

GEMEENTE STAPHORST

Staphorst - woongebouw
Ebbinge Wubbenlaan 25

Ruimtelijke onderbouwing



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

**Ruimtelijke onderbouwing Staphorst -
woongebouw Ebbinge Wubbenlaan 25**

CODE 20150283 / 10-05-2016

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Locatie	1
1. 3. Vigerende regeling	1
1. 4. Leeswijzer	2
2. PROJECTBESCHRIJVING	3
2. 1. Voorgenomen initiatief	3
2. 2. Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing	3
3. BELEIDSKADER	7
3. 1. Rijksbeleid	7
3. 2. Provinciaal beleid	8
3. 3. Gemeentelijk beleid	9
4. OMGEVINGSASPECTEN	12
4. 1. Milieuzonering	12
4. 2. Geluid	12
4. 3. Water	13
4. 4. Bodem	15
4. 5. Archeologie	15
4. 6. Cultuurhistorie	15
4. 7. Ecologie	16
4. 8. Externe veiligheid	16
4. 9. Luchtkwaliteit	18
4. 10. Kabels, leidingen en zoneringen	18
5. UITVOERBAARHEID	19
5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19
5. 2. Economische uitvoerbaarheid	19
6. AFWEGING EN CONCLUSIES	20

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Akoestisch onderzoek
<u>Bijlage 2</u>	Wateradvies
<u>Bijlage 3</u>	Akoestisch onderzoek weerkaatsing wegverkeerslawaaï
<u>Bijlage 4</u>	Reactienota zienswijzen

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Aan de Ebbinge Wubbenlaan 25 in Staphorst bestaat het voornemen een appartementencomplex met daarin 6 woningen te realiseren. Het complex wordt gebouwd op een locatie waar nu één woning aanwezig is. In het geldende bestemmingsplan (Bestemmingsplan Staphorst Dorp, 2005) heeft de locatie de bestemming 'woondoeleinden'. De voorgestane ontwikkeling van een appartementencomplex is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. De gemeente Staphorst wil in principe meewerken aan het project door het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning moet een goede ruimtelijke onderbouwing worden aangeleverd. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1. 2. Locatie

De locatie is gelegen op de hoek van de Ebbinge Wubbenlaan en de Churchilllaan in Staphorst. Onderstaand figuur geeft de luchtfoto van het plangebied en directe omgeving weer.



Figuur 1. Figuur: luchtfoto plangebied (bron: Bing maps)

1. 3. Vigerende regeling

Op het plangebied is het bestemmingsplan Staphorst Dorp (2005) van toepassing. De locatie heeft de bestemming 'woondoeleinden'. In de bouwvoorschriften is geregeld dat hoofdgebouwen uitsluitend binnen een bouwvlak mogen worden gebouwd. Het aantal woningen mag niet meer dan het bestaande aantal per bouwperceel bedragen. De goothoogte mag maximaal 6 m bedragen, de bouwhoogte is maximaal 10 m. De voorgestane ontwikkeling van een appartementencomplex is

gezien deze bouwvoorschriften niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan.



Figuur 2. Fragment verbeelding bestemmingsplan Staphorst Dorp (2005)

1. 4. Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 nader ingegaan op het voorgenomen initiatief. In hoofdstuk 3 wordt beknopt ingegaan op het relevante beleidskader. In hoofdstuk 4 worden de omgevingsaspecten behandeld en in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het voornemen. De ruimtelijke onderbouwing sluit af met hoofdstuk 6, Afweging en conclusies.

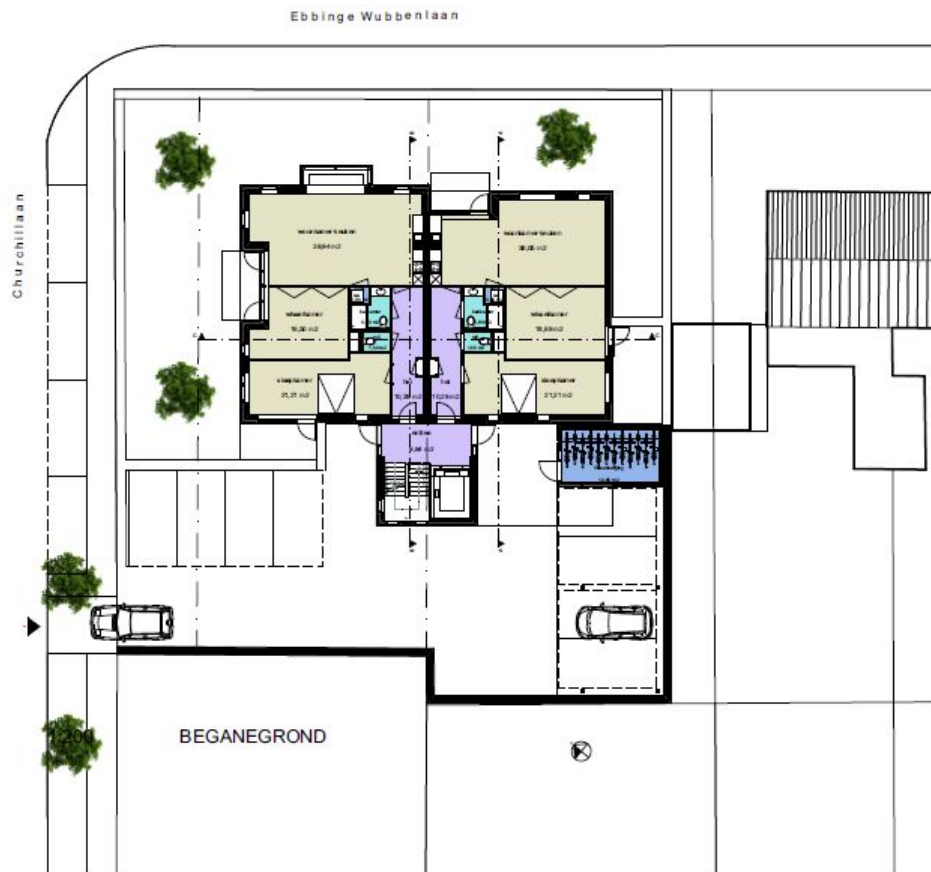
2. PROJECTBESCHRIJVING

2. 1. Voorgenomen initiatief

Het voorgenomen initiatief bestaat uit de bouw van een appartementencomplex, bestaande uit twee bouwlagen en een kap. De typologie van het gebouw is te omschrijven als 'twee onder een kap'. In totaal komen er zes wooneenheden in het complex.

2. 2. Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing

De Ebbinge Wubbenlaan kenmerkt zich door een regelmatig bebouwingspatroon, waarbij de woonfunctie en overige functies (o.a. maatschappelijke functies en detailhandel) elkaar afwisselen. De woningen zijn vrijstaand dan wel half-vrijstaand. De woningen bestaan veelal uit twee bouwlagen met een kap en zijn op de weg georiënteerd. Het appartementengebouw voegt zich in het bestaande stedenbouwkundige patroon van de deze laan. Ook qua rooilijn en dakvorm wordt aangesloten bij de bestaande kenmerken. Het appartementengebouw is hoger dan de bestaande bebouwing in de directe omgeving. Daarmee vormt het complex een markant punt op de hoek Ebbinge Wubbenlaan - Churchillaan. Onderstaande figuren geven het voorlopig ontwerp (van de begane grond), de gevelinzichten en een impressie weer.



Figuur 3. Ontwerp begane grond (bron: Atelier Schraa, 22-06-15)



Figuur 4. Gevelaanzichten (bron: Atelier Schraa, 22-06-15)



Figuur 5. Impressie (bron: Atelier Schraa, 22-06-15)

Functionele inpassing, verkeer en parkeren

Gezien het karakter van de laan (woonfunctie afgewisseld met overige functies) is een appartementencomplex goed inpasbaar op deze locatie. Bovendien is in de bestaande situatie al sprake van een woonbestemming op nummer 25. De verkeersafwikkeling vindt plaats via de Churchillaan.

Parkeren

Voor woningen hanteert de gemeente Staphorst een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per woning. Voor appartementen in een matig stedelijk gebied kan een lagere norm gehanteerd worden. (CROW norm: 1,3). De ontwikkeling betreft een appartementencomplex met daarin 6 woningen. Uitgaande van de norm van 2 parkeerplaatsen per woning dienen er 12 parkeerplaatsen te zijn. Indien uitgegaan wordt van de CROW norm van 1,3 pp is 8 parkeerplaatsen voldoende. Op eigen terrein worden 8 parkeerplaatsen gerealiseerd. Door middel van langsparkeren (langs de openbare weg ter plaatse van de huidige groenstrook) zijn 4 parkeerplaatsen gepland. In totaal is ruimte voor 12 auto's. Geconcludeerd kan worden dat het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid.

Groen

Aan de kant van de Churchillaan liggen op dit moment twee groenstroken met elk één boom. Deze groenstroken en de bomen zijn van waarde voor het straatbeeld. In het bijzonder omdat ter plaatse veel verharding ligt. Ten behoeve van de parkeerplaatsen langs de openbare weg kan een van de bomen worden herplaatst, en wel tussen de inrit van het appartementencomplex en de langspaarplaatsen. Om het groene karakter te versterken worden verder op het terrein enkele bomen en een haagbeplanting aangelegd. Langs de zuidwestgrens en de zuidoostgrens van het perceel wordt uit privacy-overwegingen een erfafscheiding in de vorm van een steenkorf met een hoogte van 1,8 meter aangebracht. Het erfinrichtingsplan is opgenomen in figuur 6.



Figuur 6. Erfinrichtingsplan (bron: Atelier Schraa)

3. BELEIDSKADER

Het beleid, wat voor het projectgebied en de daarin beoogde ontwikkeling relevant is, komt in dit hoofdstuk aan de orde.

3. 1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland. Zo zijn de volgende punten van belang:

- a. het Rijk delegeert het EHS-beleid sterker naar provincies. Wel blijft het Rijk waarde toekennen aan de bescherming van deze (herijkte) EHS, inclusief Natura 2000-gebieden en het Werelderfgoed (de Waddenzee);
- b. het aanwijzen van leidingstroken voor buisleidingen voor gas en het ruimtelijk reserveren van locaties voor ondergrondse opslag;
- c. in de structuurvisie wordt niet voorzien in uitbreiding van het landelijk wegennet.

Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

Het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt regels over de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Het betreft de volgende:

1. Rijkswaagen
2. Mainportontwikkeling Rotterdam
3. Kustfundament
4. Grote rivieren
5. Waddenzee en waddengebied
6. Defensie
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
8. Elektriciteitsvoorziening
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
10. Ecologische hoofdstructuur
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

Met dit project zijn geen rijksbelangen in het geding.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Bij een nieuwe stedelijke ontwikkeling is duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Hiertoe wordt de ladder voor duurzame verstedelijking gevolgd die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6. lid 2 Bro). Deze ladder bestaat uit de volgende drie treden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Uit recente uitspraken van de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State (waaronder 11 juni 2014, 201306888/1/R2.) blijkt dat de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is op een ontwikkeling van een dergelijke geringe omvang (6 woningen). Toetsing aan de ladder hoeft dus niet plaats te vinden. Hierbij kan wel worden opgemerkt dat het om een inbreidingslocatie gaat binnen bestaand stedelijk gebied. Deze ontwikkeling kan dan ook als een vorm van duurzaam ruimtegebruik worden beschouwd.

3. 2. Provinciaal beleid**Omgevingsvisie Overijssel**

In de Omgevingsvisie Overijssel wordt de visie op de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van de provincie Overijssel geschetst. Met betrekking tot het wonen heeft de provincie de ambitie om het palet aan woon-, werk- en milieus verder te verbreden. Deze ambitie wordt gerealiseerd door onder andere door eerst de mogelijkheden voor herstructureren/transformeren van -bestaande woon-/werkmilieus (bedrijventerreinen, wijken, erven) ten volle te benutten voordat kan worden overgegaan tot uitbreiden. De provincie zet in op aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus die voorzien in woonvraag. De woningbouw ontwikkelt zich primair in bebouwd gebied of in aansluiting op de kernen.

Omgevingsverordening Overijssel

De Omgevingsverordening is een juridisch instrument dat zorgt dat het provinciale beleid van de Omgevingsvisie doorwerkt in plannen van andere overheden. Het geeft onder meer regels voor gemeenten en waterschappen.

Relevant voor het onderhavige voornemen zijn de volgende artikelen:

- Artikel 2.1.2.1: Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in woningbouw, aanleg van bedrijventerreinen voor lokaal gewortelde bedrijvigheid en het re-

aliseren van stedelijke voorzieningen, met bijbehorende infrastructuur en groenvoorzieningen om te voldoen aan de lokale behoefte en de behoefte van bijzondere doelgroepen.

- Artikel 2.1.3. SER-ladder voor de Stedelijke omgeving: Bestemmingsplannen voorzien uitsluitend in stedelijke ontwikkelingen die een extra ruimtebeslag door bouwen en verharding leggen op de groene omgeving wanneer aanmerkelijk is gemaakt:
 - o dat er voor deze opgave in redelijkheid geen ruimte beschikbaar is binnen het bestaande bebouwd gebied en de ruimte binnen het bestaande bebouwd gebied ook niet geschikt te maken is door herstructurering en/of transformatie;
 - o dat mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik binnen het bestaande bebouwd gebied optimaal zijn benut.
- Artikel 2.2.2. Nieuwe woningbouwlocaties: Bestemmingsplannen en projectbesluiten voorzien in de totstandkoming van nieuwe woningbouwlocaties voor zover de nieuwe woningbouwlocatie naar aard, omvang en locatie in overeenstemming is met een woonvisie waarover overeenstemming is bereikt met de buurgemeenten en met Gedeputeerde Staten van Overijssel.

Conclusie provinciaal beleid

De bouw van het appartementencomplex is voorzien in het bestaand bebouwd gebied en draagt bij aan een gevarieerd woonmilieu. Het betreft een kleinschalig project van 6 eenheden, gericht op de lokale vraag. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing omdat de ontwikkeling geen (extra) ruimtebeslag legt op de groene omgeving. Voor wat betreft de relatie met de gemeentelijke woonvisie wordt verwezen naar paragraaf 3.2. Het voornemen is passend binnen het provinciaal beleid.

3. 3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030

In de structuurvisie zijn de ambities van de gemeente Staphorst op het gebied van wonen, werken, verkeer, voorzieningen en ruimtelijke kwaliteit verwoord en verbeeld.

De gemeente Staphorst wil dat haar (toekomstige) bewoners kunnen kiezen uit verschillende woonmilieus. De groei van de bevolking zal zich de komende decennia doorzetten; in 2030 zal het inwoneraantal circa 18.650 bedragen. Tot 2030 zijn 1.330 meer woningen nodig om de groei van het aantal huishoudens (starters, gezinsverdunding, etc.) op te kunnen vangen. Hiervan zijn 780 woningen nodig tot 2020, waarvan er 570 in de kern Staphorst.

De gemeente vindt het belangrijk dat er in alle kernen woningen worden gebouwd om te kunnen voorzien in de lokale woonbehoefte. Het bouwen in de kernen levert zodoende ook een belangrijke bijdrage in de leefbaarheid, waarbij gedacht kan worden aan: het vasthouden van jongeren zodat het verenigingsleven in stand blijft, er mantelzorgers zijn voor de zorg van senioren, er zichtbaar sprake

is van vernieuwing door bouwactiviteit, etc. Er is sprake van een stijgende behoefte aan geschikte seniorenwoningen en een afnemende behoefte aan eengezinswoningen.

Woonvisie 2011+

Om als gemeente zelf de ontwikkelingen op het gebied van wonen te kunnen initiëren en daarnaast de ontwikkelingen van andere partijen te kunnen sturen vindt de gemeente Staphorst het noodzakelijk een actueel, integraal en goed onderbouwde Woonvisie te hebben. De Woonvisie geeft de visie van de gemeente tot circa 2015, met een doorkijk tot 2020.

In de Woonvisie formuleert de gemeente haar beleid en stelt zij vast wat zij de komende jaren op het gebied van wonen wil bereiken. De Woonvisie is hiermee het kerninstrument voor het lokale woonbeleid: het geeft een kwantitatieve en kwalitatieve inkleuring aan de woningbouwontwikkeling voor de dorpen Staphorst, Rouveen en IJhorst.

De gemeente Staphorst heeft een negatief migratiesaldo. Jaarlijks trekken er gemiddeld 90 personen meer weg dan dat er de gemeente binnen komen. Elk jaar is er sprake van een negatief migratiesaldo van senioren, als gevolg van onvoldoende geschikte woningen voor senioren. De laatste jaren zijn er gemiddeld ruim 50 woningen per jaar gebouwd. Voor een evenwicht tussen vertrek en vestiging hadden er jaarlijks 90 woningen gebouwd moeten worden. Om de eigen bevolking te kunnen huisvesten zijn voor de komende vijf jaar 420 woningen nodig; per kern is dit als volgt: Staphorst 300 woningen, Rouveen 100 woningen en IJhorst 20 woningen.

Regionale woonvisie West-Overijssel

De elf gemeenten in West-Overijssel en de provincie gaan nauwer samenwerken op het terrein van wonen. In een gezamenlijke regionale woonvisie zijn uitgangspunten benoemd en afspraken gemaakt.

Belangrijk vertrekpunt is dat het 'wonen' in de toekomst vooral plaatsvindt in de woningen die er nu al zijn in de steden, dorpen en buitengebieden. Immers, de groei is eindig. De kern van de visie is: versterking en toekomstbestendig maken van het bestaande gebied in termen van vitaal en duurzaam. Door de crisis en de te verwachten demografische ontwikkelingen in de regio zijn de woonvragen sterk veranderd. Tot voor enkele jaren was groei het uitgangspunt. De komende jaren staan in het teken van minder groei, vergrijzing en uiteindelijk een terugloop van bevolkingsaantallen. Groei vooral in de steden en sterke kernen, krimp vooral in het landelijk gebied. De focus komt te liggen op aanpak van de bestaande bouw. De kern van de regionale woonvisie is dan ook het verbeteren van bestaande woningen en wijken.

De visies worden concreet uitgewerkt in de woonafspraken, die naar verwachting eind 2015 klaar zijn.

Groenbeleidsplan Staphorst 2005-2015

In het groenbeleidsplan Staphorst (januari 2005) wordt de volgende visie met betrekking tot het openbaar groen in de gemeente Staphorst geformuleerd:

“Ter versterking van het authentieke karakter van de gemeente Staphorst streven naar een kwantitatief en kwalitatief goede groenvoorziening. Met als doel het groen een karakteristiek en structureel onderdeel te laten zijn van de openbare ruimte. Hierbij moet aandacht zijn voor:

- de identiteit en herkenbaarheid van kernen, straten, landschappen e.d.
- leefbaarheid en veiligheid van woon- en werkgebieden
- recreatief gebruik van en beleving van natuurwaarden in de openbare ruimte
- efficiënte werkwijzen en kostenbeheersing.”

Door middel van kaarten is een basisgroenstructuur vastgelegd, die als uitgangspunt dient voor bestemmingen, verkoop, aanleg of renovatie van groenstroken. Daarop aansluitend is een lijst opgesteld met 25 uiteenlopende projecten ter ontwikkeling van groenbeleid, (her)inrichting en groenbeheer. Deze projecten hebben betrekking op:

- Het handhaven en verder ontwikkelen van de basisgroenstructuur
- Het verbeteren van verkeerstechnisch en sociaal onveilige situaties
- Het ontwikkelen van (passieve) recreatie
- Het bewaken van de kwaliteit van natuurlijk groenbeheer
- Het bewaken en verhogen van de kwaliteit van het openbaar groen, zowel binnen de bebouwde kommen als in het buitengebied.
- Het streven naar voldoende (grootschalige) groenvoorzieningen
- Het renoveren van verouderde plantsoenen en (delen van) begraafplaatsen
- Het verhogen van het beheersniveau in (delen van) wijken en op begraafplaatsen
- Het aanbrengen van meer accenten in inrichting en beheer
- Het verbeteren van de kwaliteit van boombeplantingen
- Het optimaliseren van het groenbeheer, inclusief het beheersen van de kosten.

Conclusie gemeentelijk beleid

Het betreft hier een kleinschalige ontwikkeling van 6 wooneenheden. Deze ontwikkeling is passend binnen het gemeentelijk beleid, dat gericht is op het kunnen aanbieden van verschillende woonmilieu's en het toekomstbestendig maken van het bestaand bebouwd gebied.

4. OMGEVINGSASPECTEN

Ter bescherming van de kwaliteit van de (leef)omgeving wordt naast specifieke (milieu)wetgeving de ruimtelijke ordening ingezet. Bij het opstellen van een ruimtelijke onderbouwing is een toets aan milieu- en omgevingsaspecten wettelijk verplicht. In de volgende paragrafen worden deze aspecten per thema onderzocht.

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.

In het vigerend bestemmingsplan heeft de locatie reeds een woonbestemming, die uit milieuzoneringsaspecten als passend mag worden beschouwd. In de directe omgeving bevinden zich andere woningen alsmede maatschappelijke voorzieningen zoals een kerk, een dienstencentrum en een zorgcentrum. Achter de kerk bevindt zich een sporthal en een woonhuis.

De bestemming Wonen blijft met de bouw van het appartementencomplex gehandhaafd. Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering.

4. 2. Geluid

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 ontwikkeling 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.

Onderzoek

De locatie voor het appartementencomplex is gelegen binnen de geluidszones van de A28, de Burgemeester van de Walstraat en de spoorlijn. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh dan ook noodzakelijk. Langs de locatie is de Ebbingse Wubbenlaan gelegen, een 30 km/h. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bepaald of ten gevolge van het verkeer op deze weg sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Ten gevolge van het verkeer op de Burgemeester van de Walstraat en de Ebbingse Wubbenlaan en ten gevolge van de spoorlijn is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Ten gevolge van het verkeer op de A28 wordt op de nieuwe

woningen op de eerste en tweede verdieping de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB niet. Op de begane grond is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Aangezien op de A28 reeds geluidsreducerend asfalt ligt en schermen langs de weg staan zijn verdere maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk. Voor de woningen op de eerste en tweede verdieping dient een besluit tot vaststelling van hogere waarde te worden voorbereid. De hogere waarde zal in het kadaster worden vastgelegd. Het akoestisch onderzoek is als *bijlage 1* opgenomen.

Daarnaast is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd op het gebouw aan de Tulpenstraat 10. Het betreft hier een onderzoek naar wegverkeerslawaai waarbij ook de mogelijk weerkaatsing van het geluid is onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting onder de 48 dB blijft. Ter plaatse van Tulpenstraat 10 is dus sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Effecten van geluidsweerkaatsing zijn als nihil in te schatten. Het onderzoek is opgenomen als *bijlage 3*.

4. 3. Water

Een belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

Watertoets

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing is een (standaard) watertoets uitgevoerd via www.dewatertoets.nl (d.d. 26-03-15, dossiercode 20150326-4-10686). Op basis van deze toets kan de korte procedure worden gevolgd.

Relevant beleid

Het beleid van het Waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheerplan 2010-2015, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050, Beleid Beheer en Onderhoud Stedelijk water 2013-2018 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur van het Waterschap Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. Op gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het (verbreed) gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van belang.

Invloed op de waterhuishouding

Binnen het plangebied worden niet meer dan 10 wooneenheden (namelijk zes) gerealiseerd en de toename van het verharde oppervlak bedraagt niet meer dan 1500 m². Het plangebied bevindt zich niet binnen een beekdal, primair watergebied of een stedelijke watercorridor. Binnen het projectgebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voor de aanleghoogte wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en het maaiveld. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een geringere ontwateringsdiepte. Om een goed inzicht te krijgen in het grondwatersysteem wordt geadviseerd om in overleg met het waterschap zo spoedig mogelijk te starten met een grondwateronderzoek. Dit kan in eerste instantie op basis van bestaande peilbuizen binnen of in de omgeving van het plangebied. Indien noodzakelijk kunnen nieuwe peilbuizen worden geplaatst. Om wateroverlast en schade in woningen en bedrijven te voorkomen wordt geadviseerd om een drempelhoogte van 20 à 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Ook voor lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, parkeergarages) moet aandacht worden besteed aan het voorkomen van wateroverlast door onder andere te voorkomen dat afstromend hemelwater vanaf het straattooppervlak naar binnen kan stromen. Bij de aanleg van kelderconstructies dient aandacht te worden geschonken aan de toepassing van waterdichte materialen en constructies. Voor het dempen van watergangen / sloten (ook die niet in beheer zijn bij het waterschap) dient altijd een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland.

Het plan bevat een rioleringscomponent, want door het plan neemt het afvalwaterdebiet in het bestaande gemengde- of vuilwaterstelsel toe. Door de uitvoering van het voornemen neemt de belasting van het bestaande rioleringsstelsel toe. Dit levert geen problemen op ten aanzien van de capaciteit van het rioleringsstelsel en de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater

Bij het afvoeren van overtollig hemelwater is het landelijk beleid dat het afstromen hemelwater ter plaatse in het milieu moet worden gebracht, dat wil zeggen lozen in de bodem (infiltratie) of in het oppervlaktewater. Het waterschap heeft de voorkeur om het hemelwater, daar waar mogelijk, te het infiltreren in de bodem. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's geniet daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden op aangrenzende percelen. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft het Waterschap Groot Salland geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van <http://www.dewatertoets.nl>. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. Aan het wateradvies wordt invulling gegeven doordat sprake is van gescheiden afvalwaterstromen die worden aangesloten op het aanwezige gescheiden rioolstelsel. De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Waterschap Groot Salland geeft een positief wateradvies.

Het wateradvies is opgenomen als bijlage 2.

4. 4. Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming van toepassing. In de wet is geregeld dat indien ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval.

De locatie was voorheen al bestemd als woonlocatie. Het complex wordt gebouwd op een locatie waar nu één woning aanwezig is. Het is daarom niet waarschijnlijk dat op deze locatie sprake is van bodemverontreiniging.

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 1988 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.

Voor de locatie voor de voorgenomen ontwikkeling is geen sprake van de aanwezigheid van archeologische waarden. Voor het projectgebied kan dan ook geconcludeerd worden dat er geen belemmeringen op het gebied van archeologische waarden zijn. Indien bij bodemingrepen archeologische resten worden aangetroffen, 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.

Op de locatie Ebbinge Wubbenlaan 25 zijn geen cultuurhistorische waarden in het geding. De locatie maakt geen deel uit van het beschermde dorpsgezicht 'De Streek'. Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor het voornemen.

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 is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied en ligt op ruime afstand van beschermde natuurgebieden en niet aangrenzend aan de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het plangebied is reeds bestemd voor woondoeleinden. Gebiedsbescherming is dan ook niet aan de orde.

Soortenbescherming

Het projectgebied betreft een perceel binnen een reeds als 'woondoeleinden.' bestemd gebied. De kavel is al geschikt bevonden voor de ontwikkeling van woningbouw. Het is niet aannemelijk dat het projectgebied een waardevol habitat vormt voor beschermde soorten. Het project veroorzaakt geen conflicten met de Flora- en faunawet. Voor alle soorten geldt de zorgplicht. Deze schrijft voor dat men verplicht is om alles wat redelijkerwijze mogelijk is, te doen of juist te laten om schade aan wilde planten en dieren zo veel mogelijk te voorkomen.

Gezien het feit dat het hier gaat om de bouw van een appartementencomplex op een reeds bestaand woningbouwperceel, wordt een ecologisch onderzoek niet nodig geacht.

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.

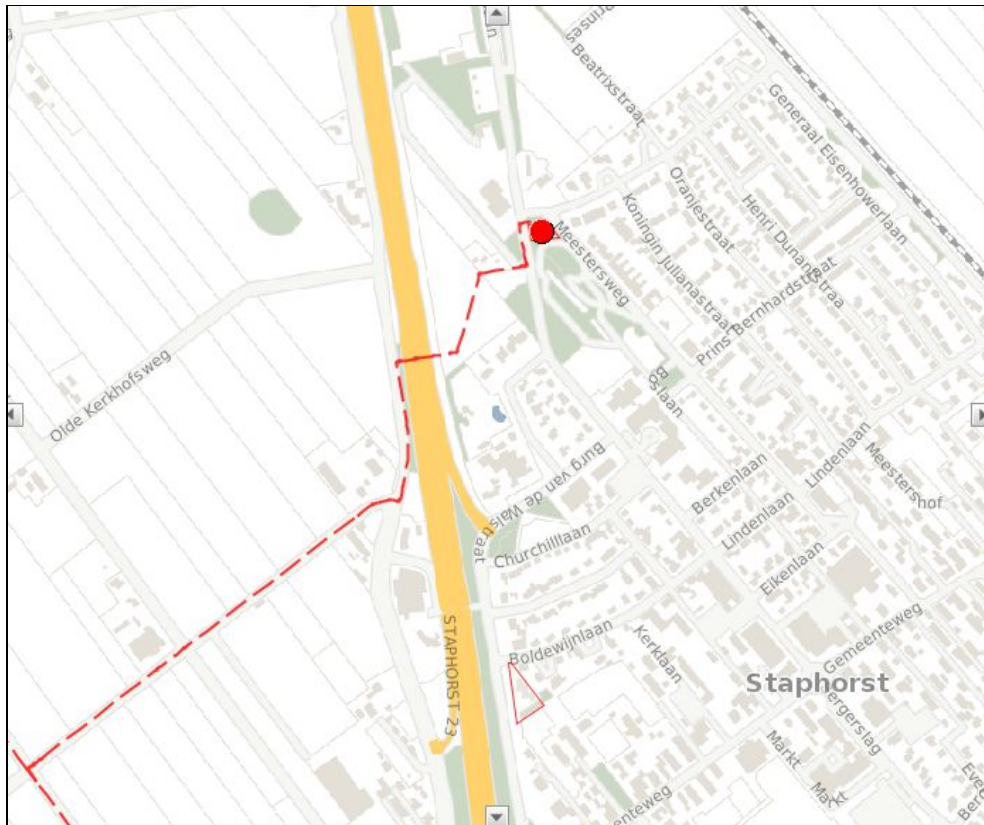
Hiertoe zijn risico's gekwantificeerd, namelijk door middel van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) is de berekende

kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het Groepsrisico (GR) is de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting.

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). Er hoeven in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik te worden gesteld in het gebied dat op meer dan 200 meter van een route of tracé ligt.

De locatie ligt in het risicogebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over zowel de weg, rijksweg A28, als de spoorlijn Meppel-Zwolle. Aan weerszijde van de A28 bevindt zich tevens een buisleiding (aardgastransportleiding). Hiervoor geldt een richtafstand van 45 meter waarbinnen een inventarisatie van het groepsrisico nodig wordt geacht.

Door de beperkte omvang van de ontwikkeling (er worden slechts zes woningen toegevoegd) en de grote afstand tot zowel de weg als het spoor (resp. meer dan 250 en 500 meter) heeft de ontwikkeling waarschijnlijk geen berekenbaar effect op de hoogte van het groepsrisico.



Figuur 7. Fragment risicokaart (bron: nederland.risicokaart.nl)

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. Voor bepaalde initiatieven is bepaald dat deze 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Woningbouwlocaties tot 3.000 woningen behoren daar ook bij.

Dit project stelt de bouw van een appartementencomplex met 6 woningen voor. Het project draagt daarmee niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. Hiermee wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

4. 10. Kabels, leidingen en zoneringen

In of nabij het projectgebied liggen geen kabels, leidingen of zones die een beperking vormen voor dit project. Wel is voorafgaande aan de bouw een Klic melding vereist.

5. UITVOERBAARHEID

5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit project ziet toe op het bouwen van een appartementencomplex met daarin 6 woningen. Het complex wordt gerealiseerd op de hoek Ebbingse Wubbenlaan en de Churchilllaan in Staphorst.

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) is de ontwikkeling voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. De ontwerpbeschikking van de omgevingsvergunning met bijbehorende stukken is daarna gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Eenieder werd op deze wijze in de gelegenheid gesteld om bedenkingen tegen het initiatief kenbaar te maken. De samenvatting van de binnengekomen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop is opgenomen als *bijlage 4*.

De ingekomen zienswijzen zijn door de gemeente beantwoord en meegewogen in de besluitvorming omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. De omgevingsvergunning is op 10 mei 2016 verleend. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep.

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.

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 verlening van de omgevingsvergunning dient duidelijk te zijn op welke wijze de kosten zullen worden verhaald.

In dit geval wordt tussen de gemeente en de projectontwikkelaar een anterieure overeenkomst gesloten. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd en kan van het vaststellen van een grondexploitatieplan worden afgeweken.

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 het bouwen van een appartementencomplex aan de Ebbinge Wubbenlaan 25 te Staphorst in afwijking van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

De afwijking betreft het bouwen van een appartementencomplex op een kavel die is bestemd voor woondoeleinden. Het aantal wooneenheden wijkt af van hetgeen nu is toegestaan.

Afweging

Het project is in overeenstemming met de relevante beleidsuitgangspunten op zowel provinciaal als gemeentelijk niveau en veroorzaakt geen conflicten met de sectorale wet- en regelgeving.

Het appartementengebouw voegt zich in het bestaande stedenbouwkundige patroon van de Ebbinge Wubbenlaan. Ook qua rooilijn en dakvorm wordt aangesloten bij de bestaande kenmerken. Het appartementengebouw is hoger dan de bestaande bebouwing in de directe omgeving. Daarmee vormt het complex een markant punt op de hoek Ebbinge Wubbenlaan - Churchillaan.

Gezien het karakter van de laan (woonfunctie afgewisseld met overige functies) is een appartementencomplex goed inpasbaar op deze locatie. De verkeersafwikkeling vindt plaats via de Churchillaan. Parkeren vindt plaats op eigen terrein.

Het voornemen is ruimtelijk en functioneel inpasbaar.

Conclusie

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

BIJLAGE 1

Staphorst

Ebbingewubbenlaan

akoestisch onderzoek

identificatie

projectnummer:

20150283

projectleider:

mw. J. Poelstra

auteur(s):

mw. M. Seidel

planstatus

datum:

29-04-2015

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling wegverkeerslawaaï	5
2.2. Normstelling spoorweglawaaï	6
3. Berekeningsuitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens	7
3.2. Verkeersgegevens	7
3.3. Ruimtelijke gegevens	8
4. Akoestisch onderzoek	11
4.1. Rekenresultaten en beoordeling gezoneerde wegen	11
4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet-gezoneerde wegen	12
4.3. Rekenresultaten en beoordeling spoorweg	13
4.4. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren	14
4.5. Cumulatie	14
5. Conclusie	15

Bijlagen:

1. Verkeersgegevens.
2. Invoergegevens.
3. Rekenresultaten gezoneerde wegen.
4. Rekenresultaten niet-gezoneerde wegen.
5. Rekenresultaten spoor.

Aan de Ebbingse Wubbenlaan te Staphorst bestaat het voornemen een appartementencomplex met daarin 6 woningen te realiseren. Woningen zijn geluidsgevoelige functies waarvoor op grond van de Wet geluidhinder (Wgh), indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde (spoor)weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden.

De locatie is gelegen binnen de geluidszones van de A28, de Burgemeester van de Walstraat en de spoorlijn. Akoestisch onderzoek is op grond van de Wgh dan ook noodzakelijk. Langs de locatie is de Ebbingse Wubbenlaan gelegen, een 30 km/h. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is bepaald of ten gevolge van het verkeer op deze weg sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven en hoofdstuk 3 geeft de berekeningsuitgangspunten weer. In hoofdstuk 4 is het akoestisch onderzoek beschreven en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.

2.1. Normstelling wegverkeerslawaai

Wettelijke geluidszone

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidhinder van de weg moet worden getoetst. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat L_{den} . Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. De waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Binnen de geluidszone van een weg dient de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen aan bepaalde wettelijke normen te voldoen. De zonebreedte van wegen is afhankelijk van een binnen- of buitenstedelijke ligging van de weg en het aantal rijstroken van de weg en wordt gemeten uit de kant van de weg. De breedte van de geluidszone van een weg is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Schema zonebreedte aan weerszijden van de weg volgens artikel 74 Wgh

aantal rijstroken	breedte van de geluidszone (in meters)	
	buitenstedelijk gebied	stedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Deze aftrek is opgenomen in artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare waarde niet te boven gaan. De maximale ontheffingswaarde voor wegen is op

grond van artikel 83 Wgh afhankelijk van de ligging van de bestemmingen (binnen- of buitenstedelijk). Bestemmingen met een binnenstedelijke ligging, maar binnen de geluidszone van een autosnelweg, worden bij het bepalen van de geluidszone voor die autosnelweg gerekend tot buitenstedelijk gebied. In onderstaande tabel zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.2 Relevante grenswaarden bestaande wegen, nieuwe woningen

	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
A28	48 dB	53 dB
Overige wegen	48 dB	63 dB

De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit.

30 km/h wegen

Zoals gesteld zijn wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h of lager op basis van de Wgh niet gezoneerd. Akoestisch onderzoek zou achterwege kunnen blijven. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzichtelijk te worden gemaakt of sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Indien dit niet het geval is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en/of doelmatig zijn.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt wordt de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB als maximaal aanvaardbare waarde.

2.2. Normstelling spoorweglawaai

De spoorlijn is opgenomen op de Regeling geluidplafondkaart Milieubeheer (RGM), waardoor de bronnen onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) vallen. Omdat het hier gaat om een nieuwe geluidsgevoelige functie binnen de zone van een spoorweg, dient getoetst te worden aan de normen van de Wgh. De broninformatie dient ontleend te worden aan het geluidregister zoals bedoeld in artikel 3.8 lid 2 en 3 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 (RMG 2012).

Nieuwe situaties

Voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg, gelden bepaalde voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze hogere grenswaarde mag de maximaal toelaatbare waarde niet te boven gaan. In onderstaande tabel zijn de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde weergegeven.

Tabel 2.3 Relevante grenswaarden bestaande spoorlijn, nieuwe woningen

	voorkeursgrenswaarde	maximale ontheffingswaarde
Spoorlijn	55 dB	68 dB

De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemmingen dient in alle gevallen te voldoen aan de normen uit het Bouwbesluit.

3. Berekeningsuitgangspunten

7

3.1. Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012. De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 2.61 van DGMR.

De geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op verkeer en weg (geluidsafstraling); voor een ander deel op de omgeving van de weg (geluidsoverdracht). Hieronder volgt een korte omschrijving van de belangrijkste factoren.

3.2. Verkeersgegevens

Gegevens Rijksweg A28

De gegevens van de Rijksweg A28 zijn ontleend aan het geluidregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidregister zijn gegevens opgenomen omtrent het aantal motorvoertuigen per categorie, de representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie, de ligging van de bronregisterlijnen, het type wegdek, afschermdende objecten, zoals geluidsschermen, de breedte van de weg en de plafondcorrectiewaarde.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidregister, is de verhoogde ligging van de A28 in het overdrachtsmodel opgenomen.

In het geluidsregister is opgenomen dat de A28 beschikt over geluidreducerend asfalt in de vorm van dubbellaags ZOAB. Met betrekking tot de in het onderzoek te hanteren rekensnelheden dient uitgegaan te worden van representatief te achten rijsnelheden voor de verschillende type voertuigen. Voor de A28 is hiervoor in het geluidregister (op de hoofdrijbanen) een snelheid van 115 km/h voor lichte voertuigen en 90 km/h voor middelzware en zware voertuigen opgenomen. De A28 voldoet hiermee aan het gestelde in artikel 3.5 lid 2 RMG 2012 (wettelijk toegestane aftrek in verband met het stiller worden van autobanden). Als gevolg hiervan wordt een wettelijke correctie van 1 dB toegepast op de wegdekcorrectiefactoren. Voorts is op basis van het geluidregister gerekend met een plafondcorrectiewaarde van 0,0 dB als bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. Dit betekent dat het geluidregister met betrekking tot de verkeersgegevens uitgaat van het vastgestelde Tracébesluit.

Verder is, uitgaande van ZOAB, in overeenstemming met het gestelde in paragraaf 2.8 van bijlage III van het RMG 2012 uitgegaan van een bodemabsorptiefractie van 0,5 ter plaatse van de A28, met dien verstande dat in een strook van 5 m aan weerszijden van elke rijlijn gerekend wordt met een bodemabsorptiefractie van 0,0.

Alle invoergegevens zoals hierboven bedoeld zijn te raadplegen op het elektronisch raadpleegbare geluidregister: <http://www.rws.nl/geotool/geluidsregister.aspx>.

Gegevens overige wegen**Verkeersintensiteiten**

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

Voertuigcategorieën

De motorvoertuigen worden verdeeld in drie categorieën:

1. lichte voertuigen (voornamelijk personenauto's);
2. middelzware voertuigen (middelzware vrachtauto's en bussen);
3. zware voertuigen (zware vrachtauto's).

De verkeersintensiteiten van de Ebbinge Wubbenlaan en de Burgemeester van de Walstraat zijn verkregen van de gemeente Staphorst en zijn prognoses voor 2030. Voor de voertuigverdelingen is uitgegaan van een standaard voertuigverdeling op een buurtverzamelweg (RBOI, 2010).

Verkeerssnelheid

De verkeerssnelheid is de representatief te achten gemiddelde snelheid van een categorie voertuigen. Dit is in het algemeen de wettelijk toegestane snelheid.

Op de Ebbinge Wubbenlaan bedraagt de maximumsnelheid 30 km/h en op de Burgemeester van de Walstraat bedraagt de maximumsnelheid 50 km/h.

Type wegdek

Geluid ten gevolge van wegverkeer kan men onderscheiden in motorgeluid en rolgeluid. Het rolgeluid is een gevolg van de wisselwerking tussen banden en wegdek. De aard van het wegdek is hierbij van invloed. In verband hiermee worden in het rekenschema verschillende typen wegdek onderscheiden. Bij lichte motorvoertuigen is de bijdrage van het rolgeluid aan het totale geluid groter dan bij de zware en middelzware motorvoertuigen. Als gevolg hiervan heeft het wegdek een grotere invloed op de geluidsbelasting naarmate het percentage vrachtverkeer kleiner is.

Op de Ebbinge Wubbenlaan liggen klinkers in keperverband. De Burgemeester van de Walstraat is uitgevoerd in dicht asfaltbeton.

Voor de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar bijlage 1.

Gegevens spoor

De gegevens van de spoorlijn zijn ontleend aan het geluidregister, zoals bedoeld in de Regeling geluid milieubeheer. In het geluidregister zijn gegevens opgenomen omtrent de intensiteiten per spoorcategorie, baanvaknsnelheid, de ligging van de bronregisterlijnen, het type bovenbouwconstructie, afschermende objecten, zoals geluidsschermen, wissels en de plafondcorrectiewaarde.

Op grond van de x-, y- en z-coördinaten van de bronregisterlijnen uit het geluidregister, is de eventuele hoogteligging van de spoorweg in het overdrachtsmodel opgenomen.

Alle invoergegevens zoals hierboven bedoeld zijn te raadplegen op het elektronisch raadpleegbare geluidregister: <http://www.geluidspoor.nl/geluidregisterspoor.html>.

3.3. Ruimtelijke gegevens

In de geluidsberekeningen is rekening gehouden met alle relevante gebouwde ruimtelijke objecten in de omgeving en de aanwezigheid van hard (bijvoorbeeld verhard oppervlak of water) of zacht (bijvoorbeeld zandgrond of grasland) bodemgebied. Tevens zijn de maaiveldfluctuaties en hoogteliggingen van

ruimtelijke objecten meegenomen. De voor het gebied relevante rijlijnen en de bouwvlakken zijn in dit model ingevoerd. In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van het rekenmodel en de invoergegevens.

Rijlijnen

De weg wordt geschematiseerd in rijlijnen die 0,75 m boven het wegdek liggen.

Waarneempunten

De waarneemhoogten waarop de waarneempunten zijn gesitueerd is afhankelijk van de hoogte van de geluidsgevoelige objecten. Het complex heeft in totaal 3 bouwlagen (9 m). De waarneempunten zijn gesitueerd op 1,5 m; 4,5 m en 7,5 m.

Sectorhoek en reflecties

Het maximum aantal reflecties waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd bedraagt 1 reflectie en een sectorhoek van 2° conform de aanbeveling van de projectgroep Vergelijkend Onderzoek Akoestische Bureaus (VOAB). In deze projectgroep VOAB zijn afspraken gemaakt om de onderlinge verschillen in rekenprogrammatuur te minimaliseren.

Schermen

Conform geluidregister zijn de geluidschermen langs de A28 in het model opgenomen.



Figuur 4.2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Burgemeester van de Walstraat per waarneempunt op 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m hoogte

4.2. Rekenresultaten en beoordeling niet-gezoneerde wegen

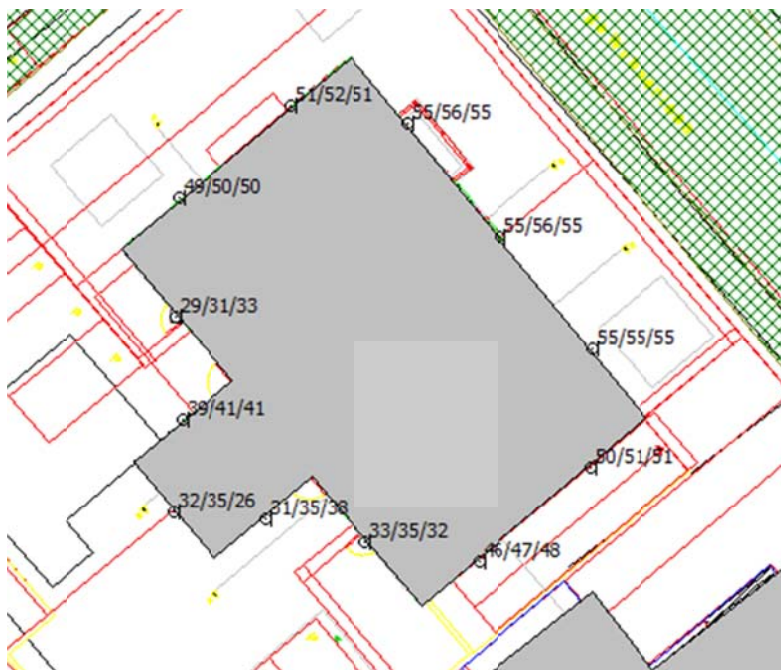
De berekeningsresultaten zijn weergegeven in bijlage 4.

Uit figuur 4.3 blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de Ebbingse Wubbenlaan de hoogst optredende geluidsbelasting 56 dB bedraagt. De richtwaarde van 48 dB wordt overschreden, maar de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB niet.

Een mogelijkheid om de geluidsbelasting te reduceren is de functie van de weg, samenstelling van het verkeer of de maximumsnelheid wijzigen. De Ebbingse Wubbenlaan is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h. Verdere afwaardering van de weg is niet mogelijk. Een andere maatregel aan de bron is het toepassen van geluidsreducerende wegdekverharding. Het toepassen van asfalt past echter niet bij de inrichting van erftoegangswegen. Stille klinkers reduceren ca. 2 tot 3 dB. Hierbij blijft de richtwaarde overschreden. De maatregel blijkt dan ook niet doelmatig.

Bij maatregelen in het overdrachtsgebied wordt gedacht aan geluidsschermen / wallen. Gezien de ruimtelijke en stedenbouwkundige impact van een scherm langs de Ebbingse Wubbenlaan is dit geen optie.

Geconcludeerd kan worden dat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk, gewenst en/of doelmatig zijn. Aangezien de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB niet wordt overschreden kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 4.3 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Ebbingewubbenlaan per waarneempunt op 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m hoogte

4.3. Rekenresultaten en beoordeling spoorweg

Uit figuur 4.4 blijkt dat ten gevolge van de spoorlijn de maximale geluidsbelasting 50 dB bedraagt. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet overschreden en is dus sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.



Figuur 4.4 Geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn per waarneempunt op 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m hoogte

4.4. Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

Aangezien ten gevolge van het verkeer op de A28 de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zijn maatregelen bekeken. Om de geluidsbelasting te reduceren worden onderstaande maatregelen onderscheiden:

1. Maatregelen aan de bron. Hiermee worden maatregelen aangeduid als het toepassen van stillere wegdekverhardingen (bijvoorbeeld ZOAB) en het beperken van de hoeveelheid verkeer;
2. Maatregelen tussen de bron en de waarnemer (in de overdracht). Hierbij gaat het om de realisering van geluidswallen en geluidsschermen, maar ook om maatregelen van stedenbouwkundige aard (afstand weg-woning).

Op de A28 ligt reeds geluidsreducerend asfalt in de vorm van ZOAB. Tevens staan langs de weg geluidsschermen. Verdere maatregelen zijn dan ook niet mogelijk.

4.5. Cumulatie

In de Wgh is aangegeven dat bij de besluitvorming rond hogere grenswaarden ook cumulatie in acht dient te worden genomen. Aangezien maar ten gevolge van één bron (A28) een hogere waarde verleend moet worden kan cumulatie achterwege blijven.

Ten gevolge van het verkeer op de Burgemeester van de Walstraat en de Ebbinge Wubbenlaan en ten gevolge van de spoorlijn is sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Ten gevolge van het verkeer op de A28 wordt op de nieuwe woningen op de eerste en tweede verdieping de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde van 53 dB niet. Op de begane grond is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

Aangezien op de A28 reeds geluidsreducerend asfalt ligt en schermen langs de weg staan zijn verdere maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk. Voor de volgende woningen dient een besluit tot vaststelling van hogere waarde te worden voorbereid. Een overzicht hiervan staat in tabel 5.1.

Tabel 5.1 Woningaantallen en bijbehorende hogere waarden

Locatie	Bouwlaag	Aantal woningen	Hogere waarde	Geluidsbron
Ebbinge Wubbenlaan 25	Eerste verdieping	2	50 dB	A28
	Tweede verdieping	1	50 dB	A28
	Tweede verdieping	1	49 dB	A28

De hogere waarde zal in het kadaster worden vastgelegd.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeersgegevens

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	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))	Totaal aantal	%Int(D)
604079	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5008,00	6,65
604080	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	5008,00	6,65
604081	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5008,00	6,65
604085	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	5104,00	6,43
604086	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	5104,00	6,43
604087	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	5104,00	6,43
604088	0 / 0,000 / 0,000	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	3604,00	6,44
604089	0 / 0,000 / 0,000	W0	65	65	65	65	65	65	65	65	65	3604,00	6,44
604090	0 / 0,000 / 0,000	W0	80	80	80	80	80	80	80	80	80	3604,00	6,44
604091	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22856,00	6,35
604092	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	23096,00	6,34
604220	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	16352,00	6,38
604712	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	21868,00	6,49
604713	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	15896,00	6,49
604714	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22440,00	6,32
604716	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	23096,00	6,34
604717	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	23096,00	6,34
604718	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	15896,00	6,49
604719	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	15896,00	6,49
604720	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	16352,00	6,38
604721	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	16352,00	6,38
604722	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22856,00	6,35
604723	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	22856,00	6,35
607333	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	24932,00	6,35
608255	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	25796,00	6,35
608256	0 / 0,000 / 0,000	W2	115	115	115	90	90	90	90	90	90	19008,00	6,38
Ebbinge Wu	Ebbinge Wubbenlaan	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	4104,00	6,54
Ebbinge Wu	Ebbinge Wubbenlaan	W9a	30	30	30	30	30	30	30	30	30	2750,00	6,54
Burgemeest	Burgemeester van de Walstraat	W0	30	30	30	30	30	30	30	30	30	7571,00	6,54
Burgemeest	Burgemeester van de Walstraat	W0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	7571,00	6,54

Ingevoerde verkeersgegevens

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%Int(A)	%Int(N)	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
604079	3,49	0,78	93,69	96,57	89,74	4,20	2,29	5,13	2,10	1,14	5,13
604080	3,49	0,78	93,69	96,57	89,74	4,20	2,29	5,13	2,10	1,14	5,13
604081	3,49	0,78	93,69	96,57	89,74	4,20	2,29	5,13	2,10	1,14	5,13
604085	3,29	1,21	93,60	97,62	93,55	4,57	1,19	3,23	1,83	1,19	3,23
604086	3,29	1,21	93,60	97,62	93,55	4,57	1,19	3,23	1,83	1,19	3,23
604087	3,29	1,21	93,60	97,62	93,55	4,57	1,19	3,23	1,83	1,19	3,23
604088	3,25	1,22	90,95	96,58	90,91	6,47	1,71	4,55	2,59	1,71	4,55
604089	3,25	1,22	90,95	96,58	90,91	6,47	1,71	4,55	2,59	1,71	4,55
604090	3,25	1,22	90,95	96,58	90,91	6,47	1,71	4,55	2,59	1,71	4,55
604091	2,53	1,71	71,95	75,30	66,50	10,75	6,39	9,46	17,30	18,31	24,04
604092	3,52	1,23	70,42	74,51	48,42	11,20	6,40	12,28	18,37	19,09	39,30
604220	2,67	1,59	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
604712	3,50	1,01	87,32	91,63	74,21	5,42	3,01	7,24	7,25	5,36	18,55
604713	3,81	0,87	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
604714	3,80	1,12	80,89	82,16	61,51	6,63	3,76	8,33	12,48	14,08	30,16
604716	3,52	1,23	70,42	74,51	48,42	11,20	6,40	12,28	18,37	19,09	39,30
604717	3,52	1,23	70,42	74,51	48,42	11,20	6,40	12,28	18,37	19,09	39,30
604718	3,81	0,87	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
604719	3,81	0,87	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
604720	2,67	1,59	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
604721	2,67	1,59	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
604722	2,53	1,71	71,95	75,30	66,50	10,75	6,39	9,46	17,30	18,31	24,04
604723	2,53	1,71	71,95	75,30	66,50	10,75	6,39	9,46	17,30	18,31	24,04
607333	2,54	1,70	73,15	76,34	68,00	10,30	6,15	8,94	16,55	17,51	23,06
608255	2,55	1,70	74,05	77,17	69,02	9,95	5,94	8,66	16,00	16,89	22,32
608256	2,67	1,59	100,00	100,00	100,00	--	--	--	--	--	--
Ebbingge Wu	3,76	0,81	94,59	94,59	94,59	4,76	4,76	4,76	0,65	0,65	0,65
Ebbingge Wu	3,76	0,81	94,59	94,59	94,59	4,76	4,76	4,76	0,65	0,65	0,65
Burgemeest	3,76	0,81	94,59	94,59	94,59	4,76	4,76	4,76	0,65	0,65	0,65
Burgemeest	3,76	0,81	94,59	94,59	94,59	4,76	4,76	4,76	0,65	0,65	0,65

Bijlage 2 Invoergegevens

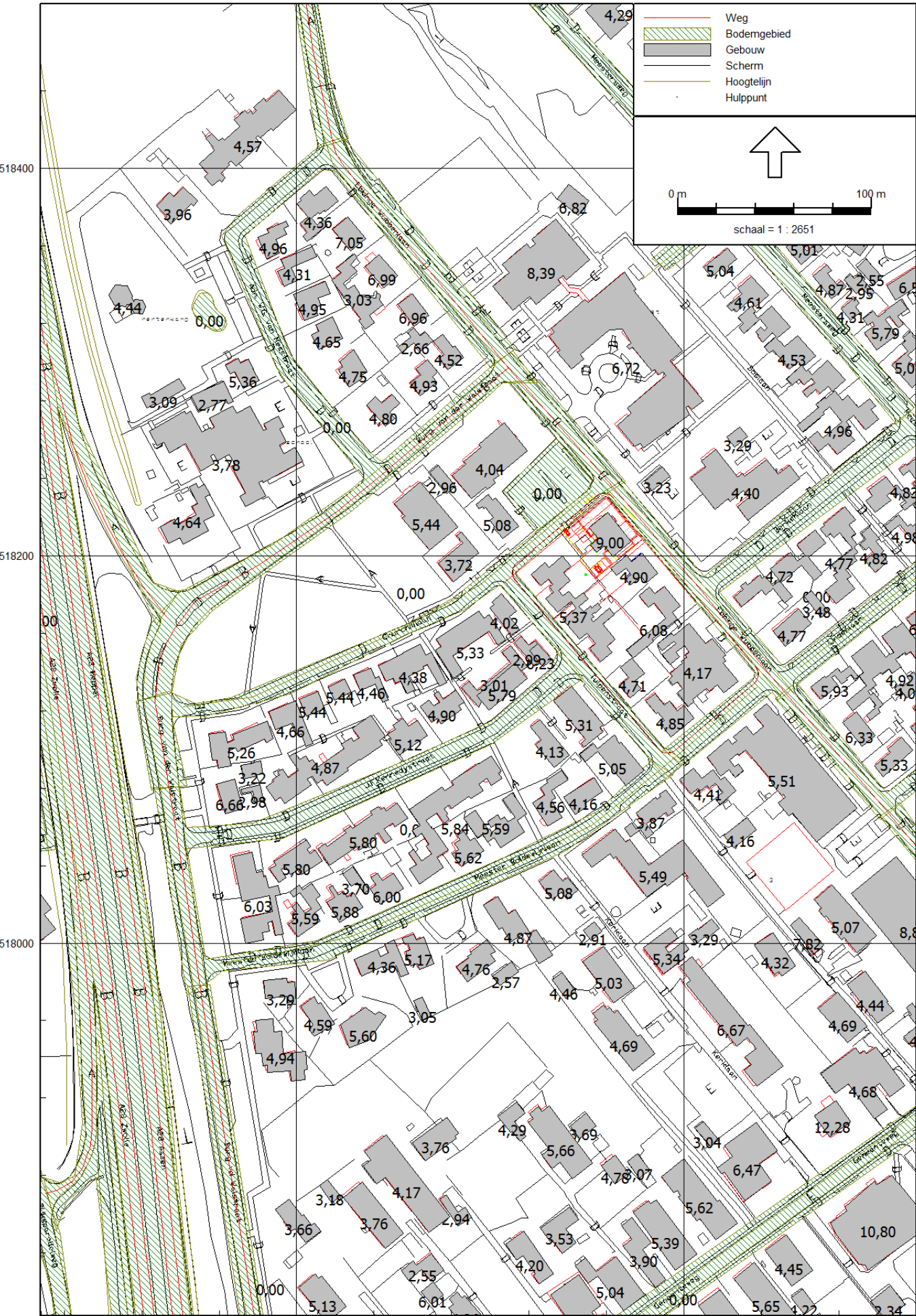
Model informatie

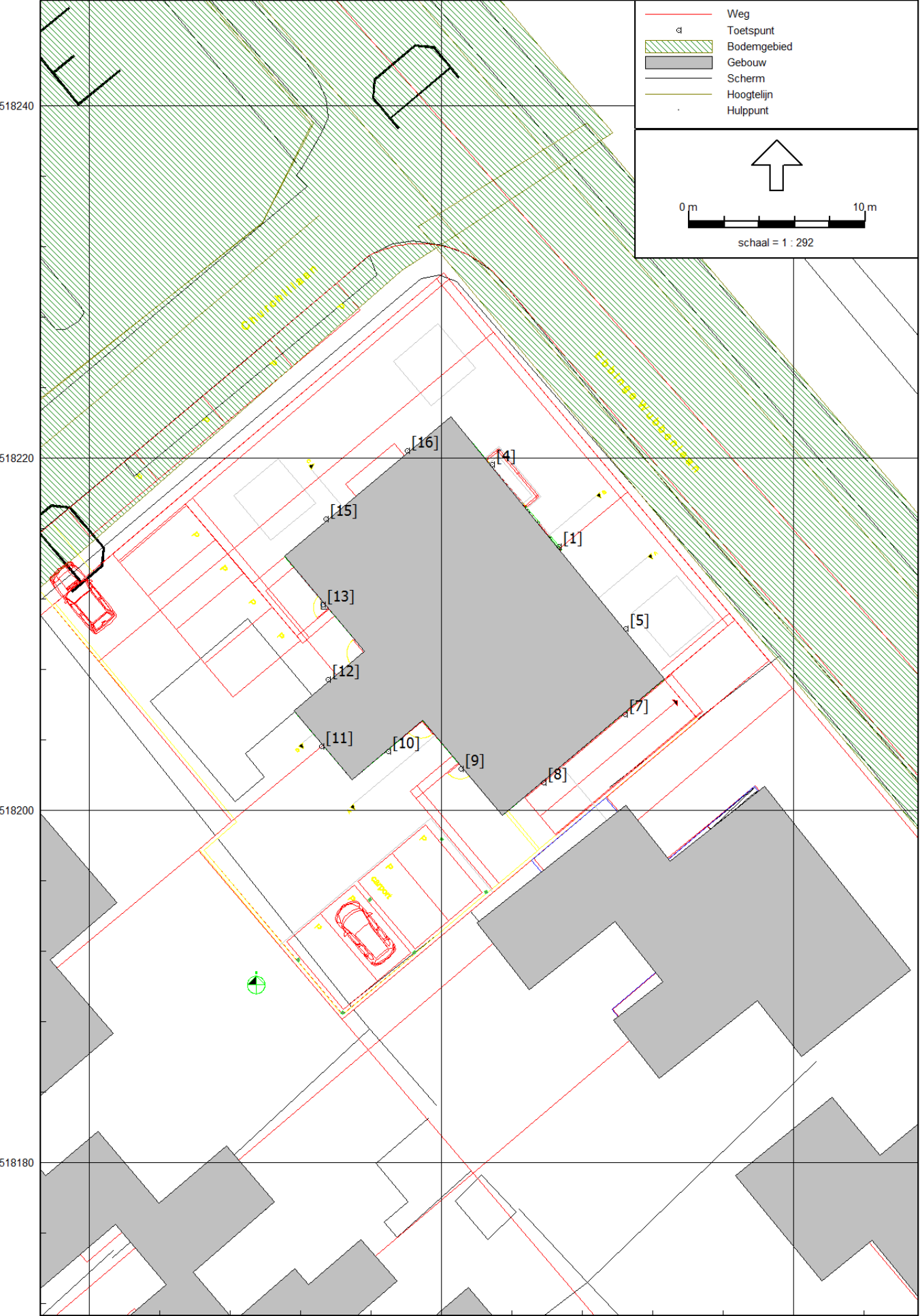
Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Model eigenschap	
Omschrijving	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Verantwoordelijke	mseidel
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	mseidel op 15-4-2015
Laatst ingezien door	mseidel op 24-4-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.61
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken schermen	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Model informatie

Commentaar





Toetspunten

Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
	[1]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[4]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[5]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[7]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[8]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[9]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[10]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[11]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[12]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[13]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[15]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
	[16]	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Bijlage 3 Rekenresultaten gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A28

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: A28
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	L _{den}
_A	[1]	1,50	45,08
_A	[10]	1,50	43,03
_A	[11]	1,50	46,33
_A	[12]	1,50	46,88
_A	[13]	1,50	45,95
_A	[15]	1,50	47,11
_A	[16]	1,50	47,43
_A	[4]	1,50	45,15
_A	[5]	1,50	45,14
_A	[7]	1,50	42,43
_A	[8]	1,50	42,67
_A	[9]	1,50	43,18
_B	[1]	4,50	46,37
_B	[10]	4,50	46,97
_B	[11]	4,50	49,85
_B	[12]	4,50	49,78
_B	[13]	4,50	49,45
_B	[15]	4,50	50,03
_B	[16]	4,50	49,74
_B	[4]	4,50	46,68
_B	[5]	4,50	46,37
_B	[7]	4,50	46,70
_B	[8]	4,50	47,03
_B	[9]	4,50	47,62
_C	[1]	7,50	44,91
_C	[10]	7,50	45,32
_C	[11]	7,50	49,26
_C	[12]	7,50	50,04
_C	[13]	7,50	49,98
_C	[15]	7,50	50,22
_C	[16]	7,50	49,94
_C	[4]	7,50	45,28
_C	[5]	7,50	44,47
_C	[7]	7,50	43,12
_C	[8]	7,50	43,68
_C	[9]	7,50	47,48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Burgemeester van de Walstraat

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Burgemeester van de Walstraat
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[1]	1,50	31,35
_A	[10]	1,50	25,62
_A	[11]	1,50	30,41
_A	[12]	1,50	35,01
_A	[13]	1,50	32,54
_A	[15]	1,50	34,90
_A	[16]	1,50	35,51
_A	[4]	1,50	30,93
_A	[5]	1,50	31,42
_A	[7]	1,50	25,38
_A	[8]	1,50	24,89
_A	[9]	1,50	26,47
_B	[1]	4,50	32,97
_B	[10]	4,50	30,99
_B	[11]	4,50	36,27
_B	[12]	4,50	38,51
_B	[13]	4,50	36,95
_B	[15]	4,50	38,15
_B	[16]	4,50	38,35
_B	[4]	4,50	32,81
_B	[5]	4,50	33,35
_B	[7]	4,50	31,49
_B	[8]	4,50	31,23
_B	[9]	4,50	32,28
_C	[1]	7,50	32,45
_C	[10]	7,50	30,06
_C	[11]	7,50	38,12
_C	[12]	7,50	40,24
_C	[13]	7,50	38,57
_C	[15]	7,50	39,93
_C	[16]	7,50	40,15
_C	[4]	7,50	33,00
_C	[5]	7,50	32,73
_C	[7]	7,50	29,97
_C	[8]	7,50	29,60
_C	[9]	7,50	35,67

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4 Rekenresultaten niet-gezoneerde wegen

Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Ebbinge Wubbenlaan

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groepsreductie: Ebbinge Wubbenlaan
Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
_A	[1]	1,50	55,10
_A	[10]	1,50	31,14
_A	[11]	1,50	32,23
_A	[12]	1,50	38,65
_A	[13]	1,50	28,77
_A	[15]	1,50	48,52
_A	[16]	1,50	50,74
_A	[4]	1,50	55,20
_A	[5]	1,50	55,00
_A	[7]	1,50	49,88
_A	[8]	1,50	46,07
_A	[9]	1,50	32,79
_B	[1]	4,50	55,55
_B	[10]	4,50	34,64
_B	[11]	4,50	34,70
_B	[12]	4,50	40,51
_B	[13]	4,50	31,19
_B	[15]	4,50	49,73
_B	[16]	4,50	51,56
_B	[4]	4,50	55,71
_B	[5]	4,50	55,44
_B	[7]	4,50	50,64
_B	[8]	4,50	47,22
_B	[9]	4,50	35,02
_C	[1]	7,50	55,21
_C	[10]	7,50	37,75
_C	[11]	7,50	26,16
_C	[12]	7,50	41,42
_C	[13]	7,50	32,75
_C	[15]	7,50	49,81
_C	[16]	7,50	51,43
_C	[4]	7,50	55,35
_C	[5]	7,50	55,04
_C	[7]	7,50	50,53
_C	[8]	7,50	47,56
_C	[9]	7,50	31,86

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 5 Rekenresultaten spoorlijn

Geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn

Rapport: Resultatentabel
Model: Akoestisch onderzoek spoorweglawaaai
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: Ja
Groepsreductie:

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	L _{den}
_A	[1]	1,50	44,23
_A	[10]	1,50	38,43
_A	[11]	1,50	41,12
_A	[12]	1,50	38,42
_A	[13]	1,50	40,42
_A	[15]	1,50	42,22
_A	[16]	1,50	41,96
_A	[4]	1,50	43,90
_A	[5]	1,50	44,83
_A	[7]	1,50	43,92
_A	[8]	1,50	42,73
_A	[9]	1,50	40,99
_B	[1]	4,50	49,61
_B	[10]	4,50	44,47
_B	[11]	4,50	46,10
_B	[12]	4,50	42,34
_B	[13]	4,50	45,54
_B	[15]	4,50	46,34
_B	[16]	4,50	46,74
_B	[4]	4,50	49,10
_B	[5]	4,50	49,43
_B	[7]	4,50	49,03
_B	[8]	4,50	48,51
_B	[9]	4,50	46,73
_C	[1]	7,50	50,49
_C	[10]	7,50	39,08
_C	[11]	7,50	37,72
_C	[12]	7,50	39,30
_C	[13]	7,50	35,44
_C	[15]	7,50	47,01
_C	[16]	7,50	47,15
_C	[4]	7,50	49,89
_C	[5]	7,50	49,78
_C	[7]	7,50	47,05
_C	[8]	7,50	46,89
_C	[9]	7,50	33,88

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 2

datum 26-3-2015
dossiercode 20150326-4-10686

Geachte heer / mevrouw Mariette Hoofman,

U heeft een watertoets uitgevoerd op de website <http://www.dewatertoets.nl/>. Op basis van deze toets volgt u de korte procedure. Binnen de procedure voor het bestemmingsplan of projectbesluit kunt u gebruik maken van de standaard waterparagraaf uit dit document.

Standaard waterparagraaf

Watertoets In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht ruimtelijke plannen te 'toetsen op water', de zogenaamde Watertoets. De Watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten.

Relevant beleid Het beleid van het Waterschap Groot Salland staat beschreven in het Waterbeheerplan 2010-2015, de beleidsnota Leven met Water in Stedelijk Gebied, Strategische Nota Rioleringsbeleid 2007, Visie Beheer en Onderhoud 2050, Beleid Beheer en Onderhoud Stedelijk water 2013-2018 en het Beleidskader Recreatief Medegebruik. Daarnaast is de Keur van het Waterschap Groot Salland een belangrijk regelstellend instrument waarmee in ruimtelijke plannen rekening moet worden gehouden. De genoemde beleidsdocumenten kunnen worden ingezien op het hoofdkantoor van het Waterschap Groot Salland. Ook zijn deze te raadplegen op de internetsite: www.wgs.nl. Op gemeentelijk niveau is het in overleg met het waterschap opgestelde gemeentelijk Waterplan en het (verbreed) gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) van belang.

Invloed op de waterhuishouding Binnen het bestemmingsplan worden niet meer dan 10 wooneenheden gerealiseerd en de toename van het verharde oppervlak bedraagt niet meer dan 1500 m². Het plangebied bevindt zich niet binnen een beekdal, primair watergebied of een stedelijke watercorridor. Binnen het plangebied is geen sprake van (grond)wateroverlast.

Voor de aanleghoogte wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter. Dit is de afstand tussen de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) en het maaiveld. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een geringere ontwateringsdiepte. Om een goed inzicht te krijgen in het grondwatersysteem wordt geadviseerd om in overleg met het waterschap zo spoedig mogelijk te starten met een grondwateronderzoek. Dit kan in eerste instantie op basis van bestaande peilbuizen binnen of in de omgeving van het plangebied. Indien noodzakelijk kunnen nieuwe peilbuizen worden geplaatst.

Om wateroverlast en schade in woningen en bedrijven te voorkomen wordt geadviseerd om een drempelhoogte van 20 à 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Ook voor lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, parkeergarages) moet aandacht worden besteed aan het voorkomen van wateroverlast door onder andere te voorkomen dat afstromend hemelwater vanaf het straatoppervlak naar binnen kan stromen. Bij de aanleg van kelderconstructies dient aandacht te worden geschonken aan de toepassing van waterdichte materialen en constructies.

Voor het dempen van watergangen / sloten (ook die niet in beheer zijn bij het waterschap) dient altijd een Watervergunning te worden aangevraagd bij het Waterschap Groot Salland.

Het plan bevat een rioleringscomponent, want door het plan neemt het afvalwaterdebiet in het bestaande gemengde- of vuilwaterstelsel toe. Door de uitvoering van het bestemmingsplan neemt de belasting van het bestaande rioleringsstelsel toe. Dit levert geen problemen op ten aanzien van de capaciteit van het rioleringsstelsel en de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Voorkeursbeleid hemel- en afvalwater bij het afvoeren van overtollig hemelwater is het landelijk beleid dat het afstromen hemelwater ter plaatse in het milieu moet worden gebracht, dat wil zeggen lozen in de bodem (infiltratie) of in het oppervlaktewater. Het waterschap heeft de voorkeur om het hemelwater, daar waar mogelijk, te het infiltreren in de bodem. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's geniet daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. De afvoer van overtollig hemelwater uit het plangebied mag, ongeacht de toegepaste methode, niet tot wateroverlast leiden op aangrenzende percelen. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van

het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Watertoetsproces De initiatiefnemer heeft het Waterschap Groot Salland geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van <http://www.dewatertoets.nl> . De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen. Waterschap Groot Salland geeft een positief wateradvies.

Digitale Watertoets Dit document is gegenereerd via de website www.dewatertoets.nl. Het document mag alleen worden gebruikt ten behoeve van het plan, dat in dit document is omschreven. De informatie in dit document is houdbaar tot maximaal 6 maanden, gerekend vanaf de genoemde datum in dit document.

De WaterToets 2014

BIJLAGE 3

memo

Postbus 150, 3000 AD Rotterdam
Telefoon: 010-2018555
Fax: 010-4121039
E-mail: info@rho.nl

Onderwerp:	Weerkaatsing geluid wegverkeerslawaaï ten gevolge van de ontwikkelingen aan de Ebbinge Wubbenlaan 25 Staphorst
Datum:	22-02-2016
Referte:	M. Seidel

Men is voornemens aan de Ebbinge Wubbenlaan 25 te Staphorst een appartementencomplex te realiseren. Momenteel is hier een woning aanwezig. Het nieuwe gebouw ligt onder andere binnen de geluidszone van de A28, waarvoor recentelijk akoestisch onderzoek is gedaan. De vraag van de bewoners aan de Tulpenstraat 10 is in hoeverre het hogere gebouw ter plaatse van Ebbinge Wubbenlaan 25 voor een hogere geluidsbelasting op hun woning zorgt, als gevolg van mogelijke geluidweerkaatsing. In dit memo wordt dan ook bekeken wat de akoestische effecten op deze woning zijn ten gevolge van de ontwikkelingen.

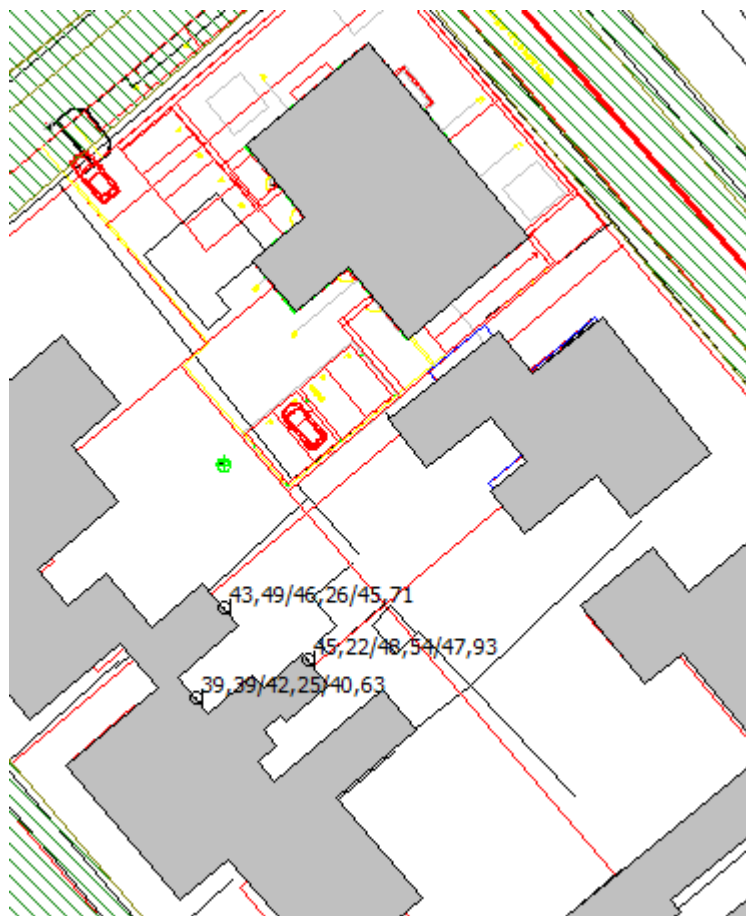
Onderzoek

Het model dat opgesteld is voor het akoestisch onderzoek aan de Ebbinge Wubbenlaan 25 (ontwikkellocatie), is gebruikt om te bepalen wat de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen is. Omdat de ontwikkellocatie aan de achterzijde van de woning aan de Tulpenstraat 10 is gelegen, is alleen getoetst op de achterzijde van de woningen. Mogelijke geluidweerkaatsing vanaf de ontwikkellocatie heeft immers vooral effecten op de achterzijde van Tulpenstraat 10.

Omdat de woningen 3 verdiepingen hebben, is getoetst op waarneemhoogtes +1,5 m, + 4,5 m en +7,5 m. In figuur 1 is de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A28 op de achtergevel van Tulpenstraat 10 weergegeven voor de huidige situatie. In figuur 2 is dit te zien voor de toekomstige situatie.



Figuur 1 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A28 in de huidige situatie (exclusief aftrek conform artikel 3.4 Rmg)



Figuur 2 Geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de A28 in de toekomstige situatie (exclusief aftrek conform artikel 3.4 Rmg)

Uit deze figuren blijkt dat er zowel sprake is van toenames als van afnames van de geluidsbelasting. In tabel 1 is per toetspunt weergegeven wat deze toe- en afnames zijn. Hierin is toetspunt 1 het noordwestelijke toetspunt, toetspunt 2 het zuidelijke toetspunt en toetspunt 3 het noordoostelijke toetspunt.

Tabel 1 Verschil in geluidsbelasting

Toetspunt	Hoogte	Huidige situatie	Toekomstige situatie	Verschil
1	1,5	43,62 dB	43,49 dB	- 0,13
	4,5	46,44 dB	46,26 dB	- 0,18
	7,5	45,92 dB	45,71 dB	- 0,21
2	1,5	44,86 dB	45,22 dB	+ 0,36
	4,5	48,62 dB	48,54 dB	- 0,08
	7,5	48,13 dB	47,93 dB	- 0,20
3	1,5	39,61 dB	39,39 dB	- 0,22
	4,5	42,48 dB	42,25 dB	- 0,23
	7,5	39,98 dB	40,63 dB	+ 0,65

Uit deze tabel blijkt dat op twee toetspunten sprake is van een stijging van de geluidsbelasting, verder is sprake van afnames in de geluidsbelasting. Deze afnames zijn te verklaren omdat de ligging van het nieuwe gebouw anders is dan de ligging van het huidige gebouw. De toename bedraagt maximaal 0,65 dB. Omdat een toename van afgerond 1 dB voor het menselijk oor niet hoorbaar is, is zodoende geen sprake van een verslechtering van het akoestisch klimaat op de bestaande woning. Daarnaast blijft de geluidsbelasting onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (inclusief correctie conform artikel 3.4 Rmg). Er is dan ook sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat.

Conclusie

Ten gevolge van het verkeer op de A28 is de geluidsbelasting op de achterzijde van de Tulpenstraat 10 berekend in de huidige situatie en de toekomstige situatie. Uit deze berekeningen blijkt dat de maximale toename 0,65 dB bedraagt. Tevens is op de meeste toetspunten zelfs sprake van een lichte afname van geluidsbelasting. Omdat een toename van afgerond 1 dB niet hoorbaar is voor het menselijk oor en omdat de geluidsbelasting onder de 48 dB (inclusief correctie conform artikel 3.4 Rmg) blijft, is en blijft ter plaatse van Tulpenstraat 10 sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Effecten van geluidsweerkaatsing zijn als nihil in te schatten.

BIJLAGE 4

Rapport Zienswijzen

Woonhuis Ebbinge Wubbenlaan 25 te Staphorst

7 maart 2016

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding

2 Procedure ontwerpbesluit

3. Samenvatting en beantwoording

3.1 Reclamant 1

3.2 Reclamant 2

3.3 Reclamant 3

3.4 Reclamant 4

4. Opmerkingen instanties

5. Aanpassingen

5.1 Aanpassingen als gevolg van individuele zienswijzen

5.2 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen instanties

5.2 Ambtelijke aanpassingen

6. Conclusie

7. Vaststelling Rapport Zienswijzen

1. INLEIDING

In dit document worden de binnengekomen zienswijzen over het projectafwijkingbesluit Staphorst – woongebouw Ebbing Wubbenlaan 25' behandeld.

Het ontwerpbesluit biedt de mogelijkheid tot realisatie van een woonhuis met 6 appartementen op perceel Ebbing Wubbenlaan 25 te Staphorst.

2. PROCEDURE

Ter inzage

Na voorafgaande publicatie op 10 november 2015 in de Staatscourant en het huis-aan-huis blad "De Staphorster" is in overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 11 november 2015 het ontwerpbesluit voor een ieder voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Het ontwerpbesluit met de hierbij behorende stukken kon tijdens de openingsuren in het gemeentehuis te Staphorst worden ingezien. Ook was het ontwerp te raadplegen via de gemeentelijke website en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl

Zienswijzen

Gedurende de hiervoor genoemde termijn kon een ieder mondeling dan wel schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. Er zijn vier reclamanten die gebruik hebben gemaakt van het recht om een (mondelinge) zienswijze in te dienen. In hoofdstuk drie worden de ingekomen zienswijzen samengevat en vervolgens van een gemeentelijk standpunt voorzien. Tenslotte wordt de zienswijze afgesloten met een conclusie, hierin wordt aangegeven of de zienswijze al dan niet wordt overgenomen.

In hoofdstuk vier worden de aanpassingen op het ontwerpbesluit, die volgen uit de zienswijzen op een rij gezet.

3. SAMENVATTING EN BEANTWOORDING INDIVIDUELE ZIENSWIJZEN

3.1 Reclamant 1.

Datum mondelinge zienswijzen: 18 november 2015

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen en wordt meegenomen in de afweging. De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

3.1.1 Aansluiten op de omgeving

Reclamant is van mening dat het gebouw qua grootte en hoogte niet passend is voor de locatie.

Gemeentelijke reactie

Het perceel Ebbing Wubbenlaan 25 is volgens de stadsbouwmeester een markante plek, die een hogere nokhoogte kan rechtvaardigen. Desondanks is het wenselijk gebleken om aan te sluiten bij de maximale hoogte voor burgerwoningen zoals die geldt in de directe omgeving van het plangebied. Op deze manier sluit de voorgenomen bebouwing aan bij de omgeving.

Het perceel Ebbing Wubbenlaan 25 is in feite de begrenzing van het achterliggende woongebied. Door de invulling van 6 appartementen wordt ook aangesloten bij het woonkarakter, als overgang van grondgebonden wonen van de woonwijk omsloten door de Churchilllaan / Ebbing Wubbenlaan en Meester Boldewijnlaan naar woonzorgfunctie ten noorden van het plangebied. Geenszins is het oordeel dat het gebouw qua omvang niet zou passen op de locatie.

Overigens zijn de bouwmogelijkheden in het geldende bestemmingsplan Staphorst Dorp – Rouveen ruimer, dan wat met dit plan wordt ingediend.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

3.1.2 Privacy

Reclamant benoemt zijn bezwaren ten aanzien van privacy. Aan de achterzijde van het woongebouw zijn twee balkons aanwezig welke rechtstreeks inkijk hebben op de tuin, maar ook tot in de keuken. Deze aantasting van privacy wordt nog benadrukt door de schutting van 1,80 hoog. Dit schermt onvoldoende af volgens reclamant.

Gemeentelijke reactie

Het waarborgen van privacy is geen ruimtelijk relevant aspect. Privacy wordt in het kader van "burenrechten" door het privaatrecht geregeld. Zo bevat het Burgerlijk Wetboek enkele bepalingen tegen hinderlijke inkijk. In het kader van een Omgevingsvergunning ten behoeve van het afwijken van het bestemmingsplan spelen privaatrechtelijke aspecten in beginsel geen rol, aangezien deze in beginsel zijn voorbehouden aan de burgerlijke rechter. Dit kan echter anders zijn indien sprake is van een zogenoemde evidente privaatrechtelijke belemmering.

In het Burgerlijk Wetboek staat in boek 5, artikel 50 dat binnen twee meter van de grenslijn van dit erf vensters of andere muuropeningen, dan wel balkons of soortgelijke werken te hebben, voor zover deze op dit erf uitzicht geven, niet geoorloofd is. Na het raadplegen van de bouwtekeningen, zal deze schending met privaatrechtelijke regelgeving niet plaatsvinden, de afstand bedraagt ruim meer dan twee meter, namelijk circa 6,5 meter tot het trappenhuis met liftschacht en circa 10 meter vanaf een balkon tot de perceelsgrens van perceel Churchilllaan 1. Ten aanzien van het perceel Tulpenstraat 12 bedraagt de afstand van het balkon tot de perceelsgrens 12 meter. Op basis hiervan is er geen sprake van evidente private belemmering.

In het kader van het bestuursrecht, het verlenen van de omgevingsvergunning ten behoeve van het afwijken van het bestemmingsplan dient een plan te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. Initiatiefnemer heeft hierin voorzien door een ruimtelijke onderbouwing aan te leveren. Daarbij geldt dat in de huidige situatie ook volgens het bestemmingsplan Staphorst Dorp een bouwhoogte van 10 meter mogelijk is, met een horizontale diepte van het hoofdgebouw 12 meter, welke gelijk is aan het bouwvoornemen van initiatiefnemer. Met andere woorden de huidige afstand tot aan de achterzijde zal niet of nauwelijks verschillen. Met het verschil dat het trappenhuis met lift een dichtere afstand kent, echter dit betreft geen woonruimte.

In een dergelijke omgeving, het centrum van Staphorst, mogen veranderingen verwacht worden. Uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik zoekt ook de gemeente Staphorst naar bouw mogelijkheden binnen de bestaande kom. Deze veranderingen kunnen een verlies van uitzicht tot gevolg hebben, maar niemand heeft recht op uitzicht over andermans terrein.

In nader contact met initiatiefnemer is in overleg de bouwtekening gewijzigd, zodat balkonafscherming dicht wordt uitgevoerd. In de huidige versie staan op de bouwtekening spijlen getekend. Hiertussen is het mogelijk om zicht te hebben op de tuin. Met deze aanpassing is er geen directe inkijk in de woning van reclamant vanuit het appartement. Opgaand groen (erfafscheidingen) en toekomstige bomen langs de achterzijde vormen daarnaast ook een belemmering van de inkijk.

Vermindering van privacy is mogelijk. Echter, het algemeen belang waarbij de maatschappelijke vraag naar woningen wordt beantwoord prevaleert boven het individuele belang. Dit kan dus betekenen dat bepaalde ontwikkelingen negatieve gevolgen voor het individuele belang kunnen hebben. Hiervoor is het mogelijk om een verzoek tot planschade (schade ex art. 6.1 Wro) in te dienen binnen vijf jaar na inwerkingtreding van het besluit tot vergunningverlening.

Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het ontwerpbesluit, in die zin dat de balkons dicht worden afgewerkt.

3.1.3 Parkeren

Reclamant vindt het vreemd dat de parkeerplaatsen op gemeenteground gerealiseerd kunnen worden om op deze wijze aan de parkeernorm te voldoen, terwijl voor hem geldt dat parkeren op eigen terrein plaats dient te vinden.

Gemeentelijke reactie

Bij een nieuwe ontwikkeling dient te worden afgewogen of er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Om te achterhalen wat voldoende parkeerplaatsen zijn, wordt aansluiting gezocht bij de landelijke CROW-normering. De CROW-normering hanteert een norm van 1,8 parkeerplaatsen voor een woning in een matig stedelijk gebied. In het coalitieakkoord 2014-2018 met bijbehorend uitvoeringsprogramma is de behoefte vastgelegd dat deze norm verhoogd wordt naar een parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per wooneenheid.

Een appartement is niet vergelijkbaar met een grondgebonden woning ten aanzien van de parkeerbelasting. Een appartementencomplex in het middel tot hoge segment voor senioren heeft minder parkeerplaatsen nodig dan bijvoorbeeld bij een gezinssituatie bij een grondgebonden woning. De CROW hanteert voor een appartementencomplex 1,3 parkeerplaats per woning. Wanneer de politiek-bestuurlijke behoefte om meer parkeerruimte te realiseren, met het absolute verschil van 0,2 (2,0-1,8) op de genoemde CROW-norm van 1,3 wordt verhoogd, dan resulteert dit in een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per appartement. Hiervoor zijn dan bij 6 appartementen 9 parkeerplaatsen vereist.

Initiatiefnemer heeft 8 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. De overige vereiste parkeerplaats zal in de openbare groenvoorziening gerealiseerd worden op kosten van initiatiefnemer. Hiervoor is een anterieure overeenkomst met initiatiefnemer afgesloten. Het is niet ter plaatse van het plangebied in beleid opgenomen dat de parkeervoorzieningen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. De ontwikkeling van een appartementencomplex draagt bij aan de maatschappelijke vraag tot realiseren van seniorenwoningen, waardoor het realiseren van één parkeerplaats in de openbare ruimte aanvaardbaar is.

Geconcludeerd wordt dat het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid.

Overigens is er doordeweeks een ruim parkeeraanbod met de direct aangelegen parkeerplaatsen voor de kerk.

Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

3.2 Reclamant 2.

Datum mondelinge zienswijzen: 1 december 2015

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen en wordt meegenomen in de afweging. De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

3.2.1 Waardevermindering door aantasting privacy

Reclamant uit zijn zorgen tot inzicht vanuit het appartementencomplex. Aangedragen wordt dat de balkonnetjes aan de achterzijde dicht op het perceel van reclamant komen. Ook meent reclamant dat de schuttingshoogte van maximaal 1,80 meter, makkelijk overheen te kijken is. Eventuele boompjes verhelpen dat probleem niet omdat je hier makkelijk doorheen kan kijken. Daarnaast kunnen er door de nodige parkeerplaatsen ook niet veel boompjes staan.

Gemeentelijke reactie

Het is met voldoende motivatie altijd mogelijk om van een bestemmingsplan door

middel van een ruimtelijke procedure af te wijken. Indien wordt verwacht dat deze ontwikkeling waardedaling van de woning tot gevolg heeft, is het mogelijk om hiervoor een verzoek tot planschade in te dienen. Het verzoek hiertoe zou binnen een periode van 5 jaar na inwerkingtreding van het besluit moeten worden ingediend.

Voor een nadere reactie op het aspect privacy wordt verwezen naar 3.1.2.

Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het ontwerpbesluit, in die zin dat de balkons dicht worden afgewerkt.

3.2.2 parkeren op gemeente grond

Reclamant vraagt zich af hoe het mogelijk is dat vier parkeerplaatsen op in een openbare groenstrook worden gerealiseerd, terwijl de gemeentelijke regelgeving voorschrijft dat per woning twee parkeerplaatsen op eigen grond moet worden gerealiseerd.

Gemeentelijke reactie

Zie 3.1.3.

Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbesluit.

3.2.3 akoestiek hinder

Reclamant vraagt zich af of gezien de hoogte van het gebouw en de locatie van het plangebied ten opzichte van de snelweg, dat het geluid op het appartementencomplex weerkaatst naar naastgelegen woning op Tulpstraat 10.

Gemeentelijke reactie

Als gevolg van de zienswijze is aan initiatiefnemer verzocht om in het kader van goede ruimtelijke ordening nader te onderzoeken of weerkaatsing van geluid gevolgen heeft voor de woning op Tulpenstraat 10. Het adviesbureau heeft als volgt geconcludeerd:

"Ten gevolge van het verkeer op de A28 is de geluidsbelasting op de achterzijde van de Tulpenstraat 10 berekend in de huidige situatie en de toekomstige situatie. Uit deze berekeningen blijkt dat de maximale toename 0,65 dB bedraagt. Tevens is op de meeste toetspunten zelfs sprake van een lichte afname van geluidsbelasting. Omdat een toename van afgerond 1 dB niet hoorbaar is voor het menselijk oor en omdat de geluidsbelasting onder de 48 dB (inclusief correctie conform artikel 3.4 Rmg) blijft, is en blijft ter plaatse van Tulpenstraat 10 sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat. Effecten van geluidsweerkaatsing zijn als nihil in te schatten."

Conclusie:

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het ontwerpbesluit, door nader onderzoek te verrichten naar weerkaatsing van het geluid. De ruimtelijke onderbouwing wordt hierop aangepast. Het resultaat uit het nadere onderzoek leidt niet tot aanpassing van het bouwplan.

3.3 Reclamant 3.

Datum mondelinge zienswijzen: 25 november 2015

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen en wordt meegenomen in de afweging. De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

3.3.1 Parkeren

Reclamant vindt het vreemd dat de parkeerplaatsen op gemeentegrond gerealiseerd kunnen worden om op deze wijze aan de parkeernorm te voldoen.

Op zondag is het bij de kerk erg druk, het parkeerterrein is dan vol. Tevens wordt er dan geparkeerd op de wandelpaden en op de rijbaan. Met de realisatie van het woongebouw kunnen 12 auto's erbij komen, die de (parkeer)situatie alleen maar verslechteren.

Gemeentelijke reactie

Er wordt naar 3.1.3. verwezen voor een nadere reactie op de parkeernorm.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

3.3.2 geluidsoverlast

Reclamant meent dat door de toename van het aantal huishoudens ook de verkeersbewegingen, zowel auto's als fietsers, navenant zullen toenemen, waardoor reclamant geluidsoverlast zal ervaren.

Gemeentelijke reactie

Het plangebied is gelegen in een kern waar de maximale snelheid 30 km/uur bedraagt. Voor 30 km wegen geldt geen geluidzone, zodat er geen verplichtingen gelden ingevolge de Wet geluidhinder. Wel blijft de verplichting over om te onderzoeken of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In het akoestisch rapport is hierop ingegaan.

Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezonde wegen. Vanuit dat oogpunt wordt de voorkeursgrenswaarde en maximale ontheffingswaarde als referentiekader gehanteerd. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB geldt hierbij als richtwaarde en de maximale ontheffingswaarde van 63 dB als maximaal aanvaardbare waarde.

Conclusie

De zienswijze van reclamant wordt niet overgenomen.

3.3.3 Privacy

Reclamant benoemt zijn bezwaren ten aanzien van privacy. Aan de achterzijde van het woongebouw zijn twee balkons aanwezig welke rechtstreeks inkijk hebben op de tuin.

Gemeentelijke reactie

Voor een reactie op het aspect privacy wordt verwezen naar 3.1.2.

Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het ontwerpbesluit, in die zin dat de balkons dicht worden afgewerkt.

3.4 Reclamant 4.

Datum brief: 30 november 2015

Datum ontvangst: 5 december 2015

De zienswijze is binnen de termijn ontvangen en wordt meegenomen in de afweging. De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien.

3.4.1 aantasting privacy/ ontnemen uitzicht

Reclamant benoemt zijn bezwaren ten aanzien van privacy. Aan de achterzijde van het woongebouw zijn twee balkons aanwezig welke rechtstreeks inkijk hebben op de tuin, maar ook tot in de woning.

Gemeentelijke reactie

Niet wordt ontkend dat het bouwplan gevolgen kan hebben voor de woonbeleving. Het betreft een intensivering van de woonfunctie. Echter de functie en de toegestane

bouwmassa worden aanvaardbaar geacht, mede gelet op de ligging nabij het centrumgebied en de aangehouden afstanden. Reclamant wordt niet onevenredig in zijn woonbeleving/ privacy geschaad, er is derhalve geen sprake van een strijdigheid met goede ruimtelijke ordening.

Voor een nadere reactie op het aspect privacy wordt verwezen naar 3.1.2.

Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt tot aanpassing van het ontwerpbesluit, in die zin dat de balkons dicht worden afgewerkt.

3.4.2 waardevermindering

Reclamant verwacht dat het woongebouw leidt tot een waardevermindering van het onroerend goed.

Gemeentelijke reactie

Het is met voldoende motivatie altijd mogelijk om van een bestemmingsplan door middel van een ruimtelijke procedure af te wijken. Indien wordt verwacht dat deze ontwikkeling waardedaling van de woning tot gevolg heeft, is het mogelijk om hiervoor een verzoek tot planschade in te dienen. Het verzoek hiertoe zou binnen een periode van 5 jaar na inwerkingtreding van het besluit moeten worden ingediend.

Conclusie

De zienswijze van reclamant leidt niet tot aanpassing van het plan.

4. OPMERKINGEN VAN INSTANTIES

Provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft een lijst opgesteld van categorieën bestemmingsplannen en projectbesluiten van lokale aard waarvoor vooroverleg niet noodzakelijk is. Het woningbouwplan valt binnen de in de lijst genoemde categorieën, waardoor vooroverleg niet nodig is.

Met de mail van 13 november 2015 bevestigt de provincie dat het plan voor hun geen reden heeft om Gedeputeerde Staten te adviseren een zienswijze in te dienen.

5. AANPASSINGEN

Op grond van de bevindingen naar aanleiding van de ingebracht zienswijzen worden ten opzicht van het ter inzage gelegde ontwerpbesluit de navolgende wijzigingen doorgevoerd.

5.1 Aanpassingen als gevolg van individuele zienswijzen

- De bouwtekening wordt aangepast, zodat de balkons dicht worden afgewerkt.

5.2 Aanpassingen als gevolg van zienswijzen instanties

- Het aantal parkeerplaatsen in openbare ruimte wordt teruggebracht van 4 naar 1, door herinterpretatie van de parkeernorm.

5.3 Ambtelijke aanpassingen

-

6. CONCLUSIE

De zienswijzen van reclamant 1, 2, 3 en 4 worden deels gegrond verklaard en geven aanleiding tot aanpassing van het vast te stellen besluit tot verlenen omgevingsvergunning realisatie appartementencomplex voor zes woningen aan de

Ebbinge Wubbenlaan 25 te Staphorst, ten opzichte van het ter visie gelegde ontwerpbesluit.

7. VASTSTELLING REACTIENOTA ZIENSWIJZEN

Behoort bij het besluit van de raad van de gemeente Staphorst d.d. 10 mei 2016 tot gewijzigde vaststelling van de omgevingsvergunning tot afwijken van het bestemmingsplan.