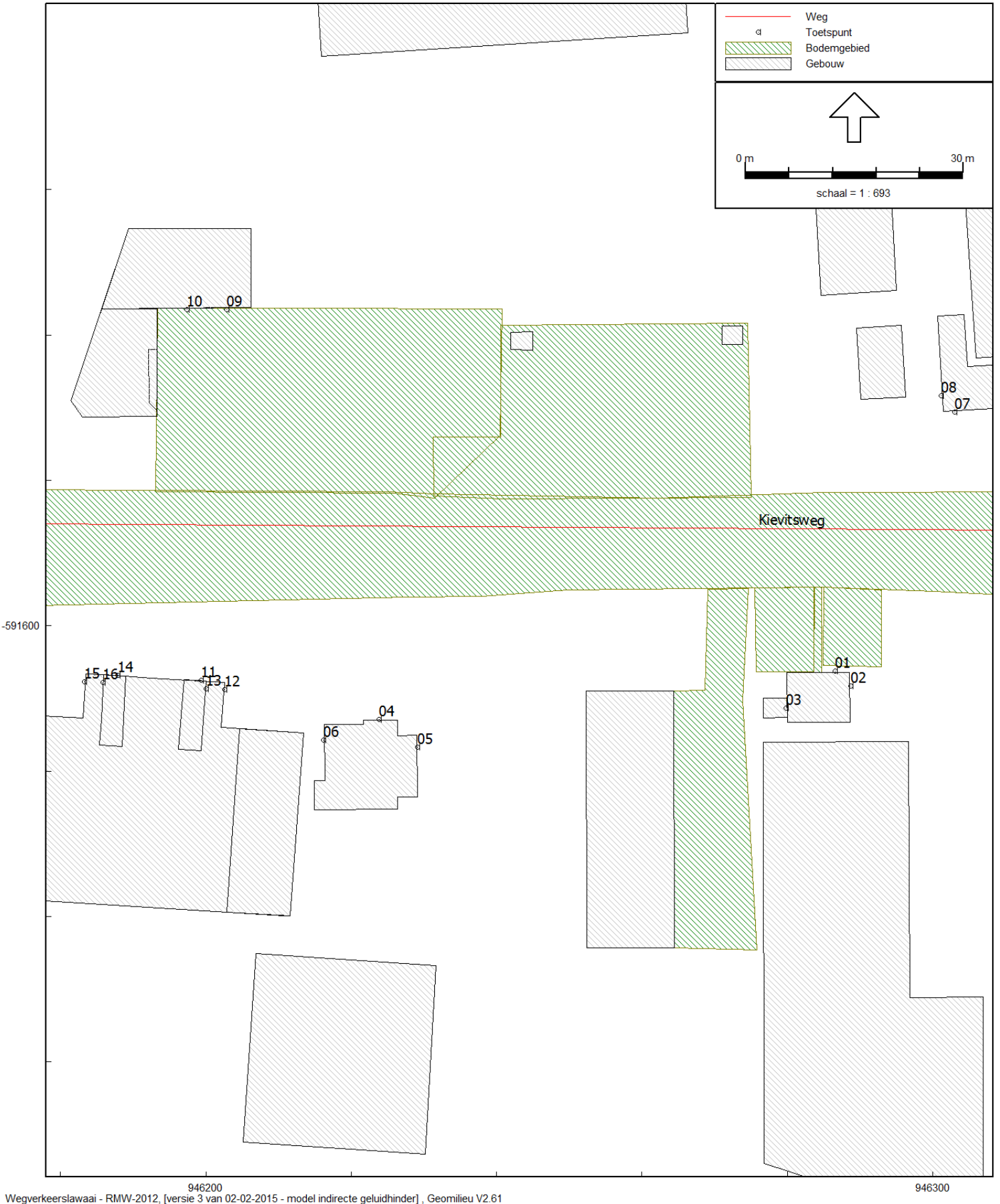
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Lamax model
 LAmox totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
01_A	Voorgevel woning nr. 20	1,50	63,8	--	50,7
01_B	Voorgevel woning nr. 20	5,00	64,9	--	52,3
02_A	Zijgevel woning nr. 20	1,50	50,9	--	38,1
02_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	53,1	--	40,9
03_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	66,8	--	54,1
04_A	Voorgevel woning nr. 22	1,50	62,8	--	50,8
04_B	Voorgevel woning nr. 22	5,00	64,3	--	52,5
05_A	Zijgevel woning nr. 22	1,50	62,2	--	50,6
05_B	Zijgevel woning nr. 22	5,00	64,0	--	52,4
06_A	Zijgevel woning nr. 22	1,50	52,7	--	39,1
06_B	Zijgevel woning nr. 22	5,00	55,8	--	41,8
07_A	woning nr. 17 voorgevel	1,50	65,4	--	52,6
07_B	woning nr. 17 voorgevel	5,00	66,7	--	54,0
08_A	woning nr. 17 zijgevel	1,50	65,8	--	53,0
08_B	woning nr. 17 zijgevel	5,00	67,7	--	55,0
09_A	Woning ten westen tankstation	1,50	63,9	--	51,6
09_B	Woning ten westen tankstation	4,50	66,5	--	53,7
10_A	Woning 2 ten westen tankstation	1,50	63,2	--	51,0
10_B	Woning 2 ten westen tankstation	4,50	66,2	--	53,2
11_B	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	4,50	62,5	--	50,8
11_C	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	8,00	64,6	--	53,3
12_B	woning nr. 24, zijgevel	4,50	64,4	--	52,4
13_C	woning nr. 24, 2e verd.	8,00	63,0	--	52,1
14_B	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	4,50	63,0	--	50,9
14_C	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	8,00	63,0	--	52,1
15_B	woning nr. 24, zijgevel	4,50	45,8	--	32,1
16_C	woning nr. 24, 2e verd.	8,00	47,9	--	36,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Indirecte geluidhinder



figuur 8

Tankstation Fietsen Olie te Grijpskerk
 Invoergegevens, weg, indirecte geluidhinder

14.077
 Bijlage 4

Model: model indirecte geluidhinder
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	LV(D)	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	
1	Kievitsweg	0,00	0,00	WO	50	--	50	--	--	--	50	--	50	14,17	--	1,88	--	--	--	1,25	--	--	--

Rapport: Resultatentabel
 Model: model indirecte geluidhinder
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	Voorgevel woning nr. 20	1,50	45,9	--	35,2	45,9
01_B	Voorgevel woning nr. 20	5,00	46,7	--	35,9	46,7
02_A	Zijgevel woning nr. 20	1,50	43,3	--	32,6	43,3
02_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	44,4	--	33,6	44,4
03_B	Zijgevel woning nr. 20	5,00	43,5	--	32,8	43,5
04_A	Voorgevel woning nr. 22	1,50	43,9	--	33,2	43,9
04_B	Voorgevel woning nr. 22	5,00	45,2	--	34,4	45,2
05_A	Zijgevel woning nr. 22	1,50	40,0	--	29,4	40,0
05_B	Zijgevel woning nr. 22	5,00	41,5	--	30,8	41,5
06_A	Zijgevel woning nr. 22	1,50	40,4	--	29,7	40,4
06_B	Zijgevel woning nr. 22	5,00	41,9	--	31,1	41,9
07_A	woning nr. 17 voorgevel	1,50	47,3	--	36,6	47,3
07_B	woning nr. 17 voorgevel	5,00	47,8	--	37,0	47,8
08_A	woning nr. 17 zijgevel	1,50	43,9	--	33,2	43,9
08_B	woning nr. 17 zijgevel	5,00	44,8	--	34,0	44,8
09_A	Woning ten westen tankstation	1,50	44,7	--	33,8	44,7
09_B	Woning ten westen tankstation	4,50	46,0	--	35,1	46,0
10_A	Woning 2 ten westen tankstation	1,50	44,5	--	33,7	44,5
10_B	Woning 2 ten westen tankstation	4,50	45,9	--	35,1	45,9
11_B	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	4,50	46,4	--	35,6	46,4
11_C	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	8,00	46,3	--	35,5	46,3
12_B	woning nr. 24, zijgevel	4,50	44,7	--	34,0	44,7
13_C	woning nr. 24, 2e verd.	8,00	43,9	--	33,2	43,9
14_B	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	4,50	46,3	--	35,5	46,3
14_C	woning nr. 24, 1e en 2e verd.	8,00	46,2	--	35,4	46,2
15_B	woning nr. 24, zijgevel	4,50	43,0	--	32,3	43,0
16_C	woning nr. 24, 2e verd.	8,00	41,9	--	31,2	41,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 2



datum 18-7-2014
dossiercode 20140718-34-9308

UITGANGSPUNTEN NOTITIE

Plan: Omgevingsvergunning Tankstation Kievitsweg te Grijpskerk

Algemene projectgegevens:

Projectomschrijving: Het project stelt de uitbreiding van een tankstation voor.
Oppervlakte plangebied: 703 m2
Toename verharding in plangebied: 0 m2
Kaartlagen geraakt: Nee

Aanvrager / initiatiefnemer:

Naam: Ealse Venema
Organisatie: Rho Adviseurs
Postadres: Postbus 81
PC/plaats: 9062ZJ Oenkerk
Telefoon: 31582564060
Fax:
E-mail: ealse.venema@rho.nl

Gemeente Zuidhorn

Contactpersoon: Dhr. B.B. Schuil
Telefoon: 0594-508883
E-mail: bschuil@zuidhorn.nl

Waterbeleid

Sinds 1 november 2003 is het verplicht plannen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening te toetsen op water. Het doel van deze watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen. De waterhuishouding bestaat uit de overheidszorg die zich richt op het op en in de bodem vrij aanwezige water, met het oog op de daarbij behorende belangen. Zowel het oppervlaktewater als het grondwater valt onder de zorg voor de waterhuishouding. Naast veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit) worden ook de gevolgen van het plan voor de waterkwaliteit en verdroging onderzocht. De belangrijkste beleidsdocumenten op het gebied van de waterhuishouding zijn de Vierde Nota Waterhuishouding, Anders omgaan met water: Waterbeleid 21e eeuw, de Europese Kaderrichtlijn Water, Beleidslijn ruimte voor de rivier en de nota Ruimte. In het Nationaal Bestuursakkoord Water worden de gezamenlijke uitgangspunten geformuleerd voor een integraal waterbeleid in de 21e eeuw. De verantwoordelijkheid voor de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen gericht op: vasthouden, bergen en afvoeren van water ligt bij het waterschap (trits: kwantiteit) en het schoon houden, scheiden en zuiveren van water (trits: kwaliteit) ligt bij alle betrokkenen en het waterschap.

Provincies en gemeenten zorgen voor een integrale afweging en leggen deze vast in provinciale beleidsplannen en streekplannen, respectievelijk structuur- en bestemmingsplannen. De provincie geeft richting aan ruimtelijke ontwikkeling door de gebieden te benadrukken die van nature het eerst onder water komen te staan bij hevige regenval of overstromingen. De provincie wil dat deze gebieden gevrijwaard blijven van kapitaalintensieve functies.

Het beleid van waterschap Noorderzijvest is verwoord in het Waterbeheerplan 2010 - 2015. De ruimtelijke zonering van de provincie heeft het waterschap vertaald naar een eigen zonering met water als belangrijkste element. Het waterschap benadrukt

in haar functiezoning de volgende aspecten: de hoogte van de waterpeilen en het gewenste grondwaterregime (GGOR), een optimale wateraanvoer en -afvoer (waterkwantiteit), de waterkwaliteit voor verschillende functies en de inpassing van water in het landschap.

Geraakte kaarten in plangebied:

Er zijn geen kaarten geraakt binnen het plangebied.

WATERADVIES Waterschap Noorderzijlvest

De wijziging van de bestemming en/of de omvang van onderdelen in het plan hebben invloed op de waterhuishouding en/of raken de belangen van het waterbeheer en/of die van de initiatiefnemer.

Gelijkblijvend/afname verhard oppervlak

Indien het verhard oppervlak in een ruimtelijk plan toeneemt met meer dan 750m² is het vereist om de mogelijkheden voor afkoppelen van regenwater te onderzoeken en vast te leggen.

Riolering

Bij de aanleg van riolering in een nieuw plan wordt uitgegaan van de aanleg van een gescheiden stelsel, daar waar het, gelet op de aard van de aangesloten verharde oppervlakken en de mogelijke verontreiniging daarvan, verantwoord is. De initiatiefnemer van een afkoppelproject dient aannemelijk te maken dat het omringende watersysteem over voldoende berging- en afvoercapaciteit beschikt. Dit wordt in samenspraak met waterschap Noorderzijlvest vastgelegd. Tevens worden mogelijkheden om water langer vast te houden, worden zoveel mogelijk benut.

Vervuiling verhard oppervlak

Het is alleen mogelijk om verhard oppervlak, aangemerkt als schoon, af te koppelen. Dit wordt in overleg met waterschap Noorderzijlvest bepaald. Maatregelen om vervuiling te voorkomen dan wel te verminderen kunnen noodzakelijk zijn. Voorbeelden hiervan zijn:

Voorbeelden beperken gebruik uitlogende materialen

- Uitlogende materialen voorzien van een coating
- Toepassen van olie-/ vetafscidders bij wegen en parkeerplaatsen
- In sommige gevallen mag hemelwater van vervuild verhard oppervlak via een voorzuivering, zoals een bodempassage (groenstrook), helofytenfilter of afscheider worden afgevoerd naar het oppervlaktewater of grondwater. Bij ernstiger vervuild oppervlak dien een verbeterd gescheiden rioolsysteem te worden toegepast.

Nieuw stedelijk gebied

In nieuwe stedelijke gebieden dient het watersysteem zodanig aangelegd te worden dat wateroverlast voorkomen wordt. Door de toename van het verharde oppervlak zal neerslagwater sneller tot afvoer komen. Dit veroorzaakt pieken in de waterafvoer. Om het afwentelen van problemen te voorkomen dient de afvoer in de nieuwe situatie de huidige maatgevende afvoer niet te overschrijden. Veelal kan wateroverlast voorkomen worden door voldoende bergingscapaciteit in het oppervlaktewatersysteem te creëren, eventueel in combinatie met infiltratie in de bodem als het gebied hier de mogelijkheid voor heeft.

Bestaand stedelijk gebied

In bestaand stedelijk gebied is ruimte moeilijk te vinden. Bij herinrichting zal het als streefdoel worden ingebracht door het waterschap in het planvormingsproces. Ruimte voor oppervlaktewater in stedelijk gebied is vaak duur. Inzetten op meervoudig ruimtegebruik is daarom een mogelijkheid om te overwegen. Als dat niet voldoende ruimte oplevert zal buiten het stedelijk gebied ruimte moeten worden gezocht ter compensatie. Uitgangspunt is het behoud van het watersysteem en het bergend vermogen ervan in het stedelijk gebied. Binnen het bebouwde gebied mogen hiertoe geen watergangen worden gedempt, tenzij

er met het waterschap afspraken zijn gemaakt over compensatie van de afvoer en berging. Met het dempen van sloten, aanleggen van dammen en lange duikers in plaats van een sloot moet kritisch worden omgegaan.

Goed omgaan met het relatief schone hemelwater biedt veel kansen. Zo kunnen we veel problemen in het stedelijk watersysteem oplossen of voorkomen. Grondwateronttrekking voor drinkwater worden minder als men in stedelijk gebied meer gebruik maakt van hemelwater. Bijvoorbeeld voor sproeien van tuinen of spoelen van toiletten vanuit een grijs watercircuit.

Grondwater

In nieuw bebouwd gebied wordt een minimale drooglegging voor woningen geadviseerd van 1,30 meter. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met een minimale ontwateringsdiepte van 0,70 meter. Bij kruipruimteloos bouwen kan een kleinere drooglegging toegepast worden. In een ruimtelijk plan kan een variërende drooglegging gerealiseerd worden in overleg met waterschap Noorderzijlvest. Bij gebieden die met enige regelmaat mogen inunderen kan een kleinere drooglegging toegepast worden (groenstroken, ecologische zones). Op deze manier kan op creatieve wijze invulling gegeven worden aan de vereiste waterberging (zie onderstaande tabel minimale droogleggingseisen). Als dit toegepast wordt dient dit in de waterparagraaf vastgelegd te worden.

Droogleggingseisen:

- Woningen met kruipruimte
1,30 meter
- Woningen zonder kruipruimte
1,00 meter
- Gebiedsontsluitingswegen
0,80 meter
- Erftoegangswegen
0,80 meter
- Groenstroken / ecologische zones
0,50 meter

Invloed op de waterhuishouding

Het aanwezige oppervlaktewater dient niet alleen voldoende ruimte te hebben voor het afstromende hemelwater, maar ook aan de inrichting dient aandacht te worden besteed. Voor een gezond watersysteem is de inrichting en het beheer van het bestaande of nieuw te realiseren oppervlaktewater belangrijk. Bij oppervlaktewatersystemen in stedelijk gebied wordt daarom gestreefd naar zo groot mogelijke eenheden.

BETROKKENHEID waterschap Noorderzijlvest

Voor de verdere procedurele afhandeling van de watertoets is het van belang om het waterschap verder te betrekken en rekening te houden met de in dit document aangegeven adviezen. Wij verzoeken u ons te informeren over de wijze waarop het plan verder zal worden voorbereid en wat het uiteindelijk ontwerp/inrichting van het plangebied zal zijn. Bij eventuele aanpassingen in het ontwerp en/of in de zienswijzen in relatie tot waterhuishoudkundige inrichting, adviseren wij de Digitale Watertoets nogmaals uit te voeren. In ieder geval wil het waterschap betrokken blijven en geïnformeerd worden bij de verdere planvorming van dit project. Graag het waterschap nader informeren over de verdere planuitwerking en eventueel een overleg plannen met de aangegeven contactpersoon van het waterschap. De uitkomst van deze Watertoets is een jaar geldig.

Mocht u aanvullende informatie hebben met betrekking tot deze watertoets (schetsontwerpen, relevante documentatie enz.), raden wij u deze per e-mail op te sturen naar advies@noorderzijlvest.nl onder vermelding van de unieke code, te vinden aan het begin van deze notitie. Met de extra informatie kunnen we een nog beter passend advies geven over uw specifieke situatie.

Bij eventuele vragen kunt u eveneens contact opnemen met het waterschap Noorderzijlvest, de heer E.W. Rittersma, tel. 050-304 8337 (op donderdagen niet aanwezig) .