

Formulierversie
2018.01

Aanvraaggegevens

Publiceerbare aanvraag/melding

Aanvraagnummer	3746567
Aanvraagnaam	Uitbreiding parkeergelegenheid Jumbo Sint Nyk
Uw referentiecode	16123

Ingediend op	02-07-2018
Soort procedure	Onbekend

Projectomschrijving	Uitbreiding parkeergelegenheid Jumbo Sint Nicolaasga.
Opmerking	-
Gefaseerd	Nee
Blokkerende onderdelen weglaten	Nee
Kosten openbaar maken	Nee
Bijlagen die later komen	In overleg met gemeente
Bijlagen n.v.t. of al bekend	In overleg met gemeente

Bevoegd gezag

Naam:	Gemeente De Fryske Marren
Bezoekadres:	Herema State 1 8501 AA JOURE
Postadres:	Postbus 101 8500 AC JOURE
Telefoonnummer:	14 05 14
E-mailadres:	info@defryskemarren.nl
Website:	www.defryskemarren.nl
Contactpersoon:	de heer / afd. VVH

Overzicht bijgevoegde modulebladen

Aanvraaggegevens

Locatie van de werkzaamheden

Werkzaamheden en onderdelen

Erf- of perceelafscheiding plaatsen

- Bouwen

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Uitrit aanleggen of veranderen

- Uitrit aanleggen of veranderen

Bijlagen

Formulierversie
2018.01

Locatie

1 Adres

Postcode	8521KH
Huisnummer	30
Huisletter	-
Huisnummertoevoeging	-
Straatnaam	Heemstrastraat
Plaatsnaam	Sint Nicolaasga

Gelden de werkzaamheden in deze
aanvraag/melding voor meerdere
adressen of percelen?

☐ Ja
☒ Nee

Bouwen

Erf- of perceelafscheiding plaatsen

1 De bouwwerkzaamheden

Wat is er op het bouwwerk van toepassing?

- ☐ Het wordt geheel vervangen
☐ Het wordt gedeeltelijk vervangen
☒ Het wordt nieuw geplaatst

Eventuele toelichting

-

Hebt u voor deze bouwwerkzaamheden al eerder een vergunning aangevraagd?

- ☐ Ja
☒ Nee

2 Plaats van het bouwwerk

Waar gaat u bouwen?

Terrein

3 Seizoensgebonden en tijdelijke bouwwerken

Gaat het om een seizoensgebonden bouwwerk?

- ☐ Ja
☒ Nee

Gaat het om een tijdelijk bouwwerk?

- ☐ Ja
☒ Nee

4 Uiterlijk bouwwerk/welstand

Beschrijf van de onderstaande onderdelen de materialen en kleuren die u voor het bouwwerk gebruikt. U mag het veld leeg laten als u materialen en kleuren in de bijlagen vermeldt

Vul hier overige onderdelen en bijbehorende materialen en kleuren in.

Schutting wordt gemaakt van hout Hekwerk wordt gemaakt van staal.

5 Mondeling toelichten

Ik wil mijn bouwplan mondeling toelichten voor de welstandscommissie/stadsbouwmeester.

- ☒ Ja
☐ Nee

Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

1 Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening

Met welke regels voor ruimtelijke ordening zijn de voorgenomen werkzaamheden in strijd?

- ☒ Bestemmingsplan
- ☐ Beheersverordening
- ☐ Exploitatieplan
- ☐ Regels op grond van de provinciale verordening
- ☐ Regels op grond van een AMvB
- ☐ Regels van het voorbereidingsbesluit

Beschrijf hoe en in welke mate de voorgenomen werkzaamheden in strijd zijn met de regels voor ruimtelijke ordening.

Op basis van dit bestemmingsplan zijn de gronden ter hoogte van de uitbreiding bestemd als Dienstverlening. Zie ruimtelijke onderbouwing.

Beschrijf het huidige gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Dienstverlening.

Beschrijf het beoogde gebruik van de gronden of het bouwwerk.

Parkeerterrein

Beschrijf de gevolgen van het beoogde gebruik voor de ruimtelijke ordening.

Zie ruimtelijke onderbouwing

Is het beoogde gebruik tijdelijk van aard?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Hebt u een rapport nodig waarin de archeologische waarde van het terrein dat zal worden verstoord in voldoende mate is vastgelegd?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Wordt er afgeweken van het exploitatieplan?

- ☐ Ja
- ☒ Nee

Uitrit aanleggen of veranderen

1 Uitrit op provinciale weg

Betreft het een in- of uitrit op een provinciale weg?

- ☐ Ja
☒ Nee

2 Uitrit aanleggen of veranderen

Wat wilt u precies gaan doen?

- ☒ Een nieuwe in- of uitrit aanleggen
☐ Een bestaande in- of uitrit veranderen
☐ Anders

Geef eventueel een toelichting op wat u gaat doen.

Uitrit uitbreiding parkeerterrein Jumbo Sint Nicolaasga

Aan welk erf ligt de in- of uitrit?

- ☒ Voorerf
☐ Zijerf
☐ Achtererf

Vul de straatnaam in waar de in- of uitrit op uitkomt.

Heemstrastraat

3 Details uitrit

Wat zijn de afmetingen van de nieuwe in- of uitrit?

Uitrit is circa 6,5 meter breed.

Welk materiaal wordt gebruikt?

Asfalt.

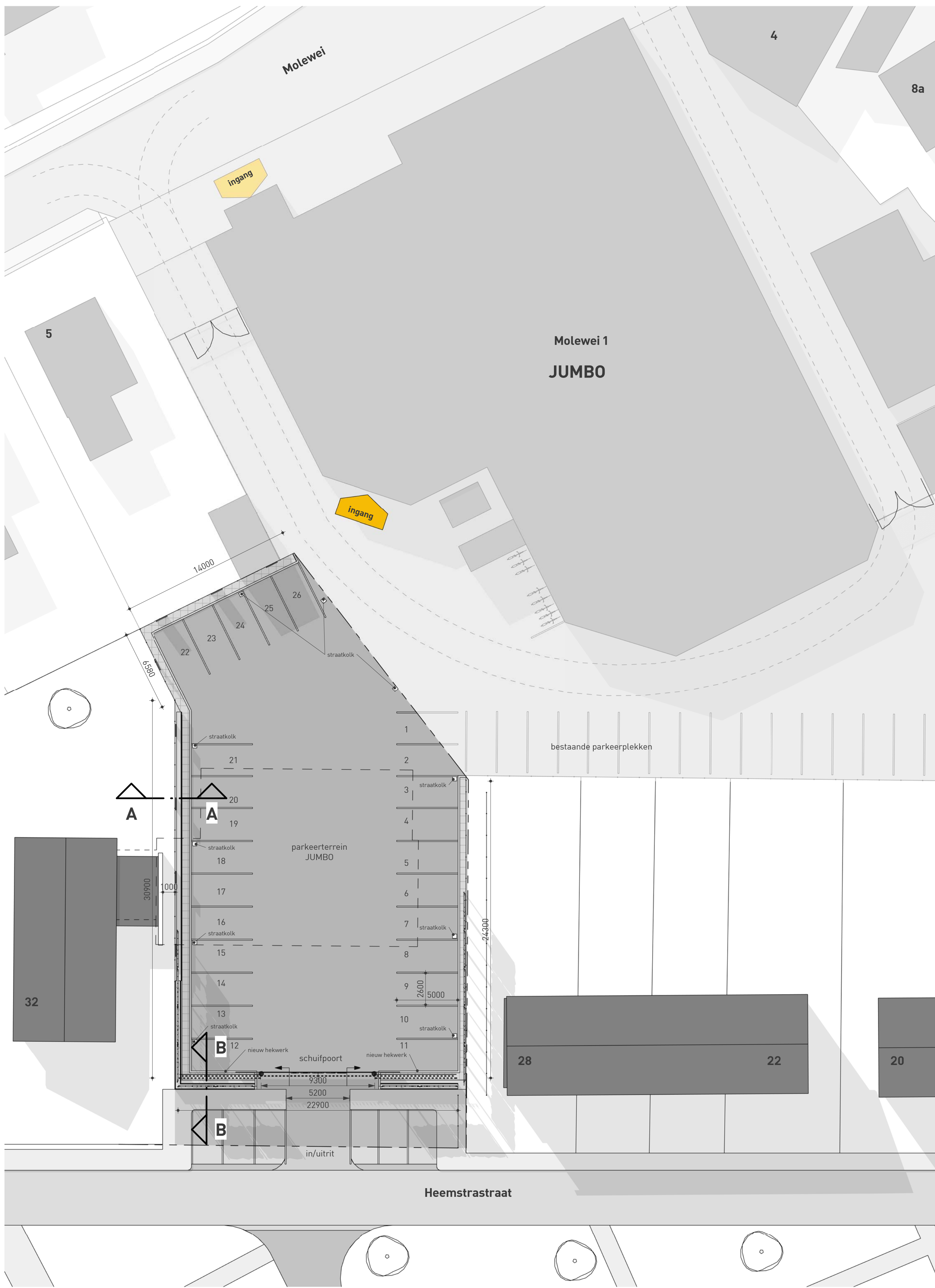
Zijn er obstakels aanwezig die het aanleggen of het gebruiken van de in- of uitrit in de weg staan?

- ☐ Ja
☒ Nee

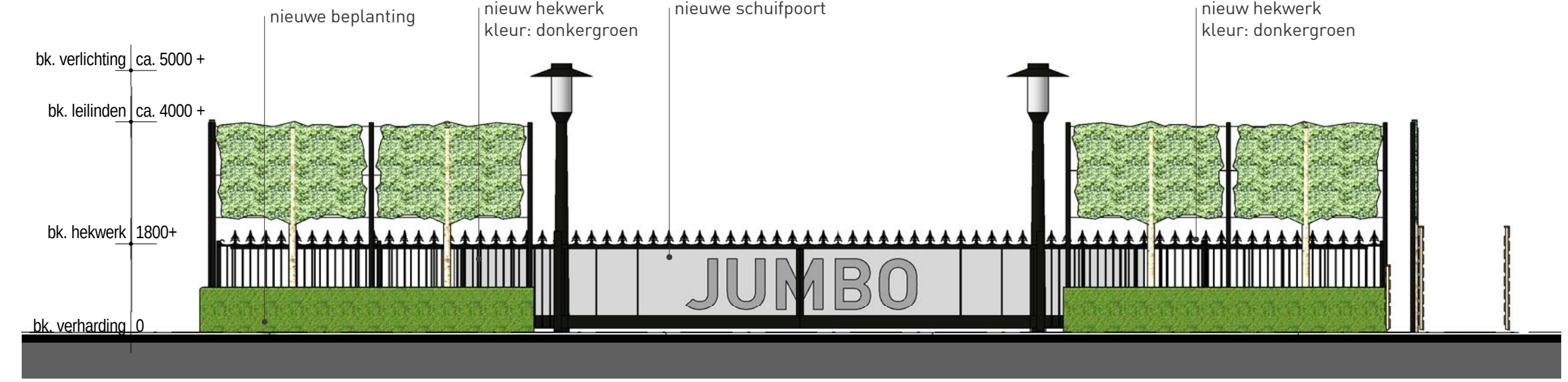
Bijlagen

Formele bijlagen

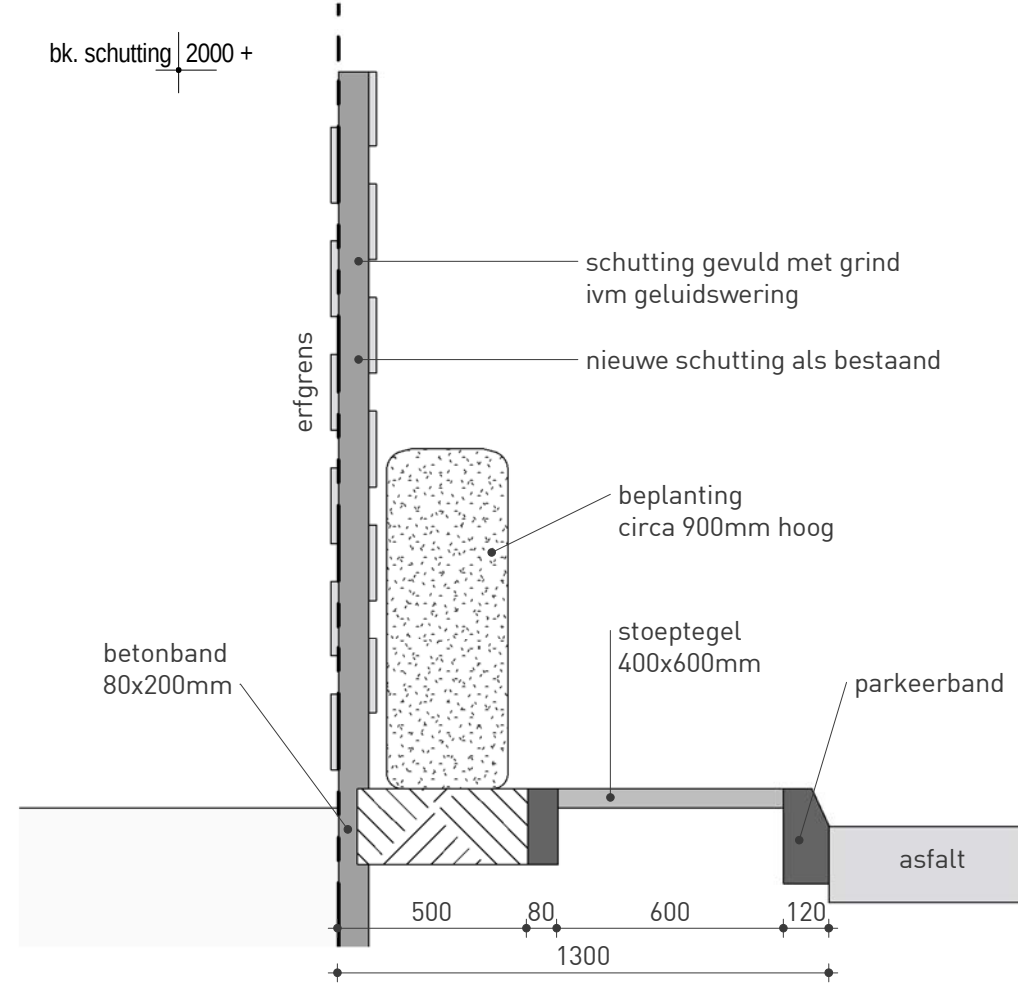
Naam bijlage	Bestandsnaam	Type	Datum ingediend	Status document
terrein_Jumbo_te_Sint_Nicolaasga_ROB	DEF_Vormvrijmerbeoordeling Parkeerterrein Jumbo te Sint Nicolaasga ROB.pdf	Anders	2018-07-02	In behandeling
SintNicolaasga_uitbreiding_parkerplaats	ROB Jumbo te Sint Nicolaasga uitbreiding parkeerplaats.pdf	Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening Anders	2018-07-02	In behandeling
V-01-bestaande--situatie_dd_06--12-2016	V-01-bestaande--situatie_dd_06--12-2016.pdf	Plattegronden en doorsneden bouwen eenvoudige bouwwerken Bestemmingsplan, beheersverordening en bouwverordening eenvoudige bouwwerken	2018-07-02	In behandeling
V-02-bouwaanvraag_d_22-06-2018	V-02-bouwaanvraag_dd_22-06-2018.pdf	Situatietekening uitrit Ontwerptekening nieuwe of gewijzigde uitrit Gegevens Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening Plattegronden en doorsneden bouwen eenvoudige bouwwerken	2018-07-02	In behandeling



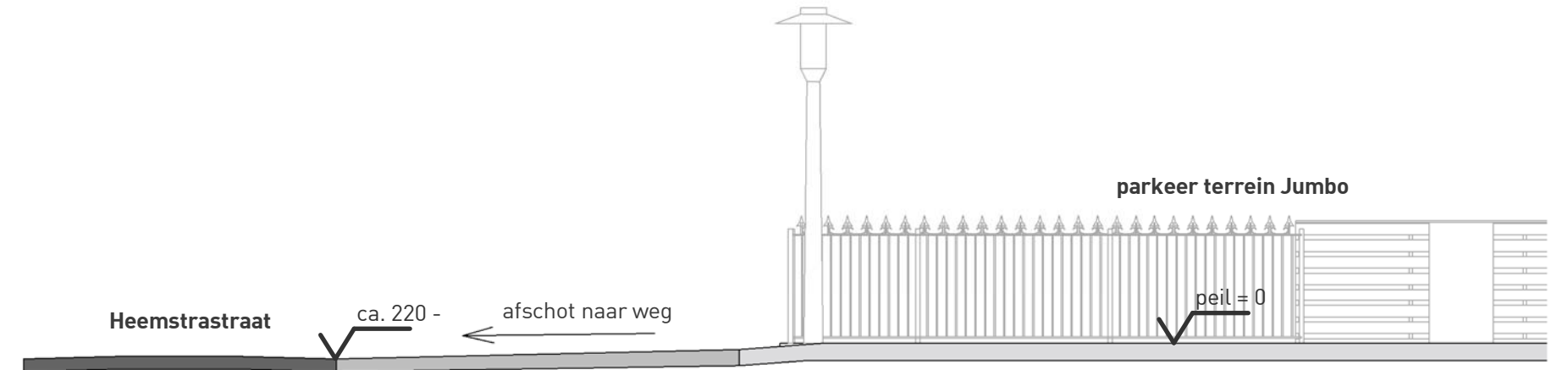
PLATTEGROND
schaal 1 : 200



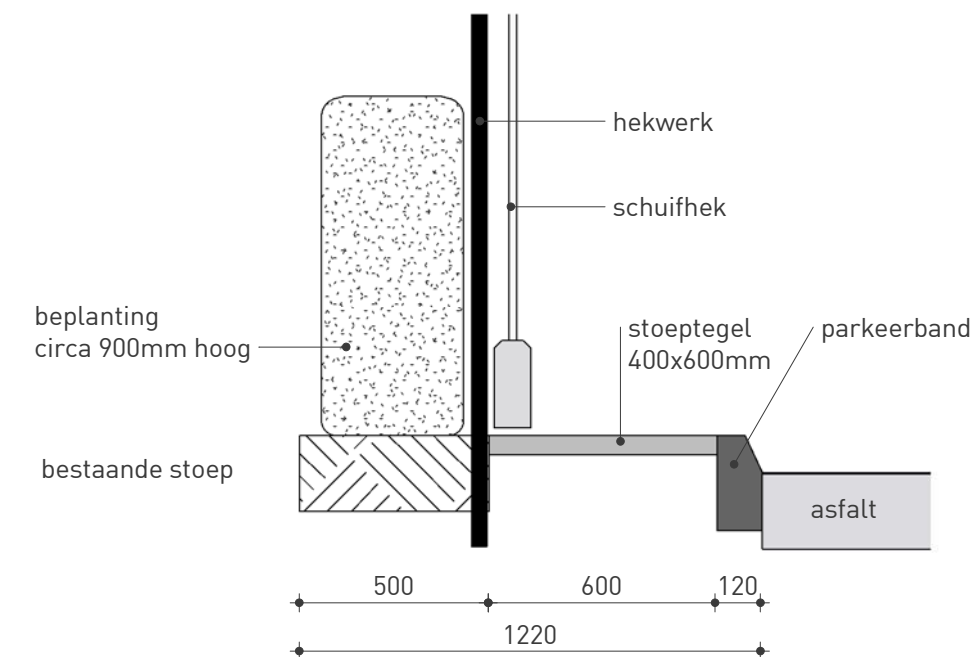
Vooraanzicht
schaal 1 : 100



Doorsnede AA
schaal 1 : 20



Doorsnede inrit
schaal 1 : 100



Doorsnede BB
schaal 1 : 20



bestaande hekwerk



project **Uitbreiding parkeergelegenheid Jumbo Sint Nicolaasga**
Heemstrastraat 30 Sint Nicolaasga

opdrachtgever
Molewei 1 8521 KD Sint Nicolaasga

BOUWAANVRAAG



Tsjikmarwei 2
8521 NA Sint Nicolaasga
0513 432888
info@bhbhaverkamp.nl
www.bhbhaverkamp.nl

blad nr.: V-02

project nr.: 16123

schaal: 1:200

formaat: 600x840

kenmerk: 16123 / 06 / V-02 / 14-06-2019

1	06-12-2016	A.M.
2	15-12-2016	A.M.
3	20-03-2017	A.M.
4	18-05-2018	A.M.
5	22-06-2018	A.M.
6	08-11-2018	A.M.
versie 7	14-06-2019	A.M.

RUIMTE REGIE RESULTAAT



R

////////

Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

De Fryske Marren

Ruimtelijke Onderbouwing Jumbo Te Sint Nicolaasga (Uitbreiding Parkeerplaats)

omgevingsvergunning

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1940.nbtm2-0001

projectnummer:

20180884

projectleider:

planstatus

datum:

17-06-2019

status:

concept
voorontwerp
ontwerp



Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Ruimtelijke onderbouwing Jumbo te Sint Nicolaasga
(uitbreiding parkeerplaats)

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	5
Hoofdstuk 1	Inleiding
1.1	Aanleiding
1.2	Projectgebied
1.3	Planologische regeling
1.4	Leeswijzer
Hoofdstuk 2	Projectbeschrijving
2.1	Huidige situatie
2.2	Voorgenomen initiatief
Hoofdstuk 3	Beleidskader
3.1	Rijksbeleid
3.2	Provinciaal beleid
3.3	Gemeentelijk beleid
Hoofdstuk 4	Toetsing omgevingsaspecten
4.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling/Milieueffectrapportage
4.2	Bedrijven en milieuzonering
4.3	Verkeer en parkeren
4.4	Wegverkeerslawaaï
4.5	Ecologie
4.6	Luchtkwaliteit
4.7	Water
4.8	Bodemkwaliteit
4.9	Archeologie
4.10	Cultuurhistorie
4.11	Externe veiligheid
4.12	Kabels en leidingen
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid
5.2	Economische uitvoerbaarheid
Hoofdstuk 6	Afweging en Conclusies
6.1	Aanleiding
6.2	Afweging
6.3	Conclusie

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing		29
Bijlage 1	Watertoets	31
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek uitbreiding parkeerplaats	35
Bijlage 3	Verkeerseffecten uitbreiding parkeerterrein	87
Bijlage 4	Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling:	109

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga is supermarkt Jumbo gevestigd. Bij de gemeente De Fryske Marren is het verzoek binnengekomen om het bestaande parkeerterrein uit te breiden met circa 26 parkeerplaatsen. De uitbreiding vindt plaats op het perceel van de Heemstrastraat 30. Tevens wordt hier een nieuwe ontsluiting gerealiseerd. De extra ontsluiting is nodig ten behoeve van een goede doorstroming van het verkeer op het parkeerterrein. De uitbreiding is nodig omdat in de huidige situatie de druk op de openbare parkeerplaatsen hoog is. Daarnaast bestaat er in de huidige situatie een tekort aan het aantal parkeerplaatsen. Ter voorkoming van mogelijke geluidsoverlast worden geluidsabsorberende schermen aan weerszijde van de uitbreiding geplaatst.

Op basis van het geldende bestemmingsplan zijn ter plaatse van de uitbreiding al parkeervoorzieningen toegestaan. Echter moeten deze ondergeschikt zijn ten behoeve van dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen. Een supermarkt behoort echter niet tot een dienstverlenend bedrijf, maar tot een detailhandelfunctie. Het gebruik is daarmee in strijd met het geldende bestemmingsplan.

Om de ontwikkeling juridisch-planologisch te regelen, willen Burgemeester en Wethouders meewerken, door het verlenen van een 'omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan'. Voor de omgevingsvergunning moet een ruimtelijke onderbouwing worden opgesteld, ter motivering van het besluit. Deze onderbouwing voorziet hierin.

1.2 Projectgebied

Het projectgebied betreft het voormalige Groene Kruisgebouw aan de Heemstrastraat 30 te Sint Nicolaasga. De grenzen van het projectgebied worden gevormd door het perceel kadastraal bekend als kadastale gemeente Langweer, Sectie A nummer 7630. Het perceel bevindt zich aan de noordwestzijde van de Jumbo. De situering van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.



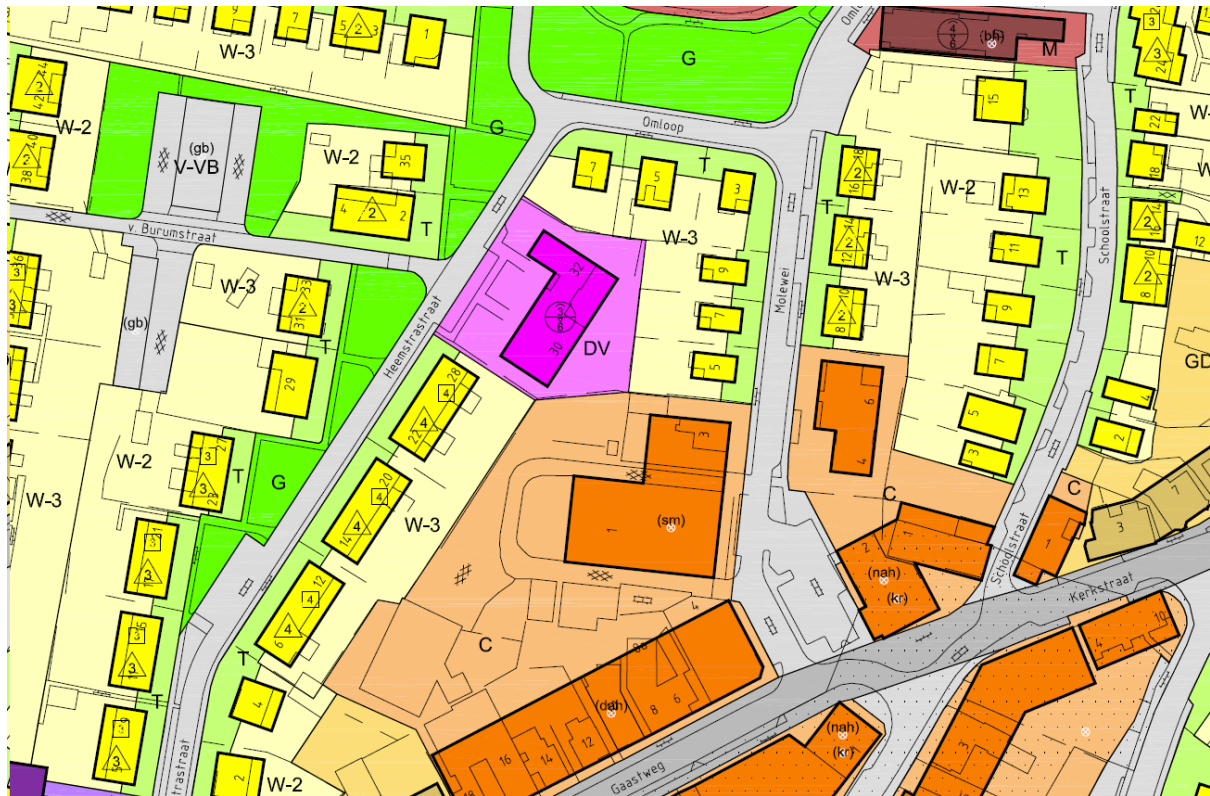
Figuur 1. Ligging van het projectgebied

1.3 Planologische regeling

Het gebied is juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan Sint Nicolaasga van de gemeente De Fryske Marren dat is vastgesteld op 28 januari 2009. Op basis van dit bestemmingsplan zijn de gronden ter hoogte van de uitbreiding bestemd als 'Dienstverlening'. De supermarkt inclusief het daarbij behorende parkeerterrein heeft de bestemming 'Centrum' met een specifieke regeling voor de supermarkt door middel van de aanduiding 'supermarkt'. In figuur 2 is een uitsnede van het bestemmingsplan met het projectgebied weergegeven.

Binnen de bestemming 'Dienstverlening' zijn parkeervoorzieningen in ondergeschikte mate toegestaan ten behoeve van dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen. Omdat het parkeerterrein inclusief nieuwe ontsluiting echter voor een detailhandelfunctie ontwikkeld wordt is het gebruik van de parkeerplaatsen ten behoeve van de supermarkt in strijd met het geldende bestemmingsplan.

Tevens is op 27 juni 2018 het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen' vastgesteld. Dit bestemmingsplan bevat een regeling met betrekking tot parkeernormen. Ruimtelijke plannen dienen hierbij te voldoen aan de parkeernormen zoals opgenomen in de Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren.



Figuur 2 Uitsnede geldend bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de gewenste ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 wordt het voor het plan relevante beleid beschreven. In hoofdstuk 4 wordt de ontwikkeling getoetst aan de omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 behandelt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het project. Tot slot bevat hoofdstuk 6 de conclusie.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het projectgebied bevindt zich aan de noordkant van de supermarkt. Het betreft de locatie van het voormalige Groene Kruisgebouw aan de Heemstrastraat 30 te Sint Nicolaasga. De ontsluiting bevindt zich dan ook aan het woonlint van de Heemstrastraat. Het projectgebied wordt aan weerszijden begrensd door woonpercelen.

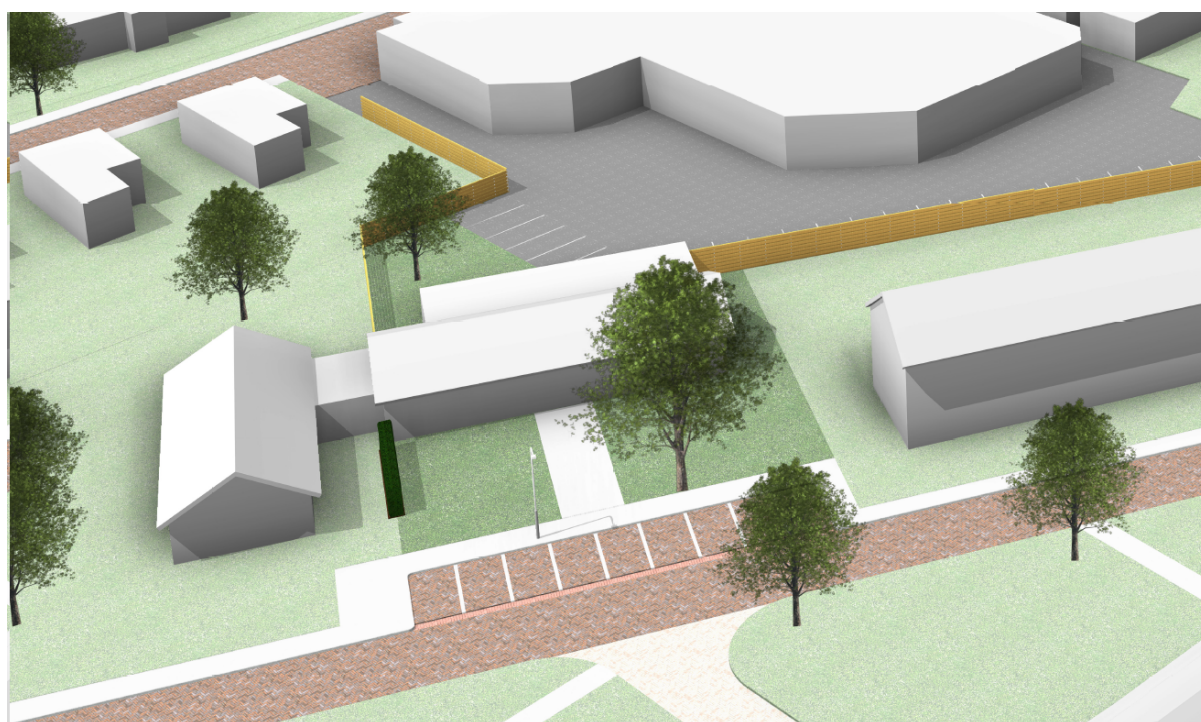
Het parkeren van de supermarkt vindt in de huidige situatie plaats op het parkeerterrein achter de supermarkt én op de parkeerplaatsen aan de Molewei. Dit is de weg waarop de supermarkt is ontsloten. De supermarkt ervaart echter in de huidige situatie een capaciteitsprobleem waardoor er te veel in de openbare ruimte in de omliggende wegen wordt geparkeerd. Hierdoor zijn de bezoekers van de supermarkt genoodzaakt op het parkeren in de Molewei of tevens op grotere afstand van de supermarkt. Dit is een ongewenste situatie wat mogelijk tot verkeersonveilige situaties kan leiden. Tevens is het esthetisch niet gewenst om te parkeren in de openbare ruimte.

Het parkeertekort is tevens ontstaan door de vestiging van de thuiszorg van Hof en Hiem. De medewerkers die daar werken komen veelal met de auto en zetten die op de openbare parkeerplaats voor onze winkel. Deze auto's staan hier vrijwel de gehele dag want tijdens het werk verplaatsen de medewerkers zich per fiets. De druk op de openbare parkeerplaatsen neemt dus toe en is er minder plek voor de klanten Jumbo.

Vooraf op vrijdag en zaterdag, voor de feestdagen en in de zomermaanden is sprake van een parkeertekort. Dit tevens vanwege het feit dat er veel toeristen in de regio zijn. Hierdoor wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor beschikbaar zijn. Dit komt de veiligheid niet ten goede.

In de openbare ruimte zijn voor de Jumbo 28 plaatsen beschikbaar en op eigen terrein 18 parkeerplaatsen.

Figuur 3 geeft een luchtfoto van de bestaande situatie. Een vooraanzicht van de huidige situatie is weergegeven in figuur 4.





Figuur 3. Overzicht bestaande situatie



Figuur 4. Vooraanzicht projectgebied vanaf de Heemstrastraat

2.2 Voorgenomen initiatief

De supermarkt wil zijn parkeercapaciteit gaan uitbreiden door de gronden van het perceel Heemstrastraat 30 te gaan herontwikkelen tot een parkeerterrein ten behoeve van 26 parkeerplaatsen. Door meer plaatsen te creëren op eigen terrein wordt het centrum meer ontlast.

Het nieuwe parkeerterrein zal worden gerealiseerd tussen de woningen aan de Heemstrastraat 32 en 28. Het terrein wordt geheel verhard met asfalt. Het parkeerterrein wordt door middel van een schutting afgeschermd van de naastgelegen woningen. Het aanzicht op het terrein krijgt hiermee een groene

uitstraling. De parkeerplaatsen zijn zowel bereikbaar via de Molewei als een nieuw te realiseren ontsluiting op de Heemstrastraat. Zonder ontsluiting via de Heemstrastraat is het parkeerterrein doodlopend. Wanneer klanten het parkeerterrein oprijden en het staat vol met auto's, moeten de auto's achteruit terug rijden wat leidt tot onveilige situaties. Met een ontsluiting is er de mogelijkheid om door te rijden. Door een extra ontsluiting worden de verkeersstromen verdeeld wat leidt tot minder druk in het centrum en is het ook veiliger. Tevens draagt de tweede ontsluitingsweg bij aan de betere bereikbaarheid van de klanten van de Jumbo. Veel van de klanten van de supermarkt komen met de auto en als er evenementen zijn in het centrum van St. Nicolaasga, dan is de supermarkt niet goed bereikbaar voor met name auto's, omdat er nu maar één toegangsweg is. Dit levert dan ongewenste verkeersonveilige situaties op.

Met de extra ontsluiting worden de drie bestaande parkeerplaatsen aan de Heemstrastraat opgeheven. Dit heeft echter geen gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving. Dit vanwege het feit dat de functie van het voormalige Rode Kruisgebouw en de daarbij behorende parkeerbehoefte verloren gaat. Het Rode Kruisgebouw valt onder de parkeernorm categorie 'consultatiebureau voor ouderen'. Op basis van de gemeentelijke parkeernormen geldt een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per behandelkamer. Gezien het pand meerdere behandelkamers had, kan gesteld worden dat de parkeerdruk in de Heemstrastraat met het verwijderen van de functie ontlast wordt.

Een overzicht van de toekomstige situatie is weergegeven in figuur 5. Impressies zijn weergegeven in figuur 6. Figuur 7 geeft een doorsnede van schutting. De hoogte van de schutting bedraagt 2 meter.

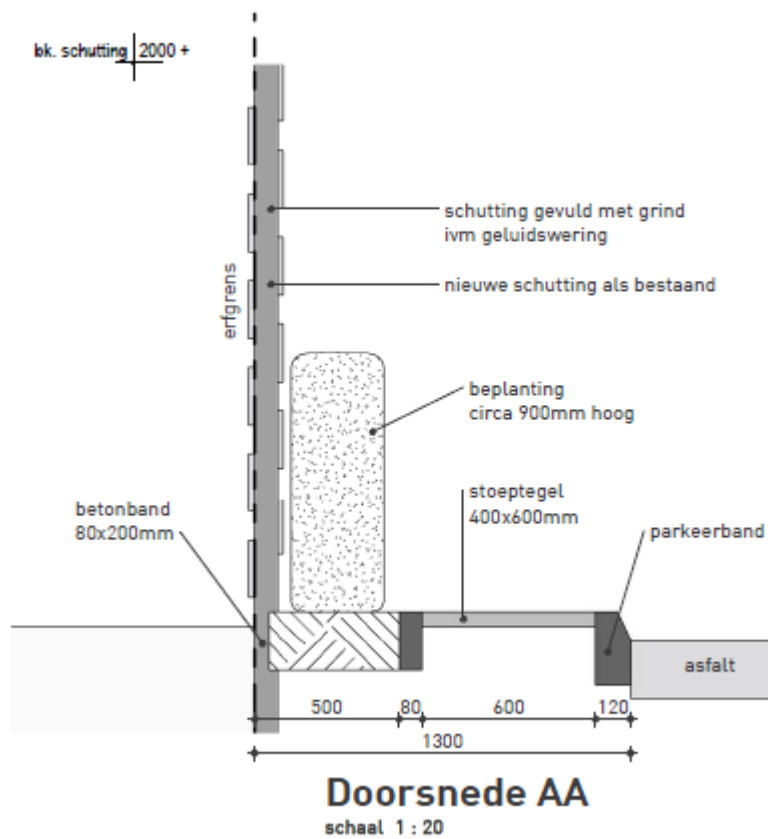


Figuur 5 Situering uitbreiding parkeerterrein





Figuur 6 Impressie toekomstige situatie



Figuur 7 Doorsnede hekwerk

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijk beleid. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De beoogde ontwikkelingen binnen het projectgebied raken geen van bovenstaande Rijksbelangen. Het Rijksbeleid geeft hierdoor geen uitgangspunten voor deze ruimtelijke onderbouwing.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR. Dit project raakt geen rijksbelangen zoals deze genoemd zijn in het Barro.

In het Bro (artikel 3.1.6) is geregeld dat een toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voorzien in een motivering met betrekking tot behoefte. Deze dient in principe binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd te worden. Indien dit niet mogelijk is, dient dit tevens gemotiveerd te worden.

De ontwikkeling van een parkeerterrein ten behoeve van het gebruik van parkeerplaatsen voor een supermarkt in plaats van ten behoeve van een dienstverlenend bedrijf is aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. In de huidige situatie heeft de supermarkt te kampen met een beperkte parkeercapaciteit. Parkeren vindt dan ook veel plaats in de openbare ruimte. Dit is esthetisch en verkeerstechnisch een onwenselijk en onveilige situatie. De beoogde uitbreiding is dan ook een geschikte locatie waar geen alternatieven voor zijn. Bovendien komt het parkeerterrein op de plaats te staan van een gebouw dat in onbruik is geraakt. Dit is een vorm van duurzaam ruimtegebruik en past binnen het doel van de ladder.

De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied. Een nadere motivering voor dit aspect is daarom niet nodig.

3.2 Provinciaal beleid

In de Verordening Romte Fryslân 2014 (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald. In artikel 1 van de verordening worden regels gegeven gericht op het bundelen van stedelijke functies in stedelijk gebied. Het projectgebied ligt in het Bestaand Stedelijk Gebied. Hier wordt ruimte geboden voor het ontwikkelen van stedelijke functies zoals een parkeerterrein behorend bij stedelijke functies.

Het provinciaal beleid vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren

De gemeente heeft zijn parkeerbeleid vastgelegd in de Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren. De gemeente geeft hierin aan dat het parkeren integraal onderdeel uit van een ontwikkeling en dient op eigen terrein te worden ingepast.

Met de uitbreiding van de parkeerplaats wordt aangesloten bij het beleid om parkeren op eigen terrein op te lossen. De realisatie van de parkeerplaatsen is stedenbouwkundig en verkeerskundig aanvaardbaar. Paragraaf 4.3 gaat nader op de verkeerskundige aanvaardbaarheid in.

Paraplubestemmingsplan parkeernormen

Tevens is op 27 juni 2018 het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen' vastgesteld. Dit bestemmingsplan bevat een regeling met betrekking tot parkeernormen.

Eind 2014 is de Woningwet gewijzigd waarbij is bepaald dat een groot deel van de bouwverordening uiterlijk op 1 juli 2018 van rechtswege is komen te vervallen. Het gaat dan onder andere om de stedenbouwkundige bepalingen, waaronder de parkeernormbepaling. Vóór 1 juli 2018 moesten alle bestemmingsplannen op dit onderdeel zijn aangepast. Derhalve is het parapluplan parkeernormen opgesteld. Via deze parapluregeling is een nieuw artikel opgenomen waarin het parkeerbeleid wordt geregeld. Deze parkeerregeling is gekoppeld aan de Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren.

Bestemmingsplan Sint Nicolaasga

Het bestemmingsplan Sint Nicolaasga, waar het projectgebied deel van uit maakt, van de gemeente De Fryske Marren is vastgesteld op 28 januari 2009. Het projectgebied heeft hierin de bestemming 'Dienstverlening'. Binnen de bestemming 'Dienstverlening' zijn parkeervoorzieningen in ondergeschikte mate toegestaan ten behoeve van dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen. Omdat het parkeerterrein inclusief nieuwe ontsluiting echter voor een detailhandelfunctie ontwikkeld wordt, is het gebruik van de parkeerplaatsen ten behoeve van de supermarkt in strijd met het geldende bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Toetsing omgevingsaspecten

Voor de beoogde ontwikkeling is het van belang dat tijdens de uitvoering en in de nieuwe situatie sprake is van een goede omgevingsituatie. Deze omgevingstoets gaat in op de relevante milieuaspecten (bodem, water, milieuzonering en externe veiligheid) en om andere sectorale regelgeving (bijvoorbeeld archeologie en cultuurhistorie, ecologie).

4.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling/Milieueffectrapportage

Beleid en Normstelling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een parkeerterrein met 26 parkeerplaatsen. De beoogde ontwikkeling blijft daarmee ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent wel dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is. Deze is gemaakt in de vorm van een aanmeldingsnotitie, zie bijlage 4. Hieruit blijkt dat, gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r.), de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten, geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Mitigerende maatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

1. ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
2. rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in dit project de belangenafweging tussen belastende en gevoelige functies met betrekking tot milieu mee te nemen, wordt in deze onderbouwing gebruik gemaakt van een milieuzonering. Deze

milieuzonering vindt plaats aan de hand van een Staat van Bedrijfsactiviteiten (SvB). Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (2009).

De beoogde ontwikkeling betreft een milieuhinderlijke functie. Conform de VNG-publicatie valt een supermarkt onder milieucategorie 1 met een bijbehorende richtafstand van 10 meter voor geluid. Aan de richtafstand wordt niet voldaan. De uitbreiding vindt namelijk plaats tussen de woningen aan de Heemstrastraat 32 en 28.

De bepalende hinderfactor voor dit type bedrijvigheid is geluid. Daarom is voor de ontwikkeling een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit is opgenomen in bijlage 2. Om de vraag te kunnen beantwoorden of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, is de geluidbelasting in het plangebied onderzocht en beoordeeld op basis van de normen uit het Activiteitenbesluit. Uit het onderzoek volgt dat de geluidbelasting ter plaatse van de omliggende woningen voldoet aan de normen zoals gesteld in het Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de woningen in de omgeving kan dan ook gesteld worden dat er sprake blijft van een acceptabel woon- en leefklimaat.

4.3 Verkeer en parkeren

Op 29 augustus 2016 is een mobiliteitstoets uitgevoerd (bijlage 3). De te realiseren ontsluiting op de Heemstrastraat is in dit onderzoek onderzocht. Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid van het projectgebied voor alle modaliteiten (vervoersvormen) goed is te noemen. Daarnaast is de beoogde locatie voor het parkeerterrein redelijk overzichtelijk en heeft het op- en afrijdende verkeer goed zicht over de rest van de van Heemstrastraat.

De ontwikkeling zorgt op de Heemstrastraat voor een toename van circa 432 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). Dit aantal kan nu en in de toekomst op het omliggende wegennet afgewikkeld worden. Er worden voor deze locatie geen knelpunten verwacht.

De ontwikkeling voorziet in 26 nieuwe parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn nodig om in de parkeerbehoefte en de bestaande capaciteitstekort van de Jumbo zoveel mogelijk te voorzien.

Om te bepalen wat de parkeerbehoefte is voor een bepaalde functie moeten de parkeernormen zoals opgenomen in de 'Nota beleidsregels parkeren De Fryske Marren' in acht worden genomen. Hierbij geldt dat bestaande parkeertekorten uit het verleden niet hoeven te worden opgelost. Feitelijk gezien is er in onderhavige situatie geen sprake van een nieuwe situatie. Er is namelijk geen sprake van een uitbreiding van de supermarkt. De supermarkt is derhalve niet verplicht om een bestaand parkeer tekort op te lossen.

Het aspect verkeer en parkeren staat de ontwikkeling niet in de weg en sluit aan bij de normen.

4.4 Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. Daarbij onderscheidt de Wgh geluidsgevoelige functies enerzijds en niet-geluidsgevoelige functies anderzijds.

Als geluidsgevoelige functies binnen een zone behorend bij een zoneplichtige weg worden geprojecteerd bij een ruimtelijke procedure, dient door middel van akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, ofwel aan een maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Een parkeerterrein betreft een niet-geluidsgevoelige functie. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk. In het kader van het verkeersonderzoek (zie bijlage 3) is het uitstralings-effect van het wegverkeer onderzocht. Overigens wijzigt de bevoorradings-situatie niet. Dit blijft via de voorkant van de Jumbo. Nader onderzoek naar dit aspect is dan ook niet nodig. Het gaat daarbij om de effecten van de ontwikkeling met betrekking tot wegverkeerslawaaï langs de wegen die het gebied ontsluiten, daar waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de daadwerkelijke ontwikkelingen. Uit de berekeningen blijkt in dat de geluidsbelasting met circa 1 dB toeneemt. Deze geluidstoename is niet significant, omdat een verschil van afgerond 1 dB niet hoorbaar is voor het menselijk oor. Hiermee ontstaat volgens de Wgh geen reconstructiesituatie op basis waarvan nadere maatregelen genomen moeten worden.

Op 13 juni 2016 is een akoestisch onderzoek naar de uitbreiding van de parkeerplaats onderzocht zie bijlage 2. Uit dit onderzoek blijkt dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996".

Het aspect wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Ecologie

Gebiedsbescherming

Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het natuurnetwerk Nederland (NNN). Uit de kaart van het Natuurbeheerplan blijkt dat in het projectgebied of directe omgeving geen beschermde landschapselementen aanwezig zijn. De afstand tot zowel het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Witte en Zwarte Brekken bedraagt ruim 7,5 kilometer en tot het dichtstbijzijnde NNN-gebied bedraagt 400 meter.

Het projectgebied ligt buiten beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de locatie van het projectgebied (stedelijke omgeving) kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten. De Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie Fryslân staan de uitvoering van het project dan ook niet in de weg. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

De voormalige bebouwing is inmiddels gesloopt waardoor het gebied ongeschikt is als groeiplaats voor bijzondere en beschermde plantensoorten en/of verblijfplaats voor beschermde diersoorten. Van slopen, dempen en kappen is geen sprake meer. Er is daardoor geen sprake van aantasting van een leefgebied.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten. Het project is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming. Voor alle soorten is de zorgplicht van kracht. Bij verstoring van dieren tijdens de werkzaamheden moeten deze de gelegenheid krijgen te vluchten naar een nieuwe leefomgeving.

4.6 Luchtkwaliteit

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

Overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn veelal het gevolg van het aantal verkeersbewegingen in een gebied. Op grond van de algemene maatregel van bestuur 'niet in betekende mate' (NIBM) vormen luchtkwaliteitseisen geen belemmeringen voor projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Op grond van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen vrijgesteld van toetsing.

Uit de mobiliteitstoets in bijlage 3 blijkt dat voor het beoogde parkeerterrein in het plangebied sprake is van een verkeerstoename van 432 mvt/etmaal. Om aan te tonen of het project NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, is op basis van de verkeersaantrekkende werking een NIBM-berekening uitgevoerd. Met de NIBM-tool is de bijdrage van het verkeer in de Heemstrastraat in beeld gebracht. Dit is immers de straat waar ten opzichte van de huidige situatie een toename van het verkeer wordt verwacht. De resultaten van de berekening zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Wanneer wordt uitgegaan van de maximaal berekende verkeerstoename, blijkt dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO₂ en PM₁₀). Aanvullend onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is om deze reden niet noodzakelijk. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor dit project.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit	
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	432
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,41
PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 7 Berekening NIBM-tool

4.7 Water

Een belangrijke ontwikkeling in het waterbeleid is de Watertoets. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Het projectgebied valt in het werkgebied van Wetterskip Fryslân.

Het project is via de digitale watertoets kenbaar gemaakt bij Wetterskip Fryslân (kenmerk: 20180614-2-18107). In bijlage 1 is de watertoets toegevoegd. Met de gegevens die u heeft opgegeven is bepaald dat het plan een beperkte invloed heeft op de waterhuishouding. Hierdoor kan de korte procedure worden gevolgd voor de watertoets. Dit betekent dat de beperkte invloed van het plan kan worden opgevangen met standaard maatregelen die vermeld staan in de Leidraad watertoets.

Met het project is sprake van een beperkte toename van de verharding. Omdat de verharding toeneemt met minder dan 200 m² is watercompensatie niet aan de orde. De ontwikkeling heeft dan ook geen gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie waardoor er geen compenserende maatregelen uitgevoerd hoeven te worden.

Tot slot wordt met het oog op de waterkwaliteit het gebruik van uitloogbare materialen zoals koper, lood en zink zoveel mogelijk voorkomen.

4.8 Bodemkwaliteit

Bij het aspect 'bodem' staat de vraag centraal of de bodemkwaliteit toereikend is voor het nieuwe gebruik. De bodem kan door eerdere (bedrijfs)activiteiten verontreinigd zijn. Voor de ruimtelijke procedure is het van het belang dat verdachte locaties worden gesignaleerd.

Gezien het huidige functiegebruik in het projectgebied is het niet aannemelijk dat er verontreinigingen in de bodem zijn ontstaan. Daarnaast wordt met dit project geen bouwwerk voorgesteld. Alvorens de werkzaamheden starten, zal de milieu hygiënische kwaliteit van de bodem worden voorgelegd aan het bevoegd gezag. Het omgevingsaspect bodem vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling die in dit project centraal staat.

4.9 Archeologie

Ter bescherming van eventuele archeologische waarden in de bodem is de Erfgoedwet van toepassing. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven.

Voor een globaal inzicht in mogelijke waarden heeft de provincie de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) gepubliceerd. De FAMKE bestaat uit twee advieskaarten, één voor de periode steentijd - bronstijd (300.000 - 800 v Chr.), en één voor de periode ijzertijd - middeleeuwen (800 v Chr. - 1500 n Chr.).

Het projectgebied is gelegen binnen de zone van karterend onderzoek 3 (ijzertijd-middeleeuwen) en quickscan (steentijd-bronstijd). De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² tot een diepte van 0,35 meter een karterend archeologisch onderzoek dan wel quickscan uit te laten voeren. De locatie betreft circa 1.000 m² er wordt met de aanleg van de parkeerplaats niet dieper dan 0,35 meter gegraven hierdoor wordt onderzoek niet noodzakelijk geacht. Tevens maakt de huidige bestemming de aanleg van verhardingen ook al mogelijk.

4.10 Cultuurhistorie

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

Binnen het projectgebied zijn geen beschermde cultuurhistorische waarden aanwezig. Hiervoor is de Cultuurhistorische Kaart Fryslân 2 (CHK2) van de provincie Fryslân geraadpleegd. Nader onderzoek wordt niet nodig geacht.

4.11 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het toetsingskader wordt gevormd door verschillende besluiten en documenten. Risico's zijn inzichtelijk gemaakt op de risicokaart die per provincie wordt bijgehouden. Hieruit blijkt dat er geen inrichtingen in de omgeving van het projectgebied aanwezig zijn en er geen vervoer van gevaarlijke stoffen in de omgeving van het projectgebied plaatsvindt. Tevens ligt het projectgebied buiten de invloedszone van buisleidingen.

Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.12 Kabels en leidingen

In (de omgeving van) het projectgebied kunnen kabels en leidingen aanwezig zijn die beperkingen opleggen voor de bouwmogelijkheden in het projectgebied. Hierbij valt te denken aan hoogspanningsverbindingen, waterleidingen en straalpaden. Bij leidingen, zoals gas-, water- en rioolpersleidingen, volgen deze belemmeringen uit het zakelijk recht. Bij hoogspanningsverbindingen gaat het om veiligheid en gezondheid. De beperkingen bij straalpaden zijn van belang voor het goed functioneren van de straalpaden.

In en rondom het projectgebied zijn geen kabels, leidingen of zoneringen aanwezig die planologische beperkingen vormen voor de voorgenomen ontwikkelingen in het projectgebied.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een ontwikkeling. In dat verband wordt onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) wordt de ontwikkeling voorgelegd aan de betrokken overlegpartners.

Overleggen

De initiatiefnemer heeft tevens gesprekken gevoerd met direct omwonenden van het projectgebied. Hierbij werd kenbaar gemaakt dat enkele omwonenden zich zorgen maken over de toename van verkeer en het uitzicht op de supermarkt. Ook de toekomstige terreinverlichting en het verdwijnen van het groen wordt als onprettig ervaren. Het plan is hierop aangepast door het opnemen van bomen in de vorm van bladhoudende leilindes, en een haag. Dit ontnemt voor een groot deel het zicht op de supermarkt en de toekomstige verlichting. Tevens wordt door middel van een tijdschakelaar de verlichting na sluitingstijd van de supermarkt uitgeschakeld. De supermarkt is op maandag tot en met donderdag en op zaterdag om 8 uur gesloten. Op vrijdag is de supermarkt om 9 uur gesloten en op zondag om 6 uur. Op deze wijze wordt rekening gehouden met de wensen van de omwonenden.

Bewonersavond

Op 22 mei 2019 is door de aanvrager een bewonersavond georganiseerd waar de bewoners van de Heemstrastraat, Van Burumstraat en de Omloop zijn uitgenodigd. 16 bewoners hebben gebruik gemaakt van de uitnodiging en hebben in de Jumbo kennis genomen van de plannen. Op verzoek van de bewoners is de hoogte van de heg rondom het terrein verhoogd naar 90 centimeter. Dit is voor de bescherming van het licht van de koplampen. Ook zijn er een 4 tal leilindes aan de noord-oost zijde van het parkeerterrein toegevoegd.

Ontwerpbeschikking

De ontwerpbeschikking van de omgevingsvergunning met bijbehorende stukken wordt daarna gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Eenieder wordt op deze wijze in de gelegenheid gesteld om bedenkingen tegen het initiatief kenbaar te maken.

Besluit

De ingekomen zienswijzen worden door de gemeente beantwoord en meegewogen in de besluitvorming omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep. De voorgenoemde procedure toont de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aan.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Doel van de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgenomen grondexploitatieregeling is het bieden van ruimere mogelijkheden voor het kostenverhaal en het creëren van meer sturingsmogelijkheden. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden, (woning)bouwcategorieën en fasering. Bij de privaatrechtelijke weg worden dergelijke afspraken in een (anterieure) overeenkomst vastgelegd.

Voor dit project wordt geen bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Het vaststellen van een grondexploitatieplan is daarom niet noodzakelijk. De gemeente sluit wel met de aanvrager een overeenkomst, waarin onder andere ook het aspect planschade is geregeld.

Hoofdstuk 6 Afweging en Conclusies

6.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, waarmee de aanleg van een parkeerterrein mogelijk wordt gemaakt.

6.2 Afweging

De ontwikkeling is gericht op een inbreidingsproject waarbij een parkeerterrein wordt gerealiseerd binnen bestaand stedelijk gebied. Er is behoefte aan het parkeerterrein omdat er nu onvoldoende parkeergelegenheid is.

6.3 Conclusie

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

Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

Bijlage 1 Watertoets

datum 14-6-2018
dossiercode 20180614-2-18107

Wateradvies korte procedure

Project: Ruimtelijke onderbouwing parkeerterrein Jumbo Sint Nicolaasga
Gemeente: De Fryske Marren
Aanvrager:

Geachte heer/mevrouw ,

Voor het plan Ruimtelijke onderbouwing parkeerterrein Jumbo Sint Nicolaasga heeft u een watertoets aangevraagd op www.dewatertoets.nl. De uitkomst is dat de korte procedure moet worden gevolgd. Het plan Ruimtelijke onderbouwing parkeerterrein Jumbo Sint Nicolaasga heeft een beperkte invloed op de wateraspecten die van belang kunnen zijn bij ruimtelijke plannen. Dit betekent dat de beperkte invloed van het plan kan worden opgevangen met standaard maatregelen die vermeld staan in de leidraad watertoets. Naast dit wateradvies vindt u hieronder eventueel enkele aandachtspunten die gelden voor uw plan.

Leidraad watertoets

Als richtlijn bij het beoordelen van ruimtelijke plannen werkt Wetterskip Fryslân met de Leidraad Watertoets te raadplegen via de link: www.wetterskipfryslan.nl/watertoets. In Leidraad Watertoets, hoofdstuk 4. De wateraspecten, staan de aandachtspunten voor alle wateraspecten omschreven waarmee rekening gehouden moet worden en is informatie te vinden over de te nemen standaard maatregelen. Uit de waterparagraaf of ruimtelijke onderbouwing moet duidelijk lijken wat voor wateraspecten van toepassing zijn en hoe u hier in het plan rekening mee houdt. Indien nodig verzoeken wij u om de wateraspecten te borgen op de Verbeelding en in de Regels van het plan.

Waterwet

Voor bepaalde werkzaamheden heeft u een watervergunning nodig. Bijvoorbeeld als u een sloot wilt dempen, afvalwater wilt lozen op oppervlaktewater of grondwater wilt onttrekken. Soms is het doen van een melding voldoende. Een watervergunning aanvragen is dan niet nodig. Op onze website www.wetterskipfryslan.nl treft u meer informatie aan over de Waterwet en u kunt daar onder andere ook meldingsformulieren en het aanvraagformulier voor een watervergunning downloaden. Via Omgevingsloket online (www.omgevingsloket.nl) kunt u vooraf nagaan of u een watervergunning nodig heeft of een melding moet doen (vergunningcheck). U kunt hier ook meteen de vergunning aanvragen of de melding doen.

Afronding watertoetsprocedure

In de besluitvormingsfase, ten tijde van het toesturen van het voorontwerp bestemmingsplan of ontwerp omgevingsvergunning, controleert Wetterskip Fryslân of de waterbelangen voldoende zijn meegenomen en geborgd in het ruimtelijke plan of besluit.

Met vriendelijke groet,

De WaterToets 2017

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek uitbreiding parkeerplaats



Titel: Akoestisch onderzoek uitbreiding parkeerplaats
Jumbo supermarkt te Sint Nicolaasga

Kenmerk: 0099-I-16-A

Datum: 6 november 2018

Versie: 2

Adviseur:

Opdrachtgever:

Molewei 1
8521 KD Sint Nicolaasga



ruimtelijke
ordening



bedrijven
en industrie



horeca en
evenementen



bouwlawaai



bouwakoestiek



agrarische
bedrijven



weg- en
railverkeer



ondersteuning
overheden



arbo



monitoring

Rouaanstraat 7 | 9723 CA | Groningen

050 - 8200673 | info@geluidmeesters.nl | www.geluidmeesters.nl

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Toetsingskader	4
2.1	Ruimtelijke ordening	4
2.2	Activiteitenbesluit.....	4
2.3	Indirecte hinder	6
3	Uitgangspunten	7
3.1	Situatie	7
3.2	Bedrijfssituatie(s) en Geluidvermogen-niveaus	8
3.2.1	Representatieve bedrijfssituatie	8
3.2.2	Incidentele en/of afwijkende bedrijfssituatie(s)	9
3.2.3	Indirecte hinder.....	9
3.3	Geluidmetingen.....	9
3.4	Rekenmodel	10
4	Resultaten.....	11
4.1	Representatieve bedrijfssituatie	11
4.2	Indirecte hinder	12
5	Conclusie	13

Bijlagen

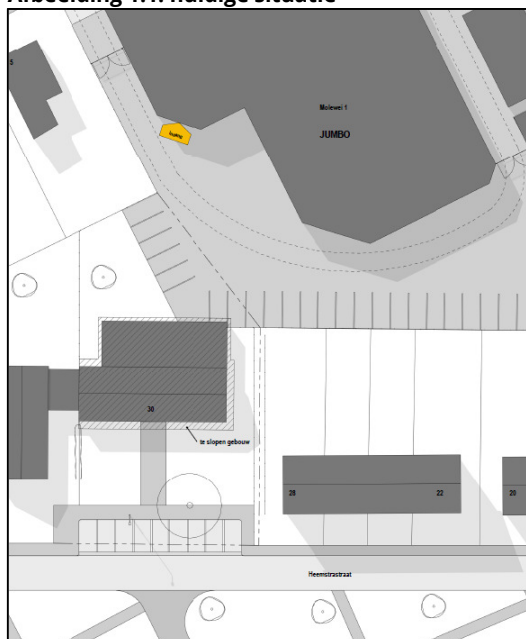
- 1) Uitwerking geluidmetingen
- 2) Items rekenmodel
- 3) Rekenresultaten

1 Inleiding

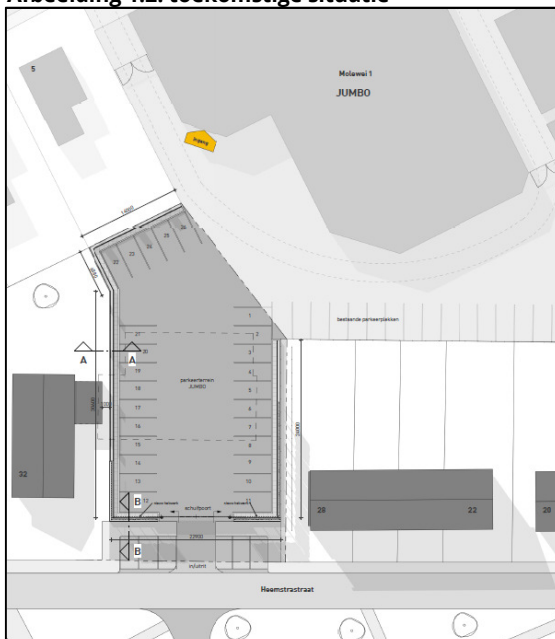
Door GeluidMeesters BV uit Groningen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van een ruimtelijke onderbouwing en een melding in het kader van het Activiteitenbesluit.

Het voornemen is de realisatie van een parkeerterrein bij supermarkt Jumbo aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga. Het parkeerterrein zal ten zuiden van de supermarkt worden gerealiseerd met de ingang aan de Heemstrastraat. Zie afbeelding 1.1 en 1.2.

Afbeelding 1.1: huidige situatie



Afbeelding 1.2: toekomstige situatie



De geplande parkeerterrein is strijdig met de huidige bestemming. Middels het akoestisch onderzoek dient aangetoond te worden dat er door de wijziging in de omgeving geen overmatige geluidhinder wordt veroorzaakt. Met andere woorden na uitbreiding dient een akoestisch goed woon- en leefklimaat te worden gewaarborgd.

Voorafgaand aan het onderzoek is overleg gevoerd met de FUMO, die namens de gemeente De Friese Meren het onderzoek gaat beoordelen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten kortgesloten:

- de geluidmetingen en berekeningen worden uitgevoerd overeenkomstig de "Handleiding meten en rekenen industriewelawaai" 1999;
- voor de beoordeling wordt aansluiting gezocht bij de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" editie 2009 en het Activiteitenbesluit;
- hoewel de uitbreiding het parkeerterrein betreft blijft het onderzoek niet uitsluitend beperkt tot de geluidbronnen op dit terrein. Om een realistisch beeld te verkrijgen dient dan ook de geluidbelasting vanwege de gehele inrichting te worden vastgesteld. Deze wordt getoetst ter plaatse van de woningen binnen de invloedssfeer van het nieuwe parkeerterrein.

2 Toetsingskader

2.1 Ruimtelijke ordening

Voor het toetsingskader is aansluiting gezocht bij de “VNG publicatie Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009). Milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende en milieugevoelige bestemmingen op een verantwoorde afstand van elkaar worden gesitueerd. Deze handreiking geeft o.a. richtafstanden en stappenplannen om te komen tot het verantwoord inpassen van bedrijvigheid in de directe omgeving van gevoelige functies.

Op basis van de VNG-lijst valt een (Jumbo-)supermarkt onder de categorie ‘Supermarkten, warenhuizen’. Deze categorie kent een normafstand (**Stap 1**) voor het aspect geluid van 10 meter. Deze normafstand geldt echter voor het omgevingstype ‘rustige woonwijk’ en/of ‘rustig buitengebied’.

Indien stap 1 niet toereikend is dient **Stap 2** te worden beschouwd. Hierbij geldt het volgende toetsingskader:

- 45 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 65 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
- 50 dB(A) verkeersaantrekkende werking.

Voor respectievelijk de avond- en nachtperiode dienen bovenstaande waarden met 5 en 10 dB gecorrigeerd te worden.

Indien stap 2 niet toereikend is dient **Stap 3** te worden beschouwd. Hierbij geldt het volgende toetsingskader:

- 50 dB(A) langtijdgemiddeld beoordelingsniveau;
- 70 dB(A) maximaal (piekgeluiden);
- 50 dB(A) verkeersaantrekkende werking.

Voor respectievelijk de avond- en nachtperiode dienen bovenstaande waarden met 5 en 10 dB gecorrigeerd te worden.

Vooraf is reeds duidelijk dat voor het parkeerterrein niet aan de normen uit stap 1 en 2 kan worden voldaan. Realisatie is alleen mogelijk als uit wordt gegaan de grenswaarden bij **Stap 3**. Toepassing hiervan is alleen mogelijk indien door het bevoegd gezag wordt gemotiveerd waarom deze grenswaarden acceptabel wordt geacht. Omdat de gehele inrichting onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit komt te vallen is het in onze ogen acceptabel om uit te gaan van de grenswaarden uit dit besluit. Deze zijn in grote lijnen vergelijkbaar met de grenswaarden uit Stap 3.

2.2 Activiteitenbesluit

De activiteiten van de Jumbo supermarkt zijn te karakteriseren als type B uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. In artikel 2.17 van voornoemd besluit zijn gestandaardiseerde geluidvoorschriften opgenomen. Onderstaand zijn de relevante voorschriften uit artikel 2.17 opgenomen.

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,L,T}$) en het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{A,r,L,T}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{A,r,L,T}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
$L_{A,max}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
$L_{A,max}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus $L_{A,max}$ niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
- c. de in tabel 2.17a aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
- d. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
- e. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel, vermeerderd met 5 dB(A), ook gelden op de grens van het terrein in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, voor zover deze ligplaatsen:
- 1°. als zodanig zijn bestemd voor 1 juli 2012, of
 - 2°. voor 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen en voor 1 juli 2022 als zodanig zijn bestemd;
- f. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten.

Indien hier niet aan kan worden voldaan kan het bevoegd gezag middels een maatwerkvoorschrift andere waarden vaststellen. Dit is gereguleerd in artikel 2.20.

Artikel 2.20

1. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,L,T}$) en het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ vaststellen.
2. Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarden vaststellen dan de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, indien binnen geluidsgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten van gevoelige gebouwen, die zijn gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting, een etmaalwaarde van maximaal 35 dB(A) wordt gewaarborgd.
3. De in het tweede lid bedoelde etmaalwaarde is niet van toepassing indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen.
4. Het bevoegd gezag kan maatwerkvoorschriften stellen over de plaats waar de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12, voor een inrichting gelden.
5. Het bevoegd gezag kan bij maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen in de inrichting worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen teneinde aan geldende geluidsnormen te voldoen.
6. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.19 dan wel 6.12 kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift voor bepaalde activiteiten in een inrichting, anders dan festiviteiten als bedoeld in artikel 2.21, andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,L,T}$) en het maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ vaststellen. Het bevoegd gezag kan daarbij voorschriften vaststellen met betrekking tot de duur van de activiteiten, het treffen van maatregelen, de tijdstippen waarop de activiteiten plaatsvinden of het vooraf melden per keer dat de activiteit plaatsvindt.
7. Het bevoegd gezag kan bij maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen ter beperking van het geluid als gevolg van werkzaamheden en activiteiten bij een inrichting als bedoeld in artikel 2.17, vijfde lid.

2.3 Indirecte hinder

Voor de beoordeling van de indirecte hinder is aansluiting gezocht bij de "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996".

Voor indirecte hinder dient uitgegaan te worden van een voorkeursgrenswaarde van 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Indien een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde niet te voorkomen is kan, mits gemotiveerd, een ontheffing worden overwogen tot maximaal 15 dB(A) boven de voorkeursgrenswaarde. Indien de geluidbelasting zich tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale grenswaarde bevindt, dient een binnenniveau in de betrokken woningen van 35 dB(A) etmaalwaarde te worden gegarandeerd.

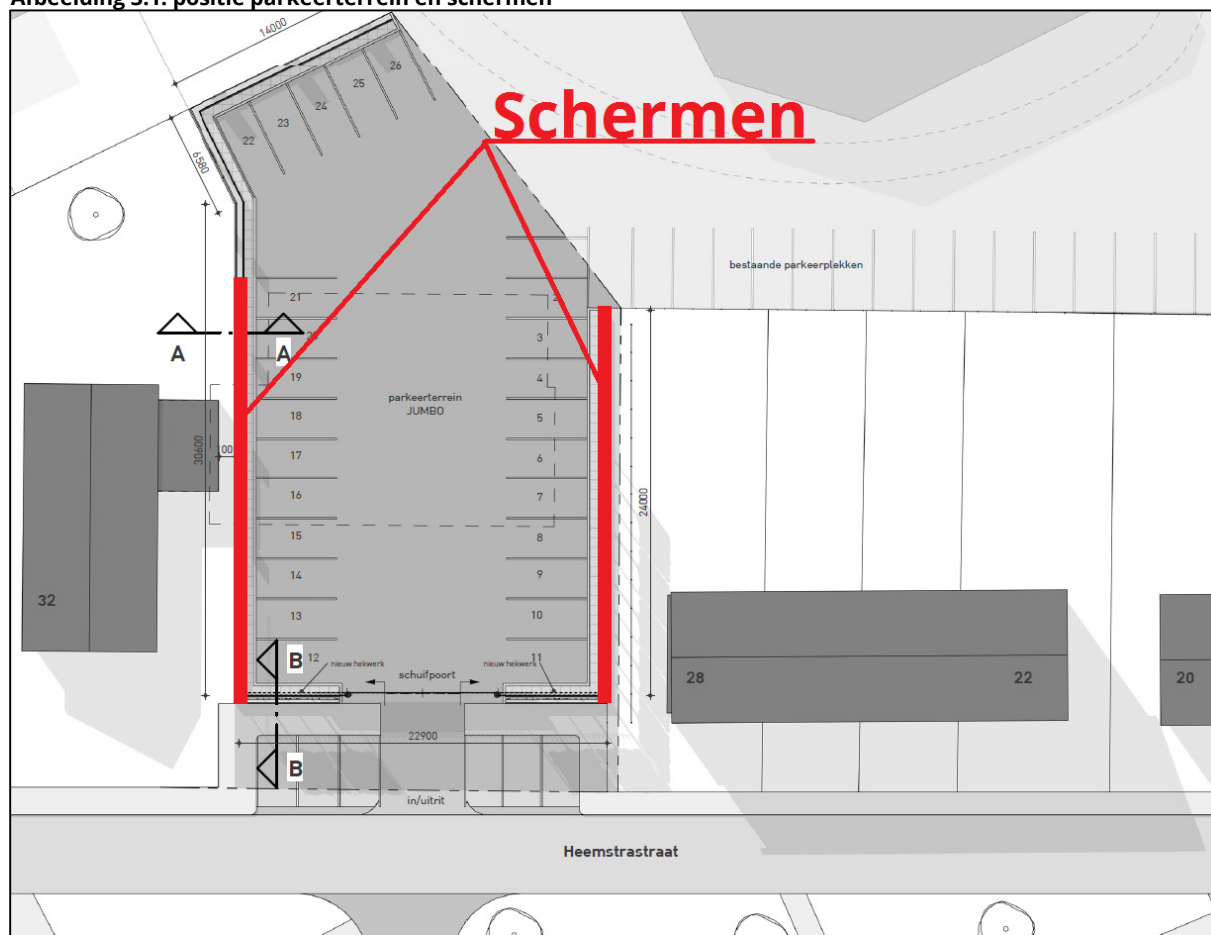
3 Uitgangspunten

3.1 Situatie

Het nieuwe parkeerterrein zal worden gerealiseerd tussen de woningen aan de Heemstrastraat 32 en 28. Aan de Heemstrastraat blijven een aantal openbare parkeerplaatsen (buiten de inrichting) bestaan. Bij de berekeningen is er van uitgegaan dat er op de randen van het parkeerterrein in de richting van beide woningen een scherm wordt geplaatst. De posities van de schermen zijn gegeven in afbeelding 3.1. De minimale hoogte dient 2,0 m boven het plaatselijke maaiveld te bedragen en massa mag niet minder zijn dan 10 kg/m². De schermen worden aan de zijde van het parkeerterrein geluidabsorberend uitgevoerd. Ook dienen deze naad- en kierdicht te worden geplaatst.

De verharding van het parkeerterrein wordt, net als het huidige, in asfalt uitgevoerd.

Afbeelding 3.1: positie parkeerterrein en schermen



3.2 Bedrijfssituatie(s) en Geluidvermogeniveau

3.2.1 Representatieve bedrijfssituatie

De representatieve bedrijfssituatie betreft een drukke dag die vaker dan twaalf keer per jaar zal voorkomen. Deze is vastgesteld in overleg met de heer J. Altenburg van Jumbo Altenburg en is weergegeven in tabel 3.1.

Tabel 3.1: geluidrelevante bedrijfsactiviteiten inclusief geluidvermogeniveau

Geluidrelevante activiteiten	Bedrijfstijden en/of aantal transportbewegingen			Geluidvermogeniveau in dB(A)		
	dag 07.00 – 19.00	avond 19.00 – 23.00	nacht 23.00 – 07.00	(L _{WR,eq})	(L _{WR,max})	herkomst
Vrachtwagens magazijn achter aankomst:	4 x	--	--	99	108 ²⁾	kental
vertrek:	4 x	--	--	99	108 ²⁾	kental
laden/lossen effectief op asfalt:	4 x ½ uur	--	--	89	105 ²⁾	kental
Vrachtwagens brood zijkant aankomst:	--	--	1 x	99	108 ²⁾	kental
vertrek:	--	--	1 x	99	108 ²⁾	kental
laden/lossen effectief op asfalt:	--	--	1 x ½ uur	89	105 ²⁾	kental
Bestelbusjes magazijn achter aankomst:	2 x	--	--	92	95 ²⁾	kental
vertrek:	2 x	--	--	92	95 ²⁾	kental
lossen bestelbus:	2 x ½ uur	--	--	85	105 ²⁾	kental
Personenwagens (op plein) ¹⁾ aankomst (buiten inrichting):	259 x	65 x	--	89	95 ²⁾	--
vertrek (buiten inrichting):	259 x	65 x	--	89	95 ²⁾	--
winkelwagen op asfalt:	65 x	16 x	--	72	78 ²⁾	meting II.2
winkelw. in elkaar duwen opslag voor:	65 x 2 sec.	16 x 2 sec.	--	100	103 ²⁾	meting II.2
Personenwagens (via vooringang) ¹⁾ aankomst:	432 x	108 x	--	89	95 ²⁾	--
vertrek:	432 x	108 x	--	89	95 ²⁾	--
winkelwagen op asfalt:	108 x	27 x	--	72	78 ²⁾	meting II.2
winkelw. in elkaar duwen opslag achter:	108 x 2 sec.	27 x 2 sec.	--	100	103 ²⁾	meting II.2
Personenwagens (via achteringang) ¹⁾ aankomst:	173 x	43 x	--	89	95 ²⁾	--
vertrek:	173 x	43 x	--	89	95 ²⁾	--
winkelwagen op asfalt:	43 x	11 x	--	72	78 ²⁾	meting II.2
winkelw. in elkaar duwen opslag achter:	43 x 2 sec.	11 x 2 sec.	--	100	103 ²⁾	meting II.2
Afzuiging kantine	100%	80%	60%	55	55	meting II.2
Koelcondensor	100%	80%	60%	72	72	meting II.2
¹⁾ Uitgangspunt is 1800 klanten waarvan er (60%) 1080 per auto komen. • verdeling dag / avond = 80% / 20% • verdeling plein / ingang voor / ingang achter = 30% / 50% / 20% • op het voor 25% van alle mensen die met een personenwagen komen is één hele route met winkelwagens van of naar de personenwagen gerekend. (voor alleen van stalling naar deur). ²⁾ Op basis van artikel 2.17 lid 1b uit het Activiteitenbesluit in de dagperiode uitgesloten van toetsing. Het aan- en afrijden van vrachtwagens al dan niet met gebruik van veiligheidssignalering of aanwezigheid van koelauto's, het wachten van vrachtauto's in de straat, het laden en lossen van vrachtwagens, het aan- en afrijden van personenauto's, het slaan van autodeuren en het gebruik van winkelkarren vallen onder de ruime uitleg van het begrip 'laad- en losactiviteiten' zoals bedoeld in het desbetreffende voorschrift.						

3.2.2 Incidentele en/of afwijkende bedrijfssituatie(s)

Binnen de inrichting vinden geen incidentele dan wel afwijkende bedrijfssituaties plaats waarbij de geluidemissie hoger is dan onder representatieve bedrijfsomstandigheden.

3.2.3 Indirecte hinder

Het geluidniveau veroorzaakt door het wegverkeer van en naar een inrichting wordt beoordeeld conform de "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996".

Hierbij geldt dat de afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder, beperkt blijft tot die afstand waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf. De ingang aan de Heemstrastraat wordt uitsluitend gebruikt door personenwagens. Voor de berekeningen is uitgegaan van de worst-case situatie waarbij alle personenwagens over de Heemstrastraat zowel in noordelijke als in zuidelijke richting kunnen vertrekken. De verkeersbewegingen zijn gegeven in tabel 3.2.

Tabel 3.2: verkeersbewegingen Heemstrastraat ten gevolg van Jumbo Altenburg

Voertuig	Verkeersbewegingen Heemstrastraat		
	dag 07.00 – 19.00	avond 19.00 – 23.00	nacht 23.00 – 07.00
Personenwagens openbare weg aankomst (25 km/uur):	173 x	43 x	--
vertrek (25 km/uur):	173 x	43 x	--
Personenwagens oprit aankomst (10 km/uur):	173 x	43 x	--
vertrek (10 km/uur):	173 x	43 x	--

3.3 Geluidmetingen

Op dinsdag 31 mei 2016 zijn geluidmetingen uitgevoerd, aan de aanwezige relevante geluidbronnen, met klasse 1 meetapparatuur. Zowel voor als na de geluidmetingen is het systeem gekalibreerd. Hierbij zijn geen afwijkingen geconstateerd. In tabel 3.3 is een overzicht van de gebruikte apparatuur opgenomen. De uitwerking van de metingen zijn opgenomen in de bijlagen.

Tabel 3.3: gebruikte meetapparatuur

Instrument	Fabrikant	Type
Sound Level Meter	Brüel & Kjær	2260
Meetmicrofoon		4189
Voorversterker		ZC 0032
Ijkbron	Brüel & Kjær	4230

3.4 Rekenmodel

Om de geluidniveaus in de omgeving te bepalen wordt gebruik gemaakt van een akoestisch driedimensionaal rekenmodel conform methode-II.8 uit de "Handleiding meten en rekenen industrielawaai 1999". In dit rekenmodel zijn onder andere geluidbronnen, beoordelingspunten en objecten (gebouwen, bodemgebieden, vegetatiedempingen en installatie/procesgebieden etc.) ingevoerd.

De beoordelingspunten zijn ingevoerd met een bepaalde maaiveldhoogte en beoordelingshoogten ten opzichte daarvan. Overeenkomstig de Handleiding industrielawaai en vergunningverlening is voor de dagperiode een beoordelingshoogte van 1,5 m+ en voor de avond- en nachtperiode 5,0 m+ gehanteerd. Uitzondering hierop is de zijgevel van de woning aan de Heemstrastraat 28. De zijgevel op de verdieping betreft hier een "dove" gevel, zodat voor deze gevel uitsluitend op de begane grond is getoetst.

Invloeden in de overdracht worden verdisconteerd door objecten, waaronder ook verstaan worden bodemvlakken en vegetatiedempingen. Objecten zoals woningen, hoogbouw, bedrijfsgebouwen, technische installaties, schermen, muren etc. worden ingevoerd met een zekere hoogte ten opzichte van de maaiveldhoogte. Aan de objecten is een reflectiefactor toegekend, variërend van 0 (volledig absorberend) tot 1 (volledig reflecterend). De bodemvlakken hebben een bodemfactor tussen 0 (volledig hard) en 1 (volledig absorberend).

De algemene modelparameters zijn opgenomen in afbeelding 3.2.

Afbeelding 3.2: modelparameters

Meteorologische correctie		Optimalisatie							
☒ Standaard ☐ Toepassen correctie C_0 5,0 ☐ Geen correctie		Zoekafstand [m] 0,00 Dynamische foutmarge [dB] --							
Bodemdemping		Schermwerking en reflectie							
Standaard bodemfactor [-] 0,0		☒ Clusteren gebouwen ☒ Verwijderen binnenwanden							
Luchtdemping									
Absorptiestandaarden HMRI-II.8									
Frequentie [Hz]	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
Luchtdemping [dB/km]	0,02	0,07	0,25	0,76	1,63	2,86	6,23	19,00	67,40

4 Resultaten

4.1 Representatieve bedrijfssituatie

In tabel 4.1 zijn de berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ($L_{Ar,LT}$) op de toetspunten opgenomen. Een compleet overzicht van de resultaten is opgenomen in de bijlagen. De geluidniveaus zijn conform Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening als invallend beschouwd.

De gehanteerde grenswaarden voor toetsing aan de VNG publicatie (Stap 3) en het Activiteitenbesluit zijn gelijk en bedragen 50, 45 en 40 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Tabel 4.1: berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus representatieve bedrijfssituatie in dB(A)

Toetspunt		langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus			Toetsingskader VNG Stap 3 én Activiteitenbesluit			Overschrijding		
		dag 7:00- 19:00	avond 19:00- 23:00	nacht 23:00- 7:00	dag 7:00- 19:00	avond 19:00- 23:00	nacht 23:00- 7:00	dag 7:00- 19:00	avond 19:00- 23:00	nacht 23:00- 7:00
H32	Heemstrastraat 32 • zijgevel • achtergevel	36 41	43 44	26 27	50	45	40	--	--	--
H28	Heemstrastraat 28 • zijgevel • achtergevel	40 44	38 44	19 28	50	45	40	--	--	--
H26	Heemstrastraat 26	45	43	28	50	45	40	--	--	--
B2	Van Burumstraat 2	38	39	22	50	45	40	--	--	--
H33	Heemstrastraat 33	36	36	20	50	45	40	--	--	--
M7	Molewei 7	41	42	28	50	45	40	--	--	--

Aan de gestelde grenswaarden, zowel in het kader van ruimtelijke ordening als in het kader van het Activiteitenbesluit wordt voldaan.

In tabel 4.2 zijn de berekende maximale geluidniveaus (L_{Amax}) op de toetspunten opgenomen. Dit betreft de situatie waarbij alle geluidbronnen inzichtelijk zijn gemaakt. Dit is inclusief de geluidpieken voor laden en lossen in de dagperiode, die conform het Activiteitenbesluit buiten beschouwing mogen worden gelaten. Een compleet overzicht van de resultaten is opgenomen in de bijlagen. De geluidniveaus zijn conform Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening als invallend beschouwd. De maximale geluidniveaus zijn bepaald door de meteocorrectieterm (C_m) van het immissieniveaus (L_i) af te trekken. De gehanteerde grenswaarden voor toetsing aan de VNG publicatie (Stap 3) en het Activiteitenbesluit zijn gelijk en bedragen 70, 65 en 60 dB(A) voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Tabel 4.2: berekende maximale geluidniveaus representatieve bedrijfssituatie in dB(A)

Toetspunt		Maximale geluidniveaus			Toetsingskader VNG Stap 3 én Activiteitenbesluit			Overschrijding		
		dag 7:00-19:00	avond 19:00-23:00	nacht 23:00-7:00	dag 7:00-19:00	avond 19:00-23:00	nacht 23:00-7:00	dag 7:00-19:00	avond 19:00-23:00	nacht 23:00-7:00
H32	Heemstrastraat 32 • zijgevel • achtergevel	58 65	63 63	47 49	70	65	60	--	--	--
H28	Heemstrastraat 28 • zijgevel • achtergevel	63 70	61 62	37 53	70	65	60	--	--	--
H26	Heemstrastraat 26	70	62	56	70	65	60	--	--	--
B2	Van Burumstraat 2	61	56	45	70	65	60	--	--	--
H33	Heemstrastraat 33	58	56	44	70	65	60	--	--	--
M7	Molewei 7	65	64	46	70	65	60	--	--	--

Uit de rekenresultaten blijkt dat op alle punten aan de gestelde grenswaarden wordt voldaan.

Op basis van artikel 2.17 lid 1b uit het Activiteitenbesluit mogen in de dagperiode pieken die een gevolg zijn van laad- en losactiviteiten worden uitgesloten van toetsing. Omdat inclusief deze pieken al aan de grenswaarden wordt voldaan wordt automatisch aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit voldaan. De situatie exclusief de pieken die een gevolg zijn van laad- en losactiviteiten is dan ook niet inzichtelijk gemaakt.

4.2 Indirecte hinder

In tabel 4.3 zijn de berekende equivalente geluidniveaus (L_{Aeq}) op de maatgevende toetspunten opgenomen. Voor een compleet overzicht wordt verwezen naar bijlage 3.

Tabel 4.3: rekenresultaten indirecte hinder equivalente geluidniveaus L_{Aeq} in dB(A)

Toetspunt		equivalente geluidniveaus			Toetsingskader Circulaire geluidhinder wegverkeer			Overschrijding		
		dag 7:00-19:00	avond 19:00-23:00	nacht 23:00-7:00	dag 7:00-19:00	avond 19:00-23:00	nacht 23:00-7:00	dag 7:00-19:00	avond 19:00-23:00	nacht 23:00-7:00
H32	Heemstrastraat 32	42	42	--	50	45	40	--	--	--
H28	Heemstrastraat 28	45	44	--	50	45	40	--	--	--
H29	Heemstrastraat 29	44	43	--	50	45	40	--	--	--
B2	Van Burumstraat 2	44	43	--	50	45	40	--	--	--

Uit de rekenresultaten blijkt dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996".

5 Conclusie

Door GeluidMeesters BV uit Groningen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van een ruimtelijke onderbouwing en een melding in het kader van het Activiteitenbesluit. Dit betreft een onderzoek naar een nieuw parkeerterrein bij supermarkt Jumbo aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga. Het parkeerterrein zal ten zuiden van de supermarkt worden gerealiseerd met de ingang aan de Heemstrastraat.

Hoewel de uitbreiding het parkeerterrein betreft is het onderzoek niet uitsluitend beperkt tot de geluidbronnen op dit terrein. Om een realistisch beeld te verkrijgen is dan ook de geluidbelasting vanwege de gehele inrichting vastgesteld. Deze is getoetst ter plaatse van de woningen binnen de invloedssfeer van het nieuwe parkeerterrein.

Uit de berekeningen blijkt dat de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus ter plaatse van de nabijgelegen woningen voldoen aan de grenswaarden uit de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" editie 2009 (Stap 3) en de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit.

Ook de maximale geluidniveaus ter plaatse van deze woningen voldoen aan de grenswaarden uit de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" editie 2009 (Stap 3).

Op basis van artikel 2.17 lid 1b uit het Activiteitenbesluit mogen in de dagperiode pieken die een gevolg zijn van laad- en losactiviteiten worden uitgesloten van toetsing. De grenswaarden voor toetsing aan de VNG publicatie en het Activiteitenbesluit zijn gelijk en omdat inclusief deze pieken al aan de grenswaarden wordt voldaan wordt automatisch aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit voldaan.

Uit de rekenresultaten blijkt dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de "Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer d.d. 29 februari 1996".

Groningen, 6 november 2018
GeluidMeesters BV





BIDLAGE 1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Langtijdgemiddeld									
Bronnaam	:	Winkelwagen asfalt leeg									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,50									
Meetafstand [m]	:	2,00									
Meethoogte [m]	:	1,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	25,0	29,7	34,7	41,4	41,8	42,6	48,5	50,4	47,5	54,6
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	36,0	40,7	49,7	56,4	56,8	57,6	63,5	65,4	62,5	69,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Langtijdgemiddeld									
Bronnaam	:	Winkelwagen asfalt vol									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,50									
Meetafstand [m]	:	2,00									
Meethoogte [m]	:	1,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	24,1	25,1	31,1	36,9	46,3	50,2	52,8	52,8	50,9	58,2
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	35,1	36,1	46,1	51,9	61,3	65,2	67,8	67,8	65,9	73,2

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Langtijdgemiddeld									
Bronnaam	:	Afzuiging bij kantine									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,30									
Meetafstand [m]	:	0,20									
Meethoogte [m]	:	0,40									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	20,0	25,5	35,9	48,7	53,7	53,8	45,9	42,9	32,6	57,9
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	-3,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Lw	[dB (A)] :	17,0	22,5	32,9	45,7	50,7	50,8	42,9	39,9	29,6	54,9

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Langtijdgemiddeld									
Bronnaam	:	Koelcondensor 100%									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,20									
Meetafstand [m]	:	6,00									
Meethoogte [m]	:	1,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	22,1	31,0	38,2	40,0	41,8	41,0	37,2	29,8	21,7	47,2
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	26,6	26,6	26,6	26,6	26,6	26,6	26,6	26,6	26,6	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	42,7	51,6	62,8	64,6	66,4	65,6	61,8	54,4	46,3	71,7

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Langtijdgemiddeld									
Bronnaam	:	Winkelwagen in stalling drukken									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,50									
Meetafstand [m]	:	4,50									
Meethoogte [m]	:	1,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	23,0	30,9	41,8	51,1	60,2	67,0	72,1	73,8	73,6	78,4
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	41,1	49,0	63,9	73,2	82,3	89,1	94,2	95,9	95,7	100,5

HANDMATIGE INVOER

Onderdeel	:	Langtijdgemiddeld									
Bronnaam	:	Winkelwagen gemiddeld									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Lw	[dB (A)] :	35,6	39,0	48,3	54,7	59,6	62,9	66,2	66,8	64,5	71,8

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Maximaal									
Bronnaam	:	Winkelwagen asfalt									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	:									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,50									
Meetafstand [m]	:	2,00									
Meethoogte [m]	:	1,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)]	22,8	29,9	33,9	40,6	49,0	53,0	58,2	57,3	55,2	62,6
Achtergr	[dB (A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)]	33,8	40,9	48,9	55,6	64,0	68,0	73,2	72,3	70,2	77,6

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	Maximaal									
Bronnaam	:	Winkelwagen in stalling drukken									
MeetDatum	:	31-5-2016									
Meetduur	:	:									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	0,50									
Meetafstand [m]	:	4,50									
Meethoogte [m]	:	1,00									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)]	25,0	32,9	43,8	53,1	62,2	69,0	74,1	75,8	75,6	80,4
Achtergr	[dB (A)]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	24,1	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)]	43,1	51,0	65,9	75,2	84,3	91,1	96,2	97,9	97,7	102,5

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volvo V50 bouwjaar 2008 deur links									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB(A)] :	41,3	54,4	63,0	65,4	63,0	60,2	61,0	56,4	46,4	70,2
Achtergr	[dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)] :	60,3	73,4	86,0	88,4	86,0	83,2	84,0	79,4	69,4	93,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	*Volvo V50 bouwjaar 2008 deur rechts									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB(A)] :	46,7	59,2	63,8	65,3	65,5	64,6	62,5	56,4	47,4	71,9
Achtergr	[dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)] :	65,7	78,2	86,8	88,3	88,5	87,6	85,5	79,4	70,4	94,7

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Toyota Corolla bouwjaar 2004 deur links									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB(A)] :	41,4	55,0	59,9	61,8	63,6	64,2	63,7	54,6	45,2	70,2
Achtergr	[dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)] :	60,4	74,0	82,9	84,8	86,6	87,2	86,7	77,6	68,2	93,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volvo S60 bouwjaar 2002 deur links									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB(A)] :	45,3	58,6	61,0	63,7	63,2	62,9	61,7	57,6	46,5	70,2
Achtergr	[dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)] :	64,3	77,6	84,0	86,7	86,2	85,9	84,7	80,6	69,5	93,0

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volvo S60 bouwjaar 2002 deur rechts									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB(A)] :	44,3	59,7	61,1	61,9	62,3	61,3	64,3	57,5	50,1	70,1
Achtergr	[dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)] :	63,3	78,7	84,1	84,9	85,3	84,3	87,3	80,5	73,1	92,8

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volkswagen Golf bouwjaar 2003 deur links									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB(A)] :	46,0	52,9	60,3	61,7	63,4	59,8	61,1	55,5	50,3	68,9
Achtergr	[dB(A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB]	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB]	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB(A)] :	65,0	71,9	83,3	84,7	86,4	82,8	84,1	78,5	73,3	91,7

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volkswagen Golf bouwjaar 2003 deur rechts									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	46,3	54,4	61,7	63,8	61,6	59,2	57,1	50,8	44,1	68,5
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	65,3	73,4	84,7	86,8	84,6	82,2	80,1	73,8	67,1	91,4

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volvo 440 bouwjaar 1994 deur links									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	46,3	55,7	58,6	61,0	62,2	64,0	63,8	64,0	59,1	70,9
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	65,3	74,7	81,6	84,0	85,2	87,0	86,8	87,0	82,1	93,8

II2 GECONCENTREERDE BRON

Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Volvo 440 bouwjaar 1994 deur rechts									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp	[dB (A)] :	42,3	53,4	59,1	63,4	61,9	63,1	62,3	61,5	56,0	70,1
Achtergr	[dB (A)] :	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo	[dB] :	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R	[dB] :	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem	[dB] :	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw	[dB (A)] :	61,3	72,4	82,1	86,4	84,9	86,1	85,3	84,5	79,0	93,1

II2 GECONCENTREERDE BRON

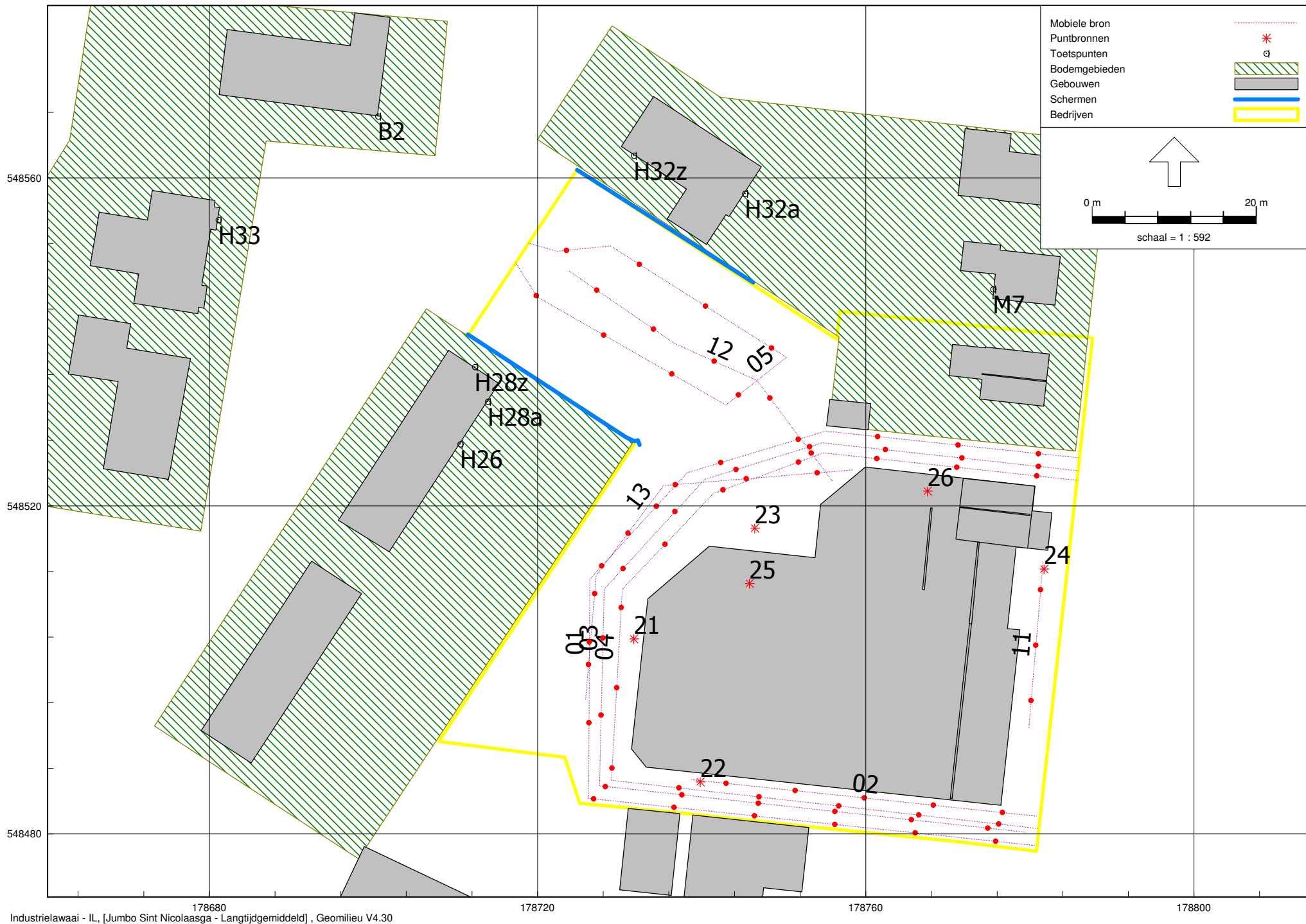
Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Mercedes Citan bouwjaar 2013 deur links									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp [dB(A)]	:	45,1	51,0	55,9	63,0	63,1	62,0	60,0	51,4	44,2	68,7
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	64,1	70,0	78,9	86,0	86,1	85,0	83,0	74,4	67,2	91,6

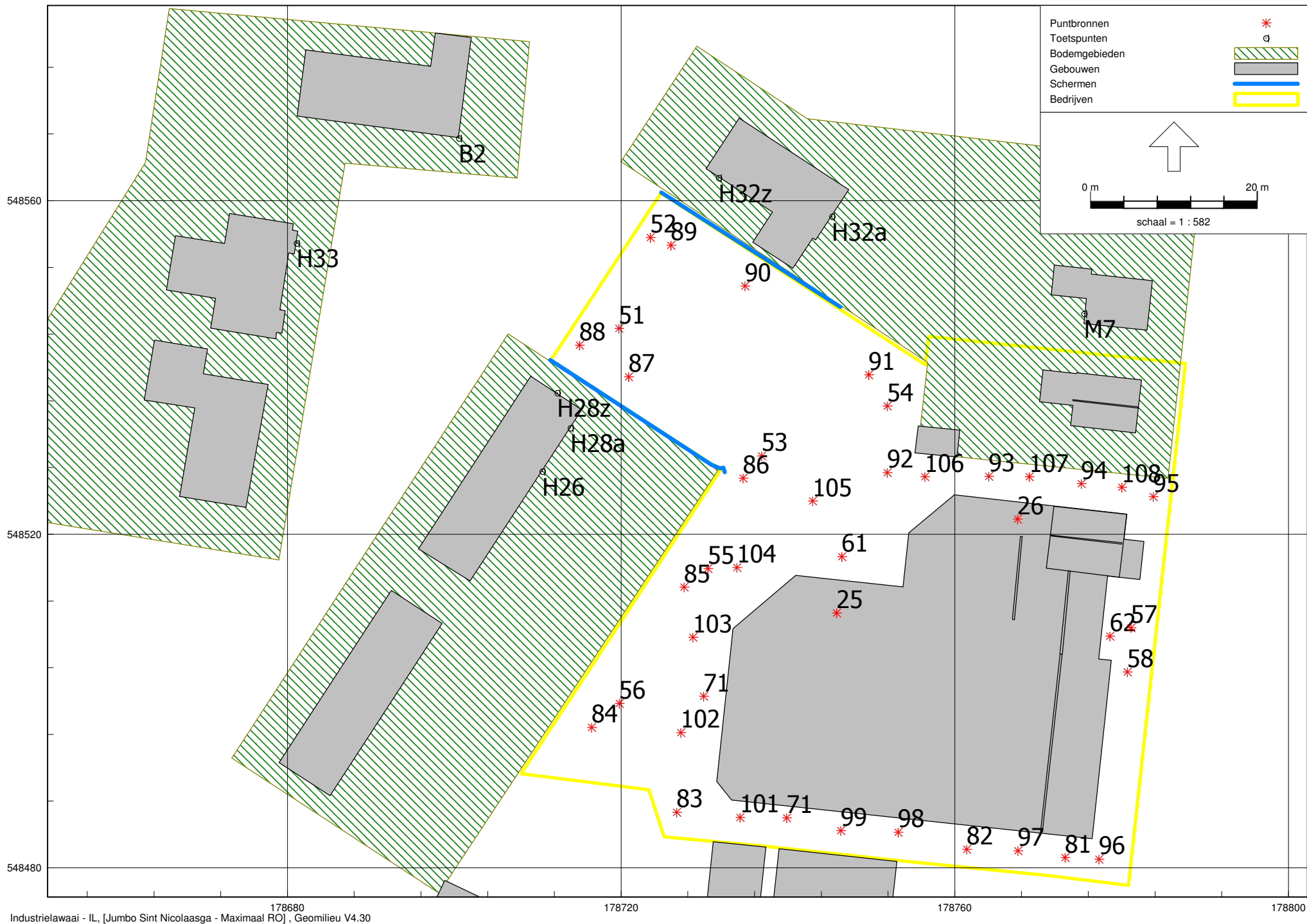
II2 GECONCENTREERDE BRON

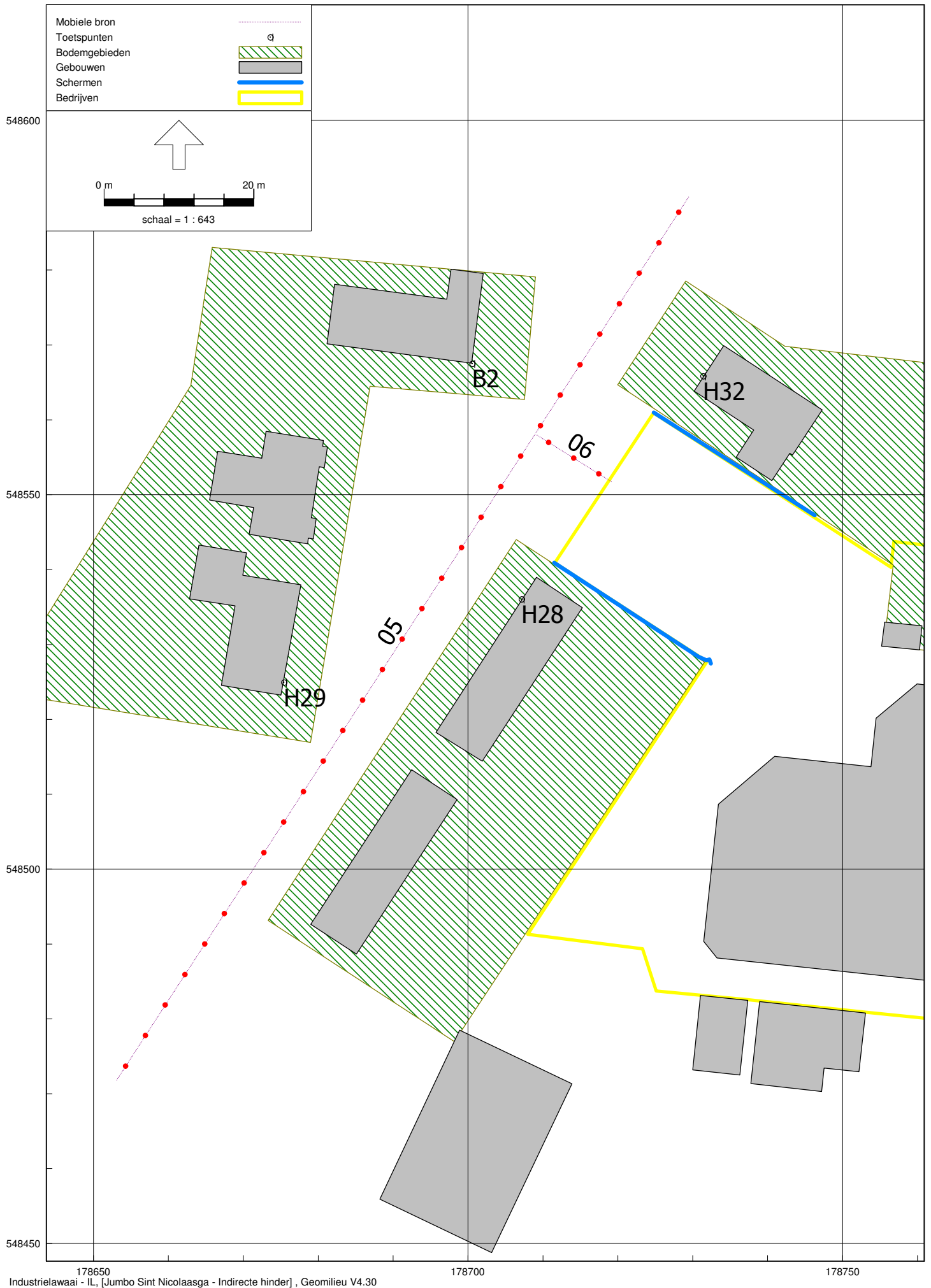
Onderdeel	:	dichtslaan portieren									
Bronnaam	:	Mercedes Citan bouwjaar 2013 deur rechts									
MeetDatum	:	27-3-2014									
Meetduur	:	: :									
Type geluid	:	Continu									
Temperatuur [°C]	:	--									
Windsnelheid [m/s]	:	--									
Hoek windricht [°]	:	--									
RV [%]	:	--									
Alu conform	:	HMRI-II.8									
Bronhoogte [m]	:	1,00									
Meetafstand [m]	:	5,00									
Meethoogte [m]	:	1,50									
Frequentie [Hz]	:	31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dB (A)
Lp [dB(A)]	:	46,2	53,5	60,4	65,4	64,6	63,6	60,0	52,1	44,9	70,5
Achtergr [dB(A)]	:	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
DGeo [dB]	:	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	
DAlu*R [dB]	:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
DBodem [dB]	:	6,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	
Lw [dB(A)]	:	65,2	72,5	83,4	88,4	87,6	86,6	83,0	75,1	67,9	93,4



BIDLAGE 2









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

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek
21	Lossen vrachtwagen/busje achter	178731,73	548503,78	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
22	Lossen vrachtwagen zij	178739,82	548486,35	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
23	Winkelwagen in stalling drukken achter	178746,46	548517,30	1,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
24	Winkelwagen in stalling drukken voor	178781,73	548512,32	1,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
25	Koelcondensor	178745,82	548510,55	1,20	3,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
26	Afzuiging bij kantine	178767,51	548521,81	0,30	3,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00

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

Naam	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
21	3,000	--	--	6,02	--	--	47,00	54,90	67,40	72,50	75,50	79,30	79,10	78,60	73,20	85,04
22	--	--	0,500	--	--	12,04	47,00	54,90	67,40	72,50	75,50	79,30	79,10	78,60	73,20	85,04
23	0,084	0,021	--	21,55	22,80	--	41,06	48,96	63,86	73,16	82,26	89,06	94,16	95,86	95,66	100,47
24	0,036	0,009	--	25,23	26,48	--	41,06	48,96	63,86	73,16	82,26	89,06	94,16	95,86	95,66	100,47
25	12,000	3,199	4,798	0,00	0,97	2,22	42,66	51,56	62,76	64,56	66,36	65,56	61,76	54,36	46,26	71,66
26	12,000	3,199	4,798	0,00	0,97	2,22	17,01	22,51	32,91	45,71	50,71	50,81	42,91	39,91	29,61	54,88

Model: Langtijdgemiddeld
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
01	Vrachtwagen achter	178785,94	548525,85	1,50	0,00	Relatief	4	--	--	34,84	--	--
02	Vrachtwagen zij	178738,78	548486,62	1,50	0,00	Relatief	--	--	2	--	--	36,74
03	Bestelbusjes achter	178785,72	548524,30	0,80	0,00	Relatief	2	--	--	38,06	--	--
04	Personenwagens vooringang	178785,72	548523,14	0,80	0,00	Relatief	432	108	--	16,29	17,53	--
05	Personenwagens achteringang	178718,90	548552,01	0,80	0,00	Relatief	173	43	--	20,38	21,65	--
11	Winkelwagen (pws plein)	178781,59	548513,14	0,20	0,00	Relatief	130	32	--	16,11	17,43	--
12	Winkelwagen (pws achteringang)	178755,88	548523,09	0,20	0,00	Relatief	86	22	--	16,98	18,13	--
13	Winkelwagen (pws vooringang)	178758,41	548524,38	0,20	0,00	Relatief	216	54	--	12,84	14,09	--

Model: Langtijdgemiddeld
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
01	10	--	72,00	82,00	85,00	91,00	95,00	93,00	87,00	--	98,70
02	10	--	72,00	82,00	85,00	91,00	95,00	93,00	87,00	--	98,70
03	10	59,00	66,00	71,00	73,00	81,00	85,00	88,00	86,00	79,00	92,01
04	15	--	66,00	73,00	78,00	81,00	85,00	83,00	78,00	--	88,99
05	15	--	66,00	73,00	78,00	81,00	85,00	83,00	78,00	--	88,99
11	3	35,60	39,00	48,30	54,70	59,60	62,90	66,20	66,80	64,50	71,76
12	3	35,60	39,00	48,30	54,70	59,60	62,90	66,20	66,80	64,50	71,76
13	3	35,60	39,00	48,30	54,70	59,60	62,90	66,20	66,80	64,50	71,76

Model: Maximaal RO
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek
25	Koelcondensor	178745,82	548510,55	1,20	3,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
26	Afzuiging bij kantine	178767,51	548521,81	0,30	3,00	Relatief aan onderliggend item	Normale puntbron	0,00	360,00
51	Winkelwagen asfalt	178719,73	548544,69	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
52	Winkelwagen asfalt	178723,50	548555,59	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
53	Winkelwagen asfalt	178736,84	548529,39	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
54	Winkelwagen asfalt	178751,90	548535,37	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
55	Winkelwagen asfalt	178730,42	548515,88	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
56	Winkelwagen asfalt	178719,79	548499,71	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
57	Winkelwagen asfalt	178781,14	548508,79	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
58	Winkelwagen asfalt	178780,69	548503,48	0,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
61	Winkelwagen in stalling drukken achter	178746,46	548517,30	1,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
62	Winkelwagen in stalling drukken voor	178778,58	548507,76	1,00	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
71	Lossen vrachtwagen achter	178729,88	548500,57	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
71	Lossen vrachtwagen zij	178739,84	548485,98	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
81	Personenwagen	178773,23	548481,23	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
82	Personenwagen	178761,42	548482,21	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
83	Personenwagen	178726,65	548486,64	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
84	Personenwagen	178716,46	548496,83	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
85	Personenwagen	178727,54	548513,66	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
86	Personenwagen	178734,62	548526,73	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
87	Personenwagen	178720,89	548538,89	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
88	Personenwagen	178715,01	548542,66	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
89	Personenwagen	178725,97	548554,64	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
90	Personenwagen	178734,85	548549,77	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
91	Personenwagen	178749,69	548539,13	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
92	Personenwagen	178751,90	548527,40	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
93	Personenwagen	178764,08	548526,95	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
94	Personenwagen	178775,16	548526,07	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
95	Personenwagen	178783,79	548524,52	0,80	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
96	Vrachtwagen	178777,27	548481,03	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
97	Vrachtwagen	178767,57	548482,04	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
98	Vrachtwagen	178753,21	548484,26	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
99	Vrachtwagen	178746,34	548484,47	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
101	Vrachtwagen achter	178734,24	548486,04	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
102	Vrachtwagen achter	178727,16	548496,21	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
103	Vrachtwagen achter	178728,61	548507,65	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
104	Vrachtwagen achter	178733,88	548516,01	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
105	Vrachtwagen achter	178742,96	548524,00	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
106	Vrachtwagen achter	178756,40	548526,90	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
107	Vrachtwagen achter	178768,93	548526,90	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00
108	Vrachtwagen achter	178780,01	548525,63	1,50	0,00	Relatief	Normale puntbron	0,00	360,00

Model: Maximaal RO
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Cb(u)(D)	Cb(u)(A)	Cb(u)(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
25	12,000	4,000	8,000	0,00	0,00	0,00	42,66	51,56	62,76	64,56	66,36	65,56	61,76	54,36	46,26	71,66
26	12,000	4,000	8,000	0,00	0,00	0,00	17,01	22,51	32,91	45,71	50,71	50,81	42,91	39,91	29,61	54,88
51	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
52	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
53	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
54	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
55	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
56	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
57	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
58	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	33,81	40,91	48,91	55,61	64,01	68,01	73,21	72,31	70,21	77,62
61	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	43,10	51,00	65,90	75,20	84,30	91,10	96,20	97,90	97,70	102,51
62	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	43,10	51,00	65,90	75,20	84,30	91,10	96,20	97,90	97,70	102,51
71	12,000	--	--	0,00	--	--	67,00	75,00	83,00	95,00	100,00	101,00	92,00	91,00	79,00	104,61
71	--	--	8,000	--	--	0,00	67,00	75,00	83,00	95,00	100,00	101,00	92,00	91,00	79,00	104,61
81	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
82	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
83	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
84	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
85	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
86	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
87	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
88	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
89	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
90	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
91	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
92	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
93	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
94	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
95	12,000	4,000	--	0,00	0,00	--	65,70	78,20	86,80	88,30	88,50	87,60	85,50	79,40	70,40	94,71
96	12,000	--	8,000	0,00	--	0,00	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
97	12,000	--	8,000	0,00	--	0,00	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
98	12,000	--	8,000	0,00	--	0,00	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
99	12,000	--	8,000	0,00	--	0,00	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
101	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
102	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
103	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
104	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
105	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
106	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
107	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67
108	12,000	--	--	0,00	--	--	72,00	78,00	81,00	84,00	98,00	100,00	102,00	102,00	100,00	107,67

Model: Indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Aantal(D)	Aantal(A)	Aantal(N)	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
05	Personenwagens Heemstrastraat	178729,46	548589,75	0,80	0,00	Relatief	346	86	--	22,52	23,80	--
06	Personenwagens Oprit (buiten inrichting)	178719,13	548551,74	0,80	0,00	Relatief	346	86	--	19,44	20,71	--

Model: Indirecte hinder
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal
05	25	--	66,00	73,00	78,00	81,00	85,00	83,00	78,00	--	88,99
06	10	--	66,00	73,00	78,00	81,00	85,00	83,00	78,00	--	88,99

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

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Cp	Refl. 31	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
001	woning	178682,19	548578,10	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
002	woning	178666,58	548555,80	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
003	woning	178664,07	548543,28	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
004	woning	178709,15	548538,96	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
005	woning	178692,46	548513,27	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
006	woning	178772,09	548566,00	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
007	woning	178783,69	548550,40	7,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
013	woning	178734,14	548569,91	6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	Schuur/winkel	178731,04	548483,12	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	Schuur/winkel	178738,93	548482,30	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
34	Schuur/winkel	178698,87	548478,48	6,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
50	Winkel	178754,48	548520,16	3,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
51	Winkel	178780,61	548522,39	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
52	Winkel	178772,63	548505,67	7,00	0,00	Relatief	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
53	Winkel	178773,62	548515,60	4,50	0,00	Relatief	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
54	Winkel	178768,10	548519,76	4,50	0,00	Relatief	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
55	Bedrijfswoning	178770,58	548539,70	5,00	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
56	Bedrijfswoning	178774,16	548536,14	8,00	0,00	Relatief	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
57	winkel	178771,50	548519,91	8,00	0,00	Relatief	2 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
58	schuur	178755,61	548532,99	2,50	0,00	Relatief	0 dB	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

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

Naam	Refl. 8k
001	0,80
002	0,80
003	0,80
004	0,80
005	0,80
006	0,80
007	0,80
013	0,80
30	0,80
31	0,80
34	0,80
50	0,80
51	0,80
52	0,00
53	0,00
54	0,00
55	0,80
56	0,00
57	0,00
58	0,80

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

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Bf
01	Zachte bodem	178709,01	548579,08	1,00
02	Zachte bodem	178706,45	548544,02	1,00
03	Zachte bodem	178719,99	548564,68	1,00

Model: Langtijdgemiddeld
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	Hdef.	Cp	Refl.L 31	Refl.L 63	Refl.L 125	Refl.L 250	Refl.L 500	Refl.L 1k	Refl.L 2k	Refl.L 4k	Refl.L 8k
01	28	178724,81	548560,97	2,00	Relatief	0 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
02	28	178711,51	548540,90	2,00	Relatief	0 dB	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Model: Langtijdgemiddeld
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Schermen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Refl.R 31	Refl.R 63	Refl.R 125	Refl.R 250	Refl.R 500	Refl.R 1k	Refl.R 2k	Refl.R 4k	Refl.R 8k
01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



BIDLAGE 3

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddeld
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
B2_A	van Burumstraat 2	1,50	38,5	36,4	19,9	41,4	64,6
B2_B	van Burumstraat 2	4,50	40,9	38,7	22,2	43,7	65,1
H26_A	Heemstrastraat 26	1,50	44,6	40,8	25,7	45,8	69,9
H26_B	Heemstrastraat 26	4,50	46,3	43,3	28,4	48,3	70,5
H28a_A	Heemstrastraat 28 achtergevel	1,50	44,2	40,7	25,1	45,7	69,1
H28a_B	Heemstrastraat 28 achtergevel	4,50	46,7	44,0	27,7	49,0	70,6
H28z_A	Heemstrastraat 28 zijgevel	1,50	39,5	37,9	19,4	42,9	63,8
H32a_A	Heemstrastraat 32 achtergevel	1,50	40,9	39,1	23,1	44,1	66,7
H32a_B	Heemstrastraat 32 achtergevel	4,50	45,5	43,6	27,0	48,6	69,6
H32z_A	Heemstrastraat 32 zijgevel	1,50	35,5	33,7	20,2	38,7	60,3
H32z_B	Heemstrastraat 32 zijgevel	4,50	44,6	42,7	25,6	47,7	67,4
H33_A	Heemstrastraat 33	1,50	35,9	34,4	19,2	39,4	62,3
H33_B	Heemstrastraat 33	4,50	38,0	36,5	19,8	41,5	62,5
M7_A	Molewei 7	1,50	40,6	38,8	24,5	43,8	68,0
M7_B	Molewei 7	4,50	44,1	42,5	27,7	47,5	69,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddeld
 LAeq bij Bron voor toetspunt: H26_A - Heemstrastraat 26
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
H26_A	Heemstrastraat 26	1,50	44,6	40,8	25,7	45,8	69,9
21	Lossen vrachtwagen/busje achter	1,50	40,3	--	--	40,3	46,6
04	Personenwagens vooringang	0,80	39,9	38,6	--	43,6	57,8
23	Winkelwagen in stalling drukken achter	1,00	36,4	35,1	--	40,1	59,6
01	Vrachtwagen achter	1,50	32,9	--	--	32,9	68,2
05	Personenwagens achteringang	0,80	30,3	29,0	--	34,0	51,6
25	Koelcondensor	1,20	26,7	25,7	24,4	34,5	28,2
13	Winkelwagen (pws vooringang)	0,20	26,5	25,3	--	30,3	41,2
03	Bestelbusjes achter	0,80	22,1	--	--	22,1	61,5
12	Winkelwagen (pws achteringang)	0,20	13,8	12,7	--	17,7	33,2
26	Afzuiging bij kantine	0,30	8,0	7,0	5,8	15,8	11,4
24	Winkelwagen in stalling drukken voor	1,00	5,5	4,2	--	9,2	34,0
11	Winkelwagen (pws plein)	0,20	-9,0	-10,3	--	-5,3	11,0
02	Vrachtwagen zij	1,50	--	--	7,8	17,9	46,9
22	Lossen vrachtwagen zij	1,50	--	--	19,4	29,4	33,5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddeld
 LAeq bij Bron voor toetspunt: H28a_B - Heemstrastraat 28 achtergevel
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
H28a_B	Heemstrastraat 28 achtergevel	4,50	46,7	44,0	27,7	49,0	70,6
04	Personenwagens vooringang	0,80	41,7	40,5	--	45,5	58,0
05	Personenwagens achteringang	0,80	40,0	38,7	--	43,7	60,4
23	Winkelwagen in stalling drukken achter	1,00	38,4	37,1	--	42,1	59,9
25	Koelcondensor	1,20	28,9	27,9	26,7	36,7	28,9
13	Winkelwagen (pws vooringang)	0,20	28,6	27,3	--	32,3	41,4
12	Winkelwagen (pws achteringang)	0,20	23,9	22,8	--	27,8	40,9
26	Afzuiging bij kantine	0,30	11,3	10,4	9,1	19,1	11,9
24	Winkelwagen in stalling drukken voor	1,00	9,2	7,9	--	12,9	35,5
11	Winkelwagen (pws plein)	0,20	-7,3	-8,6	--	-3,6	10,6
01	Vrachtwagen achter	1,50	33,6	--	--	33,6	68,4
02	Vrachtwagen zij	1,50	--	--	12,3	22,3	49,1
03	Bestelbusjes achter	0,80	23,9	--	--	23,9	62,0
21	Lossen vrachtwagen/busje achter	1,50	40,2	--	--	40,2	46,3
22	Lossen vrachtwagen zij	1,50	--	--	19,9	29,9	32,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Langtijdgemiddeld
 LAeq bij Bron voor toetspunt: H26_B - Heemstrastraat 26
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
H26_B	Heemstrastraat 26	4,50	46,3	43,3	28,4	48,3	70,5
25	Koelcondensor	1,20	28,8	27,8	26,6	36,6	28,8
22	Lossen vrachtwagen zij	1,50	--	--	23,0	33,0	35,1
02	Vrachtwagen zij	1,50	--	--	13,3	23,4	50,2
26	Afzuiging bij kantine	0,30	10,7	9,8	8,5	18,5	11,5
01	Vrachtwagen achter	1,50	33,9	--	--	33,9	68,7
03	Bestelbusjes achter	0,80	23,5	--	--	23,5	61,6
04	Personenwagens vooringang	0,80	41,8	40,5	--	45,5	58,1
05	Personenwagens achteringang	0,80	37,1	35,8	--	40,8	57,5
11	Winkelwagen (pws plein)	0,20	-7,0	-8,3	--	-3,3	10,9
12	Winkelwagen (pws achteringang)	0,20	22,4	21,2	--	26,2	39,3
13	Winkelwagen (pws vooringang)	0,20	28,4	27,1	--	32,1	41,2
21	Lossen vrachtwagen/busje achter	1,50	40,8	--	--	40,8	46,8
23	Winkelwagen in stalling drukken achter	1,00	38,0	36,8	--	41,8	59,6
24	Winkelwagen in stalling drukken voor	1,00	8,8	7,6	--	12,6	35,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Maximaal RO
LAmx totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
B2_A	van Burumstraat 2	1,50	61,1	55,2	42,1
B2_B	van Burumstraat 2	4,50	63,5	56,4	45,4
H26_A	Heemstrastraat 26	1,50	70,4	60,0	51,6
H26_B	Heemstrastraat 26	4,50	70,5	61,6	55,7
H28a_A	Heemstrastraat 28 achtergevel	1,50	70,4	60,4	48,6
H28a_B	Heemstrastraat 28 achtergevel	4,50	70,5	62,0	53,2
H28z_A	Heemstrastraat 28 zijgevel	1,50	62,6	60,8	37,3
H32a_A	Heemstrastraat 32 achtergevel	1,50	64,9	58,1	43,6
H32a_B	Heemstrastraat 32 achtergevel	4,50	68,5	63,4	48,6
H32z_A	Heemstrastraat 32 zijgevel	1,50	57,8	57,0	38,4
H32z_B	Heemstrastraat 32 zijgevel	4,50	66,4	63,3	46,8
H33_A	Heemstrastraat 33	1,50	58,5	53,8	41,1
H33_B	Heemstrastraat 33	4,50	61,0	55,8	43,7
M7_A	Molewei 7	1,50	65,2	59,1	40,0
M7_B	Molewei 7	4,50	68,0	63,9	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maximaal RO
 LAmax bij Bron voor toetspunt: H26_A - Heemstrastraat 26
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
H26_A	Heemstrastraat 26	1,50	70,4	60,0	51,6
104	Vrachtwagen achter	1,50	70,4	--	--
103	Vrachtwagen achter	1,50	68,2	--	--
102	Vrachtwagen achter	1,50	67,3	--	--
105	Vrachtwagen achter	1,50	66,2	--	--
71	Lossen vrachtwagen achter	1,50	64,7	--	--
106	Vrachtwagen achter	1,50	64,0	--	--
101	Vrachtwagen achter	1,50	61,9	--	--
61	Winkelwagen in stalling drukken achter	1,00	60,0	60,0	--
107	Vrachtwagen achter	1,50	59,1	--	--
108	Vrachtwagen achter	1,50	57,2	--	--
85	Personenwagen	0,80	56,3	56,3	--
86	Personenwagen	0,80	55,9	55,9	--
84	Personenwagen	0,80	53,5	53,5	--
87	Personenwagen	0,80	52,4	52,4	--
83	Personenwagen	0,80	52,0	52,0	--
90	Personenwagen	0,80	48,6	48,6	--
92	Personenwagen	0,80	47,8	47,8	--
99	Vrachtwagen	1,50	47,6	--	47,6
93	Personenwagen	0,80	47,2	47,2	--
91	Personenwagen	0,80	46,5	46,5	--
98	Vrachtwagen	1,50	46,1	--	46,1
89	Personenwagen	0,80	46,1	46,1	--
94	Personenwagen	0,80	45,1	45,1	--
95	Personenwagen	0,80	43,9	43,9	--
88	Personenwagen	0,80	42,9	42,9	--
55	Winkelwagen asfalt	0,50	40,5	40,5	--
97	Vrachtwagen	1,50	39,3	--	39,3
96	Vrachtwagen	1,50	38,1	--	38,1
56	Winkelwagen asfalt	0,50	37,5	37,5	--
62	Winkelwagen in stalling drukken voor	1,00	32,6	32,6	--
53	Winkelwagen asfalt	0,50	32,5	32,5	--
82	Personenwagen	0,80	31,8	31,8	--
81	Personenwagen	0,80	30,4	30,4	--
25	Koelcondensor	1,20	26,7	26,7	26,7
54	Winkelwagen asfalt	0,50	25,7	25,7	--
51	Winkelwagen asfalt	0,50	25,1	25,1	--
52	Winkelwagen asfalt	0,50	17,2	17,2	--
57	Winkelwagen asfalt	0,50	8,7	8,7	--
58	Winkelwagen asfalt	0,50	8,3	8,3	--
26	Afzuiging bij kantine	0,30	8,0	8,0	8,0
71	Lossen vrachtwagen zij	1,50	--	--	51,6
LAmax	(hoofdgroep)		70,4	60,0	51,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maximaal RO
 LAmax bij Bron voor toetspunt: M7_B - Molewei 7
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
M7_B	Molewei 7	4,50	68,0	63,9	46,0
61	Winkelwagen in stalling drukken achter	1,00	63,9	63,9	--
91	Personenwagen	0,80	57,6	57,6	--
93	Personenwagen	0,80	55,6	55,6	--
86	Personenwagen	0,80	54,9	54,9	--
85	Personenwagen	0,80	51,5	51,5	--
87	Personenwagen	0,80	50,5	50,5	--
88	Personenwagen	0,80	49,5	49,5	--
94	Personenwagen	0,80	49,5	49,5	--
92	Personenwagen	0,80	49,3	49,3	--
84	Personenwagen	0,80	48,9	48,9	--
90	Personenwagen	0,80	47,5	47,5	--
89	Personenwagen	0,80	45,4	45,4	--
95	Personenwagen	0,80	41,5	41,5	--
54	Winkelwagen asfalt	0,50	40,8	40,8	--
83	Personenwagen	0,80	39,0	39,0	--
53	Winkelwagen asfalt	0,50	38,0	38,0	--
81	Personenwagen	0,80	34,9	34,9	--
55	Winkelwagen asfalt	0,50	34,4	34,4	--
82	Personenwagen	0,80	33,1	33,1	--
62	Winkelwagen in stalling drukken voor	1,00	32,4	32,4	--
51	Winkelwagen asfalt	0,50	31,7	31,7	--
56	Winkelwagen asfalt	0,50	31,4	31,4	--
25	Koelcondensor	1,20	29,7	29,7	29,7
52	Winkelwagen asfalt	0,50	24,7	24,7	--
58	Winkelwagen asfalt	0,50	15,7	15,7	--
26	Afzuiging bij kantine	0,30	11,4	11,4	11,4
57	Winkelwagen asfalt	0,50	9,0	9,0	--
101	Vrachtwagen achter	1,50	46,7	--	--
102	Vrachtwagen achter	1,50	54,8	--	--
103	Vrachtwagen achter	1,50	63,6	--	--
104	Vrachtwagen achter	1,50	64,9	--	--
105	Vrachtwagen achter	1,50	68,0	--	--
106	Vrachtwagen achter	1,50	62,7	--	--
107	Vrachtwagen achter	1,50	60,8	--	--
108	Vrachtwagen achter	1,50	57,4	--	--
71	Lossen vrachtwagen achter	1,50	51,0	--	--
71	Lossen vrachtwagen zij	1,50	--	--	46,0
96	Vrachtwagen	1,50	32,6	--	32,6
97	Vrachtwagen	1,50	39,4	--	39,4
98	Vrachtwagen	1,50	38,9	--	38,9
99	Vrachtwagen	1,50	43,6	--	43,6
LAmax	(hoofdgroep)		68,0	63,9	46,0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: Maximaal RO
 LAmax bij Bron voor toetspunt: H26_B - Heemstrastraat 26
 Groep: (hoofdgroep)

Naam					
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
H26_B	Heemstrastraat 26	4,50	70,5	61,6	55,7
71	Lossen vrachtwagen zij	1,50	--	--	55,7
99	Vrachtwagen	1,50	53,1	--	53,1
98	Vrachtwagen	1,50	52,8	--	52,8
97	Vrachtwagen	1,50	45,0	--	45,0
96	Vrachtwagen	1,50	43,9	--	43,9
25	Koelcondensor	1,20	28,8	28,8	28,8
26	Afzuiging bij kantine	0,30	10,7	10,7	10,7
101	Vrachtwagen achter	1,50	64,1	--	--
102	Vrachtwagen achter	1,50	68,2	--	--
103	Vrachtwagen achter	1,50	68,3	--	--
104	Vrachtwagen achter	1,50	70,5	--	--
105	Vrachtwagen achter	1,50	66,8	--	--
106	Vrachtwagen achter	1,50	65,8	--	--
107	Vrachtwagen achter	1,50	61,8	--	--
108	Vrachtwagen achter	1,50	59,8	--	--
51	Winkelwagen asfalt	0,50	30,6	30,6	--
52	Winkelwagen asfalt	0,50	19,2	19,2	--
53	Winkelwagen asfalt	0,50	35,6	35,6	--
54	Winkelwagen asfalt	0,50	35,2	35,2	--
55	Winkelwagen asfalt	0,50	41,3	41,3	--
56	Winkelwagen asfalt	0,50	39,2	39,2	--
57	Winkelwagen asfalt	0,50	11,5	11,5	--
58	Winkelwagen asfalt	0,50	10,6	10,6	--
61	Winkelwagen in stalling drukken achter	1,00	61,6	61,6	--
62	Winkelwagen in stalling drukken voor	1,00	34,8	34,8	--
71	Lossen vrachtwagen achter	1,50	65,8	--	--
81	Personenwagen	0,80	35,4	35,4	--
82	Personenwagen	0,80	37,0	37,0	--
83	Personenwagen	0,80	55,0	55,0	--
84	Personenwagen	0,80	55,5	55,5	--
85	Personenwagen	0,80	56,6	56,6	--
86	Personenwagen	0,80	56,5	56,5	--
87	Personenwagen	0,80	54,9	54,9	--
88	Personenwagen	0,80	44,9	44,9	--
89	Personenwagen	0,80	48,4	48,4	--
90	Personenwagen	0,80	54,9	54,9	--
91	Personenwagen	0,80	53,0	53,0	--
92	Personenwagen	0,80	52,0	52,0	--
93	Personenwagen	0,80	50,7	50,7	--
94	Personenwagen	0,80	48,2	48,2	--
95	Personenwagen	0,80	46,7	46,7	--
LAmax	(hoofdgroep)		70,5	61,6	55,7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Indirecte hinder
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam								
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	
B2_A	van Burumstraat 2	1,50	44,2	43,0	--	48,0	66,4	
B2_B	van Burumstraat 2	4,50	44,5	43,2	--	48,2	66,4	
H28_A	Heemstrastraat 28	1,50	44,6	43,3	--	48,3	66,9	
H28_B	Heemstrastraat 28	4,50	44,8	43,5	--	48,5	66,8	
H29_A	Heemstrastraat 29	1,50	44,0	42,8	--	47,8	66,8	
H29_B	Heemstrastraat 29	4,50	44,3	43,0	--	48,0	66,7	
H32_A	Heemstrastraat 32	1,50	42,0	40,7	--	45,7	64,2	
H32_B	Heemstrastraat 32	4,50	42,9	41,6	--	46,6	64,7	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Indirecte hinder
LAeq bij Bron voor toetspunt: H28_B - Heemstrastraat 28
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam							
Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
H28_B	Heemstrastraat 28	4,50	44,8	43,5	--	48,5	66,8
05	Personenwagens Heemstrastraat	0,80	43,7	42,4	--	47,4	66,2
06	Personenwagens Oprit (buiten inrichting)	0,80	38,4	37,1	--	42,1	57,8

Bijlage 3 Verkeerseffecten uitbreiding parkeerterrein

SINT NICOLAASGA
UITBREIDING PARKEERTERREIN
JUMBO

VERKEERSEFFECTEN



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

**VERKEERSEFFECTEN
UITBREIDING PARKEERTERREIN
JUMBO SINT NICOLAASGA**

CODE 20161135 / 05-11-2018

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Leeswijzer	1
2. HUIDIGE VERKEERSSITUATIE	2
2. 1. Verkeersstructuur	2
2. 2. Huidige verkeersintensiteit	3
3. VERKEERSEFFECTEN VAN DE BEOOGDE ONTWIKKELING	4
3. 1. Verkeersgeneratie	4
4. CONCLUSIE	8

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De Jumbo in Sint Nicolaasga heeft het voornemen het bestaande parkeerterrein uit te breiden met circa 26 parkeerplaatsen. Tevens wordt een nieuwe ontsluiting op de Heemstrastraat gerealiseerd. Omdat er meer auto's tegelijkertijd aanwezig kunnen zijn, neemt de verkeersgeneratie ook toe. Daarnaast is de wens om dit gedeelte van het parkeerterrein te ontsluiten aan de Heemstrastraat.

1. 2. Leeswijzer

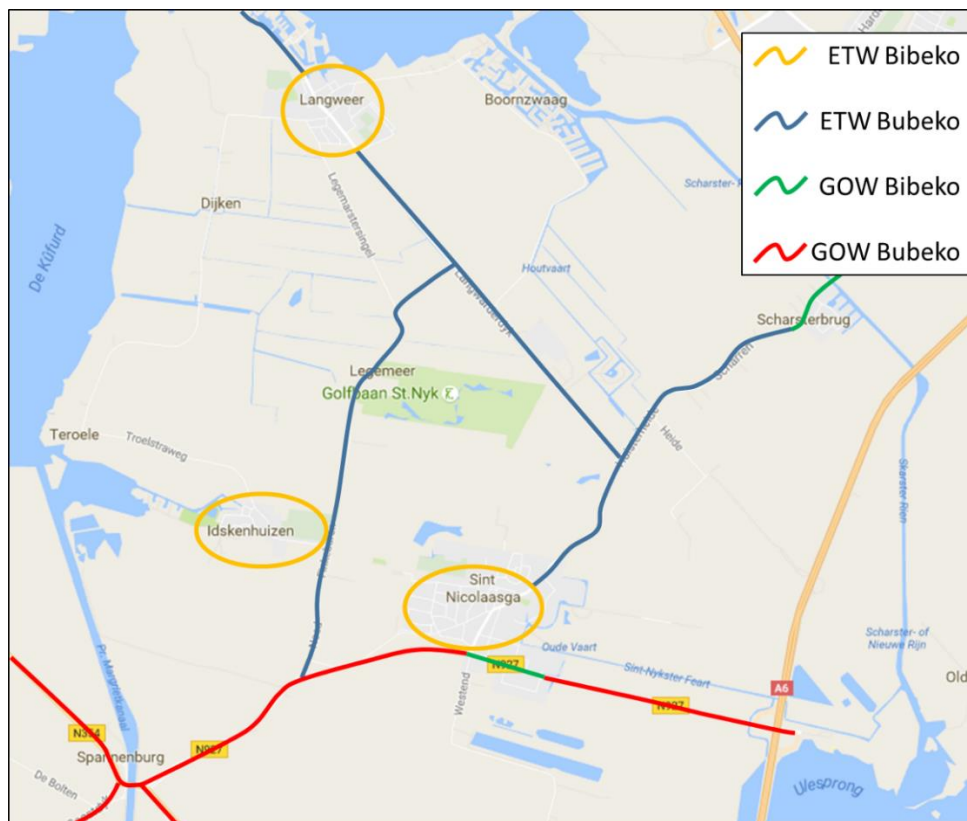
In dit memo worden de verkeerskundige gevolgen van de uitbreiding geanalyseerd. Eerst wordt de verkeersstructuur beschreven en daarna de verkeersafwikkeling, de effecten voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid beoordeeld. Daartoe wordt de verkeersgeneratie van de uitbreiding berekend en toegedeeld op het omliggende wegennet. Tot slot volgen de conclusies.

2. HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

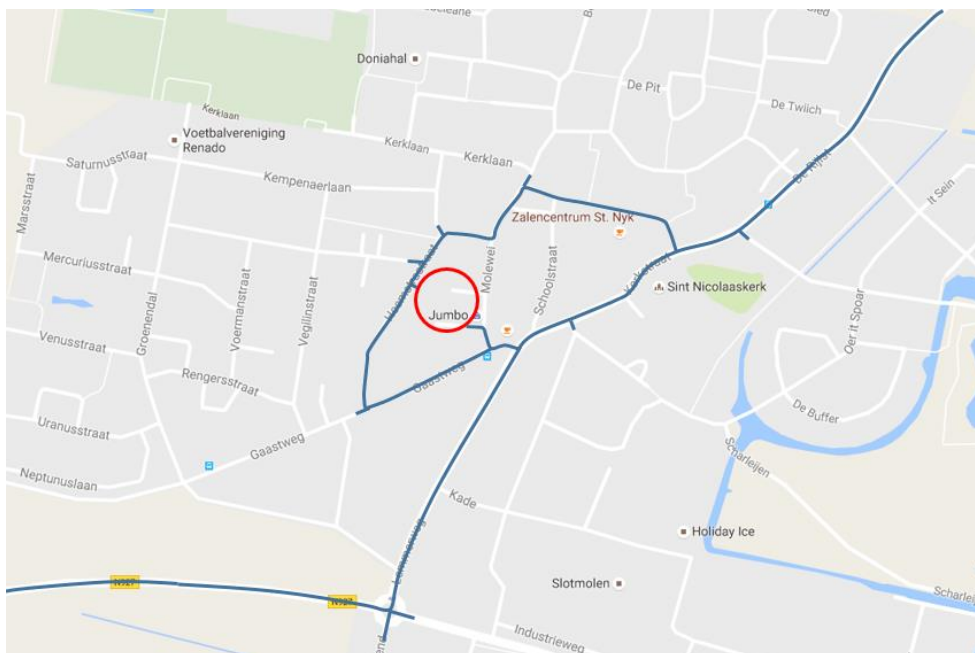
2. 1. Verkeersstructuur

Alle wegen binnen de bebouwde kom van Sint Nicolaasga zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h, met uitzondering van het binnen de bebouwde kom gelegen deel van de N927. De N927 is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. In figuur 1 is de wegenstructuur rondom Sint Nicolaasga weergegeven.

Het verkeer wordt vanaf het parkeerterrein afgewikkeld op de Heemstrastraat en de Molenwei. Hier kan het zowel naar het noorden als naar het zuiden. Naar het noorden gaat het verkeer het snelst richting de bestemmingen die ten noorden van Sint Nicolaasga zijn gelegen, zoals Langweer, vakantiepark Eysinga State en Scharsterburg. Het verkeer rijdt dan via de Omloop, de Baron van Hardenbroekstraat, de Kerkstraat en de Rijlst (zie figuur 2). Via de Molewei (bestaand parkeerterrein) en de Heemstratraat (beoogd parkeerterrein) gaat het verkeer het snelst richting bestemmingen die ten westen en zuiden van Sint Nicolaasga zijn gelegen, zoals Idskenhuizen en Spannenburg.



Figuur 1 Wegenstructuur rondom Sint Nicolaasga (ETW = erftoegangsweg, GOW = gebieds-ontsluitingsweg, Bibeko = binnen de bebouwde kom, Bubeko = buiten de bebouwde kom)



Figuur 2 Wegenstructuur in de omgeving van de projectlocatie

2. 2. Huidige verkeersintensiteit

De verkeersintensiteit op de Heemstrastraat, de weg waarmee het nieuwe parkeerterrein wordt ontsloten, bedraagt volgens telgegevens van de gemeente uit 2000 circa 320 mvt/etmaal. Rekening houdend met een autonome groei van 1% per jaar bedraagt de verkeersintensiteit in de huidige situatie circa 375 mvt/etmaal. In 2027 bedraagt de verkeersintensiteit circa 410 mvt/etmaal. Op basis van CROW publicatie 230 ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006) kan gesteld worden dat bij een gemengde verkeersafwikkeling, een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom een maximale capaciteit van 5.000 mvt/etmaal heeft. Tot deze intensiteit kan het verkeer veilig afgewikkeld worden. Hier valt de autonome intensiteit op de Heemstrastraat ruimschoots onder.

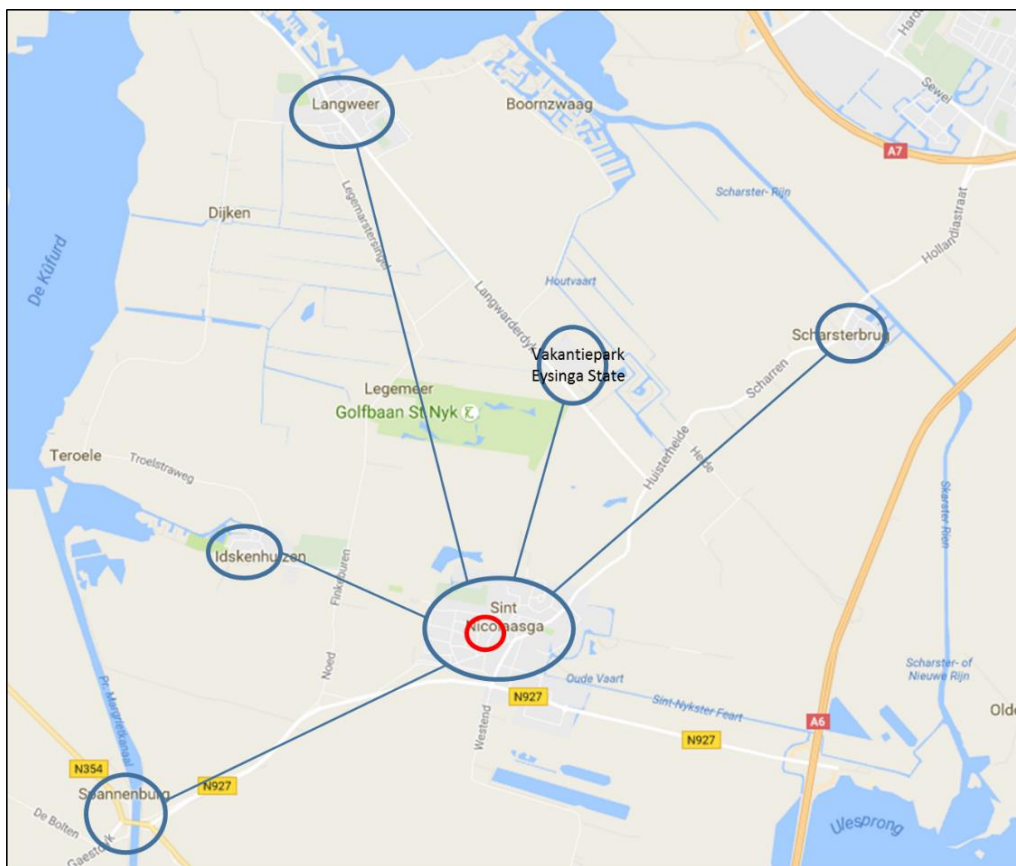
3. VERKEERSEFFECTEN VAN DE BEOOGDE ONTWIKKELING

3. 1. Verkeersgeneratie

Ten behoeve van een akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het parkeerterrein, is bepaald hoeveel verkeer het parkeerterrein gaat aantrekken ('Akoestisch onderzoek uitbreiding parkeerplaats Jumbo supermarkt te Sint Nicolaasga', Geluidmeesters, 2016). Hiervoor zijn gegevens aangeleverd door de Jumbo Supermarkt. Het uitgangspunt in dit onderzoek is dat de supermarkt per maatgevende zaterdag 1.800 klanten heeft, waarvan 60% met de auto komen; in totaal 1.080 klanten die zowel komen als gaan, dus 2.160 mvt/etmaal. De ingeschatte verdeling van deze 2.160 mvt/etmaal over het terrein is als volgt: 30% via het plein, 50% via de ingang aan de voorzijde en 20% via de ingang aan de achterzijde. Het nieuwe parkeerterrein komt aan de achterzijde, wat betekent dat de verkeersgeneratie op dit gedeelte 432 mvt/etmaal bedraagt. Omdat dit de verkeersgeneratie op een maatgevende zaterdag is (welke één keer per maand voorkomt), wordt voor de verkeersgeneratie van het nieuwe parkeerterrein op een gemiddelde werkdag uitgegaan van 200 mvt/etmaal.

Verzorgingsgebied / verkeersverdeling

In figuur 3 is globaal het verzorgingsgebied van de Jumbo weergegeven.



Figuur 3 Verzorgingsgebied Jumbo

Op basis van het verzorgingsgebied van de supermarkt is een globale inschatting gemaakt van waar het gemotoriseerd verkeer vandaan komt. De schattingen hiervoor zijn in tabel 1 weergegeven. Op basis van de ligging van de Jumbo in de kern is de verwachting dat van het gemotoriseerd verkeer dat uit Sint Nicolaasga zelf komt 50% naar het noorden gaat op de Heemstrastraat en 50% naar het zuiden. Voor de kernen rondom Sint Nicolaasga komt 100% vanuit noordelijke of zuidelijke richting. Hierbij wordt opgemerkt dat klanten die uit de richting van een kern komen, hierbij zijn meegenomen.

Herkomst (richting)	Percentage	Aantal mvt/etmaal op een werkdag als gevolg van uitbreiding	Aantal mvt/etmaal op een zaterdag als gevolg van uitbreiding	Afwikkeling via noord/zuid
Sint Nicolaasga	30%	60	130	50% noord, 50% zuid
Spannenburg	10%	20	43	100% zuid
Idskenhuizen	15%	30	65	100% zuid
Langweer	25%	50	108	100% noord
Vakantiepark Eysinga State	10%	20	43	100% noord
Scharsterburg	10%	20	43	100% noord
Totaal	100%	200	432	

Tabel 1 Herkomsten klanten Jumbo (gemotoriseerd verkeer)

Op basis van tabel 1 wordt ingeschat hoeveel verkeer op de van Heemstrastraat naar het noorden gaat en hoeveel naar het zuiden. Uit de tabel is op te maken dat 120 mvt/etmaal op een werkdag en 260 op een zaterdag naar het noorden gaat en 80 mvt/etmaal op een werkdag en 173 op een zaterdag naar het zuiden. Voor het noordelijke deel van de Heemstrastraat komt de intensiteit uit op 530 mvt/etmaal op een werkdag 670 op een zaterdag. Voor het zuidelijke deel bedraagt de intensiteit 490 mvt/etmaal op een werkdag 583 op een zaterdag.

Effecten voor de veiligheid

Uit het voorgaande blijkt dat de verkeersintensiteit met het parkeerterrein niet dusdanig is dat hiervan veiligheidsproblemen zijn te verwachten. Een erftoegangsweg (zoals de Heemstrastraat) kan immers zonder problemen een verkeersintensiteit van 5.000 mvt/etmaal afwikkelen ('Ontwerpwijzer fietsverkeer', 2006). De berekende intensiteiten blijven hier voor zowel een werkdag als een drukke zaterdag ruimschoots onder. Daarnaast is de beoogde locatie voor het parkeerterrein redelijk overzichtelijk en heeft het op- en afrijdende verkeer goed zicht over de rest van de van Heemstrastraat. Daarnaast is er voldoende opstelruimte beschikbaar om kruisend verkeer voorrang te verlenen, zie figuur 4.a



Figuur 4 Voorlopige plattegrond nieuw parkeerterrein

Effecten voor de leefbaarheid

Geluidsbelasting

In het kader van dit verkeersonderzoek is het uitstralingseffect van het wegverkeer onderzocht. Het gaat daarbij om de effecten van de ontwikkeling met betrekking tot wegverkeerslawaai langs de wegen die het gebied ontsluiten, daar waar sprake is van een verkeerstoename als gevolg van de daadwerkelijke ontwikkelingen.

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. In dit onderzoek is als uitgangspunt gehanteerd dat alle wegen waar sprake is van een intensiteitstoename van $\geq 25\%$ en waarlangs geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, onderzocht moeten worden. Bij een toename van $\geq 25\%$ is er namelijk pas een significant effect op de geluidsbelasting. Bij een toename van de verkeersomvang met minder dan 25% is er sprake van een geluidstoename van minder dan 1 dB.

Op de Heemstrastraat ten noorden van het parkeerterrein zal een verkeerstoename van 25% of meer zal plaatsvinden na de uitbreiding van het parkeerterrein. Aan de Heemstraweg en Omloop is een aantal geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig. Voor deze wegvakken is de toename van de geluidsbelasting ten gevolge van de verkeerstoename bepaald. Hierbij is voor zowel de autonome situatie als de situatie inclusief verkeerstoename rekening gehouden met de, op basis van de Wet geluidhinder toegestane, aftrek ex. artikel 110g. De betreffende woningen liggen op circa 6 m uit de as van de weg en bestaan uit twee verdiepingen waarop geluidsgevoelige ruimtes aanwezig kunnen zijn. Zodoende is gerekend op hoogtes 1,5 m en 4,5 m.

Uit de berekeningen (zie bijlage 1 en 2) blijkt in dat de geluidsbelasting toeneemt met ca. 1 dB bedraagt. Deze geluidstoename is niet significant, omdat een verschil van afgerond 1 dB niet hoorbaar is voor het menselijk oor.

Luchtverontreinigende stoffen

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer. In deze wet zijn grenswaarden opgenomen voor luchtverontreinigende stoffen zoals fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Daarnaast is in de wet en in het Besluit niet in betekenende mate bepaald dat projecten waarvan de bijdrage aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen beperkt blijft, zonder meer doorgang kunnen vinden.

Met de NIBM-tool is de bijdrage van het verkeer in de Heemstrastraat in beeld gebracht. Dit is immers de straat waar ten opzichte van de huidige situatie een toename van het verkeer wordt verwacht. De resultaten van de berekening zijn in de onderstaande tabel weergegeven. Wanneer wordt uitgegaan van de maximaal berekende verkeerstoename, blijkt dat het project niet in betekende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen (NO₂ en PM₁₀).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		432
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,41
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Tabel 2 Uitkomsten NIBM-tool

Optionele maatregel: eenrichtingsverkeer

In theorie is het mogelijk om eenrichtingsverkeer op het parkeerterrein in te stellen. Bijvoorbeeld door de Heemstrastraat alleen als uitgang te gebruiken. Dit zou leiden tot ongeveer de helft van de geschatte verkeersintensiteiten. Gezien de geringe effecten op het gebied van verkeersveiligheid- en verkeersleefbaarheid is er echter geen noodzaak om deze maatregel door te voeren.

4. CONCLUSIE

Gelet op de beschikbare gegevens over de verkeersstructuur en de verkeersaan-trekkende werking van het nieuwe parkeerterrein, worden geen belangrijke nega-tieve gevolgen voor de verkeersveiligheid of de -leefbaarheid in de van Heem-strastraat verwacht.

BIJLAGE 1

Ontvanger : **Woningen** **Waarneemhoogte [m]** : **1,5**

Rijlijn : **2016 Heemstrastraat**

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	6,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	6,05
Bodemfactor [-]	:	0,25	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,40	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	8 - Oppervlaktbewerking			

Q_etmaal	:	410,00
% Daguur	:	6,54
% Avonduur	:	3,76
% Nachtuur	:	0,81

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,59	94,59	94,59	30	2,99	59,56	57,16	50,49
3	Middelzware Motorvoert...	4,76	4,76	4,76	30	-1,13	51,37	48,97	42,30
4	Zware Motorvoertuigen	0,65	0,65	0,65	30	-1,13	45,93	43,53	36,86
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			60,34	57,93	51,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,60	LAeq, dag	:	52,00
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	49,59
D_afstand	:	7,82	LAeq, nacht	:	42,93
D_lucht	:	0,05	Aftrek Art.110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,71	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,36	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

Rijlijn : 2027 Heemstrastraat

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	6,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	6,05
Bodemfactor [-]	:	0,25	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,40	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	8 - Oppervlaktbewerking			

Q_etmaal	:	530,00
% Daguur	:	6,54
% Avonduur	:	3,76
% Nachtuur	:	0,81

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,59	94,59	94,59	30	2,99	60,68	58,27	51,61
3	Middelzware Motorvoert...	4,76	4,76	4,76	30	-1,13	52,49	50,08	43,42
4	Zware Motorvoertuigen	0,65	0,65	0,65	30	-1,13	47,04	44,64	37,97
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			61,45	59,05	52,38
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,60	LAeq, dag	:	53,11
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	50,71
D_afstand	:	7,82	LAeq, nacht	:	44,04
D_lucht	:	0,05	Aftrek Art.110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,71	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	54
D_meteo	:	0,36	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	49

Ontvanger : **Woningen** **Waarneemhoogte [m]** : **4,5**

Rijlijn : **2016 Heemstrastraat**

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	6,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	7,08
Bodemfactor [-]	:	0,25	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,40	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	8 - Oppervlaktbewerking			

Q_etmaal	:	410,00
% Daguur	:	6,54
% Avonduur	:	3,76
% Nachtuur	:	0,81

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,59	94,59	94,59	30	2,99	59,56	57,16	50,49
3	Middelzware Motorvoert...	4,76	4,76	4,76	30	-1,13	51,37	48,97	42,30
4	Zware Motorvoertuigen	0,65	0,65	0,65	30	-1,13	45,93	43,53	36,86
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			60,34	57,93	51,26
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,60	LAeq, dag	:	51,53
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	49,12
D_afstand	:	8,50	LAeq, nacht	:	42,46
D_lucht	:	0,06	Aftrek Art.110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,66	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	52
D_meteo	:	0,18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	47

Rijlijn : 2027 Heemstrastraat

Wegdekhoogte [m]	:	0,00	Afstand horizontaal [m]	:	6,00
Verhardingsbreedte [m]	:	3,00	Afstand schuin [m]	:	7,08
Bodemfactor [-]	:	0,25	Afstand kruispunt [m]	:	0,00
Objectfractie [-]	:	0,40	Afstand obstakel [m]	:	0,00
Zichthoek [grad]	:	127			
Wegdektype [-]	:	8 - Oppervlaktbewerking			

Q_etmaal	:	530,00
% Daguur	:	6,54
% Avonduur	:	3,76
% Nachtuur	:	0,81

Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

m	Categorie	Dag[%]	Avond[%]	Nacht[%]	km/u	C_wegdek	E_dag	E_avond	E_nacht
1	Motorrijwielen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Lichte Motorvoertuigen	94,59	94,59	94,59	30	2,99	60,68	58,27	51,61
3	Middelzware Motorvoert...	4,76	4,76	4,76	30	-1,13	52,49	50,08	43,42
4	Zware Motorvoertuigen	0,65	0,65	0,65	30	-1,13	47,04	44,64	37,97
5	Bromfietsen	0,00	0,00	0,00	30	0,00	0,00	0,00	0,00
	Totaal	100,00	100,00	100,00			61,45	59,05	52,38
	C_optrek						--	--	--

Resultaten in dB(A)

C_reflectie	:	0,60	LAeq, dag	:	52,64
C_zichthoek	:	0,00	LAeq, avond	:	50,24
D_afstand	:	8,50	LAeq, nacht	:	43,57
D_lucht	:	0,06	Aftrek Art.110g [dB]	:	5
D_bodem	:	0,66	Lden, excl. Art.110g [dB]	:	53
D_meteo	:	0,18	Lden, incl. Art.110g [dB]	:	48

BIJLAGE 2

Woningen

Rijlijn	Wegdek [-]	Afst.hr [m]	Bf [-]	F_obj [-]	LAeq ... [dB(A)]	LAeq ... [dB(A)]	LAeq ... [dB(A)]	Lden [dB]	B [dB]	Art.110g [dB]
2016 Heemst...	8	6,0	0,25	0,40	52,00	49,59	42,93	52,85	48	5
2027 Heemst...	8	6,0	0,25	0,40	53,11	50,71	44,04	53,96	49	5
Sommatie					55,60	53,20	46,53	56,45	51	

Woningen

Rijlijn	Wegdek [-]	Afst.hr [m]	Bf [-]	F_obj [-]	LAeq ... [dB(A)]	LAeq ... [dB(A)]	LAeq ... [dB(A)]	Lden [dB]	B [dB]	Art.110g [dB]
2016 Heemst...	8	6,0	0,25	0,40	51,53	49,12	42,46	52,38	47	5
2027 Heemst...	8	6,0	0,25	0,40	52,64	50,24	43,57	53,49	48	5
Sommatie					55,13	52,73	46,06	55,98	51	

Bijlage 4 Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling:

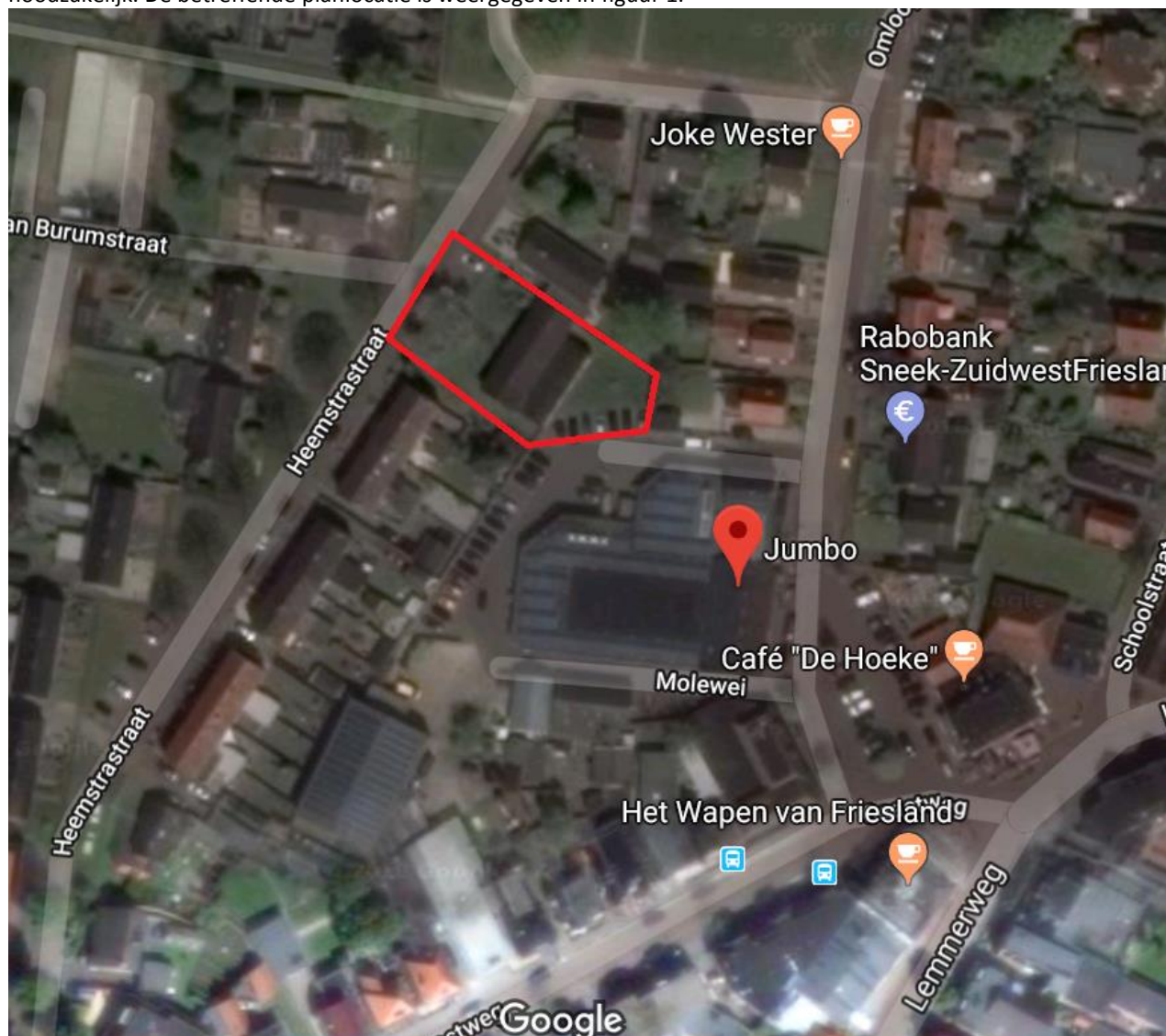
Aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling (vormvrij)

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

Onderwerp: Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling: Uitbreiding parkeerterrein Jumbo te Sint Nicolaasga ROB
Datum: 2 juli 2018
Referentie:

Aanleiding

De Jumbo in Sint Nicolaasga heeft het voornemen het bestaande parkeerterrein uit te breiden met circa 26 parkeerplaatsen. Deze ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. De gemeente heeft aangegeven mee te willen werken aan het project door middel van het volgen van de uitgebreide WABO-(omgevingsvergunning)procedure. Bij aanvraag omgevingsvergunning dient hiervoor een ruimtelijke onderbouwing aangeleverd te worden. Ten behoeve van deze ruimtelijke procedure is eveneens een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. De betreffende planlocatie is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Locatie projectgebied

Toetsingskader

In het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planm.e.r.-plichtig, projectm.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Ook wanneer de drempelwaarden niet worden overschreden moet het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten nagaan of mogelijk sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, zie aanleiding geven om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Daarbij moet worden gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

In de bijlage van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het de ruimtelijke onderbouwing planm.e.r.-plichtig (onderdelen C en D), projectm.e.r.-plichtig (onderdeel C) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (onderdeel D) zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. In de bijlage van het Besluit m.e.r. is in categorie (D11.2) de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject opgenomen. De drempelwaarde voor een formele m.e.r.-beoordeling in het Besluit m.e.r. ligt op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied met 2000 of meer woningen;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

In de ruimtelijke procedure wordt een parkeerterrein met 24 parkeerplaatsen gerealiseerd. De ruimtelijke ontwikkeling ligt daarmee ruimschoots onder de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. en is daarmee niet rechtstreeks planm.e.r.-, projectm.e.r. of m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Sinds 7 juli 2017 is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Hierin is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in bijlage onderdeel D, maar beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een MER nodig is. In dat kader wordt afgewogen of het plan – ondanks dat het ruim onder de drempelwaarde blijft - mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft, op basis van de eerder genoemde omstandigheden. Dit is een “vormvrije” m.e.r.-beoordeling.

Systematiek

Deze notitie is opgesteld om, vooruitlopend op het ruimtelijke plan, een besluit te nemen over de noodzaak voor het opstellen en procedureel doorlopen van een milieueffectrapportage. Op basis van de omvang van de ontwikkeling, de ligging van het projectgebied en de reeds uitgevoerde sectorale onderzoeken voor de ruimtelijke procedure wordt in deze notitie een beoordeling gegeven van de kenmerken, de plaats en de potentiële effecten van de ontwikkeling.

Beoordeling

Kenmerken van het project

Het voornemen is om ten noordwesten van de Jumbo het parkeerterrein uit te breiden met circa 24 parkeerplaatsen. De ontsluiting wordt gerealiseerd vanaf de Heemstrastraat. Het totale project beslaat een oppervlakte van circa 1.000 m². De toename van het verhard oppervlak betreft maximaal 200 m². De parkeerplaats wordt omringd door een groenstrook. De omvang van het project is relatief klein, zowel in relatie tot de drempelwaarden in het Besluit m.e.r. als in relatie tot de kern Sint Nicolaasga waar de ontwikkeling plaatsvindt.



Figuur 2. Beoogde situatie

Plaats van het project

Het projectgebied maakt geen deel uit van een gevoelig gebied, zoals een Natura 2000-gebied of het Natuurnetwerk Fryslân. Het projectgebied ligt op ruime afstand van Natura 2000-gebieden, het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving is gelegen op 7,5 kilometer en tot het NNN-gebied bedraagt 400 meter. De archeologische verwachtingskaart (FAMKE) van de Provincie Fryslân geeft aan dat het projectgebied is gelegen binnen een gebied van karterend onderzoek. Voor ingrepen groter dan 5.000 m² is onderzoek noodzakelijk. Er zijn in de nabije omgeving verder geen beschermde gebieden aanwezig waarop de ontwikkeling een nadelig effect kan hebben.

Kenmerken potentiële effecten

In deze paragraaf worden de belangrijkste milieueffecten van de herontwikkeling beschreven. De effectbeoordeling in deze paragraaf is gebaseerd op de sectorale onderzoeken die zijn uitgevoerd ten behoeve van het ruimtelijke plan.

Verkeer

De bereikbaarheid van de projectlocatie vindt in de toekomstige situatie plaats via de Heemstrastraat en is voor alle modaliteiten is goed te noemen. De ontwikkeling zelf zorgt niet voor een toename van het verkeer maar geeft een verschuiving van de verkeersintensiteiten van de Molewei naar de Heemstrastraat. De toename op deze weg betreft 432 mvt/ per etmaal. De betreffende weg heeft voldoende capaciteit om het verkeer zonder problemen af te wikkelen. De ontwikkeling voorziet in 24 parkeerplaatsen. Het project voorziet daarmee volledig in de parkeerbehoefte.

Wegverkeerslawaaï

Een parkeerterrein betreft een niet-geluidsgevoelige functie. Eveneens betreft het geen inrichting die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaakt. De beoogde ontwikkeling leidt tot een toename van het wegverkeerslawaaï. Uit onderzoek (bijlage 2 en 3 van de ruimtelijke onderbouwing) blijkt dat de geluidbelasting ter plaatse van de omliggende woningen voldoet aan de normen zoals deze is gesteld in het Activiteitenbesluit.

Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling (24 parkeerplaatsen) draagt 'niet in betekenende mate' bij de concentratie luchtverontreinigende stoffen in de lucht. Ook blijkt uit de zogenoemde NSL-monitoringstool dat in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de A6 (als dichtstbijzijnde maatgevende weg) ruimschoots onder de relevante grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide uit de milieuwetgeving vallen.

Externe veiligheid

In de omgeving van de projectlocatie vindt geen vervoer plaats via de weg, water, spoor of buisleiding. Ook zijn volgens de risicokaart geen risicovolle inrichtingen aanwezig die van invloed zijn op de veiligheidssituatie ter plaatse. Met de beoogde ontwikkeling worden geen inrichtingen toegestaan die een nadelig effect kunnen hebben op de externe veiligheidssituatie ter plaatse.

Natuur

Gebiedsbescherming

De projectlocatie vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het gebied maakt ook geen deel uit van het natuurnetwerk Nederland (NNN). Uit de kaart van het Natuurbeheerplan blijkt dat in het gebied of directe omgeving geen beschermde landschapselementen aanwezig zijn. De afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving bedraagt ruim 7,5 kilometer en tot het dichtstbijzijnde NNN-gebied bedraagt 400 meter.

De projectlocatie ligt buiten beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de locatie van het gebied (stedelijke omgeving) kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Het Natura 2000-gebied Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving is gevoelig voor stikstofdepositie. Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten. De Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie Fryslân staan de uitvoering van het project dan ook niet in de weg. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

De voormalige bebouwing is inmiddels gesloopt waardoor het gebied ongeschikt is als groeiplaats voor bijzondere en beschermde plantensoorten en/of verblijfplaats voor beschermde diersoorten. Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten. Het project is niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming. Voor alle soorten is de zorgplicht van kracht. Bij verstoring van dieren tijdens de werkzaamheden moeten deze de gelegenheid krijgen te vluchten naar een nieuwe leefomgeving.

Archeologie

Het projectgebied is gelegen binnen de zone van karterend onderzoek 3 (ijzertijd-middeleeuwen) en quickscan (steentijd-bronstijd). De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² tot een diepte van 0,35 meter een karterend archeologisch onderzoek dan wel quickscan uit te laten voeren. De locatie betreft circa 1.000 m² en wordt met de aanleg van de parkeerplaats niet dieper dan 0,35 meter gegraven; hierdoor wordt onderzoek niet noodzakelijk geacht. De beoogde ontwikkeling heeft geen nadelig invloed op het aspect archeologie.

Cultuurhistorie

In het gebied is geen cultuurhistorisch waardevolle bebouwing aanwezig. Als gevolg van de voorziene ontwikkeling worden geen cultuurhistorisch waardevolle elementen verstoord.

Bodem

Volgens het bodemloket zijn er geen onderzoeken uitgevoerd op de projectlocatie. Er hebben geen verontreinigde activiteiten plaats gevonden op de locatie. Verwacht wordt dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem voor gelegd aan het

bevoegd gezag. De beoogde ontwikkeling zelf heeft geen negatieve gevolgen voor bodemkwaliteit. Belangrijke nadelige milieugevolgen op het gebied van bodemkwaliteit kunnen dan ook worden uitgesloten.

Water

Uit de uitgevoerde watertoets en het overleg met het waterschap blijkt het volgende:

- Waterkwantiteit: Het totale verhard oppervlak neemt toe met 200 m². Compensatie is hierdoor niet noodzakelijk.
- Riolering: Het afstromend hemelwater van de uitbreiding wordt opgevangen en aangeboden voor zuivering via het bestaande rioolstelsel.
- Waterkwaliteit: Zowel tijdens de realisatiefase als de gebruiksfase worden geen uitlogende materialen gebruikt.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

Randvoorwaarden en mitigerende maatregelen

In de voorgaande sectorale analyses zijn verschillende randvoorwaarden benoemd die in acht dienen te worden genomen met het oog op de mogelijke milieugevolgen. Daarbij gaat het in het bijzonder om de volgende maatregelen:

- Bodem: Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem voor gelegd aan het bevoegd gezag.
- Waterkwaliteit: Zowel tijdens de realisatiefase als de gebruiksfase worden geen uitlogende materialen gebruikt.

Cumulatie

In de omgeving van het beoogde ontwikkeling vinden geen ontwikkelingen plaats die in samenhang met de ontwikkelingen binnen het projectgebied kunnen leiden tot relevante cumulatie van milieugevolgen.

Conclusie

Het voornemen is om ten noordwesten van de Jumbo het parkeerterrein uit te breiden met circa 26 parkeerplaatsen. De ontsluiting wordt gerealiseerd vanaf de Heemstrastraat. Het totale project beslaat een oppervlakte van circa 1.000 m². De toename van het verhard oppervlak betreft 200 m². De omvang van het project is relatief klein, zowel in relatie tot de drempelwaarden in het Besluit m.e.r. als in relatie tot de kern Sint Nicolaasga waar de ontwikkeling plaatsvindt. De potentiële effecten zijn beperkt en bestaan voornamelijk uit verkeer, geluid en waterhuishoudkundige aspecten. Gelet op de aard en relatieve omvang van het project, de plaats hiervan en de kenmerken van de potentiële effecten kan worden geconcludeerd dat er geen belangrijke negatieve milieugevolgen aan de orde kunnen zijn die het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure rechtvaardigen.

Molewei 1
8521 KD SINT NICOLAASGA

Joure, 29 augustus 2018

Verz.: **03 SEP. 2018**

Onderwerp:

Vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing

Zaaknummer : MR20180008/1940133498

Uw kenmerk : -

Beh. door :

Bijlage(n) : 2

Beste meneer, mevrouw,

Op 2 juli 2018 hebben wij van Bouwkundig Bureau Haverkamp namens u de notitie "*Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling: Uitbreiding parkeerterrein Jumbo te Sint Nicolaasga ROB*" ontvangen. Met het indienen van de notitie verzoekt u ons een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen in verband met de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het volgende project:

- Het uitbreiden van het bestaande parkeerterrein bij de Jumbo aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga met circa 26 parkeerplaatsen. De uitbreiding vindt plaats op het perceel van de Heemstrastraat 30.

Besluit

Op grond van de overwegingen opgenomen in bijlage 2 en op basis van het gestelde in artikel 7.17 van de Wet milieubeheer, alsmede het Besluit milieueffectrapportage, hebben wij besloten dat geen milieu-effectrapport nodig is bij de voorbereiding van het te nemen besluit op de aanvraag om omgevingsvergunning voor het uitbreiden van het bestaande parkeerterrein bij de Jumbo aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga met circa 26 parkeerplaatsen op het perceel van de Heemstrastraat 30.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van De Fryske Marren,

de gemeentesecretaris,
mw. D.J. Cazemier

de burgemeester,
dhr. F. Veenstra

b.a. B.G.W. Siebers

loco-secretaris /
adjunct-directeur

b.a. D. Durksz
locoburgemeester

Bijlage 1: Rechtsbescherming

Behorende bij vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing MR20180008/1940133498

Een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbeslissing is een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 6:3 van de Algemene wet bestuursrecht en is niet vatbaar voor bezwaar en beroep, tenzij deze beslissing een belanghebbende los van het voor te bereiden besluit (i.c. het besluit op de aanvraag omgevingsvergunning voor het project) rechtstreeks in zijn belang treft. Deze belanghebbenden kunnen binnen de termijn van 6 weken na de dag waarop het besluit is verzonden een bezwaarschrift indienen bij burgemeester en wethouders van de gemeente De Fryske Marren, Postbus 101, 8500 AC Joure. Andere belanghebbenden kunnen gebruik maken van het rechtsmiddel dat geboden wordt in het kader van de procedure voor het nemen van een besluit op de aanvraag omgevingsvergunning ingevolge de Wabo voor het project.

Voor zover het indienen van een bezwaarschrift open staat moet dat bezwaarschrift worden ondertekend en ten minsten bevatten:

- de naam en het adres van de indiener
- de dagtekening
- den omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht
- de gronden van het bezwaar

Wilt u meer weten over de procedure? Bel met de afdeling juridische zaken van de gemeente, te bereiken via telefoonnummer 14 05 14.

Bijlage 2: Overwegingen

Behorende bij vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing MR20180008/1940133498

Ten behoeve van de beslissing is het volgende overwogen:

1. De vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing is terecht aangevraagd
2. Er is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld waaruit blijkt dat het opstellen van een milieueffectrapport niet nodig is.
3. Het verbinden van voorschriften aan de vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing is niet nodig.

Ad 1. De vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing is terecht aangevraagd.

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) artikel 7.2 eerste lid aanhef en onder b worden bij algemene maatregel van bestuur (Amvb) activiteiten aangewezen ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Op grond van het achtste lid van Wm artikel 7.2 kan bij de Amvb worden bepaald dat de aanwijzing van een activiteit slechts geldt in daarbij aangewezen categorieën van gevallen.

De Amvb waarin de activiteiten en categorieën van gevallen zijn aangewezen betreft het Besluit milieueffectrapportage.

Artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage luidt: "Als activiteiten als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de wet worden aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage is omschreven (...)."

Artikel 2 vijfde lid tweede volzin van de aanhef en onder a van het Besluit milieueffectrapportage luidt: "Voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven, geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 en 7.20a van de wet in zodanige gevallen, (...)"

De activiteiten zoals hierboven bedoeld worden "formele m.e.r.-beoordelingsplichtige" activiteiten genoemd.

Het project bestaat uit het uitbreiden van het bestaande parkeerterrein bij de Jumbo aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga met circa 26 parkeerplaatsen. De uitbreiding vindt plaats op het perceel van de Heemstrastraat 30.

Het project valt daarmee onder kolom 1 van categorie D11.2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage: *"De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen"*.

De totale oppervlakte waarmee het parkeerterrein wordt uitgebreid is circa 1.000 m². Het reeds bestaande parkeerterrein of de daarbij horende supermarkt wijzigt niet. Ook omvat het project geen andere verandering. De drempelwaarden uit kolom 2 van categorie D11.2 worden niet overschreden. Dit betekent dat het project geen hierboven bedoelde "formele m.e.r.-beoordelingsplichtige" activiteiten omvat.

Vormvrije m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten

Activiteiten die vallen onder kolom 1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage maar de drempelwaarden uit kolom 2 niet overschrijden, worden beschouwd als een 'overig geval' als bedoeld in artikel 2 vijfde lid onder b (met uitzondering van de gevallen, bedoeld in de categorieën D49.1, D49.2 en

D49.3). Voor deze overige gevallen geldt een zogeheten vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. De bedoeling van deze vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht houdt in dat beoordeeld moet worden of de activiteiten van het project niet zodanig zijn dat toch gesproken moet worden van een “formele m.e.r.-beoordelingsplichtige” activiteit. De drempelwaarden uit kolom 2 moeten in dat opzicht als indicatief worden beschouwd.

Sinds het Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (...), in werking getreden op 7 juli 2017, geldt dat bij de vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht toepassing moet worden gegeven aan de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de wet Milieubeheer.

Op de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn daarmee dezelfde bepalingen van toepassing als op de formele m.e.r.-beoordeling (met uitzondering van de mededeling). Omdat de vormvrije m.e.r.-beoordeling daarmee op dezelfde wijze als de formele m.e.r.-beoordeling wordt uitgevoerd, wordt op grond van de vormvrije m.e.r.-beoordeling ook direct besloten omtrent de vraag of een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Effectueren van de vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht

Uit de artikelen 7.16, 7.17, 7.18 en 7.19 van de Wet milieubeheer volgt dat het effectueren van de vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht is gekoppeld aan een zogenoemd ‘moederbesluit’. Dit betreffen de besluiten die in kolom 4 staan bij de betreffende activiteit in kolom 1 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

Daarnaast is het effectueren van de vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde bij plannen die in kolom 3 staan bij de betreffende activiteit in kolom 1 (en dat plan niet als besluit is genoemd in kolom 4). Voor een plan als bedoeld in kolom 3 moet een milieueffectrapport worden opgesteld als dat plan het kader vormt voor formele m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Om te bepalen of bij kolom 1 activiteiten zonder overschrijding van de drempelwaarden uit kolom 2, al dan niet sprake is van formele m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Voorheen werd deze vormvrije m.e.r.-beoordeling verwerkt in de plantoelichting. Sinds het Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage (...) dient de vormvrij m.e.r.-beoordeling geëffectueerd te worden met toepassing van de artikelen 7.16, 7.17, eerste tot en met vierde lid, 7.18, 7.19, eerste en tweede lid, en 7.20a van de wet Milieubeheer.

Initiatiefnemer is voornemens om voor het uitbreiden van het bestaande parkeerterrein bij de Jumbo aan de Molewei 1 te Sint Nicolaasga met circa 26 parkeerplaatsen een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aan te vragen (activiteit ‘strijdig gebruik’ met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°).

Het besluit op de aanvraag van deze omgevingsvergunning valt onder kolom 4 bij categorie D11.2.

Dit betekent dat ten behoeve van de voorbereiding van het besluit op de aanvraag van deze omgevingsvergunning een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. De vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing is daarom terecht aangevraagd.

Bevoegd gezag

Voor het project zoals omschreven in de notitie zijn wij op grond van artikel 2.4 van de Wabo het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning. Wij zijn daarom ook het bevoegd gezag om de vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen.

Ad 2. Er is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld waaruit blijkt dat het opstellen van een milieueffectrapport niet nodig is.

Op grond van de Wet milieubeheer (artikel 7.17 lid 3 en lid 4) moet bij de vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing rekening gehouden worden met de relevante criteria zoals aangegeven in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling.

Het betreft de volgende criteria:

1. Kenmerk van de projecten. Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - de omvang van het project;
 - de cumulatie met andere projecten;
 - het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
 - de productie van afvalstoffen;
 - verontreiniging en hinder;
 - risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten. Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - het bestaande grondgebruik;
 - de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
 - het opname vermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands;
 - kustgebieden;
 - berg- en bosgebieden;
 - reservaten en natuurparken;
 - gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (=Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (=Habitatrichtlijn);
 - gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden;
 - gebieden met hoge bevolkingsdichtheid;
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologische belang.
3. Kenmerken van het potentiële effect. Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
 - het grensoverschrijdende karakter van het effect;
 - de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Voor het toetsen aan de relevante criteria van bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling is door bureau Rho de notitie "*Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling: Uitbreiding parkeerterrein Jumbo te Sint Nicolaasga ROB*" opgesteld. De conclusie van die notitie is dat er geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu worden verwacht. Er is geen aanleiding een milieueffectrapport te verlangen bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor het project. Wij zien in de notitie geen aanleiding voor een ander oordeel.

Conclusie

Op basis van de M.e.r.-beoordelingsnotitie is naar ons oordeel de conclusie gerechtvaardigd dat het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Er is geen aanleiding om bij de voorbereiding van het te nemen besluit op de aanvraag om omgevingsvergunning een milieueffectrapport (MER) te verlangen.

Ad 3. Het verbinden van voorschriften aan de vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing is niet nodig

Wanneer de conclusie is dat geen MER opgesteld hoeft te worden en die conclusie mede is gebaseerd op maatregelen die de initiatiefnemer heeft gepland, dan moet in die gevallen het uitvoeren van die maatregelen als voorschrift aan de vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden verbonden. Ook het tijdstip waarop die maatregelen gerealiseerd dienen te zijn, moeten in het voorschrift worden opgenomen. Dit volgt uit artikel 7.17 lid 4 onder b i.c.m. artikel 7.16 lid 4 en artikel 7.20a van de Wet milieubeheer. Uit artikel 7.20a van de Wet milieubeheer volgt tevens dat de voorschriften achterwege kunnen blijven indien de maatregelen danwel het effect dat de maatregelen beogen reeds in andere wettelijke voorschriften is geborgd.

In dit geval is geoordeeld dat in de notitie "*Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling: Uitbreiding parkeerterrein Jumbo te Sint Nicolaasga ROB*" geen specifieke maatregelen zijn genoemd en gepland om milieueffecten te voorkomen en waarvan het voorkomen van die effecten niet reeds via andere wettelijke voorschriften is geborgd.

Het verbinden van voorschriften aan de vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing tot het treffen van maatregelen om waarschijnlijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te vermijden of te voorkomen is daarom niet nodig.

Nota zienswijzen Heemstrastraat 30 Sint Nicolaasga

A. Inleiding

Met betrekking tot de aanvraag omgevingsvergunning voor het uitbreiden van de parkeerplaats en het aanleggen van een nieuwe ontsluiting op de Heemstrastraat ter plaatse van de voormalige locatie Groene Kruis in Sint Nicolaasga heeft in het kader van de te volgen uniforme openbare voorbereidingsprocedure (uitgebreide Wabo-procedure) de ontwerp-omgevingsvergunning samen met de ontwerp-Verklaring van geen bedenkingen (Vvgb) ter inzage gelegen. Hiertegen kon eenieder een zienswijze indienen.

B. Terinzagelegging ontwerp-omgevingsvergunning

De hierboven genoemde ontwerp-omgevingsvergunning heeft met ingang van 4 oktober tot en met 14 november 2019 ter inzage gelegen. Een ieder kon een zienswijze indienen. Fysiek lagen de stukken ter inzage op het gemeentekantoor in Joure en op de servicepunten in Balk en Lemmer. De stukken waren digitaal raadpleegbaar op www.defryskemarren.nl. De ter inzage legging is vooraf gegaan door publicatie op onze website, de digitale Staatscourant en het digitale Gemeenteblad.

We zijn van plan om de gevraagde omgevingsvergunning te verlenen. De gemeenteraad heeft daartoe inmiddels een ontwerpverklaring van geen bedenkingen afgegeven. De ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen hebben ter inzage gelegen. Gedurende de periode van ter inzage zijn in totaal 2 zienswijzen binnengekomen.

Voor de volledige inhoud van de zienswijzen verwijzen wij naar de bijlage zoals deze aan deze nota is gehecht. Puntsgewijs zullen wij de zienswijze weergeven en direct voorzien van onze reactie.

C. Zienswijzen

We geven de zienswijzen individueel weer als 'indiener 1' en als 'indiener 2'. In het kader van de AVG worden de indieners niet met naam genoemd. De zienswijzen worden in cursief opgemaakte tekst weergegeven.

- A. Indiener 1 gaat in op de redenen van de aanvrager om een extra uitrit te realiseren. Deze redenen luiden het optimaliseren van de doorstroming van het verkeer (1), de ontlasting van het verkeer aan de Molewei (2) en dat de auto's niet achteruit hoeven te rijden om het parkeerterrein te hoeven verlaten (3). De eerste reden wordt door indiener 1 begrepen maar zal leiden tot een toename van de verkeersdrukke in de Heemstrastraat. Indiener 1 kan zich niet vinden in de reactie van de verantwoordelijke wethouder die mondeling heeft aangegeven dat er niet is gekeken naar 'het kleurtje op de kaart, maar naar de verantwoorde verkeersdrukke op de straat'. Indiener 1 vindt dit een te gemakkelijke verandering van het bestemmingsplan.*

Reactie gemeente:

Duidelijk moet zijn dat de onderliggende aanvraag omgevingsvergunning niet een wijziging van de bestemming verkeer inhoudt. Bij de beoordeling van de vraag of de verwachte toename van het verkeer op de Heemstrastraat acceptabel is, is gekeken naar wat voor soort weg de Heemstrastaat is, welke capaciteit daarbij hoort en of door toedoen van de verwachte toename van het verkeer door

de realisatie van de in- uitrit deze capaciteit niet wordt overschreden. Het antwoord daarop is 'nee, de verwachte toename van het verkeer overschrijdt deze capaciteit niet'.

- B. Indiener 1 geeft aan dat uit het verkeersonderzoek blijkt dat de Heemstrastraat een verkeerscapaciteit heeft van 5000 gemotoriseerde voertuigen per etmaal. Indiener 1 vraagt zich af wat dit betekent voor de Molewei, een weg die in het bestemmingsplan wordt omschreven als een doorgaande weg binnen het centrum. Wat indiener 1 zich afvraagt is of het tweede argument van initiatiefnemer (lees: ontlasting Molewei) wel noodzakelijk is. Is het noodzakelijk dat de Molewei moet worden ontlast nu duidelijk is dat de Molewei hoogstwaarschijnlijk meer dan voldoende verkeerscapaciteit heeft? Indiener 1 vraagt zich dan ook sterk af of de verkeersdoorstroming aan de Molewei het aantal van 5000 verkeersbewegingen gaat bereiken, mits dit het maximale toegestane verkeerscapaciteit is?*

Reactie gemeente

De wegen in Sint Nicolaasga zijn te verdelen in ontsluitingswegen voor de kern en woonstraten. De bebouwde kom van Sint Nicolaasga is vrijwel geheel aangewezen en ingericht als 30km/uur-gebied. Alleen op een klein gedeelte van De Rijlst, dat deel uitmaakt van de doorgaande verkeersroute door het dorp, geldt nog een maximum snelheid van 50 km/uur. Dat de Molewei in het bestemmingsplan omschreven staat als 'doorgaande weg binnen het centrum' kan niet worden beaamd. Het ontlasten van de Molewei is niet een doel op zich, maar een bijkomend voordeel wanneer er sprake is van een tweede ontsluiting van het parkeerterrein, uitgaande van de verdeling van het verkeer zoals in het verkeersonderzoek wordt gesteld.

- C. Indiener 1 geeft aan dat het huidige verkeersonderzoek een gebrek kent. De Van Burumstraat, een straat tegenover de uitrit, is niet in het verkeersonderzoek meegenomen maar wel van belang in de verkeersdoorstroming van de Heemstrastraat. Tegemoetkomend verkeer kan in deze straat elkaar niet passeren. Dat betekent dat in ieder geval één voertuig achteruit moet rijden om het tegemoetkomende voertuig door te kunnen laten gaan. Een toekomstige uitrit aan de Heemstrastraat zal van invloed zijn op de doorstroming van de Van Burumstraat. Dat zal betekenen dat het nog drukker zal gaan worden ten aanzien van gemotoriseerde voertuigen in de Heemstratraat. Met ten gevolge de afname van veiligheid en het woongenot van de buurtbewoners aan de Heemstrastraat.*

Reactie gemeente

Het klopt dat in het verkeersonderzoek de Van Burumstraat niet is meegenomen. De gevolgen van de ontsluiting aan de Heemstrastraat op de Van Burumstraat heeft echter wel onze aandacht. De doorgang van de Van Burumstraat is dusdanig dat deze straat niet geschikt is als doorgaand verkeer richting het parkeerterrein van de Jumbo(en visa versa). Een mogelijkheid is om de Van Burumstraat af te sluiten door middel van het plaatsen van paaltjes waardoor het alleen mogelijk is om met de fiets of wandelend de straat als doorgang te gebruiken. In dat geval zal dit in overleg met de overige gebruikers en de hulpdiensten moeten gedaan. Echter voordat er een dergelijke beperking in deze straat wordt toegepast, willen we eerst bekijken of daadwerkelijk de noodzaak daartoe is. De uitkomst van de toegezegde evaluatie, hier komen we verderop in de beantwoording van de zienswijze nog nadrukkelijker op terug, zal hierin een rol spelen.

- D. Indiener 1 geeft aan dat de derde reden voor initiatiefnemer is dat klanten niet meer achteruit hoeven te rijden bij het verlaten van het parkeerterrein. Indiener 1 stelt dat het parkeerterrein inmiddels is vergroot en vraagt zich af of dat tot op heden (nu de in-/uitrit nog*

niet is gerealiseerd) tot problemen heeft geleid. Zo niet, wat is dan de noodzaak van de in-uitrit?

Reactie gemeente

Wat initiatiefnemer bedoelt met 'het niet achteruit hoeven te rijden' als reden voor deze ontsluiting is feitelijk een betere ontsluiting en doorstroming van het verkeer op de parkeerplaats en daardoor een verbetering van de bereikbaarheid van de winkel. Door twee ontsluitingen te bieden wordt het de klant gemakkelijk gemaakt om op het terrein te komen en er weer vanaf te komen. Of de uitbreiding van het parkeerterrein met tot nu toe nog een 1 enkele ontsluiting tot problemen heeft geleid kan niet worden beantwoord.

- E. Indiener 1 geeft aan zich zorgen te maken over de verkeersdoorstroming aan de Heemstrastraat. Indiener 1 wijst erop dat de meeste bewoners van de Heemstrastraat hun auto's voor hun huis parkeren omdat parkeren op eigen perceel niet mogelijk is en het aantal parkeerhavens in de straat niet toereikend zijn voor de vraag eraan. Dit betekent dat men in de huidige situatie al goed rekening moet houden met tegemoetkomend verkeer. De vraag die dan ook wordt gesteld is: "weegt de zogenaamde verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op het erf van de ondernemer zwaarder dan de verkeersveiligheid en het woongenot van omwonenden?"*

Reactie gemeente

Wij zijn bekend met de wijze waarop de Heemstrastraat er uit ziet en de wijze waarop de aanwonenden hun auto's parkeren. Dit maakt ook dat de Heemstrastraat niet de meest aantrekkelijkste straat is om als aanrijdroute richting het parkeerterrein te gebruiken. De verwachting is dan ook dat de meeste gebruikers van deze tweede ontsluitingsweg uit de achterliggende woonwijken zullen komen en derhalve van de noordelijke kant zullen komen. De evaluatie die binnen een jaar zal plaatsvinden zal hier meer duidelijkheid over moeten scheppen.

- F. Indiener 1 wil een tegemoetkomend voorstel doen aan de ondernemer en stelt voor om de in-uitrit alleen open te stellen voor fiets- en voetgangers en deze alleen voor gemotoriseerde voertuigen open te stellen wanneer de Molewei is afgesloten tijdens evenementen zoals de Sint Nykster Merke.*

Reactie gemeente

Wij waarderen het dat indiener 1 mee wil denken in dit proces en daartoe een voorstel doet. Wij staan echter op het standpunt dat het ingediende plan voorziet in een permanente ontsluiting voor al het verkeer en dat wij daar op voorhand niet aan willen tornen. Zoals bekend willen wij de ontstane nieuwe situatie wel evalueren. Mocht uit deze evaluatie blijken dat de nieuwe ontsluiting wel voor de nodige problemen zorgt, dan zien wij het ingediende voorstel als een reëel alternatief. Wat ons idee is, is dat er voorafgaand aan het gereed komen van de ontsluiting een nulmeting wordt gedaan op de Heemstrastraat en de omliggende straten. Welke meetpunten hier worden gekozen kan in overleg met de directe omgeving en initiatiefnemer worden gekozen. Vanuit deze nulmeting kan in een later stadium (binnen 1 jaar of indien nodig eerder) middels een nieuwe meting de invloed van de nieuwe ontsluiting worden beoordeeld. Klachten en meldingen zullen ook worden geregistreerd en meegenomen in de evaluatie.

- G. Indiener 1 hoopt op deze wijze hun zorgen voldoende te hebben geuit en wil graag dat de benoemde punten opnieuw meegenomen worden in de gemeenteraad. Mocht de*

gemeenteraad er toch toe besluiten om haar medewerking aan het plan te geven dan ziet indiener 1 graag een schriftelijke bevestiging aangaande het evaluatiemoment van de nieuwe situatie tegemoet. Daarbij wil indiener 1 ook graag van de gemeente weten welke rechten zij als burger en buurtbewoner hebben wanneer blijkt dat de realiteit niet conform verwachtingen van de ondernemer en de gemeente is.

Reactie gemeente

De geuite zorgen zijn ons duidelijk genoeg geworden. Wij hopen en verwachten dan ook dat de toegezegde evaluatie van de realisatie van de ontsluiting op de Heemstrastraat de indiener(s) van de zienswijze voldoende geruststelt met betrekking tot de eventuele gevolgen in de Heemstrastraat en die van de Van Burumstraat. Daarbij staat overigens nog steeds voorop dat wij van mening zijn dat de gewenste ontsluiting van het parkeerterrein van Jumbo een goed en verantwoord besluit betreft.

H. Indiener 2 geeft aan bezwaar te maken tegen het besluit om een in- en uitrit te creëren aan de Heemstrastraat.

Reactie gemeente

Indiener 2 spreekt hier over een bezwaar, dit is echter een zienswijze. Dit is de indiener van de zienswijze mondeling meegedeeld en verduidelijkt.

I. Indiener 2 is van mening dat er geen medewerking verleend dient te worden omdat het verkeersonderzoek naar de te verwachten veranderingen in de verkeersstroom en de daarbij behorende verkeersveiligheid niet volledig is. Er is namelijk alleen gekeken naar het profiel van de Heemstrastraat en de daarbij behorende verkeersbewegingen, maar niet naar de belemmerende omstandigheden zoals geparkeerde auto's en de flauwe bocht die halverwege de Heemstrastraat bevindt waardoor er geen zicht is op tegemoetkomend verkeer. Indiener 2 adviseert dan ook om nogmaals naar de verkeersveiligheid van de Heemstrastraat te kijken.

Reactie gemeente

Het verkeersonderzoek heeft gekeken naar de capaciteit van de Heemstrastraat en niet zozeer naar de wijze waarop de straat er uit ziet of wordt gebruikt. Wij delen dan ook niet de mening van indiener 2 dat het onderzoek niet volledig is.

J. Indiener 2 geeft ook aan dat de Van Burumstraat in zijn geheel niet is meegenomen in het verkeersonderzoek, terwijl deze straat straks gaat dienen als sluiproute naar het parkeerterrein van de Jumbo. Indiener 2 geeft aan dat alle betrokkenen het er over eens waren dat deze straat niet voldoet als doorgangsweg, maar meer een ontsluitingsweg is van de daar aangrenzende garageboxen. Indiener 2 adviseert dan ook om nog eens goed te kijken naar oplossingen voor de Van Burumstraat en stelt daarbij bijvoorbeeld voor om de weg af te sluiten door middel van het plaatsen van paaltjes in de midden.

Reactie gemeente

Wij waarderen het dat ook indiener 2 wil meedenken in het proces. Wij zijn het eens met de indiener van de zienswijze dat de Van Burumstraat zich niet leent voor een doorgaande route van (sluip)verkeer richting het parkeerterrein van de Jumbo. Uit de uit te voeren evaluatie zal duidelijk moeten worden of de Van Burumstraat daadwerkelijk als doorgaande route wordt gebruikt. Voor de duidelijkheid hebben we het over gemotoriseerd verkeer. Als fiets- en wandelroute en voor bestemmingsverkeer (de aanwezige garageboxen) is de Van Burumstraat wel geschikt. Mocht uit de

evaluatie blijken dat de ontsluiting van de Jumbo op de Heemstrastraat tot een negatief effect leidt in de Van Burumstraat, dan is het afsluiten van de Van Burumstraat door het plaatsen van een paaltje zoals indiener 2 voorstelt, een te overwegen optie. Dit zal dan wel nader moeten worden bestudeerd aangezien het afsluiten van een straat weer gevolgen heeft voor andere straten. De uiteindelijke keuze hierin zal in overleg met de overige gebruikers en hulpdiensten plaats gemaakt moeten worden.

D. Conclusie

De genoemde argumenten in de twee ingediende zienswijzen, hier opgesomd en voorzien van een reactie, treffen naar onze mening in enkele gevallen wel doel, maar zorgt er in onze ogen niet voor dat het besluit moet worden teruggedraaid of het plan in dit stadium moet worden aangepast. In deze nota zienswijzen zijn alle reacties van een inhoudelijke beoordeling voorzien. Hieruit is naar voren gekomen dat blijkt dat de beoogde ontwikkeling voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Met het extra inbouwen van een evaluatiemoment waardoor mogelijke negatieve effecten van het plan kunnen worden geconstateerd denken we recht te doen aan zowel de belangen van de ondernemer als die van de omwonenden.



DE FRYSKE MARREN

Raadsbesluit

Vergadering : 29 juni 2020
Onderwerp: Verklaring van geen bedenkingen omgevingsvergunning voor het uitbreiden van de parkeerplaats en het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg op de Heemstrastraat ten behoeve van de Jumbo supermarkt te Sint Nicolaasga
Agendapunt : 9B
Nummer: : 2020/055

De raad van De Fryske Marren

besluit:

1. Kennis te nemen van de zienswijzen;
2. In te stemmen met de beantwoording van de zienswijzen zoals verwoord in de 'Nota zienswijzen Heemstrastraat 30 Sint Nicolaasga';
3. De definitieve verklaring van geen bedenkingen af te geven ten behoeve van de verlening van de omgevingsvergunning ex artikel 2.12, lid 1 onder a, onder 3° van de Wabo voor het uitbreiden van de parkeerplaats en het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg op de Heemstrastraat ten behoeve van de Jumbo supermarkt te Sint Nicolaasga.

Aldus besloten door de raad van De Fryske Marren in zijn openbare vergadering van 29 juni 2020.

griffier,

voorzitter,

Heleen van Dijk-Beekman

Fred Veenstra