

**Reactienota ingediende inspraakreacties met betrekking tot
het voorontwerp bestemmingsplan “Buitengebied, partiële herziening Kastanjelaan 6a1 te
Staphorst”**

Bijlages: 1. Uitwerking verkeersaspecten ontwikkeling locatie Kastanjelaan 6a1

Datum: 5 maart 2019

Het voorontwerp bestemmingsplan “Buitengebied, partiële herziening Kastanjelaan 6a te Staphorst” heeft vanaf woensdag 4 juli 2018 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn er inspraak- en vooroverlegreacties ingediend over het plan. Deze worden onderstaand behandeld.

Inspraakreactie 1.

Samenvatting reactie:

Het plan past binnen het provinciale beleid en vanuit het provinciaal belang zien wij geen beletselen het plan in huidige vorm verder in procedure te brengen.

Reactie gemeente:

v.k.a.

Inspraakreactie 2.

Samenvatting reactie:

De indruk bestaat dat niet gebouwd gaat worden voor de eigen (autonome) woningbehoefte, maar dat dit plan ingrijpt in de woningbehoefte in Meppel

Reactie gemeente:

Op welke basis de gemeente Meppel baseert dat de woningen vooral in zullen grijpen op de woonbehoefte in Meppel is niet bekend. Bij de opstelling van dit bestemmingsplan is de behoefte, zoals die in de gemeentelijke woonvisie van Staphorst is geraamd, betrokken. Daarnaast loopt de gemeente achter op de programmering in de kern Staphorst. Dit heeft te maken met stagnatie van het uitleggebied De Slagen. Een alternatieve locatie, die vrij komt en woningbouw aan de voorraad toevoegt, is dus zeer wenselijk. Zoals wellicht bekend zijn inwoners als gevolg van een ontoereikend aanbod in de gemeente ook neergestreken in Meppel (de wijk Bergierslanden). Er is dan ook het volste vertrouwen dat inwoners ook belangstelling hebben voor het voorliggende plan. Het woningtype sluit goed aan op de woonwensen. Kortom; hoewel uiteraard nooit volledig uit te sluiten, bestaat niet de indruk dat inwoners van Staphorst geen gebruik van deze woningbouwlocatie gaan maken.

Samenvatting reactie:

Alhoewel het plan nog steeds een te hoge bebouwingsdichtheid kent, spitst de reactie zich voornamelijk toe op de kwaliteit in relatie tot de directe omgeving.

De verkavelingsopzet is met name ingegeven door economische motieven en minder vanuit landschappelijke motieven, passend bij het historische lint aan de Kastanjelaan. Hoewel beseft wordt dat dit qua exploitatie minder aantrekkelijk is, blijft de voorkeur uitgaan naar het uitsluitend doortrekken van het historische lint langs de Kastanjelaan met vrijstaande woningen met een bijpassende beeldkwaliteit.

Reactie gemeente:

Verschillende inspraakreacties spitsen zich allen toe tot hetzelfde punt; te veel woningbouw voor de betreffende ‘landschappelijke’ locatie.

Ons standpunt hierbij is dat er al geruime tijd ontwikkelingen rondom de Kastanjelaan plaatsvinden die erop gericht zijn diversificatie in woningaanbod te creëren in de vorm van diverse woonwijken zoals de

Bergierslanden, wat ook hier het beoogde doel is. Daarbij komt dat het aannemingsbedrijf/sloopbedrijf, dat voorheen op de locatie gevestigd was, grote impact op zijn omgeving had.

Door de woningbouw te omgeven met een groene rand, zal de impact van de locatie juist geringer zijn dan eventuele overlast voorkomend uit een bedrijf dat binnen de bestaande bedrijfsbestemming gerealiseerd zou kunnen worden.

Daarnaast sluiten de voorgestelde woningtypologieën aan op de mix van woningen die allen in de directe omgeving van het plangebied reeds aanwezig zijn. Enerzijds aan de Tuinweg, anderzijds aan de Mensinge/Laarwoud/de Klencke.

Tenslotte is nog noemenswaardig dat uit historisch kaartmateriaal blijkt, dat de eerste bebouwing rond 1900 aan de Kastanjelaan aanwezig was. De vraag is dus in hoeverre er sprake is van een historisch lint.

Inspraakreacties 3., 4. en 5.

Het betreft hier drie gelijklopende inspraakreacties, die gezamenlijk van een reacties voorzien worden.

Samenvatting inspraakreactie:

verkeer

De aanname dat in de huidige situatie uitgegaan moet worden van 176 verkeersbewegingen per dag is onjuist¹. In de praktijk wordt het perceel gebruikt voor de opslag van buitenmaterialen, waardoor het aantal verkeersbewegingen vele malen lager ligt.

Er komen twee ontsluitingswegen, die worden aangesloten op de Kastanjelaan. Dit betekent dat er een behoorlijke verkeersdruk komt op zowel de Westerstouwe als op de Berggiersweg. Beide wegen lenen zich niet voor een verdubbeling van het verkeer.

Veiligheid van (schoolgaande) fietsers en wandelaars op de Westerstouwe komt in het geding.

Bij de huidige verkeersaantallen voorziet de kruising Westerstouw / Werkhorst al niet in een goede verkeersdoorstroming. Dit probleem wordt alleen maar vergroot bij (minimaal) een verdubbeling van het verkeer.

Reactie gemeente:

De situatie is bekeken vanuit de planologische mogelijkheid die de bestemming biedt, namelijk de vestiging van een bedrijf in de categorie 'arbeidsintensief / bezoekersextensief'. Het is een correcte en gebruikelijke werkwijze. Niettemin is het echter ook begrijpelijk dat in de inspraakreactie verwezen wordt naar het huidige gebruik. Om die reden is bij wijze van gevoeligheidsanalyse het huidige gebruik op 0 gesteld. De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van de 38 woningen is dan niet 1151, maar 261 motorvoertuigen. In tabel 1 van bijlage 1 met betrekking tot verkeer is dit aantal naar boven afgerond en rekening gehouden met een toename van 300 motorvoertuigen. Ook met een dergelijke toename blijven de toekomstige verkeersintensiteiten ruimschoots onder de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit van 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

Aan de hand van de methode Harders – een verkeerskundige rekenmethodiek – is bepaald in hoeverre de toename van verkeer op de Westerstouwe leidt tot problemen op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. Uit deze berekening – waarvan de input en output besproken is met de gemeente Meppel – blijkt dat het kruispunt, ook nadat het plan aan de Kastanjelaan gerealiseerd is, over restcapaciteit beschikt. De ontwikkeling aan de Kastanjelaan heeft geen nadelig effect op de Verkeersveiligheid en doorstroming komen. De resultaten van de berekening zijn in de bijlage weergegeven. Overigens is in deze berekening rekening gehouden met het gegeven dat Woonconcept een aantal woningen wil bouwen aan de Westerstouwe.

Voor een uitgebreide toelichting op het aspect verkeer wordt verwezen naar de bijlage.

Samenvatting inspraakreactie:

gebiedskkenmerken

Een plan van 38 woningen is tegenstrijdig met de met de door de provincie Overijssel opgestelde gebiedskkenmerken voor dit gebied.

¹ Zie ruimtelijke onderbouwing van het plan: Paragraaf 3.2.1.3 Situatie plangebied

Rekening houden met de kenmerken van het gebied zou een aanbod van 15 woningen een reëler beeld geven en de erfinrichting beter laten aansluiten bij het landschappelijke karakter. Verwacht wordt dat het landschappelijke uitzicht vanaf de Tuinweg vertroebeld wordt door aan- en bijgebouwen.

De bewoners van het buurtschap Slingenberg hebben bewust gekozen voor een rustige, groene en landelijke woonwijk, niet voor een nieuwbouwwijk.

Reactie gemeente:

Zie de ruimtelijke onderbouwing in de beantwoording onder inspraakreactie punt 2.

Samenvatting inspraakreactie:

ecologie

Door de ontwikkelaar is aangegeven dat op grensafscheiding richting Tuinweg een gaasafscheiding met klimop en enkele bomen worden geplaatst. Het “nu nog groene” uitzicht wordt hierdoor vertroebeld door daken van woningen en (nog te bouwen) bijgebouwen.

Verzocht wordt de huidige haag en bomen te behouden en het behoud daarvan in de koopcontracten zeker te stellen, naast het opnemen van een bepaling dat er geen bijgebouwen gebouwd mogen worden.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de inspraakreactie heeft de initiatiefnemer besloten om de randen van het plangebied op een andere wijze in te passen. Deze maatregelen zijn in het inrichtingsplan opgenomen. De inrichtingsmaatregelen worden middels een voorwaardelijke verplichting in de regels van onderhavig bestemmingsplan vastgelegd. Hiermee biedt het bestemmingsplan garanties dat de landschapsmaatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het vast te stellen ontwerpbestemmingsplan is op dit punt gewijzigd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.

Samenvatting inspraakreactie:

wateraspecten

De afgelopen jaren is bij hevige regenval regelmatig wateroverlast ondervonden. Door de verstening in het gebied als gevolg van de komst van 38 woningen, 76 parkeerplaatsen en 2 ontsluitingswegen bestaat de verwachting dat deze overlast alleen maar zal verergeren. Verzocht wordt extra groen aan te brengen, waardoor het water in het plangebied opgevangen kan worden en in de grond kan doordringen.

Reactie gemeente:

Er wordt zonder meer aangenomen dat door de bouw van de 38 woningen en de aanleg van wegen en parkeerplaatsen de verstening zal toenemen en daarmee de overlast bij hevige regenval. Van het te ontwikkelen terrein (ca. 14.700 m²) is op dit moment 12.500 m² verhard als bedrijfslocatie. In de toekomst zal er ca. 6.500 m² (op basis van het nu bekende schetsplan) verhard zijn door dakoppervlak en verhardingen. Er is dus sprake van een afname van verhard oppervlak. Daarnaast zal er op basis van de watertoets en regelgeving vanuit het Waterschap ook waterberging gecreëerd worden om bij hevige regenval water eerst op te vangen alvorens het naar het watersysteem wordt afgevoerd. Al met al zal de situatie verbeteren en voldoen aan de gestelde voorwaarden door het Waterschap.

Samenvatting inspraakreactie:

Schade aan bestrating

In 2016 / 2017 is door Meppel veel geld geïnvesteerd in verbetering van de bestaande riolering en het opnieuw bestraten van het buurtschap Slingenberg. Gevreesd wordt dat door het zware bouwverkeer schade wordt aangebracht aan deze nieuwe bestrating. Verzocht wordt het bouwverkeer via een vaste aanrijroute (via de Berggiersweg) naar de bouwlocatie te laten rijden en daarbij de Kastanjelaan (gezien vanaf de Westerstouwe) af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Reactie gemeente:

Het instellen van een vaste aanrijroute voor het bouwverkeer via de Berggiersweg is een goed voorstel en zal aan de ontwikkelaar worden opgelegd.

Het afsluiten van de Kastanjelaan voor gemotoriseerd verkeer vanaf de Westerstouwe wordt niet door de gemeente overwogen. Het afsluiten van deze route voor bouwverkeer is wel mogelijk.

Samenvatting inspraakreactie:doelstellingen Rijksbeleid

Het bouwen van 38 woningen doet geen recht aan de doelstellingen van het Rijksoverheid, de woonbehoefte in Staphorst, het plangebied en de effecten op de omliggende omgeving en aan de bewoners van de Slingenberg.

Atrivé, die de legitimatie van de plannen in opdracht van initiatiefnemer onderzocht, wordt niet als onafhankelijk beschouwd.

De belangrijkste conclusies van het rapport van dit bureau worden niet gedeeld, omdat :

- het plan niet bijdraagt aan het oplossen van een woonbehoeftevraag in Staphorst;
- juist Meppelers zich gevestigd hebben in en rondom het plangebied;
- iedere gemeente moet bouwen voor eigen behoefte. Recente verkoop van woningen en vrije kavels zijn juist verkocht aan Meppelers en niet aan bewoners uit Staphorst;
- de aannahme in het rapport dat het plan interessant is voor de Staphorster die in Staphorst wil blijven wonen is onjuist;
- het plan is qua voorzieningen nagenoeg volledig georiënteerd op Meppel;
- het plan lost een te krap woningaanbod in Staphorst, Rouveen en IJhorst niet op.

Reactie gemeente:

De indruk dat inwoners van Staphorst niet nabij Meppel willen wonen is niet opportuun. Destijds, toen de woonwijk Berggierslanden werd gerealiseerd zijn ook inwoners van Staphorst naar Meppel verhuisd. Signalen die toen zijn ontvangen waren gelegen in het feit dat er onvoldoende geschikt aanbod beschikbaar was. Dit is nog steeds het geval. Het is daarom positief dat door deze ontwikkeling nieuw aanbod voor onze inwoners beschikbaar komt. Dat er behoefte is, wordt voldoende gemotiveerd met het woononderzoek en de gemeentelijke woonvisie. Dit sluit echter niet uit dat wanneer de woningen op de markt komen, hier uitsluitend Staphorsters gebruik van zullen maken. Zie ook de gegeven reactie onder inspraakreactie 2.

Inspraakreactie 6.

Samenvatting inspraakreactie:

Door de bestemming "Bedrijfslocatie" te veranderen naar "Stedelijke ontwikkeling" wordt voorbijgegaan aan het landelijke karakter en de lintbebouwing van deze enclave met deels nog agrarische bebouwing, gelegen tussen de Berggierslanden en Slingenberg.

In 1991 heeft DHV een rapport over dit gebied opgesteld. Hierdoor kreeg het gebied een conservatieve bestemming en was uitbreiding van Meppel in dit gebied niet mogelijk. Meppel heeft bij de recente uitbreiding naar de Berggierslanden hier mee bewust rekening gehouden.

Met een bebouwing van 38 woningen wordt de wooncapaciteit in deze landelijke enclave meer dan verdubbeld.

Reactie gemeente:

De Kastanjelaan ter plaatse van het plangebied is een weg met bebouwing in verschillende stijlen en uit verschillende bouwperiodes. De bebouwing is niet als karakteristiek aangemerkt. De aanwezige bomen langs de weg geven de weg wel speciale kenmerken. Deze bomen blijven gehandhaafd.

In de nabijheid van de Kastanjelaan hebben veel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden. Zo is de nieuwbouwwijk Berggierslanden gerealiseerd. Door deze ontwikkelingen is de eventuele identiteit van de Kastanjelaan al aangetast. Het realiseren van 38 woningen op de locatie past binnen het beleid van gemeente Staphorst en de provincie Overijssel (zie vooroverleg reactie van de provincie op maandag 3 september 2018). Zie voor de ruimtelijke onderbouwing de beantwoording bij inspraakreactie 2.

Samenvatting inspraakreactie:

Dat Staphorst bijna de helft van de woningbouwbehoefte (80 woningen) in dit buitengebied toestaat is niet reëel.

Reactie gemeente:

Zie voor dit punt onze reactie bij de vorige insprekers als het gaat om de woonbehoefte. Wij hebben momenteel geen alternatief om te voorzien in de woonbehoefte van 40 kavels.

Zie ook de gegeven reactie onder inspraakreactie 2.

Samenvatting inspraakreactie:

Diverse opmerking met betrekking tot het rapport van BJZ:

- a. blz. 11: het gaat om het aantal woningen, niet om de vraag of ze mooi zijn;
- b. blz. 12: verkeersbewegingen zullen meer toenemen omdat er geen sprake meer is van een aannemersbedrijf, maar van een sloopbedrijf;
- c. blz. 13: Kastanjelaan is wellicht voldoende ingericht voor verkeerstoename, maar Berggiersweg en Westerstouwe zijn dit niet;
- d. blz. 15: Het complete onderzoek van Atrivé is niet toegevoegd;
- e. blz. 15: De ontwikkeling vindt niet plaats in een stedelijke omgeving. Het betreft in feite een landelijke enclave, waarin een bedrijfslocatie staat;
- f. blz. 21: Het is een misvatting dat het plan in beperkte mate zorgt voor toename van kunstlicht en dus niet opvalt;
- g. blz. 22: de nieuwe ontwikkeling gaat wel degelijk ten koste van het landschap;
- h. blz. 22: de opzet past niet in de kenmerken van het gebied.

Reactie gemeente:

ad a: In onderhavig bestemmingsplan staat beschreven dat het bouwplan bestaat uit het realiseren van 38 woningen, waarbij het wat betreft woningtypen gaat om vrijstaande, twee-onder-één-kap en aaneengebouwde woningen. Daarnaast staat beschreven dat getracht is om zowel bij de landelijk als stedelijke omgeving aan te sluiten. Een oordeel wordt in onderhavig bestemmingsplan niet gegeven, uitsluitend is aangetoond dat het plan stedenbouwkundig en landschappelijk inpasbaar is.

ad b: Op basis van kencijfers uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' is de huidige en toekomstige verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt. De kencijfers zijn algemeen erkend en worden onder andere gebruikt voor het bepalen van de verkeersgeneratie. De verkeersgeneratie wordt berekend door het gebruik dat op basis van het geldende bestemmingsplan is toegestaan te vergelijken met de bestemmingen in de CROW-publicatie. Het toegestane gebruik is onder andere: bedrijven die bestaan ten tijde van terinzagelegging van het voorontwerpplan. In dit geval is dat aannemersbedrijf Mussche B.V. Een dergelijke inrichting is aan te merken als 'bedrijf arbeidsintensief / bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats). Door de oppervlakte van de bedrijfsgebouwen te vermenigvuldigen met de kencijfers wordt een huidige planologische verkeersgeneratie van 176 verkeersbewegingen berekend. Daarnaast is in de toelichting op voldoende wijze aangetoond dat de totale aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie geen belemmering vormt voor het omliggende wegennet.

ad c: Zie beantwoording onder inspraakreactie 3 "verkeer".

ad d: Het onderzoek 'behoefte aan wonen plan kastanjelaan' van Atrivé van 10 november 2017 is als bijlage 1 bij de toelichting toegevoegd.

ad e: In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking gaat het om de vraag of er sprake is van bestaand stedelijk gebied. Bestaand stedelijk gebied wordt in het Besluit ruimtelijke ordening gedefinieerd als: *bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*. Van belang hierbij is dat in voorliggend geval het gehele plangebied een bedrijfsbestemming heeft. Hiermee is sprake van een bestemming die een stedelijke (bedrijf) functie toestaat. Hierdoor is op basis van jurisprudentie sprake van bestaand stedelijk gebied.

ad f: Zoals aangegeven in onderhavig bestemmingsplan zal ten gevolge van het plan het gebruik van kunstmatige verlichting toenemen. Dit is inherent bij dergelijke woningbouwontwikkeling. Op dit moment is ter plaatse een bedrijf toegestaan, met het nodige gebruik van kunstlicht. Weliswaar zal er sprake zijn een toename van kunstlicht, van een onevenredige toename is echter geen sprake. Tot slot wordt opgemerkt dat de Omgevingsverordening geen normen voorschrijft wat betreft het gebruik van kunstmatig licht. De ontwikkeling is daarom niet in strijd met het provinciaal beleid.

ad g: De locatie is momenteel volledig bestemd voor bedrijfsfuncties. Met onderhavig bestemmingsplan worden de bestemmingsgrenzen niet overschreden. De ontwikkeling tast het landschap dan ook niet aan dit temeer de woningen worden ingepast op de bestaande locatie. Dat op dit moment groenvoorzieningen aanwezig zijn die gedeeltelijk komen te vervallen maakt niet dat er sprake is van aantasting. Het aanwezige groen is namelijk, in tegenstelling tot het groen in voorliggend plan, niet beschermd en kan in principe op elk willekeurig moment worden verwijderd. Het plan wordt tevens voorzien van nieuw groen voor een goede aansluiting op de omgeving.

ad h: de voorgestelde woningtypologieën sluiten aan op de mix van woningen die allen in de directe omgeving van het plangebied reeds aanwezig zijn. Enerzijds aan de Tuinweg, anderzijds aan de Mensinge/Laarwoud/de Klencke.

Inspraakreactie 7.

Samenvatting inspraakreactie:

De Kastanjelaan is karakteristiek door haar landelijke uitstraling en bijpassende bebouwing. Ruime woningen op ruime kavels. Vrijstaande woningen, met als uitzondering een enkele twee onder één kap woning. In totaal 29 woningen. Er is sprake van een rustig verkeersbeeld en de spaarzame verlichting benadrukt het landelijke karakter.

Het aantal te bouwen woningen op de beschikbare ruimte dwingt tot het bouwen op kleine kavels, waarbij buiten het eigen terrein geparkeerd moet worden. Hiermee komt definitief een eind aan het karakter van de Kastanjelaan. Bebouwing met vrijstaande – en twee onder één kap woningen zou meer recht doen aan het landelijke karakter.

Reactie gemeente:

De diversiteit aan woning-types impliceert dat er ook gebouwd wordt op kleinere kavels, waardoor in het openbaar gebied geparkeerd dient te worden. De kavels langs de kastanjelaan kunnen echter parkeren op eigen erf, waardoor geen afbreuk wordt gedaan aan het karakter van de Kastanjelaan.

Samenvatting inspraakreactie:

Door minder woningen te bouwen kan volstaan worden met één ontsluitingsweg, waarmee de voorziene overlast van de toename van het aantal verkeersbewegingen kan worden voorkomen.

Reactie gemeente:

Het realiseren van 38 woningen leidt niet tot een zodanige toename van de hoeveelheid verkeer dat er geen sprake meer zou zijn van een erftoegangsweg. Hierbij is getoetst aan de CROW-normen. Het voornemen bestaat om de Westerstouwe en Kastanjelaan aan te wijzen als 30km-gebied. Gelet op het karakter van de Kastanjelaan is inrichting van het gebied als 30km-gebied niet noodzakelijk.

Samenvatting inspraakreactie:

De omzoming van het terrein met gaas en klimop wordt als “armetierig” omschreven.

Reactie gemeente:

Zie de beantwoording inspraakreactie 3 / 4 en 5 onder ‘ecologie’ voor een inhoudelijke reactie. De mening van reclamant dat de omzoming van het terrein ‘armetierig’ is, wordt niet gedeeld. Er is sprake van een adequate landschappelijke inpassing van het plangebied.

Samenvatting inspraakreactie:

Mochten bij de realisatie infrastructurele verbeteringen (bijv. glasvezel) worden doorgevoerd, dan zou het mooi zijn als ook de rest van de buurt er van mee kan profiteren.

Ten slotte wordt aandacht gevraagd voor de risico's bij het heien.

Gevraagd wordt om overleg over de verkeerskundige aspecten.

Reactie gemeente:

Voor de aanleg van glasvezel is men aangewezen op initiatieven van marktpartijen de gemeente onderneemt hierin geen initiatieven. Uw gebied valt wel binnen het aanleggebied van Cif-Rendo. Meer informatie is te vinden op glasvezelbuitenaf.nl. De gemeente faciliteert alleen in het beschikbaar stellen van ruimte in gemeentelijke gronden (veelal bermen).

Op dit moment is de exacte bouwwijze nog niet bekend en ook niet of er wel of niet geheid gaat worden. Bij de ontwikkelaar zal voor dit punt aandacht worden gevraagd en eventueel de uitvoeringswijze hierop aan te passen.

Met betrekking tot het verkeerskundige aspect wordt een afspraak gemaakt om hier overleg over te voeren. Mocht dit leiden tot andere inzichten dan komt dit separaat aan de orde in een later collegevoorstel, danwel raadsvoorstel.

Inspraakreactie 8.

Samenvatting inspraakreactie:

De legitimatie voor het plan met 38 woningen is onderzocht door Atrivé, die niet als onafhankelijk wordt beschouwd. De conclusies uit het rapport worden niet onderschreven

- het plan draagt niet bij aan het oplossen van een woonbehoefte vraag in de gemeente Staphorst;
- verhuisbewegingen tonen aan dat juist voorzien wordt in de woonbehoefte van Meppelers;
- de "enclave", het landschappelijke karakter, de doelstelling van het rijksbeleid, het provinciaal beleid worden tekort gedaan
- er wordt niet gebouwd voor de eigen woningbehoefte. In de praktijk is namelijk gebleken dat recente verkoop van woningen en kavels heeft plaats gevonden aan Meppelers. Het plangebied is niet interessant voor en populair onder de Staphorsters.

Reactie gemeente:

Zie voor de ruimtelijke onderbouwing en woonbehoefte de beantwoording van inspraakreactie 2.

Samenvatting inspraakreactie:

De plannen doen afbreuk aan het landelijke karakter. Om het landschappelijk karakter te versterken, dient het aantal woningen te worden beperkt.

Reactie gemeente:

Zie de ruimtelijke onderbouwing bij de beantwoording van inspraakreactie 2.

Samenvatting inspraakreactie:

Verdubbeling van het aantal woningen heeft grote (negatieve) gevolgen voor het verkeer en de verkeersveiligheid.

Reactie gemeente:

Bij de bepaling van de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit voor de Westerstouwe is rekening gehouden met de aanwezigheid van fietsers (schoolkinderen) en wandelaars, en het gegeven dat langs een deel geen trottoir aanwezig is. Op het deel van de Westerstouwe tussen de Kastanjelaan en Tuinweg is een brede berm aanwezig. Voetgangers kunnen, indien nodig, uitwijken naar deze berm. Langs het deel tussen de Tuinweg en Werkhorst is een trottoir aanwezig. De toename van de hoeveelheid verkeer op de Westerstouwe leidt niet tot onveilige situatie voor langzaam verkeer.

Samenvatting inspraakreactie:

De hoeveelheid parkeergelegenheid en daarmee auto's doen afbreuk aan het landelijk karakter.

Reactie gemeente:

Het parkeren vindt plaats per woning. Er zal geen grote verharde parkeerplaats aangelegd worden zoals nu het geval is op het terrein. De hoeveelheid parkeerplaatsen wordt dus evenredig verdeeld en doet door de gekozen inrichting met groen geen afbreuk aan het landelijke karakter van de omgeving.

Samenvatting inspraakreactie:

Verzocht wordt het plan niet, dan wel gewijzigd, zoals beoogd in de inspraakreactie, vast te stellen.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van sommige inspraakreacties en opmerkingen tijdens de informatieavond (12 juli 2018 bij Waanders) is het plan op enkele onderdelen aangepast.

Inspraakreactie 9.

Samenvatting inspraakreactie:

De aannames ten aanzien van de aantallen verkeersbewegingen zijn onjuist. Zowel de Berggiersweg als Westerstouwe lenen zich niet voor verdubbeling van het verkeer. De kruising Westerstouwe / Werkhorst kan de huidige verkeersdruk niet aan.

Extra verkeersdruk leidt tot extra overlast en vermindering van het woongenot. De bewoners hebben gekozen voor een rustige, groene en landelijke omgeving. Niet voor een nieuwbouwwijk.

Reactie gemeente:

Uit tabel 1 van de bijlage met betrekking tot verkeer blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten op de Westerstouwe en Berggiersweg ruimschoots onder de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit van 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal blijven.

Samenvatting inspraakreactie:

Het plan is een dissonant op het door Provincie Overijssel gekenmerkte buitengebied van Staphorst.

Reactie gemeente:

Het voorontwerpbestemmingsplan is voorgelegd aan de provincie. De provincie heeft op maandag 3 september 2018 (in het kader van vooroverleg) aangegeven dat het bestemmingsplan past binnen het ruimtelijk beleid en de woonafspraken. In de huidige vorm ziet de provincie geen beletselen op basis van het provinciaal belang om de procedure te vervolgen. Zie ook onder inspraakreactie 1.

Samenvatting inspraakreactie:

De ervaring van de laatste jaren leert dat bij langdurige regenval de afwateringssystemen niet voldoende functioneren. De verwachting is dat deze overlast door uitvoering van het plan zal verergeren.

Reactie gemeente:

Op basis van de watertoets en regelgeving vanuit het waterschap zal waterberging gecreëerd worden om bij hevige regenval water eerst op te vangen alvorens het naar het watersysteem af te voeren. Daarnaast neemt het totaal verhard oppervlak af ten opzichte van de huidige situatie. De verwachting is niet dat deze situatie zal verslechteren. Zie ook onze reactie onder wateraspecten bij inspraakreactie 3, 4 en 5.

Samenvatting inspraakreactie:

De koplampen van auto's die 's-avonds vanaf de Kastanjelaan de Westerstouwe opdraaien zorgen door lichtinval in de woon- en slaapkamer. Door de toename van het verkeer zal deze overlast toenemen.

Reactie gemeente:

De gemeente erkent dat het afrijden van de Kastanjelaan naar de Westerstouwe kan zorgen voor enige lichtinval in de woning. Dit is nu ook het geval. Een toename van verkeer zal wellicht zorgen dat er vaker lichtinval in de woning op gaat treden. Gezien de geringe toename zal de overlast niet veel groter worden. In overleg zal bekeken worden of er maatregelen mogelijk zijn om lichtinval te voorkomen of in ieder geval tot een minimum kan worden beperkt.

Samenvatting inspraakreactie:

Verzocht wordt het plan niet dan wel gewijzigd vast te stellen, waarbij het aantal woningen wordt verminderd, zodat het landelijke karakter behouden blijft.

Reactie gemeente:

Zie eerdere beantwoording onder inspraakreactie 7.

Inspraakreactie 10.

Samenvatting inspraakreactie:

Het grote aantal woningen dat wordt toegevoegd tast de leefbaarheid en het karakter van de Kastanjelaan aan. Daarnaast ontbreekt een degelijke onderbouwing van wat dat betekent op het gebied van verkeer en veiligheid.

Reactie gemeente:

Zie voor de ruimtelijke onderbouwing de beantwoording van zienswijze 2. Qua verkeer- en veiligheid is een oplegnotitie als bijlage bij deze Inspraakreactienota toegevoegd.

Samenvatting inspraakreactie:

De rijtjeswoningen horen niet in deze omgeving thuis. Twee onder één kap woningen zijn beter passend en hebben als voordeel dat op eigen erf geparkeerd kan worden.

Reactie gemeente:

Zoals eerder aangegeven is gekozen voor het toevoegen van woningen die geschikt zijn voor de lokale behoefte. Daaronder vallen juist ook rijen woningen in de goedkope sector. Wij zijn van oudsher een jonge gemeente die veel starters kent op de woningmarkt. Hierin kunnen wij momenteel niet dan wel onvoldoende in voorzien.

Samenvatting inspraakreactie:

Staphorst verbruikt een relatief groot deel van het aantal woningen dat gebouwd mag worden voor de locatie aan de Kastanjelaan. Weeg bij de beslissing over het aantal woningen de concurrentie mee, die Staphorsters gaan ondervinden van belangstellenden uit Meppel.

Reactie gemeente:

Het plan is getoetst aan de gemeentelijke woonvisie. Hieruit lijkt dat de behoefte naar woningen groot is. Het type woningen dat gebouwd zal worden sluit aan bij de behoefte die is onderzocht. De verwachting is dat Staphorsters zeker geïnteresseerd zijn hier te wonen. Niet uitgesloten kan worden dat dit ook voor Meppelaars geldt. Dit kan echter ook op andere locaties waar gebouwd wordt niet gestuurd worden.

Samenvatting inspraakreactie:

Eén van de ontsluitingswegen lijkt geprojecteerd te zijn tegenover de inrit van inspreker. Daarom wordt verzocht het aantal ontsluitingen te beperken tot één. Mocht een tweede ontsluiting nodig zijn dan wordt verzocht deze te verleggen en uit te voeren als ontsluiting voor hulpdiensten en (brom) fietsers.

Reactie gemeente:

De genoemde ontsluitingsweg is gesitueerd op de huidige in- en uitrit die gebruikt werd door het voormalig aannemers c.q. sloopbedrijf. Qua transport zullen er minder grote voertuigen gebruik van gaan maken. Daarnaast komt een nieuw ontsluitingsweg die uitkomt op de Kastanjelaan waardoor het verkeer evenredig verdeeld wordt en er geen overlast zal ontstaan. Tevens is de bereikbaarheid van de woningen verzekerd voor hulpdiensten.

Samenvatting inspraakreactie:

Verzocht wordt om een ontsluiting op de Westerstouwe (achterzijde woningen Kastanjelaan).

Reactie gemeente:

Het plan heeft op dit moment twee ontsluitingen aan de Kastanjelaan. Een extra ontsluitingsweg is niet noodzakelijk om het verkeer goed af te wikkelen. Tevens zal een directe wegverbinding met de Westerstouwe zorgen dat het landschap doorkruist moet worden wat voorkomen moet worden. Een de extra inrit op de Westerstouwe is voor de doorstroom tevens niet wenselijk.

Samenvatting inspraakreactie:

Er wordt vanuit gegaan dat bij de plaatsing van woningen rekening gehouden dient te worden met rooilijnen.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft gemeente besloten om rooilijnen aan te geven op de verbeelding van het bestemmingsplan en te bepalen dat niet achterop het perceel kan worden gebouwd. In de regels wordt opgenomen dat de voorgevel naar de rooilijn moet zijn gekeerd en de voorgevel in of maximaal 5 meter achter de rooilijn moet worden gebouwd.

Samenvatting inspraakreactie:

Er is onduidelijkheid over de gebruikte terminologie. "Het plan voldoet aan de ladder van duurzame verstedelijking" (par. 4.1.2). Tevens wordt gesteld dat er sprake is van "Stedelijkheidsgraad: niet stedelijk (par. 3.2.1.2). Wat is juist.

Reactie gemeente:

De terminologie uit de 'ladder voor duurzame verstedelijking' verschilt met die uit de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Beide termen zijn juist.

Samenvatting inspraakreactie:

Kan in de plannen opgenomen worden dat de erfscheidingen een beuken- of taxushaag moet zijn.

Reactie gemeente:

Zie de beantwoording inspraakreactie 3 / 4 en 5 onder 'ecologie' voor een inhoudelijke reactie.

Samenvatting inspraakreactie:

Tot slot wordt gevraagd om de eigenaar van het perceel er toe te brengen dat de kavel niet verwordt tot een grote bende tot het moment waarop er gebouwd gaat worden.

Reactie gemeente:

Deze informatie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Inspraakreactie 11.

Samenvatting inspraakreactie:*Verkeer*

Er wordt onterecht uitgegaan van de huidige planologische situatie. De Berggiersweg en de Westerstouwe lenen zich niet voor een verdubbeling van het verkeer. Veiligheid fietsers en wandelaars komt in het geding. De kruising Westerstouwe/ Werkhorst kan de huidige verkeersdruk al niet aan, laat staan bij een verdubbeling. Een verbreding van de wegen is geen optie.

Reactie gemeente:

Zie beantwoording bij inspraakreactie 3, 4 en 5 en 9.

Samenvatting inspraakreactie:

Er wordt geen rekening gehouden met de gebiedskenmerken. Een invulling met max. 15 woningen is passender.

Reactie gemeente:

Zie ruimtelijke onderbouwing in de beantwoording van inspraakreactie 2.

Samenvatting inspraakreactie:

Er wordt gevreesd voor meer wateroverlast.

Reactie gemeente:

Zie beantwoording inspraakreactie 3, 4 en 5 onder wateraspecten.

Samenvatting inspraakreactie:

Toename verkeer resulteert in geluidsoverlast.

Reactie gemeente:

In verhouding tot de huidige aantallen verkeersbewegingen gaat het om een beperkte toevoeging. Deze beperkte toevoeging leidt niet tot een onevenredige toename van geluidsbelasting op de gevels van bestaande woningen in de omgeving. Zie voor een nadere beschouwing de bijlage bij deze Inspraakreactienotitie.

Inspraakreactie 12.

Samenvatting inspraakreactie:

Er bestaat zorg over de verkeerssituatie die door de nieuwe woningen zal ontstaan. Gevraagd wordt of de Kastanjelaan en de Berggiersweg de capaciteiten aan kunnen en hoe dit onderzocht is (cijfermatig). Is de nieuwe situatie straks wel veilig?

Reactie gemeente:

Zie beantwoording bij inspraakreactie 3 onder “verkeer” en de aanvullende notitie bijgevoegd bij deze Inspraakreactienotitie voor een uitgebreide reactie op de inspraakreactie.

Samenvatting inspraakreactie:

Het was onduidelijk wat de bedoeling was van de infoavond. De gemeente was terughoudend tijdens de presentatie, de ontwikkelaar legde het plan uit wat rommelig verliep.

Reactie gemeente:

Het organiseren van een infoavond is overgelaten aan de initiatiefnemer, conform de gebruikelijke werkwijze in Staphorst. Een vertegenwoordiger van de gemeente is bij de avond aanwezig om de stemming te peilen en om eventuele vragen over de procedure te beantwoorden. Doel van de avond was een toelichting te geven op het nieuwbouwplan door de ontwikkelaar aan de omwonenden. De ontwikkelaar heeft dit aan de hand van een presentatie gedaan en een ieder uitgenodigd die in de buurt woont. Daarnaast is het plan gepubliceerd in het lokale huis aan huisblad waardoor wellicht geïnteresseerden ook aanwezig waren. De ontwikkelaar heeft alleen namen genoteerd van een ieder die op de hoogte gehouden wil worden van het vervolg.

Conclusie naar aanleiding van inspraakreacties
--

Naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties zal het bestemmingsplan aangepast moeten worden overeenkomstig hetgeen in de reactienota is gesteld. De ingediende inspraakreacties geven geen aanleiding om de bestemmingsplanprocedure te beëindigen.

Bijlage Reactienota inspraakreacties Kastanjelaan 6a1: uitwerking verkeersaspecten

De aanname dat in de huidige situatie uitgegaan moet worden van 176 verkeersbewegingen per dag is onjuist. In de praktijk wordt het perceel gebruikt voor de opslag van buitenmaterialen, waardoor het aantal verkeersbewegingen vele malen lager ligt. Er komen twee ontsluitingswegen, die worden aangesloten op de Kastanjelaan. Dit betekent dat er een behoorlijke verkeersdruk komt op zowel de Westerstouwe als op de Berggiersweg. Beide wegen lenen zich niet voor een verdubbeling van het verkeer. Veiligheid van (schoolgaande) fietsers en wandelaars op de Westerstouwe komt in het geding.

Bij de huidige verkeersaantallen voorziet de kruising Westerstouw / Werkhorst al niet in een goede verkeersdoorstroming. Dit probleem wordt alleen maar vergroot bij (minimaal) een verdubbeling van het verkeer.

Om de zienswijzen van een passende reactie te kunnen voorzien, is hieronder voor de duidelijkheid eerst een beschrijving van de huidige situatie weergegeven. Aan de hand daarvan wordt een reactie gegeven op de zienswijzen.

De functie van wegen is vastgesteld in het gemeentelijke wegcategoriseringsplan. Het wegennet is daarbij onderverdeeld in drie typen wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. In het onderstaande kader wordt hier een korte toelichting over gegeven.

Stroomwegen zijn gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Zowel op de wegvakken als de kruispunten wordt prioriteit gegeven aan doorstromen. Dit vereist onder andere gescheiden rijrichtingen, ontbreken van overstekend en kruisend verkeer en in- en uitvoegend verkeer bij aansluitingen. De A28 en A32 zijn binnen Staphorst aangewezen als stroomwegen.

Gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. In de praktijk zijn de meeste provinciale wegen een gebiedsontsluitingsweg. Binnen de bebouwde kom vormen de belangrijke gemeentelijke wegen gebiedsontsluitingswegen. In Staphorst zijn de N377, de Stadsweg, Conradsweg, Achthoevenweg / Rijksweg en een deel van de Achthoevenweg aangewezen als gebiedsontsluitingsweg.

Erftoegangswegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn. Binnen de bebouwde kom geldt op erftoegangswegen een maximale snelheid van 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom is dit 60 km/uur.

Het plangebied wordt ontsloten door de Kastanjelaan. Aan de noordzijde sluit de Kastanjelaan aan op de Westerstouwe; in zuidelijke richting takt de weg aan op de Berggiersweg. De voornoemde wegen zijn allemaal aangewezen als erftoegangsweg en bevinden zich binnen de 30 km/uur zone Slingenberg.

De rijbaan van de Kastanjelaan is 3,90 meter breed en voorzien van een gesloten asfaltverharding. Aan beide zijden van de weg is een strook van 0,40 meter grasbetonsteen aangebracht. De totale verhardingsbreedte van de Kastanjelaan is daarmee 4,70 meter. De Berggiersweg is voorzien van elementenverharding. Met de grasbetonklinkers inbegrepen is de

wegbreedte 4,80 meter. Tot slot de Westerstouwe. Deze weg is 5,20 breed en voorzien van elementenverharding. Aan de noordzijde van de weg bevindt zich een trottoir.

De wegen in het plangebied zijn breed genoeg voor twee personenauto's om elkaar te kunnen passeren. Incidenteel zal er ook een vrachtwagen – bijvoorbeeld de vuilniswagen of een verhuishuiswagen – rijden. Als er in dat geval uit de andere richting een personenauto komt, zullen beide bestuurders iets in de berm moeten uitwijken. De bermen zijn hiervoor breed genoeg. Ook kan de personenauto dan even uitwijken naar bijvoorbeeld een inrit. Met het oog op het incidentele aanwezigheid van vrachtverkeer, leidt dit niet tot problemen.

Profiel van vrije ruimte naar ontwerpsnelheid (bron: handboek wegontwerp CROW)			
Ontwerpvoertuig	Verkeersruimte horizontaal		Verkeersruimte verticaal
Ontwerpsnelheid	60 km/uur	30 km/uur	
Personenauto	2,40	2,05	4,25
Vrachtauto	3,30	3,00	4,25
Landbouwvoertuig	3,60	3,30	4,25
Motor, scooter	1,50	1,50	2,50
Fietser	1,00	1,00	2,50

Om de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit voor een weg te bepalen kan gebruik worden gemaakt van twee bronnen. Allereerst is er de globale verkeerskundige stelregel dat de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit voor een erftoegangsweg rond de 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen ligt¹. Daarnaast geeft het handboek wegontwerp (CROW, 2013) een tabel weer over de maximale intensiteiten ter voorkoming van bermschade. Voor een verhardingsbreedte tussen de 4,50 en 5,00 meter geldt een maximale etmaalintensiteit van 1.000 tot 1.400 motorvoertuigen.

Kanttekening hierbij is dat deze grens gebaseerd is op 60 km/uur wegen – bij een snelheid van 30 km/uur wegen is de kans op bermschade kleiner - en dat deze niet specifiek iets zegt over bijvoorbeeld de veiligheid. Niettemin kan aan hand van dit gegeven, plus het feit dat langs de wegen in het plangebied geen trottoir aanwezig is, wel verondersteld worden dat een bovengrens van 6.000 motorvoertuigen per etmaal voor een weg als de Kastanjelaan aan de hoge kant is. Een *bovengrens* van 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen is voor dit soort wegen meer op z'n plek. Hetzelfde geldt voor de Westerstouwe en Berggiersweg. Om te kunnen bepalen of deze grens overschreden wordt, moeten we weten hoeveel verkeer in de toekomstige situaties door het plangebied zal rijden.

De huidige verkeersintensiteiten in het gebied zijn globaal in beeld gebracht aan de hand van het verkeersmodel van de gemeente Staphorst (2016). In de onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten voor 2016 weergegeven. Ter verifiëring van deze getallen is ook gekeken naar de theoretische verkeersgeneratie van de 29 huidige woningen. Deze ligt op 232 verkeersbewegingen per etmaal. Er rijdt echter ook nog verkeer van en naar de Westerstouwe e.o., Lambert Pot etc. Geconstateerd wordt dat de intensiteiten uit het model realistisch zijn.

Straatnaam	Etmaalintensiteit
Kastanjelaan	500
Westerstouwe ten westen van Kastanjelaan	700
Westerstouwe ten oosten van Kastanjelaan	800
Berggiersweg ten oosten van Kastanjelaan	500

¹ Zie ook: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2017:1622>

Tabel 1 : verkeersintensiteiten plangebied (Bron: verkeersmodel gem. Staphorst)

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte is uitgegaan van de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317 (oktober 2012)' van het CROW. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is ingeschat op ongeveer 300 verkeersbewegingen per dag. Omdat er kanttekeningen geplaatst zijn bij de huidige verkeersgeneratie van de locatie, is bij wijze van gevoeligheidsanalyse het huidige gebruik niet in mindering gebracht ten opzichte van het toekomstige gebruik. Qua verdeling van het verkeer wordt uitgegaan van een 90/10 verdeling. Ofwel: 30 voertuigen rijden in de richting van de Westerstouwe, en 270 voertuigen in de richting van de Berggiersweg. Dit levert het volgende beeld op:

Straatnaam	Etmaalintensiteit
Kastanjelaan	500 + 300 = 800
Westerstouwe ten westen van Kastanjelaan	700
Westerstouwe ten oosten van Kastanjelaan	800 + 30 = 830
Berggiersweg ten oosten van Kastanjelaan	500 + 270 = 720

Tabel 2 : toekomstige verkeersintensiteiten plangebied (Bron: verkeersmodel gem. Staphorst)

Dan de verkeersafwikkeling aan de 'randen' van het plangebied. Het gaat om het kruispunt Westerstouwe – Werkhorst en de aansluiting van de Berggiersweg op het kruispuntcomplex de Werkhorst.

De gemeente Meppel geeft aan dat er op het kruispunt Werkhorst - Westerstouwe geen sprake is van problemen ten aanzien van de doorstroming. *"Alleen het oprijden van de Werkhorst vanuit de Westerstouwe is niet ideaal. Het zicht is deels beperkt door de aanwezige bomen en men moet eerst een 2-richtingen fietspad oversteken".*

In 2017 heeft verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng de zogenaamde cyclustijd van kruispuntcomplex de Werkhorst in beeld gebracht. De cyclustijd is de tijd waarbinnen alle richtingen ten minste één keer groen krijgen. Hoe lager de cyclustijd is, hoe beter de verkeersregeling functioneert. Als norm voor de cyclustijd geldt dat deze maximaal 120 seconden hoort te zijn. Dit betekent dus ook dat, indien de cyclustijd lager is dan 120 seconden, er sprake is van restcapaciteit – het kruispunt kan dan dus nog meer verkeer verwerken. In zijn algemeenheid geldt dat op een kruispunt met nog vrij veel restcapaciteit de cyclustijd niet zo heel hard omhoog gaat. Een toename van 150 motorvoertuigen op 20.000 is nauwelijks zichtbaar. En mocht dit wel tot problemen leiden, dan is er dus ruim voldoende restcapaciteit aanwezig om de groentijden iets bij te stellen.

Nu we een beeld hebben van de huidige en toekomstige situatie, kunnen we de ingebrachte zienswijzen van een reactie voorzien:

De aanname dat in de huidige situatie uitgegaan moet worden van 176 verkeersbewegingen per dag is onjuist. In de praktijk wordt het perceel gebruikt voor de opslag van buitenmaterialen, waardoor het aantal verkeersbewegingen vele malen lager ligt.

Er is gekeken naar de situatie die planologisch gezien mogelijk is, namelijk de vestiging van een bedrijf in de categorie 'arbeidsintensief / bezoekersextensief'. Het is een correcte en gebruikelijke werkwijze om te kijken naar de situatie die er planologisch gezien mogelijk is. Niettemin is het echter ook begrijpelijk dat in de zienswijze verwezen wordt naar het huidige gebruik. Om die reden is bij wijze van gevoeligheidsanalyse het huidige gebruik op 0 gesteld. De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling van de 38 woningen is dan niet 115², maar 261 motorvoertuigen. In tabel 2. is dit aantal naar boven afgerond en rekening gehouden met een toename van 300 motorvoertuigen. Ook met een dergelijke toename blijven de toekomstige verkeersintensiteiten onder de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit van 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

Er komen twee ontsluitingswegen, die worden aangesloten op de Kastanjelaan. Dit betekent dat er een behoorlijke verkeersdruk komt op zowel de Westerstouwe als op de Berggiersweg. Beide wegen lenen zich niet voor een verdubbeling van het verkeer.

Uit tabel 2. blijkt dat de toekomstige verkeersintensiteiten op de Westerstouwe en Berggiersweg onder de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit van 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal blijven.

Veiligheid van (schoolgaande) fietsers en wandelaars op de Westerstouwe komt in het geding. Bij de bepaling van de maximaal toelaatbare etmaalintensiteit voor de Westerstouwe is rekening gehouden met de aanwezigheid van fietsers (schoolkinderen) en wandelaars, en het gegeven dat langs een deel geen trottoir aanwezig is. Op het deel van de Westerstouwe tussen de Kastanjelaan en Tuinweg is een brede berm aanwezig. Voetgangers kunnen, indien nodig, uitwijken naar deze berm. Langs het deel tussen de Tuinweg en Werkhorst is een trottoir aanwezig. De toename van de hoeveelheid verkeer op de Westerstouwe leidt niet tot onveilige situatie voor langzaam verkeer.

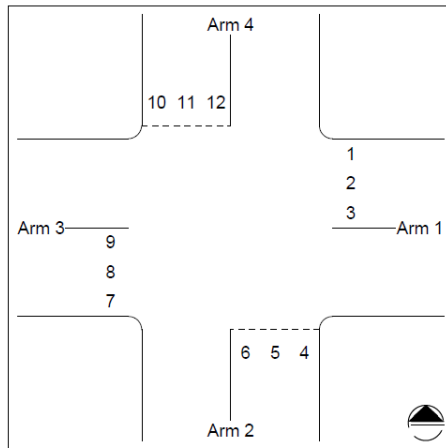
Bij de huidige verkeersaantallen voorziet de kruising Westerstouw / Werkhorst al niet in een goede verkeersdoorstroming. Dit probleem wordt alleen maar vergroot bij (minimaal) een verdubbeling van het verkeer.

Aan de hand van de methode Harders – een verkeerskundige rekenmethodiek³ - is bepaald in hoeverre de toename van verkeer op de Westerstouwe leidt tot problemen op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. Uit deze berekening – waarvan de input en output besproken is met de gemeente Meppel - blijkt dat het kruispunt, ook nadat het plan aan de Kastanjelaan gerealiseerd is, over restcapaciteit beschikt. De ontwikkeling aan de Kastanjelaan heeft geen nadelig effect op de Verkeersveiligheid en doorstroming komen. De resultaten van de berekening zijn in de bijlage weergegeven. Overigens is in deze berekening rekening gehouden met het gegeven dat Woonconcept een aantal woningen wil bouwen aan de Westerstouwe.

² Zie ruimtelijke onderbouwing: paragraaf 3.2.1.3 Situatie plangebied

³ Door de Duitse verkeerskundige J. Harders is een berekeningsmethode ontwikkeld waarmee een indruk kan worden verkregen van de verliestijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. De berekende verliestijden kunnen als criterium worden gebruikt voor het aanbrengen of verwijderen van verkeerslichten (of een andere maatregel). Bij een wachttijd van meer dan 20 seconden tijdens de spits is een maatregel (bijvoorbeeld een rotonde of VRI) gewenst. De berekening wordt uitgevoerd voor het spitsuur.

Bijlage: kruispuntberekening Werkhorst – Westerstouwe - Reeststouwe



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Kruispunt Straat1 / Straat2 in Demodorp

Arm 1: Werkhorst ri. Meppel Centrum

Arm 2: Westerstouwe

Arm 3: Werkhorst r.i. Intratuin

Arm 4: Reeststouw

INTENSITEITEN

dinsdag 11-9-2018 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 1: 10 pae/uur

Richting 2: 400 pae/uur

Richting 3: 10 pae/uur

Richting 4: 40 pae/uur

Richting 5: 15 pae/uur

Richting 6: 40 pae/uur

Richting 7: 10 pae/uur

Richting 8: 400 pae/uur

Richting 9: 10 pae/uur

Richting 10: 10 pae/uur

Richting 11: 10 pae/uur

Richting 12: 10 pae/uur

DIMENSIE

Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt 4% lager dan het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 4: De weg ligt 4% lager dan het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	10	830	820	0 sec.	Ja
4	61	435	289	<15 sec.	Ja
5	24	435	289	<15 sec.	Ja
6	61	435	289	<15 sec.	Ja
9	10	830	820	0 sec.	Ja
10	15	380	335	<15 sec.	Ja
11	15	380	335	<15 sec.	Ja
12	15	380	335	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd		Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting		<0	<0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600	>600