

Zienswijzennota

Bestemmingsplan
Uitbreiding supermarkt Waterstraat 27
Centrum Beek



november 2015

1. INLEIDING	2
2. ZIENSWIJZEN	5
2.1. Zienswijze 1 Sprongstraat 22/24/26/28	5
2.2. Zienswijze 2 Sprongstraat 31/33/35	14
2.3. Zienswijze 3 Bongerdstraat 7	16
2.4. Zienswijze 4 Esdoornstraat 37	20
2.5. Zienswijze 5 Bongerdstraat 8	22
2.6. Zienswijze 6 Waterstraat 80	25
2.7. Zienswijze 7 Waterstraat 56	27
2.8. Zienswijze 8 Akenshof 1/3/5/7/9/11/13/15/17/19/21	28
2.9. Zienswijze 9 Akenshof 15	30
2.10. Zienswijze 10 Stichting Monument en Landschap	32
3. CONCLUSIE ZIENSWIJZEN	36

1. INLEIDING

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) hebben van 22 juni 2015 tot en met 2 augustus 2015 de volgende samenhangende ontwerpbesluiten gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen:

- Het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding supermarkt Waterstraat 27, centrum Beek';
- De ontwerpomgevingsvergunning voor het uitbreiden van de supermarkt, het veranderen van de bestaande in-/uitrit en het herplaatsen van 5 vlaggenmasten aan de Waterstraat 27 in Beek.

Gedurende de bovengenoemde periode zijn 10 zienswijzen ingediend. De ingediende zienswijzen worden in deze nota samengevat en van een gemeentelijk antwoord voorzien in hoofdstuk 2.

Door enkele indieners wordt verzocht de zienswijze mondeling toe te lichten. De zienswijzen zelf zijn echter voldoende duidelijk waardoor een nadere toelichting niet nodig wordt geacht.

De (ambtshalve) wijzigingen die zijn doorgevoerd, zijn beschreven in hoofdstuk 3.

Beknorte beschrijving initiatief, uitbreiding supermarkt

Het bestemmingsplan "Uitbreiding supermarkt Waterstraat 27" maakt de uitbreiding mogelijk van de bestaande supermarkt Plus in het centrum van Beek. De supermarkt is al lange tijd geworteld in het centrum en heeft zich in meerdere fasen ontwikkeld tot de huidige omvang. De uitbreiding van de supermarkt, met een omvang van ca. 615 m² wvo (winkelvloeroppervlak), is noodzakelijk om de bestaande winkel op te waarderen tot een moderne full-service supermarkt. De bestaande winkel heeft een oppervlak van 1.335 m² wvo, de nieuwe winkel krijgt een omvang van ca. 1.950 m² wvo. Door de beperkte fysieke ruimte kan de supermarkt nu onvoldoende inspelen op de behoeften van de klanten, zoals een groter en gedifferentieerder aanbod. De supermarkt Plus is, als enige supermarkt in Beek, een belangrijke trekker van het centrum. Het detailhandelsaanbod in het centrum heeft vooral een verzorgingsfunctie voor Beek-Ubbergen zelf en de kernen Ooij, Leuth, en Berg en Dal.

De bestaande winkel wordt uitgebreid aan de noord-, west- en oostzijde. Aan de noordzijde wordt een overkluizing van de bestaande parkeerplaatsen gemaakt met een diepte van ca. 5 meter. Aan de westzijde wordt het gebouw over de volledige diepte ca. 8 meter uitgebreid. De oostzijde van de supermarkt wordt voor ongeveer de helft van de diepte uitgebreid met ca. 5 meter ten behoeve van de inpandige bevoorrading. Met deze inpandige bevoorrading wordt de verkeerkundige situatie verbeterd. Daarnaast wordt het

volume van de winkel ca. 1 meter verhoogd (met uitzondering van het laatst aangebouwde deel aan de voorzijde). Op de verdieping wordt op de hoek bij de entree voorzien in kantoorruimte en een kantine voor het personeel. De huidige bebouwing op de verdieping komt daarmee te vervallen.

Het plan voorziet naast de uitbreiding van de bebouwing in de herinrichting van het eigen supermarkttrein (en een klein deel van het openbaar gebied aan de noordzijde) ten behoeve van de ontsluiting, de bevoorrading en het parkeren. De bevoorrading vindt in de nieuwe situatie inpandig aan de oostzijde plaats. Vanwege de mede hiermee samenhangende, nieuwe bevoorradingsroute wordt de Sprongstraat hiermee voor een deel ontlast, waardoor de verkeerssituatie verbetert. Verder is voor de nieuwe situatie is een inrichtingsplan voor de buitenruimte opgesteld, inclusief beplantingsplan.

Uit het bestemmingsplan met de onderbouwing en de onderzoeken voor de verschillende deelaspecten, blijkt dat op basis van de voorgenomen uitbreiding van de supermarkt en de herinrichting van het supermarkttrein voldaan wordt aan het creëren van een goed woon- en leefklimaat en dat daarmee de uitbreiding in ruimtelijke zin aanvaardbaar is.

Onderzoeken

In het kader van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is een aantal onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn opgesteld door ter zake gespecialiseerde adviesbureaus. Het betreft onder meer de volgende onderzoeken:

- Ubbergen, Actualisatie DPO t.b.v. supermarkt Nico de Witt te Beek, BRO, rapportnummer 203X01053.077223_4, 31 januari 2014
- Verkeersonderzoek centrum Beek, Accent Adviseurs - BRO, rapportnummer 203X01128.080313_6, 11 mei 2015
- Akoestisch onderzoek Uitbreiding Plus supermarkt Waterstraat 27 te Beek, gemeente Groesbeek, De Roever, documentnummer 20140599/D03/SB, 4 mei 2015

Bijlagen zienswijzennota

Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn diverse zienswijzen ingediend met betrekking tot de bovengenoemde onderzoeken. In het kader van de zorgvuldige totstandkoming van dit bestemmingsplan zijn deze zienswijzen voorgelegd aan de bureaus die de onderzoeken hebben opgesteld. De bureaus hebben in afzonderlijke documenten aangegeven in hoeverre de zienswijzen aanleiding geven tot het aanvullen en/of aanpassen van de betreffende onderzoeken. Deze documenten zijn opgenomen in de bijlage van deze

zienswijzennota. Waar dit van toepassing is, wordt bij de beantwoording van de zienswijzen verwezen naar deze bijlagen.

De gemeenteraad is van oordeel dat de onderzoeken en de reacties op de zienswijzen op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen. De gemeenteraad is dan ook van oordeel dat zij zich bij de vaststelling van dit bestemmingsplan hebben mogen baseren op de inhoud, resultaten en conclusies van deze onderzoeken en reacties.

Het betreft de volgende bijlagen:

- Gemeente Groesbeek; Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking, BRO, 21 oktober 2015
- Zienswijzen Bestemmingsplan supermarkt Waterstraat 27, Beek, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015
- Reactie op zienswijzen Supermarkt De Witt Waterstraat 27 te Beek, De Roever, 13 oktober 2015
- Aanvullend akoestisch onderzoek uitbreiding Plus supermarkt, De Roever, 12 oktober 2015

Andere bijlagen waar naar verwezen wordt bij de beantwoording van de zienswijzen:

- Zonnestudie Supermarkt Nico de Witt PLUS Te Beek-Ubbergen, studio de wit & co, 21 april 2015
- Visualisatie nieuwe situatie uitbreiding supermarkt, buro Waalbrug, 13 oktober 2015

2. ZIENSWIJZEN

2.1. Zienswijze 1 Sprongstraat 22/24/26/28

1. Strijd met 3.1.6 Bro en provinciaal en gemeentelijk beleid

Samenvatting reactie	
a.	Door indieners wordt gesteld dat het ontwerp in strijd is met bepaalde in artikel 3.1.6 Bro waarbij wordt verwezen naar de verplichting om in de toelichting de zgn. 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen. Uit de toelichting blijkt niet dat de uitbreiding voorziet in de actuele behoefte (het DPO kan daartoe niet dienen), in de eventuele behoefte kan worden voorzien binnen de bestaande detailhandel en of de uitbreiding leidt tot ontwrichting of zelfs tot leegstand.
b.	Het ontwerp is in strijd met het Regionaal Programma Detailhandel. De geplande uitbreiding van de supermarkt is dermate fors dat van een evenwichtige detailhandelsstructuur geen sprake meer kan zijn.
c.	Vanwege ontwrichting en de toename van de verkeersbelasting voldoet het ontwerp ook niet aan de Structuurvisie Buitengewoon Ubbergen 2020 en de Totaalvisie Welzijn en Zorg.
Reactie gemeente	
a.	Voor de reactie wordt verwezen naar de rapportage "Gemeente Groesbeek; Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking", BRO, 21 oktober 2015. Er is sprake van een actuele regionale behoefte en daarnaast gaat de uitbreiding van de supermarkt geen onevenredige gevolgen hebben voor de leegstand in de regio. De uitbreiding vindt plaats in bestaand stedelijk gebied zodat met dit plan een zorgvuldig ruimtegebruik wordt bevorderd. Hiermee wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in artikel 3.1.6 Bro.
b.	In het Regionaal Programma Detailhandel 2013 wordt met betrekking tot detailhandelsinitiatieven in eerste instantie uitgegaan van de eigen verantwoordelijkheid van de gemeente. Alleen voor initiatieven die door aard en/of omvang bovengemeentelijke effecten hebben, en daarmee de regionale detailhandelsstructuur raken, wordt regionale afstemming wenselijk geacht. In het onderzoek 'Ubbergen, Actualisatie DPO t.b.v. supermarkt Nico de Witt te Beek' (BRO, 31 januari 2014) wordt aangetoond dat er ruim voldoende distributieve ruimte beschikbaar is voor de uitbreiding van de supermarkt. De supermarkt Plus is gevestigd binnen het centrum van Beek. Vanwege de ruim voldoende distributieve ruimte worden bovengemeentelijke effecten op de verzorgingsstructuur uitgesloten. Het ontwerp is daarmee in overeenstemming met Regionaal Programma

Detailhandel 2013.

- c. Zoals verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan sluit de uitbreiding van de supermarkt aan op het door de (Ubbergse) raad vastgestelde beleid uit de 'Structuurvisie Buitengewoon Ubbergen 2020' en de 'Totaalvisie Welzijn en Zorg'. Voor het centrum van Beek wordt minimaal gestreefd naar instandhouding van het bestaande voorzieningenniveau en daar waar mogelijk naar uitbreiding of versterking. Verder is er met voorliggend bestemmingsplan ook geen sprake van een ontwrichting van de detailhandelsstructuur en zal de verkeerssituatie ter plekke zelfs verbeteren.

2. Verkeer

Samenvatting reactie

- a. Ondanks de verbeterde situatie als gevolg van de nieuwe laad- en losroute aan de oostzijde, blijven de plannen onaanvaardbaar in verband met de verkeersveiligheid.
- b. De Sprongstraat en de Oude Gracht zijn niet berekend op vrachtverkeer; de Sprongstraat is nu al dagelijks geblokkeerd met vrachtwagens. In de nieuwe situatie zal het verkeer nog meer toenemen, mede als gevolg van de nieuwe parkeerplaatsen aan de oostzijde. Daarnaast is niet gegarandeerd dat in de nieuwe situatie ook vrachtverkeer door de Sprongstraat naar de supermarkt toe rijdt, aangezien verkeer in twee richtingen mogelijk blijft. Met de nieuwe laad- en lossituatie aan de oostzijde is voor een derde vrachtwagen geen plaats terwijl regelmatig drie vrachtwagens gelijktijdig aanwezig zijn. Het ligt dan voor de hand dat een derde vrachtwagen aan de achterzijde van de supermarkt zal laden en lossen.
- c. Tevens valt te verwachten dat als gevolg van een te realiseren internetafhaalpunt, wat blijkt uit krantenbericht, sprake zal zijn van een verkeerstoename aan de achterzijde van de supermarkt.
- d. Het ontwerp geeft geen duidelijkheid op de vraag waar de kleine vrachtwagens en bestelbussen zullen lossen. Vermoedelijk zal dat gebeuren aan de achterzijde van de supermarkt waar nu al sprake is van een overbelaste situatie.
- e. De woningen aan de Sprongstraat 22 tot en met 28 hebben een ingang aan de achterzijde die bereikbaar moet blijven voor auto's. Ook de bereikbaarheid van de garage (Sprongstraat 28) komt in het geding.
- f. De beoogde uitbreiding van de supermarkt zal volgens de kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW) leiden tot meer verkeersbewegingen (bezoekers en bevoorrading). Daarbij moet bij het verkeersonderzoek worden uitgegaan van hetgeen planologisch gezien maximaal mogelijk is.
- g. De lichte toename van verkeer (vrachtwagens en auto's vanaf de parkeerplaatsen) in de Sprongstraat wordt in het verkeersonderzoek niet onderbouwd.

Ter onderbouwing van deze reactie wordt verder verwezen naar de als bijlage

toegevoegde brief van Goudappel Coffeng (d.d. 23 oktober 2014). In deze brief worden dezelfde aspecten met betrekking tot verkeer aan de orde gesteld als in de zienswijze. Geconcludeerd wordt dat het verkeersonderzoek voorbij gaat aan een toename van verkeer en geparkeerde auto's. Over de bevoorradingsroute wordt gesteld dat deze een zeer wezenlijk knelpunt kent op het gebied van verkeersveiligheid dat zich bijzonder slecht verhoudt met een normaal gebruik van de woonomgeving.

Reactie gemeente

- a. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.2 Verkeersveiligheid van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. De uitbreiding zal geen verslechtering van de verkeersveiligheid tot gevolg hebben. Door de nieuwe bevoorradingsroute zal zelfs sprake zijn van een verkeerskundige verbetering.
- b. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.6 Bevoorrading van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. Ten opzichte van de bestaande (en legale) situatie zal er in verkeerskundige zin sprake zijn van een verbetering. Mede door het efficiënter lossen als gevolg van de inpandige bevoorrading zullen er in de praktijk geen drie vrachtwagen gelijktijdig aanwezig zijn.
- c. Een internetafhaalpunt maakt geen deel uit van de planvorming. Daarbij zou een internetafhaalpunt slechts voorzien in de behoefte van bestaande klanten en daarmee niet leiden tot extra verkeersbewegingen.
Voor de reactie wordt tevens verwezen naar paragraaf 2.3 Verkeersgeneratie van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
- d. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 2a. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Hieruit volgt dat het laden en lossen van bestelbusjes niet zal leiden tot een overschrijding van de geluidnormen en dat derhalve ook sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Ten overvloede wordt opgemerkt dat het laden en lossen van bestelbusjes ook reeds in de bestaande situatie plaatsvindt.
- e. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.5 Bereikbaarheid van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. De bereikbaarheid van de woningen wordt door de uitbreiding van de supermarkt niet beperkt.
- f. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.3 Verkeersgeneratie van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. Er is wel degelijk rekening gehouden met een toename van de verkeergeneratie als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt. Deze toename is

in het verkeersonderzoek aanvaardbaar gevonden.

- g. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.3 Verkeersgeneratie van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. In de bij het bestemmingsplan behorende stukken is voldoende onderbouwing voor de toename van verkeer opgenomen.

Aangezien de inhoud van de bij de zienswijze gevoegde brief van Goudappel Coffeng overlapt met de inhoud van de zienswijze zelf, wordt niet meer specifiek ingegaan op deze brief. Het betreft hierbij dezelfde brief als was bijgevoegd bij de inspraakreactie. In algemene zin wordt opgemerkt dat voor het bepalen van de toename van het verkeer en de geparkeerde auto's in het verkeersonderzoek, is uitgegaan van het aantal m² bvo en de landelijke CROW kentallen. Voor wat betreft de bevoorradingsroute wordt verwezen naar de nieuwe situatie waarin voorzien wordt in een verbetering van de verkeerssituatie ter plaatse.

3. Parkeeroverlast

Samenvatting reactie

- a. Uit kencijfers (CROW) blijkt dat een uitbreiding van het bruto vloeroppervlak leidt tot meer verkeer waardoor een grotere parkeerbehoefte ontstaat. De stelling dat de parkeerbehoefte niet zal toenemen is dan ook niet deugdelijk onderbouwd.
- b. BRO heeft bij de berekening, in het verkeersonderzoek, van het aantal benodigde parkeerplaatsen geen rekening gehouden met de specifieke situatie. Specifieke mobiliteitskenmerken van bezoekers, door het grote verzorgingsgebied en het heuvelachtig gebied, hebben tot gevolg dat bezoekers meer dan gemiddeld met de auto naar de supermarkt gaan. Op grond hiervan moet bij het vaststellen van de parkeerbehoefte worden uitgegaan van de bovenzijde van de bandbreedte volgens de kencijfers CROW. Omdat dit niet is gedaan, is de parkeerbehoefte onjuist vastgesteld.

Geconcludeerd wordt dat het ontwerp op dit punt een zorgvuldige voorbereiding en een deugdelijke motivering ontbeert.

Reactie gemeente

- a. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.7 Parkeren van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. In het verkeersonderzoek, en daarmee in het bestemmingsplan, is wel degelijk rekening gehouden met een uitbreiding van de parkeerbehoefte. Het bestemmingsplan biedt voldoende parkeermogelijkheden.
- b. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.7 Parkeren van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. Uit de reactie volgt dat er geen “specifieke mobiliteitskenmerken”

zijn die noodzaken tot het realiseren van meer parkeerplaatsen dan waar het bestemmingsplan ruimte voor biedt.

In het verkeersonderzoek komt duidelijk naar voren dat het plan op basis van de hiervoor geldende parkeercijfers (CROW) voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

4. Geluidhinder

Samenvatting reactie

- a. Indieners zijn van mening dat het akoestisch onderzoek niet deugdelijk is uitgevoerd. Er zijn onjuiste en onvolledige gegevens ingevoerd, dan wel is niet bekend van welke gegevens is uitgegaan.
Gesteld wordt dat door een onjuiste vaststelling van de representatieve bedrijfssituatie de uitkomsten van het akoestisch onderzoek aan de achterzijde van de supermarkt niet deugen. Er is geen rekening gehouden met het juiste aantal verkeersbewegingen, het internetafhaalpunt, de 8 garageboxen aan de achterzijde en het juiste aantal klanten dat van een winkelwagen gebruik maakt. Ook is niet aangegeven hoeveel en welke vrachtwagens 's nacht laden en lossen en hoeveel personeel in de nachtperiode aankomt en parkeert. Verzuimd is om bij de vaststelling van de directe hinder het geluid van afvalwagens en het legen van de glascontainer te betrekken.
- b. In het akoestisch onderzoek is veelal gekozen voor het toepassen van bronvermogens die aan de lage kant liggen waardoor wordt uitgegaan van een te gunstig geluidsniveau. De gebruikte bronniveaus van (koel)vrachtwagens, bestelbussen en de ventilatoren zijn niet onderbouwd.
- c. Bij de woningen aan de Sprongstraat is in de avond- en nachtperiode niet gerekend op 7,5 meter, terwijl diverse woningen een geluidgevoelige verblijfsruimte hebben op deze bouwlaag.
- d. Verzuimd is onderzoek uit te voeren naar de cumulatieve geluidbelasting om daarmee de invloed op het woon- en leefklimaat te kunnen beoordelen. Verwezen wordt naar de VNG-brochure.
- e. De keuze van een gebiedstypering 'gemengd gebied' voor de woningen aan de Bongerdstraat is niet onderbouwd. De maximaal optredende geluidsniveaus zijn onaanvaardbaar hoog. Het toestaan van hogere maximale geluidsniveaus in de nachtperiode is in nieuwe situaties uiterst ongebruikelijk. Ten onrecht wordt in het akoestisch onderzoek geconcludeerd dat het af- en aanrijden van vrachtwagens niet getoetst hoeft te worden buiten de dagperiode. Vervolgens wordt de constatering uit het akoestisch onderzoek dat het een en ander ook aan het Activiteitenbesluit voldoet, onjuist geacht.
- f. Geconcludeerd wordt dat de afwegingen over de toelaatbaarheid van de overschrijding van de piekniveaus niet worden gedeeld. In de belangenafweging

dient geluidhinder afkomstig van bevoorradingsverkeer wel degelijk betrokken te worden bij de vraag of realisatie van het ontwerp leidt tot een goed woon- en leefklimaat. Ter voorkoming van de toename van geluidhinder wordt voorgesteld maatvoorschriften op te stellen op grond waarvan er niet voor 7 uur mag worden bevoorraad.

Als onderdeel van deze zienswijze is de notitie "Uitbreiding supermarkt te Beek – beoordeling akoestisch onderzoek" (Peutz, referentie TKe/TKe/KS/L 655-1-NO, 27 juli 2015) als bijlage toegevoegd. In deze notitie wordt geconcludeerd dat de ontwerpbesluiting onvoldoende zorgvuldig is voorbereid en onvoldoende deugdelijk is gemotiveerd aangezien op een onjuiste wijze tot een onterechte positieve beoordeling van de geluidssituatie rondom de supermarkt wordt gekomen.

Reactie gemeente

- a. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1, sub 4a.
- b. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 4b.
- c. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 4c.
- d. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 4d.
- e. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 4e.
- f. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 4f.

Voor de reactie op de notitie van Peutz wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder Beoordelingsnotitie van Peutz.

In de reactie van De Roever wordt ingegaan op de ingebrachte zienswijzen. De ingebrachte zienswijzen hebben (voor een deel) geleid tot een nadere akoestische rapportage. Uit deze rapportage volgt dat de zienswijzen niet leiden tot de conclusie dat met voorliggend bestemmingsplan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5. Gevolgen lichthinder, uitzicht en bezonning

Samenvatting reactie

- a. Bij de totstandkoming van het ontwerp is ten onrechte geen rekening gehouden met de lichthinder als gevolg van de nieuwe verkeers- en parkeersituatie. De woningen aan de Sprongstraat 28 en 31-33-35 zullen lichthinder ervaren als gevolg de schijnende koplampen van auto's.

b. Indieners wijzen op de gevolgen van de uitbreiding aan de achterzijde van de supermarkt voor het uitzicht en de bezonning van de bestaande percelen en de inbreuk die dat heeft op het woongenot.
Reactie gemeente
a. De uitbreiding van de supermarkt is van belang voor de leefbaarheid van het dorp. Een goed functionerende supermarkt is een onmisbare trekker voor de andere winkels in het centrum van Beek. Ook in de huidige situatie is aan de achterzijde van supermarkt al sprake van auto- en vrachtverkeer. Als gevolg van de nieuwe verkeerssituatie, parkeerplaatsen en bevoorradingsroute, waarbij het vrachtverkeer in de Sprongstraat afneemt door de nieuwe rijrichting, zal er ten opzichte van de huidige situatie geen sprake zijn van een onaanvaardbare lichthinder. b. De uitbreiding van de supermarkt aan de achterzijde is van enige invloed op de bezonning van de bestaande woningen aan de Sprongstraat. De als bijlage toegevoegde bezonningsstudie laat echter zien dat in de nieuwe situatie nog voldoende zonuren resteren. Een onevenredige inperking van het woongenot is, mede gezien het belang dat met de uitbreiding van de supermarkt is gemoeid, niet aan de orde. Er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

6. Conclusie ontwerpbestemmingsplan

Samenvatting reactie
De uitbreiding van de supermarkt wordt door de indieners in strijd geacht met een goede ruimtelijke ordening. Naast de eerder genoemde argumenten wordt hierbij nog gewezen op het belang van het behoud van de cultuurhistorische waarden van de dorpskern en het behoud van de detailhandelsstructuur.
Reactie gemeente
Indiener geeft niet aan in hoeverre geen rekening is gehouden met de cultuurhistorische waarden. In de toelichting van het bestemmingsplan is een paragraaf cultuurhistorie toegevoegd. Hierin wordt nader ingegaan op de relatie tussen cultuurhistorie in het centrumgebied van Beek en de uitbreiding van de supermarkt. Zoals verwoord in het rapport Actualisatie DPO is in een dorp als Beek een sterke supermarkt met een breed en diep assortiment belangrijk voor de leefbaarheid van het dorp. Een goed functionerende supermarkt is een onmisbare trekker voor de andere winkels in het centrum van Beek. Er wordt met de uitbreiding van de supermarkt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de cultuurhistorische waarden en de detailhandelsstructuur van Beek.

7. Ontwerpomgevingsvergunning

Samenvatting reactie
a. Uit de bouwtekeningen zou blijken dat de straat aan de achterzijde 40 centimeter lager is gelegen dan de aangrenzende percelen. De vraag is of de woningen via de achterzijde nog wel bereikbaar zijn. b. In het ontwerpbesluit wordt vermeld dat er op grond van het Activiteitenbesluit maatvoorschriften zullen worden vastgesteld. Verzocht wordt aan te geven welke voorschriften dat zijn. c. Er wordt van uitgegaan dat het parkeerterrein aan de oostzijde om 19:00 uur wordt afgesloten door middel van een slagboom. Dit dient geborgd te worden in de omgevingsvergunning. d. Verzocht wordt een voorschrift te verbinden aan de vergunning waarin is opgenomen dat alle toeleveranciers inpandig laden en lossen. e. Verzocht wordt een voorschrift op te nemen dat alle installaties in goede staat van onderhoud worden gehouden. f. Verzuimd is een voorschrift op te nemen dat, tijdens de bouw van de uitbreiding van de supermarkt, de achterzijden van de woningen aan de Sprongstraat 22 tot en met 26 en de garage aan de achterzijde van de woning aan de Sprongstraat 28, te allen tijde bereikbaar moeten zijn.
Reactie gemeente
a. De betreffende woningen blijven in de nieuwe situatie bereikbaar. Het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning hebben geen gevolgen op de bereikbaarheid van de woningen. b. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.1 sub 7b. c. Het gebruik van de betreffende parkeerplaats tussen 19:00 uur en 7:00 uur is niet toegestaan. Hiervoor wordt een maatwerkvoorschrift in het kader van de namens de supermarkt ingediende Melding Activiteitenbesluit opgelegd. d. Het laden en lossen vindt in de toekomstige situatie hoofdzakelijk inpandig plaats. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en het bouwen is er geen noodzaak om vast te leggen dat alle leveranciers inpandig moeten laden en lossen. e. Dit betreft een aspect dat de reikwijdte van een bestemmingsplan en een omgevingsvergunning te buiten gaat. Het is niet mogelijk dit in een van beiden te regelen. f. Dit betreft een aspect dat de reikwijdte van een bestemmingsplan en een omgevingsvergunning te buiten gaat. Het is niet mogelijk dit in een van beiden te regelen. Overigens wordt maatschappelijk aanvaardbaar geacht dat tijdens

bouwwerkzaamheden enige, beperkte overlast kan ontstaan.

8. Kosten deskundigen

Samenvatting reactie	
a.	Door indieners wordt verzocht de kosten van de ingeschakelde deskundigen te vergoeden.
Reactie gemeente	
a.	Het vergoeden van gemaakte kosten is niet aan de orde. De deskundigen zijn op eigen initiatief ingeschakeld. Voor die onderdelen waarvoor deskundigheid is ingeschakeld, voorziet het bestemmingsplan in voldoende onderbouwing.

Conclusie zienswijze 1

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het de omgevingsvergunning. Naar aanleiding van de zienswijze is in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf over cultuurhistorie opgenomen.

2.2. Zienswijze 2 Sprongstraat 31/33/35

Samenvatting reactie	
a.	De nieuwe verbinding tussen de Waterstraat en de Sprongstraat geeft een toename van het aantal autobewegingen waardoor de geuite bezwaren van de toename van verkeersoverlast en het gevaar voor de veiligheid in de omgeving blijven bestaan. De Sprongstraat en de Colonel Ekmanstraat worden niet geschikt geacht voor de extra verkeersdrukte. Ook veel fietsers, brommers en ander autoverkeer zullen de nieuwe doorgang als sluiproute gaan gebruiken, met nog meer verkeer en geluidsoverlast tot gevolg. Wanneer deze doorgang niet wordt afgesloten na sluitingstijd van de supermarkt, zal deze als een gewone straat gaan fungeren.
b.	Voor de bevoorrading aan de zijkant van de supermarkt wordt in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van het aantal van 8 vrachtwagens en 6 bestelbussen. Dit is veel te laag, in de huidige situatie is al sprake van een hoger aantal. Daarnaast is geen rekening gehouden met de toename van verkeer als gevolg van het geplande internetafhaalpunt. Naast meer verkeersbewegingen en -hinder, leidt dit ook tot meer geluidhinder.
c.	Er is geen rekening gehouden met lichthinder voor de woningen Sprongstraat 31 en 33 als gevolg van de nieuwe rijrichting van het bevoorradersverkeer en het extra autoverkeer. Daarbij wordt voorgesteld dat het vrachtverkeer de bocht naar de Sprongstraat anders neemt en een haag wordt geplaatst voor de vermindering van de overlast.
d.	Indieners maken bezwaar tegen de extra geluidsoverlast als gevolg van het laden en lossen voor 7:00 uur (in de huidige situatie alleen na 7:00 uur toegestaan) en het parkeren door personeel vanaf 5:50 uur.
e.	Indieners geven aan een compensatie van de planschade te eisen wanneer de gemeente haar plannen doorvoert.
Reactie gemeente	
a.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.4 Nieuwe verbinding oostzijde van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. De toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de supermarkt zal niet tot een, uit verkeerskundig oogpunt, overbelaste situatie leiden. Voor overmatig sluipverkeer hoeft niet gevreesd worden omdat er binnen de bestaande verkeersstructuur betere alternatieven bestaan en het supermarktterrein niet aantrekkelijk is als doorgaande route. Daar komt bij dat het supermarktterrein voor de avond- en nachtperiode voor autoverkeer wordt afgesloten met een slagboom.
b.	Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever,

kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.2 sub b. Er is een gemiddeld aantal bewegingen als uitgangspunt genomen. Dit wordt (als meer dan) voldoende geacht voor de bevoorrading van de supermarkt.

- c. De uitbreiding van de supermarkt is van belang voor de leefbaarheid van het dorp. Een goed functionerende supermarkt is een onmisbare trekker voor de andere winkels in het centrum van Beek. Ook in de huidige situatie is aan de achterzijde van supermarkt al sprake van auto- en vrachtverkeer. Als gevolg van de nieuwe verkeerssituatie, parkeerplaatsen en bevoorradingsroute, waarbij het vrachtverkeer in de Sprongstraat afneemt door de nieuwe rijrichting, zal er ten opzichte van de huidige situatie geen sprake zijn van onaanvaardbare lichthinder.
- d. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.2 sub d. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat het laden en lossen voor 7:00 uur en het parkeren van personeel vanaf 5:50 uur een goed woon- en leefklimaat niet in de weg staan. Daarbij moet worden opgemerkt dat het laden en lossen en het parkeren van personeel geen gevolgen zijn van de uitbreiding van de supermarkt maar ook al in de vigerende situatie plaatsvinden.
- e. Het staat een ieder vrij om naar aanleiding van een onherroepelijk bestemmingsplan op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming vanwege planschade in te dienen bij de gemeente. Een onafhankelijk bureau wordt vervolgens gevraagd om advies uit te brengen aan het bestuursorgaan of daadwerkelijk sprake is van planschade en zo ja, de hoogte daarvan. Vervolgens neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit op een aanvraag. Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie zienswijze 2

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.3. Zienswijze 3 Bongerdstraat 7

1. Ontwerpbestemmingsplan

Samenvatting reactie

- a. De toelichting bij het bestemmingsplan voldoet niet aan de vereisten zoals genoemd in artikel 3.1.6 lid 2 sub a Bro omdat niet is beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in de actuele behoefte. Met het onderzoek van BRO wordt niet de actuele behoefte aan de uitbreiding onderbouwd. Het onderzoek is gebaseerd op verouderde cijfers (verwezen wordt naar het koopstromenonderzoek van Euregionaal uit 2009, pagina 9 eindrapport, bijlage 1), de behoefte is niet afgezet tegen het huidige aanbod (verwezen wordt naar een uitspraak van de ABRvS, 11 maart 2015, ECLNI:RVS:2015:715) en niet is onderzocht welke invloed de uitbreiding zou hebben op leegstand. Geconcludeerd wordt dat niet aan trede één van de ladder van duurzame verstedelijking is voldaan.
- b. Vanwege de uitbreidingsplannen zal het verkeer toenemen. Uit het bestemmingsplan en het verkeersonderzoek blijkt niet of onderzocht is dat de huidige wegen (Waterstraat, Bongerdstraat en Sprongstraat) een dergelijke toename kunnen verwerken. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de intensiteiten van het (bevoorradings)verkeer in het kader van de verkeersveiligheid.
- c. Gesteld wordt dat niet kan worden geconcludeerd dat de uitbreiding van de supermarkt in akoestische zin aanvaardbaar en uitvoerbaar is. Het akoestisch onderzoek is niet volledig, er is niet uitgegaan van de juiste gangssituatie (tuinterras) en de juiste gegevens (lengte geluidscherm en hoeveelheid vrachtverkeer). Daarnaast is in het akoestisch onderzoek geen rekening gehouden met het gegeven dat: personeel arriveert voor 7:00 uur, ook ander verkeer gaat gebruik maken van de nieuwe 'verbindingsweg' en glasbakken worden geplaatst. Tevens wordt verwezen naar de notitie van Peutz die in opdracht van een andere belanghebbende is opgesteld. In deze notitie wordt geconcludeerd dat in het akoestisch onderzoek, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan, uitgegaan wordt van te lage geluidsvermogens en dat het activiteitenbesluit onjuist wordt uitgelegd. Verzocht wordt het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen alvorens een hernieuwd akoestisch onderzoek wordt uitgevoerd met inachtneming van de genoemde tekortkomingen.
- d. Indiener acht het bezwaarlijk en in strijd met een goede ruimtelijke ordening dat de gronden aan de oostzijde van de supermarkt over de gehele lengte van het eigen perceel, met name ter hoogte van het terras, zijn bestemd als parkeerterrein.
- e. Door de ver- en nieuwbouw van de supermarkt zal overlast worden ervaren als gevolg van geluid en trillingen.

f.	Door de uitbreiding van de supermarkt zal sprake zijn van een waardedaling van de eigen woning.
g.	Niet inzichtelijk is gemaakt wat de gevolgen van de uitbreiding van de supermarkt zijn voor de lichtinval op het eigen perceel.
Reactie gemeente	
a.	Voor de reactie wordt verwezen naar de rapportage "Gemeente Groesbeek; Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking", BRO, 21 oktober 2015. Er is sprake van een actuele regionale behoefte en daarnaast gaat de uitbreiding van de supermarkt geen onevenredige gevolgen hebben voor de leegstand in de regio. De uitbreiding vindt plaats in bestaand stedelijk gebied zodat met dit plan een zorgvuldig ruimtegebruik wordt bevorderd. Hiermee wordt voldaan aan de Ladder voor duurzame verstedelijking zoals opgenomen in artikel 3.1.6 Bro.
b.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.2 Verkeersveiligheid en paragraaf 2.3 Verkeersgeneratie van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. Er is in het verkeerskundig onderzoek en dus in het bestemmingsplan wel degelijk rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit. De bestaande wegenstructuur kan deze toename dragen.
c.	Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.3 sub 1c. Naar aanleiding van de zienswijze is een aanvullende, akoestische rapportage opgesteld. De uitvoerbaarheid en de consequenties van de uitbreiding van de supermarkt staan hiermee in voldoende mate vast.
d.	In de nieuwe situatie wordt aan de oostzijde van het supermarkttrein, aansluitend op het naastgelegen woonperceel, een gesloten, begroeibaar scherm geplaatst ter afscherming de parkeerplaatsen. De nieuwe parkeersituatie zal uit een oogpunt van een goed woon- en leefklimaat niet tot onaanvaardbare hinder leiden. Indien er geeft verder niet concreet aan waarom er sprake zou zijn van strijd met een goede ruimtelijke ordening.
e.	Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage "Reactie op zienswijzen", De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.3 sub 1e. In het kader van een goede ruimtelijke ordening bestaat er geen aanleiding om in deze situatie rekening te houden met een overmatige hinder door trillingen. In de omgevingsvergunning is hiervoor een voorschrift opgenomen.
f.	Het staat een ieder vrij om naar aanleiding van een onherroepelijk bestemmingsplan op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming vanwege planschade in te dienen bij de gemeente. Een onafhankelijk bureau wordt vervolgens gevraagd om advies uit te brengen aan het bestuursorgaan of daadwerkelijk sprake is van

planschade en zo ja, de hoogte daarvan. Vervolgens neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit op een aanvraag. Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze bestemmingsplanprocedure.

- g. In de nieuwe situatie wordt aan de oostzijde van het supermarkterrein, aansluitend op het naastgelegen woonperceel, een gesloten scherm geplaatst. Naast de akoestische werking van dit scherm, wordt eventuele lichthinder hiermee voorkomen. De nieuwe verkeers- en parkeersituatie zal uit een oogpunt van een goed woon- en leefklimaat niet tot een onaanvaardbare lichthinder leiden.

2. Ontwerpomgevingsvergunning

Samenvatting reactie

Indiener is van oordeel dat de ontwerpomgevingsvergunning niet de juridische toetsing der kritiek kan doorstaan.

- a. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de invloed van diverse trillingen op de woning als gevolg van de (ver)bouwwerkzaamheden.
- b. Door de nieuwe 'verbindingsweg' aan de oostzijde van de supermarkt zal doorgaand verkeer gebruik gaan maken van deze route waardoor onevenredige hinder ontstaat. Een slagboom zal deze hinder niet in voldoende mate wegnemen.
- c. Indiener stelt dat als het ontwerpbesluit ten aanzien van de uitweg en het verbouwen blijft gehandhaafd, hieraan de volgende voorwaarden verbonden dienen te worden: aan beide zijden van de uitweg slagbomen die tussen 19:00 en 7:00 uur gesloten zijn, ter hoogte van het tuinterras geen parkeerplaatsen, parkeerbeugels over de gehele strook aan de oostzijde die alleen op vrijdag en zaterdag omlaag staan, en de bevoorrading geheel inpandig en pas vanaf 7:00 uur.
- d. De impact van een internetafhaalpunt (volgens krantenbericht) op verkeer en geluid is niet onderzocht en niet meegenomen in de ontwerpomgevingsvergunning.

Reactie gemeente

- a. Geluids- en trillingsoverlast vanwege bouwwerkzaamheden wordt geregeld in het Bouwbesluit. In de omgevingsvergunning is hiervoor een voorschrift opgenomen.
- b. Vanuit verkeerskundig oogpunt hoeft niet gevreesd te worden voor overmatig sluipverkeer. Hiervoor wordt verwezen naar het verkeersonderzoek en de reactie van het verkeerskundig adviesbureau Accent op de ingediende zienswijzen (zie paragraaf 2.4 Nieuwe verbinding oostzijde van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015).
- c. Het gebruik van de betreffende parkeerplaats tussen 19:00 uur en 7:00 uur is niet toegestaan. Hiervoor wordt een maatwerkvoorschrift in het kader van de namens de supermarkt ingediende Melding Activiteitenbesluit opgelegd.

- d. Een internetafhaalpunt maakt geen deel uit van de planvorming. Daarbij zou een internetafhaalpunt slechts voorzien in de behoefte van bestaande klanten en daarmee niet leiden tot extra verkeersbewegingen.
- Voor de reactie wordt tevens verwezen naar paragraaf 2.3 Verkeersgeneratie van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.

Conclusie zienswijze 3

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.4. Zienswijze 4 Esdoornstraat 37

Samenvatting reactie
a. Gevreesd wordt een toename van de geluidsoverlast door de stijging van het aantal los- en laadbewegingen. Indiener vraagt voldoende maatregelen op te nemen om de geluidsoverlast te voorkomen. b. Indiener vraagt voldoende maatregelen op te nemen om allerlei ongewenste activiteiten (o.a. hangplek) op de nieuwe parkeerplaats aan de oostzijde van de supermarkt, te voorkomen. c. Indiener vraagt voldoende maatregelen op te nemen om te zorgen dat het aanzicht zoveel mogelijk aan de rest van de straat wordt aangepast. d. Gevreesd wordt dat de waarde van de eigen woning afneemt als gevolg van het andere uitzicht, de toename van verkeer en het risico op overlast.
Reactie gemeente
a. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.4 sub a. Uit de reactie op de zienswijze blijkt dat de uitbreiding van de supermarkt akoestisch aanvaardbaar is. b. De parkeerplaats aan de oostzijde is onderdeel van het supermarkttterrein (eigen terrein) en zal na sluitingstijd worden afgesloten door middel van een slagboom. Er is geen reden te veronderstellen dat hier ongewenste activiteiten zullen gaan plaatsvinden. Aspecten op het gebied van de openbare orde worden in de APV geregeld en maken geen deel uit van een bestemmingsplan. c. Het oostelijk deel van de supermarkt refereert aan de bestaande blekerswoningen. Hiermee wordt een geleiding aangebracht in de bebouwing van de supermarkt en een passende overgang gemaakt naar de lintbebouwing langs de Bongerdstraat. Daarnaast wordt aan de oostzijde, aansluitend op het naastgelegen woonperceel, een gesloten, begroeibaar scherm geplaatst en wordt groen aangeplant langs parkeerplaatsen. Tevens wordt verwezen naar de Welstandsbeoordeling (Gelders Genootschap, d.d. 18 mei 2015) en het bijbehorende advies (Gelders Genootschap, d.d. 5 oktober 2015) waarin geconcludeerd wordt dat de vorm, schaal en stijl van de nieuwbouw in voldoende mate aansluiten bij het bestaande bebouwingsbeeld van de supermarkt en de omringende bebouwing. De gemeenteraad acht het vastleggen van deze beeldkwaliteitsaspecten niet noodzakelijk voor de aanvaardbaarheid van de uitbreiding van de supermarkt. Tevens wordt verwezen naar de bijlage “Visualisatie nieuwe situatie uitbreiding supermarkt”, buro Waalbrug, 13 oktober 2015. d. Het staat een ieder vrij om naar aanleiding van een onherroepelijk bestemmingsplan

op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming vanwege planschade in te dienen bij de gemeente. Een onafhankelijk bureau wordt vervolgens gevraagd om advies uit te brengen aan het bestuursorgaan of daadwerkelijk sprake is van planschade en zo ja, de hoogte daarvan. Vervolgens neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit op een aanvraag. Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie zienswijze 4

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.5. Zienswijze 5 Bongerdstraat 8

Samenvatting reactie	
a.	Indiener maakt bezwaar tegen de verslechtering van het uitzicht en de toename van geluidsoverlast ten opzicht van de huidige situatie. Niet duidelijk is waarom niet gekozen is voor een afscherming met meer beplanting ter hoogte van de oostzijde van de supermarkt. Een meer wenselijke oplossing wordt gezien in het realiseren van meer parkeerplaatsen aan de westzijde, eventueel door stapeling.
b.	Voorgesteld wordt de 'blekerswoning' als onderdeel van de supermarkt meer naar achteren te leggen. Dit zou dan niet leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie en een mooier (straat)beeld opleveren.
c.	Indiener maakt bezwaar dat voor de eigen woning is gekozen voor 'gemengd gebied' (VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering) en is van mening dat sprake is van een rustige woonwijk. Daarom zou in het akoestisch onderzoek van lagere geluidwaarden moeten worden uitgegaan.
d.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ten gevolge van aanrijdende vrachtwagens piekgeluiden optreden, die leiden tot overschrijdingen van grenswaarden voor een rustige woonwijk. In het onderzoek wordt beargumenteerd dat het toestaan van maximale geluidsniveaus in de nachtperiode mogelijk is voor gemengd gebied. Door indiener wordt gesteld dat het Activiteitenbesluit het uitsluiten van toetsing van dergelijke maximale geluidsniveaus gedurende de nachtperiode niet toegestaan.
e.	In het akoestisch onderzoek wordt aangegeven dat bepaalde piekniveaus niet worden getoetst aan grenswaarden, aangezien aan de geluidarme trucks geen verdere maatregelen zijn te treffen. Volgens indiener kan hier geen sprake van zijn omdat Quiet Trucks een geluidsniveau hebben tot 72 dB(A) op 7,5 meter, en dat grenswaarden voor maximale geluidsniveaus alleen dan niet van toepassing zouden zijn indien het aandrijfgeluid in een dergelijk geval niet hoger is dan 65 dB(A).
f.	De hoge piekgeluiden worden door een onjuiste uitleg van het Activiteitenbesluit ten onrechte als inpasbaar gekwalificeerd. Hierdoor kan niet meer van een goede ruimtelijke ordening worden gesproken.
g.	Voor de geluidsoverlast van winkelwagentjes en dichtslaande autoportieren is niet onderzocht welke maatregelen de overlast zouden kunnen beperken.
h.	Afgevraagd wordt wat de noodzaak is van een dergelijke grote supermarkt in de kern van een kleine gemeenschap als Beek. Naast de overlast als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt, zal het voorgestelde plan aanzienlijke financiële schade opleveren. Indiener verwacht hiervoor volledig gecompenseerd te worden.
Reactie gemeente	
a.	Een onevenredige verslechtering is, mede gezien het belang dat met de uitbreiding

van de supermarkt is gemoeid, niet aan de orde. Er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Aan de oostzijde van de supermarkt wordt, aansluitend op het naastgelegen woonperceel, een gesloten, begroeibaar scherm geplaatst en wordt groen aangeplant langs parkeerplaatsen. Meer parkeerplaatsen aan westzijde zijn niet mogelijk op eigenterrein. Stapeling van parkeerplaatsen is zowel in ruimtelijke als in economische zin niet haalbaar en ongewenst.

Tevens wordt verwezen naar de bijlage “Visualisatie nieuwe situatie uitbreiding supermarkt”, buro Waalbrug, 13 oktober 2015.

- b. Met de blekerswoning als onderdeel van de supermarkt wordt een geleding aangebracht in de bebouwing en een passende overgang gemaakt naar de lintbebouwing langs de Bongerdstraat. Daarnaast wordt verwezen naar de Welstandsbeoordeling (Gelders Genootschap, d.d. 18 mei 2015) en het bijbehorende advies (Gelders Genootschap, d.d. 5 oktober 2015) waarin wordt geconcludeerd wordt dat de vorm, schaal en stijl van de nieuwbouw in voldoende mate aansluiten bij het bestaande bebouwingsbeeld van de supermarkt en de omringende bebouwing. Het eventueel naar achteren leggen van de blekerswoning heeft geen invloed op de verkeerssituatie ter plaatse. Het auto- en vrachtverkeer rijdt vanuit zuidelijke richting het oostelijk deel van het supermarktterrein op en verlaat het terrein aan de noordzijde.

Tevens wordt verwezen naar de bijlage “Visualisatie nieuwe situatie uitbreiding supermarkt”, buro Waalbrug, 13 oktober 2015.

- c. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.5 sub c. Gelet op de ligging van de woning ten opzichte van het centrum van Beek en de ligging ten opzichte van de Bongerdstraat en de Waterstraat kan niet gesproken worden van een rustige woonwijk.
- d. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.5 sub d. Uit het (nadere) akoestisch rapport volgt dat de uitbreiding van de supermarkt, gelet op het bepaalde in het Activiteitenbesluit en in het kader van het garanderen van een goed woon- en leefmilieu, uitvoerbaar is.
- e. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.5 sub e. en onder Beoordelingsnotitie van Peutz sub 7. Uit het (nadere) akoestisch rapport volgt dat de uitbreiding van de supermarkt, gelet op het bepaalde in het Activiteitenbesluit en in het kader van het garanderen van een goed woon- en leefmilieu, uitvoerbaar is.
- f. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.5 sub f en onder Beoordelingsnotitie van Peutz sub 7. Uit het (nadere) akoestisch rapport volgt dat de uitbreiding van de supermarkt, gelet op het bepaalde in het Activiteitenbesluit en in

- het kader van het garanderen van een goed woon- en leefmilieu, uitvoerbaar is.
- g. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.5 sub g.
 - h. In het onderzoek ‘Ubbergen, Actualisatie DPO t.b.v. supermarkt Nico de Witt te Beek’ (BRO, 31 januari 2014) wordt aangetoond dat er ruim voldoende distributieve ruimte beschikbaar is. In een dorp als Beek is een sterke supermarkt met een breed en diep assortiment belangrijk voor de leefbaarheid van het dorp. Een goed functionerende supermarkt is een onmisbare trekker voor de andere winkels in het centrum van Beek.
- Het staat een ieder vrij om naar aanleiding van een onherroepelijk bestemmingsplan op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming vanwege planschade in te dienen bij de gemeente. Een onafhankelijk bureau wordt vervolgens gevraagd om advies uit te brengen aan het bestuursorgaan of daadwerkelijk sprake is van planschade en zo ja, de hoogte daarvan. Vervolgens neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit op een aanvraag. Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie zienswijze 5

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.6. Zienswijze 6 Waterstraat 80

Samenvatting reactie
a. Onvoldoende is onderbouwd dat het ontwerp voldoet aan de eisen van welstand. Daarnaast wordt geconstateerd dat de vorm van het gebouw, met name wordt bedoeld op de hoge opbouw van 14 meter, niet past binnen het huidige straatbeeld. b. Uit het ontwerp blijkt niet dat (voldoende) aan de Bouwverordening 2010-2 Ubbergen is getoetst, en daarom niet in overeenstemming is met art. 2.10 lid 1 sub b Wabo, althans onvoldoende gemotiveerd en daarom in strijd is met art. 3:47 Awb. c. Het uitzicht, de lichtval en de privacy wordt sterk beperkt door het onderhavig plan. Het ontwerp is onvoldoende gemotiveerd en daarmee in strijd met art. 3:46 Awb en de belangen van indiener zijn onvoldoende meegewogen waardoor het ontwerp in strijd is met art. 3:4 lid 2 Awb. d. In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met de toenemende verkeersbewegingen en de invloed hiervan op de omgeving. Tevens wordt verondersteld dat het aantal parkeerplaatsen onvoldoende is.
Reactie gemeente
a. Met het de uitbreiding van de supermarkt wordt de huidige kantoorruimte op de verdieping verplaatst naar de entree van de supermarkt. Met deze relatief smalle opbouw wordt aansluiting gezocht bij de andere nieuwbouw binnen het centrumgebied waardoor een stedenbouwkundig, samenhangend beeld ontstaat. Daarbij wordt een acceptabele afstand in acht genomen ten opzichte van de tegenoverliggende centrumbebouwing: de minimale afstand ter hoogte van de opbouw bij de entree bedraagt 18 meter. Tevens wordt verwezen naar de Welstandsbeoordeling (Gelders Genootschap, d.d. 18 mei 2015) en het bijbehorende advies (Gelders Genootschap, d.d. 5 oktober 2015) waarin geconcludeerd wordt dat de vorm, schaal en stijl van de nieuwbouw in voldoende mate aansluiten bij het bestaande bebouwingsbeeld van de supermarkt en de omringende bebouwing. b. De vergunning is wel degelijk getoetst aan de bouwverordening. Indiener heeft in zijn eigen zienswijze niet aangegeven op welke punten er strijd zou zijn met de bouwverordening. c. Het gestelde verlies aan uitzicht, privacy en lichtval (de supermarkt bevindt zich aan de noordzijde), voor zover daar al sprake van is, wordt in de afweging van de belangen binnen het centrumgebied, als acceptabel beoordeeld. Een onevenredige inperking van het woongenot is, mede gezien het belang dat met de uitbreiding van de supermarkt is gemoeid, niet aan de orde. Er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

- d. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.3 Verkeersgeneratie en paragraaf 2.7 Parkeren van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. In het verkeersonderzoek, en daarmee in het bestemmingsplan, is wel degelijk rekening gehouden met de toename van verkeer. Tevens biedt het bestemmingsplan voldoende parkeermogelijkheden.

Conclusie zienswijze 6

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.7. Zienswijze 7 Waterstraat 56

Samenvatting reactie
Indiener is van mening dat de uitbreiding van de supermarkt, in het bijzonder 'de toren', niet past in de dorpskern. De kantine ligt in de nieuwe situatie op 22 meter afstand van het eigen appartement, in de huidige situatie is de afstand 30 meter. Hierdoor ontstaat inkijk vanuit de kantine in het appartement en gaat het uitzicht verloren.
Reactie gemeente
Met het de uitbreiding van de supermarkt wordt de huidige kantoorruimte op de verdieping verplaatst naar de entree van de supermarkt. Met deze relatief smalle opbouw wordt aansluiting gezocht bij de andere nieuwbouw binnen het centrumgebied waardoor een stedenbouwkundig, samenhangend beeld ontstaat. Daarbij wordt een acceptabele afstand in acht genomen ten opzicht van de tegenoverliggende centrumbebouwing. Tevens wordt verwezen naar de Welstandsbeoordeling (Gelders Genootschap, d.d. 18 mei 2015) en het bijbehorende advies (Gelders Genootschap, d.d. 5 oktober 2015) waarin geconcludeerd wordt dat de vorm, schaal en stijl van de nieuwbouw in voldoende mate aansluiten bij het bestaande bebouwingsbeeld van de supermarkt en de omringende bebouwing. De gestelde beperking van het vrije uitzicht en de inkijk in de woning, voor zover daar al sprake van is, worden in de afweging van de belangen binnen het centrumgebied, als acceptabel beoordeeld. Een onevenredige inperking van het woongenot is, mede gezien het belang dat met de uitbreiding van de supermarkt is gemoeid, niet aan de orde. Er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie zienswijze 7

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.8. Zienswijze 8 Akenshof 1/3/5/7/9/11/13/15/17/19/21

Samenvatting reactie	
a.	Met de uitbreiding van het parkeerterrein van de supermarkt langs de Akenshof, zal het in- en uitrijden van deze parkeerplaatsen leiden tot chaotische situaties. Gesteld wordt dat het manoeuvreren t.b.v. parkeren moet plaatsvinden op het parkeerterrein zelf en niet op de openbare weg.
b.	Door de manoeuvrerende parkeerders zal de situatie op de Akenshof zeer gevaarlijk worden voor voetgangers met een rollator of kinderwagen, rolstoelers en fietsers. Het bestaande voetpad is ongeschikt voor deze gebruikers vanwege de aanwezige traptreden.
c.	Door de toename van het verkeer op de Akenshof, zal de kruising met de Waterstraat tot chaotische en gevaarlijke situaties leiden vanwege de nabijheid van de twee kruisingen Schellingshof-Waterstraat en de onoverzichtelijke situatie.
d.	De te verwachten toename van verkeer en de uitbreiding van parkeerplaatsen, zal de leefbaarheid ernstig aantasten en voor de bewoners tot grote overlast leiden.
e.	Door de uitvoering van dit plan verdwijnen 3 openbare parkeerplaatsen op de Akenshof en blijven er slechts 9 openbare parkeerplaatsen over voor de bewoners van de 12 wooneenheden.
f.	De gekozen oplossing ter hoogte van de Akenshof wordt overbodig geacht omdat er vanaf de waterstraat voldoende mogelijkheden zijn om het parkeerterrein van de supermarkt te bereiken.
Reactie gemeente	
a.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
b.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
c.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
d.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
e.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.

- f. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.

In de reactie van Accent Adviseurs wordt ingegaan op de ingebrachte zienswijzen. Uit deze reacties volgt dat de zienswijzen niet leiden tot de conclusie dat met voorliggend bestemmingsplan geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie zienswijze 8

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.9. Zienswijze 9 Akenshof 15

Door indiener zijn twee zienswijzen opgesteld: een zienswijze die betrekking heeft op het ontwerp bestemmingsplan en een zienswijze die ingaat op de ontwerp omgevingsvergunning. Aangezien de inhoud van beide zienswijzen gelijkloend is, zijn ze samengevoegd tot één zienswijze.

Samenvatting reactie	
a.	Doordat direct vanaf de Akenshof parkeerplaatsen bereikt kunnen worden ontstaat een gevaarlijke situatie.
b.	Parkeervoorzieningen welke nu voorbehouden zijn aan de bewoners van de Akenshof, gaan dienen als parkeervoorzieningen voor de bezoekers van de supermarkt. Hierbij wordt afgevraagd of voldoende rekening is gehouden met de noodzakelijke parkeernormen voor de bewoners.
c.	In het DPO wordt gesteld dat de uitbreiding van de supermarkt gericht is het behouden van bestaande klanten. Indiener kan zich niet anders voorstellen dan dat de grote aanpassingen bedoeld zijn om het aantal klanten uit te breiden. Dan is nog maar de vraag of het aantal parkeerplaatsen voldoende is.
d.	Niet duidelijk is of parkeerplaatsen 's nachts worden afgesloten waardoor ze niet bereikbaar zijn voor omwonenden. Daarnaast wordt afgevraagd: wat als de strikte wegsleepregeling voor verkeerd geparkeerde auto's op het terrein van de supermarkt, de auto's van de omwonenden betreft?
e.	Het nieuwe plan leidt tot een toename van het aantal auto's die van en naar de supermarkt rijden. De Akenshof is niet voorzien op de toename van het aantal verkeersbewegingen. Indiener stelt dat door de nieuwe parkeerplaatsen in de Akenshof gevaarlijke situaties gaan ontstaan en dat door deze ontwikkelingen het woongenot van de bewoners wordt aangetast.
f.	Dicht bij eigen woning zijn ondergrondse glasbakken voorzien waarvan gevreesd wordt dat het gebruik hiervan leidt tot geluidsoverlast. Gevraagd wordt deze te verplaatsen op het perceel van de supermarkt, verder van de woningen.
g.	Vanwege de parkerende auto's, de dichtslaande autoportieren en de rijdende winkelwagentjes ontstaat geluidsoverlast. Door deze verandering wordt het woongenot aangetast.
h.	Gevreesd wordt voor waardedaling van eigen woning. Indieners is van plan een schadeclaim in te dienen.
Reactie gemeente	
a.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage "Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek", Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.

- b. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
- c. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.1 Extra verkeer in relatie tot uitbreiding van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
- d. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
- e. Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.8 Akenshof van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.

Een onevenredige inperking van het woongenot is, mede gezien het belang dat met de uitbreiding van de supermarkt is gemoeid, niet aan de orde. Er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- f. Het bestemmingsplan ziet op de uitbreiding van de supermarkt. Verplaatsing van de glaskakken is geen onderwerp dat in het onderhavige bestemmingsplan of de aangevraagde omgevingsvergunning wordt geregeld.
- g. Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Reactie op zienswijzen”, De Roever, kenmerk 20140599/MO1/SB, 9 oktober 2015, onder 2.9 sub g.

Een onevenredige inperking van het woongenot is, mede gezien het belang dat met de uitbreiding van de supermarkt is gemoeid, niet aan de orde. Er is nog steeds sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- h. Het staat een ieder vrij om naar aanleiding van een onherroepelijk bestemmingsplan op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming vanwege planschade in te dienen bij de gemeente. Een onafhankelijk bureau wordt vervolgens gevraagd om advies uit te brengen aan het bestuursorgaan of daadwerkelijk sprake is van planschade en zo ja, de hoogte daarvan. Vervolgens neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit op een aanvraag. Deze zienswijze heeft geen betrekking op deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie zienswijze 9

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

2.10. Zienswijze 10 Stichting Monument en Landschap

1. Uitbreiding gebouw en vergroting plangebied

Samenvatting reactie
a. De vergroting van het bouwoppervlak en de bouwhoogte van de supermarkt geeft een aanzienlijk grotere bouwmassa in het dorp, die ongewenst wordt geacht. Het voorgestelde plan betekent dat het 'lint' van wasboerderijen wordt aangetast. Door de bebouwing op de percelen Bongerdstraat 3 en 5 af te breken en de gronden te betrekken bij de uitbreiding van de supermarkt, wordt een onaanvaardbare schaalvergroting gerealiseerd. De specifieke identiteit van Beek als wasserijdorp staat hiermee onder druk. b. De aanname dat de nieuwe full-service supermarkt een onmisbare trekker is voor de overige winkels in Beek wordt niet gedeeld. Door indiener wordt gesteld dat de bestaande winkels in Beek (en ook in Ooij en Millingen) te lijden zullen hebben onder de uitbreiding van de supermarkt.
Reactie gemeente
a. Door de beperkte fysieke ruimte kan de supermarkt nu onvoldoende inspelen op de behoeften van klanten, zoals een groter en gedifferentieerder aanbod. Met deze uitbreiding, met een omvang van ca. 615 m² wvo, wordt de bestaande winkel opgewaardeerd tot een moderne full-service supermarkt. Het voorliggende bouwplan speelt in op de wens een 'Beekse' supermarkt te realiseren. Door gebouwdelen toe te voegen die refereren aan de bestaande nieuwbouw en aan de bestaande blekerswoningen in het centrum wordt het bouwplan verankerd in de omgeving en ontstaat een specifiek gebouw dat passend is op de huidige locatie. Met name door de aangebrachte geleiding in de bouwmassa is een stedenbouwkundig passend beeld gecreëerd. Tevens wordt verwezen naar de Welstandsbeoordeling (Gelders Genootschap, d.d. 18 mei 2015) en het bijbehorende advies (Gelders Genootschap, d.d. 5 oktober 2015) waarin geconcludeerd wordt dat de vorm, schaal en stijl van de nieuwbouw in voldoende mate aansluiten bij het bestaande bebouwingsbeeld van de supermarkt en de omringende bebouwing. Daarnaast wordt verwezen naar de bijlage "Visualisatie nieuwe situatie uitbreiding supermarkt", buro Waalbrug, 13 oktober 2015. b. Niet duidelijk is waarop indiener zich baseert. In het onderzoek 'Ubbergen, Actualisatie DPO t.b.v. supermarkt Nico de Witt te Beek' (BRO, 31 januari 2014) wordt aangetoond dat er voor de uitbreiding van de supermarkt ruim voldoende distributieve ruimte beschikbaar is. In een dorp als Beek is een sterke supermarkt met een breed en diep assortiment belangrijk voor de leefbaarheid van het dorp. Een

goed functionerende supermarkt is een onmisbare trekker voor de andere winkels in het centrum van Beek.

Voor de reactie wordt verwezen naar de rapportage “Gemeente Groesbeek; Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking”, BRO, 21 oktober 2015. Er is sprake van een actuele regionale behoefte en daarnaast gaat de uitbreiding van de supermarkt geen onevenredige gevolgen hebben voor de leegstand in de regio.

2. Routing vrachtverkeer en uitbreiding parkeerplaatsen

Samenvatting reactie

- a. Ondanks de gewijzigde routing voor het vrachtverkeer (eenrichtingsverkeer) blijft er sprake van verkeersoverlast in de Sprongstraat. De verkeersveiligheid blijft in het geding.
- b. De geluidsbelasting zal toenemen als gevolg van indraaiende vrachtwagens op de hellingbaan naar de inpandige los- en laadplaats. Lichthinder zal ontstaan bij de woning aan de Sprongstraat wanneer vrachtwagens weggrijden uit de los- en laadplaats.
- c. De Rijksstraatweg is niet berekend op, noch ingericht voor zwaar verkeer vrachtverkeer. Deze weg is samenhangend geclassificeerd als beschermd dorpsgezicht. Onlangs is de weg ingericht met een eenduidig profiel en is ter plaatse een 30 km-zone ingesteld.
- d. Als gevolg van de nieuwe routing voor vrachtverkeer zal het gedeelte van de Waterstraat tussen de Rijksstraatweg en de Bongerdstraat, qua profilering moeten worden aangepast. Dit gaat ten koste van bestaande bomen, voorzieningen voor het traject ‘Water Werkt’, een kunstwerk en de speciale route voor blinden en slechtzienden.
- e. De uitbreiding van de parkeerplaatsen geeft een toename van verstening en de hierdoor ontstane zeer grote open ruimte is niet meer te duiden als dorpsleefomgeving.
- f. Gevraagd wordt de aanbevelingen uit de brief van Goudappel Coffeng (d.d. 23-10-2014) en de beleidsnota ‘Nota Ruimtelijke kwaliteit Gemeente Groesbeek/Berg en Dal, Gelders Genootschap’, mei 2015, ter harte te nemen. In de brief van Goudappel Coffeng wordt gesteld dat het verkeersonderzoek voorbij gaat aan een toename van verkeer en geparkeerde auto’s en dat de bevoorradingsroute een wezenlijk knelpunt kent op het gebied van verkeersveiligheid. In de Nota Ruimtelijke kwaliteit worden richtlijnen verwoord waar aanvragen om een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen aan dienen te worden getoetst, waarbij door de indiener de tekst ‘De waarden en kernkwaliteiten van de bestaande omgeving dienen te worden herkend en gerespecteerd’ wordt aangehaald.

Reactie gemeente	
a.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.2 Verkeersveiligheid van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
b.	In de huidige situatie is aan de achterzijde van supermarkt ook al sprake auto- en vrachtverkeer. In de nieuwe situatie neemt het vrachtverkeer in de Sprongstraat af als gevolg van de nieuwe rijrichting van het bevoorradingsverkeer en wordt aan de oostzijde van het supermarkttrein, ter plaatse van de (in pandige) bevoorrading, een gesloten scherm geplaatst. De nieuwe bevoorradingssituatie zal uit een oogpunt van een goed woon- en leefklimaat niet tot onaanvaardbare geluid- en/of lichthinder leiden.
c.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.6 Bevoorrading van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
d.	Voor de reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.6 Bevoorrading van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.
e.	De uitbreiding van de supermarkt met de bijbehorende buitenruimte is als stedenbouwkundig passend beoordeeld in het centrum van Beek waar onder meer de ‘nieuwbouwprojecten’ Schellingshof en Akenshof ook deel van uitmaken. Voor de nieuwe situatie is een inrichtingsplan voor de buitenruimte opgesteld, inclusief beplantingsplan met nieuwe beplanting aan de randen van het supermarkttrein en nieuwe bomen op de westelijke en oostelijke parkeerplaats.
f.	Voor de reactie wordt verwezen naar de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015. De Nota Ruimtelijke kwaliteit Gemeente Groesbeek/Berg en Dal, Gelders Genootschap was ten tijde van de indiening van de omgevingsvergunning nog niet van kracht. Het onderhavige initiatief is dan ook nog getoetst aan de Welstandsnota uit 2004. Door het Gelders Genootschap is een advies opgesteld met betrekking tot de uitbreiding van de supermarkt waarin geconcludeerd wordt dat de vorm, schaal en stijl van de nieuwbouw in voldoende mate aansluiten bij het bestaande bebouwingsbeeld van de supermarkt en de omringende bebouwing. Als onderdeel van het advies wordt tevens waardering geuit ten aanzien van het terreininrichtingsplan met aandacht voor begroeiing.

3. Alternatief voorstel

Samenvatting reactie
Door indiener is een alternatief plan ontwikkeld waarin de volgende uitgangspunten

worden gehanteerd:

- De door de initiatiefnemer gewenste uitbreiding en de daar uit voortvloeiende consequenties moeten zo veel mogelijk op eigen terrein worden gerealiseerd.
- Een betere bevoorrading kan worden doorgevoerd door het inzetten van kleinere vrachtwagens.
- De bevoorradingsroute kan minder belastend zijn door de aan- en afvoer via de Verbindingsweg en het westelijk deel van de Waterstraat te geleiden.
- Bij doorontwikkeling op eigen terrein moeten zoveel mogelijk aanwezige stedenbouwkundige en landschappelijke potenties worden benut.

Reactie gemeente

Een alternatief plan is niet aan de orde. Uit het bestemmingsplan met de onderbouwing en de onderzoeken voor de verschillende deelaspecten, blijkt dat op basis van de voorgenomen uitbreiding van de supermarkt en de herinrichting van het supermarkttterrein voldaan wordt aan het creëren van een goed woon- en leefklimaat en dat daarmee de uitbreiding in ruimtelijke zin aanvaardbaar is.

De bevoorrading vindt in de nieuwe situatie inpandig aan de oostzijde plaats. Vanwege de hiermee samenhangende, nieuwe bevoorradingsroute wordt de Sprongstraat hiermee voor een deel ontlast, waardoor de verkeerssituatie verbetert. Op geen enkele wijze wordt door indienen duidelijk gemaakt dat een alternatief plan leidt een verbeterde situatie. Voor de reactie wordt tevens verwezen naar paragraaf 2.6 Bevoorrading van de bijlage “Zienswijzen Bestemmingsplan Supermarkt Waterstraat 27, Beek”, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015.

Conclusie zienswijze 10

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning.

3. CONCLUSIE ZIENSWIJZEN

Aan het ontwerp zoals dat ter visie heeft gelegen zijn enkele wijzigingen aangebracht. Aanleiding voor de wijzigingen zijn onder meer de ontvangen zienswijzen zoals deze in hoofdstuk 2 zijn opgenomen. In verband hiermee is een aanpassing aan de toelichting uitgevoerd.

De toelichting is als volgt gewijzigd:

- Een paragraaf over cultuurhistorie is opgenomen (zie 5.8. Archeologie en cultuurhistorie).

Naast de wijziging naar aanleiding van de zienswijzen zijn ook enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. In verband hiermee zijn enkele aanpassingen in de toelichting, de regels en de verbeelding uitgevoerd. Met de aanpassingen in de regels en de verbeelding zijn delen van de onderbouwing (verkeer, parkeren, bevoorrading en geluid) juridisch verankerd in de regeling van het bestemmingsplan.

In de toelichting zijn de volgende ambtshalve wijzigingen toegepast:

- Een aanvulling op de motivering waarom in enkele gevallen de overschrijding van richtwaarden van geluidsniveaus acceptabel wordt geacht en wordt geconcludeerd dat de uitbreiding van de supermarkt in akoestische zin aanvaardbaar en uitvoerbaar is (zie paragraaf 5.3 Geluid).
- Aanvulling paragraaf 8.4 Vaststellingsprocedure

In de regels zijn de volgende ambtshalve wijzigingen toegepast:

- De aanduiding 'laad- en losplaats' is opgenomen voor die gronden die uitsluitend mogen worden gebruikt voor het laden en lossen. Met de toevoeging van deze aanduiding wordt, binnen de bestemming Detailhandel (artikel 3), geborgd dat de betreffende gronden niet anders gebruikt kunnen worden dan voor laden en lossen.
- De aanduiding 'maximum vloeroppervlakte (m²)' is opgenomen voor de begrenzing van het winkelvloeroppervlak. Met de toevoeging van deze aanduiding wordt, binnen het bouwvlak van de bestemming Detailhandel (artikel 3), geborgd dat het winkelvloeroppervlak beperkt blijft tot een omvang van 1.950 m².
- De aanduiding 'geluidscherm' is opgenomen ten behoeve van de realisatie van een geluidscherm als voorwaarde voor het gebruik van de gronden voor parkeren en laden en lossen. Met de toevoeging van deze aanduiding wordt, in de Algemene gebruiksregels (artikel 7), geborgd dat de betreffende gronden pas gebruikt kunnen worden voor parkeren en laden en lossen nadat aan de oostzijde van het supermarkterrein een geluidscherm is gerealiseerd. In de regels is een bijlage opgenomen met het ontwerp van het geluidscherm.

Op de verbeelding zijn de volgende ambtshalve wijzigingen toegepast:

- De aanduiding 'laad- en losplaats' is opgenomen.
- De aanduiding 'maximum vloeroppervlakte (m2)' is opgenomen.
- De aanduiding 'geluidscherm' is opgenomen.

Naast de specifieke wijzigingen in de toelichting, de regels en de verbeelding zijn door de betreffende adviesbureaus in afzonderlijke documenten aangegeven in hoeverre de zienswijzen aanleiding geven tot het aanvullen en/of aanpassen van de betreffende onderzoeken. Deze documenten zijn opgenomen in de bijlage van deze zienswijzennota.

Het betreft de volgende documenten:

- Gemeente Groesbeek; Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking, BRO, 21 oktober 2015
- Zienswijzen Bestemmingsplan supermarkt Waterstraat 27, Beek, Accent Adviseurs, 9 oktober 2015
- Reactie op zienswijzen Supermarkt De Witt Waterstraat 27 te Beek, De Roever, 13 oktober 2015
- Aanvullend akoestisch onderzoek uitbreiding Plus supermarkt, De Roever, 12 oktober 2015

Bijlage

Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt
Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking
BRO

Gemeente Groesbeek; Toetsing
uitbreiding supermarkt Nico de Witt
Beek aan Ladder voor duurzame
verstedelijking



Gemeente Groesbeek; Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek aan Ladder voor duurzame verstedelijking

Rapportnummer:	203X01290.085921_4
Datum:	21 oktober 2015
Contactpersoon opdrachtgever:	Plus Nico de Witt
Projectteam BRO:	Jan Carel Jansen Venneboer
Trefwoorden:	Supermarkt, dorpscentrum, vernieuwing, uitbreiding
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte
Beknopte inhoud:	Studie naar de regionale behoefte voor uitbreiding van supermarkt De Witt in Beek –Ubbergen en toetsing van de ontwikkeling aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
2. AANBOD EN VRAAG	5
2.1 Kwaliteiten van het aanbod	5
2.2 Het aanbod kwantitatief	6
2.3 De vraag	7
2.4 Koopstromen	8
3. BELEID EN TRENDS	11
3.1 Beleid, plannen en initiatieven	11
3.2 Trends en ontwikkelingen	13
3.3 Supermarkten als trekker	14
4. ECONOMISCH FUNCTIONEREN EN MARKTRUIMTE	17
4.1 Huidig economisch functioneren	17
4.2 Marktruimte	18
4.3 Kwalitatieve overwegingen	19
5. CONCLUSIES EN LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING	23
5.1 Conclusies	23
5.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	24
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Begrippenlijst	1
Bijlage 2: Toelichting bedrijfsploeroppervlak supermarkt t.b.v. verkeersgeneratie en parkeerbehoefte	3
Bijlage 3: Gelderse Ladder voor duurzame verstedelijking	5

1. INLEIDING

Aanleiding

Plus supermarkt De Witt in Beek, in de voormalige gemeente Ubbergen, heeft aangegeven te willen uitbreiden naar een omvang van circa 1.950 m² wvo (winkelvloeroppervlak). De bestaande winkel heeft een oppervlak van 1.335 m² wvo¹. De uitbreiding omvat dus netto 615 m² wvo.

Belangrijkste aanleidingen voor de uitbreiding zijn de overmatig grote bezoekdruk bij supermarkt De Witt op bepaalde dagen (vrijdag, zaterdag) en de toenemende schaalvergroting bij supermarkten in algemene zin. In verhouding tot andere dorpsvestigingen van de Plus-formule realiseert De Witt een opvallend hoge vloerproductiviteit (omzet per m² wvo), wat duidt op een (te) grote bezoekdruk en onvoldoende fysieke ruimte voor klanten. Dit komt mede door het, voor een dorpssupermarkt, hoge marktaandeel in de regio (primaire verzorgingsgebied) en de zeer grote omzettoevloeiing van buiten dat gebied².

Door de beperkte fysieke ruimte kan de supermarkt nu onvoldoende inspelen op de behoeften van de klanten, met een vaak bovenmodaal bestedingspotentieel. Zo is er onvoldoende ruimte voor assortimentsverbreding, service en presentatie. Ook is er meer ruimte nodig voor de doorstroming van bezoekers, kassa's en inpakruimte.

Uitbreiding biedt de ondernemer de mogelijkheid de bestaande zaak op te waarderen tot een moderne full-service supermarkt, met meer keuze, comfort en service voor de consument. De schapruimte en het assortiment worden verruimd en er ontstaan bredere gangpaden en meer ruimte voor service, kassa's en logistiek. Daarnaast is door de uitbreiding meer efficiency te behalen in de bedrijfsvoering.

Vraagstelling

BRO heeft in augustus 2008 het DPO centrumontwikkeling Beek afgerond. Dit onderzoek vond plaats in opdracht van de toenmalige gemeente Beek-Ubbergen. Inmiddels is er zowel aan de vraag- als de aanbodzijde van de Nederlandse detailhandel zeer veel gebeurd en is de schaalvergroting van supermarkten sneller gegaan dan destijds algemeen werd verwacht. Bovendien bestaan er in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen vele detailhandelsplannen.

¹ Opgave Locatus. wvo = verkoopvloeroppervlak. Dit is het voor de klant toegankelijke deel van de winkel. Dus niet zijnde het magazijn, kantoor en andere ruimten.

² Bron: Vestigingsplaatsonderzoek Plus Retail, 22 januari 2014.

BRO is gevraagd om een actualisatie van de regionale behoefte en marktruimte en aanbevelingen voor de branchering in de kern Beek, aangevuld met een toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. De actualisatie moet dienen als onderbouwing voor de voorgenomen uitbreiding.

Dit onderzoek heeft dan ook zowel betrekking op de kwantitatieve als kwalitatieve aspecten en effecten van de beoogde ontwikkeling.

Opzet rapportage

In dit rapport worden de resultaten van de studie gepresenteerd. Allereerst worden in hoofdstuk 2 de aanbod- en vraagstructuur geschetst. In hoofdstuk 3 zijn de beleidskaders, regionale plannen en relevante trends en ontwikkelingen beschreven. Hoofdstuk 4 beschrijft de ontwikkelingsmogelijkheden van het dagelijkse aanbod in het centrum van Beek. Hoofdstuk 5 tenslotte beschrijft de belangrijkste conclusies en toetst de uitbreiding van de supermarkt aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2. AANBOD EN VRAAG

2.1 Kwaliteiten van het aanbod

Beek in de regio

De kern Beek maakte tot voor kort deel uit van de gemeente Ubbergen. Deze is per 1 januari 2015 gefuseerd met de gemeenten Groesbeek en Millingen aan de Rijn. In de vorige actualisatie (BRO, 31 januari 2014) werd de voormalige gemeente Ubbergen als primair verzorgingsgebied afgebakend. Deze afbakening wordt ook nu gehanteerd omdat dit het primair verzorgingsgebied betreft van de supermarkt Nico de Witt te Beek-Ubergen. Deze regio ligt ten oosten van Nijmegen aan de rivier de Waal en grenst in het westen aan gemeente Nijmegen en aan het oosten aan de kern Millingen aan de Rijn en Duitsland.

Hoofdwinkelgebied met bovenlokaal verzorgende functie

Naar landelijke maatstaven is het oppervlak van de detailhandel in het primair verzorgingsgebied beperkt, zowel in de dagelijkse als niet-dagelijkse sector. De invloed van het omvangrijke aanbod in de regio (met name in Nijmegen) is groot. Het centrum van Beek heeft een redelijke variatie in diverse sectoren, maar de boodschappenfunctie domineert. De consument vindt hier een redelijk uitgebreid assortiment aan dagelijkse benodigdheden, met de fullservice supermarkt Plus Nico de Witt onmiskenbaar als belangrijkste trekker. Ook zijn er enige niet-dagelijkse winkels. Het detailhandelsaanbod heeft vooral een verzorgingsfunctie voor Beek-Ubergen zelf en de overige kernen en het buitengebied in de omgeving (Ooij, Leuth, Berg en Dal).

Twee kerngebieden

Het centrum van Beek kent functioneel en ruimtelijk twee deelgebieden. Aan de Rijksstraatweg ligt het historische centrum, met diverse fraaie, karakteristieke panden en veel groen. Hier is naast enige detailhandel ook horeca gevestigd.

Ten zuiden van de Rijksstraatweg is het 'nieuwe' centrum van Beek gerealiseerd: Schellingshof. Het vormt samen met de supermarkt de belangrijkste winkelconcentratie in Beek. De deelgebieden Rijksstraatweg en Schellingshof zijn met elkaar verbonden middels een voetgangersroute direct vanaf de Rijksstraatweg naar het Schellingshof en een route via de Waterstraat, ook voor autoverkeer toegankelijk.

Basisaanbod boodschappen in Ooij en Leuth

De kernen Ooij en Leuth beschikken beide over een dorpssupermarkt, die voorzien in een basisaanbod voor de dagelijkse boodschappen van de inwoners in deze kernen en zijn daarmee aanvullend op het dagelijkse aanbod in Beek. Het overige winkelaanbod in de regio is zeer beperkt.

2.2 Het aanbod kwantitatief

Primair verzorgingsgebied en kern Beek

De regio als afgebakend in dit onderzoek (de voormalige gemeente Ubbergen) beschikt in totaal over circa 24 winkels met een gezamenlijke omvang van ruim 4.093 m² wvo. Daarvan behoort ca. 2.682 m² wvo tot de dagelijkse sector. In de kern Beek-Ubbergen zijn 17 winkels gevestigd, met een totale omvang van 2.870 m² wvo. Hiervan behoren er 8 (1.729 m² wvo) tot de dagelijkse en 9 (1.141 m² wvo) tot de niet-dagelijkse sector. Vrijwel alle winkels liggen in het centrum, bestaande uit de Rijksstraatweg, Waterstraat en Schellingshof. Supermarkt Plus is de grootste publiekstrekker en daarmee belangrijkste winkel, met een oppervlak van 1.335 m² wvo. Daarnaast zijn er in het centrumgebied onder andere 2 bakkers, een slager, tabakswinkel/lectuurzaak, 2 drogisten 2 bloemisten een wijnwinkel. In het centrum zijn 7 niet-dagelijkse zaken. In de bebouwde kom zijn nog een fietsenzaak en een radio- en tv zaak gevestigd.

De kernen Ooij en Leuth beschikken ook over aanbod van dagelijkse artikelen. Beide dorpen hebben een Spar dorpssupermarkt van bescheiden omvang. Deze winkels voorzien in een basisaanbod voor de dagelijkse boodschappen van de lokale inwoners.

Secundaire regio

Met name de gemeente Nijmegen en de kern Groesbeek hebben een sterk en deels modern winkelaanbod, zowel in de dagelijkse als de niet-dagelijkse sector. In dit kader is vooral het aanbod van supermarkten in de regio relevant. Onderstaande tabel toont het aanbod per gemeente naar omvang en formule.

Naast winkels in het lagere marktsegment (Aldi, Lidl) zijn er ook veel supermarkten in het hogere segment (Albert Heijn, Jumbo, Plus) aanwezig in de secundaire regio. Ook het middensegment is goed vertegenwoordigd, met o.a. Supercoop, Spar en Jan Linders. In Nijmegen zijn veruit de meeste supermarkten gevestigd, met een grote variatie aan formules. De grootste supermarkten zijn de twee Albert Heijn XL's aan de St. Jacobslaan en Zwanenveld (beide ca. 3.000 m² wvo), Albert Heijn aan de Daalseweg en EM-TE Hartseweg (beide ca. 1.600 m² wvo).

Tabel 2.1: Supermarktaanbod in de secundaire regio³

Gemeente	Kern	formule	omvang	Schaal
Groesbeek	Groesbeek	AH	550	
		Aldi-Markt	601	
		Jan Linders	862	
		Jumbo	1100	
		Lidl	800	
		Supercoop	1164	
	Millingen	AH	1.100	
<i>Totale omvang</i>			7	6.177
				882
Heumen	Malden	AH	2.700	
		Plus	1.240	
	Overasselt	Coop Compact	210	
<i>Totale omvang</i>			3	4.150
				1383
Nijmegen	Lent	Jan Linders	1.250	
	Nijmegen	Diverse	35.213	
<i>Totale omvang</i>			42	36.463
				868
Overbetuwe	Oosterhout	Lidl	1260	1260
Totaal			53	48.050
				907

Supermarktaanbod in Duitsland

Het aanbod in de Duitse grensregio is niet cijfermatig weer te geven. Met name Kleve en het nabijgelegen Kranenburg hebben een ruim aanbod van supermarkten, zij het, zoals overal in Duitsland, wat meer gericht op het lagere marktsegment dan hun Nederlandse tegenhangers. In Kranenburg springt vooral het supermarktcluster met Rewe, Aldi en Penny-markt in het oog. Kleve biedt vrijwel alle bekende Duitse supermarkten, waaronder Kaufland en Edeka.

2.3 De vraag

Huidig inwonertal regio

In het primair verzorgingsgebied wonen circa 9.366 inwoners⁴, zie onderstaande tabel. Het grootste deel woont in de kern Beek/Ubbergen (samen 4.134 inwoners), gevolgd door de dorpen Ooij en Leuth.

³ Locatus Retailverkenner, 2015

⁴ Gemeente Groesbeek, Inwonertal per kern, peildatum 1-1-2015

Tabel 2.2: Inwonertal primair verzorgingsgebied⁵

	2015
Berg en Dal ⁶	405
Beek	3.630
Ubbergen	504
Persingen	102
Ooij	2.372
Erlecom	166
Leuth	1.669
Kekerdom	518
Totaal	9.366

Ontwikkeling bevolking

Een actuele bevolkingsprognose voor het primaire verzorgingsgebied (de voormalige gemeente Ubbergen) is niet voorhanden, omdat deze gemeente immers recentelijk is opgeheven. In navolgende tabel staat de bevolkingsprognose uit 2014 zoals opgesteld door de provincie Gelderland. Zij voorspelde dat in 2015 het inwonertal op 9.467 zou liggen. Het actuele cijfer is 9.366. Daarna volgt een lichte afname van de bevolking.

Tabel 2.3: Bevolkingsprognose voormalige gemeente Ubbergen⁷

Totaal voormalige gemeente Ubbergen	2015	2020	2025
Provincie Gelderland	9.467	9.330	9.038

Bestedingen

Het gemiddelde inkomensniveau in de voormalige gemeente Ubbergen (het primair verzorgingsgebied; cijfers voor de huidige gemeente Groesbeek zijn nog niet beschikbaar) ligt met een bedrag van € 15.800,- per hoofd van de bevolking hoger dan het landelijk gemiddelde van € 15.100,- per hoofd. Een correctie is hier niet nodig aangezien het verschil minder dan 5% afwijkt van het landelijk gemiddelde⁸. In Nederland wordt er in de dagelijkse artikelensector circa € 2.462,- per hoofd van de bevolking besteed.

2.4 Koopstromen

In de koopstromen maken we onderscheid in koopkrachtbinding en koopkrachttoevloeiing. De mate waarin de lokale consument zijn bestedingen doet in het winkelaanbod van de eigen regio c.q. kern wordt koopkrachtbinding genoemd. Naast de koopkrachtbinding

⁵ Gemeente Groesbeek, Inwoners per kern, peildatum 1-1-2015

⁶ * geen cijfers beschikbaar uitgesplitst naar bebouwde kom en buitengebied. Een zorgvuldige inschatting is hier gemaakt, voor het buitengebied. Verwacht wordt dat de dorpskern Berg en Dal, door de geografische ligging op Groesbeek en Nijmegen gericht zijn.

⁷ Provincie Gelderland, Statistisch zakboek, 2014

⁸ Bestedingscijfers lopen worden niet jaarlijks geactualiseerd. Vandaar dat de bestedingscijfers van de voormalige gemeente Ubbergen nog steeds het meest actueel zijn en om deze reden hier gebruikt.

bestaat een deel van de omzet uit bestedingen van consumenten die niet afkomstig zijn uit het lokale marktgebied, c.q. de regio. Dat deel wordt koopkrachttoevloeiing genoemd.

Referenties koopstromen

Voor het primair verzorgingsgebied biedt alleen het in 2009 uitgevoerde Euregionaal Koopstromenonderzoek recente cijfers. Door het beperkte aantal respondenten in de het voormalige gemeente Ubbergen kunnen deze uitkomsten echter alleen als indicatief worden beschouwd. In vergelijkbare kernen als Beek ligt de koopkrachtbinding in de dagelijkse sector veelal tussen 60% en 80%, sterk afhankelijk van het supermarktaanbod. Daarnaast beschikken we over (vertrouwelijk) vestigingsplaatsonderzoek van Plus Retail.

Koopstromen dagelijkse artikelensector

De consument doet de dagelijkse boodschappen altijd bij voorkeur zo dicht mogelijk bij huis. Hoe groter het inwonertal en hoe meer aanbod, hoe hoger doorgaans de koopkrachtbinding. De koopkrachtbinding in de dagelijkse artikelensector van het primair verzorgingsgebied (de regio) zal in de huidige situatie relatief laag zijn vanwege het relatief beperkte aanbod en de aantrekkingskracht van Nijmegen. Inwoners uit Ooij en Leuth zullen ook boodschappen doen in Millingen aan de Rijn. De huidige binding voor de **kern Beek** wordt ingeschat op circa 80%. Voor de gehele **regio** zal de gemiddelde koopkrachtbinding beduidend lager liggen; met name vanuit de dorpen en het buitengebied zal men relatief vaak de centra en supermarkten in omliggende plaatsen en Duitsland bezoeken. We ramen de actuele koopkrachtbinding vanuit de regio op 65%.

De koopkrachttoevloeiing van buiten de kern Beek is naar onze inschatting relatief hoog, namelijk circa 50%. Een wezenlijk deel van het bestedingspotentieel uit de regionale kerkdorpen Ooij, Leuth, Kekerdorp en Berg en Dal zal namelijk terecht komen in Beek. Het is voor hen de 'eerste' aankoopplaats, met Nijmegen of Duitsland als eerste alternatief. Daarnaast is er een duidelijke toevloeiing uit Duitsland, ook van daar wonende Nederlanders. Het deels gunstige prijsniveau in Nederland is een belangrijke oorzaak. We ramen de actuele koopkrachttoevloeiing van buiten de regio op circa 33%.

3. BELEID EN TRENDS

3.1 Beleid, plannen en initiatieven

Omgevingsvisie provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft recent haar beleid verwoord in een nieuwe Omgevingsvisie. Hierin wordt aangegeven dat de provincie streeft naar het stimuleren van economische ontwikkelingen en dynamiek. Om zorg te dragen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling, worden in de Omgevingsvisie verschillende handvatten geboden. Er wordt ingezet op versterking van de stedelijke netwerken, gecombineerd met een impuls voor de vitaliteit van kleine kernen en dorpen. De Omgevingsvisie biedt daarnaast een basis voor het terugdringen van leegstand en overcapaciteit in plannen en zorgvuldige locatieafwegingen. Deze bouwen voort op de kwaliteit en de kracht van het bestaande, zonder het uitgaan van het bestaande tot dogma te verheffen.

De rol van de provincie is onder andere het concentreren van stedelijke functies met een boven regionale functie op goed bereikbare locaties en multimodale knooppunten. Om de vitaliteit van de kleinere kernen en dorpen te behouden en versterken, is de ambitie om te zorgen voor een optimale kwaliteit en bereikbaarheid van de voorzieningen. Behoud van alle voorzieningen is geen doel op zich. Daartoe is de rol van de provincie het onder meer het ondersteunen van de transformatie van winkelgebieden in dorpen en kernen en het ondersteunen bij de aanpak van leegstand.

Specifiek voor de detailhandel streeft de provincie naar een evenwichtige en toekomstbestendige detailhandel die bijdraagt aan vitale, aantrekkelijke steden en dorpen. De bestaande detailhandelsstructuur staat centraal. De provincie zet daarbij in op transformatie en vernieuwing van bestaande winkelgebieden. Expliciet wordt aangegeven dat veel winkelcentra in dorpen en steden moeten worden vernieuwd en worden verkleind tot compacte winkelgebieden.

Voor nieuwe detailhandelsontwikkelingen geldt de Gelderse Ladder voor duurzaam ruimtegebruik waarbij inzicht moet worden gegeven in de regionale behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief. Ook dient in het bestemmingsplan de omvang, fasering van de ontwikkeling en branchering concreet aangegeven te worden.

Voor nieuwe detailhandelsontwikkelingen geldt de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik waarbij inzicht moet worden gegeven in de regionale behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief (zie bijlage 3). Ook dient in het bestemmingsplan de omvang, fasering van de ontwikkeling en branchering concreet aangegeven te worden.

Regionaal Programma Detailhandel 2013

Het samenwerkingsverband Stadsregio Arnhem Nijmegen, waar de gemeente Groesbeek onderdeel van is, heeft per oktober 2013 de regionale kaders omtrent detailhandel vastgelegd in het Regionaal Programma Detailhandel 2013. Het regionaal beleid zet in op de bestaande winkelgebieden die zijn benoemd in de hoofdstructuur. Het beleid van de Stadsregio is er op gericht de voorzieningenstructuur en het winkelaanbod zo in te richten dat het zo optimaal mogelijk voldoet aan de consumentenvraag in het verzorgingsgebied. Daar komt bij dat er gestreefd wordt naar een evenwichtige voorzieningenstructuur met een hoge mate van complementariteit tussen winkelgebieden.

De uitbreiding van de supermarkt in Beek-Ubbergen past binnen het regionale detailhandelsbeleid en hoeft formeel niet aan het intraregionale overleg detailhandel (I.O.D.) voorgelegd te worden voor regionale toetsing. Dit geldt namelijk alleen voor initiatieven van verkoop van dagelijkse goederen buiten de stads-, dorps-, wijk-, en buurtcentra, groter dan 1.500 m² bvo.

Regionale plannen en initiatieven

De volgende regionale plannen, in met name de dagelijkse artikelensector, zijn bekend:

- In Millingen aan de Rijn zijn diverse centrumontwikkelingen gaande. Onderdeel hiervan is de vervanging van C1000 door Albert Heijn en vestiging van een Aldi discountsupermarkt tegenover het (voormalige) gemeentehuis. De supermarkt komt op de begane grond van een appartementencomplex dat nu in aanbouw is.
- Momenteel wordt het centrumplan Groesbeek uitgevoerd, met o.a. een ingrijpende herinrichting van de openbare ruimte. In combinatie met de realisatie van extra winkelruimte en woningen zal de leefbaarheid en levendigheid van het centrum aanzienlijk toenemen. In de dagelijkse artikelen zal de Albert Heijn verplaatsen naar deze locatie en er heeft zich ook een Etos gevestigd ⁹. Binnen het plan Spoorlaan (in het kernwinkelgebied) komen, als verplaatsing en uitbreiding van twee bestaande supermarkten, Aldi en Jan Linders.
- In Nijmegen zijn voornamelijk ontwikkelingen gaande in en rond de binnenstad. In 2014 heeft de grote publiekstrekker Primark haar deuren geopend. In de dagelijkse artikelensector zijn in Nijmegen-oost geen (grootschalige) plannen bekend.
- De gemeente Nijmegen streeft naar een concentratie van grootschalige niet-dagelijkse winkels en leisure in Ressen. Er bestaat echter veel weerstand tegen de plannen, o.a. vanuit de provincie Gelderland. Zo wordt in de jongste kwartaalrapportage van Grondexploitatiebedrijf Waalsprong (Gem) de komst van de Hornbach aangekondigd op Ressen.
- Aan de overzijde van de Waal in Lent hebben twee supermarkten (Albert Heijn en Lidl) zich bij de gemeente gemeld voor een bouwvergunning aan de westzijde van het nieuwe station in Lent. De gemeente wil echter eerst helderheid krijgen in de woningbouwplannen in het gebied.

⁹ Gemeente Groesbeek, Centrumplan Groesbeek, 2015

Lokaal beleid: versterken centrumdorp Beek

Om de centrumfunctie van het dorp Beek vast te houden, wil de gemeente een samenhangend en modern voorzieningenaanbod ontwikkelen. Daarbij wordt ook ingespeeld op de veranderende bevolkingssamenstelling, modernisering van de zorginfrastructuur en de toenemende behoefte aan synergie tussen voorzieningen op het gebied van wonen, welzijn en zorg. Tegelijkertijd voert de gemeente een ruimtelijk concentratiebeleid voor de vestiging van detailhandel in het centrumgebied.

3.2 Trends en ontwikkelingen

De consument is veranderlijk. De eisen en het koopgedrag van vandaag zijn al heel anders dan ongeveer tien jaar geleden. Ook de komende jaren zal de consument zich anders gedragen dan vandaag en dit onder invloed van talloze ontwikkelingen: vergrijzing, eenpersoonshuishoudens, internet, etc. Het winkellandschap krijgt te maken met een ander soort klant die actiever en creatiever moet worden benaderd.

Schaalvergroting

De trend tot schaalvergroting zet zich door in vrijwel alle winkelbranches. Voor een rendabele bedrijfsvoering is een steeds groter winkelvloeroppervlak nodig. Dat geldt zeker voor de supermarktwereld. In steden vestigen zich steeds meer grootschalige supermarkten, maar ook in kleinere plaatsen is een schaalsprong zichtbaar.

De schaalvergroting van supermarkten gaat in praktijk nog sneller dan enige jaren terug werd voorspeld. Het marktaandeel van supermarkten binnen de dagelijkse sector neemt nog steeds toe en assortimenten die vroeger vooral in speciaalzaken werden aangeboden liggen nu in supermarkten. Bovendien is in relatief korte tijd de gehele voedingssector ingrijpend veranderd. Detailhandel en horeca raken steeds meer geïntegreerd, met Jumbo Food Markt in Breda als illustratief voorbeeld. Supermarkten beconcurreren tegenwoordig de horeca met het aanbieden van gemaksvuedsel van hoge kwaliteit. Daarnaast is er meer bewegingsruimte nodig voor bezoekers en aanvullende functies (service, koffiecorner). Er bestaat, ook qua omvang, een steeds nadrukkelijker onderscheid tussen kleine dorpswinkels, gemakssupermarkten (AH to Go), discount/budgetformules (Aldi, Lidl) en full-service supermarkten. De Witt in Beek behoort nadrukkelijk tot de laatste categorie.

Consument wordt steeds mobieler

Door de stijgende mobiliteit kiest de consument er steeds sneller voor om buiten de eigen wijk c.q. buiten het eigen dorp inkopen te doen en te winkelen. De dagelijkse boodschappen doet men echter bij voorkeur nog altijd dicht bij huis. Voor het dagelijkse aanbod in de wijken c.q. dorpen betekent dit dus in principe voldoende perspectief. Voorwaarde is wel dat het aanbod voldoet aan het verwachtingspatroon: keuzemogelijkheden, adequate prijsstelling, interne en externe uitstraling, bereikbaarheid, parkeren, etc.

Parkeren & bereikbaarheid steeds belangrijker

Het aantal auto's en het autogebruik groeien nog steeds. Het belang van een goede bereikbaarheid en goede parkeermogelijkheden voor winkels en zeker voor supermarkten neemt toe. De consument parkeert de auto liefst 'in' de winkel. Niet voor niets wordt vaak gezegd 'no parking, no business'. Dit geldt zeker voor boodschappencentra als Beek-Ubbergen.

Populariteit webwinkelen stijgt, komst PickUp Points

De online consumentenbestedingen nemen nog steeds toe. Kleding, reizen en consumentenelektronica voeren daarbij de boventoon. Dagelijkse artikelen worden nog nauwelijks via internet aangeschaft, al kan de komst van PickUp Points (waar o.a. Albert Heijn mee experimenteert) daar op termijn wel verandering in brengen.

Vers is het devies

De gehele voedingssector is in korte tijd ingrijpend veranderd. Detailhandel en horeca raken steeds meer geïntegreerd, met Jumbo Food Markt (Amsterdam, Breda), de Rotterdamse Markthal en de Amsterdamse Foodhallen als illustratieve voorbeelden. Steeds meer concurreren supermarkten op basis van hun versassortiment. Ze nemen ook steeds vaker regionale producten en gemaksvuodsel van hoge kwaliteit in het assortiment op. Smaakvol, puur en authentiek is het devies. In 2008 werd Marqt gelanceerd; een supermarkt die deels rechtstreeks inkoopt bij (kleine) producenten. De keten heeft inmiddels vijftien winkels, alle in de Randstad.

3.3 Supermarkten als trekker

Een doorsnee-supermarkt van 1.000 à 1.200 m² wvo trekt ca. 12.000 bezoekers per week. De andere dagelijkse artikelenwinkels, maar zeker ook de andere aanwezige winkels en voorzieningen profiteren van de trekkracht van de supermarkten omdat de consument het bezoek aan een supermarkt vaak combineert met het bezoek aan ander aanbod. Recent onderzoek geeft aan dat in wijkwinkelcentra ca. 70% van de bezoekers in eerste instantie voor een supermarkt komt en hiervan combineert bijna de helft (45%) het bezoek met andere winkels¹⁰.

Een ander recent onderzoek¹¹ komt tot de identieke conclusie dat in dorps- en wijkcentra het combinatiebezoek tussen supermarkten en dagelijkse speciaalzaken op een zeer hoog niveau ligt. Het combinatiebezoek wordt positief beïnvloed als de supermarkt zeer dicht bij de andere winkels is gelegen.

¹⁰ Strabo 2010: De veranderende rol van de supermarkt in winkelcentra

¹¹ DTnP 2010: Onderzoek naar combinatiebezoek tussen supermarkt en speciaalzaak

Uit dit onderzoek onder 4.750 bezoekers van supermarkten in 30 centra komt het volgende verder naar voren:

- Gemiddeld loopt 65% van de supermarktklanten één of meer andere winkels binnen tijdens hetzelfde bezoek aan het winkelgebied.
- In centra waar de supermarkt een directe ruimtelijke relatie heeft met het overige winkelaanbod (op zeer korte afstand, tot 50 meter en entree in het zicht) ligt het combinatiebezoek door supermarktklanten (73%) beduidend hoger dan in centra waar de supermarkt op afstand en/of buiten het zicht ligt (49%).
- Gemiddeld ligt het combinatiebezoek door klanten van servicesupermarkten (75%) beduidend hoger dan bij klanten van discountsupermarkten (40%).
- De omvang van de supermarkt heeft geen invloed op het aandeel (%) supermarktklanten dat één of meer andere winkels binnen loopt tijdens hetzelfde bezoek.

4. ECONOMISCH FUNCTIONEREN EN MARKTRUIMTE

4.1 Huidig economisch functioneren

Economisch functioneren

Om de marktruimte te bepalen voor de dagelijkse sector in de regio en de kern Beek-Ubbergen is een berekening gemaakt van het huidige en toekomstig economisch functioneren. Dit is een belangrijke indicator voor de duurzaamheid van de detailhandelsstructuur. We hebben de cijfers voor de kern Beek-Ubbergen (o.a. gebonden bestedingen en omzettoevloeiing) vertaald naar het regionale niveau. De supermarkt heeft immers een belangrijke (boven)lokale verzorgingsfunctie. Ook beschikken we alleen op gemeentelijk niveau over betrouwbare inwonersprognoses, essentieel voor de bepaling van de marktruimte. Zie ook paragraaf 2.3 en 2.4.

De (rekenkundig) gemiddelde vloerproductiviteit per m² wvo is de referentie waartegen het functioneren wordt afgezet. De gemiddelde vloerproductiviteit in Nederland bedraagt in de dagelijkse artikelensector circa € 7.467,- per m² wvo. Deze is in onze optiek voor het primair verzorgingsgebied te hoog als referentie. De lokale situatie met een (zeker in de toekomst) relatief grootschalige supermarkt en twee dorpssupermarkten (relatief lage huisvestingslasten) geeft immers een andere kostenstructuur van de winkels, waardoor het aanbod met een lagere vloerproductiviteit toch rendabel kan functioneren. Door de samenstelling, schaalgrootte en typering van het winkelaanbod is een lagere gemiddelde vloerproductiviteit (-10%) aangehouden. Dit komt neer op € 6.720,- per m² voor rendabel functioneren.

Tabel 4.1: Huidig economisch functioneren dagelijkse artikelen

	Regio	Kern Beek
Aantal Inwoners	9.366	4.134
Bestedingen per hoofd (in €)	2.462	2.462
Bestedingspotentieel (in mln. €)	23,1	10,2
Koopkrachtbinding	60%	80%
Totaal gebonden bestedingen (in mln. €)	13,8	8,1
Koopkrachttoevloeiing (in % totale omzet)	30%	50%
Omzet door toevloeiing (in mln. €)	5,9	8,1
Totale omzet (in mln. €)	19,8	16,3
Omvang wvo totaal (in m ² wvo)	2.682	1.729
Omzet per m ² wvo (in mln. €)	7.375	9.425
Gemiddelde omzet per m ² wvo ¹² (in €)	6.720	6.720

¹² Gewogen voor kleine kernen

Huidig functioneren dagelijkse artikelensector

In de dagelijkse artikelensector wordt in de **regio** (het primair verzorgingsgebied) een vloerproductiviteit van circa € 7.375,- per m² wvo gerealiseerd. Dit is ruim voldoende voor een economisch rendabel functioneren. In de **kern** Beek functioneert de dagelijkse artikelensector naar onze inschatting gemiddeld zelfs aanmerkelijk boven de landelijke norm, met circa € 9.425,- per m² wvo.

4.2 Marktruimte

Een structuurversterking van het centrum zoals nu wordt beoogd middels uitbreiding en herinrichting van supermarkt Plus Nico de Witt zal leiden tot een duidelijk hogere koopkrachtbinding binnen de regio. De toevloeiing van buiten de regio zal echter maar beperkt toenemen door het ruime dagelijkse winkelaanbod in omliggende gemeenten en Duitsland.

Ten aanzien van de toekomstige distributieve mogelijkheden hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Het inwonertal in de regio ontwikkelt zich als aangegeven in paragraaf 2.3, conform de provinciale prognoses.
- Zowel de gemiddelde besteding per hoofd van de bevolking als de vloerproductiviteit veronderstellen we constant t.a.v. de huidige situatie (de toekomstige ontwikkeling is niet voorspelbaar). Overigens is de algehele verwachting dat de bestedingen jaarlijks met enige procenten zullen toenemen.
- De gehanteerde koopkrachttoevloeiing en –toevloeiing in de dagelijkse sector zijn gebaseerd op de huidige situatie in de regio alsmede landelijke referenties. Het supermarktaanbod in de regio is met alleen een Plus- en een Spar-formule weinig gevarieerd. Aangezien veel mensen zijn gehecht aan hun ‘eigen’ (andere) supermarkt-formule (vanwege prijs, kwaliteit of service) zal de koopkrachtbinding op regionaal niveau waarschijnlijk niet hoger uitvallen dan ca. 65%, ongeacht de omvang van de supermarkten. Een andere oorzaak zijn de nogal verspreide kernen binnen de regio en het feit dat de lokale bevolking gemakkelijk de (veelal budgetgerichte) Duitse supermarktketens kan bezoeken.
- Als referentie vloerproductiviteit hanteren we een gemiddelde omzet per m² wvo voor aanbod in kleinere centra en dorpscentra.
- De distributieve mogelijkheden worden weergegeven voor de jaren 2015 en 2020.

Tabel 4.2: Toekomstig economisch functioneren dagelijkse artikelen regio

	2015	2020
Aantal Inwoners	9.366	9.330
Bestedingen per hoofd (in €)	2.462	2.462
Bestedingspotentieel (in mln. €)	23,1	23,0
Koopkrachtbinding	65%	65%
Totaal gebonden bestedingen (in mln. €)	15,0	14,9
Koopkrachttoevloeiing (in % totale omzet)	33%	33%
Omzet door toevloeiing (in mln. €)	7,4	7,4
Totale omzet (in mln. €)	22,4	22,3
Omvang wvo totaal (in m ² wvo)	2.682	2.682
Omzet per m ² wvo (in mln. €)	8.350	8.325
Gemiddelde omzet per m ² wvo ¹³ (in €)	6.720	6.720
Uitbreidingsruimte in m ² wvo	647	634

In de dagelijkse sector bestaat in het primair verzorgingsgebied tot 2020 vanuit distributieplanologische optiek ruimte voor uitbreiding van het dagelijkse aanbod met (netto) + 634 m² wvo. De uitbreidingsruimte moet worden beschouwd als richtinggevend voor nieuwe ontwikkelingen. De netto uitbreiding van supermarkt Nico de Witt (+ 615 m² wvo) past derhalve binnen deze kwantitatieve marktruimte.

Deze uitbreiding moet primair gestalte krijgen in het belangrijkste winkelgebied in het primaire verzorgingsgebied, namelijk het centrum van de kern Beek. Versterking van de supermarkt in het centrum van Beek-Ubbergen, als de grote trekker van de boodschappenfunctie die nu onvoldoende ruimte heeft, ligt het meest voor de hand.

4.3 Kwalitatieve overwegingen

De berekende marktruimte voor uitbreiding van supermarkt Nico de Witt te Beek-Ubbergen is gebaseerd op diverse aannames. Het gaat immers om toekomstige ontwikkelingen en die kunnen nooit exact voorspeld worden. De woningbouw kan bijvoorbeeld versnellen of juist vertraging oplopen, de bevolkingsontwikkeling kan positiever of negatiever uitvallen, de bestedingen kunnen stijgen of juist dalen en koopstromen kunnen toch iets anders lopen dan verwacht. De uitkomsten van de berekeningen mogen daarom nooit als normatief gezien worden, maar als indicatief en richtinggevend voor de beoogde ontwikkeling.

Het gaat om de kwaliteit van de aanbodstructuur

In dit verband is het van belang aan te geven dat aan de kwalitatieve aspecten bij winkelontwikkelingen meer waarde gehecht dient te worden dan aan de kwantitatieve distributieve mogelijkheden.

¹³ Gewogen voor kleine kernen

De Europese Dienstenrichtlijn (EDR) stelt dat de overheid zich niet mag mengen in concurrentieverhoudingen. De belangrijkste consequentie hiervan is dat ruimtelijke ordening op basis van economische motieven niet meer mag.

Distributieplanologisch onderzoek dient in dit licht vooral als hulpmiddel om de effecten van een bepaald detailhandelsinitiatief in te schatten en inzicht te krijgen in de consumentenbehoefte naar bepaalde winkelvoorzieningen. Daarop aanvullend dient een initiatief beoordeeld te worden op basis van zogenaamde 'dwingende redenen van algemeen belang'. Voor detailhandel zijn in de dienstenrichtlijn vermelde redenen 'consumentenbescherming', 'ruimtelijke ordening' en 'milieu' relevant. Hierbij zijn aspecten als complementariteit van winkelgebieden op basis van koopmotieven, effecten op de detailhandelsstructuur, concentratie van detailhandelsvoorzieningen en ruimtelijke kenmerken leidend.

De beoogde uitbreiding van supermarkt Nico de Witt is een exponent van de onmiskenbaar voortschrijdende schaalvergroting in de supermarktsector. Het grotere vloeroppervlak betekent ruimte voor een breder assortiment, een meer attractieve opstelling en presentatie daarvan en meer bewegingsruimte voor bezoekers.

In Beek-Ubbergen is een bestaande full-service supermarkt ruimtelijk-fysiek in staat om de vestiging uit te breiden op de huidige vestigingslocatie, aansluitend aan het dorpscentrum. Hiermee wordt de trekkersfunctie van de supermarkt voor het overige commerciële aanbod in het centrum vergroot. Zonder uitbreiding zullen consumenten uit Beek-Ubbergen en de regio in toenemende mate supermarkten elders bezoeken, waardoor ook het economisch draagvlak voor het overige centrumaanbod in Beek-Ubbergen vermindert.

Consumentenbescherming

Uitgangspunt is de voorzieningenstructuur en het winkelaanbod zo in te richten, dat het aan de consumentenvraag in het verzorgingsgebied zo optimaal mogelijk voldoet. Dit betekent een evenwichtige en duurzame voorzieningenstructuur waarbij de verschillende winkelgebieden door hun eigen kenmerken, keuzemogelijkheden, kwaliteiten en locatie aansluiten bij de koopmotieven van de consument (boodschappen doen, doelgericht winkelen, recreatief winkelen). Versterking van het dagelijks aanbod middels een ruimere fullservice supermarkt in Beek-Ubbergen, biedt de lokale en regionale consument meer variatie en comfort.

Ruimtelijke ordening

De ruimtelijke inpassing en impact van detailhandel moeten zorgvuldig worden afgewogen. De supermarkt is ingepast direct aansluitend aan het dorpscentrum en biedt ruime eigen, goed ontsloten parkeergelegenheid. Uitbreiding genereert bovendien extra combinatiebezoeken met andere winkels, dienstverlening en horeca.

Duurzame ontwricting

Effecten op de consumentenverzorging kunnen ook ruimtelijke gevolgen hebben. Een belangrijk aspect is de kans op duurzame ontwricting van de voorzieningenstructuur, waardoor consumenten niet meer op acceptabele afstand hun reguliere inkopen kunnen doen. Uit de kwantitatieve benadering van het toekomstig functioneren in dit onderzoek, komt naar voren dat het gezien de distributieve ruimte niet waarschijnlijk is dat het initiatief zal leiden tot duurzame ontwricting van de detailhandelsstructuur van Beek-Ubbergen en de regio. Er is immers voldoende marktruimte.

Zelfs in het fictieve scenario dat een andere bestaande supermarkt in de regio moet sluiten door toenemende concurrentie, komt de totale winkelfunctie niet wezenlijk onder druk te staan. Er is immers modern aanbod in een aanvullend (ontbrekend) marktsegment bij gekomen, wat de consument in dat geval klaarblijkelijk waardeert. Er is geen sprake van duurzame ontwricting, omdat de consument nog steeds op aanvaardbare afstand deze boodschappen kan doen.

Modernisering & benutten van kansen

In de supermarktsector is sprake van opvallende dynamiek, modernisering en opschaling van het aanbod. Moderne, ruime supermarkten bieden meer comfort voor de consument. De ontwikkeling biedt bovendien kansen voor het optimaliseren van de bereikbaarheid, ontsluiting, parkeervoorzieningen, bevoorrading, etc. Het initiatief van supermarkt Nico de Witt in Beek-Ubbergen speelt hier toekomstgericht op in.

5. CONCLUSIES EN LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

5.1 Conclusies

Centrum Beek hoofdcentrum

Het centrum van Beek-Ubbergen heeft een belangrijke verzorgingsfunctie voor zowel de kern zelf als de omliggende kernen en het buitengebied. De gemeentelijke ambities zijn erop gericht deze functie te behouden en waar mogelijk te versterken. Structuurversterking van het centrum is noodzakelijk, ook om in te spelen op het veranderende consumentengedrag. Een centrum dat niet aan de wensen van de hedendaagse consument voldoet, zal geleidelijk haar positie verliezen. Het supermarktaanbod in de regio kende de afgelopen jaren een opvallende dynamiek. Nabijgelegen winkelcentra met sterke supermarkten als Millingen aan de Rijn en Groesbeek investeren fors in hun winkelcentrum en de consument signaleert dit ook. Veel inwoners uit het primair verzorgingsgebied bezoeken nu (grootschalige) supermarkten elders in de regio, wat leidt tot veel extra automobiliteit. Beek moet hieraan tegenwicht bieden.

Het centrum heeft vooral perspectief voor dagelijkse boodschappen en frequent benodigde niet-dagelijkse artikelen. De supermarkt is de grote publiekstrekker en is een onmisbare trekker voor de overige winkels. Consumenten maken vaak combinatiebezoeken, met de supermarkt veelal als primair bezoekdoel (zie par. 3.3).

Schaalvergroting maakt uitbreiding van supermarkt De Witt essentieel

De schaalvergroting in de supermarktbranche is sneller gegaan dan tijdens het DPO centrumontwikkeling Beek uit 2008 kon worden bevroed. In 2009 is De Witt uitgebreid met 225 m² vvo; een relatief bescheiden uitbreiding die vooral betrekking had op de kassa's en inpakruimte. De supermarkt ondervindt anno 2015 een uitermate hoge bezoekdruk op bepaalde dagen, wat leidt tot overmatige drukte in en rond de winkel. Dit past niet bij het kwaliteits- en serviceprofiel dat de supermarkt wil en moet uitdragen. Er is nu onvoldoende ruimte voor assortimentsverbreding, service en presentatie. De veeleisende consument wil steeds meer keuze, service en comfort. Hiervoor is ruimte nodig. Supermarkten in Nederland worden daarom steeds groter.

Juist in een relatief klein dorp als Beek is een sterke supermarkt met een breed en diep assortiment belangrijk voor de verzorging van de lokale inwoners. In dit soort kernen ontbreekt immers het draagvlak voor een tweede supermarkt of speciaalzaken anders dan een drogist, bakker, slager of groentezaak. Binnen een supermarkt kunnen deze artikelen (kaas, noten, dranken/wijnen, vis, delicatessen, etc.) wel worden aangeboden, mits er voldoende ruimte beschikbaar is. Ook in algemene zin is ruimte een belangrijk kwaliteitsaspect voor supermarkten.

Uitbreiding versterkt bovendien de wervingskracht van de supermarkt en de functie als 'motor' van het dorpscentrum. Ook de omliggende winkels en andere zaken en uiteraard de lokale economie en werkgelegenheid profiteren daarvan. Het bevordert kortom de leefbaarheid van het dorp.

Marktruimte aanwezig

In de dagelijkse artikelsector is er ruim voldoende distributieve ruimte beschikbaar voor uitbreiding van de Plus supermarkt. Indien de supermarkt uitbreidt tot in totaal 1.950 m² wvo betekent dit een netto-uitbreiding van ruim 600 m² wvo t.o.v. de huidige situatie. Dit past binnen de beschikbare marktruimte. Er blijft zelfs nog enige ruimte over voor uitbreiding van andere dagelijkse zaken in de regio, ook in de kernen Ooij en Leuth.

Concentratie waar mogelijk

Verdere concentratie van winkelaanbod in de kern Beek is wenselijk, bijvoorbeeld door verplaatsing van voorzieningen uit de Rijksweg naar de Schellingshof. Dit is anno 2015 echter geen prioriteit. Zonder deze voorzieningen is Schellingshof en omgeving al voldoende sterk als boodschappencentrum, zeker bij een gemoderniseerde supermarkt.

Voldoende parkeerruimte randvoorwaarde

Voldoende (gratis) parkeerruimte is een onderscheidende kernkwaliteit van dorpscentra als Beek-Ubbergen. Uitbreiding van de dagelijkse voorzieningen in het centrum van Beek betekent een extra parkeerbehoefte. Hiervoor wordt een afzonderlijk onderzoek verricht.

5.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Introductie

In verband met bestemmingsplanwijzigingen is een gedegen ruimtelijk-functionele onderbouwing tegenwoordig gewenst, mede omdat binnen de ruimtelijke ordening steeds meer de nadruk komt te liggen op zorgvuldig ruimtegebruik. In verband hiermee is in oktober 2012 de 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' geïntroduceerd (art 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)). De Ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht toegepast moet worden bij bestemmingsplannen of projectafwijkingbesluiten die een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maken. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling valt, is in art. 1.1.1 Bro bepaald: "De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen."

Bij de toepassing van de Ladder dienen de volgende treden doorlopen te worden:

1. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele en toekomstige regionale behoefte, vanuit zowel kwalitatief als kwantitatief perspectief. De regio moet daarbij worden afgebakend conform het verzorgingsgebied van de betreffende nieuwe voorziening.

2. 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.
3. 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.

Actuele regionale behoefte

Specifiek voor de eerste trede geldt dat deze slechts tot doel heeft na te gaan of de vestiging van een functie in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Het onderzoek mag derhalve geen betrekking hebben op economische ordening (economische behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of actuele economische gevolgen). Hoewel dit in het kader van de Europese regelgeving met betrekking tot vrije vestiging al lang vast ligt, is het toch nog eens expliciet verwoord in een vierde lid dat per 1 juli 2014 aan art. 3.1.6. van het Bro is toegevoegd.

Uit de toelichting en de handreiking bij de Ladder komt naar voren dat de behoefte zowel kwantitatief als kwalitatief van aard kan zijn. Verder is aangegeven dat het begrip 'actueel' niet letterlijk opgevat moet worden, het gaat in wezen om de toekomstige vraag. Over de afbakening van de regio wordt vermeld dat die aan moet sluiten op het (te verwachten) verzorgingsgebied van de betreffende ontwikkeling.

Aandacht voor leegstand

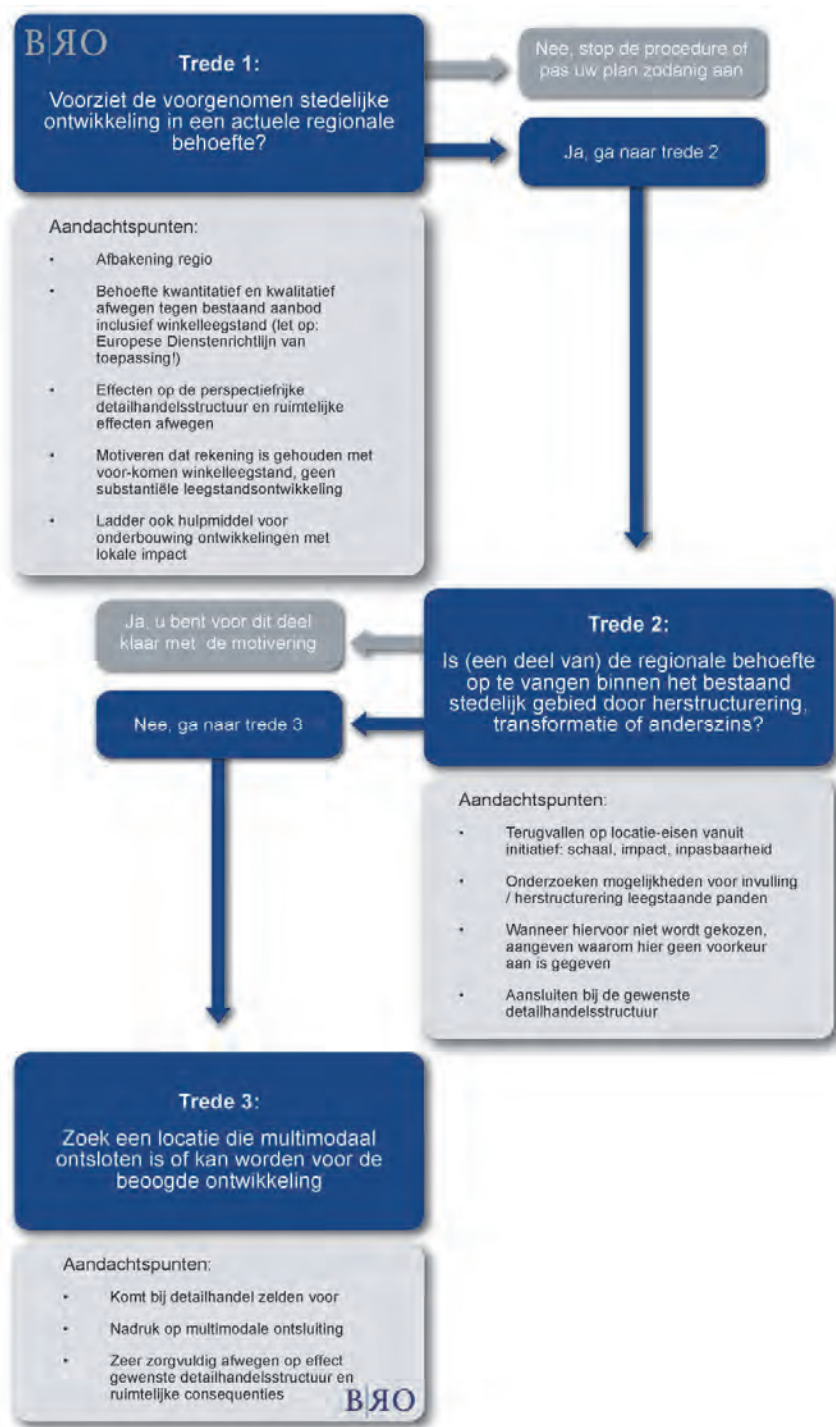
Relevant bij de toepassing van de Ladder voor detailhandelsprojecten is dat aandacht besteed wordt aan de winkelleegstand. Kan het initiatief redelijkerwijs ook in bestaande lege winkelpanden gehuisvest worden en heeft het initiatief geen onaanvaardbare effecten op de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving in het algemeen? Bij dit laatste gaat het in het bijzonder ook om de invloed van (structurele) leegstand. Uit de jurisprudentie komt naar voren dat hierbij met name de gevolgen voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat centraal staan. Het belang van aandacht voor de leegstand wordt nog eens geïllustreerd door enkele recente uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met betrekking tot de toepassing van de Ladder¹⁴.

Vernieuwing en marktruimte

In de recente uitspraak over de vestiging van Ikea op de locatie Zuiderhout te Zaanstad (ABRS 7 mei 2014, nr. 201307684/1) onderschrijft de Afdeling dat juist in een situatie waar weinig marktruimte is, vernieuwing en versterking nodig is om het aanbod aan de veranderende vraag aan te passen.

¹⁴ Onder meer ABRS 26 maart 2014 (**ECLI:RVS:2014:1101**), BRS 18 september 2013 (201208105/1/R2) en ABRS 18 juni 2014 (201309201/1/A1)

Hiermee is het belang van vernieuwing als kwalitatief argument bij de toepassing van de Ladder nog eens bevestigd, want eerder kwam dit ook al in een uitspraak naar voren¹⁵.



¹⁵ ABRS 17 februari 2014 (201310222/2/R6)

Toetsing uitbreiding supermarkt Nico de Witt Beek-Ubbergen aan de Ladder

De bestaande supermarkt Plus Nico de Witt in het centrum van Beek heeft een oppervlak van 1.335 m² wvo. Met de beoogde uitbreiding wordt het winkelvloeroppervlak met 615 m² vergroot tot 1.950 m² wvo.

Voor wat betreft de eerste trede van de Ladder constateren we op basis van dit onderzoek dat er in het centrum van Beek-Ubbergen voldoende regionale behoefte (in het primaire marktgebied) en marktruimte bestaat voor uitbreiding van het winkelaanbod in de dagelijkse artikelsector. Dit geldt met name voor de supermarkt, als dominante branche binnen de dagelijkse artikelsector en essentiële trekker voor de detailhandel op het verzorgingsniveau van Beek-Ubbergen. Het mogelijk maken van de uitbreiding voorziet daarmee **kwantitatief** in een (toekomstige) lokale behoefte. Zie ook paragraaf 4.2.

Het initiatief speelt daarnaast in **kwalitatieve** zin in op actuele trends in vraag en aanbod in de dagelijkse sector. Consumenten willen juist voor dagelijkse artikelen keuzemogelijkheden in de woonomgeving. In de supermarktbranche doet zich tegelijkertijd een opvallende schaalvergroting voor. Niet omdat de supermarktketens dat nou zelf per se willen, maar omdat klanten behoefte hebben aan een ruime, overzichtelijke en goed bereikbare winkel met een gevarieerd assortiment. De uitbreiding van Nico de Witt voorziet in deze behoefte.

De ontwikkeling vindt plaats binnen het stedelijk gebied en zelfs in het centrum van Beek-Ubbergen. Doordat supermarkten een basisvoorziening zijn voor de lokale en regionale inwoners krijgt het woon- werk- en leefklimaat in dit dorp een positieve impuls door de ontwikkeling. Door de grote wervingskracht op (nieuwe) bezoekers en doelgroepen ontstaat bovendien extra consumentendraagvlak voor andere ondernemers in detailhandel, horeca en dienstverlening in het centrum. Daarnaast genereert de uitbreiding extra werkgelegenheid in het dorp, ook voor lager opgeleiden en jongeren.

Specifiek voor trede 2 is in de toelichting bij het Bro-artikel aangegeven, dat bij detailhandel moet worden aangegeven in hoeverre bestaande leegstaande winkelpanden via herstructurering of transformatie het initiatief zouden kunnen huisvesten. Er is echter in Beek-Ubbergen en de regio geen leegstaande winkelruimte met voldoende omvang, parkeerruimte en een goede ontsluiting beschikbaar als alternatieve vestigingslocatie voor een moderne fullservice supermarkt. In het dorp is de leegstand van winkelpanden als volgt:

- Rijsstraatweg 171: 200 m² wvo
- Rijsstraatweg 211: 170 m² wvo
- Schellingshof 29: 105 m² wvo
- Nieuwe Holleweg 23: 45 m² wvo

Het grootste leegstaande winkelpand in Beek-Ubbergen omvat slechts 200 m² wvo en is daarmee volstrekt ongeschikt voor een moderne supermarkt. Verplaatsing van de supermarkt zal bovendien leiden tot een relatief omvangrijke, zichtbare leegstand op een strategische locatie in het centrum en tevens negatieve effecten hebben op het overige commerciële aanbod in het centrum. De ontwikkeling tot een moderne supermarkt op de huidige vestigingslocatie heeft vanwege de synergie met de andere centrumfuncties vanuit de optiek van BRO een sterke voorkeur.

Bovendien betreft het in dit geval geen nieuwvestiging, maar een uitbreiding van een bestaande supermarkt met netto + 615 m² wvo. De uitbreiding zal naar verwachting niet naar rato extra omzet genereren en ten koste gaan van andere aanbieders in de regio. Het is vooral een kwalitatieve versterking van de winkel om de klanten meer ruimte en comfort te bieden. Het laatste aspect wordt voor de mobiele en kritische consument steeds belangrijker als selectie criterium voor een supermarkt.

Uitbreiding van het supermarktaanbod conform de plannen zal als zodanig waarschijnlijk niet leiden tot (extra) leegstand. De nieuwe supermarkt trekt meer bezoekers, waarvan de overige detailhandel kan profiteren. Er is weliswaar een theoretische kans op (extra) leegstand van dagelijkse speciaalzaken in de regio, maar dit wordt vooral veroorzaakt door algemene, autonome marktontwikkelingen als one-stop shopping, productontwikkeling en marktwerking supermarktketens, etc. Soms speelt overigens ook inadequaat ondernemerschap een rol. Uitbreiding van een supermarkt in de regio als beoogd door Nico de Witt is daarbij ten hoogste een gedeeltelijke oorzaak.

Trede 3 van de Ladder is niet aan de orde omdat de locatie in stedelijk gebied ligt.

Gelderse ladder

Voor de Gelderse ladder (zie bijlage 3) geldt dat allen de eerste drie treden van toepassing zijn. Onder verwijzing naar het voorgaande kan hierover kort en krachtig gesteld worden dat de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voorziet in de lokale en regionale behoefte en zich positief verhoudt tot de beleidskaders. Die behoefte wordt met het plan opgevangen door uitbreiding van een bestaand gebouw.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Begrippenlijst

BVO/WVO

- Bruto verkoop vloeroppervlak: zowel de voor het publiek toegankelijke ruimten als de ruimten die alleen voor het personeel toegankelijk zijn.
- Winkelverkoop vloeroppervlak: alleen de voor het publiek toegankelijke ruimten

Detailhandel (als activiteit)

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan de uiteindelijke gebruiker of verbruiker.

Dagelijkse artikelen

Voedings- en genotmiddelen (vgm) en artikelen op het gebied van persoonlijke verzorging. In de praktijk gaat het hierbij om supermarktaanbod, aanbod in vgm-speciaalzaken, drogisterij- en parfumeriezaken

Bestedingspotentieel

Totaal aan winkelbestedingen die door de inwoners van een bepaald gebied gedaan kunnen worden. Gebaseerd op inwoneraantal en gemiddelde (landelijke) toonbankbesteding per hoofd van de bevolking. Groepering daarvan noemt men bestedingsvolumes.

Winkel verkoopvloeroppervlak (wvo)

Winkelruimte die voor de consument toegankelijk is (dus exclusief magazijn, kantoor, etalage, etc.).

Vloerproductiviteit

Gemiddelde omzet in gevestigde winkels per m² verkoopvloeroppervlak (wvo).

Koopkrachtbinding

Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun bestedingen verrichten bij winkels die in dat gebied gevestigd zijn.

Koopkrachtafvloeiing

Mate waarin inwoners van een bepaald gebied hun detailhandelsbestedingen plaatsen bij gevestigde winkels **buiten** dat gebied.

Koopkrachttoevloeiing

Mate waarin inwoners van **buiten** een bepaald gebied detailhandelsbestedingen plaatsen bij winkels die **in** dat gebied gevestigd zijn (aandeel omzet van buiten).

Bijlage 2: Toelichting bedrijfsvloeroppervlak supermarkt t.b.v. verkeersgeneratie en parkeerbehoefte

Het totale bruto vloeroppervlak (bvo) van supermarkt Nico de Witt bedraagt na de uitbreiding 3.660 m². In het kader van het bestemmingsplan voor de uitbreiding is bij het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte evenwel uitgegaan van 2.704 m² bvo. Als het gehele bebouwde deel van de supermarkt wordt betrokken in de omvang van het bruto oppervlak geeft dit een zeer ongebruikelijke verhouding tussen wvo (1.950 m²) en bvo (3.660 m²) van 53/100.

Rekening houdend met de specifieke situatie van de supermarkt bedraagt het bruto vloeroppervlak, dat is gebruikt bij het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte (BRO/Accent), in totaal 2.704 m². De verhouding wvo (1.950 m²) en bvo (2.704 m²) komt hiermee te liggen op 72/100. Gangbaar in de supermarktpraktijk is de standaardverhouding wvo/bvo van 80/100. In de onderhavige situatie zou dit neerkomen op 2.438 m² bvo.

Bijlage 3: Gelderse Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Omgevingsvisie van de provincie Gelderland wordt de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' uitgewerkt tot de 'Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik'. In feite blijft de basis van de ladder hetzelfde, echter heeft de provincie de laatste twee treden van de ladder gespecificeerd. Onderstaand wordt de Gelderse Ladder weergegeven:

- Voorziet de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling (= initiatief) in een actuele lokale of regionale behoefte en hoe verhoudt het initiatief zich met beleidskaders en -programma's?
- Kan de aangetoonde behoefte in redelijkheid binnen bestaand stedelijk gebied worden opgevangen door hergebruik dan wel transformatie van gebouwen?
- Zo niet, kan de behoefte dan worden opgevangen door benutten van beschikbare gronden binnen het stedelijk gebied, rekening houdend met o.a. stedenbouwkundige, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten?
- Zo niet, kan de behoefte dan worden opgevangen door hergebruik of transformatie van gebouwen buiten het stedelijk gebied en zijn deze locaties passend ontsloten? Houd rekening met de ter plekke geldende gebiedskwaliteiten.
- Zo niet, kunnen passend ontsloten nieuwbouwlocaties die aansluiten op het stedelijk gebied in de behoefte voorzien? Houd rekening met de ter plekke geldende gebiedskwaliteiten.
- Zo niet, kunnen passend ontsloten nieuwbouwlocaties die niet aansluiten op het stedelijk gebied in de behoefte voorzien? Houd rekening met de ter plekke geldende gebiedskwaliteiten.

Bijlage

Zienswijzen Bestemmingsplan
supermarkt Waterstraat 27, Beek
Accent Adviseurs



Gemeente Groesbeek
Afdeling Beleid
De heer M. Wijnen
Dorpsplein 1
6562 AH GROESBEEK

Onderwerp: Zienswijzen Bestemmingsplan supermarkt Waterstraat 27, Beek

Opgesteld door : Alex van den Heijkant, verkeerskundig adviseur

Datum : 9 oktober 2015

Geachte Heer Wijnen,

Voor de uitbreiding van supermarkt De Witt is een bestemmingsplan opgesteld. Hiervoor hebben wij de verkeerskundige aspecten getoetst. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen ingediend. Deze notitie gaat hier op in.

In totaal zijn 10 zienswijzen ingediend. De onderwerpen in de zienswijzen zijn gevarieerd. Deze memo gaat in op de verkeerskundige aspecten. De zienswijzen zijn per verkeerskundig aspect gebundeld. Voordat ingegaan wordt op de zienswijzen, beschrijven wij eerst de opzet en de gehanteerde methodiek van het verkeersonderzoek.

ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven 040 - 3030095

www.accentadviseurs.nl



KVK: 17175534 BTW: NL8141.43.076.B01
NEN-EN-ISO 9001:2008

1 Verkeersonderzoek centrum Beek

Doel van het verkeersonderzoek is om de verkeerskundige effecten als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt aan de Waterstraat 27 in beeld te brengen op het gebied van verkeersafwikkeling, -veiligheid en parkeren.

Gelijktijdig aan de planvorming van de uitbreiding van supermarkt heeft de gemeente Groesbeek de planvorming opgepakt om mogelijke verbeterpunten van de openbare ruimte aan te pakken. Gezien de openbare ruimte direct grenst aan het "plangebied" van de supermarkt is er voor gekozen om deze twee afzonderlijke zaken gelijktijdig op te pakken en te communiceren met de directe omgeving.

Conclusie van het verkeersonderzoek is dat de uitbreiding van de supermarkt, inclusief parkeervoorzieningen, verkeerskundig gezien ingepast kan worden zonder dat daarmee het woon- en leefklimaat onevenredig aangetast wordt ten opzichte van de bestaande situatie.

De aanbevelingen voor aanpassingen in de openbare ruimte staan los van de uitbreidingsplannen van de supermarkt en zijn ter verbetering van de bestaande situatie. Uitdrukkelijk vermelden wij hierbij dat er dus geen samenhang bestaat in de zin dat de uitbreiding van de supermarkt noodzaakt tot het treffen van maatregelen in het openbare gebied, met uitzondering van een klein deel aan de achterzijde van de supermarkt.

1.1 Benaderingswijze verkeerskundig onderzoek uitbreiding supermarkt

Een uitbreiding van een supermarkt kan effect hebben op de directe omgeving. Het verkeersonderzoek heeft een tweeledig doel. Inzicht geven of de uitbreiding van de supermarkt vanuit verkeerskundig oogpunt het woon- en leefklimaat in gedrang brengt. Anderzijds wil de ondernemer van de supermarkt een goed functionerende winkel, waarbij de kwaliteit van parkeren en de bereikbaarheid goed is.

In het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van landelijke kentallen die zijn opgesteld door het onafhankelijke kenniscentrum CROW. De CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' gaat in op parkeerkencijfers en kencijfers verkeersgeneratie voor ongeveer honderd bestemmingen. Dit is de meest recente publicatie betreffende dit onderwerp. De kentallen geven een zogenaamde bandbreedte aan en houden rekening met de aard van de omgeving en stedelijkheidsgraad. Het plan is getoetst aan de maximale kentallen om er zeker van te zijn dat het woon- en leefklimaat niet beïnvloedt en het geheel naar behoren functioneert.

Naast een toets aan kentallen is door ons de bestaande verkeerssituatie in beeld gebracht. Zo hebben wij de parkeerdruk gemeten op een weekenddag (zaterdag) en een werkdag (dinsdag). Ook zijn de bestaande verkeersintensiteiten in de directe omgeving van de supermarkt gemeten. Deze gegevens staan beschreven in het verkeersonderzoek. De combinatie van meetgegevens uit de praktijk en de landelijke kentallen stelt ons in staat uitspraken te doen over de toekomstige verkeerssituatie, na realisatie van de uitbreiding van de supermarkt.

Uitgangspunt Bruto vloeroppervlak

De bestaande supermarkt Plus in het centrum van Beek heeft een oppervlak van 1.335 m² wvo (opgave Locatus). Met de uitbreiding van de supermarkt wordt het winkelvloeroppervlak met 615 m² vergroot naar een omvang van 1.950 m² wvo. Op basis van deze toename van het winkelvloeroppervlak is, in het Distributie Planologisch Onderzoek (BRO), bepaald dat er ruim voldoende distributieve ruimte beschikbaar is ter onderbouwing van de gewenste uitbreiding.

Het totale bruto vloeroppervlak (bvo) na de uitbreiding van de supermarkt bedraagt 3.660 m². In het kader van het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de supermarkt is bij het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte niet uitgegaan van 3.660 m² maar van 2.704 m² bvo. Als alle ruimten die deel uitmaken van het bebouwde deel van de supermarkt worden betrokken in de omvang van het bruto oppervlak zou dit een ongebruikelijke verhouding geven tussen wvo (1.950 m²) en bvo (3.660 m²) van 53/100.

Rekening houdend met de specifieke situatie van de supermarkt bedraagt het bruto vloeroppervlak, dat is gebruikt bij het bepalen van de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte, in totaal 2.704 m². De verhouding wvo (1.950 m²) en bvo (2.740 m²) komt hiermee te liggen op 72/100. Gangbaar in de supermarktpraktijk is de standaardverhouding wvo/bvo van 80/100. In de onderhavige situatie zou dit neerkomen op 2.438 m² bvo (1950 m² wvo x 1,25).

Het bovenstaande is de reden dat in ons verkeersonderzoek, dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de supermarkt, de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte berekend is op basis van een bruto vloeroppervlak van 2.704 m². Voor beide berekeningen is daarbij uitgegaan van de landelijke CROW-kencijfers.

Uitgegaan van een worstcase scenario

In het verkeersonderzoek wordt aangegeven dat verwacht wordt dat zowel de verwachte parkeerdruk, als de verkeersintensiteiten lager uitvallen dan berekend. Deze uitspraak is gedaan op basis van het opgestelde DPO, waaruit blijkt dat het aantal klanten beperkt zal toenemen en de uitbreiding vooral bedoeld is om bestaande klanten te behouden, het assortiment van producten te vergroten en de winkel comfortabeler te maken. Dit wordt bevestigd door een brief van Goudappel Coffeng die bij een inspraakreactie tegen het voorontwerp bestemmingsplan is ingediend. In deze brief geven zij aan dat een uitbreiding van een supermarkt slechts 50% bijdraagt aan extra verkeersbewegingen en parkeerbehoefte.

Uitdrukkelijk vermelden wij hierbij dat in de conclusies van het verkeersonderzoek niet uitgegaan is van het bovenstaande en dus niet uitgegaan is van een lagere parkeerbehoefte en lagere verkeerstoename. Het plan is getoetst aan de maximale kentallen betreffende verkeersgeneratie en parkeerbehoefte.

2 Aard van de zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan “Uitbreiding supermarkt Waterstraat 27, centrum Beek” zijn 10 zienswijzen ingediend. Per zienswijze worden verschillende onderwerpen aangehaald, waaronder verkeerskundige aspecten. De ingediende zienswijzen voor verkeerskundige aspecten betreffen de volgende afzonderlijke aspecten:

- extra verkeer in relatie tot de uitbreiding van de supermarkt
- verkeersveiligheid
- verkeersgeneratie
- nieuwe verbinding aan oostzijde van de supermarkt
- bereikbaarheid
- bevoorrading
- parkeren
- Akenshof (toename verkeer, parkeren en verkeersveiligheid)

De genoemde aspecten worden in de volgende paragrafen behandeld.

2.1 Extra verkeer in relatie tot de uitbreiding

2.1.1 Zienswijze “extra verkeer”

Strekking

In het verkeersonderzoek gesteld dat het aantal bezoekers niet noemenswaardig toeneemt en dat er dus geen verkeerseffecten en ook geen gewijzigde parkeerdruk zal optreden. Het bestemmingsplan houdt ten onrechte geen rekening met extra verkeer in de omliggende straten, een extra parkeervraag en meer bevoorradend verkeer.

Reactie

De stelling dat het bestemmingsplan geen rekening houdt met extra verkeerstoename en parkeerbehoefte klopt niet. Het bestemmingsplan houdt hier wel rekening mee. Het plan voorziet in extra parkeerplaatsen. De maximale theoretische verkeerstoename is inzichtelijk gemaakt voor de omliggende straten. Deze zijn in het rapport “Verkeersonderzoek centrum Beek” in paragraaf 3.5 opgenomen. Hierin zijn de bestaande verkeersintensiteiten opgehoogd met de berekende verkeerstoename. Hierbij is het minimale en het maximale scenario weergegeven. De toekomstige intensiteiten zijn getoetst aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig verkeer betreffende intensiteiten voor vergelijkbare wegen. Hieruit blijkt dat de toekomstige situatie in de omgeving van de supermarkt geen uitzondering is met vergelijkbare situaties elders. De toekomstige intensiteiten passen in de bandbreedte van acceptabele intensiteiten van vergelijkbare straten.

Naast de theoretische benadering is ook de praktijk door ons inzichtelijk gemaakt, door verkeerstellingen en parkeerdrukmetingen uit te voeren. Daaruit blijkt dat er per week enkele piekmomenten bestaan. Deze piek is geconstateerd op een zaterdag tussen 10:30 uur en 16:00 uur. Hierbij zijn geen onoverkomelijke situaties geconstateerd. Op basis van de praktijkmetingen is de toekomstige verkeerssituatie in beeld gebracht, waarbij is uitgegaan van het maximale scenario. Hierbij hebben wij geconcludeerd dat het plan de toekomstige verkeersintensiteit kan verwerken.

2.2 Verkeersveiligheid

2.2.1 Zienswijze “verkeersveiligheid bevoorradingsroute”:

Strekking

De bevoorradingsroute kent een wezenlijk knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid.

Reactie

De bestaande situatie is krap gedimensioneerd, daardoor kunnen minder wenselijke situaties ontstaan als meerdere vrachtwagens gelijktijdig arriveren. Het plan voorziet dan ook in een (verkeerskundige) verbetering door het vrachtverkeer in eenrichting (via de laad- en losvoorziening aan de oostzijde van de supermarkt) te laten rijden. Hiermee wordt voorkomen dat vrachtverkeer elkaar tegenkomt in de Sprongstraat en daardoor gedwongen wordt om achteruit te rijden en onwenselijke manoeuvres moet uitvoeren. Het achteruit manoeuvreren richting de laad- en losvoorziening wordt ook voorkomen. Door de bevoorrading via de oostzijde van de supermarkt te laten verlopen wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

2.3 Verkeersgeneratie

2.3.1 Zienswijze “verkeersgeneratie in relatie tot maximale planologische mogelijkheden”

Strekking

De beoogde uitbreiding van de supermarkt zal volgens de kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie (CROW) leiden tot meer verkeersbewegingen (bezoekers en bevoorrading). Daarbij moet bij het verkeersonderzoek worden uitgegaan van wat planologisch gezien maximaal mogelijk is.

Reactie

Het verkeersonderzoek geeft een bandbreedte aan van de toename van het verkeer. Deze is bepaald op basis van de toekomstige omvang van de supermarkt. Dit is ook wat planologisch gezien maximaal mogelijk is.

2.3.2 Zienswijze “toekomstige verkeersintensiteiten Waterstraat, Bongerdstraat en Sprongstraat”

Strekking

Vanwege de uitbreidingsplannen zal het verkeer toenemen. Uit het bestemmingsplan en het verkeersonderzoek blijkt niet of onderzocht is of de huidige wegen (Waterstraat, Bongerdstraat en Sprongstraat) een dergelijke toename kunnen verwerken. Uit het verkeersonderzoek blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de intensiteiten van het (bevoorradings)verkeer in het kader van de verkeersveiligheid.

Reactie

In het onderzoek zijn de toekomstige maximale theoretische intensiteiten opgenomen in paragraaf 3.5. Hierbij is de verkeerstoename als gevolg van de uitbreiding van de supermarkt weergegeven. Ook is aangegeven wat de maximale intensiteit is voor wegen binnen een verblijfsgebied. Alle wegen blijven onder de theoretische maximale intensiteit. In bijlage 3 van het verkeersonderzoek zijn de intensiteiten op kaart weergegeven. Ook het aandeel van de supermarkt is hierbij aangegeven. De genoemde intensiteiten betreffen de theoretische maximale aantallen. Deze zijn gebaseerd op piekmomenten. Deze komen niet dagelijks voor blijkt uit het parkeeronderzoek.

2.3.3 Zienswijze “toename vrachtverkeer Sprongstraat”

Strekking

De lichte toename van verkeer (vrachtwagens en auto's vanaf de parkeerplaatsen) in de Sprongstraat wordt in het verkeersonderzoek niet onderbouwd.

Reactie

De verkeerstoename in de Sprongstraat is bepaald op basis van de gemiddelde verblijfsduur van een bezoeker aan de supermarkt. Uit onderzoek blijkt dat de gemiddelde verblijfsduur ca. 26 minuten is. Dit betekent globaal dat een parkeervak circa 2 x per uur bezet wordt door een auto. In totaal zijn 13 parkeerplaatsen voorzien voor bezoekers dit betekent 2 auto's per uur per parkeerplaats x 13 parkeerplaatsen is 26 auto's per uur gedurende 8 uur per dag is 8×26 auto's per uur = 208 auto's per dag. In het verkeersonderzoek is uitgaan van een toename als gevolg van de realisatie van de parkeerplaats van 220 auto's welke gelijkmatig verdeeld worden over de Sprongstraat en de Colonel Ekmanstraat. De aanname dat gedurende 8 uur op een dag de parkeerplaatsen intensief gebruikt worden is hoog en onwaarschijnlijk, zeker gezien de ligging ten opzichte van de ingang naar de winkel en wat wij geconstateerd hebben tijdens de parkeerdrukmetingen.

Hiermee verwachten wij dat de werkelijk te verwachten verkeerstoename lager ligt dan opgenomen in het verkeersonderzoek. In het verkeersonderzoek is er voor gekozen om uit te gaan van een zogenaamde worst-case scenario om de verkeersafwikkeling en –veiligheid aan te toetsen. Geconcludeerd is dat er geen sprake is van een onaanvaardbare situatie betreffende verkeersveiligheid en -afwikkeling.

Met betrekking tot de bevoorrading zijn wij uitgegaan van het maximaal aantal vrachtwagens en busjes dat op een dag arriveert op basis van bestaande gegevens. De bevoorrading zal in de toekomst niet of nauwelijks toenemen door efficiëntere belading van de vrachtwagens.

2.3.4 Zienswijze “verkeersgeneratie internet afhaalpunt”

Strekking

Tevens valt te verwachten dat als gevolg van een te realiseren internetafhaalpunt, wat blijkt uit een krantenbericht, sprake zal zijn van een verkeerstoename aan de achterzijde van de supermarkt.

Reactie

Een internetafhaalpunt maakt geen onderdeel uit van de plannen. Op dit moment is landelijk nog niet veel bekend over de effecten van de internetafhaalpunten. De verwachting is echter dat deze effecten minimaal zijn als het gaat om de verkeersaantrekkende werking. Het kan gezien worden als een andere manier van boodschappen doen door de bestaande bezoekers.

2.4 Nieuwe verbinding oostzijde

2.4.1 Zienswijze "toename verkeer Sprongstraat/ Colonel Ekmanstraat"

Strekking

De nieuwe verbinding tussen de Waterstraat en de Sprongstraat geeft een toename van het aantal autobewegingen, waardoor de geuite bezwaren van de toename van verkeersoverlast en het gevaar voor de veiligheid in de omgeving blijven bestaan. De Sprongstraat en de Colonel Ekmanstraat worden niet geschikt geacht voor de extra verkeersdrukte.

Reactie

De maximale te verwachten intensiteiten zijn niet dusdanig hoog dat deze niet passend zijn bij een woonstraat. Van doorgaand verkeer zal volgens ons geen sprake zijn. Het parkeerterrein is niet aantrekkelijk als "doorgaande" route door de geparkeerde voertuigen en lopende winkelbezoekers. Het terrein wordt ook niet vormgegeven als doorgaande route. Er zijn betere alternatieven binnen de bestaande verkeersstructuur.

De berekende intensiteiten dienen gezien te worden als maximaal, welke naar verwachting gemiddeld een keer per week voorkomt. Uit het uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt dat dit een zaterdag is.

2.4.2 Zienswijze "verbinding oostzijde wordt sluiproute"

Strekking

Ook veel fietsers, brommers en ander autoverkeer zullen de nieuwe doorgang als sluiproute gaan gebruiken. Wanneer deze doorgang niet wordt afgesloten na sluitingstijd van de supermarkt, zal deze als een gewone straat gaan fungeren.

Reactie

Het parkeerterrein wordt alleen opengesteld tijdens openstelling van de supermarkt. De verwachting is dat het terrein niet of nauwelijks gebruikt zal worden door doorgaande (brom)fiets- en autoverkeer. Het terrein is niet aantrekkelijk als doorgaande route door geparkeerde auto's en wordt ook niet dusdanig ingericht dat het aantrekkelijk is als doorgaande route. Daarnaast zijn er betere alternatieven binnen de bestaande verkeersstructuur.

2.5 Bereikbaarheid

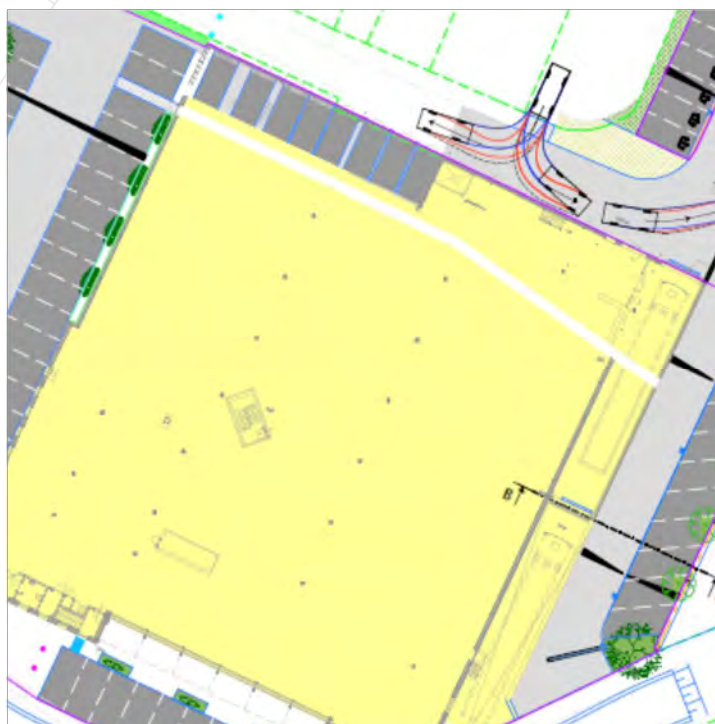
2.5.1 Zienswijze “bereikbaarheid achterzijde Sprongstraat 22 tot en met 28”

Strekking

De woningen aan de Sprongstraat 22 tot en met 28 hebben een ingang aan de achterzijde die bereikbaar moet blijven voor auto's. Ook de bereikbaarheid van de garage (Sprongstraat 28) komt in het geding.

Reactie

De bereikbaarheid van de woningen Sprongstraat 22 en 28 komen niet in het geding. Het nieuwe terrein aan de oostzijde van de supermarkt is ruimer dan het bestaande. Met de uitbreiding van de supermarkt aan de achterzijde is rekening gehouden met de bereikbaarheid van de achterzijden van de woningen Sprongstraat 22 tot en met 28 en de garage van huisnummer Sprongstraat 28. Onderstaande figuur geeft de rijcurven weer.



2.6 Bevoorrading

2.6.1 Zienswijze “bevoorradersroute via Rijkstraatweg”

Strekking

De Rijkstraatweg is niet berekend op, noch ingericht voor zwaar vrachtverkeer. Deze weg is samenhangend geclassificeerd als beschermd dorpsgezicht. Onlangs is de weg ingericht met een eenduidig profiel en is ter plaatse een 30 km-zone ingesteld.

Reactie

Qua dimensionering kan de Rijkstraatweg het verkeer en ook zwaar vrachtverkeer verwerken. De aantallen van het vrachtverkeer zijn niet dusdanig hoog dat de Rijkstraatweg dit niet aan kan. Het feit dat de Rijkstraatweg een erftoegangsweg is (30 km/ uur), betekent niet dat er geen vrachtverkeer over afgewikkeld kan worden. De wijziging van de bevoorradersroute staat los van de uitbreiding van de supermarkt en het bestemmingsplan. Het betreft een beleidskeuze van de gemeente Groesbeek om de bereikbaarheid van en naar het centrum te verbeteren.

2.6.2 Zienswijze “aanpassing profiel Waterstraat (tussen Rijkstraatweg – Bongerdstraat)”

Strekking

Als gevolg van de nieuwe routing voor vrachtverkeer zal het gedeelte van de Waterstraat tussen de Rijkstraatweg en de Bongerdstraat, qua profilering moeten worden aangepast. Dit gaat ten koste van bestaande bomen, voorzieningen voor het traject ‘Water Werkt’, een kunstwerk en de speciale route voor blinden en slechtzienden.

Reactie

Het aanpassen van het profiel van de Waterstraat tussen de Rijkstraatweg en de Bongerdstraat is niet noodzakelijk voor de uitbreiding van de supermarkt. Het heeft wel een meerwaarde. De aanleiding om dit te doen is het verbeteren van de speciale route voor blinden en de slechtzienden en het verbeteren van de gebruiksvriendelijkheid van de parkeerplaatsen aan de Waterstraat. *Dit staat los van deze bestemmingsplanprocedure.*

2.6.3 Zienswijze “bevoorrading via Sprongstraat”

Strekking

Daarnaast is niet gegarandeerd dat in de nieuwe situatie ook vrachtverkeer door de Sprongstraat naar de supermarkt toe rijdt, aangezien verkeer in twee richtingen mogelijk blijft. Met de nieuwe laad- en lossituatie aan de oostzijde is voor een derde vrachtwagen geen plaats, terwijl regelmatig drie vrachtwagens gelijktijdig aanwezig zijn. Het ligt dan voor de hand dat een derde vrachtwagen aan de achterzijde van de supermarkt zal laden en lossen.

Reactie

Alle bevoorrading (ook van de overige winkels in het centrum) vindt plaats via de route “Rijkstraatweg – Waterstraat”. Dit wordt beleidsmatig vastgelegd door de gemeente Groesbeek en staat los van het bestemmingsplan.

Door middel van het maken van afspraken met leveranciers wordt voorkomen dat er een derde vrachtwagen komt. Indien er onverhoopt toch een derde vrachtwagen komt dan kan deze de supermarkt via het nieuwe parkeerterrein aan de oostzijde bereiken.

Voor de bevoorradersroute zijn verschillende varianten onderzocht. De route zoals beschreven in het verkeersonderzoek is het meest geschikt.

2.6.4 Zienswijze “aantal vrachtwagens en bestelbussen”

Strekking

Voor de bevoorrading aan de zijkant van de supermarkt wordt in het ontwerpbestemmingsplan uitgegaan van het aantal van acht vrachtwagens en zes bestelbussen. Dit is veel te laag, in de huidige situatie is al sprake van een hoger aantal.

Reactie

Deze aantallen zijn geïnterpreteerd en is een maximaal aantal op een dag. De bevoorrading zal in de toekomst niet of nauwelijks toenemen door efficiëntere belading van de vrachtwagens.

2.6.5 Zienswijze “bevoorrading door kleine vrachtwagens en bestelbussen”

Strekking

Het ontwerp geeft geen duidelijkheid op de vraag waar de kleine vrachtwagens en bestelbussen zullen lossen. Vermoedelijk zal dat gebeuren aan de achterzijde van de supermarkt waar nu al sprake is van een overbelaste situatie.

Reactie

Alle bevoorrading, ook de “busjes”, vindt plaats via de route “ Rijkstraatweg – Waterstraat”. Dit wordt beleidsmatig vastgelegd door de gemeente Groesbeek. Indien de laad- en losvoorziening in gebruik is, kan de supermarkt via het nieuwe parkeerterrein aan de oostzijde worden bereikt. Dit is verkeerskundig gezien een aanvaardbare oplossing.

2.7 Parkeren

2.7.1 Zienswijze “aantal parkeerplaatsen”

Strekking

In het DPO wordt gesteld dat de uitbreiding van de supermarkt gericht is op het behouden van bestaande klanten. Indiener kan zich niet anders voorstellen dan dat de grote aanpassingen bedoeld zijn om het aantal klanten uit te breiden. Dan is het nog maar de vraag of het aantal parkeerplaatsen voldoende is.

Reactie

De landelijke tendens is dat supermarkten meer variatie in producten aanbieden om klanten te behouden. Hiervoor is meer ruimte nodig. Daarnaast spelen aspecten als royale gangpaden en dergelijke een rol om de winkel comfortabel te laten zijn. De opmerking vanuit het DPO is bedoeld om aan te geven dat verwacht wordt dat de verkeerstoename lager zal zijn dan berekend. Het verkeersonderzoek gaat uit van meer autobewegingen en dus ook een grotere parkeerbehoefte conform landelijke kentallen. Het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen.

2.7.2 Zienswijze “toename parkeerbehoefte”

Strekking

Uit kencijfers (CROW) blijkt dat een uitbreiding van het bruto vloeroppervlak leidt tot meer verkeer, waardoor een grotere parkeerbehoefte ontstaat. De stelling dat de parkeerbehoefte niet zal toenemen is dan ook niet deugdelijk onderbouwd.

Reactie

De stelling dat er geen rekening is gehouden met een toename van de parkeerdruk is niet correct. Het verkeersonderzoek geeft aan dat de parkeerbehoefte toeneemt, het plan voorziet hier ook in. Hierbij is wel de verwachting uitgesproken, op basis van de conclusie van het DPO, dat de parkeerbehoefte minder groot zal zijn ten opzichte van de berekening op basis van de landelijke kentallen. Het aantal parkeerplaatsen dat in het plan is opgenomen zit aan de “bovenkant” van de bandbreedte van de landelijke kentallen. Dit is beschreven in paragraaf 3.4 van het verkeersonderzoek.

2.7.3 Zienswijze “specifieke mobiliteitskenmerken”

Strekking

Specifieke mobiliteitskenmerken van bezoekers, door het grote verzorgingsgebied en het heuvelachtig gebied, hebben tot gevolg dat bezoekers meer dan gemiddeld met de auto naar de supermarkt gaan. Op grond hiervan moet bij het vaststellen van de parkeerbehoefte worden uitgegaan van de bovenzijde van de bandbreedte volgens de kencijfers CROW.

Reactie

De landelijke kencijfers houden rekening met een stedelijkheidsgraad en met een groter verzorgingsgebied in vergelijkbare situaties. Het heuvelachtige aspect zit hier niet specifiek in opgenomen. Dit is wel ondervangen doordat de kentallen aangeven dat de verkeersaantrekkende werking rekening houdt met het feit dat bezoekers van een supermarkt veelal met de auto komen om de boodschappen ook daadwerkelijk te kunnen vervoeren. Onze ervaring leert zelfs dat de kencijfers betreffende verkeersaantrekkende werking aan de hoge kant zijn in relatie tot de werkelijkheid. In veel gevallen worden de cijfers 25 tot 50% naar beneden bijgesteld. In dit plan voor de uitbreiding van supermarkt De Witt is dat niet gedaan om zeker te zijn van voldoende parkeergelegenheid.

2.8 Akenshof

2.8.1 Zienswijze “toename verkeer Akenshof”

Strekking

Het nieuwe plan leidt tot een toename van het aantal auto's die van en naar de supermarkt rijden. De Akenshof is niet voorzien op de toename van het aantal verkeersbewegingen. Indiener stelt dat door de nieuwe parkeerplaatsen in de Akenshof gevaarlijke situaties gaan ontstaan en dat door deze ontwikkelingen het woongenot van de bewoners wordt aangetast.

Reactie

In het plan zijn tien parkeerplaatsen opgenomen die ontsloten worden via Akenshof. Vier van deze parkeerplaatsen liggen in het zicht van de woningen aan de Akenshof. In theorie wordt, bij een volledige bezetting van het parkeerterrein, een parkeervak in een uur twee keer gebruikt door verschillende auto's. Dit is op basis van een gemiddeld bezoek van circa 26 minuten aan de supermarkt. Per uur rijden circa 20 auto's de Akenshof in en uit. Dit betekent maximaal 40 autobewegingen per uur. Deze aantallen leveren geen problemen voor de verkeersafwikkeling. Hierbij dient opgemerkt te worden dat deze aantallen alleen zullen voorkomen als het parkeerterrein nagenoeg volledig bezet is. Uit parkeeronderzoek blijkt dat dit alleen tijdens piekmomenten zo is. In de praktijk blijkt dit op een zaterdag ergens tussen 10:30 en 16:00 uur te liggen. Vanuit verkeerskundig oogpunt gezien is dit een aanvaardbare situatie.

2.8.2 Zienswijze “verkeersveiligheid aansluiting Akenshof/ Waterstraat/ Schellingshof”

Strekking

Door de toename van het verkeer op de Akenshof, zal de kruising met de Waterstraat tot chaotische en gevaarlijke situaties leiden vanwege de nabijheid van de twee kruisingen Schellingshof-Waterstraat en de onoverzichtelijke situatie.

Reactie

De verkeersintensiteiten, zoals berekend voor de toekomst, geven geen aanleiding om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in twijfel te trekken. Er zal op een aantal momenten gedurende een korte tijdsperiode een piek bestaan wat niet onoverkomelijk is. Het uitzicht in de nieuwe situatie vanuit Akenshof wordt verbeterd ten opzichte van de bestaande situatie door de sloop van het bestaande pand (Waterstraat 13). Gezien de aanpassingen en dat alleen tijdens een piekperiode de intensiteiten op deze locatie hoger zijn, is er geen aanleiding om te denken dat hier gevaarlijke situaties ontstaan. Vanuit verkeerskundig oogpunt gezien is dit een aanvaardbare situatie.

2.8.3 Zienswijze "manoeuvreruimte parkerende auto's Akenshof"

Strekking

Door de manoeuvrerende parkeerders zal de situatie op de Akenshof zeer gevaarlijk worden voor voetgangers met een rollator of kinderwagen, rolstoelers en fietsers. Het bestaande voetpad is ongeschikt voor deze gebruikers vanwege de aanwezige traptreden.

Reactie

Er zal op een aantal momenten gedurende een korte tijdsperiode een piek bestaan wat niet onoverkomelijk is. Weggebruikers zullen in deze situatie meer rekening met elkaar moeten houden. Verkeerskundig gezien is dit een aanvaardbare situatie. In de nadere uitwerking van het ontwerp zal zoveel mogelijk rekening moeten worden gehouden met de verschillende verkeersdeelnemers.

2.8.4 Zienswijze "noodzaak gebruik parkeerplaatsen supermarkt via Akenshof"

Strekking

De gekozen oplossing ter hoogte van de Akenshof wordt overbodig geacht, omdat er vanaf de Waterstraat voldoende mogelijkheden zijn om het parkeerterrein van de supermarkt te bereiken.

Reactie

Het aantal parkeerplaatsen dat berekend is aan de hand van landelijke kentallen is ingepast om er zeker van te zijn dat aan de parkeerbehoefte wordt voldaan. Deze tien parkeerplaatsen kunnen alleen ontsloten worden via Akenshof. Vanuit verkeerskundig oogpunt betreft het een aanvaardbare situatie.

2.8.5 Zienswijze "aantal parkeerplaatsen Akenshof"

Strekking

Door de uitvoering van dit plan verdwijnen drie openbare parkeerplaatsen op de Akenshof en blijven er slechts negen openbare parkeerplaatsen over voor de bewoners van de twaalf wooneenheden

Reactie

In de nabije omgeving en op acceptabele loopafstand zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar. Daarbij komt ook dat enkele bewoners van Akenshof over een parkeerplaats in de parkeergarage van de supermarkt beschikken. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat zelfs tijdens piekmomenten parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De parkeerplaatsen zijn, evenals de openbare parkeerplaatsen waar de indieners van de zienswijze naar verwijzen, niet specifiek bestemd voor de woningen aan Akenshof.

2.8.6 Zienswijze “parkeernorm Akenshof”

Strekking

Parkeervoorzieningen welke nu voorbehouden zijn aan de bewoners van de Akenshof, gaan dienen als parkeervoorzieningen voor de bezoekers van de supermarkt. Hierbij wordt afgevraagd of voldoende rekening is gehouden met de noodzakelijke parkeernormen voor de bewoners.

Reactie

Deze parkeerplaatsen zijn niet specifiek bestemd voor de woningen aan Akenshof. In de directe omgeving zijn voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Daarbij komt ook dat enkele bewoners van Akenshof over een parkeerplaats in de parkeergarage van de supermarkt beschikken.

2.8.7 Zienswijze “gebruik parkeerplaatsen supermarkt door bewoners Akenshof 7”

Strekking

Niet duidelijk is of parkeerplaatsen ‘s nachts worden afgesloten, waardoor ze niet bereikbaar zijn voor omwonenden. Daarnaast wordt afgevraagd: wat als de strikte wegsleepregeling voor verkeerd geparkeerde auto’s op het terrein van de supermarkt, de auto’s van de omwonenden betreft?

Reactie

De parkeerplaatsen hebben geen openbaar karakter. Bij permanente stalling heeft de eigenaar van het perceel het recht om de gestalde auto te weg te laten slepen. Het plan voorziet niet in een mogelijke afsluiting van het terrein.

Samengevat

De ingediende zienswijzen betreffende verkeerskundige aspecten leiden naar onze mening niet tot nodige aanpassingen van het plan voor de uitbreiding van de supermarkt aan de Waterstraat 27. Het plan is getoetst aan een verkeerstoename en een grotere parkeerbehoefte. Het woon- en leefklimaat wordt niet onevenredig aangetast ten opzichte van de bestaande situatie.

Met vriendelijke groet,

Alex van den Heijkant
Accent adviseurs

Bijlage

Reactie op zienswijzen Supermarkt De
Witt Waterstraat 27 te Beek
De Roever

Reactie op zienswijzen



Reactie op zienswijzen

Supermarkt De Witt

Waterstraat 27 te Beek gem. Groesbeek

Heidebloemstraat 15
Postbus 64
5480 AB Schijndel
T 073 594 10 11
F 073 594 11 20
info@deroever.nl
www.deroever.nl

Rabobank 12.26.90.311
Postbank 108.33.26
Advies- en ingenieursbureau
J.G. de Roever B.V.
KvK 16068733
BTW NL 8015.63.136.B.01



Kenmerk : 20140599/M01/SB
Opgesteld door : ir. J.R. Brouwer
Datum : 13 oktober 2015
Aan : gemeente Groesbeek

Inleiding

Bij het ontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding supermarkt Waterstraat 27, centrum Beek" is onze rapportage 20140599/D03/SB van 4 mei 2015 als toelichting toegevoegd. Op het ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen ingebracht. U verzocht ons om hierop in te gaan, voor zover deze betrekking hebben op de geluidsaspecten en het door ons opgestelde akoestische rapport.

Bij de behandeling van de zienswijzen is de structuur en nummering van de zienswijzennota overgenomen. Aangezien meerdere zienswijzen verwijzen naar dezelfde akoestische beoordeling, opgesteld door adviesbureau Peutz, "Uitbreiding supermarkt te Beek – beoordeling akoestisch onderzoek", kenmerk Tke/Tke/KS/L 655-1-NO van 27 juli 2015 wordt genoemde beoordelingsnotitie eerst behandeld.

Ter onderbouwing van de beweringen in deze reactie op de zienswijzen, is een aanvullend geluidonderzoek uitgevoerd, rapportage 20140599/D04/SB van 12 oktober 2015. Hiernaar wordt verwezen met de aanduiding "rapport D04".

Beoordelingsnotitie van Peutz, van 27 juli 2015

Bij de behandeling wordt de opbouw van de notitie gevolgd. De notitie gaat in op 3 aspecten, te weten:

- Aangehouden representatieve bedrijfssituatie
- Vertaling van deze rbs in het akoestisch rekenmodel
- Toetsing aan "goede ruimtelijke ontwikkeling" en Activiteitenbesluit

Aangehouden representatieve bedrijfssituatie

- 1. De representatieve bedrijfssituatie wordt onderschat. De forse toename in het winkelloppervlak leidt niet tot toename van expeditieverkeer. Hierdoor is sprake van een onderschatting.*

De uitgangspunten voor het onderzoek met betrekking tot het aantal verkeersbewegingen zijn gebaseerd op algemeen aanvaarde kengetallen ten aanzien van de verkeersgeneratie, gegevens vanuit de supermarkt en het DPO. De uitbreiding van het winkelloppervlak leidt niet een forse toename van het aantal klanten maar is meer gericht op het behoud van het aantal klanten door het kunnen aanbieden van een breder assortiment. In de berekeningen is uitgegaan van het te verwachten aantal verkeersbewegingen op een werkdag en koopavonden. Hiermee is de worst case situatie beschreven. Er is geen sprake van een onderschatting. Ook zijn er binnen een straal van enkele kilometers van de supermarkt geen gemeentelijke plannen voor woningbouw en zijn ook geen toekomstige ontwikkelingen te verwachten waardoor meer bezoekers zijn te verwachten.

- 2. Er is geen rekening gehouden met personeelsleden die voor 7 uur 's morgens arriveren.*

De opmerking is terecht. Het komt voor dat personeelsleden voor 7 uur 's morgens kunnen arriveren. Uit navraag bij de heer De Witt blijkt dat het dan hooguit 3 personenwagens betreft. Deze zullen via de noordzijde arriveren en in de overkluisde parkeerplaatsen parkeren. Deze situatie wijzigt niet ten opzichte van de bestaande en op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane situatie in aantallen personenwagens, routing en de plaats van het parkeren. Het voorliggende bestemmingsplan brengt hierin dus geen verandering. Desalniettemin is de situatie hieronder beoordeeld.

Het arriveren vindt plaats over de openbare weg en wordt beschouwd als indirecte hinder.

Het parkeren (het openen en sluiten van de roldeur, het wachten bij de deur en het naar binnen en buiten rijden) wordt beschouwd als directe hinder.

De gevolgen hiervan hebben wij inzichtelijk gemaakt in onze aanvullende geluidrapport D04, hoofdstuk 2.2. De geluidsvoorschriften vanuit het Activiteitenbesluit worden niet overschreden. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de indirecte hinder wordt voldaan aan de streefwaarden.

Uit het aanvullend onderzoek blijkt verder dat de piekniveaus niet meer zullen bedragen dan 60 dB(A). De streefwaarde van 55 dB(A) uit de VNG-publicatie wordt overschreden, maar de grenswaarde van 60 dB(A) wordt niet overschreden. De piekniveaus staan een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

- Het bevoegd gezag wordt verzocht om voor deze situatie dergelijke piekniveaus acceptabel te vinden. Het betreft hierbij ten hoogste 3 voertuigen in de periode voor 07:00 uur waaraan geen maatregelen zijn te treffen;
- Het is een reeds bestaande en planologisch toegestane situatie, die voldoet aan de grenswaarden van het Activiteitenbesluit en waarover geen klachten bij de gemeente bekend zijn.

Naar ons oordeel staat de komst van personeelsleden voor 7 uur 's morgens een goed woon- en leefklimaat dan ook niet in de weg.

3. *Het is onduidelijk hoe voorkomen wordt dat het oostelijke parkeerterrein na 19.00 uur gebruikt zal worden door personenwagens.*

Aan de zuidzijde wordt een slagboom geplaatst. Deze zal tijdig de parkeerplaats afsluiten voor nieuwe bezoekers. De reeds geparkeerde bezoekers hebben dan nog voldoende tijd om het parkeerterrein voor 19.00 uur te verlaten.

Vertaling van deze rbs in het akoestisch rekenmodel

4. *De bronsterkten zijn aan de lage kant gekozen waardoor de kans groot is dat in de praktijk enigszins hogere geluidsniveaus optreden bij de woningen.*

In de rapportage van Peutz worden de volgende voorbeelden genoemd:

- Dichtslaande portieren: 95 dB(A);
- Winkelwagentjes: 83 dB(A) (gemiddeld) en 95 dB(A) (piek).

De gehanteerde bronsterkten vallen binnen de bandbreedte van de gangbare akoestische praktijk. Peutz maakt niet duidelijk welke uitgangspunten voor deze situatie wel juist zouden zijn geweest. Hierbij kan worden aangetekend dat ook bureau Peutz voor het sluiten van portieren van personenwagens een bronsterkte van 95 dB(A) hanteert (bijvoorbeeld F 18507-4-RA-002 van 22 januari 2010). Het is de tendens dat door betere deurrubbers deze piekbron tot steeds lagere piekniveaus zal leiden.

De bronsterkte voor winkelwagentjes is gebaseerd op geluidmetingen op een locatie elders. Het betrof hierbij niet specifiek geluidarme winkelwagentjes, zodat gerekend is met een worst case situatie. Ook hiervoor geldt dat winkelwagentjes in de toekomst eerder stiller zullen worden dan luider. Een bronsterkte van 95 dB(A) geeft bij de klant al een piekniveau van circa 85 dB(A) op oorhoogte. Hogere niveaus worden niet als comfortabel ervaren.

5. *Bij de woningen aan de Sprongstraat is niet op 7.5 meter hoogte gerekend.*

De opmerking is terecht. Voor de eengezinswoningen met 2 bouwlagen en zolder is voor dagperiode getoetst op 1,5 meter hoogte, voor de avondperiode op 4.5 meter. Om tegemoet te komen aan de opmerking zijn aanvullend de niveaus berekend op 7.5 meter hoogte.

De gevolgen hiervan hebben wij inzichtelijk gemaakt in onze aanvullende geluidrapport D04, hoofdstuk 2.5. In de rekenbijlagen van de rapportage zijn

De resultaten hiervan leiden in het algemeen niet tot hogere niveaus dan op 4,5 meter. In de enkele gevallen waarbij wel een verhoging optreedt, leidt dit niet tot overschrijdingen van de richt- en grenswaarden uit de VNG-publicatie. Ook op de

zolderverdieping aan de Sprongstraat is sprake van een goed woon- en leefklimaat (mocht hier sprake zijn van verblijfsruimten) in de avond- en nachtperiode.

De zienswijze leidt er wel toe dat voor enkele woningen aanvullende bestuurlijke afwegingen moeten worden gemaakt.

Het betreft hierbij voor 1 woning de piekniveaus vanwege vertrekkend personeel in de avondperiode en voor meerdere woningen de piekniveaus vanwege vertrekkende vrachtwagens in de nachtperiode. Dit is toegelicht in de rapportage D04, hoofdstukken 3.3 en 3.4.

Toetsing aan "goede ruimtelijke ontwikkeling" en Activiteitenbesluit

6. De aangehouden gebiedstyperingen "gemengd gebied" en "rustige woonwijk" zijn niet vanzelfsprekend.

In het geluidrapport is in hoofdstuk 2.2 op huisnummerniveau aangegeven welke typering is toegepast. Hierbij is rekening gehouden met de ligging ten opzichte van het centrum (meerdere functies anders dan wonen in de directe nabijheid) en de ligging aan een belangrijke infrastructuur (Waterstraat). Dat de woningen in de Bongerdstraat in de huidige situatie als "rustige woonwijk" moeten worden beschouwd is gelet op het vorenstaande onjuist en is in de beoordelingsnotitie ook niet nader onderbouwd.

Peutz geeft in de beoordelingsnotitie een onjuiste weergave van de in rapportage D03 aangehouden toetsingswaarden voor de verschillende gebiedstyperingen.

De juiste waarden zijn (zie hoofdstuk 2.2.1 en 2.2.2 van het geluidrapport), in overeenstemming met de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering":

- Rustige woonwijk
 - o Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau tot 45 dB(A) etmaalwaarde
 - o Maximale geluidsniveaus tot 55 dB(A) in de nachtperiode (niet: 60)
- Gemengd gebied
 - o Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau tot 50 dB(A) etmaalwaarde
 - o Maximale geluidsniveaus tot 60 dB(A) in de nachtperiode (niet: 70)

7. De piekniveaus in de nachtperiode (70 dB(A)) zijn te hoog

- a. Bij dergelijke piekniveaus zijn ontwaakreacties bij omwonenden niet uitgesloten. Dit is vermijdbaar en derhalve niet acceptabel;

De piekniveaus vanwege de aankomst van een (geluidarme) truck zullen niet leiden tot ontwaakreacties. Als er al ontwaakreacties optreden, dan zal dit door het reguliere (vracht)verkeer op de Waterstraat zijn. Dit wijzigt niet door de uitbreiding van de supermarkt.

De piekniveaus worden formeel toegerekend aan de supermarkt zodra de truck de inrichtingsgrens betreedt. Het berekende piekniveau L_{Amax} bedraagt ten hoogste 70 dB(A). De afstand van de inrichtingsgrens tot de gevels van woningen (op 4,5 meter hoogte) bedraagt meer dan 8 meter. Uit het aanvullend onderzoek, hoofdstuk 3.1, blijkt dat het L_{night} minder dan 20 dB(A) bedraagt, zodat niet gevreesd hoeft te worden voor ontwaakreacties.

Over de Waterstraat is het rijden in de nachtperiode door (niet-geluidarme) vrachtwagens en personenwagens niet verboden. De afstand van de voorgevel van de woningen tot de as van de rijlijn van de Waterstraat bedraagt 4 meter. Langsrijdende personenwagens veroorzaken op een afstand van 4 meter reeds een piekniveau van 74-

79 dB(A), afhankelijk van het rijgedrag. Langsrijdende vrachtwagens zullen piekniveaus van ruim 85 dB(A) veroorzaken. Er zijn geen klachten over ontwaakreacties bekend vanwege het reguliere langsrijdende verkeer.

De twee extra piekgeluiden die beduidend zachter zijn dan het reguliere verkeer, en alleen tussen 06.00 en 07.00 uur plaatsvinden, kunnen niet worden aangewezen als de oorzaak van ontwaakreacties. Het vermijden van deze bewegingen zal het woon- en leefklimaat niet merkbaar verbeteren.

- b. Er dient terughoudend omgegaan te worden met het uitsluiten van de piekniveaus vanwege aan- en afrijdend verkeer in de nachtperiode;

Gedurende ten hoogste 2 maal in de periode tussen 06.00 en 07.00 uur treden bij enkele woningen hogere piekniveaus op, die de grenswaarde van 60 dB(A) overschrijden. Deze piekniveaus vallen volledig weg ten opzichte van het reguliere verkeer in de tijdsperiode 06.00-07.00 van de nachtperiode. De omwonenden ondervinden daarom geen nadeel wanneer deze piekniveaus van toetsing aan de grenswaarde van 60 dB(A) worden uitgesloten.

- c. Uit hoofdstuk 3.1 van het aanvullende rapport D04 blijkt dat hierbij de grenswaarde voor L_{night} niet wordt overschreden. Er treden geen ontwaakreacties op. Derhalve worden de omwonenden niet geschaad wanneer de piekniveaus vanwege het aanrijdend (stil) vrachtverkeer in deze situatie aanvaardbaar worden geacht. Artikel 2.18 lid 4 (Activiteitenbesluit) is niet van toepassing in deze situatie.

De opmerking is terecht, maar is van toepassing op de omgevingsvergunning. Voor het bestemmingsplan is het in zoverre van belang dat hieruit blijkt dat er bij het in werking hebben van de inrichting geen belemmering te verwachten is.

Door het stellen van maatwerkvoorschriften (artikel 2.20 lid 1 Activiteitenbesluit) kunnen de optredende maximale geluidsniveaus worden gelegaliseerd. Op grond van art. 2.20 lid 2 zal daarbij aangetoond moeten worden dat in de geluidgevoelige ruimten van de woningen in de nachtperiode een waarde van maximaal 25 dB(A) wordt gegarandeerd. Hieraan kan worden voldaan. Dit is toegelicht in hoofdstuk 3.1 van ons geluidrapport D04.

Bewoners worden hierdoor niet benadeeld, aangezien er juist sprake is van een verbetering ten opzichte van het op straat parkeren en vervolgens laden/lossen. De hooguit 2 zeer kortstondige piekgeluiden in een zeer kort tijdsbestek (alleen bij het rijden over de hellingbaan) zullen in akoestische zin niet opvallen ten opzichte van het overige verkeer dat op kortere afstand langs de gevels rijdt.

8. Conclusies van Peutz

- a. De conclusie van Peutz dat de rekenresultaten lager uitgevallen zijn dan verwacht had moeten worden op basis van kengetallen, wordt niet onderschreven. Er is geen reden te veronderstellen dat de werkelijke niveaus hoger zullen zijn dan is aangehouden. De berekeningen hebben betrekking op een worst case situatie (drukke werkdag en koopavond) waarbij alleen al vanwege de verkeersveiligheid op het parkeerterrein behoedzaam zal worden gereden. Daarnaast is van belang dat er sprake van een uitbreiding van een bestaande planologisch toegestane supermarkt.
- b. Anders dan Peutz beweert is de maximale representatieve planologische mogelijkheid in beeld gebracht. Het aantal parkeerplaatsen en het aantal parkeerbewegingen is op elkaar afgestemd op basis van kengetallen. Hierbij is uitgegaan van een worst case scenario. Het gebruik van winkelwagentjes is vastgesteld door tellingen ter plaatse. Er hoeft nu geen rekening gehouden te worden met verdere groei in de toekomst van de supermarkt. Bij eventuele verdere groei zal het bestemmingsplan opnieuw gewijzigd moeten worden en zullen opnieuw ruimtelijke overwegingen moeten worden gemaakt. Verder geldt dat de akoestische inpasbaarheid van wijzigingen zullen worden getoetst aan de geluidsvoorschriften van het Activiteitenbesluit, zodat ook hier een waarborg ligt ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen.
- c. Dat er geen sprake is van geen goed woon- en leefklimaat wordt niet onderschreven door de rekensultaten. De optredende geluidsniveaus in de nachtperiode vanwege de stille trucks zijn weliswaar getalsmatig hoger dan de grenswaarden, maar vallen weg tegen de veel vaker voorkomende (hogere) piekniveaus vanwege langsrijdende personenwagens en vrachtwagens. Mede gezien het karakter van een "gemengd gebied" en het feit dat het bestemmingsplan betrekking heeft op een uitbreiding van een bestaande planologisch toegestane supermarkt, kunnen deze piekniveaus vanwege aanrijdend verkeer die noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering als aanvaardbaar worden beschouwd.

Overige zienswijzen

2.1 Zienswijze 1. Sprongstraat 22/24/28

2. Verkeer

d.

Zoals in het akoestisch rapport is aangegeven zullen de bestelbusjes vanwege leveranciers in de dagperiode gebruik maken van de laad/losdock. Omdat niet uitgesloten kan worden dat er handmatig aan de achterzijde gelost zal worden, bijvoorbeeld wanneer het laad/losdock al bezet is door een vrachtwagen, is in het aanvullend rapport D04, hoofdstuk 2.4, onderzocht wat het effect is van 4 bestelbusjes van leveranciers die aan de achterzijde lossen in plaats van inpandig.

Omdat het kan voorkomen dat ook (eigen) bestelbusjes aan de achterzijde zullen worden geladen/gelost zijn in onze aanvullende geluidrapportage D04 de gevolgen voor het geluid doorgerekend. Hierbij is uitgegaan van 6 extra ritten.

Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat dit niet zal leiden tot overschrijdingen van de richt- en grenswaarden volgens het Activiteitenbesluit en dat dit een goed woon- en leefklimaat niet in de weg staat.

4. Geluidhinder

a.

In het akoestisch onderzoek D03 is er vanuit gegaan dat alle verladingen met bestelbusjes in de laad/losdock zullen plaatsvinden. Deze situatie kan voorkomen. Daarnaast is het ook mogelijk dat enkele (maximaal 4) van de leveranciers over het oostelijke parkeerterrein naar de achterzijde zullen rijden om daar te lossen. Aanvullend kan het voorkomen dat de supermarkt een bestelwagen inzet voor het wegbrengen van bestellingen (6 maal per dag). De gevolgen hiervan zijn onderzocht in onze aanvullende geluidrapportage D04. Hierbij is uitgegaan van in totaal 10 verladingen aan de achterzijde met bestelbusjes.

Afval wordt binnen de laad- en losdock opgehaald, in de dagperiode. Deze is niet in de geluidrapportage D03 opgenomen. Het effect van een extra beweging met een vrachtwagen voor het ophalen van afval is onderzocht in de aanvullende geluidrapportage D04, hoofdstuk 2.3. Hieruit blijkt dat er geen nadelige gevolgen zijn voor het woon- en leefklimaat. De piekniveaus nemen niet toe, het effect op de langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en de indirecte hinder is te verwaarlozen.

Door middel van tellingen ter plaatse is vastgesteld dat 20% van de klanten die gebruik maakt van de parkeerplaats een winkelwagentje meeneemt naar de auto.

De verkeersbewegingen van en naar de garageboxen zijn in het rekenmodel opgenomen als indirecte hinder aangezien deze plaatsvinden over de openbare weg.

Het geluid vanwege het openen en sluiten van de elektrische garagedeuren is akoestisch niet relevant. Het betreft moderne roldeuren die bij de woningen (minimale afstand van 20 meter) nauwelijks hoorbaar zullen zijn. Daarnaast zullen ze slechts kortstondig in gebruik zijn, zodat deze niet zullen leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. De kortstondige verhogingen (piekniveaus) zijn ondergeschikt aan de piekniveaus van de personenwagen zelf.

De genoemde glasbak is niet aanwezig en hoeft niet te worden meegenomen in het onderzoek. Het bestemmingsplan ziet op de uitbreiding van de supermarkt, in het kader van voorliggend bestemmingsplan is er geen noodzaak om het aantal glasbakken uit te breiden en/of te verplaatsen.

b.

De gehanteerde bronsterkten voor de bestelbusjes en vrachtwagens zijn overeenkomstig de gangbare akoestische praktijk (kentallen). Voor de geluidarme voertuigen is uitgegaan van de eisen vanuit de PIEK en Quiet Truck certificering.

De bronsterkten van de dakinstallaties is gebaseerd op leveranciersgegevens. De gegevens zijn toegevoegd aan onze aanvullende geluidrapportage D04.

c.

De berekeningen voor de 2^e verdieping zijn bijgevoegd in onze aanvullende geluidrapportage D04. Hieruit blijkt dat dit geen gevolgen heeft voor de beoordeling van de resultaten.

d.

De woningen aan de Sprongstraat 22/24/28 zullen aan de achterzijde voornamelijk geluidbelast worden door de supermarkt. De geluidsniveaus hiervan zijn inzichtelijk gemaakt. Hierbij zijn alle relevante geluidbronnen betrokken. Er zijn geen andere relevante geluidbronnen, zoals van bedrijven of wegen, in de omgeving zodat er geen sprake is van relevante cumulatieve effecten. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bij deze woningen voldoet aan de richtwaarden voor een rustige woonwijk.

e.

Zie beantwoording Peutz, onder 7.

f.

In de beantwoording van de beoordelingsnotitie van Peutz, onder 7, is aangegeven dat omwonenden niet onevenredig worden benadeeld wanneer twee stille vrachtwagens voor 7 uur via de Waterstraat arriveren en vervolgens het terrein van de supermarkt oprijden. Op het moment dat deze het terrein betreden zijn de daarbij optredende piekniveaus beduidend lager dan vanwege het overige gemotoriseerde verkeer dat over de Waterstraat rijdt. De optredende binnenniveaus vanwege deze twee transporten kunnen niet de oorzaak zijn van eventuele ontwaakreacties in slaapkamers.

7. Omgevingsvergunning

b.

De op te nemen maatwerkvoorschriften hebben betrekking op het tijdig afsluiten van het oostelijke parkeerterrein. Daarnaast zullen de optredende maximale geluidsniveaus bij het bevoorraden voor 7 uur 's morgens door middel van een maatwerkvoorschrift gelegaliseerd moeten worden.

2.2 Zienswijze 2. Sprongstraat 31/33/35

b.

In het akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten vanuit de verkeersgeneratie verwerkt tot een rekenmodel. De gehanteerde aantallen vrachtwagens en bestelbusjes zijn voldoende voor de dagelijkse aanvoer van goederen.

Aanvullend is onderzoek verricht vanwege de besteldiensten van de supermarkt en het ophalen van afval. Zie hiervoor de aanvullende notitie D04.

d.

Het laden en lossen in de nachtperiode gebeurt binnen de laaddock en zal niet merkbaar zijn voor de bewoners. De gevolgen van het uitrijden van de 2 geluidarme vrachtwagens zijn inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke kaders. Hieruit blijkt dat de nachtelijke transporten een goed woon en leefklimaat niet in de weg staan.

Zie voor de beantwoording van de zienswijze over het parkeren door personeel voor 7 uur de beantwoording Peutz, onder 2.

2.3 Zienswijze 3. Bongerdstraat 7

1. Ontwerpbestemmingsplan

c.

Voor de beoordeling van het geluidrapport is gebruik gemaakt van de notitie van Peutz. Deze is afzonderlijk inhoudelijk beantwoord.

De zienswijze gaat verder in op enkele andere geluidsaspecten die hieronder worden behandeld.

Het geluidsscherm is conform de tekeningen in het rekenmodel opgenomen. Het scherm is in het rekenmodel aangebracht op de erfgrens, met twee verschillende hoogten. De tekening van het scherm is als bijlage bijgevoegd in het aanvullend onderzoek D04.

De in het rekenonderzoek aangehouden toekomstige aantallen vrachtwagens en bestelbusjes ten behoeve van de leveringen zijn gebaseerd op kengetallen en komen overeen met de bedrijfsvoering van de supermarkt. In het aanvullend onderzoek D04 is het effect nagegaan van extra inzet door eigen bestelbusjes. Dit leidt niet tot gewijzigde conclusies.

Het tuinterras van woning Bongerdstraat 7 grenst aan het geluidsscherm. Hierdoor wordt een optimale afscherming bereikt. In het algemeen geldt dat een terras niet wordt beschermd en dat toetsing plaatsvindt op de gevel van woningen.

Om tegemoet te komen aan de zienswijze zijn in het aanvullende geluidrapport D04, hoofdstuk 2.5, de optredende geluidsniveaus in het tuinterras berekend.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt bij het terras minder dan 35 dB(A).

Het piekniveau bedraagt in de dagperiode minder dan 60 dB(A).

Dergelijke geluidsniveaus staan een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

Het effect van een sluiproute tussen Bongerdstraat en Sprongstraat zal hooguit in de dagperiode een rol kunnen spelen, omdat deze route buiten de dagperiode om wordt afgesloten. Daarnaast is er sprake van eenrichtingsverkeer (in noordelijke richting). De effecten volgen niet uit de verkeersstudie en zullen niet significant zijn omdat de rijsnelheid laag is vanwege aanwezige voetgangers en manoeuvrerende personenwagens, waardoor deze route niet uitnodigt om als sluiproute te functioneren.

e.

Geluids- en trillingsoverlast vanwege bouwwerkzaamheden wordt geregeld in afdeling 8.1 van het Bouwbesluit. Hierin staat opgenomen wanneer en onder welke voorwaarden de werkzaamheden mogen plaatsvinden. Het beoordelen hiervan maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming bij een bestemmingsplan.

2.4 Zienswijze 4. Esdoornstraat 37

a.

De geluidgevolgen van de toekomstige situatie zijn in beeld gebracht. Het aantal laad- en losbewegingen neemt niet toe. Het aantal bewegingen door leveranciers bedraagt maximaal 2 in de periode voor 7 uur en circa 14 in de dagperiode. Deze bewegingen zijn opgenomen in het rekenmodel en getoetst aan de wettelijke kaders.

Het laden en lossen vindt inpandig plaats. Gelet op de afstand van 25 meter van de woning tot de losdeur hoeft niet gevreesd te worden dat het openen en sluiten hiervan hinderlijk zal zijn. De geluidsniveaus hiervan vallen volledig weg tegen de overige geluiden die gelijktijdig op het buitenterrein aanwezig zijn. De inpandige verlading zal niet waarneembaar zijn.

Eventuele uitpandige verlading aan de achterzijde van de inrichting zal bij deze woning niet waarneembaar zijn.

Bij het ontwerp is rekening gehouden met de omgeving. Zo wordt de woning Esdoornstraat 37 door het op te richten geluidsschermd afgeschermd voor winkelwagentjes en personenwagens op het oostelijke parkeerterrein. Bij de vroege bevoorrading wordt uitsluitend geluidarm materieel ingezet.

2.5 Zienswijze 5. Bongerdstraat 8

c.

De woning Bongerdstraat 8 behoort tot gemengd gebied, vanwege de directe binding met het centrum en de ligging aan en nabij de Bongerdstraat en Waterstraat. Zie de beantwoording beoordelingsnotitie Peutz, punt 6.

d. t/m f.

Zie beantwoording rapportage Peutz.

g.

De piekniveaus vanwege winkelwagentjes en dichtslaande portieren op woning Bongerdstraat 8 bedragen 60 dB(A) in de dagperiode. Dit staat een goed woon- en leefklimaat niet in de weg, en voldoet ook ruim aan de grenswaarde van 70 dB(A). Alleen al om deze reden is er geen noodzaak om aanvullende maatregelen te onderzoeken. Om geluidsoverlast voor de omgeving te voorkomen wordt door het vroegtijdig sluiten van de oostelijke parkeerplaats vermeden dat hiervan na 19.00 uur nog gebruik zal worden gemaakt.

1.6 Zienswijze 6. Waterstraat 80

Geen geluidsaspecten

2.7 Zienswijze 7. Waterstraat 56

Geen geluidsaspecten

2.8 Zienswijze 8. Akenshof 1/3/..21

Geen geluidsaspecten

2.9 Zienswijze 9. Akenshof 15

f.

Er bevinden zich geen ondergrondse glasbakken binnen de inrichtingsgrens van supermarkt De Witt, zodat deze ook niet aan het rekenmodel zijn toegevoegd. Bovendien wijzigt voorliggend bestemmingsplan niets aan de plaats en het aantal glasbakken.

g.

De bewoners vrezen voor geluidsoverlast vanwege parkerende personenwagens en winkelwagentjes. De effecten hiervan zijn onderzocht in het akoestisch onderzoek D03, hoofdstukken 4.1.2 en 4.2.2. Uit het onderzoek blijkt dat bij de woning aan de Akenshof 15 de geluidsniveaus ruim voldoen aan de richt- en grenswaarden voor gemengd gebied.

2.10 Zienswijze 10. Stichting monument en landschap

Geen geluidsaspecten

Ten slotte

Bij de behandeling van de zienswijzen kan het bevoegd gezag de voornoemde argumenten en overwegingen betrekken.

Met vriendelijke groet,
De Roever Omgevingsadvies

Drs. ing. C. den Hertog



Bijlage

Aanvullend akoestisch onderzoek
uitbreiding Plus supermarkt
De Roever

Aanvullend akoestisch onderzoek

Uitbreiding Plus supermarkt

**Waterstraat 27
te Beek, gemeente Groesbeek**

n.a.v. zienswijzen

Heidebloemstraat 15
Postbus 64
5480 AB Schijndel
T 073 594 10 11
F 073 594 11 20
info@deroever.nl
www.deroever.nl

Rabobank 12.26.90.311
Postbank 108.33.26
Advies- en ingenieursbureau
J.G. de Roever B.V.
KvK 16068733
BTW NL 8015.63.136.B.01



Opdrachtgever: Zwartbol Planontwikkeling en Advies BV
Contactpersoon: de heer H. Zwartbol

Documentnummer: 20140599/D04/SB
Datum: 12 oktober 2015

Auteur: ir. J.R. Brouwer
Projectleider: drs. ing. C. den Hertog

Handtekening:



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	3
1.1. Aanleiding tot het aanvullend onderzoek	3
1.2. Doel van het aanvullend onderzoek	3
1.3. Onderzoeksmethode	3
2. AANVULLEND REKENONDERZOEK.....	4
2.1. Onderzochte wijzigingen	4
2.2. Aankomst personeelsleden	4
2.2.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	4
2.2.2. Maximale geluidsniveaus.....	4
2.2.3. Indirecte hinder	5
2.3. Ophalen afvalcontainers	5
2.3.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	5
2.3.2. Maximale geluidsniveaus.....	6
2.3.3. Indirecte hinder	6
2.4. Bestelbusjes	6
2.4.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	6
2.4.2. Maximale geluidsniveaus.....	7
2.4.3. Indirecte hinder	7
2.5. Extra rekenhoogten en tuinterras	7
2.5.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau	8
2.5.2. Maximale geluidsniveaus.....	8
2.5.3. Indirecte hinder	8
2.5.4. Conclusie	8
3. ONTHEFFINGEN	9
3.1. Nachtelijke belading (Barim).....	9
3.2. Nachtelijke komst personeel (RO)	10
3.3. Vertrek personeel in de avondperiode (RO)	11
3.4. Vertrek vrachtwagens in de nachtperiode (RO)	12
4. CONCLUSIE EN BESPREKING	13
4.1. Gevolgen van de zienswijzen	13
4.2. Ontheffingen	13
BIJLAGE I. Afbeeldingen	15
BIJLAGE II. Leveranciersgegevens	16
BIJLAGE III. Invoergegevens rekenmodel directe hinder	17
BIJLAGE IV. Invoergegevens rekenmodel indirecte hinder	18
BIJLAGE V. Rekenresultaten $L_{Ar,LT}$	19
BIJLAGE VI. Rekenresultaten L_{Amax}	20
BIJLAGE VII. Rekenresultaten Indirecte hinder	21

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding tot het aanvullend onderzoek

De bestaande supermarkt aan de Waterstraat 27 in het centrum van Beek, gemeente Groesbeek, wordt uitgebreid.

Bij het ontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding supermarkt Waterstraat 27, centrum Beek" is de rapportage 20140599/d03/SB van 4 mei 2015 als toelichting toegevoegd. Op de ontwerpbestemmingsplan zijn zienswijzen ingebracht. Bij de zienswijzen is een akoestische beoordeling toegevoegd, opgesteld door adviesbureau Peutz, "Uitbreiding supermarkt te Beek – beoordeling akoestisch onderzoek", kenmerk Tke/Tke/KS/L 655-1-NO van 27 juli 2015.

In voorliggende rapportage wordt ingegaan op de geluidsaspecten van de zienswijzen, voor zover deze directe gevolgen hebben voor de modellering.

1.2. Doel van het aanvullend onderzoek

De gevolgen van de ingebrachte zienswijzen zijn onderzocht. Het doel hiervan is om het bevoegd gezag in staat te stellen de geluidsaspecten opnieuw te beoordelen in het licht van de zienswijzen.

1.3. Onderzoeksmethode

Bij de berekeningen is uitgegaan van het rekenmodel dat ten grondslag ligt aan de rapportage 20140599/D03/SB van 4 mei 2015. Berekeningen zijn uitgevoerd in het programma Geomilieu, (module IL, versie 2.62).

2. AANVULLEND REKENONDERZOEK

2.1. Onderzochte wijzigingen

De volgende zaken zijn onderzocht:

- Aankomst personeelsleden voor 7 uur (nachtperiode);
- Extra vrachtwagenbeweging vanwege het ophalen van afval in de dagperiode;
- Extra bewegingen met eigen bestelbusjes;
- De herberekeningen zijn uitgevoerd inclusief de beoordelingshoogte 7,5 meter voor de woningen aan de Sprongstraat en op begane grond hoogte in de tuin van woning Bongerdstraat 7.

Daarnaast zijn enkele zaken toegevoegd aan de bijlagen, te weten:

- Positionering en hoogte van het geluidsscherm;
- Leveranciersgegevens dakinstallaties.

2.2. Aankomst personeelsleden

Het aantal personeelsleden dat voor 7 uur kan arriveren bedraagt 3 stuks. De personenwagens arriveren in de nachtperiode via de Sprongstraat of de Colonel Ekmanstraat. Deze activiteiten vinden ook in de huidige situatie plaats, met dit verschil dat de parkeerplaatsen nu overkluisd zijn.

2.2.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

De bewegingen tot aan de overkluisingen vinden plaats over openbare weg, en worden niet toegerekend aan de directe hinder vanwege inrichting.

Tijdens het parkeren, bij de overkluising wordt rekening gehouden met 10 seconde stationair draaiende motor. Dit is de tijd nodig voor het openen van de deur en het behoedzaam naar binnen rijden van een personenwagen.

Dit is verwerkt door aan de lijnbron L01 "stationair bij overkluising" een bedrijfstijd van $3 \times 10 = 30$ seconde in de nachtperiode toe te voegen. Het geluid van het elektrisch openen en sluiten van de roldeur is, mede gelet op de korte bedrijfstijd, hieraan ondergeschikt.

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau bij woningen, inclusief aankomst van personeel, bedraagt in de nachtperiode ten hoogste 29 dB(A) zodat ruim voldaan wordt aan de richtwaarde van 35 dB(A) en de grenswaarde van 40 dB(A). Uit de deelresultaten blijkt dat de bijdrage vanwege het personeel hieraan circa 20 dB(A) bedraagt.

Voor de complete rekenresultaten zie bijlage 5.

2.2.2. Maximale geluidsniveaus

De bewegingen vanaf de Sprongstraat tot aan de overkluisingen vinden plaats over openbare weg, en worden niet toegerekend aan de directe hinder vanwege inrichting. De bediening van de deuren geschiedt met afstandsbediening zodat er geen sprake is van dichtslaande portieren of startende motoren.

Door middel van bron xm55 is in rapportage D03 rekening gehouden met een piekgeluid van 95 dB(A) ten gevolge van het gasgeven bij het binnenrijden en het sluiten van de

autoportier binnen de parkeerbox. In het aanvullend onderzoek is het gebruik van deze geluidbron ook voor de nachtperiode inzichtelijk gemaakt.

Uit berekeningen volgt dat dit aan de achterzijde van woningen Sprongstraat 22-28 zal leiden tot piekniveaus van in de bandbreedte van 55 tot 60 dB(A). Het berekende piekniveaus bedraagt ten hoogste 60 dB(A). In de praktijk zal dit niveau door inpandige absorptie lager zijn.

Moderne roldeuren worden tegenwoordig voorzien maatregelen, zoals kunststof geleidestroken, waardoor geluid gereduceerd wordt. De bronsterkte hiervan zal zeker lager zijn dan 95 dB(A) van een dichtslaand portier zodat deze niet maatgevend is voor de beoordeling.

Een piekniveau van 60 dB(A) overschrijdt de grenswaarde van het Activiteitenbesluit niet. Daarnaast kan het bevoegd gezag ook dergelijke piekniveaus acceptabel achten (VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering", hoofdstuk B5.3, stap 3, rustige woonwijk) omdat het valt binnen de bandbreedte van 55 tot 60 dB(A). In hoofdstuk 3.2 van deze rapportage is een overzicht opgenomen van de optredende piekniveaus aan de achterzijde van de woningen aan de Sprongstraat waarvoor een dergelijke bestuurlijke afweging noodzakelijk is. Zie voor de complete rekenresultaten bijlage 6.

2.2.3. Indirecte hinder

De gevolgen voor de indirecte hinder zijn onderzocht door het toevoegen van 3 bewegingen met personenwagens in de nachtperiode aan de mobiele bronnen W04a (Sprongstraat), W04b (Colonel Ekmanstraat) en W07 (achterzijde supermarkt). De toegevoegde uurintensiteit bedraagt $3/8=0.375$ mvt/uur.

De indirecte hinder in de nachtperiode bedraagt bij woningen aan de Sprongstraat ten hoogste 39,5 dB(A) in de nachtperiode (Sprongstraat 1, hoogte 4,5 meter). De voorkeursgrenswaarde (40 dB(A) in de nachtperiode) wordt vanwege de komst van de personeelsleden niet overschreden.

2.3. Ophalen afvalcontainers

De afvalcontainers worden in de laad- en losdock verwisseld, uitsluitend in de dagperiode. Aangezien dit een gesloten gebouw betreft, treedt geen relevante extra geluiduitstraling richting de omgeving op.

De geluidsaspecten vanwege een extra vrachtwagenbeweging zijn onderzocht.

2.3.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

In de dagperiode is reeds rekening gehouden met 6 vrachtwagens. Deze zijn gemodelleerd als mobiele bron M32. Aan dit aantal is in het rekenmodel 1 vrachtwagen toegevoegd, zodat gerekend wordt met 7 aankomende bewegingen (5 km/uur).

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in gemengd gebied vanwege alle activiteiten bedraagt ten hoogste 49 dB(A) in de dagperiode (Bongerdstraat 6). De richtwaarde van 50 dB(A) wordt niet overschreden.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de rustige woonwijk vanwege alle activiteiten bedraagt ten hoogste 40 dB(A) in de dagperiode (Sprongstraat 16-18). De richtwaarde van 45 dB(A) wordt niet overschreden.

De extra beweging staat derhalve een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

2.3.2. Maximale geluidsniveaus

De maximale geluidsniveaus zijn onafhankelijk van het aantal passages. Maximale geluidsniveaus vanwege aan- en afrijdend vrachtverkeer zijn reeds beoordeeld in het geluidrapport D03. Op deze eventueel aanvullende beweging zijn dezelfde argumenten van toepassing.

2.3.3. Indirecte hinder

De gevolgen voor de indirecte hinder zijn onderzocht door de mobiele bronnen W05a (aankomst via Waterstraat) en W05b (vertrek achterzijde) een extra beweging in de dagperiode te geven (uurintensiteit zware voertuigen: 7 bewegingen/12 uur = 0.583).

Uit het onderzoek blijkt dat de indirecte hinder in de Sprongstraat (vertrekkende voertuigen) ten hoogste 49 dB(A) bedraagt. De voorkeursgrenswaarde wordt niet overschreden. Ten aanzien van de extra arriverende vrachtwagenbeweging bij de woningen aan de Bongerdstraat en Waterstraat-Zuid geldt dat het een niet maatgevende groep is. De indirecte hinder wordt bepaald door de personenwagens. De extra vrachtwagenbeweging leidt niet tot een hogere geluidbelastingen.

De complete rekenresultaten zijn opgenomen in bijlage 7.

2.4. Bestelbusjes

Aanvullend op de beschreven bedrijfssituatie in rapport D03 zullen dagelijks ten hoogste 6 ritten met een eigen bestelbusje plaatsvinden. De verlading vindt handmatig plaats aan de achterzijde bij de losdeur naast de uitrit van de laad/losdock. Daarnaast kan niet worden uitgesloten dat 4 van de 6 bestelbusjes van leveranciers geen gebruik zullen maken van de inpandige laad/losdock maar aan de achterzijde zullen lossen.

Gerekend wordt met $(6+4=)$ 10 extra ritten met een bestelbusje in de dagperiode.

Deze bestelbusjes rijden met de verkeersstroom mee. De bewegingen vinden op dezelfde wijze plaats als de overige voertuigen, namelijk via de ingang aan de zuidzijde, via de oostzijde van de laad/losdock naar de deur naast de achteruitgang van de laad/losdock. Daar vindt handmatige belading plaats (bijvoorbeeld boodschappenkratten). De bestelbusjes verlaten de inrichting in noordelijke richting, waarna afhankelijk van de bestemming gekozen worden voor de Sprongstraat of de Colonel Ekmanweg.

2.4.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Het rijden via de inrit tot aan de overslaglocatie wordt beschouwd als directe hinder. Het betreft hierbij 10 extra ritten. Dit is afzonderlijk in het model verwerkt door mobiele bron M61 (gemiddelde bronsterkte 95 dB(A)). De snelheid komt overeen die van de personenwagens, 10 km/uur.

Voor het verladen zelf wordt uitgegaan van een gemiddelde verlaadtijd van 5 minuten per bestelbus. Aangezien het verladen handmatig plaatsvindt, kan worden gesteld dat deze activiteit ten opzichte van de overige geluidbronnen op het terrein verwaarloosbaar is.

Uit berekeningen blijkt dat de bijdrage vanwege de rijdende bestelbusjes ten hoogste 34 dB(A) in de dagperiode bedraagt (gemengd gebied, Bongerdstraat) en 25 dB(A) in de rustige woonwijk/ Sprongstraat. De bijdrage vanwege de bestelbusjes bedraagt resp. 16 en 20 dB(A) minder dan de richtwaarde zodat er geen sprake is van een significante bijdrage aan het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Het woon- en leefklimaat wordt niet significant beïnvloed door de inzet van de bestelwagens.

2.4.2. Maximale geluidsniveaus

Piekniveaus treden op bij het neerzetten van kunststof kratten in de bestelwagen, door startende motoren, het dichtschuiven van de deur van de bestelbus en het rijden over het terrein. Uitgegaan wordt van een maximale bronsterkte van 100 dB(A). Dit is gemodelleerd met de mobiele bron xM61. Deze bron omvat zowel het rijden over het oostelijke parkeerterrein als het aan de achterzijde laden/lossen van een bestelbusje.

Aan de woningen van de Bongerdstraat veroorzaken de ritten met bestelbusjes over het terrein van de inrichting piekniveaus tot 69 dB(A). De richtwaarde voor het woon- en leefklimaat in gemengd gebied en de grenswaarde van het Activiteitenbesluit (beide 70 dB(A)) worden niet overschreden.

Aan de achterzijde van de Sprongstraat 28 treden piekniveaus tot 63 dB(A) ten gevolge van het beladen van de bestelbusjes.

De streefwaarde in de dagperiode voor een goed woon- en leefklimaat van 65 dB(A) in een rustige woonwijk wordt niet overschreden. De piekniveaus vanwege de bestelbusjes staan een goed woon- en leefklimaat niet in de weg.

De grenswaarde van het Activiteitenbesluit van 70 dB(A) wordt niet overschreden.

Zie voor de complete rekenresultaten bijlage 6.

2.4.3. Indirecte hinder

Aangezien de bestelbusje nabij de achterzijde van de laad/losdock worden beladen is het aantal bewegingen van de "middelzware motorvoertuigen" verhoogd met 6 stuks (toegepast op de vertrekkende bewegingen W04a en W04b. De gehanteerde uurintensiteit bedraagt $6/12=0,5$ mvt/uur.

De indirecte hinder in de Sprongstraat ten gevolge van alle verkeer bedraagt ten hoogste 49 dB(A) in de dagperiode. Ook inclusief de extra bewegingen met bestelbusjes staat de indirecte hinder een goed woon- en leefklimaat niet in de weg. Zie voor de complete rekenresultaten bijlage 7.

Omdat de indirecte hinder aan de zuidzijde is samengesteld uit meerdere routes, is het niet mogelijk om de invloed exact door te rekenen, omdat niet bekend is of de bestelbusjes vanuit het oosten, zuiden of westen arriveren na het wegbrengen van een bestelling. Dat de invloed van 6 extra arrivinge bewegingen met een bestelbus ten opzichte van de 7 vrachtwagens, 8 bestelbusjes en de 219 personenwagens van klanten en personeel via dezelfde routes verwaarloosbaar is, kan als volgt worden ingezien.

Uitgaande van een bronsterkte van 90, 95 en 105 dB(A) voor resp. een personenwagen, bestelbusje en vrachtwagen op de openbare weg neemt de totale emissie en daarmee het geluidsniveau in de dagperiode toe met 0,17 dB(A). Doordat de avondperiode bepalend is, heeft dit geen gevolgen voor de geluidbelasting (etmaalwaarde). De conclusies uit het geluidrapport D03, hoofdstuk 4.3, blijven ongewijzigd.

2.5. Extra rekenhoogten en tuinterras

In de notitie van Peutz wordt aangegeven dat bij de woningen aan de Sprongstraat ook gerekend moet worden op rekenhoogte 7,5 meter. Zienswijze 3 geeft aan dat de geluidsniveaus niet in de tuin van Bongerdstraat 7 zijn getoetst. In dit aanvullende rekenonderzoek zijn de berekeningen ook uitgevoerd op 7,5 meter hoogte en in de tuin.

2.5.1. Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau in het tuinterras van Bongerdstraat 7 op rekenhoogte 1,5 meter bedraagt ten hoogste:

- 34 dB(A) in de dagperiode;
- 20 dB(A) in de avondperiode;
- 12 dB(A) in de nachtperiode.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op woningen (hoogte 4,5/7,5 meter) in de Sprongstraat bedraagt ten hoogste:

- 40/40 dB(A) in de avondperiode (Sprongstraat 16-18);
- 27/29 dB(A) in de nachtperiode (Sprongstraat 12-14/22-24).

Zie bijlage 5.

2.5.2. Maximale geluidsniveaus

Het maximale geluidsniveau in het tuinterras van Bongerdstraat 7 op rekenhoogte 1,5 meter bedraagt ten hoogste:

- 59 dB(A) in de dagperiode;
- 47 dB(A) in de avondperiode;
- 50 dB(A) in de nachtperiode.

Het maximale geluidsniveau op woningen (hoogte 4,5/7,5 meter) in de Sprongstraat bedraagt ten hoogste:

- 63/64 dB(A) in de avondperiode (Sprongstraat 28);
- 60/60 dB(A) in de nachtperiode (Sprongstraat 28).

Zie bijlage 6.

2.5.3. Indirecte hinder

De indirecte hinder in het tuinterras van Bongerdstraat 7 bedraagt ten hoogste 39 dB(A) etmaalwaarde.

De indirecte hinder op woningen in de Sprongstraat bedraagt ten hoogste:

- Op 4,5 meter: 49,5 dB(A) (Sprongstraat 1);
- Op 7,5 meter: 48,8 dB(A) (Sprongstraat 17).

2.5.4. Conclusie

Uit de berekeningen volgt dat in het tuinterras van Bongerdstraat 7 wordt voldaan aan de richtwaarden, grenswaarden en voorkeursgrenswaarden zoals deze gelden voor het omgevingstype "rustige woonwijk". Vanwege het geluidsschermbaan is er sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Uit de berekeningen volgt dat op de 2^e verdieping van de woningen aan de Sprongstraat wordt voldaan aan de richtwaarden en voorkeursgrenswaarden zoals deze gelden voor het omgevingstype "rustige woonwijk".

Vertrekkend personeel in de avondperiode veroorzaakt een iets hoger piekniveau op de 2^e verdieping dan op de 1^e verdieping. De streefwaarde van 60 dB(A) wordt overschreden, maar de grenswaarde van 65 dB(A) wordt niet overschreden.

Het bevoegd gezag zal vanwege de hogere rekenuitkomst op 7,5 meter hoogte moeten motiveren dat een piekniveau van 64 dB(A) in de avondperiode aanvaardbaar is.

3. ONTHEFFINGEN

3.1. Nachtelijke belading (Barim)

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt het bevoegd gezag verzocht om bij de nachtelijke belading door de combinatie van een Quiet Truck met geluidarm (Piek) materieel ontheffing te verlenen voor de optredende piekniveaus. Desgewenst kan een maatwerkvoorschrift worden opgenomen waarin wordt voorgeschreven dat de nachtelijke bevoorrading (tussen 06.00 en 07.00 uur) uitsluitend mag plaatsvinden met materieel dat voldoet aan de Quiet-truck certificering/PIEK-programma.

De relevante piekniveaus in de nachtperiode wijzigen door het verwerken van de zienswijzen niet ten opzichte van tabel 4.4 in de rapportage D03. De berekende piekniveaus L_{Amax} bedragen bij de woningen aan Bongerdstraat 2-4, 6 en 8 en Esdoornstraat 37 meer dan 60 dB(A). De berekende niveaus bedragen 61 tot 70 dB(A) in de nachtperiode.

Verzocht wordt om met toepassing van art. 2.20 lid 1 van het Activiteitenbesluit een hogere grenswaarde te stellen voor de genoemde 4 woningen.

Het betreft hierbij de volgende maximale geluidsniveaus in de nachtperiode op rekenhoogte 4,5 meter (uit tabel 4.4, rapportage D03):

Benodigde ontheffingen bevoorrading voor 07.00 uur

Rekenpunt	Omschrijving	L_{Amax}
		Nacht 23.00-07.00
014	Bongerdstraat 2-4	65
015	Bongerdstraat 6	70
016	Bongerdstraat 8	65
017	Esdoornstraat 37	61

Hierbij kunnen de volgende argumenten een rol spelen.

- Het betreft beladingen die noodzakelijk zijn voor de bedrijfsvoering;
- Verdere maatregelen aan de bron zijn niet te treffen (stiller dan trekkers met een Quiet truck certificaat is momenteel niet op de markt);
- Het is niet mogelijk om in de overdrachtsweg een scherm op te richten;
- Het betreft piekniveaus die aan de inrichting worden toegerekend doordat ze plaatsvinden vanaf het eigen bedrijfsterrein. De afstand tot woningen bedraagt daarbij minimaal 8 meter. Deze piekniveaus vallen voor wat betreft de hinderbeleving weg tegen piekniveaus die plaatsvinden vanaf de openbare weg (circa 4 meter afstand) met geluidarme en niet-geluidarme vrachtwagens en personenwagens;
- Bij andere supermarkten waarbij appartementen en woningen vlakbij zijn, worden hogere piekniveaus door het aan- en afrijden van een truck bij nachtelijke belading niet getoetst wanneer de truck op de openbare weg geparkeerd blijft. In deze situatie aan de Waterstraat is sprake van een verbeterde situatie, waarbij het rijden op het terrein minder hoorbaar is dan het rijden op de openbare weg. De belading zal daarna geheel onhoorbaar zijn, doordat deze inpandig plaatsvindt.

Voorwaarde voor het toepassen van art. 2.20 lid 1 is dat ook voldaan moet zijn aan art. 2.20 lid 2. Hierin wordt gesteld dat voldaan moet worden aan de wettelijke binnenwaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde (25 dB(A) in de nachtperiode). Aangezien het slechts 2 kortstondige gebeurtenissen betreft wordt aan de gestelde eis voldaan.

Dit kan als volgt worden ingezien.

- De blootstelling aan een (maximaal) niveau van ongeveer 70 dB(A) duurt niet langer dan 5 seconde per vrachtwagen.
- De bedrijfsduurcorrectie bedraagt daarmee 34 dB(A).
- De geluidbelasting op de gevel bedraagt daardoor ten hoogste $70 - 34 = 36$ dB(A) in de nachtperiode.
- Een normaal onderhouden woning heeft een geluidwering van minimaal 20 dB(A) zodat binnen de woning een niveau resteert van ten hoogste $36 - 20 = 16$ dB(A). Er wordt ruim voldaan aan art. 2.20 lid 2.

Hierbij is uitgegaan van de hoogste waarde van 70 dB(A) (piekwaarde), terwijl feitelijk gezien sprake is van een lagere gemiddelde waarde en afscherming doordat de geluidarme trailer het geluid vanwege de truck afschermt en de truck tijdens het oprijden op steeds grotere afstand van de woningen komt. Verder zorgt de hellingbaan voor aanvullende afscherming.

In de beoordelingsnotitie van Peutz wordt gesteld dat er sprake zal zijn van ontwaakreacties. Hier zal geen sprake van zijn. Uit bovenstaande berekening volgt dat in de nachtperiode een binnenniveau L_{Aeq} (L_{night}) van ten hoogste 16 dB(A) zal optreden.

Uit onafhankelijk slaaponderzoek (ondermeer aangehaald in de circulaire "beoordelingswijze piekgeluiden voor spoorwegemplacements") blijkt dat de kans op bewust ontwaaken toeneemt als het L_{night} (het L_{Aeq} in de nachtperiode) in de slaapkamer 20 dB(A) bedraagt. Nu deze waarde niet wordt overschreden, kan niet gesteld worden dat er ontwaakreacties vanwege de stille vrachtwagens op het terrein van de supermarkt zullen optreden.

3.2. Nachtelijke komst personeel (RO)

Uit hoofdstuk 2.2.2 van deze rapportage blijkt dat de piekniveaus bij aankomst van personeel circa 60 dB(A) zal bedragen. De streefwaarde van 55 dB(A) voor een rustige woonwijk wordt hierbij ten hoogste 3 keer overschreden. Het bevoegd gezag wordt verzocht om niveaus tot 60 dB(A) voor deze situatie als acceptabel te beschouwen, met toepassing van de in hoofdstuk 2.2.2 beschreven afwijkingsbevoegdheid.

Het bedraagt hierbij de volgende ontheffingen in het kader van een ruimtelijke onderbouwing:

Benodigde ontheffingen nachtelijke aankomst personeel

Rekenpunt	Omschrijving	Piekniveaus nachtperiode L_{Amax} Beoordelingshoogte	
		4.5 meter	7.5 meter
037	Sprongstraat 22-24	60	58
036	Sprongstraat 26	58	57
035	Sprongstraat 28	57	56

Hierbij kan het volgende worden overwogen:

- De niveaus zijn niet hoger dan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit;
- Het betreft een reeds bestaande situatie, waarover geen klachten bij de gemeente bekend zijn;
- Het parkeren in de overkluizingen heeft het minst aantal gehinderden tot gevolg. Het alternatief om aan de westzijde op het parkeerterrein te parkeren heeft tot gevolg dat bewoners van meerdere woonlagen de auto's op kortere afstand het terrein horen oprijden en vervolgens de portieren zullen horen.
- Parkeren aan de straat (bijvoorbeeld Sprongstraat) zou vanwege de kortere afstand tot woningen meer hinder en overlast opleveren.

3.3. Vertrek personeel in de avondperiode (RO)

Uit hoofdstuk 2.5 van deze rapportage blijkt dat het piekniveaus bij vertrek van personeel in de avondperiode circa 64 dB(A) zal bedragen op rekenhoogte 7,5 meter. Dit is 1 dB meer dan bij de beoordeling op 4,5 meter.

Deze piekniveaus worden veroorzaakt door vertrekkend personeel vanaf de noordelijke parkeerplaats. Het betreft hierbij hooguit 4 vertrekkende personeelsleden in de avondperiode, in de praktijk zijn het er minder wanneer ook vanuit de overkluizing wordt vertrokken.

Stap 3 (zie hoofdstuk 2.2.2) geeft aan voor een rustige woonwijk piekniveaus tot 65 dB(A) in de avondperiode aanvaardbaar kunnen worden geacht. Hierbij kan worden overwogen dat het aantal overschrijdingen slechts beperkt is, en dat door het plaatsten van parkeerbeugels wordt voorkomen dat er meer overschrijdingen plaatsvinden door klanten en/of omwonenden. Het betreft hierbij de volgende piekniveaus in de avondperiode:

Benodigde ontheffingen vertrek personeel in avondperiode

Rekenpunt	Omschrijving	Piekniveaus avondperiode L_{Amax} Beoordelingshoogte	
		4.5 meter	7.5 meter
035	Sprongstraat 28	63	64

3.4. Vertrek vrachtwagens in de nachtperiode (RO)

Uit hoofdstuk 2.5 van deze rapportage blijkt dat het piekniveaus bij vertrek van stille vrachtwagens in de nachtperiode tot 60 dB(A) zal bedragen op rekenhoogte 7,5 meter.

Stap 3 (zie hoofdstuk 2.2.2) geeft aan voor een rustige woonwijk piekniveaus tot 60 dB(A) in de nachtperiode aanvaardbaar kunnen worden geacht. In onderstaande tabel is een compleet overzicht opgenomen van de piekniveaus binnen de bandbreedte van 55 tot 60 dB(A).

Benodigde ontheffingen vertrek stille vrachtwagen in nachtperiode

Rekenpunt	Omschrijving	Piekniveaus nachtperiode L_{Amax} Beoordelingshoogte	
		4.5 meter	7.5 meter
031	Sprongstraat 33		56
032	Sprongstraat 31	58	57
033	Sprongstraat 29	57	56
034	Sprongstraat 28 (doof)	60	60
035	Sprongstraat 28	60	60
036	Sprongstraat 26	59	59
037	Sprongstraat 22-24	59	56

4. CONCLUSIE EN BESPREKING

Naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen zijn de geluidaspecten voor de uitbreiding van de Plus Supermarkt aan de Waterstraat 27 te Beek aanvullend onderzocht.

4.1. Gevolgen van de zienswijzen

- Het effect van wijzigingen in de aantallen bestelwagens en vrachtwagens is nauwelijks akoestisch relevant;
- Het arriveren van personeel in de nachtperiode met piekniveaus tot 60 dB(A) op de achtergevels in een rustige woonwijk betekent een extra motiveringsplicht voor het bevoegd gezag;
- Het toevoegen van rekenpunten op 7,5 meter hoogte heeft tot gevolg dat het piekniveau in de avondperiode vanwege vertrekkend personeel met 1 dB toeneemt. De aanvaardbaarheid hiervan dient te worden gemotiveerd;
- Ten aanzien van de nachtelijke belading zal een maatwerkvoorschrift moeten worden opgenomen, waarin de optredende maximale geluidsniveaus tot 70 dB(A) bij gebruik van stille vrachtwagens worden toegestaan.

4.2. Ontheffingen

Uit het onderzoek blijkt dat vanwege de zienswijzen de volgende ontheffingen en/of maatwerkvoorschriften noodzakelijk zijn:

Ruimtelijke onderbouwing

Het bevoegd wordt voor het hier genoemde geluidaspect gevraagd om gemotiveerd af te wijken van de streefwaarde (stap 2) op grond van de afwijkingsbevoegdheid die in de VNG-publicatie (stap 3) wordt aangegeven:

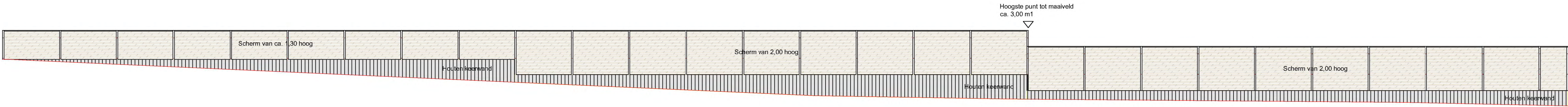
- Het piekniveau ten gevolge van aankomend personeel in de periode voor 7 uur 's morgens kan bij 4 woningen in de rustige woonwijk de streefwaarde van 55 dB(A) overschrijden. Het bevoegd gezag wordt verzocht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening een bestuurlijke afweging te maken waarbij deze piekniveaus (die de grenswaarde van 60 dB(A) niet overschrijden) vanwege arriverend personeel toelaatbaar worden geacht;
- Het piekniveau ten gevolge van vertrekkend personeel in de avondperiode bedraagt bij 1 woning op de 2^e verdieping 64 dB(A). Eerder was reeds een piekniveau van 63 dB(A) op de 1^e verdieping gerapporteerd. Het bevoegd gezag wordt verzocht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening een bestuurlijke afweging te maken waarbij ook dit piekniveau (die de grenswaarde van 65 dB(A) niet overschrijdt) vanwege vertrekkend personeel toelaatbaar wordt geacht.
- Twee vertrekkende vrachtwagens voor 7 uur veroorzaken bij woningen aan de Sprongstraat op de 2^e verdieping piekniveaus tot 60 dB(A). De nachtelijke grenswaarde van 55 dB(A) voor een rustige woonwijk wordt overschreden. Eerder was reeds het piekniveau op de 1^e verdieping gerapporteerd. De piekniveaus op 7,5 meter wijken niet veel af van die op 4,5 meter. Het bevoegd gezag wordt verzocht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de piekniveaus op 7,5 meter hoogte te betrekken.

Activiteitenbesluit

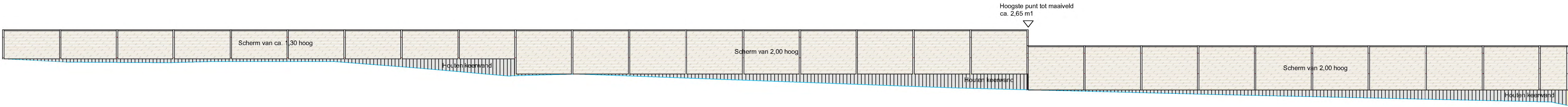
- de piekniveaus ten gevolge van de aankomst van hooguit 2 vrachtwagens in de nachtperiode overschrijden de grenswaarde van 60 dB(A). Aangezien het geluid-arme vrachtwagens betreft waaraan geen verdere maatregelen zijn te treffen wordt verzocht om voor deze optredende piekniveaus hogere geluidgrenswaarden te stellen door middel van een maatwerkvoorschrift ex. art. 2.20 lid 1 (Activiteitenbesluit).
- Verzocht wordt om de overwegingen ten aanzien van art. 2.18 lid 4 in te trekken en hiervoor in de plaats maatwerkvoorschriften te stellen.

BIJLAGE I. Afbeeldingen

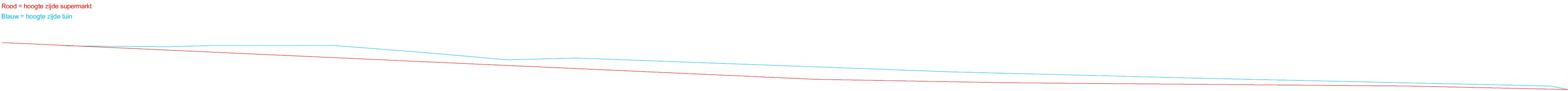
ZIJAANZICHT
GEZIEN VANUIT
SUPERMARKT



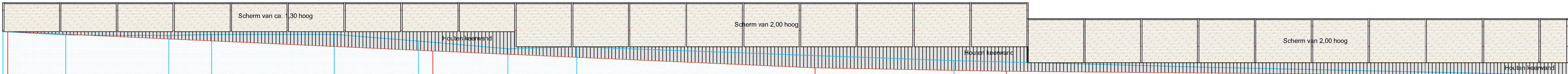
ZIJAANZICHT
GEZIEN VANUIT
TUINZIJDE



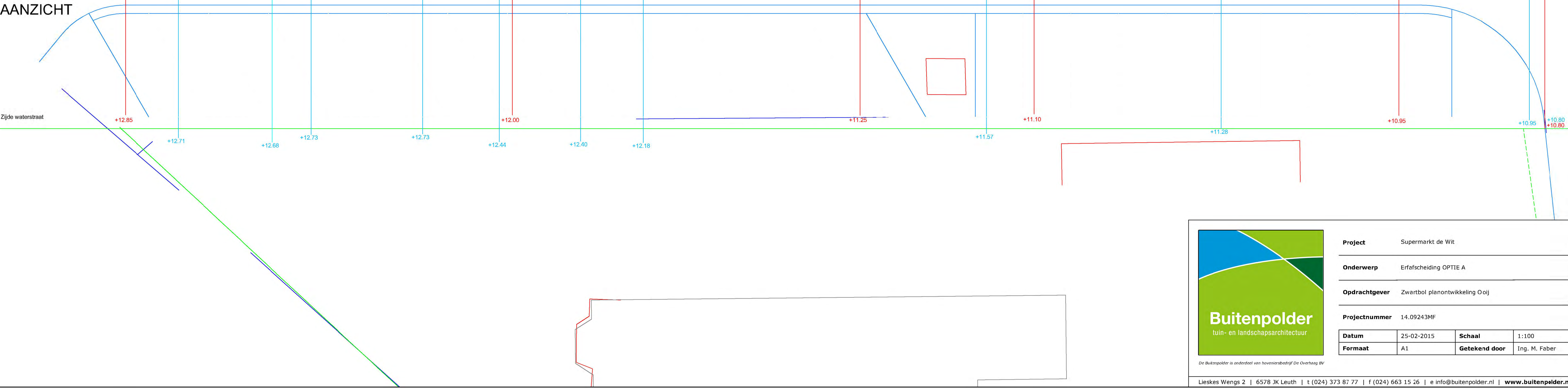
LEGENDA LIJNEN



ZIJAANZICHT
GECOMBINEERD



BOVENAANZICHT





Buitenpolder
tuin- en landschapsarchitectuur

De Buitenpolder is onderdeel van hoveniersbedrijf De Overhang BV

Project	Supermarkt de Wit		
Onderwerp	Erfafscheiding OPTIE A		
Opdrachtgever	Zwartbol planontwikkeling Ooij		
Projectnummer	14.09243MF		
Datum	25-02-2015	Schaal	1:100
Formaat	A1	Getekend door	Ing. M. Faber

Lieskes Wengs 2 | 6578 JK Leuth | t (024) 373 87 77 | f (024) 663 15 26 | e info@buitenpolder.nl | www.buitenpolder.nl

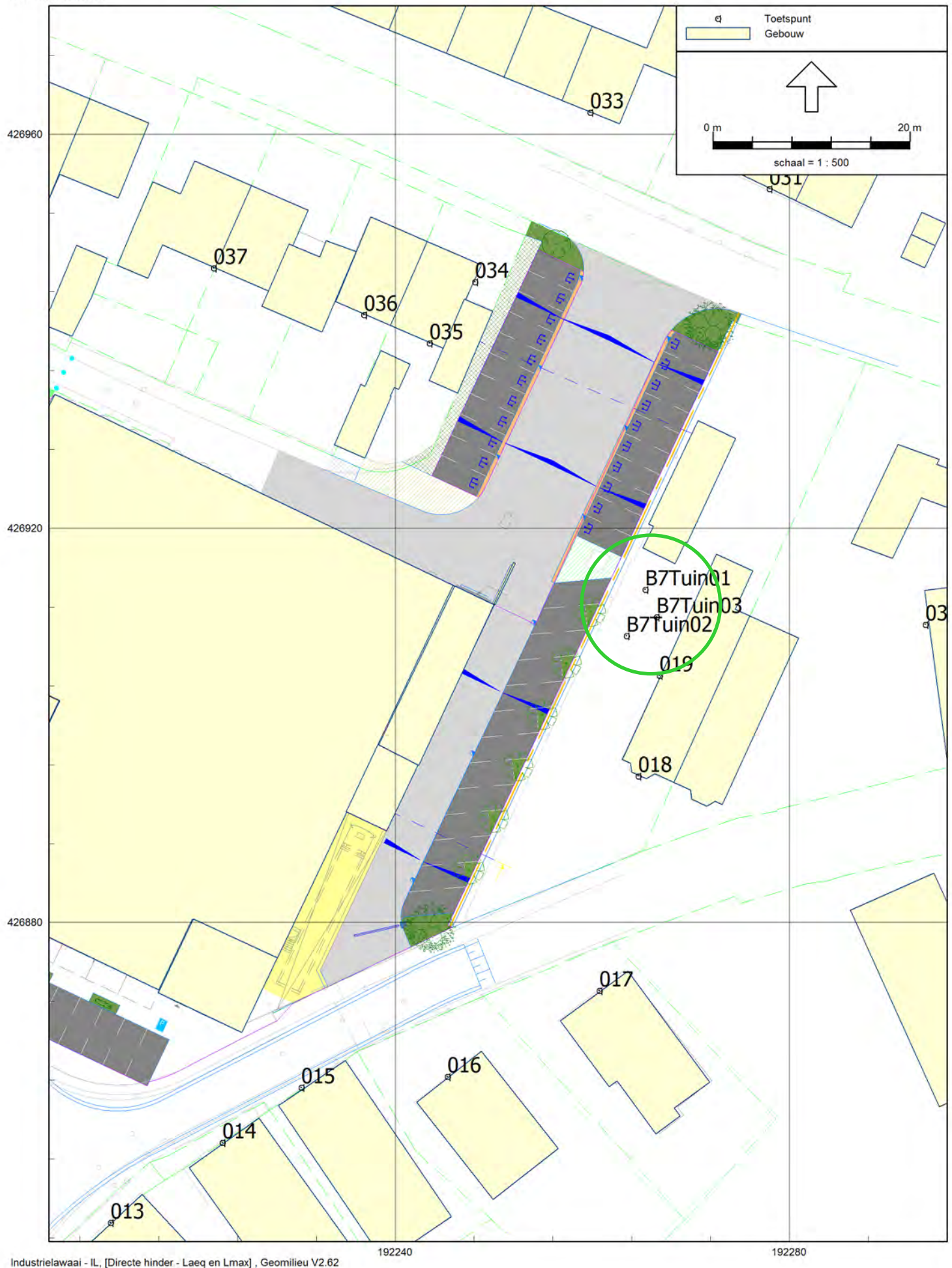


fig. 1-2. Toetspunten in tuin Bongerstraat 7

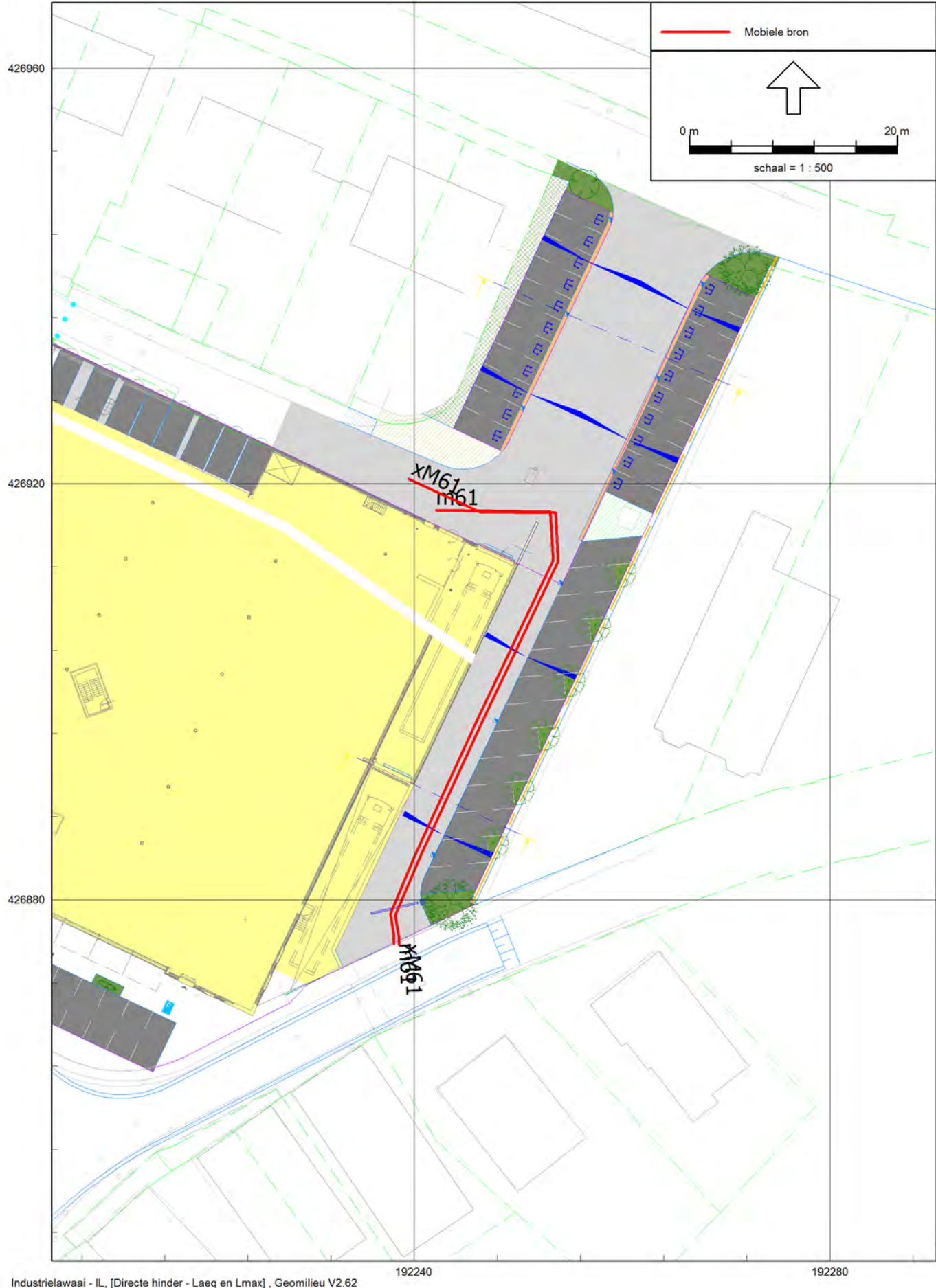


fig. 1-3. Bestelbusjes (met laden/lossen achterzijde)

BIJLAGE II.

Leveranciersgegevens

Datum:
Aanvraag d.d.:
Project:
Offerte Nr.: 2012-02-06
Positie:
Contactpersoon:



Condensor

GVH 065.1C/2x3-SW.E

Capaciteit:	133.0 kW	Koudemiddel:	R404A⁽¹⁾
Luchtdebiet:	42170 m ³ /h	Heetgastemp.:	70.0 °C
Lucht intrede:	30.0 °C	Begin van de condensatie:	40.2 °C
Opstellingshoogte:	0 m	Condensaatuittrede:	38.6 °C
Luchtsnelheid:	1.4 m/s	Heetgasvolumestr.:	32.79 m ³ /h
K-Waarde:	33.47 W/(m ² ·K)	Massastroom:	2977 kg/h
		Drukverlies:	0.12 bar / 0.28 K
Ventilatoren:	6 Aantal 1~230V 50-60Hz	Geluidsdrukkniveau:	41 dB(A) ⁽²⁾
Motorgegevens:		op een afstand:	10.0 m
Toerental:	715 min-1	Geluidsvermogen:	73 dB(A)
Capaciteit (el.):	0.27 kW		
Stroomopname:	1.17 A ⁽³⁾		
Totale el. opgenomen vermogen: 1.62 kW		Energie efficiency klasse:	A
Omkastng:	Staal verzinkt, RAL 7035	Pijpen:	Koper ⁽⁴⁾
W.W. oppervlak:	593.0 m ²	Lamellen:	Aluminium ⁽⁴⁾
Pijpinhoud:	104.7 l	Aansl. per apparaat:	
Lam. afstand:	2.20 mm	Intredeaansl.:	64.0 * 2.50 mm
Passeringen:	6	Uittredeaansl.:	64.0 * 2.50 mm
Ledig gewicht:	713 kg ⁽⁵⁾	Strangen:	54
Max. bedrijfsdruk:	32.0 bar		
Afmetingen:⁽⁵⁾			
Lengte:	4155 mm		
Breedte:	2195 mm		
Hoogte:	1550 mm ⁽⁵⁾		
Aantal poten:	4		

(1) Vloeistofgroep 2 volgens drukrichtlijn 97/23/EG en richtlijn 67/548/EWG

(2) Overeenkomstig EN 13487

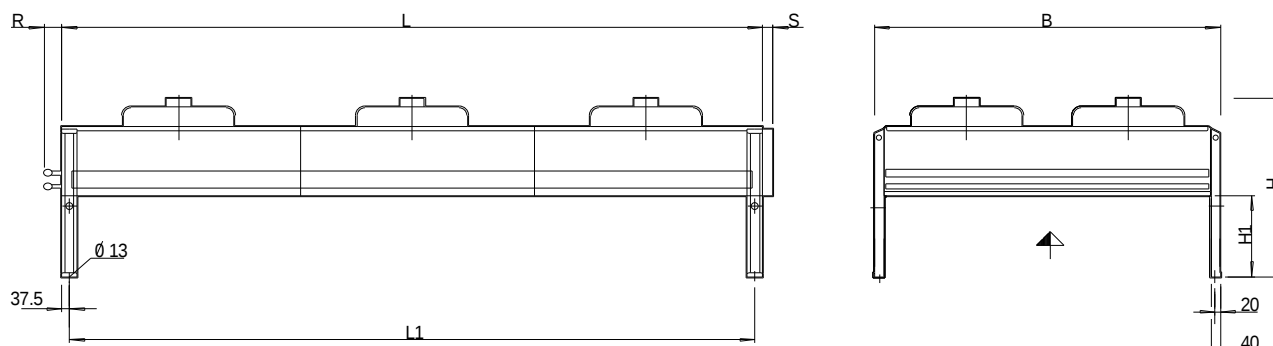
(3) De opgenomen stroom kan afhankelijk van de temperatuur en spanningswisselingen van het net overeenkomstig de VDE richtlijnen afwijken.

(4) Controleert u of de materiaalkeuze geschikt is voor de locatie.

(5) Afmetingen en gewichten gelden niet voor alle varianten met toebehoren!

GVH 065.1C/2x3-SW.E

Project:
Offerte Nr.:
Positie:
Contactpersoon:



File: EMFIsk14n_SI.emf

L	=	3975 mm	B	=	2195 mm	H	=	1550 mm
R	=	130 mm	L1	=	3900 mm	H1	=	1000 mm
S	=	50 mm						

Pas op: Schets en afmetingen gelden niet voor alle varianten!

Toebehoren

	Aantal
1 set verlengde poten 1000 mm	1
EC zekeringen kast ⁽¹⁾⁽²⁾	1
1 x Basis kast GPD JB1 (51138)	
1 x Hoofdschakelaar GPD S 332N (51148)	
6 x Zekering GPD F 1C6N (51146)	
EC ventilatoren met motor management GMM EC/08	1

(1) Separaat meegeleverd

(2) Breedte x Hoogte x Diepte: 200 mm x 300 mm x 132 mm, Gewicht: 5 kg, Systeembeveiliging IP 66

Datum: 2012-02-06
Aanvraag d.d.:
Project:
Offerte Nr.:
Positie:
Contactpersoon:



Condensor

GVH 050.1C/2-LS.E

Capaciteit:	27.0 kW	Koudemiddel:	R404A⁽¹⁾
Luchtdebiet:	8480 m ³ /h	Heetgastemp.:	70.0 °C
Lucht intrede:	30.0 °C	Begin van de condensatie:	39.8 °C
Opstellingshoogte:	0 m	Condensaatuittrede:	38.2 °C
Luchtsnelheid:	1.1 m/s	Heetgasvolumestr.:	6.71 m ³ /h
K-Waarde:	29.23 W/(m ² ·K)	Massastroom:	601 kg/h
		Drukverlies:	0.12 bar / 0.26 K
Ventilatoren:	2 Aantal 1~230V 50-60Hz	Geluidsdrukniveau:	34 dB(A) ⁽²⁾
Motorgegevens:		op een afstand:	10.0 m
Toerental:	785 min-1	Geluidsvermogen:	66 dB(A)
Capaciteit (mech./el.):	0.10 kW/0.12 kW		
Stroomopname:	0.56 A ⁽³⁾		
Totale el. opgenomen vermogen: 0.24 kW		Energie efficiency klasse:	A
Omkastings:	Staal verzinkt, RAL 7035	Pijpen:	Koper ⁽⁴⁾
W.W. oppervlak:	149.6 m ²	Lamellen:	Aluminium ⁽⁴⁾
Pijpinhoud:	24.6 l	Aansl. per apparaat:	
Lam. afstand:	2.20 mm	Intredeaansl.:	35.0 * 1.50 mm
Passeringen:	10	Uittredeaansl.:	35.0 * 1.50 mm
Ledig gewicht:	179 kg ⁽⁵⁾	Strangen:	12
Max. bedrijfsdruk:	32.0 bar		
Afmetingen:⁽⁵⁾			
Lengte:	2800 mm		
Breedte:	895 mm		
Hoogte:	1350 mm ⁽⁵⁾		
Aantal poten:	4		

(1) Vloeistofgroep 2 volgens drukrichtlijn 97/23/EG en richtlijn 67/548/EWG

(2) Overeenkomstig EN 13487

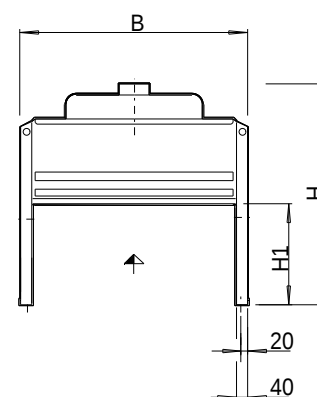
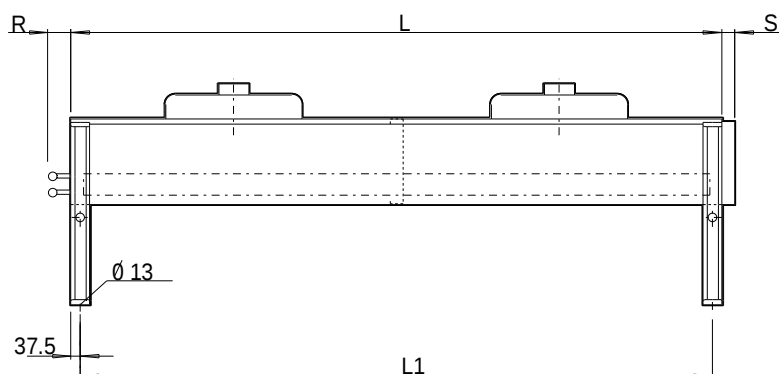
(3) De opgenomen stroom kan afhankelijk van de temperatuur en spanningswisselingen van het net overeenkomstig de VDE richtlijnen afwijken.

(4) Controleert u of de materiaalkeuze geschikt is voor de locatie.

(5) Afmetingen en gewichten gelden niet voor alle varianten met toebehoren!

GVH 050.1C/2-LS.E

Project:
Offerte Nr.:
Positie:
Contactpersoon:



File: EMFIsk2_SI.emf

L	=	2650 mm	B	=	895 mm	H	=	1350 mm
R	=	100 mm	L1	=	2575 mm	H1	=	800 mm
S	=	50 mm						

Pas op: Schets en afmetingen gelden niet voor alle varianten!

Toebehoren

	Aantal
1 set verlengde poten 800 mm	1
EC zekeringen kast ⁽¹⁾⁽²⁾	1
1 x Basis kast GPD JB1 (51138)	
1 x Hoofdschakelaar GPD S 332N (51148)	
2 x Zekering GPD F 1C6N (51146)	
EC ventilatoren met motor management GMM EC/04	1

(1) Separaat meegeleverd

(2) Breedte x Hoogte x Diepte: 200 mm x 300 mm x 132 mm, Gewicht: 3 kg, Systeembeveiliging IP 66

BIJLAGE III. Invoergegevens rekenmodel directe hinder

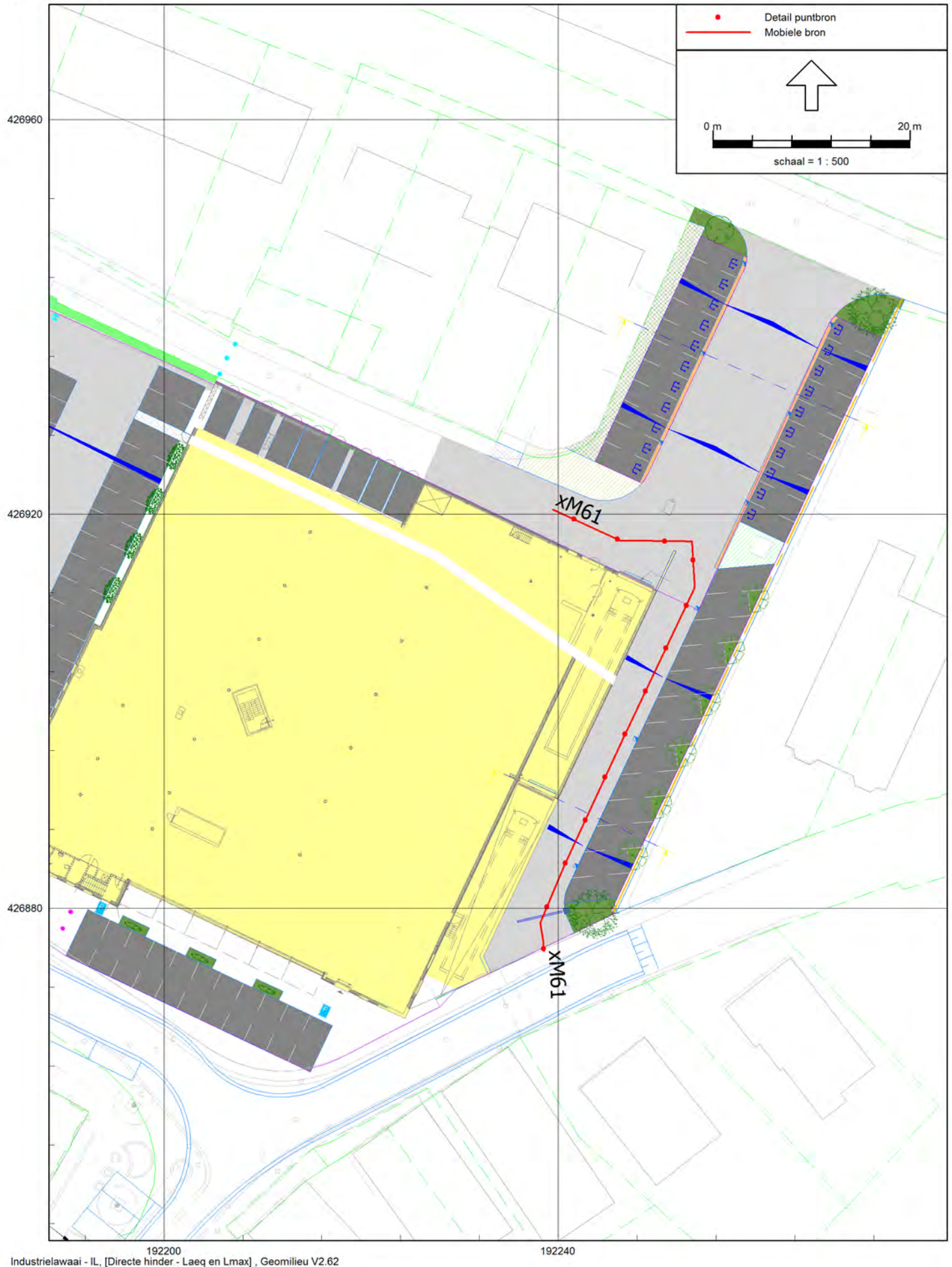


fig. 3-1. Bestelbusjes over oostelijke terrein (Lamax)

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

Maximale geluidsniveaus
invoergegevens mobiele bronnen

Model: Laeq en Lmax
Groep: Lamax - VNG
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Groep	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	ISO H	Max.afst.	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k
xm21	piek Winkelwagentjes West -1	winkelwagens	1	1	--	0,50	5,00	4	66,00	68,00	76,00	75,00	79,00	82,00	86,00	88,00
xm22	piek Winkelwagentjes West -2	winkelwagens	1	1	--	0,50	5,00	4	66,00	68,00	76,00	75,00	79,00	82,00	86,00	88,00
xm23	piek Winkelwagentjes West - 3	winkelwagens	1	1	--	0,50	5,00	4	66,00	68,00	76,00	75,00	79,00	82,00	86,00	88,00
xm24	piek Winkelwagentjes West - 4	winkelwagens	1	--	--	0,50	5,00	4	66,00	68,00	76,00	75,00	79,00	82,00	86,00	88,00
xm25	piek Winkelwagentjes Oost	winkelwagens	1	--	--	0,50	5,00	4	66,00	68,00	76,00	75,00	79,00	82,00	86,00	88,00
xm31	trailer met PIEK cert aankomst	vrachtwagens	1	--	1	1,00	5,00	10	43,60	56,80	68,60	70,40	79,80	84,00	80,20	74,00
xm32	vrw trekker met Quiet Truck cert. aank	vrachtwagens	1	--	1	1,00	5,00	10	55,10	68,30	80,10	81,90	91,30	95,50	91,70	85,50
xm33	standaard vrw aankomst	vrachtwagens	1	--	--	1,00	5,00	10	65,10	81,10	89,10	94,30	99,50	103,30	101,90	94,90
xm34	trailer met PIEK cert vertrek	vrachtwagens	1	--	1	1,00	5,00	10	43,60	56,80	68,60	70,40	79,80	84,00	80,20	74,00
xm35	vrw met Quiet Truck cert vertrek	vrachtwagens	1	--	1	1,00	5,00	10	55,10	68,30	80,10	81,90	91,30	95,50	91,70	85,50
xm36	standaard vrw vertrek	vrachtwagens	1	--	--	1,00	5,00	10	65,10	81,10	89,10	94,30	99,50	103,30	101,90	94,90
xm50	piek pw parkeerplaats Akenshof Dag	personenwagens klanten	1	--	--	0,75	5,00	99	55,00	65,80	83,70	83,80	86,50	89,30	89,00	87,00
xm51	piek pw parkeerplaats west Dag en Avond	personenwagens klanten	1	1	--	--	5,00	99	55,00	65,80	83,70	83,80	86,50	89,30	89,00	87,00
xm52	piek pw parkeerplaats zuid	personenwagens klanten	1	1	--	0,75	5,00	99	55,00	65,80	83,70	83,80	86,50	89,30	89,00	87,00
xm53	piek pw parkeerplaats oost	personenwagens klanten	1	--	--	0,75	5,00	99	55,00	65,80	83,70	83,80	86,50	89,30	89,00	87,00
xm54	piek pw parkeerplaatsen noord	personeel	1	1	--	0,75	3,00	99	55,00	65,80	83,70	83,80	86,50	89,30	89,00	87,00
xm55	piek pw parkeerplaatsen overkluizing	personeel	1	1	1	0,75	3,00	99	55,00	65,80	83,70	83,80	86,50	89,30	89,00	87,00
xm61	bestelbusjes over terrein oost	bestelbusjes	10	--	--	--	5,00	10	--	75,20	82,30	87,80	93,20	95,40	94,60	88,40

bestelbusjes
over oostelijke parkeerplaats
naar achterzijde + laden/lossen
in de dagperiode
Zie hfst. 2.4.2

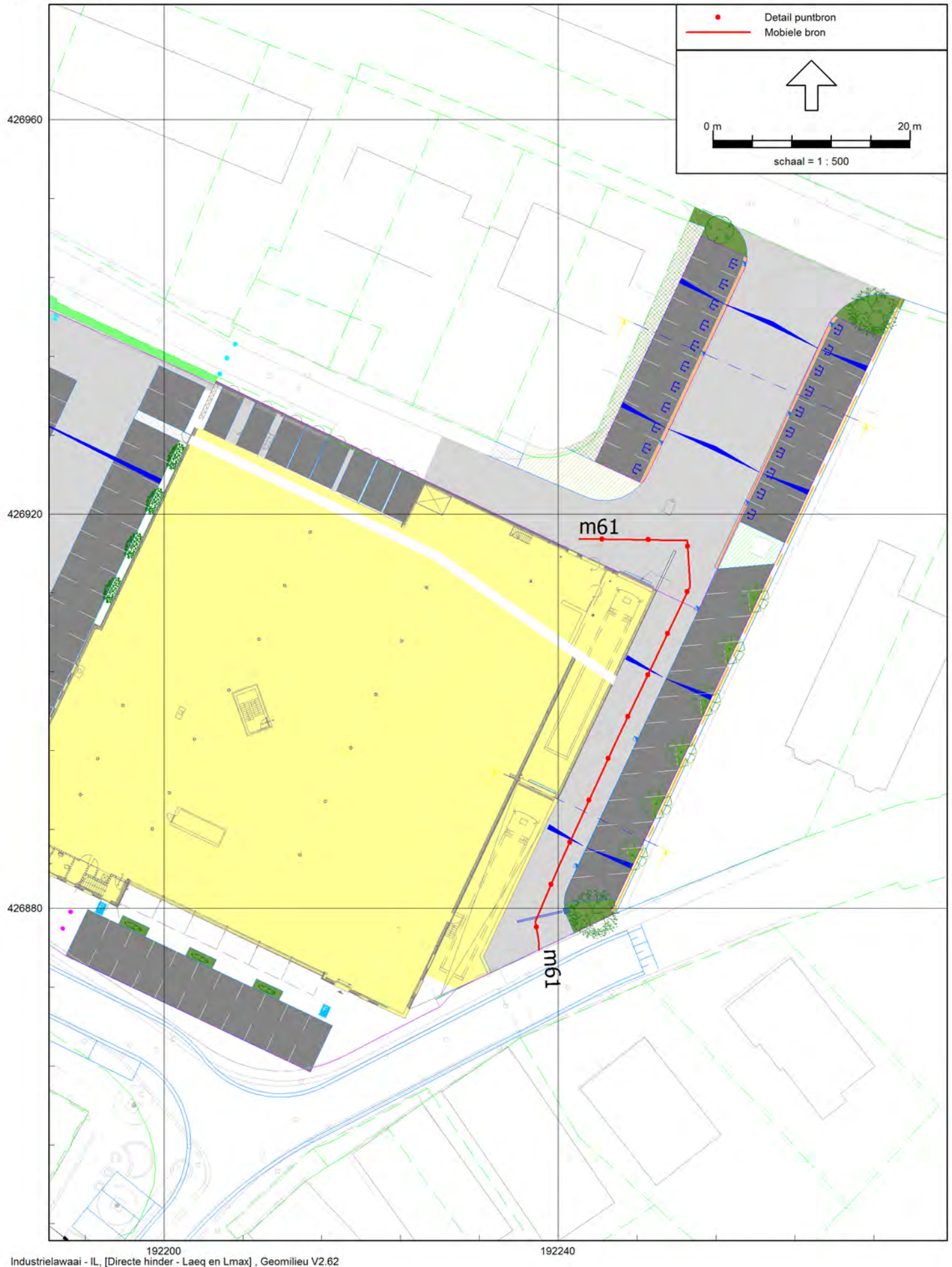
parkerend personeel
bij de overkluizing
aankomst voor 7 uur.
Zie hfst. 2.2.2

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

Maximale geluidsniveaus
invoergegevens mobiele bronnen

Model: Laeq en Lmax
Groep: Lamax - VNG
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte
xm21	88,00	92,97	56,57
xm22	88,00	92,97	71,37
xm23	88,00	92,97	53,92
xm24	88,00	92,97	51,02
xm25	88,00	92,97	131,96
xm31	66,90	86,99	20,36
xm32	78,40	98,49	19,95
xm33	82,20	107,22	20,26
xm34	66,90	86,99	0,17
xm35	78,40	98,49	0,17
xm36	82,20	107,22	0,15
xm50	81,00	95,05	53,99
xm51	81,00	95,05	170,72
xm52	81,00	95,05	26,99
xm53	81,00	95,05	62,91
xm54	81,00	95,05	25,00
xm55	81,00	95,05	21,22
xM61	78,30	100,00	59,87



Industrielawaai - IL, [Directe hinder - Laeq en Lmax] , Geomilieu V2.62

fig. 3-2. Bestelbusjes over oostelijke terrein (Laeq)

Model: Laeq en Lmax
Groep: Laeq
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	Groep	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	ISO H	Max.afst.	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
m11a	pw parkeerterrein linksachter	klanten	298	--	--	0,75	5,00	20	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m11b	pw parkeerterrein linksvoor	klanten	298	109	--	0,75	5,00	20	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m11c	pw parkeerterrein linksvoor	klanten	298	109	--	0,75	5,00	20	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m11d	pw parkeerterrein rechtsachter	klanten	298	--	--	0,75	5,00	20	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m11e	pw parkeerterrein rechtsvoor	klanten	298	109	--	0,75	5,00	20	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m11f	pw parkeerterrein rechtsvoor	klanten	298	109	--	0,75	5,00	20	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m12	pw parkeerterrein oost	klanten	219	--	--	--	5,00	10	--	63,20	70,30	75,80	81,20
m21	Winkelwagentjes West -1	winkelwagens	176	44	--	0,50	5,00	4	56,00	58,00	66,00	65,00	69,00
m22	Winkelwagentjes West -2	winkelwagens	120	30	--	0,50	5,00	4	56,00	58,00	66,00	65,00	69,00
m23	Winkelwagentjes West - 3	winkelwagens	58	14	--	0,50	5,00	4	56,00	58,00	66,00	65,00	69,00
m23	Winkelwagentjes West - 4	winkelwagens	48	--	--	0,50	5,00	4	56,00	58,00	66,00	65,00	69,00
m25	Winkelwagentjes voorzijde	winkelwagens	54	12	--	0,50	5,00	4	56,00	58,00	66,00	65,00	69,00
m25	Winkelwagentjes Oost	winkelwagens	82	--	--	0,50	5,00	4	56,00	58,00	66,00	65,00	69,00
m31	geluidarme vrw bevoorrading	vrachtwagens	--	2	--	1,25	5,00	5	68,00	79,40	81,00	82,40	81,20
m32	standaard vrw bevoorrading	vrachtwagens	7	--	--	1,25	5,00	5	78,00	89,40	91,00	92,40	91,20
m33	bestelwagens bevoorrading	bestelbusjes	6	--	--	--	5,00	5	--	45,80	64,70	75,40	84,30
m61	bestelbusjes over terrein oost	bestelbusjes achterzijde	10	--	--	--	5,00	10	--	70,20	77,30	82,80	88,20

10 bestelbusjes over
het oostelijk
terrein
naar achterzijde

1 extra vrachtwagenbeweging
ivm ophalen van inpandige
afvalcontainer

Model: Laeq en Lmax
Groep: Laeq
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Lengte
m11a	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	48,19
m11b	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	33,07
m11c	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	17,53
m11d	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	50,45
m11e	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	36,19
m11f	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	20,71
m12	83,40	82,60	76,40	66,30	88,00	40,71
m21	72,00	76,00	78,00	78,00	82,97	56,57
m22	72,00	76,00	78,00	78,00	82,97	71,27
m23	72,00	76,00	78,00	78,00	82,97	53,92
m23	72,00	76,00	78,00	78,00	82,97	51,02
m25	72,00	76,00	78,00	78,00	82,97	37,11
m25	72,00	76,00	78,00	78,00	82,97	136,62
m31	88,80	87,60	80,60	74,00	93,01	20,29
m32	98,80	97,60	90,60	84,00	103,01	20,09
m33	89,80	90,30	86,20	79,50	94,53	19,72
m61	90,40	89,60	83,40	73,30	95,00	56,01

Model: Laeq en Lmax
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Naam	Omschr.	Lengte	Max.afst.	Hdef.	ISO H	TypeLw	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
personeel	personenwagens	L01 stationair bij overkluizing	20,83	5,00	Relatief	0,75	True	0,008	0,003	0,008	57,80	75,70	75,80	78,50

Personeel parkeren voor 7 uur,
3x10 seconde
stationair en langzaam inrijden

Model: Laeq en Lmax
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Lijnbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Groep	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr Totaal
personeel personenwagens	81,30	81,00	79,10	87,06

BIJLAGE IV. Invoergegevens rekenmodel indirecte hinder

Model: indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Groep	Omschr.	Wegdek	Lengte	Hbron	Helling	Type	LV(D)	MV(D)	ZV(D)	LV(A)
W01a	klanten	Waterstraat-W aankomst	Elementenverharding in keperverband	87,48	0,75	0	Intensiteit	47,67	--	--	26,00
W01b	klanten	Waterstraat-W vertrek	Elementenverharding in keperverband	87,48	0,75	0	Intensiteit	71,50	--	--	46,00
W02a	klanten	Waterstraat-Z personenwagens oost	Elementenverharding in keperverband	145,45	0,75	0	Intensiteit	5,17	0,50	--	--
W02a	klanten	Waterstraat-Z personenwagens west	Elementenverharding in keperverband	168,32	0,75	0	Intensiteit	48,58	--	--	29,00
W03a	klanten	Bongerdstraat aankomst D	Elementenverharding in keperverband	55,92	0,75	0	Intensiteit	13,08	--	--	--
W03b	klanten	Bongerdstraat aankomst A	Elementenverharding in keperverband	148,51	0,75	0	Intensiteit	--	--	--	7,00
W03c	klanten	Bongerdstraat vertrek	Elementenverharding in keperverband	150,08	0,75	0	Intensiteit	24,92	--	--	16,00
W04a	klanten	pw vertrek Sprongstraat	Elementenverharding in keperverband	184,33	0,75	0	Intensiteit	8,42	0,50	--	0,50
W04b	klanten	pw vertrek - Colonel Ekmanstraat	Elementenverharding in keperverband	82,04	0,75	0	Intensiteit	8,42	0,50	--	0,50
W05a	vrachtwagens	bevoorrading aankomst	Elementenverharding in keperverband	134,25	0,75	0	Intensiteit	--	0,50	0,58	--
W05b	vrachtwagens	Bevoorrading vertrek	Elementenverharding in keperverband	185,62	0,75	0	Intensiteit	--	0,50	0,58	--
W06	klanten	pw Akenshof	Elementenverharding in keperverband	26,08	0,75	0	Intensiteit	20,50	--	--	--
W07	personeel	van/naar overkluisde parking	Elementenverharding in keperverband	49,65	0,75	0	Intensiteit	1,67	--	--	1,00

6 extra bewegingen
met bestelbusjes
vertrekkend
uurint. = $6/12 = 0.5$

doorgerekend voor
beide mogelijkheden

1 extra vrachtwagen
uurint. = $7/12 = 0.58$

Model: indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MV(A)	ZV(A)	LV(N)	MV(N)	ZV(N)	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))	LE (D)	Totaal	LE (A)	Totaal	LE (N)	Totaal
W01a	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	96,48		93,85	--	--
W01b	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	98,24		96,33	--	--
W02a	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	90,20		--	--	--
W02a	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	96,57		94,33	--	--
W03a	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	90,87		--	--	--
W03b	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	--		88,15	--	--
W03c	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	93,67		91,74	--	--
W04a	--	--	0,38	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	91,31		76,69	75,50	--
W04b	--	--	0,38	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	91,31		76,69	75,50	--
W05a	--	--	--	0,25	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	92,13		--	84,51	--
W05b	--	--	--	0,25	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	92,13		--	84,51	--
W06	--	--	--	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	92,82		--	--	--
W07	--	--	0,38	--	--	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	81,93		79,70	75,50	--

3 personenwagens,
aankomst uit
Sprongstraat of
Colonel Ekmanweg
en rijden naar
overkluizingen
uurint. = $3/8 = 0.38$

BIJLAGE V. Rekenresultaten $L_{Ar,LT}$

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Etmaal	Li
001_A	Akenshof 21-23	1,50	43,4	45,1	65,1
001_B	Akenshof 21-23	4,50	45,0	47,0	65,1
001_C	Akenshof 21-23	7,50	44,9	46,9	65,0
002_A	Akenshof 17-19	1,50	44,5	46,4	66,1
002_B	Akenshof 17-19	4,50	45,8	47,9	66,1
002_C	Akenshof 17-19	7,50	45,7	47,8	66,0
003_A	Akenshof 13-15	1,50	45,3	47,2	66,7
003_B	Akenshof 13-15	4,50	46,4	48,5	66,7
003_C	Akenshof 13-15	7,50	46,2	48,3	66,5
004_B	Akenshof 11	4,50	46,9	49,2	67,3
004_C	Akenshof 11	7,50	46,7	49,0	67,1
004_D	Akenshof 11	10,50	46,3	48,7	66,9
005_B	Akenshof	4,50	36,1	38,7	57,6
005_C	Akenshof	7,50	36,2	38,8	57,5
005_D	Akenshof	10,50	36,3	38,8	57,6
006_B	Schellingshof	4,50	42,8	45,0	63,5
006_C	Schellingshof	7,50	42,8	45,0	63,4
006_D	Schellingshof	10,50	43,0	45,1	64,0
007_B	Waterstraat	4,50	47,4	50,0	68,9
007_C	Waterstraat	7,50	47,2	49,9	68,7
007_D	Waterstraat	10,50	46,9	49,5	68,5
008_B	Waterstraat	4,50	47,6	50,3	69,2
008_C	Waterstraat	7,50	47,5	50,1	69,1
008_D	Waterstraat	10,50	47,1	49,7	68,9
009_B	Waterstraat	4,50	46,1	48,5	68,0
009_C	Waterstraat	7,50	46,0	48,3	67,8
009_D	Waterstraat	10,50	45,7	48,0	67,7
010_B	Waterstraat	4,50	44,4	46,4	66,1
010_C	Waterstraat	7,50	44,4	46,3	66,0
011_B	Waterstraat	4,50	39,5	39,7	66,1
011_C	Waterstraat	7,50	39,3	39,4	66,2
012_A	Waterstraat 33	1,50	37,8	38,2	66,6
012_B	Waterstraat 33	4,50	40,1	40,6	66,7
013_A	Waterstraat 31	1,50	41,2	41,2	70,8
013_B	Waterstraat 31	4,50	42,7	42,7	70,9
014_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	45,6	45,6	76,6
014_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	46,1	46,1	76,6
015_A	Bongerdstraat 6	1,50	48,7	48,7	80,5
015_B	Bongerdstraat 6	4,50	48,7	48,7	80,4
016_A	Bongerdstraat 8	1,50	45,5	45,5	77,0
016_B	Bongerdstraat 8	4,50	46,3	46,3	77,3
017_A	Esdoornstraat 37	1,50	40,8	40,8	72,9
017_B	Esdoornstraat 37	4,50	43,5	43,5	74,1
018_A	Bongerdstraat 7	1,50	34,9	34,9	67,0
018_B	Bongerdstraat 7	4,50	42,3	42,3	72,7
019_A	Bongerdstraat 7	1,50	33,9	33,9	64,9
019_B	Bongerdstraat 7	4,50	42,2	42,2	71,6
030_A	Bongerdstraat 11-13	1,50	23,6	23,6	55,5
030_B	Bongerdstraat 11-13	4,50	30,7	30,7	59,9
031_A	Sprongstraat 33	1,50	35,3	35,3	64,6
031_B	Sprongstraat 33	4,50	37,4	37,4	65,0
031_C	Sprongstraat 33	7,50	38,1	38,1	65,0
032_A	Sprongstraat 31	1,50	35,4	35,4	64,6
032_B	Sprongstraat 31	4,50	37,6	37,6	64,8
032_C	Sprongstraat 31	7,50	38,2	38,2	65,0
033_A	Sprongstraat 29	1,50	33,3	33,3	63,0
033_B	Sprongstraat 29	4,50	36,5	36,5	64,1
033_C	Sprongstraat 29	7,50	37,6	37,6	64,0
034_A	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	1,50	35,4	35,4	61,8
034_B	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	4,50	38,7	38,7	66,3
034_C	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	7,50	39,8	39,8	66,5
035_A	Sprongstraat 28	1,50	30,2	30,2	56,6
035_B	Sprongstraat 28	4,50	38,8	38,8	65,9
035_C	Sprongstraat 28	7,50	40,1	40,1	66,5
036_A	Sprongstraat 26	1,50	29,7	31,3	57,9
036_B	Sprongstraat 26	4,50	37,8	37,8	64,3
036_C	Sprongstraat 26	7,50	39,3	39,3	64,8
037_A	Sprongstraat 22-24	1,50	35,4	36,7	60,4
037_B	Sprongstraat 22-24	4,50	39,5	39,9	63,6
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	40,9	42,1	63,5
038_A	Sprongstraat 16-18	1,50	39,9	41,4	61,9
038_B	Sprongstraat 16-18	4,50	43,5	45,4	63,7
038_C	Sprongstraat 16-18	7,50	43,5	45,5	64,2
039_A	Sprongstraat 12-14	1,50	37,7	39,3	60,2
039_B	Sprongstraat 12-14	4,50	43,0	44,9	63,6
039_C	Sprongstraat 12-14	7,50	43,3	45,3	63,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Etmaal	Li
040_A	Sprongstraat 10	1,50	35,7	37,2	58,4
040_B	Sprongstraat 10	4,50	42,0	43,9	62,9
040_C	Sprongstraat 10	7,50	42,5	44,5	63,0
041_A	Sprongstraat 6	1,50	35,1	37,3	58,9
041_B	Sprongstraat 6	4,50	42,2	44,1	63,4
041_C	Sprongstraat 6	7,50	41,0	43,1	61,7
B7Tuin01_A	tuinterras Bongerdstraat 7	1,50	34,0	34,0	64,9
B7Tuin02_A	tuinterras	1,50	33,9	33,9	64,7
B7Tuin03_A	tuinterras	1,50	33,3	33,3	64,2

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
015_A	Bongerdstraat 6	1,50	48,7	37,4	12,2	48,7	80,5
015_B	Bongerdstraat 6	4,50	48,7	37,8	17,9	48,7	80,4
008_B	Waterstraat	4,50	47,6	45,3	17,3	50,3	69,2
008_C	Waterstraat	7,50	47,5	45,1	18,2	50,1	69,1
007_B	Waterstraat	4,50	47,4	45,0	16,7	50,0	68,9
007_C	Waterstraat	7,50	47,2	44,9	18,0	49,9	68,7
008_D	Waterstraat	10,50	47,1	44,7	19,0	49,7	68,9
007_D	Waterstraat	10,50	46,9	44,5	18,6	49,5	68,5
004_B	Akenshof 11	4,50	46,9	44,2	22,9	49,2	67,3
004_C	Akenshof 11	7,50	46,7	44,0	24,4	49,0	67,1
003_B	Akenshof 13-15	4,50	46,4	43,5	23,3	48,5	66,7
004_D	Akenshof 11	10,50	46,3	43,7	24,4	48,7	66,9
016_B	Bongerdstraat 8	4,50	46,3	34,1	26,0	46,3	77,3
003_C	Akenshof 13-15	7,50	46,2	43,3	24,5	48,3	66,5
009_B	Waterstraat	4,50	46,1	43,5	18,8	48,5	68,0
014_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	46,1	37,4	16,9	46,1	76,6
009_C	Waterstraat	7,50	46,0	43,3	19,4	48,3	67,8
002_B	Akenshof 17-19	4,50	45,8	42,9	23,5	47,9	66,1
009_D	Waterstraat	10,50	45,7	43,0	20,2	48,0	67,7
002_C	Akenshof 17-19	7,50	45,7	42,8	24,7	47,8	66,0
014_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	45,6	36,8	12,8	45,6	76,6
016_A	Bongerdstraat 8	1,50	45,5	32,1	14,3	45,5	77,0
003_A	Akenshof 13-15	1,50	45,3	42,2	20,7	47,2	66,7
001_B	Akenshof 21-23	4,50	45,0	42,0	25,4	47,0	65,1
001_C	Akenshof 21-23	7,50	44,9	41,9	26,7	46,9	65,0
002_A	Akenshof 17-19	1,50	44,5	41,4	20,7	46,4	66,1
010_B	Waterstraat	4,50	44,4	41,4	27,2	46,4	66,1
010_C	Waterstraat	7,50	44,4	41,3	28,1	46,3	66,0
038_B	Sprongstraat 16-18	4,50	43,5	40,4	26,1	45,4	63,7
038_C	Sprongstraat 16-18	7,50	43,5	40,5	28,7	45,5	64,2
017_B	Esdoornstraat 37	4,50	43,5	31,8	24,6	43,5	74,1
001_A	Akenshof 21-23	1,50	43,4	40,1	22,7	45,1	65,1
039_C	Sprongstraat 12-14	7,50	43,3	40,3	27,6	45,3	63,8
006_D	Schellingshof	10,50	43,0	40,1	13,5	45,1	64,0
039_B	Sprongstraat 12-14	4,50	43,0	39,9	26,7	44,9	63,6
006_B	Schellingshof	4,50	42,8	40,0	-1,0	45,0	63,5
006_C	Schellingshof	7,50	42,8	40,0	0,9	45,0	63,4
013_B	Waterstraat 31	4,50	42,7	36,9	25,2	42,7	70,9
040_C	Sprongstraat 10	7,50	42,5	39,5	26,3	44,5	63,0
018_B	Bongerdstraat 7	4,50	42,3	30,2	25,4	42,3	72,7
019_B	Bongerdstraat 7	4,50	42,2	27,4	20,8	42,2	71,6
041_B	Sprongstraat 6	4,50	42,2	39,1	24,6	44,1	63,4
040_B	Sprongstraat 10	4,50	42,0	38,9	24,8	43,9	62,9
013_A	Waterstraat 31	1,50	41,2	35,4	14,2	41,2	70,8
041_C	Sprongstraat 6	7,50	41,0	38,1	24,9	43,1	61,7
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	40,9	37,1	29,4	42,1	63,5
017_A	Esdoornstraat 37	1,50	40,8	29,2	15,4	40,8	72,9
012_B	Waterstraat 33	4,50	40,1	35,6	25,9	40,6	66,7
035_C	Sprongstraat 28	7,50	40,1	33,0	28,6	40,1	66,5
038_A	Sprongstraat 16-18	1,50	39,9	36,4	16,1	41,4	61,9
034_C	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	7,50	39,8	32,4	27,0	39,8	66,5
011_B	Waterstraat	4,50	39,5	34,7	21,3	39,7	66,1
037_B	Sprongstraat 22-24	4,50	39,5	34,9	24,5	39,9	63,6
036_C	Sprongstraat 26	7,50	39,3	33,7	29,0	39,3	64,8
011_C	Waterstraat	7,50	39,3	34,4	22,0	39,4	66,2
035_B	Sprongstraat 28	4,50	38,8	29,2	23,8	38,8	65,9
034_B	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	4,50	38,7	26,8	16,7	38,7	66,3
032_C	Sprongstraat 31	7,50	38,2	28,7	23,3	38,2	65,0
031_C	Sprongstraat 33	7,50	38,1	28,0	23,0	38,1	65,0
012_A	Waterstraat 33	1,50	37,8	33,2	18,0	38,2	66,6
036_B	Sprongstraat 26	4,50	37,8	30,0	24,0	37,8	64,3
039_A	Sprongstraat 12-14	1,50	37,7	34,3	16,2	39,3	60,2
032_B	Sprongstraat 31	4,50	37,6	26,6	21,5	37,6	64,8
033_C	Sprongstraat 29	7,50	37,6	30,2	23,9	37,6	64,0
031_B	Sprongstraat 33	4,50	37,4	25,9	21,1	37,4	65,0
033_B	Sprongstraat 29	4,50	36,5	27,7	22,3	36,5	64,1
005_D	Akenshof	10,50	36,3	33,8	6,4	38,8	57,6
005_C	Akenshof	7,50	36,2	33,8	5,1	38,8	57,5
005_B	Akenshof	4,50	36,1	33,7	3,4	38,7	57,6
040_A	Sprongstraat 10	1,50	35,7	32,2	17,7	37,2	58,4
034_A	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	1,50	35,4	26,8	16,0	35,4	61,8
037_A	Sprongstraat 22-24	1,50	35,4	31,7	22,2	36,7	60,4
032_A	Sprongstraat 31	1,50	35,4	22,2	15,9	35,4	64,6
031_A	Sprongstraat 33	1,50	35,3	21,7	16,5	35,3	64,6
041_A	Sprongstraat 6	1,50	35,1	32,3	17,9	37,3	58,9
018_A	Bongerdstraat 7	1,50	34,9	23,2	15,5	34,9	67,0

hoogste waarde in de dagperiode
in gemengd gebied bedraagt
<50 dB(A)

Zie hfst. 2.3.1

hoogste waarde in de dagperiode
in rustige woonwijk bedraagt
<45 dB(A)

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
B7Tuin01_A	tuinterras Bongerdstraat 7	1,50	34,0	20,2	12,0	34,0	64,9
B7Tuin02_A	tuinterras	1,50	33,9	19,0	8,2	33,9	64,7
019_A	Bongerdstraat 7	1,50	33,9	19,7	11,0	33,9	64,9
033_A	Sprongstraat 29	1,50	33,3	21,1	10,3	33,3	63,0
B7Tuin03_A	tuinterras	1,50	33,3	18,7	9,1	33,3	64,2
030_B	Bongerdstraat 11-13	4,50	30,7	24,3	20,4	30,7	59,9
035_A	Sprongstraat 28	1,50	30,2	25,1	17,3	30,2	56,6
036_A	Sprongstraat 26	1,50	29,7	24,5	21,3	31,3	57,9
030_A	Bongerdstraat 11-13	1,50	23,6	15,0	9,3	23,6	55,5

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau
gesorteerd op nachtperiode

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq bij Bron voor toetspunt: 037_C - Sprongstraat 22-24
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	40,9	37,1	29,4	42,1	63,5
Dak02	koeling	1,00	30,2	29,3	28,0	38,0	30,2
Dak01	vries	1,00	23,8	22,8	21,5	31,5	23,8
L01	stationair bij overkluizing	0,75	18,1	18,6	19,9	29,9	49,9
Dak03	airco (splitter)	1,00	25,3	22,6	--	27,6	25,7
m11a	pw parkeerterrein linksachter	0,75	30,9	--	--	30,9	53,1
m11b	pw parkeerterrein linksvoor	0,75	28,1	28,5	--	33,5	50,4
m11c	pw parkeerterrein linksvoor	0,75	24,9	25,3	--	30,3	47,6
m11d	pw parkeerterrein rechtsachter	0,75	29,8	--	--	29,8	52,2
m11e	pw parkeerterrein rechtsvoor	0,75	23,8	24,2	--	29,2	46,3
m11f	pw parkeerterrein rechtsvoor	0,75	19,8	20,2	--	25,2	42,7
m12	pw parkeerterrein oost	0,75	25,6	--	--	25,6	46,4
m21	Winkelwagentjes West -1	0,50	29,3	28,1	--	33,1	46,9
m22	Winkelwagentjes West -2	0,50	28,4	27,2	--	32,2	47,7
m23	Winkelwagentjes West - 3	0,50	21,4	20,0	--	25,0	43,7
m23	Winkelwagentjes West - 4	0,50	20,8	--	--	20,8	44,1
m25	Winkelwagentjes Oost	0,50	29,0	--	--	29,0	49,8
m25	Winkelwagentjes voorzijde	0,50	5,4	3,7	--	8,7	28,2
m31	geluidarme vrw bevoorrading	1,25	--	8,2	--	13,2	42,1
m32	standaard vrw bevoorrading	1,25	18,9	--	--	18,9	52,2
m33	bestelwagens bevoorrading	0,75	5,6	--	--	5,6	38,6
m61	bestelbusjes over terrein oost	0,75	26,0	--	--	26,0	60,1
OB01	parkerende personenwagens west	0,75	34,9	30,7	--	35,7	41,9
OB02	parkerende personenwagens zuid	0,75	8,2	6,3	--	11,3	26,2
OB03	parkerende personenwagens oost	0,75	27,1	--	--	27,1	43,4
OB05	parkerende personenwagens NW personeel	0,75	14,3	12,1	--	17,1	43,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau
gesorteerd op nachtperiode

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	40,9	37,1	29,4	42,1	63,5
036_C	Sprongstraat 26	7,50	39,3	33,7	29,0	39,3	64,8
038_C	Sprongstraat 16-18	7,50	43,5	40,5	28,7	45,5	64,2
035_C	Sprongstraat 28	7,50	40,1	33,0	28,6	40,1	66,5
010_C	Waterstraat	7,50	44,4	41,3	28,1	46,3	66,0
039_C	Sprongstraat 12-14	7,50	43,3	40,3	27,6	45,3	63,8
010_B	Waterstraat	4,50	44,4	41,4	27,2	46,4	66,1
034_C	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	7,50	39,8	32,4	27,0	39,8	66,5
001_C	Akenshof 21-23	7,50	44,9	41,9	26,7	46,9	65,0
039_B	Sprongstraat 12-14	4,50	43,0	39,9	26,7	44,9	63,6
040_C	Sprongstraat 10	7,50	42,5	39,5	26,3	44,5	63,0
038_B	Sprongstraat 16-18	4,50	43,5	40,4	26,1	45,4	63,7
016_B	Bongerdstraat 8	4,50	46,3	34,1	26,0	46,3	77,3
012_B	Waterstraat 33	4,50	40,1	35,6	25,9	40,6	66,7
001_B	Akenshof 21-23	4,50	45,0	42,0	25,4	47,0	65,1
018_B	Bongerdstraat 7	4,50	42,3	30,2	25,4	42,3	72,7
013_B	Waterstraat 31	4,50	42,7	36,9	25,2	42,7	70,9
041_C	Sprongstraat 6	7,50	41,0	38,1	24,9	43,1	61,7
040_B	Sprongstraat 10	4,50	42,0	38,9	24,8	43,9	62,9
002_C	Akenshof 17-19	7,50	45,7	42,8	24,7	47,8	66,0
017_B	Esdoornstraat 37	4,50	43,5	31,8	24,6	43,5	74,1
041_B	Sprongstraat 6	4,50	42,2	39,1	24,6	44,1	63,4
003_C	Akenshof 13-15	7,50	46,2	43,3	24,5	48,3	66,5
037_B	Sprongstraat 22-24	4,50	39,5	34,9	24,5	39,9	63,6
004_D	Akenshof 11	10,50	46,3	43,7	24,4	48,7	66,9
004_C	Akenshof 11	7,50	46,7	44,0	24,4	49,0	67,1
036_B	Sprongstraat 26	4,50	37,8	30,0	24,0	37,8	64,3
033_C	Sprongstraat 29	7,50	37,6	30,2	23,9	37,6	64,0
035_B	Sprongstraat 28	4,50	38,8	29,2	23,8	38,8	65,9
002_B	Akenshof 17-19	4,50	45,8	42,9	23,5	47,9	66,1
003_B	Akenshof 13-15	4,50	46,4	43,5	23,3	48,5	66,7
032_C	Sprongstraat 31	7,50	38,2	28,7	23,3	38,2	65,0
031_C	Sprongstraat 33	7,50	38,1	28,0	23,0	38,1	65,0
004_B	Akenshof 11	4,50	46,9	44,2	22,9	49,2	67,3
001_A	Akenshof 21-23	1,50	43,4	40,1	22,7	45,1	65,1
033_B	Sprongstraat 29	4,50	36,5	27,7	22,3	36,5	64,1
037_A	Sprongstraat 22-24	1,50	35,4	31,7	22,2	36,7	60,4
011_C	Waterstraat	7,50	39,3	34,4	22,0	39,4	66,2
032_B	Sprongstraat 31	4,50	37,6	26,6	21,5	37,6	64,8
036_A	Sprongstraat 26	1,50	29,7	24,5	21,3	31,3	57,9
011_B	Waterstraat	4,50	39,5	34,7	21,3	39,7	66,1
031_B	Sprongstraat 33	4,50	37,4	25,9	21,1	37,4	65,0
019_B	Bongerdstraat 7	4,50	42,2	27,4	20,8	42,2	71,6
002_A	Akenshof 17-19	1,50	44,5	41,4	20,7	46,4	66,1
003_A	Akenshof 13-15	1,50	45,3	42,2	20,7	47,2	66,7
030_B	Bongerdstraat 11-13	4,50	30,7	24,3	20,4	30,7	59,9
009_D	Waterstraat	10,50	45,7	43,0	20,2	48,0	67,7
009_C	Waterstraat	7,50	46,0	43,3	19,4	48,3	67,8
008_D	Waterstraat	10,50	47,1	44,7	19,0	49,7	68,9
009_B	Waterstraat	4,50	46,1	43,5	18,8	48,5	68,0
007_D	Waterstraat	10,50	46,9	44,5	18,6	49,5	68,5
008_C	Waterstraat	7,50	47,5	45,1	18,2	50,1	69,1
012_A	Waterstraat 33	1,50	37,8	33,2	18,0	38,2	66,6
007_C	Waterstraat	7,50	47,2	44,9	18,0	49,9	68,7
015_B	Bongerdstraat 6	4,50	48,7	37,8	17,9	48,7	80,4
041_A	Sprongstraat 6	1,50	35,1	32,3	17,9	37,3	58,9
040_A	Sprongstraat 10	1,50	35,7	32,2	17,7	37,2	58,4
008_B	Waterstraat	4,50	47,6	45,3	17,3	50,3	69,2
035_A	Sprongstraat 28	1,50	30,2	25,1	17,3	30,2	56,6
014_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	46,1	37,4	16,9	46,1	76,6
007_B	Waterstraat	4,50	47,4	45,0	16,7	50,0	68,9
034_B	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	4,50	38,7	26,8	16,7	38,7	66,3
031_A	Sprongstraat 33	1,50	35,3	21,7	16,5	35,3	64,6
039_A	Sprongstraat 12-14	1,50	37,7	34,3	16,2	39,3	60,2
038_A	Sprongstraat 16-18	1,50	39,9	36,4	16,1	41,4	61,9
034_A	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	1,50	35,4	26,8	16,0	35,4	61,8
032_A	Sprongstraat 31	1,50	35,4	22,2	15,9	35,4	64,6
018_A	Bongerdstraat 7	1,50	34,9	23,2	15,5	34,9	67,0
017_A	Esdoornstraat 37	1,50	40,8	29,2	15,4	40,8	72,9
016_A	Bongerdstraat 8	1,50	45,5	32,1	14,3	45,5	77,0
013_A	Waterstraat 31	1,50	41,2	35,4	14,2	41,2	70,8
006_D	Schellingshof	10,50	43,0	40,1	13,5	45,1	64,0
014_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	45,6	36,8	12,8	45,6	76,6
015_A	Bongerdstraat 6	1,50	48,7	37,4	12,2	48,7	80,5
B7Tuin01_A	tuin terras Bongerdstraat 7	1,50	34,0	20,2	12,0	34,0	64,9
019_A	Bongerdstraat 7	1,50	33,9	19,7	11,0	33,9	64,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Laeq
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
033_A	Sprongstraat 29	1,50	33,3	21,1	10,3	33,3	63,0
030_A	Bongerdstraat 11-13	1,50	23,6	15,0	9,3	23,6	55,5
B7Tuin03_A	tuinterras	1,50	33,3	18,7	9,1	33,3	64,2
B7Tuin02_A	tuinterras	1,50	33,9	19,0	8,2	33,9	64,7
005_D	Akenshof	10,50	36,3	33,8	6,4	38,8	57,6
005_C	Akenshof	7,50	36,2	33,8	5,1	38,8	57,5
005_B	Akenshof	4,50	36,1	33,7	3,4	38,7	57,6
006_C	Schellingshof	7,50	42,8	40,0	0,9	45,0	63,4
006_B	Schellingshof	4,50	42,8	40,0	-1,0	45,0	63,5

BIJLAGE VI.

Rekenresultaten L_{Amax}

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

maximaal geluidsniveau

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
LAMax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Lamax - VNG

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
001_A	Akenshof 21-23	1,50	61,6	61,0	39,5
001_B	Akenshof 21-23	4,50	61,5	60,9	45,2
001_C	Akenshof 21-23	7,50	60,8	60,3	47,3
002_A	Akenshof 17-19	1,50	63,3	61,0	42,8
002_B	Akenshof 17-19	4,50	63,0	60,8	45,2
002_C	Akenshof 17-19	7,50	62,3	60,4	42,4
003_A	Akenshof 13-15	1,50	64,5	60,9	43,1
003_B	Akenshof 13-15	4,50	64,1	60,7	45,9
003_C	Akenshof 13-15	7,50	63,4	60,3	46,7
004_B	Akenshof 11	4,50	67,1	62,8	44,5
004_C	Akenshof 11	7,50	65,5	62,2	45,8
004_D	Akenshof 11	10,50	63,7	61,3	45,9
005_B	Akenshof	4,50	57,9	57,9	39,3
005_C	Akenshof	7,50	57,7	57,7	40,8
005_D	Akenshof	10,50	57,3	57,3	41,8
006_B	Schellingshof	4,50	62,3	62,3	33,9
006_C	Schellingshof	7,50	62,0	62,0	35,7
006_D	Schellingshof	10,50	61,5	61,5	41,2
007_B	Waterstraat	4,50	63,2	63,2	47,4
007_C	Waterstraat	7,50	62,5	62,5	48,7
007_D	Waterstraat	10,50	61,6	61,6	48,7
008_B	Waterstraat	4,50	63,5	63,5	48,1
008_C	Waterstraat	7,50	62,8	62,8	49,1
008_D	Waterstraat	10,50	61,8	61,8	49,0
009_B	Waterstraat	4,50	61,5	61,5	49,8
009_C	Waterstraat	7,50	61,1	61,1	50,2
009_D	Waterstraat	10,50	60,4	60,4	50,3
010_B	Waterstraat	4,50	63,1	63,1	53,1
010_C	Waterstraat	7,50	62,6	62,6	53,1
011_B	Waterstraat	4,50	62,4	61,9	53,6
011_C	Waterstraat	7,50	62,3	61,7	53,5
012_A	Waterstraat 33	1,50	62,7	57,3	53,9
012_B	Waterstraat 33	4,50	64,8	58,1	56,0
013_A	Waterstraat 31	1,50	67,7	61,2	58,9
013_B	Waterstraat 31	4,50	68,8	61,1	60,0
014_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	73,7	64,2	64,9
014_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	73,6	64,0	64,8
015_A	Bongerdstraat 6	1,50	79,2	60,7	70,3
015_B	Bongerdstraat 6	4,50	78,8	60,6	69,9
016_A	Bongerdstraat 8	1,50	73,3	50,4	64,6
016_B	Bongerdstraat 8	4,50	73,3	52,7	64,6
017_A	Esdoornstraat 37	1,50	68,8	48,6	60,1
017_B	Esdoornstraat 37	4,50	69,8	51,4	61,0
018_A	Bongerdstraat 7	1,50	60,2	34,8	51,4
018_B	Bongerdstraat 7	4,50	68,4	46,2	59,6
019_A	Bongerdstraat 7	1,50	57,4	44,2	48,4
019_B	Bongerdstraat 7	4,50	68,2	56,1	59,3
030_A	Bongerdstraat 11-13	1,50	47,3	43,1	39,0
030_B	Bongerdstraat 11-13	4,50	54,9	53,2	46,0
031_A	Sprongstraat 33	1,50	61,3	56,6	52,6
031_B	Sprongstraat 33	4,50	64,0	57,6	55,3
031_C	Sprongstraat 33	7,50	64,4	57,6	55,7
032_A	Sprongstraat 31	1,50	63,7	58,7	55,0
032_B	Sprongstraat 31	4,50	67,1	58,7	58,4
032_C	Sprongstraat 31	7,50	66,1	58,4	57,3
033_A	Sprongstraat 29	1,50	62,1	60,3	53,2
033_B	Sprongstraat 29	4,50	66,2	60,3	57,4
033_C	Sprongstraat 29	7,50	64,6	59,8	55,8
034_A	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	1,50	70,3	70,3	50,9
034_B	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	4,50	68,4	67,7	59,7
034_C	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	7,50	68,2	65,7	59,5
035_A	Sprongstraat 28	1,50	63,2	52,2	49,9
035_B	Sprongstraat 28	4,50	69,3	63,0	60,5
035_C	Sprongstraat 28	7,50	69,2	64,3	60,5
036_A	Sprongstraat 26	1,50	59,2	59,2	59,2
036_B	Sprongstraat 26	4,50	67,4	60,2	58,6
036_C	Sprongstraat 26	7,50	67,4	59,6	58,6
037_A	Sprongstraat 22-24	1,50	60,7	60,3	60,3
037_B	Sprongstraat 22-24	4,50	67,3	59,9	59,9
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	64,4	58,3	58,3
038_A	Sprongstraat 16-18	1,50	60,4	60,4	46,6
038_B	Sprongstraat 16-18	4,50	59,5	59,5	53,5
038_C	Sprongstraat 16-18	7,50	60,7	57,2	53,9
039_A	Sprongstraat 12-14	1,50	58,0	58,0	44,1
039_B	Sprongstraat 12-14	4,50	57,7	57,7	51,0
039_C	Sprongstraat 12-14	7,50	59,2	57,5	52,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
LAmix totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAmix - VNG

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
040_A	Sprongstraat 10	1,50	55,4	55,4	42,6
040_B	Sprongstraat 10	4,50	57,4	57,4	48,7
040_C	Sprongstraat 10	7,50	57,6	57,2	50,1
041_A	Sprongstraat 6	1,50	50,7	50,2	40,5
041_B	Sprongstraat 6	4,50	57,0	57,0	49,5
041_C	Sprongstraat 6	7,50	56,1	54,5	48,2
B7Tuin01_A	tuinerras Bongerdstraat 7	1,50	59,1	47,2	49,9
B7Tuin02_A	tuinerras	1,50	58,7	45,3	49,6
B7Tuin03_A	tuinerras	1,50	58,2	45,1	49,2

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Lamax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: bestelbusjes

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
016_A	Bongerdstraat 8	1,50	68,6	--	--
016_B	Bongerdstraat 8	4,50	68,5	--	--
015_A	Bongerdstraat 6	1,50	68,4	--	--
015_B	Bongerdstraat 6	4,50	68,2	--	--
035_C	Sprongstraat 28	7,50	64,2	--	--
035_B	Sprongstraat 28	4,50	63,6	--	--
017_B	Esdoornstraat 37	4,50	63,6	--	--
017_A	Esdoornstraat 37	1,50	63,5	--	--
035_A	Sprongstraat 28	1,50	63,2	--	--
019_B	Bongerdstraat 7	4,50	63,2	--	--
014_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	62,8	--	--
034_C	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	7,50	62,7	--	--
018_B	Bongerdstraat 7	4,50	62,7	--	--
034_B	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	4,50	62,6	--	--
036_C	Sprongstraat 26	7,50	62,4	--	--
036_B	Sprongstraat 26	4,50	62,3	--	--
014_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	62,3	--	--
037_B	Sprongstraat 22-24	4,50	60,8	--	--
032_B	Sprongstraat 31	4,50	60,5	--	--
031_B	Sprongstraat 33	4,50	59,8	--	--
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	59,6	--	--
032_C	Sprongstraat 31	7,50	59,4	--	--
033_B	Sprongstraat 29	4,50	59,4	--	--
031_C	Sprongstraat 33	7,50	59,1	--	--
013_B	Waterstraat 31	4,50	59,0	--	--
033_C	Sprongstraat 29	7,50	57,8	--	--
032_A	Sprongstraat 31	1,50	57,6	--	--
031_A	Sprongstraat 33	1,50	56,7	--	--
013_A	Waterstraat 31	1,50	56,6	--	--
033_A	Sprongstraat 29	1,50	56,3	--	--
018_A	Bongerdstraat 7	1,50	56,2	--	--
012_B	Waterstraat 33	4,50	56,0	--	--
037_A	Sprongstraat 22-24	1,50	55,6	--	--
011_C	Waterstraat	7,50	55,5	--	--
038_C	Sprongstraat 16-18	7,50	55,4	--	--
011_B	Waterstraat	4,50	55,4	--	--
034_A	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	1,50	55,2	--	--
B7Tuin03_A	tuinerras	1,50	54,7	--	--
B7Tuin02_A	tuinerras	1,50	54,7	--	--
019_A	Bongerdstraat 7	1,50	54,5	--	--
B7Tuin01_A	tuinerras Bongerdstraat 7	1,50	54,4	--	--
010_C	Waterstraat	7,50	54,2	--	--
010_B	Waterstraat	4,50	54,2	--	--
039_C	Sprongstraat 12-14	7,50	54,1	--	--
036_A	Sprongstraat 26	1,50	53,8	--	--
040_C	Sprongstraat 10	7,50	52,9	--	--
012_A	Waterstraat 33	1,50	52,8	--	--
009_D	Waterstraat	10,50	51,9	--	--
009_C	Waterstraat	7,50	51,9	--	--
039_B	Sprongstraat 12-14	4,50	51,8	--	--
041_C	Sprongstraat 6	7,50	51,1	--	--
009_B	Waterstraat	4,50	50,9	--	--
041_B	Sprongstraat 6	4,50	50,7	--	--
040_B	Sprongstraat 10	4,50	50,4	--	--
030_B	Bongerdstraat 11-13	4,50	48,3	--	--
008_D	Waterstraat	10,50	48,2	--	--
007_D	Waterstraat	10,50	47,2	--	--
008_C	Waterstraat	7,50	46,8	--	--
039_A	Sprongstraat 12-14	1,50	46,8	--	--
038_B	Sprongstraat 16-18	4,50	46,1	--	--
004_D	Akenshof 11	10,50	46,0	--	--
007_C	Waterstraat	7,50	45,9	--	--
040_A	Sprongstraat 10	1,50	45,7	--	--
006_D	Schellingshof	10,50	45,3	--	--
003_C	Akenshof 13-15	7,50	45,0	--	--
004_C	Akenshof 11	7,50	44,3	--	--
008_B	Waterstraat	4,50	44,2	--	--
001_C	Akenshof 21-23	7,50	43,5	--	--
041_A	Sprongstraat 6	1,50	43,5	--	--
030_A	Bongerdstraat 11-13	1,50	42,6	--	--
001_B	Akenshof 21-23	4,50	41,2	--	--
003_B	Akenshof 13-15	4,50	40,8	--	--
007_B	Waterstraat	4,50	40,7	--	--
001_A	Akenshof 21-23	1,50	39,9	--	--
002_C	Akenshof 17-19	7,50	39,6	--	--
003_A	Akenshof 13-15	1,50	39,4	--	--

Arriverende
bestelbusjes
Rijden over oostelijk
parkeerterrein
Lamax < 70 dB(A) in
de dagperiode.

Handmatige verlading bestelbusjes
achterzijde:
Lamax < 65 dB(A) in de dagperiode.

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
LAmix totaalresultaten voor toetspunten
Groep: bestelbusjes

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
004_B	Akenshof 11	4,50	39,2	--	--
005_D	Akenshof	10,50	36,0	--	--
002_B	Akenshof 17-19	4,50	35,5	--	--
038_A	Sprongstraat 16-18	1,50	34,7	--	--
005_C	Akenshof	7,50	34,4	--	--
002_A	Akenshof 17-19	1,50	33,7	--	--
005_B	Akenshof	4,50	33,1	--	--
006_C	Schellingshof	7,50	31,8	--	--
006_B	Schellingshof	4,50	30,0	--	--

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
Lamax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: personeel

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Nacht
037_A	Sprongstraat 22-24	1,50	60,3
037_B	Sprongstraat 22-24	4,50	59,9
036_A	Sprongstraat 26	1,50	59,2
037_C	Sprongstraat 22-24	7,50	58,3
036_B	Sprongstraat 26	4,50	57,6
036_C	Sprongstraat 26	7,50	57,3
035_B	Sprongstraat 28	4,50	56,7
035_C	Sprongstraat 28	7,50	56,3
038_C	Sprongstraat 16-18	7,50	53,9
038_B	Sprongstraat 16-18	4,50	53,5
034_C	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	7,50	53,1
039_C	Sprongstraat 12-14	7,50	52,3
019_B	Bongerdstraat 7	4,50	51,7
039_B	Sprongstraat 12-14	4,50	51,0
040_C	Sprongstraat 10	7,50	50,1
035_A	Sprongstraat 28	1,50	49,9
041_B	Sprongstraat 6	4,50	49,5
040_B	Sprongstraat 10	4,50	48,7
041_C	Sprongstraat 6	7,50	48,2
001_C	Akenshof 21-23	7,50	47,3
003_C	Akenshof 13-15	7,50	46,7
031_C	Sprongstraat 33	7,50	46,7
038_A	Sprongstraat 16-18	1,50	46,6
003_B	Akenshof 13-15	4,50	45,9
004_D	Akenshof 11	10,50	45,9
004_C	Akenshof 11	7,50	45,8
001_B	Akenshof 21-23	4,50	45,2
002_B	Akenshof 17-19	4,50	45,2
032_C	Sprongstraat 31	7,50	44,6
004_B	Akenshof 11	4,50	44,5
039_A	Sprongstraat 12-14	1,50	43,9
003_A	Akenshof 13-15	1,50	43,1
002_A	Akenshof 17-19	1,50	42,8
002_C	Akenshof 17-19	7,50	42,4
033_C	Sprongstraat 29	7,50	42,4
008_D	Waterstraat	10,50	42,2
008_C	Waterstraat	7,50	41,9
007_D	Waterstraat	10,50	41,8
007_C	Waterstraat	7,50	41,8
040_A	Sprongstraat 10	1,50	41,4
031_B	Sprongstraat 33	4,50	41,0
008_B	Waterstraat	4,50	40,7
007_B	Waterstraat	4,50	40,4
030_B	Bongerdstraat 11-13	4,50	40,3
B7Tuin01_A	tuinerras Bongerdstraat 7	1,50	40,2
006_D	Schellingshof	10,50	39,8
032_B	Sprongstraat 31	4,50	39,6
041_A	Sprongstraat 6	1,50	39,5
001_A	Akenshof 21-23	1,50	39,5
033_B	Sprongstraat 29	4,50	38,9
017_B	Esdoornstraat 37	4,50	38,6
B7Tuin02_A	tuinerras	1,50	38,5
B7Tuin03_A	tuinerras	1,50	38,3
019_A	Bongerdstraat 7	1,50	37,6
034_B	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	4,50	37,6
032_A	Sprongstraat 31	1,50	36,6
006_C	Schellingshof	7,50	35,7
033_A	Sprongstraat 29	1,50	35,5
031_A	Sprongstraat 33	1,50	35,1
030_A	Bongerdstraat 11-13	1,50	35,0
009_C	Waterstraat	7,50	34,7
017_A	Esdoornstraat 37	1,50	34,5
018_B	Bongerdstraat 7	4,50	34,3
034_A	Sprongstraat 28 zijgevel (doof)	1,50	34,2
016_B	Bongerdstraat 8	4,50	34,1
009_B	Waterstraat	4,50	33,9
006_B	Schellingshof	4,50	33,9
009_D	Waterstraat	10,50	32,6
010_C	Waterstraat	7,50	31,8
015_B	Bongerdstraat 6	4,50	31,6
018_A	Bongerdstraat 7	1,50	30,8
011_C	Waterstraat	7,50	30,7
016_A	Bongerdstraat 8	1,50	30,5
010_B	Waterstraat	4,50	29,6
013_B	Waterstraat 31	4,50	28,8
015_A	Bongerdstraat 6	1,50	28,6

Bij woningen Sprongstraat 22-28
in de nachtperiode een piekniveau
tussen 55-60 dB(A)
vanwege arriverend personeel.
Zie hfst. 2.2.2

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

Maximale geluidsniveaus
nachtperiode - arriverend personeel bij overkluizing

Rapport: Resultatentabel
Model: Laeq en Lmax
LAMax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: personeel

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Nacht
012_B	Waterstraat 33	4,50	27,6
005_D	Akenshof	10,50	27,5
014_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	27,2
012_A	Waterstraat 33	1,50	26,3
013_A	Waterstraat 31	1,50	26,2
005_C	Akenshof	7,50	26,0
005_B	Akenshof	4,50	25,2
011_B	Waterstraat	4,50	23,9
014_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	22,1

BIJLAGE VII.

Rekenresultaten Indirecte hinder

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

indirecte hinder

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
001_A	Waterstraat 32	1,50	54,7	52,4	13,8	57,4
001_B	Waterstraat 32	4,50	54,5	52,2	16,4	57,2
002_A	Waterstraat 34	1,50	54,9	52,7	12,5	57,7
002_B	Waterstraat 34	4,50	54,8	52,6	15,7	57,6
003_A	Waterstraat 34a	1,50	55,2	53,0	11,5	58,0
003_B	Waterstraat 34a	4,50	55,1	52,8	15,2	57,8
004_A	Waterstraat 36	1,50	55,9	53,7	14,9	58,7
004_B	Waterstraat 36	4,50	55,7	53,5	17,4	58,5
004_C	Waterstraat 36	7,50	54,9	52,7	19,6	57,7
005_B	Waterstraat	4,50	53,1	51,1	23,9	56,1
005_C	Waterstraat	7,50	52,5	50,4	25,0	55,4
005_D	Waterstraat	10,50	51,8	49,7	25,4	54,7
006_B	Waterstraat	4,50	53,1	51,3	25,5	56,3
006_C	Waterstraat	7,50	52,5	50,6	26,2	55,6
006_D	Waterstraat	10,50	51,7	49,8	26,5	54,8
007_B	Waterstraat	4,50	52,3	50,5	28,3	55,5
007_C	Waterstraat	7,50	51,7	49,9	28,7	54,9
007_D	Waterstraat	10,50	51,1	49,3	28,7	54,3
008_B	Waterstraat	4,50	53,0	51,2	31,4	56,2
008_C	Waterstraat	7,50	52,5	50,6	31,3	55,6
009_B	Waterstraat	4,50	51,8	48,4	36,7	53,4
009_C	Waterstraat	7,50	51,5	48,1	36,5	53,1
010_A	Waterstraat 84-90	1,50	54,0	49,8	39,8	54,8
010_B	Waterstraat 84-90	4,50	53,9	49,7	39,7	54,7
011_A	Waterstraat 92-100	1,50	53,3	49,1	39,1	54,1
011_B	Waterstraat 92-100	4,50	53,2	49,0	39,1	54,0
012_A	Waterstraat 43/45	1,50	54,1	50,1	39,3	55,1
012_B	Waterstraat 43/45	4,50	53,9	49,9	39,4	54,9
013_A	Waterstraat 37	1,50	56,9	52,9	42,2	57,9
013_B	Waterstraat 37	4,50	55,9	51,9	41,5	56,9
014_A	Waterstraat 35	1,50	57,4	53,5	42,5	58,5
014_B	Waterstraat 35	4,50	56,3	52,3	41,7	57,3
015_A	Waterstraat 33	1,50	57,2	53,5	42,0	58,5
015_B	Waterstraat 33	4,50	56,2	52,5	41,3	57,5
016_A	Waterstraat 31	1,50	55,8	52,4	40,7	57,4
016_B	Waterstraat 31	4,50	55,5	52,1	40,4	57,1
017_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	55,5	52,1	41,6	57,1
017_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	55,0	51,8	40,8	56,8
018_A	Bongerdstraat 6	1,50	56,6	53,4	40,4	58,4
018_B	Bongerdstraat 6	4,50	55,2	52,2	39,7	57,2
019_A	Bongerdstraat 8	1,50	49,6	47,3	27,7	52,3
019_B	Bongerdstraat 8	4,50	49,9	47,4	29,4	52,4
020_A	Esdoornstraat 37	1,50	51,3	49,2	23,6	54,2
020_B	Esdoornstraat 37	4,50	50,9	48,6	26,8	53,6
021_A	Bongerdstraat 9	1,50	49,4	47,1	18,3	52,1
021_B	Bongerdstraat 9	4,50	50,2	47,9	23,2	52,9
022_A	Bongerstraat 7	1,50	47,0	44,7	15,4	49,7
022_B	Bongerstraat 7	4,50	47,9	45,6	21,8	50,6
023_A	Akenshof 13/15	1,50	46,3	40,7	19,2	46,3
023_B	Akenshof 13/15	4,50	46,8	42,1	20,6	47,1
023_C	Akenshof 13/15	7,50	46,6	42,5	22,1	47,5
024_B	Akenhof	4,50	53,4	49,5	21,0	54,5
024_C	Akenhof	7,50	52,6	49,1	22,3	54,1
024_D	Akenhof	10,50	51,8	48,6	23,2	53,6
025_B	Akenhof	4,50	57,5	55,3	18,3	60,3
025_C	Akenhof	7,50	56,0	53,8	19,6	58,8
025_D	Akenhof	10,50	54,7	52,5	20,2	57,5
026_B	Waterstraat 11	4,50	57,2	55,0	17,5	60,0
026_C	Waterstraat 11	7,50	55,8	53,6	18,7	58,6
026_D	Waterstraat 11	10,50	54,6	52,4	19,6	57,4
027_A	Waterstraat 9	1,50	57,6	55,5	15,9	60,5
027_B	Waterstraat 9	4,50	56,9	54,8	17,7	59,8
028_A	Waterstraat 7	1,50	57,3	55,2	14,7	60,2
028_B	Waterstraat 7	4,50	56,7	54,6	16,7	59,6
040_A	Sprongstraat 2	1,50	47,8	31,0	37,8	47,8
040_B	Sprongstraat 2	4,50	48,1	31,4	38,3	48,3
040_C	Sprongstraat 2	7,50	47,5	29,7	37,7	47,7
041_A	Sprongstraat 6	1,50	48,0	31,0	38,1	48,1
041_B	Sprongstraat 6	4,50	48,4	31,9	38,6	48,6
041_C	Sprongstraat 6	7,50	47,9	30,1	38,1	48,1
042_A	Sprongstraat 10	1,50	48,1	31,1	38,2	48,2
042_B	Sprongstraat 10	4,50	48,6	32,1	38,7	48,7
042_C	Sprongstraat 10	7,50	48,0	30,3	38,2	48,2
043_A	Sprongstraat 14	1,50	48,3	31,1	38,3	48,3
043_B	Sprongstraat 14	4,50	48,7	32,0	38,8	48,8
043_C	Sprongstraat 14	7,50	48,2	30,5	38,4	48,4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

indirecte hinder

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
044_A	Sprongstraat 20	1,50	48,5	31,3	38,5	48,5
044_B	Sprongstraat 20	4,50	48,9	32,2	39,0	49,0
044_C	Sprongstraat 20	7,50	48,3	30,6	38,5	48,5
045_A	Sprongstraat 24	1,50	47,3	30,5	37,3	47,3
045_B	Sprongstraat 24	4,50	47,9	31,6	37,9	47,9
045_C	Sprongstraat 24	7,50	47,5	30,0	37,6	47,6
046_A	Sprongstraat 28	1,50	48,8	32,0	38,6	48,8
046_B	Sprongstraat 28	4,50	49,2	32,8	39,0	49,2
046_C	Sprongstraat 28	7,50	48,6	31,3	38,4	48,6
047_A	Sprongstraat 28	1,50	48,4	32,4	37,9	48,4
047_B	Sprongstraat 28	4,50	48,8	34,5	38,2	48,8
047_C	Sprongstraat 28	7,50	48,8	35,3	37,9	48,8
050_A	Colonel Eekmanstraat 1	1,50	47,1	33,3	31,9	47,1
050_B	Colonel Eekmanstraat 1	4,50	46,9	34,7	31,9	46,9
051_A	Sprongstraat 35	1,50	46,6	33,8	33,7	46,6
051_B	Sprongstraat 35	4,50	47,3	35,4	34,6	47,3
051_C	Sprongstraat 35	7,50	46,9	35,4	34,4	46,9
052_A	Sprongstraat 33	1,50	47,2	34,4	35,0	47,2
052_B	Sprongstraat 33	4,50	47,8	35,6	35,8	47,8
052_C	Sprongstraat 33	7,50	47,5	35,7	35,6	47,5
053_A	Sprongstraat 31	1,50	47,7	34,6	36,1	47,7
053_B	Sprongstraat 31	4,50	48,2	36,0	36,8	48,2
053_C	Sprongstraat 31	7,50	47,9	35,9	36,5	47,9
054_A	Sprongstraat 29	1,50	48,3	33,3	38,0	48,3
054_B	Sprongstraat 29	4,50	48,9	34,3	38,6	48,9
054_C	Sprongstraat 29	7,50	48,5	35,2	38,0	48,5
055_A	Sprongstraat 23	1,50	48,1	31,5	38,1	48,1
055_B	Sprongstraat 23	4,50	48,6	32,9	38,6	48,6
055_C	Sprongstraat 23	7,50	48,3	34,8	38,2	48,3
056_A	Sprongstraat 19	1,50	48,2	31,6	38,3	48,3
056_B	Sprongstraat 19	4,50	48,7	33,2	38,8	48,8
056_C	Sprongstraat 19	7,50	48,4	35,7	38,3	48,4
057_A	Sprongstraat 11	1,50	48,6	31,7	38,7	48,7
057_B	Sprongstraat 11	4,50	49,0	33,2	39,1	49,1
057_C	Sprongstraat 11	7,50	48,6	36,5	38,5	48,6
058_A	Sprongstraat 17	1,50	49,0	32,2	39,2	49,2
058_B	Sprongstraat 17	4,50	49,3	33,8	39,5	49,5
058_C	Sprongstraat 17	7,50	48,8	36,6	38,7	48,8
059_A	Sprongstraat 1	1,50	49,2	32,4	39,4	49,4
059_B	Sprongstraat 1	4,50	49,3	33,6	39,5	49,5
059_C	Sprongstraat 1	7,50	48,7	35,9	38,7	48,7
B7Tuin01_A	tuin terras Bongerdstraat 7	1,50	36,9	34,0	19,5	39,0
B7Tuin02_A	tuin terras	1,50	37,2	32,3	23,9	37,3
B7Tuin03_A	tuin terras	1,50	37,2	32,1	23,7	37,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
LAgg totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
014_A	Waterstraat 35	1,50	57,4	53,5	42,5	58,5
013_A	Waterstraat 37	1,50	56,9	52,9	42,2	57,9
015_A	Waterstraat 33	1,50	57,2	53,5	42,0	58,5
014_B	Waterstraat 35	4,50	56,3	52,3	41,7	57,3
017_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	55,5	52,1	41,6	57,1
013_B	Waterstraat 37	4,50	55,9	51,9	41,5	56,9
015_B	Waterstraat 33	4,50	56,2	52,5	41,3	57,5
017_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	55,0	51,8	40,8	56,8
016_A	Waterstraat 31	1,50	55,8	52,4	40,7	57,4
016_B	Waterstraat 31	4,50	55,5	52,1	40,4	57,1
018_A	Bongerdstraat 6	1,50	56,6	53,4	40,4	58,4
010_A	Waterstraat 84-90	1,50	54,0	49,8	39,8	54,8
010_B	Waterstraat 84-90	4,50	53,9	49,7	39,7	54,7
018_B	Bongerdstraat 6	4,50	55,2	52,2	39,7	57,2
059_B	Sprongstraat 1	4,50	49,3	33,6	39,5	49,5
058_B	Sprongstraat 17	4,50	49,3	33,8	39,5	49,5
012_B	Waterstraat 43/45	4,50	53,9	49,9	39,4	54,9
059_A	Sprongstraat 1	1,50	49,2	32,4	39,4	49,4
012_A	Waterstraat 43/45	1,50	54,1	50,1	39,3	55,1
058_A	Sprongstraat 17	1,50	49,0	32,2	39,2	49,2
011_B	Waterstraat 92-100	4,50	53,2	49,0	39,1	54,0
057_B	Sprongstraat 11	4,50	49,0	33,2	39,1	49,1
011_A	Waterstraat 92-100	1,50	53,3	49,1	39,1	54,1
046_B	Sprongstraat 28	4,50	49,2	32,8	39,0	49,2
044_B	Sprongstraat 20	4,50	48,9	32,2	39,0	49,0
043_B	Sprongstraat 14	4,50	48,7	32,0	38,8	48,8
056_B	Sprongstraat 19	4,50	48,7	33,2	38,8	48,8
059_C	Sprongstraat 1	7,50	48,7	35,9	38,7	48,7
057_A	Sprongstraat 11	1,50	48,6	31,7	38,7	48,7
058_C	Sprongstraat 17	7,50	48,8	36,6	38,7	48,8
042_B	Sprongstraat 10	4,50	48,6	32,1	38,7	48,7
054_B	Sprongstraat 29	4,50	48,9	34,3	38,6	48,9
046_A	Sprongstraat 28	1,50	48,8	32,0	38,6	48,8
055_B	Sprongstraat 23	4,50	48,6	32,9	38,6	48,6
041_B	Sprongstraat 6	4,50	48,4	31,9	38,6	48,6
057_C	Sprongstraat 11	7,50	48,6	36,5	38,5	48,6
044_A	Sprongstraat 20	1,50	48,5	31,3	38,5	48,5
044_C	Sprongstraat 20	7,50	48,3	30,6	38,5	48,5
046_C	Sprongstraat 28	7,50	48,6	31,3	38,4	48,6
043_C	Sprongstraat 14	7,50	48,2	30,5	38,4	48,4
043_A	Sprongstraat 14	1,50	48,3	31,1	38,3	48,3
056_A	Sprongstraat 19	1,50	48,2	31,6	38,3	48,3
040_B	Sprongstraat 2	4,50	48,1	31,4	38,3	48,3
056_C	Sprongstraat 19	7,50	48,4	35,7	38,3	48,4
042_C	Sprongstraat 10	7,50	48,0	30,3	38,2	48,2
055_C	Sprongstraat 23	7,50	48,3	34,8	38,2	48,3
047_B	Sprongstraat 28	4,50	48,8	34,5	38,2	48,8
042_A	Sprongstraat 10	1,50	48,1	31,1	38,2	48,2
055_A	Sprongstraat 23	1,50	48,1	31,5	38,1	48,1
041_C	Sprongstraat 6	7,50	47,9	30,1	38,1	48,1
041_A	Sprongstraat 6	1,50	48,0	31,0	38,1	48,1
054_C	Sprongstraat 29	7,50	48,5	35,2	38,0	48,5
054_A	Sprongstraat 29	1,50	48,3	33,3	38,0	48,3
045_B	Sprongstraat 24	4,50	47,9	31,6	37,9	47,9
047_A	Sprongstraat 28	1,50	48,4	32,4	37,9	48,4
047_C	Sprongstraat 28	7,50	48,8	35,3	37,9	48,8
040_A	Sprongstraat 2	1,50	47,8	31,0	37,8	47,8
040_C	Sprongstraat 2	7,50	47,5	29,7	37,7	47,7
045_C	Sprongstraat 24	7,50	47,5	30,0	37,6	47,6
045_A	Sprongstraat 24	1,50	47,3	30,5	37,3	47,3
053_B	Sprongstraat 31	4,50	48,2	36,0	36,8	48,2
009_B	Waterstraat	4,50	51,8	48,4	36,7	53,4
009_C	Waterstraat	7,50	51,5	48,1	36,5	53,1
053_C	Sprongstraat 31	7,50	47,9	35,9	36,5	47,9
053_A	Sprongstraat 31	1,50	47,7	34,6	36,1	47,7

Indirecte hinder
in rustige woonwijk
inclusief arriverend personeel
< 40 dB(A).
Zie hfst. 2.2.3
ook beoordeeld op
7,5 meter hoogte
Zie hfst. 2.5

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
052_B	Sprongstraat 33	4,50	47,8	35,6	35,8	47,8
052_C	Sprongstraat 33	7,50	47,5	35,7	35,6	47,5
052_A	Sprongstraat 33	1,50	47,2	34,4	35,0	47,2
051_B	Sprongstraat 35	4,50	47,3	35,4	34,6	47,3
051_C	Sprongstraat 35	7,50	46,9	35,4	34,4	46,9
051_A	Sprongstraat 35	1,50	46,6	33,8	33,7	46,6
050_A	Colonel Eekmanstraat 1	1,50	47,1	33,3	31,9	47,1
050_B	Colonel Eekmanstraat 1	4,50	46,9	34,7	31,9	46,9
008_B	Waterstraat	4,50	53,0	51,2	31,4	56,2
008_C	Waterstraat	7,50	52,5	50,6	31,3	55,6
019_B	Bongerdstraat 8	4,50	49,9	47,4	29,4	52,4
007_C	Waterstraat	7,50	51,7	49,9	28,7	54,9
007_D	Waterstraat	10,50	51,1	49,3	28,7	54,3
007_B	Waterstraat	4,50	52,3	50,5	28,3	55,5
019_A	Bongerdstraat 8	1,50	49,6	47,3	27,7	52,3
020_B	Esdoornstraat 37	4,50	50,9	48,6	26,8	53,6
006_D	Waterstraat	10,50	51,7	49,8	26,5	54,8
006_C	Waterstraat	7,50	52,5	50,6	26,2	55,6
006_B	Waterstraat	4,50	53,1	51,3	25,5	56,3
005_D	Waterstraat	10,50	51,8	49,7	25,4	54,7
005_C	Waterstraat	7,50	52,5	50,4	25,0	55,4
B7Tuin02_A	tuinterras	1,50	37,2	32,3	23,9	37,3
005_B	Waterstraat	4,50	53,1	51,1	23,9	56,1
B7Tuin03_A	tuinterras	1,50	37,2	32,1	23,7	37,2
020_A	Esdoornstraat 37	1,50	51,3	49,2	23,6	54,2
024_D	Akenhof	10,50	51,8	48,6	23,2	53,6
021_B	Bongerdstraat 9	4,50	50,2	47,9	23,2	52,9
024_C	Akenhof	7,50	52,6	49,1	22,3	54,1
023_C	Akenshof 13/15	7,50	46,6	42,5	22,1	47,5
022_B	Bongerstraat 7	4,50	47,9	45,6	21,8	50,6
024_B	Akenhof	4,50	53,4	49,5	21,0	54,5
023_B	Akenshof 13/15	4,50	46,8	42,1	20,6	47,1
025_D	Akenhof	10,50	54,7	52,5	20,2	57,5
004_C	Waterstraat 36	7,50	54,9	52,7	19,6	57,7
025_C	Akenhof	7,50	56,0	53,8	19,6	58,8
026_D	Waterstraat 11	10,50	54,6	52,4	19,6	57,4
B7Tuin01_A	tuinterras Bongerdstraat 7	1,50	36,9	34,0	19,5	39,0
023_A	Akenshof 13/15	1,50	46,3	40,7	19,2	46,3
026_C	Waterstraat 11	7,50	55,8	53,6	18,7	58,6
025_B	Akenhof	4,50	57,5	55,3	18,3	60,3
021_A	Bongerdstraat 9	1,50	49,4	47,1	18,3	52,1
027_B	Waterstraat 9	4,50	56,9	54,8	17,7	59,8
026_B	Waterstraat 11	4,50	57,2	55,0	17,5	60,0
004_B	Waterstraat 36	4,50	55,7	53,5	17,4	58,5
028_B	Waterstraat 7	4,50	56,7	54,6	16,7	59,6
001_B	Waterstraat 32	4,50	54,5	52,2	16,4	57,2
027_A	Waterstraat 9	1,50	57,6	55,5	15,9	60,5
002_B	Waterstraat 34	4,50	54,8	52,6	15,7	57,6
022_A	Bongerstraat 7	1,50	47,0	44,7	15,4	49,7
003_B	Waterstraat 34a	4,50	55,1	52,8	15,2	57,8
004_A	Waterstraat 36	1,50	55,9	53,7	14,9	58,7
028_A	Waterstraat 7	1,50	57,3	55,2	14,7	60,2
001_A	Waterstraat 32	1,50	54,7	52,4	13,8	57,4
002_A	Waterstraat 34	1,50	54,9	52,7	12,5	57,7
003_A	Waterstraat 34a	1,50	55,2	53,0	11,5	58,0

Supermarkt De Witt
Waterstraat 27 te Beek

Indirecte hinder
dagperiode - inclusief 6 extra bestelbusjes
en 1 extra vrachtwagen

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
LAAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Etmaal
027_A	Waterstraat 9	1,50	57,6	60,5
025_B	Akenhof	4,50	57,5	60,3
014_A	Waterstraat 35	1,50	57,4	58,5
028_A	Waterstraat 7	1,50	57,3	60,2
026_B	Waterstraat 11	4,50	57,2	60,0
015_A	Waterstraat 33	1,50	57,2	58,5
027_B	Waterstraat 9	4,50	56,9	59,8
013_A	Waterstraat 37	1,50	56,9	57,9
028_B	Waterstraat 7	4,50	56,7	59,6
018_A	Bongerdstraat 6	1,50	56,6	58,4
014_B	Waterstraat 35	4,50	56,3	57,3
015_B	Waterstraat 33	4,50	56,2	57,5
025_C	Akenhof	7,50	56,0	58,8
013_B	Waterstraat 37	4,50	55,9	56,9
004_A	Waterstraat 36	1,50	55,9	58,7
026_C	Waterstraat 11	7,50	55,8	58,6
016_A	Waterstraat 31	1,50	55,8	57,4
004_B	Waterstraat 36	4,50	55,7	58,5
017_A	Bongerdstraat 2-4	1,50	55,5	57,1
016_B	Waterstraat 31	4,50	55,5	57,1
018_B	Bongerdstraat 6	4,50	55,2	57,2
003_A	Waterstraat 34a	1,50	55,2	58,0
003_B	Waterstraat 34a	4,50	55,1	57,8
017_B	Bongerdstraat 2-4	4,50	55,0	56,8
002_A	Waterstraat 34	1,50	54,9	57,7
004_C	Waterstraat 36	7,50	54,9	57,7
002_B	Waterstraat 34	4,50	54,8	57,6
025_D	Akenhof	10,50	54,7	57,5
001_A	Waterstraat 32	1,50	54,7	57,4
026_D	Waterstraat 11	10,50	54,6	57,4
001_B	Waterstraat 32	4,50	54,5	57,2
012_A	Waterstraat 43/45	1,50	54,1	55,1
010_A	Waterstraat 84-90	1,50	54,0	54,8
012_B	Waterstraat 43/45	4,50	53,9	54,9
010_B	Waterstraat 84-90	4,50	53,9	54,7
024_B	Akenhof	4,50	53,4	54,5
011_A	Waterstraat 92-100	1,50	53,3	54,1
011_B	Waterstraat 92-100	4,50	53,2	54,0
006_B	Waterstraat	4,50	53,1	56,3
005_B	Waterstraat	4,50	53,1	56,1
008_B	Waterstraat	4,50	53,0	56,2
024_C	Akenhof	7,50	52,6	54,1
008_C	Waterstraat	7,50	52,5	55,6
005_C	Waterstraat	7,50	52,5	55,4
006_C	Waterstraat	7,50	52,5	55,6
007_B	Waterstraat	4,50	52,3	55,5
009_B	Waterstraat	4,50	51,8	53,4
005_D	Waterstraat	10,50	51,8	54,7
024_D	Akenhof	10,50	51,8	53,6
006_D	Waterstraat	10,50	51,7	54,8
007_C	Waterstraat	7,50	51,7	54,9
009_C	Waterstraat	7,50	51,5	53,1
020_A	Esdoornstraat 37	1,50	51,3	54,2
007_D	Waterstraat	10,50	51,1	54,3
020_B	Esdoornstraat 37	4,50	50,9	53,6
021_B	Bongerdstraat 9	4,50	50,2	52,9
019_B	Bongerdstraat 8	4,50	49,9	52,4
019_A	Bongerdstraat 8	1,50	49,6	52,3
021_A	Bongerdstraat 9	1,50	49,4	52,1
058_B	Sprongstraat 17	4,50	49,3	49,5
059_B	Sprongstraat 1	4,50	49,3	49,5
046_B	Sprongstraat 28	4,50	49,2	49,2
059_A	Sprongstraat 1	1,50	49,2	49,4
058_A	Sprongstraat 17	1,50	49,0	49,2
057_B	Sprongstraat 11	4,50	49,0	49,1
054_B	Sprongstraat 29	4,50	48,9	48,9
044_B	Sprongstraat 20	4,50	48,9	49,0
058_C	Sprongstraat 17	7,50	48,8	48,8
047_B	Sprongstraat 28	4,50	48,8	48,8
046_A	Sprongstraat 28	1,50	48,8	48,8
047_C	Sprongstraat 28	7,50	48,8	48,8
059_C	Sprongstraat 1	7,50	48,7	48,7
043_B	Sprongstraat 14	4,50	48,7	48,8
056_B	Sprongstraat 19	4,50	48,7	48,8
057_C	Sprongstraat 11	7,50	48,6	48,6
046_C	Sprongstraat 28	7,50	48,6	48,6

Indirecte hinder in de dagperiode
in rustige woonwijk
inclusief extra bestelbusjes
en extra vrachtwagen
< 50 dB(A)
Zie hoofdstuk 2.3.3 en 2.4.3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Etmaal
055_B	Sprongstraat 23	4,50	48,6	48,6
057_A	Sprongstraat 11	1,50	48,6	48,7
042_B	Sprongstraat 10	4,50	48,6	48,7
054_C	Sprongstraat 29	7,50	48,5	48,5
044_A	Sprongstraat 20	1,50	48,5	48,5
041_B	Sprongstraat 6	4,50	48,4	48,6
047_A	Sprongstraat 28	1,50	48,4	48,4
056_C	Sprongstraat 19	7,50	48,4	48,4
055_C	Sprongstraat 23	7,50	48,3	48,3
044_C	Sprongstraat 20	7,50	48,3	48,5
054_A	Sprongstraat 29	1,50	48,3	48,3
043_A	Sprongstraat 14	1,50	48,3	48,3
053_B	Sprongstraat 31	4,50	48,2	48,2
056_A	Sprongstraat 19	1,50	48,2	48,3
043_C	Sprongstraat 14	7,50	48,2	48,4
040_B	Sprongstraat 2	4,50	48,1	48,3
042_A	Sprongstraat 10	1,50	48,1	48,2
055_A	Sprongstraat 23	1,50	48,1	48,1
042_C	Sprongstraat 10	7,50	48,0	48,2
041_A	Sprongstraat 6	1,50	48,0	48,1
045_B	Sprongstraat 24	4,50	47,9	47,9
053_C	Sprongstraat 31	7,50	47,9	47,9
041_C	Sprongstraat 6	7,50	47,9	48,1
022_B	Bongerstraat 7	4,50	47,9	50,6
052_B	Sprongstraat 33	4,50	47,8	47,8
040_A	Sprongstraat 2	1,50	47,8	47,8
053_A	Sprongstraat 31	1,50	47,7	47,7
045_C	Sprongstraat 24	7,50	47,5	47,6
040_C	Sprongstraat 2	7,50	47,5	47,7
052_C	Sprongstraat 33	7,50	47,5	47,5
045_A	Sprongstraat 24	1,50	47,3	47,3
051_B	Sprongstraat 35	4,50	47,3	47,3
052_A	Sprongstraat 33	1,50	47,2	47,2
050_A	Colonel Eekmanstraat 1	1,50	47,1	47,1
022_A	Bongerstraat 7	1,50	47,0	49,7
051_C	Sprongstraat 35	7,50	46,9	46,9
050_B	Colonel Eekmanstraat 1	4,50	46,9	46,9
023_B	Akenshof 13/15	4,50	46,8	47,1
051_A	Sprongstraat 35	1,50	46,6	46,6
023_C	Akenshof 13/15	7,50	46,6	47,5
023_A	Akenshof 13/15	1,50	46,3	46,3
B7Tuin02_A	tuinterras	1,50	37,2	37,3
B7Tuin03_A	tuinterras	1,50	37,2	37,2
B7Tuin01_A	tuinterras Bongerdstraat 7	1,50	36,9	39,0

Rapport: Resultatentabel
Model: indirecte hinder
LAeq bij Bron voor toetspunt: 059_B - Sprongstraat 1
Groep: Indirecte Hinder
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Nacht	Etmaal
059_B	Sprongstraat 1	4,50	39,5	49,5
W05b	Bevoorrading vertrek	0,00	39,0	49,0
W04a	pw vertrek Sprongstraat	0,00	30,1	45,8
W04b	pw vertrek - Colonel Ekmanstraat	0,00	6,5	22,0
W05a	bevoorrading aankomst	0,00	3,7	13,7
W07	van/naar overkluisde parking	0,00	-3,9	6,2
W01a	Waterstraat-W aankomst	0,00	--	28,4
W01b	Waterstraat-W vertrek	0,00	--	30,9
W02a	Waterstraat-Z personenwagens oost	0,00	--	9,5
W02a	Waterstraat-Z personenwagens west	0,00	--	27,0
W03a	Bongerdstraat aankomst D	0,00	--	12,4
W03b	Bongerdstraat aankomst A	0,00	--	21,9
W03c	Bongerdstraat vertrek	0,00	--	25,9
W06	pw Akenshof	0,00	--	16,9

Vertrekkende
geluidarme vrachtwagens
blijven maatgevend
in de nachtperiode

Bijlage

Zonnestudie Supermarkt Nico de Witt
PLUS Te Beek-Ubbergen
studio de wit & co

Zonnestudie Supermarkt Nico de Witt PLUS Te Beek-Ubbergen.

Op de volgende pagina's zijn de zonnestanden weergegeven in de donkerste maanden van het jaar; vanaf 21 oktober tot 21 februari.
Het effect van de uitbreiding van de supermarkt op de erachter liggende woningen aan de Sprongstraat wordt hierdoor duidelijk.

21-04-2015

21 december

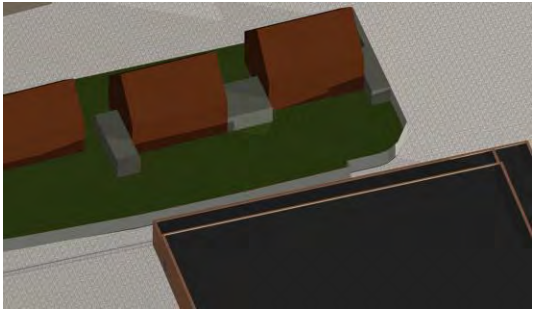
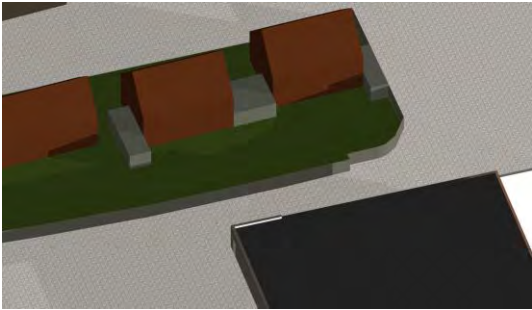
bestaand

nieuw

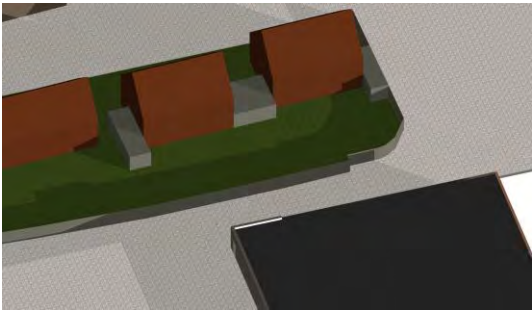
9 uur



10 uur



11 uur



12 uur



21 december

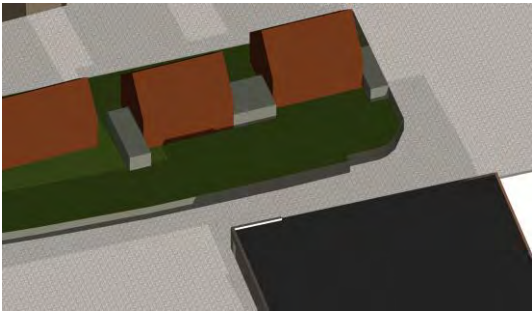
bestaand

nieuw

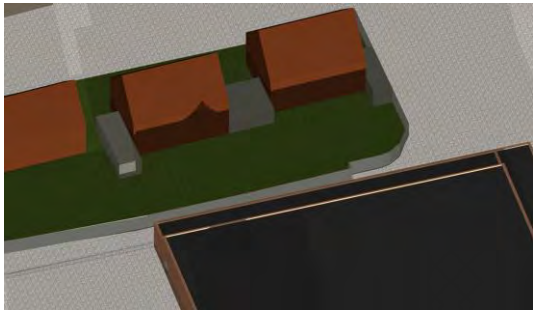
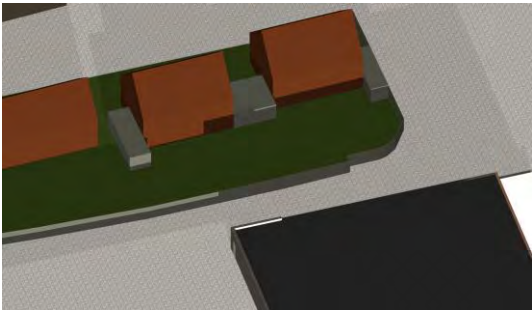
13 uur



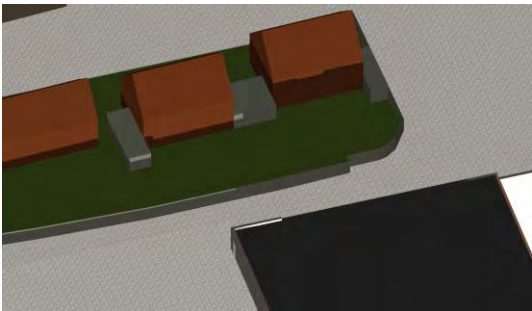
14 uur



15 uur



16 uur



21 november
– 21 januari

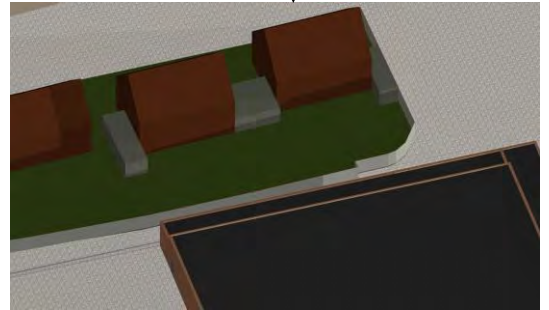
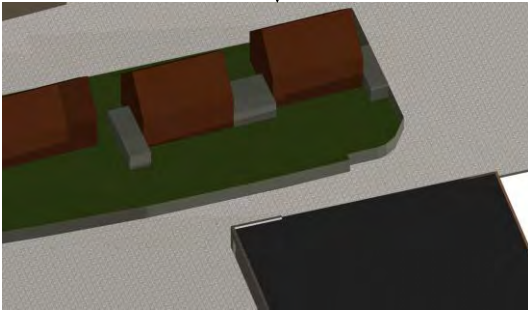
bestaand



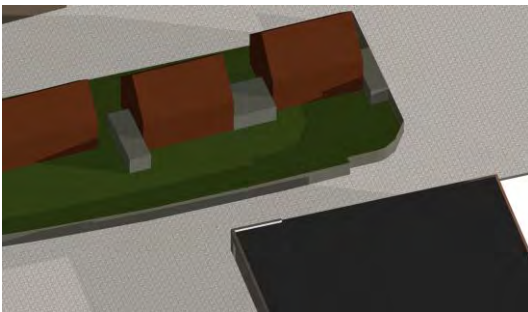
nieuw



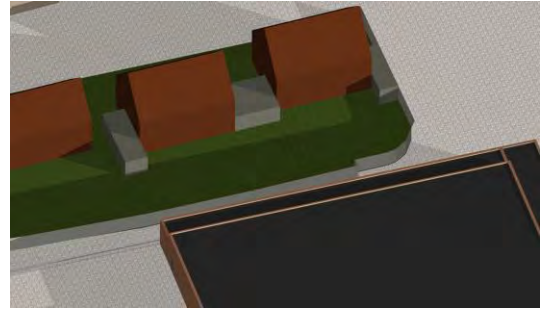
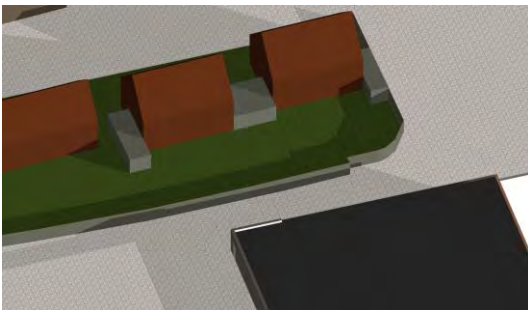
9 uur



10 uur



11 uur



12 uur



21 november
– 21 januari

bestaand

nieuw

13 uur



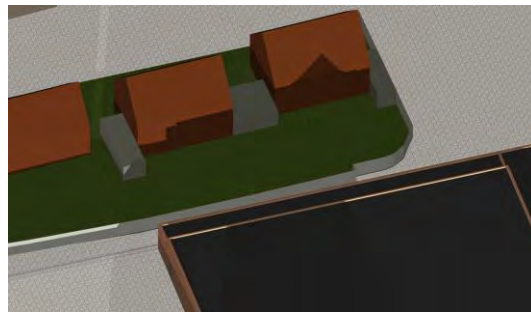
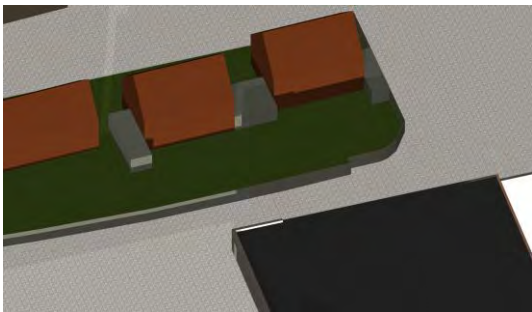
14 uur



15 uur



16 uur



21 oktober
– 21 februari

bestaand



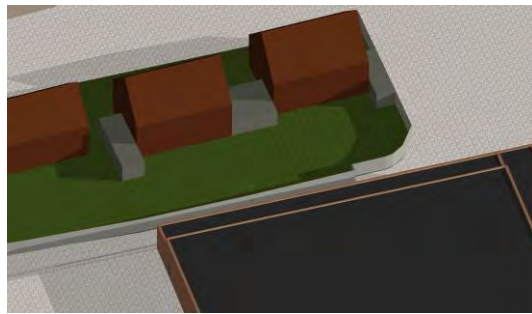
nieuw



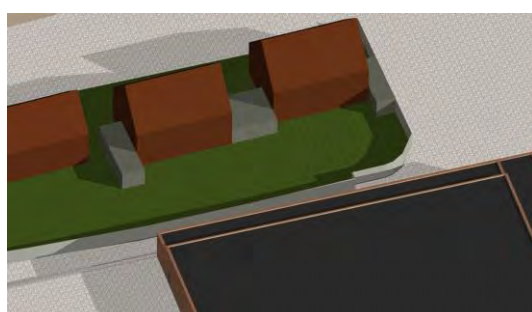
9 uur



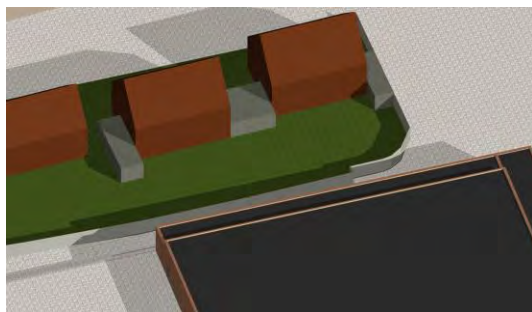
10 uur



11 uur



12 uur



21 oktober
– 21 februari

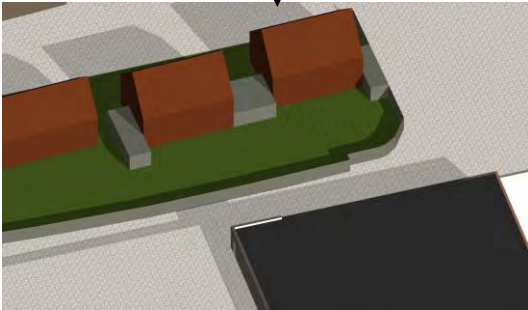
bestaand



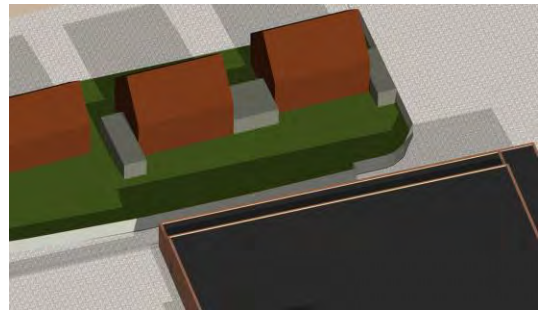
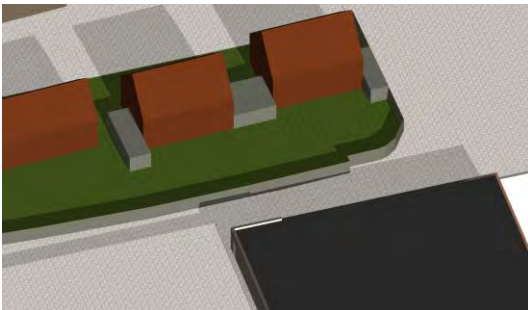
nieuw



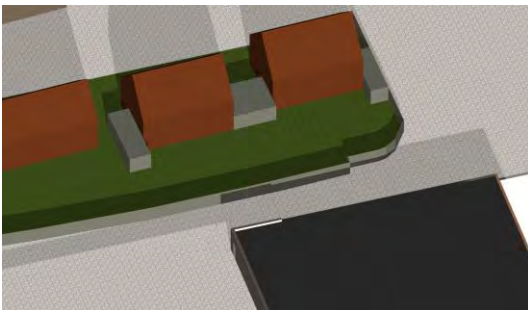
13 uur



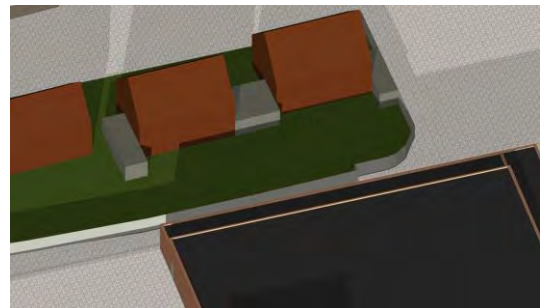
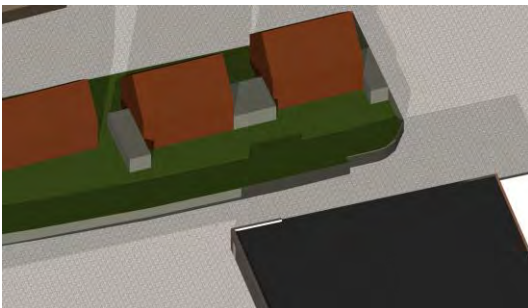
14 uur



15 uur



16 uur



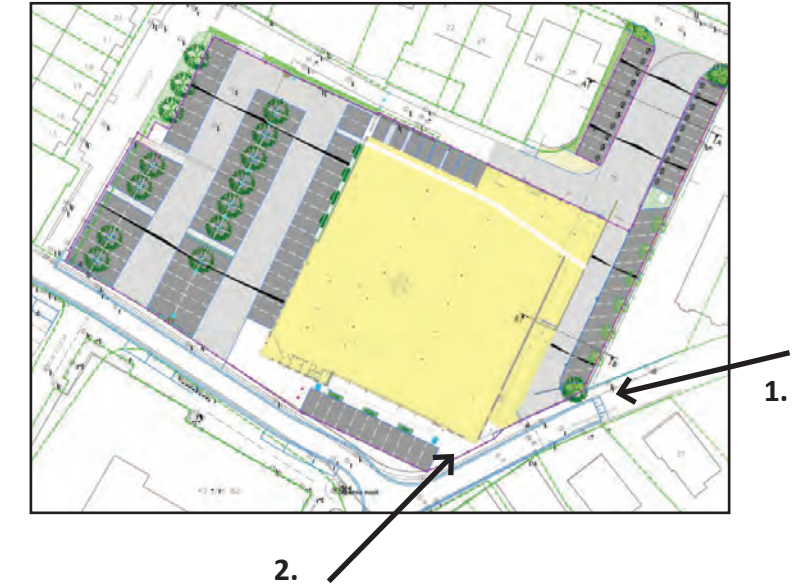
Bijlage

Verbeelding nieuwe situatie uitbreiding
supermarkt
buro Waalbrug

Verbeelding nieuwe situatie uitbreiding supermarkt - 13 oktober 2015

Waterstraat 27, Beek
Gemeente Groesbeek

Standpunt 1.



Standpunt 2.

