gemeente Staphorst

Quickscan

Behorende bij een conceptaanvraag/aanvraag vooroverleg ‘handelen in strijd regels RO’

Gegevens verzoek

Naam van het plan : Ontwikkeling locatie Waanders te Staphorst
Locatie van het plan : Kop van de Muldersweg/ hoek Gemeenteweg-Rijksweg
Datum indiening : 10 augustus 2020
Datum aanvulling : 3 december 2020

Contactgegevens aanvrager

Naam : Muldersweg Projectontwikkeling B.V.
Adres : Mr. J.B. Kanlaan 8a
Telefoonnummer [redacted]
Emailadres

Contactgegevens professional

Naam : Huls Architecten
Telefoonnummer [redacted]
Emailadres
Website : www.hulsarchitecten.nl

Openbaarheid

Aanvrager stemt ermee in dat de (inhoud van de) Quickscan openbaar mag zijn: Ja

Beschrijving van het plan

Beschrijving:
De aanleiding van deze beoogde ontwikkeling ligt in het feit dat hotel en restaurant Waanders te koop stond en in de huidige vorm als horecabedrijf niet toekomstbestendig is. De opkomst van hotel Van der Valk Zwolle heeft de omzet van de hotel- en restaurant exploitatie dusdanig aangetast dat rendabel exploiteren erg moeizaam is, zeker op de lange termijn. Daarnaast is er in het gebouw op diverse plaatsen groot achterstallig onderhoud. De investering die hiermee gemoeid is staat niet in verhouding met de huidige en toekomstige te verwachten exploitatie. Meer recent is de continuïteit van de exploitatie nog meer onder druk komen te staan door de gevolgen van COVID-19.

Herontwikkeling ligt voor de hand en nu is het uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zaak om een groter gebied in ogenschouw te nemen dan uitsluitend de locatie Waanders. Uit de analyse van de bestaande ruimtelijke situatie blijkt dat de locatie Waanders met omgeving enorm versteend is en vraagt als entree van het dorp om een inrichting die aansluiting vindt bij het karakter van het dorp en invulling geeft aan de van oorsprong belangrijke situatie rond "de Hoek".

Het voornemen bestaat om een appartementencomplex te realiseren op de kop van de Muldersweg/ hoek Gemeenteweg-Rijksweg. Om dit te kunnen verwezenlijken is het nodig dat de panden van hotel en restaurant Waanders en voormalige graan- en meelhandel Coster worden gesloopt. Deze ontwikkeling is wenselijk, omdat:

- wordt voorzien in de woonbehoefte;
- de verkeerskundige situatie verbeterd;
- de horecafunctie weer levensvatbaar wordt;
- de ontwikkeling de locatie meer volume geeft;
- de ruimtelijke kwaliteit van het gebied enorm wordt verbeterd.

Voor een verdere toelichting van het voornemen wordt verwezen naar de volgende paragraven.

Afwijking(en)

Omschrijving regelgeving uit geldende bestemmingsplan
Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan “De Streek, Veegplan”. Het bestemmingsplan “De Streek, Veegplan” is op 9 juli 2019 vastgesteld. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede van de verbeelding behorend bij het geldend bestemmingsplan “De Streek, Veegplan” opgenomen.



Afbeelding: Uitsnede geldende bestemmingsplan

Binnen het plangebied liggen de volgende bestemmingen:

- Enkelbestemming Horeca
- Enkelbestemming Bedrijf – Openbaar nut
- Enkelbestemming Detailhandel
- Enkelbestemming Verkeer
- Enkelbestemming Dienstverlening
- Dubbelbestemming Waarde – Beschermd dorpsgezicht
- Dubbelbestemming Waarde – Archeologie 3

Voor de gebouwen in het plangebied gelden de volgende bouwregels

- Maximale bouwhoogte: 10 meter
- Maximale goothoogte: 3 meter
- Minimale dakhelling van 30 graden

Omschrijving afwijking(en) van de regels / verbeelding

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het huidige planologische kader. Ten eerste is de bedoeling dat er gebouwd wordt in een gedeelte binnen het plangebied waar zich momenteel geen bouwvlak bevindt. Daarnaast sluit de gewenste bouw- en goothoogte niet aan op de eisen uit het geldende bestemmingsplan. Tot slot kent het gebied dus verschillende bestemmingen, maar niet de woonbestemming. In het nieuwe plan vormt wonen veruit de belangrijkste functie.

Zowel qua bebouwingsmogelijkheden als gebruiksfuncties sluit het geldende bestemmingsplan niet aan op de voorgenomen ontwikkeling. Een bestemmingsplanherziening is daarom noodzakelijk.

Procedure

Welke planologische procedure wordt van de gemeente gevraagd om af te wijken van het geldende bestemmingsplan?

Procedure: herziening bestemmingsplan

Toelichting:
Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken is een herziening van het geldige bestemmingsplan nodig. Het plangebied is momenteel bestemd voor verschillende doeleinden als horeca, dienstverlening en verkeer met een afzonderlijke bestemming. De gewenste ontwikkeling voorziet in een appartementencomplex waarbij zowel de gebruiksmogelijkheden, het bouwvlak en de bouwhoogte van het geldende bestemmingsplan worden overschreden.

Toelichting in Omgevingskamer

Aanvrager en/of professional wenst het plan toe te lichten in de Omgevingskamer: Ja

Ruimtelijke motivatie

Motivatie:
Om dit voornemen te onderbouwen zal eerst de historie van de locatie en omgeving worden beschreven en vervolgens worden ingegaan op de ruimtelijke invulling van het appartementencomplex.

Historie
Het is een goede beslissing geweest van Hendrik Waanders om het hotel in 1934 naar Staphorst te verplaatsen. Aanvankelijk had zijn vader in 1901 een rustplaats gestart aan de Lichtmis, maar in Staphorst werden destijds meer mogelijkheden voor het bedrijf gezien. De geschiedenis heeft uitgewezen dat de locatie aan de voormalige hoofdweg “de Diek” zorgvuldig is gekozen.

Van oudsher is dit ook de locatie die bekend staat als “de Hoek”, waar de weg van Meppel naar Staphorst aansluit op de Oude Rijksweg. Midden op de navolgende foto is deze aansluiting goed zichtbaar.



Afbeelding: Historische foto met daarop 'de Hoek' weergegeven

Dat dit voor Staphorst een belangrijke gedeelte van Staphorst is, blijkt wel uit het feit dat op de hoek van de Meppelerweg en de Oude Rijksweg/Gemeenteweg jarenlang het oude gemeentehuis heeft gestaan.

De Hoek was de plek waar het gebeurde. Men kwam er langs voor de handel in Meppel en/of Zwolle. De gedane zaken konden beklonken worden in de horecagelegenheden welke hier bij de Hoek aanwezig waren.

Dat de veevoederzaken ook in deze buurt zaten (naast Coster was er nog een veevoederzaak in de buurt) heeft ook te maken met dit voor de handel relevante punt in het dorp.



Afbeelding: Oude gemeentehuis

Dit statige gebouw is in 1938 afgebroken in verband met de aanleg van de Rijksweg naar Zwolle. Na de sloop van het oude gemeentehuis is er een nieuw gemeentehuis gebouwd op een steenworp afstand opnieuw aan de Rijksweg naar Meppel. Inmiddels is deze ook weer gesloopt. Door het realiseren van de Rijksweg kwam Hotel Waanders aan een steeds meer belangrijke route te liggen. Daar kwam in 1945 abrupt een einde aan toen de Duitse bezetters bij de hevige gevechten rond “de Hoek” het hotel in brand staken. Het duurde tot 1951 voordat de nieuwbouw van het hotel, café en restaurant een feit was. Het pand kreeg nagenoeg dezelfde verschijningsvorm als het oorspronkelijke hotel uit 1934, alleen iets minder “romantisch”, niet meer rietgedekt, maar met een pannendak. De bouwhoogte varieert van circa 9 tot 11,5 m.



Afbeelding: Hotel Waanders eind jaren ‘60

In de jaren ’70 is de aanleg van een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. Het viaduct met de taluds hebben een grote ruimtelijk impact op de beleving aan de Diek. Aanvankelijk was er sprake van een gelijkvloerse kruising (zie foto en topografische kaart), waarbij de Gemeenteweg en Oude Rijksweg visueel in elkaar overliepen. Later veranderde dit en sindsdien is er sprake van een ruimtelijke barrière met forse taluds.



Afbeelding: Situatie in 1954 links en de situatie in 2020 rechts

Voor Waanders kwam de afrit vanuit het zuiden nog bij het hotel langs, maar zal ongetwijfeld invloed hebben gehad op de klandizie. Hun naamsbekendheid zal dit ten goeden hebben gekeerd. Met het realiseren van geluidschermen langs de A28 in 1985 is de invloed van de aanwezigheid van de steeds drukker worden de autosnelweg onafwendbaar. De leefbaarheid in het dorp was met deze maatregel gediend, maar de ruimtelijke “scheiding” in het dorp is hiermee versterkt.

Aan de oostzijde van Staphorst eindigt de Gemeenteweg nu bij de stovonde/viaduct en taluds tegenover Waanders en langs de Burgemeester Van de Walstraat. Hotel Waanders is daarbij als dominant pand van belang, ook omdat via de afrit van de A28 het oude dorp wordt ontsloten. Hotel Waanders ligt eveneens in de zichtas van de Burgemeester Van de Walstraat heeft daarmee net als vroeger een ruimtelijk belangrijke positie.

Graan-en meelhandel Coster was van oudsher gevestigd aan de Muldersweg. Het was een strategisch goede locatie in verband met de bereikbaar en ontsluiting via de Gemeenteweg/Oude Rijksweg en het achterland. Het bedrijf floreerde en heeft decennialang haar producten afgezet bij de agrarische bedrijven in de regio.



Afbeelding: Volop activiteit bij de graan-en meelhandel

Aanvankelijk was er voor het bedrijfspand een boerderij aanwezig, die in de jaren ’70 na een brand is afgebroken.



Afbeelding: Aansluiting Muldersweg/Gemeenteweg met voormalige boerderij

Het bedrijfsgebouw met de naastgelegen woning is qua bouwmassa nog steeds aanwezig. De functie van het bedrijfsgebouw is veranderd in kantoor, met de bestemming “dienstverlening”. In 2019 is een tijdelijke vergunning afgegeven voor kamerverhuur. Thans wordt het gebouw gebruikt als huisvesting van arbeidsmigranten. De bouwhoogte van het pand is circa 11 m. De bouwhoogte van de voormalige bedrijfswoning is circa 8,5 m.

In het begin van deze eeuw is het tracé van de Muldersweg aangepast, waarbij de aansluiting op de Gemeenteweg recht tegen over de burgemeester van de Walstraat is komen te liggen. Hierdoor ligt deze aansluiting verder van de stovonde en is er meer ruimte voor het verkeer ontstaan. Achter hotel Waanders is hierdoor sprake van extra parkeerruimte.

Huidige ruimtelijke situatie

Als de huidige ruimtelijk situatie wordt bezien, dan blijkt dat er rond de entree van Staphorst sprake is van een versteende situatie. Komend van de Achthoevenweg is er eerst een steenhandel, vervolgens een oude leegstaande boerderij (Rijksweg 4) met veel erfverharding en tenslotte het perceel van Hotel Waanders. Samen met de hier aanwezige bebouwing en de parkeerplaatsen is dit niet een representatieve en uitnodigende situatie.



Afbeelding: Afgezien van een boom en enkele hagen is er sprake van veel verharding

Aan de zijde van de Muldersweg valt met name de achterzijde van Hotel Waanders op. En ook hier is door wegen en parkeerplaatsen uitsluitend sprake van verharding. Door de jaren heen is de betekenis van de locatie steeds verder teloor gegaan. Een nieuwe impuls is gewenst.



Afbeelding: Luchtfoto plangebied

Opvallend is hier de overgang naar het aangrenzende agrarische gebied en de aansluiting bij het oude slagenlandschap met ook de ijsbaan direct achter de “panden van Coster”.

De locatie maakt deel uit van het lange lint van ca. 12 km, die voornamelijk bestaat uit agrarische bebouwing. De structuur is vrij dicht met op verschillende plaatsen de mogelijkheid van doorzichten Het continue karakter van het wegprofiel, van een rijbaan met aan weerszijden boerderijen, wordt op een aantal plekken onderbroken. De grootste doorsnijding wordt gevormd door de snelweg, die met een viaduct over het lint is gepositioneerd. De snelweg snijdt het lint onder een niet haakse hoek. Het geheel van snelweg, geluidsschermen, viaduct, op- en afritten, en een grote (ovale) rotonde onder de snelweg staat in contrast met het historische karakter van het lint.

Afbeelding: Schematische weergave Oude Rijksweg

Naast de boerderijen was er langs de Streek een aantal melkfabrieken aanwezig, waarvan de meerderheid is verdwenen en een invulling met woningbouw heeft gekregen. Ook de resterende melkfabrieken zijn bijzondere elementen in het lint, omdat ze van een andere maat en schaal zijn dan de boerderijen. Toch vormen ze geen dissonanten in het lint. Ze maken de geschiedenis van dit gebied als melkveehouderijgebied herkenbaar. Zij laten zien dat in dit gebied niet alleen werd geproduceerd, maar dat de producten ook op de streek werden verwerkt. Ze horen bij het leven van Staphorst. Het verschil tussen de vredige boerderijen, met hun bijzondere detaillering en vaak verzorgde tuinen, en de toch wat noeste fabrieksgebouwen voegt aan de beleving van het lint een interessant contrast toe. Verder zijn er tal van ander functie langs de streek die qua functie en volume afwijken van de oorspronkelijke boerderijen. Tezamen vormen alle deze ruimtelijke accenten een kralenketting die de hele streek met elkaar verbindt. Een aantal van de kralen kunnen als parel worden aangemerkt, omdat ze van bijzondere kwaliteit zijn, zoals de kerken in Staphorst en Rouveen.

Toegespitst op de zone tussen de A28 en het spoor zijn er verschillende opvallende ruimtelijke accenten te bespeuren. Zo is de entree van het dorp Staphorst aan de westzijde rond de A28 en Waanders. In de tot voorkort gehanteerde Ruimtelijke Atlas en welstandsnota wordt daarin Waanders als “herkenningspunt “aangemerkt, evenals de Hersteld Hervormde Kerk en zijn beide één van de kralen.

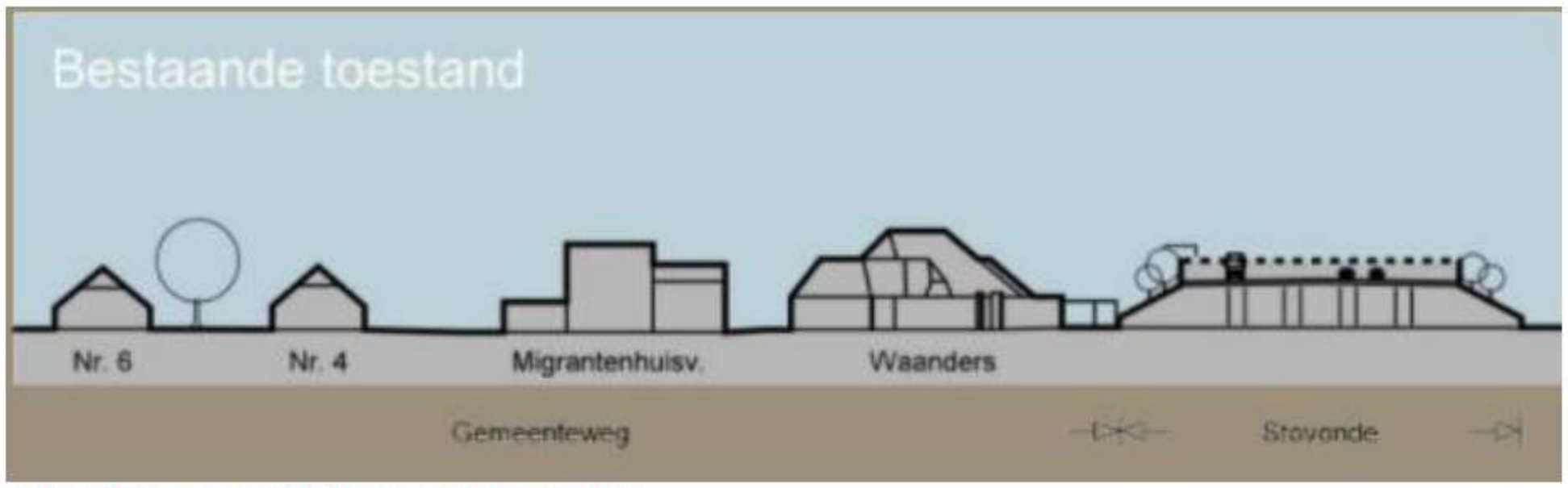


Afbeelding: Kralenketting

Een in het oog springende onderbreking van het lintprofiel is de kruising met de Ebbinge-Wubbenlaan/Bergerslag. Hier is een rotonde aangelegd, waarmee een grote open plek in het lint is ontstaan. Hier is ingezet op een hoog ambitieniveau van de bebouwing in de kwadranten met zorgvuldigheid in de architectuur. Voor wat de richtingen van de bebouwing betreft is die afgestemd op het slagenlandschap waarbij een duidelijk onderscheid is gemaakt qua maat en schaal met de Streek.

Opvallend is de hoek van de perceel richting ten opzichte van de weg: in Staphorst staat deze vrijwel haaks op de weg, terwijl deze verder naar het zuiden in Rouveen onder een scherpe hoek staat met de weg. Vanuit de oorspronkelijke ontginningsbasis is te zien dat de vier slagen van Staphorst in vrijwel een rechte lijn naar het zuidoosten lopen. In de aanwijzing tot Beschermd dorpsgezicht wordt hier ook op gewezen.

Rond het plangebied komt dit tot uiting in de richting van de Muldersweg en de aanliggende bebouwing. Bij de bouw van hotel Waanders is in 1934 de richting gekozen van de denkbeeldige doorgetrokken lijn van de rijksweg richting Meppel. Hierdoor kwam het hotel vlak voor WO2 op een prominente plaats te liggen aan de Hoek. Uit oogpunt van de cultuurhistorie moet dit in onze optiek als een gegeven worden gezien.



Afbeelding: Profiel bestaande toestand

In de zone tussen de A28 en het spoor is in de loop van de jaren sprake geweest van een schaal vergroting, zoals rond de kwadranten en de HH kerk. Deze bebouwing die qua maat en schaal afwijkt van de oorspronkelijke bebouwing voegt zich naadloos in de ruimtelijke omgeving. Dit wordt ingegeven door een zorgvuldige inpassing die voornamelijk wordt ingegeven door het oorspronkelijke slangenlandschap en de oriëntatie op de Gemeenteweg.

<u>Stedenbouwkundige uitgangspunten</u>
Het appartementencomplex dient uit drie delen te bestaan:

- een deel komt in het verlengde van de Muldersweg , waarmee het oorspronkelijk slagenlandschap tot uitdrukking komt;
- een deel ligt evenwijdig aan de inmiddels onvermijdelijke A28 , als dominante richting;
- een deel ligt op de kop van beide “benen” en versterkt de bebouwingsstructuur langs de Gemeenteweg en is de zuidelijke entree van het dorp Staphorst;

Bovendien dient:

- het volume dient qua maat en schaal zich te voegen in de bestaande stedenbouwkundige structuur;
- een significant percentage aan vergroening plaats te vinden;
- het complex zich als herkenningspunt te manifesteren, zoals Waanders dat ook altijd heeft gedaan

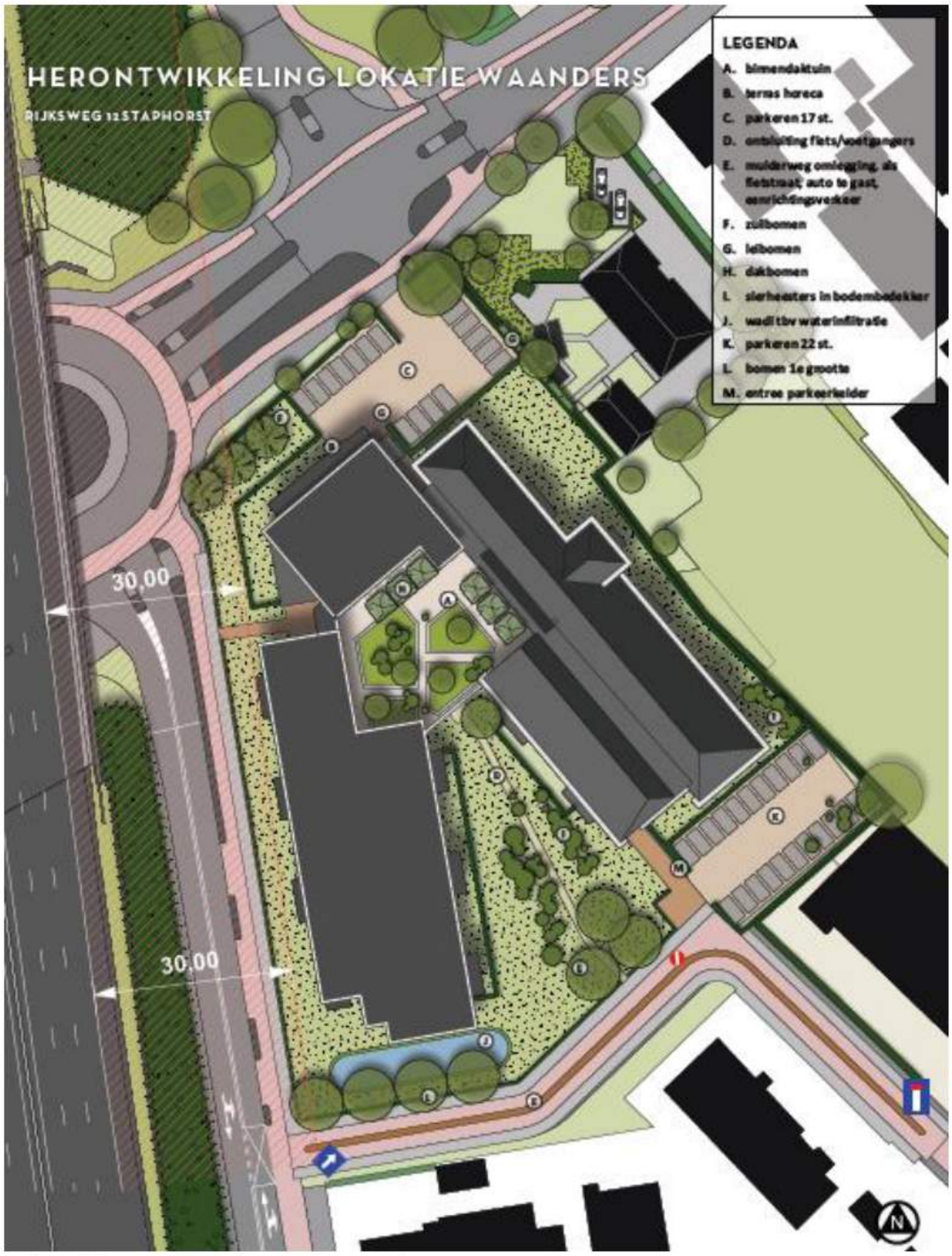
<u>Toekomstige ruimtelijke situatie</u>
Om na de sloop van de panden van Hotel Waanders en Coster invulling te gaan geven aan dit gebied is het van belang om te kijken naar het historisch kader. Het van oorsprong aanwezige slagenlandschap dient in onze optiek deel uit te maken van de ontwerpopgaven van het beoogde ruimtelijke ontwerp. Dit betekent dat de lijn, die wordt gevormd door de Muldersweg terug moet komen in het ontwerp. Van een jonger historie is de aanwezigheid van de A28. Dit wegtracé is niet meer weg te denken uit het beeld van Staphorst en is door het viaduct en taluds van grote invloed op de beleving in dit deel van het dorp. Dit is mede aanleiding om eveneens de richting die de A28 heeft onderdeel te laten uitmaken van het ontwerp.



Afbeelding: Toekomstig appartementencomplex

Het ontwerp is opgebouwd uit 3 delen, waarbij elk deel een eigen uitstraling heeft en als compositie onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Het betreft een alzijdig gebouw. De richtingen zijn ontleend aan het oude slagenlandschap en de A28. Het accent komt ter hoogte van de Gemeenteweg en ligt in de zichtlijn van de burgemeester van de Walstraat. Het complex heeft een gelaagde opbouw. De vleugel langs de A28 krijgt 4 bouwlagen (12m), waarbij de bovenste bouwlaag een afwijkende kleur en materialisatie krijgt. Dit deel reageert ruimtelijk op de A28. Die is immers als sinds 1985 als een dominant ruimtelijk gegeven moet worden beschouwd. De oostelijke vleugels krijgt een samengestelde opbouw met verschillende goothoogten (6-8m) en kappen. De nokhoogte is circa 11m. Door dit deel van het complex op deze wijze uit te voeren is er sprake van een goede ruimtelijke aansluiting en overgang naar de bestaande omgeving.
Het gedeelte van het complex dat op de Gemeenteweg is georiënteerd kent 4 bouwlagen met een terugleggende 5e bouwlaag, die bovendien wordt uitgevoerd in een afwijkende materialisatie. Op de begane grond komt het grand café “Waanders”, zodat uit oogpunt van historie deze horecavestiging aan Staphorst blijft verbonden.

Deze locatie vraagt om een volume dat een belangrijke ruimtelijke impact heeft en een visitekaartje is voor het dorp. Om die reden zal naast het bouwvolume veel zorg zijn voor de omgeving. Dit houdt in dat aanzienlijke vergroening van de buitenruimte onderdeel uitmaakt van het ontwerp. Daar zijn goede mogelijkheden voor, aangezien de parkeeropgave ondergronds wordt opgelost. De geplande inrichting is te zien op de volgende afbeelding. Een volledige weergave van het inrichtingsplan is opgenomen in bijlage 4.



Afbeelding: Uitsnede inrichtingsplan

Voor de ontsluiting is een nieuwe verbinding bedacht tussen de Muldersweg en de Rijksweg, zodat er een aansluiting ten noorden van Rijksweg 4 op deze weg wordt gerealiseerd. Via het nieuwe weggedeelte en de Muldersweg is eveneens de parkeerkelder bereikbaar.
Met dit initiatief wordt een belangrijke stap gezet naar een grote ruimtelijke verbetering van dit deel van Staphorst, waarbij het accent ter hoogte van de A28 niet meer ligt op het viaduct/talud en geluidscherm, maar op appartementencomplex dat als een visitekaartje kan worden gezien voor Staphorst.

Architectuur

De planopzet wordt bepaald door de aanwezige richtingen vanuit het Slagenlandschap en de A28. Het ontwerp bestaat uit drie gebouwdelen. In de eerste plaats de ‘kop’ aan de Gemeenteweg. In de tweede plaats de vleugel als verlengde van de Muldersweg en als derde de

vleugel langs de Rijksweg. De drie gebouwdelen zijn onderling verbonden, maar tevens helder van elkaar onderscheiden, zowel qua positie als qua architectuurbeeld.
Zoals het oude gemeentehuis, de zuivelfabrieken, pastorie en/of het Ora et Labora de sfeermakers en parels langs de Streek zijn, mag ook op deze locatie op de kop een markant en hoger volume gerealiseerd worden. Dit geeft meerwaarde en statuur aan de plek. Juist bij de entree van het dorp mag het een onsje meer zijn. De mooiste kraal aan de ketting.
Het gehele plan zoekt aansluiting bij de buurt met lage volumes van twee bouwlagen en gaat trapsgewijs omhoog met een slotakkoord van het uitspringend middendeel aan de gemeenteweg van vier bouwlagen plus een terug liggende 5e bouwlaag. De hoogte van het gebouw is nieuw langs De Streek, maar is hierin een positief tegenwicht tegen het viaduct wat Staphorst oneerbiedig doorsnijdt. Met het gebouw wat nu voor ogen staat wordt aandacht in positieve zin getrokken en staat er een gebouw wat gezien mag worden. Het viaduct moet men helaas zien. De beide vleugels kennen bewoning aan beide zijden, zodat er van achterkantsituaties geen sprake is. Het geeft juist de kans ook deze open binnenkant te vergroenen.
De kop van het plan krijgt een moderne en rijke ambachtelijke uitstraling. Met het ambachtelijke wordt aansluiting gezocht bij de historische lintbebouwing welke over het algemeen traditioneel is en behoudend qua materiaalkeuzes. Het gebouw van de Porceleyne Fles in Delft is hiertoe een geode referentie.
De gevel kent een rijke detaillering met zowel verticaal als horizontaal duidelijke belijningen. Horizontaal in aansluiting op het horizontale beeld van De Streek, verticaal als verrijking binnen het beeld. De begane grond heeft een uitnodigend karakter door het Grand café uit te bouwen
De vleugel langs de Rijksweg oriënteert zich ook op de Rijksweg. De drie balkonpartijen zorgen voor een zekere expressiviteit. De architectonische uitwerking van dit deel zal soberder zijn dan de kop aan de Gemeenteweg.
De vleugel in het verlengde van de Muldersweg is voorzien van een kap. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij het landelijke karakter van de boerderijen langs de ijsbaan. De proporties zijn weliswaar anders en ook de architectonische uitwerking zal anders zijn dan de boerderijen, maar door een kap toe te voegen wordt stedenbouwkundig wel de aansluiting gevonden. In de uitwerking wordt de scholenarchitectuur van Dudok als referentie gezien. De architectuur krijgt hiermee bijna vanzelf een horizontale belijning passend bij het karakter van de slagenstructuur met haar boerderijen. Ook zal het beeld ingetogen zijn.
Zo kennen de drie gebouwdelen alle een eigen architectuur. Dit geeft het plan een rijkdom in beeld en geeft het tevens een kleinschaliger karakter passend bij het dorp.
Het terras aan de voorzijde en de vergroening rondom geven de locatie een enorme kwaliteitsimpuls.



Afbeelding: Impressie voorgenomen ontwikkeling



Afbeelding: Impressie voorgenomen ontwikkeling

Beleidskaders

Toelichting:
Een ruimtelijke ontwikkeling dient te passen binnen de gestelde beleidskaders van zowel het Rijk, de provincie als de gemeente. De gemeentelijke beleidskaders zijn het meest concreet geformuleerd en in dit geval ook het belangrijkste toetsingskaders. De meest relevante beleidskaders worden hier kort benoemd.

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Voor het nationale ruimtelijke en mobiliteitsbeleid geldt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker vooropzet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit te bereiken, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...') en komt de gebruiker centraal te staan.

Nationale belangen
De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in Oost-Nederland (de provincies Gelderland en Overijssel) zijn:

- Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen. Dit onder andere ten behoeve van de mainports Rotterdam en Schiphol;
- Het formuleren van een integrale strategie voor het totale rivierengebied van Maas en Rijntakken (Waal, Nederrijn, Lek en de IJssel, deelprogramma rivieren van het Deltaprogramma) en de IJsselvechtdelta (deelprogramma's zoetwater en rivieren) voor waterveiligheid in combinatie met bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, natuur, economische ontwikkeling en woningbouw;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden (zoals de Veluwe);
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

<u>Ladder voor duurzame verstedelijking</u>
In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen 'bestaand stedelijk gebied' en 'stedelijke ontwikkeling'.

Het plan vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en is te beschouwen als een stedelijke ontwikkeling. Er is sprake van herstructurering en er wordt geen nieuwbouw in een uitleglocatie toegevoegd. Dit sluit in ieder geval aan op het doel van de ladder om ruimte optimaal te benutten. Omdat sprake is van een stedelijke ontwikkeling moet worden aangetoond dat er behoefte is aan de ontwikkeling. Hier wordt verder op ingegaan onder 'Woonvisie 2020-2024'. Daarnaast wordt de behoefte aangetoond middels een marktonderbouwing welke is opgenomen in bijlage 9.

<u>Conclusie Rijksbeleid</u>
De voorgenomen ontwikkeling staat de nationale belangen niet in de weg. Wat betreft de ladder is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik en kan de behoefte van de ontwikkeling worden aangetoond.

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening provincie Overijssel
De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel. Duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale kwaliteit zijn de leidende principes of 'rode draden' bij alle initiatieven in de fysieke leefomgeving in de provincie Overijssel. De Omgevingsverordening is het provinciaal juridisch instrument dat wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch geborgd is.

Wat betreft de generieke beleidskeuzes is met name van belang dat de ontwikkeling voorziet in zorgvuldig ruimtegebruik en in een regionale behoefte voorziet. Dit sluit goed aan op de ambitie uit het ontwikkelingsperspectief dat voor de locatie geldt. Voor het plangebied geldt namelijk het ontwikkelingsperspectief 'Woon- en werklocaties buiten de stedelijke netwerken'. Hier staat namelijk dat: '*Steden en dorpen buiten de stedelijke netwerken mogen altijd bouwen voor de lokale behoefte aan wonen, werken en voorzieningen, inclusief lokaal gewortelde bedrijvigheid, mits onderbouwd en regionaal afgestemd. Herstructurering en transformatie van de woon-, werk-, voorzieningen- en mixmilieus moeten deze vitaal en aantrekkelijk houden en de diversiteit aan milieus versterken.*'

De betreffende locatie bevindt zicht verder binnen de volgende gebiedskenmerken:

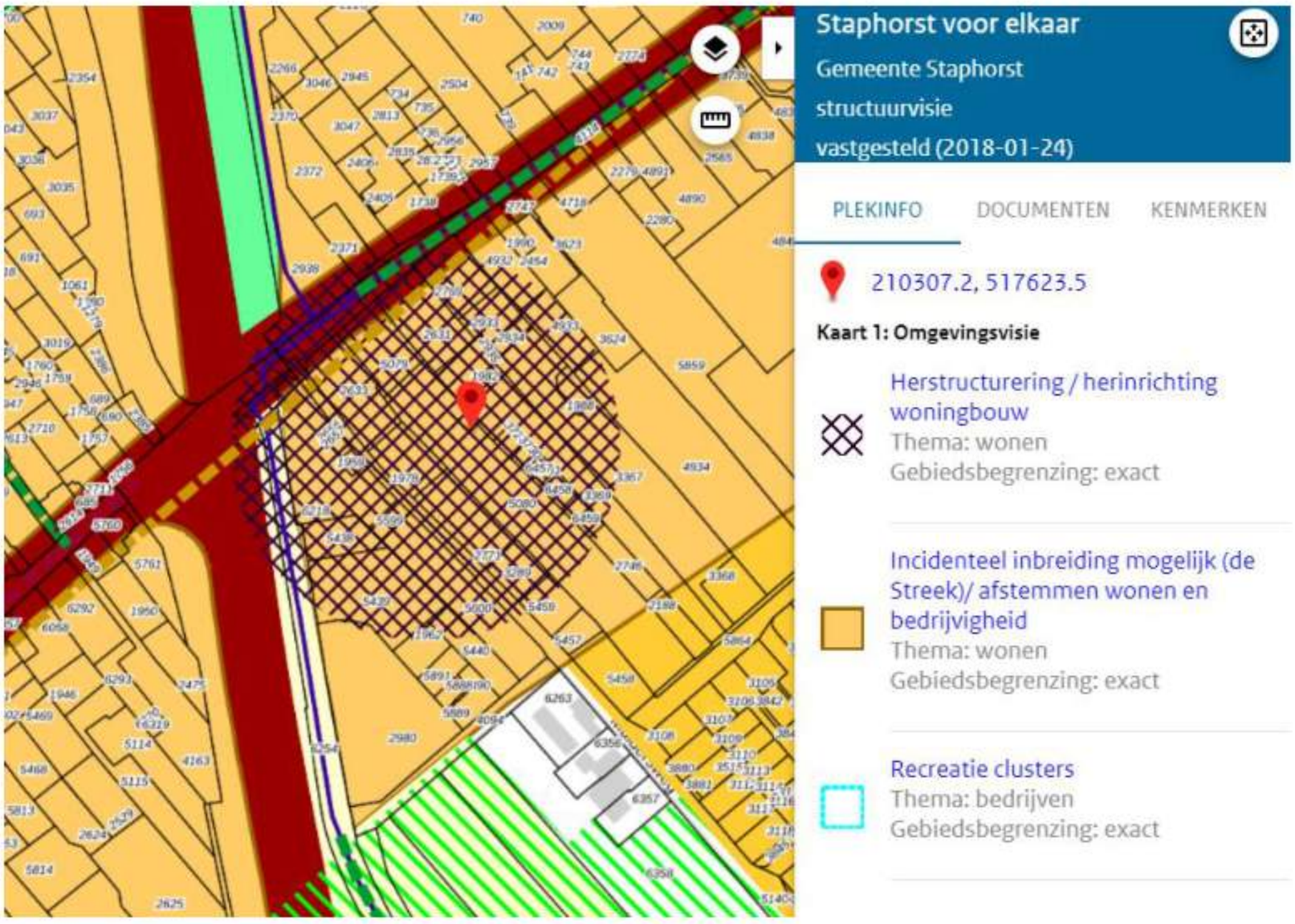
- Natuurlijke laag: Laagveengebieden (in cultuur gebracht)
- Laag van het agrarische cultuurlandschap:: Laagveenontginningen
- Stedelijke laag: Bebouwingsschil 1900 – 1955
- Laag van de beleving: Donkerte

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de genoemde gebiedskenmerken van het gebied en het doel is om te zorgen dat de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluit op betreffende kenmerken.

Conclusie provinciaal beleid
De ontwikkeling betreft een herstructureringslocatie en voorziet in een lokale behoefte en past daarmee binnen de doelstelling van de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening en het ter plaatse geldende ontwikkelingsperspectief.

Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Staphorst voor elkaar
Binnen de Omgevingsvisie 'Staphorst voor elkaar' is het plangebied is aangeduid als 'Herstructurering / herinrichting woningbouw'. Ontwikkeling van nieuwbouw vindt zoveel mogelijk binnenstedelijk en aansluitend aan het bestaand stedelijk gebied plaats. Pas zodra deze locaties benut zijn, of zodra ze blijken ongeschikt te zijn voor woningbouwdoeleinden, zal er naar reservelocaties gekeken worden. De locatie voor de voorgenomen ontwikkeling is dus geschikt voor om te ontwikkelen volgens het beleid.



Afbeelding: Uitsnede Omgevingsvisie Staphorst voor elkaar

De omgeving van het plangebied is aangeduid als het bruisende hart van Staphorst. De doelstelling is om te werken aan een duidelijker hart. De voorgenomen ontwikkeling kan hieraan bijdragen door meer levendigheid toe te voegen. Ten eerste creëert meer woningen automatisch meer reuring in het gebied. Ten tweede blijft met de ontwikkeling de handelsnaam Waanders behouden en wordt het bedrijf weer levensvatbaar. Een nieuw concept gericht op voornamelijk lokale klandizie (zakelijk/lunch/dagjesmensen/grandcafé) met terras aan de voorzijde voorziet in een behoefte en zorgt voor een goede, levendige mix in het geheel.



Afbeelding: Uitsnede Omgevingsvisie Staphorst voor elkaar

Woonvisie 2020-2024
In de woonvisie 2020-2024 staat dat de vraagdruk voor woningen van €200.000 - €265.000 in de gemeente het grootst is en binnen de nieuwbouwprogrammering hier meer aandacht voor moet komen. Daarnaast wordt vermeld dat er ook een beperkte vraag naar appartementen voor ouderen in nabijheid van voorzieningen is en deze kunnen op herontwikkelingslocaties worden gerealiseerd.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet grotendeels in de prijscategorie van €200.000 - €265.000 waar veel vraag naar is. Dat deze vraag voor dit specifieke plan er ook daadwerkelijk is, wordt aangetoond middels een marktonderbouwing welke is opgenomen als bijlage 9. Samengevat is de conclusie van het marktonderzoek als volgt.

Op basis van de woonvisie van de gemeente Staphorst en de woonopinie/ marktanalyse van Poortman Makelaars kunnen de voorgenomen plannen op de locatie Waanders goed worden onderbouwd.

Er wordt een zeer centrale en optimale locatie benut, waarbij ruimte wordt gerealiseerd voor wonen op inbreidingslocatie. Er is sprake van een uitstekende locatie voor appartementen, met name door de ligging nabij voorzieningen, gecentreerd in de kern van Staphorst.
Daarnaast wordt er goed bij de woonvraag aangesloten door het realiseren van diverse appartementen. Hierbij zal met name worden gericht op de koopappartementen met daarnaast een klein segment (sociale) huurappartementen. Deze huurappartementen kunnen in samenspraak met de VechtHorst in het sociale huursegment worden ondergebracht. Ook is er de verwachting een deel van de koopappartementen te verkopen aan particuliere beleggers, die deze appartementen vervolgens binnen de huursector zullen gaan aanbieden. Hierdoor wordt tevens in de niet-sociale huurwoningvoorraad voorzien.

De voorkeur van woningzoekenden in Staphorst gaat uit naar koopwoningen en dan met name grondgebonden woningen. Met name in het huidige (bestaande) woningaanbod en de overige nieuwbouwplannen binnen de gemeente Staphorst wordt er reeds op die vraag ingespeeld. Doordat de prijzen van die woningen relatief hoog liggen, zal met de realisatie van een groot aantal appartementen in het aanbod van betaalbare en passende woningen voor zowel starters als ouderen worden voorzien.

De huidige markt kan gezien het structurele tekort van woningen en de grote, blijvende woningvraag de toevoeging van een groot aantal appartementen aan. Doordat er op een grote doelgroep wordt gestuurd, appartementen in meerdere prijssegmenten worden aangeboden én een combinatie van koop en huur wordt gerealiseerd, wordt daardoor beantwoord aan de grote woonbehoefte/-vraag. Tevens zal daardoor de doorstroming binnen het bestaande woningaanbod wordt gestimuleerd.

Daarnaast vindt de ontwikkeling plaats op een herontwikkelingslocatie en ligt het nabij voorzieningen wat past binnen de doelstellingen uit de woonvisie. Tot slot zijn er ook al

verkennende gesprekken gevoerd met woningcorporatie VechtHorst om te onderzoeken of de verkoop van de deel van de woningen aan VechtHorst een optie is. Daarmee zou ook een bijdrage kunnen worden geleverd aan de behoefte aan (sociale) huurwoningen. Op 6 juli jl. is het plan gepresenteerd bij VechtHorst. Hun reactie en visie op deze ontwikkeling is weergegeven in bijlage 7.

Conclusie gemeentelijk beleid
De ontwikkeling past binnen de gestelde (gemeentelijke) beleidskaders.

Verkeer / parkeren

Toelichting:
Van belang is dat aangetoond kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling voorziet in voldoende parkeergelegenheid en het omliggende wegennet de toename aan verkeergeneratie aankan.

Verkeer
Het plangebied wordt ontsloten door de Rijksweg, en de Muldersweg-Gemeenteweg. Ook in de toekomstige situatie zal dit het geval zijn met een nieuwe aansluiting ten noorden van Rijksweg. Er is ook onderzocht of het doortrekken van de Muldersweg richting de Gemeenteweg een optie is. Uit onderzoek blijkt echter dat deze optie niet wenselijk is (zie bijlage 3). Daarbij is het uiteraard van belang dat de in- en uitrit op een veilige manier wordt ingericht. In overleg met de gemeente kunnen de verkeerskundige uitgangspunten hiervoor worden bepaald.
Wat betreft de verkeerscapaciteit van deze ontsluitingswegen zijn er geen redenen om aan te nemen dat deze de afwikkeling van de nieuwe functie met bijhorende verkeersbewegingen niet aan zou kunnen. Eventueel zou dat in het kader van het bestemmingsplan kunnen worden onderzocht en zo nodig maatregelen worden getroffen.

Om de verkeersafwikkeling op de te realiseren aansluiting Muldersweg - Rijksweg te beoordelen, zijn verkeersberekeningen uitgevoerd voor de afwikkeling (intensiteitscriterium Slop) en wachttijden (methode Harders). Hierbij is uitgegaan van de etmaalintensiteiten 2030 uit het gemeentelijk verkeersmodel, met een worst-case benadering qua verkeerstromen. Uit de berekeningen voor de verkeersafwikkeling volgt dat een kruispuntmaatregel meer nadelen dan voordelen heeft en dan ook ongewenst is. Wat betreft de wachttijden volgt een maximale wachttijd van 20 seconden op de verbindingsweg, wat volgens de methodiek als acceptabel wordt beschouwd. Een nieuwe aansluiting op de Rijksweg brengt qua verkeersafwikkeling en wachttijden geen nieuwe problematiek met zich mee. Deze conclusie wordt beaamd in het onderzoek van Goudappel Coffeng dat is opgenomen in bijlage 10. Dit onderzoek is uitgevoerd om een oordeel te geven over de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling, ook in vergelijking met andere mogelijke opties voor de ontsluiting van de appartementen. De conclusie van die onderzoek is als volgt.

Goudappel Coffeng oordeelt dat de voorgenomen ontsluiting van de nieuwe appartementen op de Rijksweg goed mogelijk is. Door hier uit te gaan van eenrichtingsverkeer wordt sluipverkeer op

de route via de Muldersweg voorkomen. Daardoor is er ook geen sprake van significantie toename van verkeer op bestaande woonstraten.

De aansluiting op de Rijksweg brengt een klein nadeel met zich mee voor de doorstroming van doorgaand verkeer op de Rijksweg, maar hier staan andere voordelen tegenover (bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid). Alle belangen afwegend, is de voorgenomen ontsluiting een logische keuze. Aandachtspunt is wel dat voorkomen moet worden dat uitgaand verkeer (vanaf de appartementen naar de Rijksweg) via de Molenweg gaat rijden. Hiertoe moet de Molenweg afgesloten worden voor doorgaand verkeer.

De voorgestelde verkeerskundige inrichting zorgt dus voor een betere verkeersafwikkeling dan de huidige Mulderweg (aansluiting Gemeenteweg). Tevens kunnen de eigendomsverhoudingen van de percelen (huidige Muldersweg op perceel Waanders en oude ligging Muldersweg is nog eigendom gemeente) worden rechtgezet.

Parkeren

In het huidige plan is rekening gehouden met de realisatie van 94 appartementen. De bedoeling is dat de parkeerplaatsen ten behoeve van de woningen in een parkeerkelder onder het complex worden gerealiseerd. Deze parkeerkelder wordt ontsloten via de Muldersweg.
De parkeerplaatsen ten behoeve van de horeca zijn op het maaiveld gesitueerd, met een uitwijkmogelijkheid aan de achterzijde. Aan de voorzijde op het perceel worden 17 stuks parkeerplaatsen gerealiseerd. De ontsluiting hiervan geschiedt via de Gemeenteweg. Ook de bevoorrading van de horeca geschiedt via deze ontsluiting. Tevens is aan de voorzijde in voldoende parkeerruimte voor fietsen voorzien.

Voor het vaststellen van de parkeerkengetallen is de vigerende Nota parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst gehanteerd.

De volgende uitgangspunten zijn als basis gebruikt:

- Gebiedsindeling: weinig stedelijk;
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom;
- Volledig op eigen terrein parkeren;
- Standaard werkwijze: toepassing gemiddelde van de bandbreedte;
- Standaard toepassing aanwezigheidspercentages.

Specificatie en classificering

Type appartement	Aantal	Woonoppervlakte (gemiddeld)	Classificering
Type A	13 stuks	53 m²	Koop, appartement, goedkoop
Type B	38 stuks	62 m²	Koop/huur, appartement, midden
Type C	24 stuks	76 m²	Koop, appartement, midden
Type D	19 stuks	113 m²	Koop, appartement, duur
Totaal:	94 stuks		

Parkeerkengetal

Functie	Parkeerkengetal	Toepassing
Restaurant	11 stuks (per 100 m² BVO)	Grandcafé
Koop, etage, goedkoop	1,6 stuks (per appartement)	Appartement type A
Koop, etage, midden	1,9 stuks (per appartement)	Appartement type B en C
Huur, etage, midden	1,4 stuks (per appartement)	Appartement type B
Koop, etage duur	2,3 stuks (per appartement)	Appartement type D

Berekening parkeerplaatsen

Functie	Berekening parkeerplaatsen	Aantal totaal
Restaurant (1 stuks)	1 x (403 m² / 100 m²) x 11,0	44,3 parkeerplaatsen
Koop, etage, goedkoop (type A – 13 stuks)	13 x 1,6	20,8 parkeerplaatsen
Koop, etage, midden (type B en C – 50 stuks)	50 x 1,9	95,0 parkeerplaatsen
Huur, etage, midden (type B en C – 12 stuks)	12 x 1,4	16,8 parkeerplaatsen
Koop, etage, duur (type D – 19 stuks)	19 x 2,3	43,7 parkeerplaatsen
	Totaal benodigd:	216 parkeerplaatsen
	Totaal aanwezig:	216 parkeerplaatsen

Specificatie appartementen en berekening aantal parkeerplaatsen

Het huidige carpoolen en wildparkeren op deze locatie wordt weggenomen met deze ontwikkeling. Doordat er een parkeerkelder wordt aangelegd, met uitsluitend gebruik voor belanghebbenden bestaat de mogelijkheid tot carpoolen en wildparkeren niet langer. De gemeente Staphorst heeft overigens in 2019 voorzien in een carpoolplaats, bij de firma Boer aan de Achthoevenweg.

Conclusie
Het aspect verkeer/parkeren hoeft in principe geen problemen op te leveren.

Water

Toelichting:

Wat betreft water is het van belang dat het waterschap vroegtijdig wordt ingelicht over de voorgenomen ontwikkeling. Wat op voorhand al gesteld kan worden is dat het aantal vervuilingseenheden zal toenemen. Er zullen immers meerdere huishouden gebruik gaan maken

van het terrein als woongebied. Het verharde oppervlakte zal afnemen in de toekomstige situatie. Het plangebied is in de huidige situatie vrijwel geheel versteend. De bedoeling is om in de toekomstige situatie in het zuiden van het perceel ruimte te creëren voor groen. Dit vormt dan meteen het gedeelte waar ruimte is voor hemelwaterinfiltratie. Infiltratiekratten zouden daarbij een optie zijn, daarvoor is ook voldoende ruimte in het plangebied.

Voor deze ontwikkeling is de watertoets ingevuld waarmee het waterschap Drents Overijsselse Delta is geïnformeerd over de plannen. De watertoets is opgenomen in bijlage 5. Uit de watertoets blijkt dat de normale procedure van toepassing is en het waterschap een uitgangspuntennotitie opstuurt. Deze uitgangspuntennotitie is reeds ontvangen en is eveneens bijgevoegd in bijlage 5.
Voor deze ontwikkeling is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. In het kader van het bestemmingsplan dient te worden aangegeven hoe met deze uitgangspunten wordt omgegaan. Dit zal in het kader van het bestemmingsplan dan ook gebeuren.

Conclusie
Het aspect water hoeft op voorhand geen problemen op te leveren. In het kader van het bestemmingsplan wordt vroegtijdig contact gelegd met het waterschap door de watertoets in te vullen. Eventuele gewenste maatregelen van het waterschap kunnen besproken worden en worden meegenomen in de uiteindelijke planvorming. De bruikbare informatie vanuit de uitgangspuntennotitie zal worden opgenomen in de waterparagraaf van het inrichtingsplan, bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing. In dit stadium zijn de hiervoor benodigde rekengegevens nog niet voldoende concreet beschikbaar.

Duurzaamheid

Toelichting:

Gebruikskwaliteit
De gemeente Staphorst wil haar bevolking graag een goed woon- en leefklimaat bieden. Dit betekent ook nieuwe mogelijkheden creëren voor wonen. Het toevoegen van appartementen die volgens de huidige bouw- en wooneisen wordt gebouwd, speelt in op de behoefte van de toekomst. De appartementen bieden een prettig woon- en leefklimaat voor de toekomstig bewoners. Daarnaast wordt de verkeerskundige situatie verbeterd en wordt een nieuwe impuls gegeven aan de horecafunctie wat het gebruik van het gebied en de omgeving ten goede komt.

Toekomstwaarde
Voor de locatie wordt een nieuwe invulling gegeven voor de toekomst. Daarmee wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte die er de komende jaren is voor dit type woningen. Daarnaast biedt de nieuwe verkeerssituatie een veiligere verkeersafwikkeling ter plaatse voor de toekomst.

Gezondheid
De verharding in het gebied neemt met circa 50% af. Dat levert een positieve bijdrage om hittestress te voorkomen. Verharding heeft over het algemeen een groot warmteabsorberend

vermogen, dat neemt nu af waardoor de kans op hittestress afneemt. Verder worden de woningen voorzien van de modernste ventilatie wat zorgt voor een optimale luchtkwaliteit in de woningen en bijdraagt aan een gezond woon en leefklimaat.

Milieu
Het te realiseren pand zal voldoen aan de eisen van deze tijd ten aanzien van duurzaamheid. Dit vertaalt zich onder meer in het feit dat het pand gasloos gebouwd zal worden en gebruik gemaakt zal worden van zonnepanelen en warmtepomp(en). De appartementen zullen dus voldoen aan de wettelijke eisen opgenomen in het Bouwbesluit. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt een EPC berekening alsook een MPG berekening uitgevoerd en voorgelegd aan de gemeente. De voorgenomen ontwikkeling draagt dan ook bij aan de toekomstwaarde van het plangebied.

Omgeving
De verharding in het plangebied neemt sterk af. Daarmee kan meer hemelwater worden geïnfiltreerd in de bodem. Door klimaatverandering is de verwachting dat er meer hevigere regenbuien zullen plaatsvinden. De huidige afwenteling van het hemelwater is hier op vele plekken niet op ingesteld. Door meer water in de bodem te infiltreren wordt wateroverlast bij deze piekbuien ingeperkt. Daarnaast zal het toevoegen van duurzame toekomstbestendige appartementen binnen het plangebied de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Het laat zien dat er gebouwd wordt voor de toekomst en het zal een impuls geven aan de omgeving, doordat er een in het oog springend markant gebouw op een prominente locatie wordt gerealiseerd.

Inbreidingslocatie
De beoogde ontwikkeling betreft een inbreidingslocatie. Immers er wordt oude bebouwing gesloopt en vervangen door een appartementencomplex. Op deze manier krijgt een huidig bebouwd perceel een nieuwe invulling en wordt voorkomen dat elders in de gemeente open gebied wordt aangewend voor woningbouw. Dit heeft uit oogpunt van duurzaamheid en goede ruimtelijke ordening de voorkeur.

Conclusie
Het aspect duurzaamheid hoeft op voorhand geen problemen op te leveren.

Archeologie & cultuurhistorie

Toelichting:

<u>Archeologie</u>
Het plangebied kent de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' wat betekent dat op deze gronden geen bouwwerken mogen worden gebouwd, waarbij de bodem dieper dan 50 cm beneden het maaiveld wordt geroerd, met uitzondering van:

- bouwwerken ter vervanging van bestaande bouwwerken, waarbij de bestaande oppervlakte met niet meer dan 100 m² wordt uitgebreid;

- bouwwerken met een oppervlakte kleiner dan 100 m² ten behoeve van andere, voor deze gronden geldende bestemmingen.

Bij de voorgenomen ontwikkeling zal de bodem in verband met de beoogde parkeerkelder dieper dan 50 cm benden het maaiveld geroerd worden. Daarnaast betreft de ontwikkeling wel vervanging van bestaande bouwwerken, maar wordt de nieuwe bebouwing met meer dan 100 m2 uitgebreid. Er is dus archeologisch onderzoek nodig dat moet aantonen of er zich archeologische waarden in de bodem bevinden.

Conclusie
Het aspect archeologie hoeft op voorhand geen problemen op te leveren, maar in het kader van het bestemmingsplan moet dit worden uitgesloten door middel van archeologisch onderzoek.

Cultuurhistorie
Een deel van het plangebied kent de dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd dorpsgezicht'. De voor 'Waarde - Beschermd dorpsgezicht' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor behoud, herstel en versterking van het karakteristieke dorpsgezicht (De Streek) zoals dat is verwoord in de aanwijzing dorpsgezicht d.d. 18 oktober 1993 en het document 'Staphorst een eigen wereld' van 31 mei 2005.

Daarnaast staat in de Nota Belvedère dat het de uitdaging van het Belvedère project Staphorst is in te spelen op dergelijke tendensen en aan te geven hoe ontwikkelingen zodanig kunnen worden ingezet dat ze bijdragen aan een versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten. Behoud door ontwikkeling is daarbij het motto. Staphorst is geen museumdorp, en moet dat vooral ook niet worden. Staphorst is een levend dorp met een ondernemende gemeenschap. Er is nadrukkelijk ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe kwaliteiten, zolang die passen binnen de gestelde kaders.

Zoals onder het kopje 'Ruimtelijke motivatie' staat aangegeven zal de voorgenomen ontwikkeling aansluiten op het verkavelingspatroon en de omliggende bebouwing. Daarnaast zal wat betreft architectuur qua schaal, situering en bouwstijl worden aangesloten op het historische bebouwingsbeeld. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee een project dat inspeelt op de huidige behoefte en vormt een kans om de cultuurhistorische kwaliteit te verbeteren.

Conclusie
Het aspect archeologie hoeft op voorhand geen problemen op te leveren. In overleg met de Stadsbouwmeester van de gemeente Staphorst zal gezocht moeten worden naar een passende uitstraling binnen het beschermd dorpsgezicht voor de gewenst bebouwing.

Milieu

VNG-handreiking 'Bedrijven- en milieuzonering'

Toelichting:

Bij een ruimtelijke ontwikkeling kan sprake zijn van al aanwezige bedrijvigheid en van nieuwe bedrijvigheid. Milieuzonering zorgt er voor dat nieuwe bedrijven een juiste plek in de nabijheid van de gevoelige functie krijgen en dat de (nieuwe) gevoelige functie op een verantwoorde afstand van bedrijven komen te staan. Het doel hiervan is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

Vanuit plangebied naar omgeving
Met de voorgenomen ontwikkeling worden woningen (appartementen) en een horecavoorziening mogelijk gemaakt. Woningen zijn geen milieubelastende functies en vormen dan ook geen probleem voor de omgeving. Wat betreft de horecavoorziening gaat het om een voorziening van ongeveer 500 m2. De dichtstbijzijnde woning in de omgeving is gelegen aan de Gemeenteweg 4 en Muldersweg 4. Daarnaast worden er ook appartementen grenzend aan en boven dit horecagedeelte gerealiseerd.

Voor de horecacategorie waaraan wordt gedacht kent volgens de VNG bedrijvenlijst een maximale richtafstand van 10 meter in een 'rustige woonwijk'. Wat betreft de percelen Gemeenteweg 4 en Muldersweg 4 wordt hier ruimschoots aan voldaan. Daarnaast is het zo dat het plangebied en de omgeving gezien kan worden al een 'gemengd gebied' in plaats van een 'rustige woonwijk' en daarom mogen richtafstanden met één stap worden teruggebracht. Dit betekent dat de afstand kan worden teruggebracht tot 0 meter. Het geplande horecagedeelte vormt daarmee ook geen probleem voor de te bouwen appartementen.

Vanuit omgeving naar plangebied
In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende milieubelastende functies. De dichtstbijzijnde functies zijn:

- Steenhandel Rijksweg 2
- Kapper, fotozaak en hoedenzaak Muldersweg 5

Een kapper, fotozaak of hoedenzaak kent volgens de VNG bedrijvenlijst een richtafstand van 10 meter in een 'rustige woonwijk', hier wordt ruimschoots aan voldaan. Ter plaatse van De Steenhandel mag zich volgens het bestemmingsplan tot maximaal een categorie 2 bedrijf vestigen. Dit betekent dat een richtafstand van 30 meter geldt. Ten eerste wordt al aan die afstand voldaan. Daarnaast is het zo dat het plangebied en de omgeving gezien kan worden al een 'gemengd gebied' in plaats van een 'rustige woonwijk' en daarom mogen richtafstanden met één stap worden teruggebracht. Dit betekent dat de afstand kan worden teruggebracht tot 10 meter. Aan die afstand wordt zeker voldaan.

Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering levert geen problemen op.

Overige milieuaspecten

Toelichting:

In het kader van het bestemmingsplan moet rekening worden gehouden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. De milieukundige uitvoerbaarheid dient dan te worden beschreven.

Bodem

Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of daardoor gezondheidsrisico's of ecologische risico's zijn en wat de mogelijkheden zijn om daar tijdig iets aan te doen. Hiervoor is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig.

Op basis van het historisch gebruik van het plangebied is de verwachting dat de bodem op de locatie verontreinigd is ter plaatse van het voormalige benzinestation naast Waanders aan de Rijksweg en op het perceel van de voormalige graan- en meelhandel Coster aan de Muldersweg.

De enige manier om dit vast te stellen is om een bodemonderzoek uit te voeren. Dit onderzoek kan worden uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan. Mocht de bodem verontreinigd zijn, dan dient dit gesaneerd te worden alvorens het perceel in gebruik genomen kan worden ten behoeve van wonen.

Conclusie

Het aspect bodem hoeft in principe geen problemen op te leveren. Bodemonderzoek kan worden uitgevoerd om verontreiniging vast te stellen, waarna de bodem waarschijnlijk gesaneerd moet worden.

Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet moet bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht worden besteed aan het aspect geluid.

In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat (geluids)eisen worden gesteld aan de milieubelastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd aan milieugevoelige functies. In dit geval hoeft alleen ingegaan te worden op de geluidsaspecten met betrekking tot wegverkeerslawaai. Het plangebied ligt immers niet nabij gezoneerde industrieterreinen en spoorwegen. Daarom zijn deze aspecten niet relevant.

De te realiseren woningen zijn op basis van de Wet geluidhinder gelegen binnen de zone van de A28 en de Gemeenteweg en het meest noordelijke gedeelte van de Rijksweg waar (nog) geen maximale snelheid van 30 kilometer per uur geldt. Akoestisch onderzoek is daarom noodzakelijk om aan te tonen of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aan de Rijksweg A28 zijn ter plaatse al verschillende geluidswerende maatregelen getroffen welke het geluid wellicht al deels reduceren. Echter laat de geluidniveaukaart van de gemeente zien dat het geluidsniveau tussen zich tussen de 53 db en 63 db bevindt. Daarom is akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2).



Afbeelding: Uitsnede geluidskaart Staphorst

De conclusie van het akoestisch onderzoek is dat het bouwplan voor het aspect geluid realiseerbaar is binnen het wettelijk kader van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Door het treffen van gevelmaatregelen, aanleggen van buitenruimten zoals terras, balkons/loggia's en een compenserende maatregel als gemeenschappelijke buitentuin is ondanks de hoog geluid belaste omgeving sprake van een redelijk tot goed woon- en leefklimaat. Voor het complete onderzoek wordt verwezen naar bijlage 2.

Wat relevant is om te vermelden is dat de vierde bouwlaag langs de Rijksweg naast de ruimtelijk gewenste bouwhoogte ook nodig is om het geluid achter deze gevel voldoende te kunnen reduceren.

Conclusie
Het aspect geluid levert in principe geen problemen op als de genoemd maatregelen worden getroffen.

<u>Ecologie</u>
Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Nederland (voorheen EHS). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten.

Soortenbescherming
Het voornemen is om de bestaande bebouwing te slopen. Daarbij is het mogelijk dat nest- en verblijfplaatsen van beschermde soorten worden verwijderd. Het is daarom van belang dat er in het kader van het bestemmingsplan een Quickscan ecologie uit te voeren. Daarmee wordt (onder andere) onderzocht of er zich beschermde soorten in het plangebied bevinden. Mocht dit het geval zijn dienen er maatregelen worden getroffen en eventueel ontheffing te worden aangevraagd het bevoegd gezag (Provincie Overijssel).

Gebiedsbescherming
Het plangebied ligt niet in of nabij een Natura2000 en/of NNN gebied. Het plangebied ligt op een afstand van circa 4,5 kilometer van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Olde Maten & Veerslootlanden' en circa 3 kilometer van de meest nabijgelegen NNN. Echter kan wel zo zijn dat de ontwikkeling (negatieve) invloed heeft op deze gebieden. In de aanleg en gebruiksfase van het plangebied zal namelijk stikstof worden uitgestoten. Van belang is om in het kader van het bestemmingsplan middels een Aerius-berekening uit te sluiten of de ontwikkeling niet teveel stikstof uitstoot. Mocht dit het geval zijn dan dienen er passende maatregelen worden getroffen om de stikstofuitstoot te verminderen. Wat op voorhand al wel gesteld kan worden is dan wonen en horecafuncties zijn welke zichzelf een hoge mate aan stikstofuitstoot hebben. Helemaal als je dit afzet tegen het huidige gebruik van het plangebied.

Conclusie
Het aspect ecologie hoeft in principe geen problemen op te leveren. Een ecologische Quickscan en een Aerius-berekening dienen te worden uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan.

Luchtkwaliteit
Het westelijk deel van het plangebied heeft reeds de bestemming ‘horeca’. Het oostelijk deel van het plangebied heeft reeds de bestemming verkeer. In de bestaande situatie is in het horeacadeel reeds een hotel gevestigd en in bedrijf. Het oostelijk deel wordt gebruikt voor parkeerdoeleinden als dan niet gelieerd aan het gebruik van het hotel. Aan de reeds toegestane planologische invulling van het plangebied is een zekere verkeersaantrekkende werking verbonden. Op een deel van de gronden binnen het plangebied wordt een woonbestemming geplaatst.

Wettelijk kader
Bestemmingen die bijdragen aan de luchtverontreiniging (bronnen) moeten voldoen aan het wettelijk kader uit de Wet milieubeheer.
Als aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden wordt voldaan, zijn de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het bestemmingsplan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging

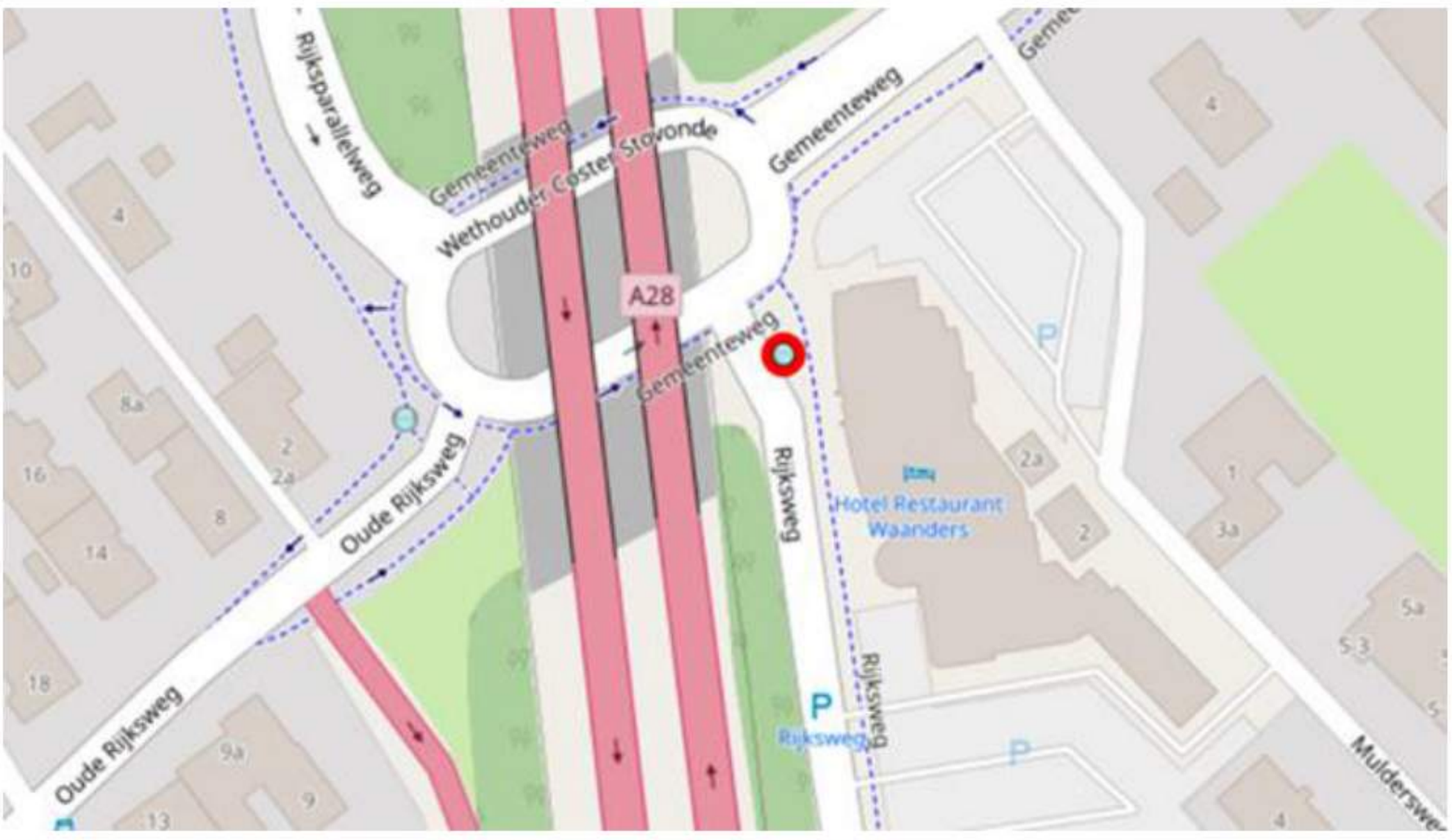
- een project staat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit of binnen een regionaal programma van maatregelen

Om aannemelijk te maken dat aan één of meer van deze voorwaarden wordt voldaan is in meer of mindere mate een luchtkwaliteitsonderzoek nodig.

Het bestemmingsplan maakt geen gevoelige bestemmingen mogelijk als bedoelt het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Toetsing aan het Besluit is derhalve niet aan de orde. Uitgebreid (rekenkundig) onderzoek ter beeldvorming van de luchtkwaliteit ter plaatse wordt niet noodzakelijk geacht.

Beeldvorming luchtkwaliteit

In het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is het instrument de Monitoringstool ontwikkeld. Het geeft een actueel beeld van de luchtkwaliteit in het afgelopen jaar en geeft inzicht in de verwachte ontwikkelingen van de luchtkwaliteit. In de monitoringstool worden berekende concentratiegrenswaarden langs bestaande infrastructuur gepresenteerd. In onderstaande figuur is een vastgesteld rekenpunt langs de Rijksweg ter hoogte van het plangebied weergegeven.



Afbeelding: Kaart NSL, uitsnede ter plaatse van plangebied

Uit de rekenresultaten van de Monitoringstool voor 2020 volgt een totale jaargemiddelde concentratie van 15,7 µg/m3 voor stikstofdioxide van 15,6 µg/m3 voor PM10 en 8,8 µg/m3 voor PM2,5. De SRM-2-bijdrage aan de totale concentratie, waaronder de bijdrage van de Rijksweg A28, ter plaatse van voornoemd rekenpunt bedraagt volgens de Monitoringstool 2,7 µg/m3 voor NO2, 0,5 µg/m3 voor PM10 en 0,12 µg/m3 voor PM2,5. De waarden voor NO2, PM10, en PM2,5 liggen ruimschoots beneden de hiervoor geldende grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m3. De waarde voor PM2,5 ligt ruimschoots beneden de hiervoor geldende grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 25 µg/m3.

Opgemerkt wordt dat bij berekening van de voornoemde concentraties in de Monitoringstool rekening is gehouden met de bijdrage van het verkeer op de rijksweg A28 en de heersende achtergrondconcentraties , echter geen rekening is gehouden met het wegwegverkeer op de het plangebied omsluitende lokale wegen.

Toets aan regelgeving
Volgens de systematiek van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wet milieubeheer) vormt het aspect luchtkwaliteit in ieder geval geen belemmering voor een ontwikkeling, indien aannemelijk is gemaakt dat het plan leidt tot een zogenaamde 'niet-in-betekenende-mate' toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Voor woningbouw is in de regeling NIBM vastgelegd dat een ontwikkeling in ieder geval NIBM bijdraagt aan de concentraties fijn stof en NO2, indien de ontwikkeling voorziet in minder dan 1.500 woningen in geval van één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen. Gezien de aard en de omvang van het onderhavige plan (96 woningen) is het derhalve uitgesloten dat het bouwplan leidt tot een in betekenende mate bijdrage aan de concentraties fijn stof en/of NO2. Uit het voorgaande volgt dat de Wet luchtkwaliteit, op basis van artikel 5.16 (eerste lid, onder c) geen belemmering vormt voor het plan, indien enkel sprake is van de ontwikkeling van woningen.

Gezien de beperkte bijdrage van de Rijksweg A28 aan de totale concentraties en de ruimte marge tot grenswaarden volgend uit de indicatieve berekeningen middels de Monitoringstool is aannemelijk dat de bijdrage van het lokale verkeer, inclusief de verkeersaantrekkende werking van het plan, ook niet zal leiden tot een dreigende overschrijding van concentratiegrenswaarden.

Gezien het voorgaande is voldoende aannemelijk dat wat betreft het aspect luchtkwaliteit sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van het plangebied en langs de omsluitende infrastructuur.

Conclusie
Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Ruimtelijke inpassing

Toelichting:
Wat betreft de ruimtelijke inpassing is al veel verteld in het kopje 'Ruimtelijke motivatie en Architectuur'. Het KGO (kwaliteitsimpuls groene omgeving) beleid is in ieder geval niet van toepassing.

Samengevat vraagt "de Hoek" vanuit historisch perspectief om een ruimtelijk belangrijk gebouw. In het verleden was dat het oude gemeentehuis. Later toen er nog sprake was van een gelijkvloerse kruising met de Rijksweg vervulde het pand van Hotel Waanders die rol. De A28 met viaduct en taluds is beeldbepalend voor Staphorst. Op de vrijkomende locatie verdient het derhalve de voorkeur om hier een gebouw met een zodanig volume te positioneren dat die het meer positieve ruimtelijke beeld gaat bepalen. Het complex dient een uitstraling te krijgen die de

A28 min of meer naar de achtergrond laat verdwijnen. In feite zullen het talud en de geluidschermen ook de achtergrond vormen van het appartementencomplex.

Beleidsmatig gezien op zowel landelijk-, provinciaal als gemeentelijk niveau sluit de ontwikkeling aan bij de wens om bij nieuwbouwplannen eerst te kijken naar mogelijkheden tot inbreiding voordat wordt overgegaan tot uitbreidingsplannen in het buitengebied. Aan de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt in ieder geval voldaan.

Tot slot is een horecavoorziening met een appartementencomplex een functie welke passend is op deze centraal gelegen locatie in het hart van Staphorst. Deze functie vormt daarmee dus een logische invulling van het perceel.

Hoe het gebied precies ingevuld zal worden is weergegeven op het inpassingsplan dat is opgenomen als bijlage 4. Er is sprake van een enorme toename in ruimtelijke kwaliteit door realisatie van dit initiatief. Door zorgvuldige inpassing van groen en architectuur heeft dit voornemen een positief effect op het plangebied en de omgeving.

Conclusie
Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling zowel ruimtelijke als functioneel passend is voor de betreffende locatie.

Externe veiligheid

Toelichting:
In het kader van het aspect externe veiligheid is een onderzoek uitgevoerd. Het externe veiligheidsonderzoek is opgenomen in bijlage 8. De conclusie van dit onderzoek is als volgt.

Plaatsgebonden risico
Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling geldt een PR-plafond van 18 m. Het plangebied ligt op ca. 44 m vanaf het midden van de A28. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering.

Groepsrisico
Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico toe van 0.32 tot 0.37 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde, maar neemt met meer dan 10% toe. In dat geval dient het groepsrisico conform art. 8 van het Bevt te worden verantwoord. De onderdelen waaruit deze verantwoording dient te bestaan worden beschreven in paragraaf 2.2.2 van het onderzoek in bijlage 8.

Plasbrandaandachtsgebied
Voor wegvak O111 geldt een plasbrandaandachtsgebied. Het plangebied ligt daarbuiten.

Conclusie
Gelet op hetgeen bovenstaand vormen het plaatsgebonden risico en het plasbrandaandachtsgebied op geen belemmeringen. Ten aanzien van het groepsrisico dient in

het kader van het bestemmingsplan een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Op voorhand levert dit nu geen probleem op voor de voorgenomen ontwikkeling.

Economische / maatschappelijke uitvoerbaarheid/burgerparticipatie

Toelichting:

Economische uitvoerbaarheid
Het gaat om een particulier initiatief waarbij de initiatiefnemer garant staat voor de economische uitvoerbaarheid van het plan. De initiatiefnemer en de gemeente zullen hiervoor een anterieure overeenkomst moeten opstellen en ondertekenen. Daarin kan worden opgenomen dat eventuele planschadekosten en aan dit plan verwante kosten voor rekening van de initiatiefnemer komt. Ook de kosten die gepaard gaan met de uitvoering van het bestemmingsplan zullen door de initiatiefnemer worden gedragen.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid/burgerparticipatie
De gemeente Staphorst voert al enkele jaren gesprekken met de stakeholders van het gebied tussen de Muldersweg en Rijksweg om tot een herontwikkeling van deze locatie te komen. Eerdere pogingen om samen tot het gewenste resultaat te komen zijn om uiteenlopende redenen niet geslaagd. Met het huidige initiatief wil initiatiefnemer tot een integrale oplossing komen.

De planvorming is recent gepresenteerd aan de direct omwonenden. Er is gekozen voor een persoonlijke, individuele benadering waarbij initiatiefnemer op bezoek is geweest bij een viertal direct omwonenden. Tijdens dit gesprek is een brochure van Planvisie en -ontwerp (bijlage 1) verstrekt en achtergelaten zodat een volledig en transparant beeld van de plannen gevormd kan worden. Hierna volgt een verslag van deze gesprekken.

Fam. [redacted]
Op 15 juli jl. heeft een gesprek met familie [redacted] plaatsgevonden. De ontvangst was hartelijk. Het gesprek verliep rustig, respectvol en open waarbij voldoende ruimte was om enerzijds het plan toe te lichten en anderzijds de belangen van de familie [redacted] in kaart te brengen. In een eerste reactie gaf de heer [redacted] aan dat hij zich zorgen maakt over de mogelijke schaduw die het plan op zijn tuin aan de westzijde werpt, juist het gedeelte waar buiten geleefd wordt en waar zich het keukenraam bevindt. De huidige afscheiding tussen de Muldersweg en hun tuin bestaat (vanaf de Gemeenteweg bezien) uit een hulsthaag met een hoogte van ca. 5-6 meter gevolgd door een volwassen boom van ongeveer dezelfde hoogte. Daarna bevindt zich een open gedeelte van enkele meters waarbij met het realiseren van het nieuwbouwplan mogelijke inkijk kan zorgen voor inbreuk op hun privacy. [redacted] gaf aan dat de huidige afscheiding zich mogelijk op het perceel van initiatiefnemer bevindt en het niet wenselijk vindt dat deze afscheiding verdwijnt. Verder gaf [redacted] aan zich moeilijk een beeld te kunnen vormen hoe het plan zich verhoudt m.b.t. de erfscheiding en bouwhoogte. Initiatiefnemer heeft aangegeven zich in te willen spannen om dit beeld verder te verduidelijken en heeft inmiddels een schaduwstudie uit laten voeren zodat er op verschillende tijden en jaargetijden een goed beeld ontstaat van de schaduw die het gebouw afwerpt (zie bijlage 6).

Daarnaast wordt het plan aangepast waarbij de huidige afscheiding zoveel mogelijk gerespecteerd wordt en waar mogelijk zelfs verbeterd om inkijk te verminderen en de privacy te optimaliseren. Er zijn (met toestemming) foto's vanuit de tuin gemaakt zodat de architect een goed beeld kan vormen voor de aanpassing van het ontwerp.

[redacted] heeft het plan aandachtig doorgenomen en op zich in laten werken en heeft op 27 juli jl. telefonisch contact opgenomen om zijn verdere bevindingen kenbaar te maken. Hij gaf aan het gevoel te krijgen dat zijn huis wel erg klein gaat lijken door de ontwikkeling en dat hij de ontwikkeling eigenlijk niet vindt passen in een gemeente als Staphorst. Daarnaast maakt hij zich zorgen over de verkeersafwikkeling van een toenemend aantal verkeersbewegingen van de bewoners.

Mevrouw [redacted]
Op 17 juli jl. heeft het gesprek mevrouw [redacted] plaatsgevonden. De ontvangst was hartelijk. Het gesprek verliep rustig, respectvol en open waarbij voldoende ruimte was om enerzijds het plan toe te lichten en anderzijds de belangen van mevrouw in kaart te brengen.

Mevrouw gaf aan geen persoonlijke hinder van het plan te verwachten aangezien haar woongedeelte zich aan de zuidzijde bevindt waarbij de niet tegen het plan aankijkt. Ze gaf heel concreet haar (zakelijke) belangen aan:

1. Het plan mag niet ten koste gaan van de parkeergelegenheid voor de bewoners van de kamerverhuur in haar pand. Deze bewoners parkeren sinds jaren uit gewoonte op het perceel Muldersweg 3, welke niet in eigendom bij haar is (maar van initiatiefnemer). In het huidige plan verdwijnt deze situatie. Ik heb aangegeven dat er wellicht afspraken zijn te maken waarbij de bewoners kunnen parkeren in de te realiseren ondergrondse parkeergarage. Daar is nog capaciteit over. Dit vindt ze een serieuze optie.
2. Er worden enkele winkelruimtes geëxploiteerd en/of verhuurd. Ondanks dat dit veelal gelegenheidsbezoekers zijn (kapper/hoedenzaak/fotograaf) heeft ze moeite met een mogelijke inrichting van de Muldersweg waarbij alleen eenrichtingsverkeer mogelijk is. Dit schaadt haar zakelijke belangen. Ze heeft geen moeite met de verlegging van de Muldersweg zoals nu in het plan is opgenomen.

[redacted]
Op 17 juli jl. is gesproken met de heer [redacted] Hij is eigenaar van de (vervallen) woonboerderij aan de Rijksweg 4. Het gesprek verliep rustig, respectvol en open waarbij voldoende ruimte was om enerzijds het plan toe te lichten en anderzijds de belangen van [redacted] in kaart te brengen.

In voorgaande jaren is tijdens de planvorming van gezamenlijke plannen veelvuldig contact geweest met [redacted] om tot een mogelijke invulling van een gezamenlijk plan te komen. Zoals bekend zijn deze plannen niet geslaagd en dit vindt [redacted] teleurstellend. [redacted] staat op dit moment niet open voor een nieuw gezamenlijk plan en beraadt zich over de toekomst van zijn perceel. Hij beschikt nog over een omgevingsvergunning van 2013 en gaat de komende periode

kijken of hij deze wil realiseren of mogelijk herzien. In ieder geval zal perceel Rijksweg 4 los moeten worden gezien van het plan van initiatiefnemer.

[redacted] gaf verder aan het een mooi en doordacht plan te vinden en heeft verder geen inhoudelijke bezwaren.

Fam. [redacted]
Op 5 augustus jl. heeft het gesprek met familie [redacted] plaatsgevonden. De ontvangst was hartelijk. Het gesprek verliep rustig, respectvol en open waarbij voldoende ruimte was om enerzijds het plan toe te lichten en anderzijds de belangen van de familie [redacted] in kaart te brengen.

De familie gaf aan dat men blij is dat er een positieve ontwikkeling plaats gaan vinden (minder kan het niet worden). De familie bewoont het middengedeelte van de boerderij waarbij het voorste gedeelte is ingericht als museum. Daarnaast maakt de familie veel gebruik van hun overkapping en 'ontspanningsweide' aan de zuidzijde van de woning. Direct zicht op het nieuwbouwplan is hierdoor niet aan de orde.

De familie gaf aan wel aandacht te hebben voor de eventuele gevolgen die de verlegging van de Muldersweg met zich mee brengt (verkeersintensiteit etc.).

Als laatste gaf de familie [redacted] aan de brochure aandachtig te zullen doornemen en bij eventuele vragen en/of opmerkingen contact op te nemen.

Conclusie
Met de direct omwonenden hebben open en transparante gesprekken plaatsgevonden. De algemene toon was aangenaam en respectvol. Initiatiefnemer wil zoveel mogelijk doen om aan de belangen van omwonenden tegemoet te komen, voor zover dit redelijk en haalbaar is. Er is afgesproken direct contact te onderhouden, zodat de open en directe communicatie in stand blijft.

Daarnaast zullen er in het kader van het bestemmingsplan natuurlijk nog de formele inspraakmomenten gaan plaatsvinden.

Facultatief

Toelichting:
De voorgenomen ontwikkeling in het plangebied past binnen de doelstellingen van de gemeente Staphorst. Zo wil de gemeente: *"Het gebied tussen de Muldersweg en Rijksweg zodanig herontwikkelen, dat het een visitekaartje voor Staphorst wordt, de potentie van het gebied maximaal benut en waarbij sprake is van een optimale verkeersafwikkeling op en bij de Stovonde".*

Samengevat is de voorgenomen ontwikkeling vanuit historisch perspectief en (gemeentelijk) beleid een functie die past op deze locatie. Daarnaast zijn vanuit de geldende (milieu) wet- en regelgeving geen redenen om aan te nemen dat het plan niet uitvoerbaar is en af te zien van een bestemmingplanherziening.

Bijlagen

1. Bijlage 1: Planvisie en -ontwerp
2. Bijlage 2: Verslag akoestisch onderzoek Bouwplan Rijksweg 12
3. Bijlage 3: Verkeersadvies doortrekking Muldersweg
4. Bijlage 4: Inrichtingsplan
5. Bijlage 5: Aanvraag watertoets en uitgangspuntennotitie
6. Bijlage 6: Schaduwstudie
7. Bijlage 7: Reactie op plan VechtHorst
8. Bijlage 8: Externe veiligheid A28 Herontwikkeling locatie Waanders
9. Bijlage 9: Marktonderbouwing Herontwikkeling Locatie Waanders
10. Bijlage 10: Ontsluiting ontwikkelingsplan locatie Waanders, Staphorst



Herontwikkeling

locatie Waanders

Rijksweg/Muldersweg Staphorst

Datum: 03-12-2020

Versie: 2.1

VOORWOORD

Met trots presenteer ik u de planvorming omtrent de herontwikkeling van de locatie Waanders in Staphorst.
Een uitdagend project op een prominente en waardevolle locatie. De gemeente Staphorst heeft in 2017 de volgende doelstelling geformuleerd voor het gebied:

"Het gebied tussen de Muldersweg en Rijksweg zodanig herontwikkelen, dat het een visitekaartje voor Staphorst wordt, de potentie van het gebied maximaal benut en waarbij sprake is van een optimale verkeersafwikkeling op en bij de Stovonde."

Met de realisatie van dit plan wordt optimale invulling gegeven aan deze doelstelling. Bovendien wordt er veel ruimtelijke kwaliteit gewonnen en zal er ook een geheel nieuwe woon- en leefomgeving ontstaan waarbij een uiteenlopend programma van appartementen voorzien in een woonbehoefte van een brede doelgroep.
Een betere doorstroom van starters en ouderen wordt mogelijk gemaakt, maar ook koop- en (sociale) huurappartementen zijn onderdeel van het woonprogramma.
Ook de horecafunctie van Waanders zal terugkeren in een geheel vernieuwd concept. Toekomstbestendig, lokaal gericht maar in de geest van de familie Waanders.

Kortom, een bruisende en duurzame ontwikkeling!

Initiatiefnemer

PROJECT TEAM

Samen bereiken we meer

Tijdens de initiatieffase hebben diverse specialisten hun inbreng geleverd in de totstandkoming van de visie en het ontwerp. Verschillende achtergronden en expertises die elkaar aanvullen en versterken, met een optimaal plan als resultaat.



INITIATIEFNEMER

ARCHITECT

HULS ARCHITECTEN

STEDENBOUWKUNDIG ADVISEUR

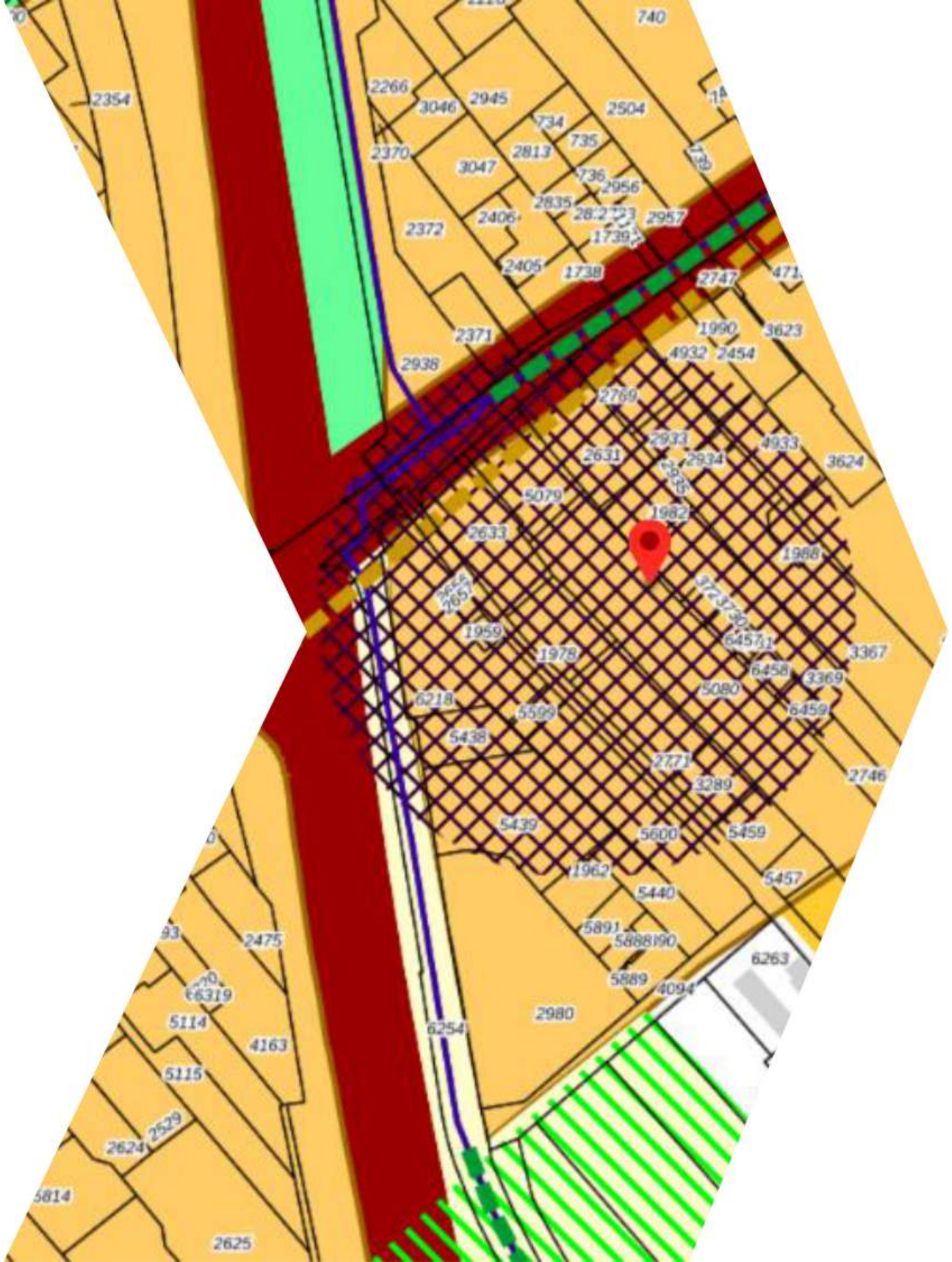
JD RO

RUIMTELIJK ADVISEUR

BURO STAD + LAND

PLANGEBIED

Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van de gemeente Staphorst, nabij de Wethouder Coster Stovonde, de Gemeenteweg, Muldersweg en Rijksweg.
De locatie is van oudsher ook wel bekend als "De Hoek".
De rijksweg A28 ligt direct naast het plangebied.



Ontwikkelvisie

Inleiding

Vanuit de omgevingsvisie “Staphorst voor elkaar” blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied past binnen de doelstellingen van de gemeente Staphorst. Het plangebied is aangeduid als ‘Herstructurering / herinrichting woningbouw’.

In het vormgeven van de ontwikkelvisie is gestart met een analyse van het gebied en de ruimtelijke kansen die we zien. Welke betekenis heeft het gebied historisch bezien en heden ten dage voor Staphorst? Hoe kunnen we de positieve elementen zoveel mogelijk behouden en wellicht versterken anno 2020? Hoe kunnen we kwaliteit toevoegen?

Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de mogelijke functies die een plek kunnen krijgen in het gebied.

Daarna komt het ontwerp aan bod en worden diverse schetsen en impressies getoond vanuit verschillende perspectieven.

Voor de complete ruimtelijke motivatie wordt verwezen naar de EPOS Quickscan welke is opgesteld.

Ontwikkelvisie

Analyse omgeving



Verbeterpunten omgeving

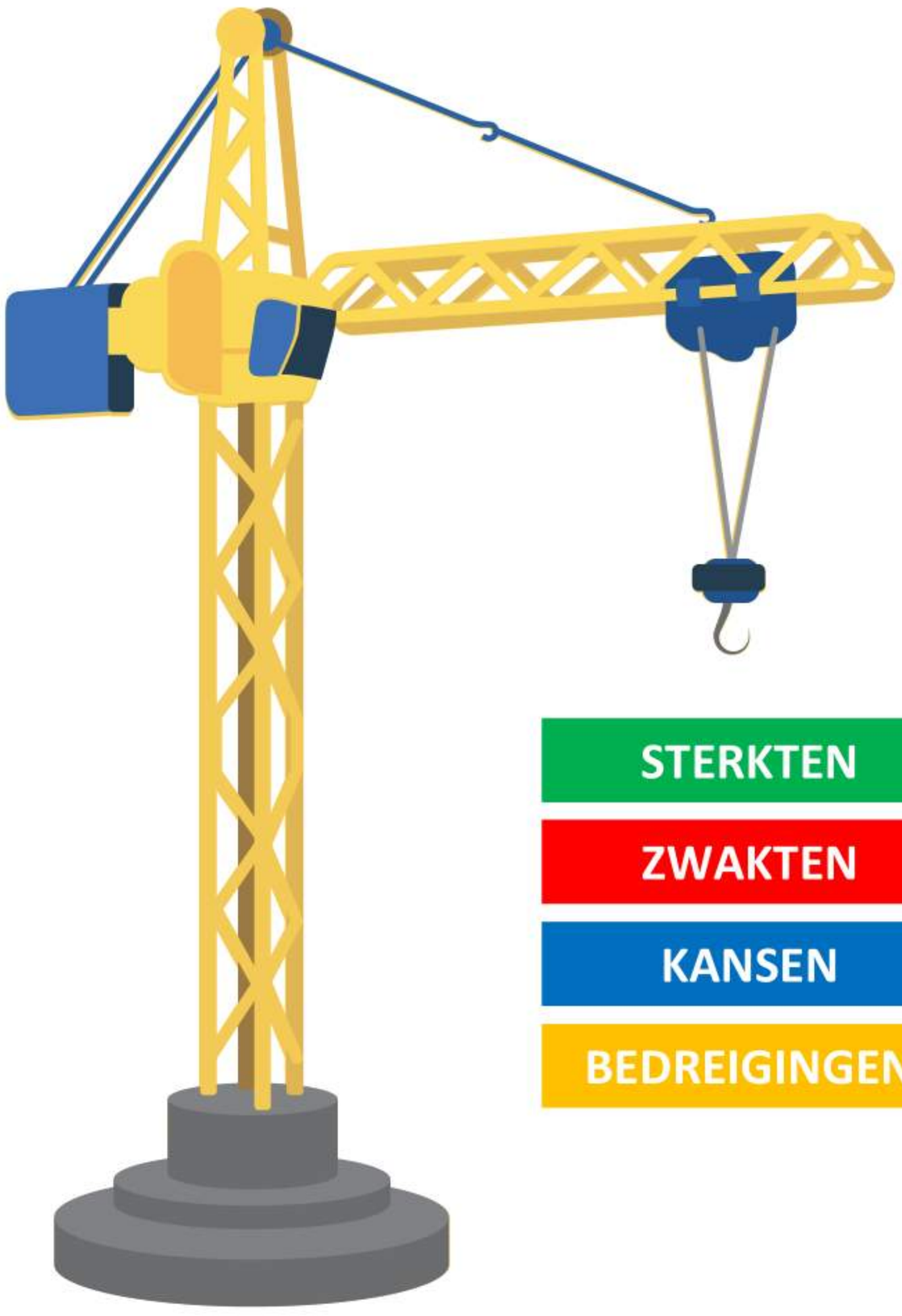
- Smal wegprofiel Rijksweg
- Versteende omgeving entree Staphorst
- 'Achterkantsituatie' Waanders aan Muldersweg
- Invulling 'gat' Muldersweg (afgebrande boerderij)
- Verbeteren infrastructuur en verkeersafwikkeling Muldersweg

Bijzonderheden

- Waanders en Rijksweg 4 georiënteerd op Rijksweg > doorbreken slagenstructuur

Ontwikkelvisie

SWOT-analyse



STERKTEN

ZWAKTEN

KANSEN

BEDREIGINGEN

STERKTEN

- Mooie en aantrekkelijke centrumlocatie
- Unieke inbreidingslocatie voor wonen
- Goede ontsluiting (A28 Meppel-Zwolle)
- Logische en geschikte locatie voor ontwikkeling woningbouw

ZWAKTEN

- Versteende omgeving
- Verpauperde gebouwen
- Onsamenhangende structuur met open plekken
- Entree dorp niet representatief
- Infrastructuur en verkeersafwikkeling niet optimaal
- Horeca (hotel en restaurant) niet toekomstbestendig

KANSEN

- Verbeteren ruimtelijke kwaliteit
- Optimaliseren structuur en invulling plangebied
- Verbeteren infrastructuur en verkeersafwikkeling
- Sterke vergroening alle zijden (afname verstening)
- Fraaie entree voor dorp
- Voorzien in gevarieerde woonbehoefte
- Horeca Waanders in vernieuwd concept (grandcafé) voorziet in lokale behoefte en zorgt voor levendigheid

BEDREIGINGEN

- Ligging kabels- en leidingtracé (transformatorhuis)
- Drukke locatie nabij A28 en omliggende hoofdwegen
- Verkeerssituatie/parkeergelegenheid (ontsluiting)
- Akoestische maatregelen
- Verdwijnen historische gebouwen Waanders

Historie

Beeld locatie



Gemeentehuis, gebouw met statuur bij entree dorp



Hotel Waanders, Staphorst

Waanders, markant gebouw als entree van dorp

Uit nota Belvedère

"De uitdaging van het Belvedère project Staphorst is in te spelen op dergelijke tendensen en aan te geven hoe ontwikkelingen zodanig kunnen worden ingezet dat ze bijdragen aan een versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten.
Behoud door ontwikkeling is daarbij het motto.
Staphorst is geen museumdorp, en moet dat vooral ook niet worden. Staphorst is een levend dorp met een ondernemende gemeenschap. Het zijn nuchtere mensen die gewend zijn de handen uit de mouwen te steken. "Met nijverheid en vlijt, bouwt men boerderijen als kastelen". Deze Staphorster aard heeft gemaakt dat Staphorst is wat het nu is. De opgave is een ***visie te ontwikkelen op de toekomst van de Streek*** *en haar omgeving, waarbij de ontwikkelingen zodanig worden geregisseerd dat de* ***bijzondere kwaliteiten*** *worden gewaarborgd en waar mogelijk versterkt. Daarbij is ook nadrukkelijk ruimte voor de ontwikkeling van nieuwe kwaliteiten, zolang die passen binnen de gestelde kaders.*
Het proces van groei en ontwikkeling van het Staphorster landschap vormt een minstens zo belangrijke kwaliteit als het beeld dat daarvan het uiteindelijk resultaat is.
Wanneer men in 1800 had besloten een glazen stolp over Staphorst te plaatsen vanwege de bijzondere cultuurhistorische kwaliteiten dan hadden we datgene wat we nu als uniek aanmerken nooit gekend. ***Dus laten we dat ook nu niet doen.***
Het cultuurhistorische proces kan de inspiratie vormen voor de wijze waarop we met het huidige landschap en de actuele ontwikkelingen omgaan.



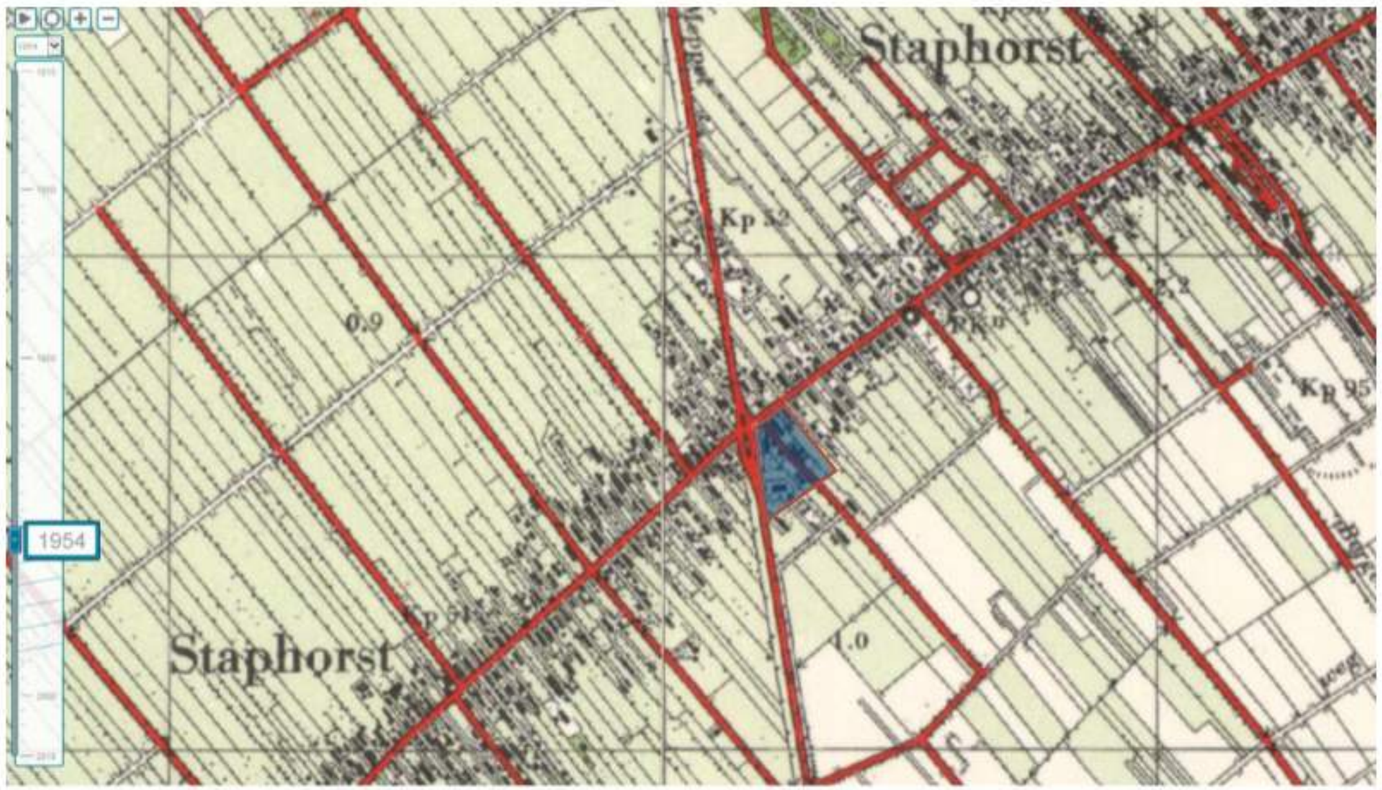
Molen Coster, gebouw met hoogte vanwege functie

Historie

Gebiedsontwikkeling



'De Hoek' zonder Waanders en zonder Muldersweg



Muldersweg ontstaan, Waanders gebouwd, oude gemeentehuis is verdwenen

Van een Rijksweg onder een hoek, naar een nieuwe rijksweg welke kruist met de Oude rijksweg en Gemeenteweg.

De Hoek: "place to be"

De Hoek was de plek waar het gebeurde. Men kwam er langs voor de handel in Meppel en/of Zwolle. De gedane zaken konden beklonken worden in de horeca gelegenheden welke hier bij de Hoek aanwezig waren. Ook was hier de plaats voor twee gemeentehuizen. Door de ongelijkvloerse kruising en de geluidswal heeft de locatie een groot deel van haar betekenis verloren.

Historie

Gebiedsontwikkeling

Doorontwikkeling naar ongelijkvloerse kruising met Staphorster stovonde.



Ontwikkeling dorp



A28 ongelijkvloers, boerderij voor de molen is verdwenen



Ontstaan stovonde, omlegging Muldersweg

Heden

Beeld locatie


Desolate en totaal versteende omgeving


Woonboerderij Muldersweg


Voormalige veevoerhandel met bedrijfswoning, markant volume




Hotelkamers


Geheel versteende aanzicht westzijde

Heden

Luchtfoto's





Streekbeeld

Kralenketting van boerderijen



Visie

- Afwijkende kralen geven de ketting waarde
- Andere functie dan boerderij > andere schaal en afmeting
- Architectuurbeeld divers
- Verticaal geleed
- Horizontaal geleed



HULS ARCHITECTEN

Streekbeeld

Sfeermakers met karakter



Monumentaal



Industrieel en monumentaal



Monumentaal



Centrumfunctie



Industrieel

Uit nota Belvedère

"De industriële bebouwing van de melkfabrieken handhaven als bijzonderheden in het lint en herbestemmen en omvormen tot bijvoorbeeld appartementen of passende bedrijvigheid.



Breed, verticaal en horizontaal



Centrumfunctie

Schaalgrootte en beeld van de afwijkende bebouwing is zeer divers.

Architectuurbeeld

In relatie tot de Streek


Rijk en expressief gedetailleerd



Rijk en ambachtelijk

De Streek kenmerkt zich door nijvere arbeid wat zich vertaald in de architectuur

- Rijk in detail
- Ingetogen qua uitstraling
- Duurzame materialen als baksteen en keramiek
- Duurzaam vorm gegeven



Sober en ingetogen gedetailleerd, ambachtelijk



Rijk en ingetogen



Sober en ingetogen op eigentijdse wijze vertaald



GEBIEDSINVULLING

Vooruitlopend op het ontwerp zijn de volgende functies toebedeeld in het gebied:

1. Grandcafé Waanders (met bovenliggend appartementen)
2. Appartementen in verschillende varianten
3. Binnentuin
4. Verlegging ontsluiting Muldersweg

Algemeen

- Vergroening buitenzijde rondom met fraaie binnentuinen
- Parkeerplaatsen en terras grandcafé voorzijde
- Parkeerplaatsen bezoekers achterzijde
- Parkeerkelder voor bewoners/overige parkeerplaatsen
- Boven grandcafé ruime, exclusieve appartementen (uitzicht boven snelweg voor een weidse blik richting Rouveen, Halfweg en Meppel)

Woonvisie 2020-2024 “Samen met elkaar”

Enkele relevante citaten uit de woonvisie

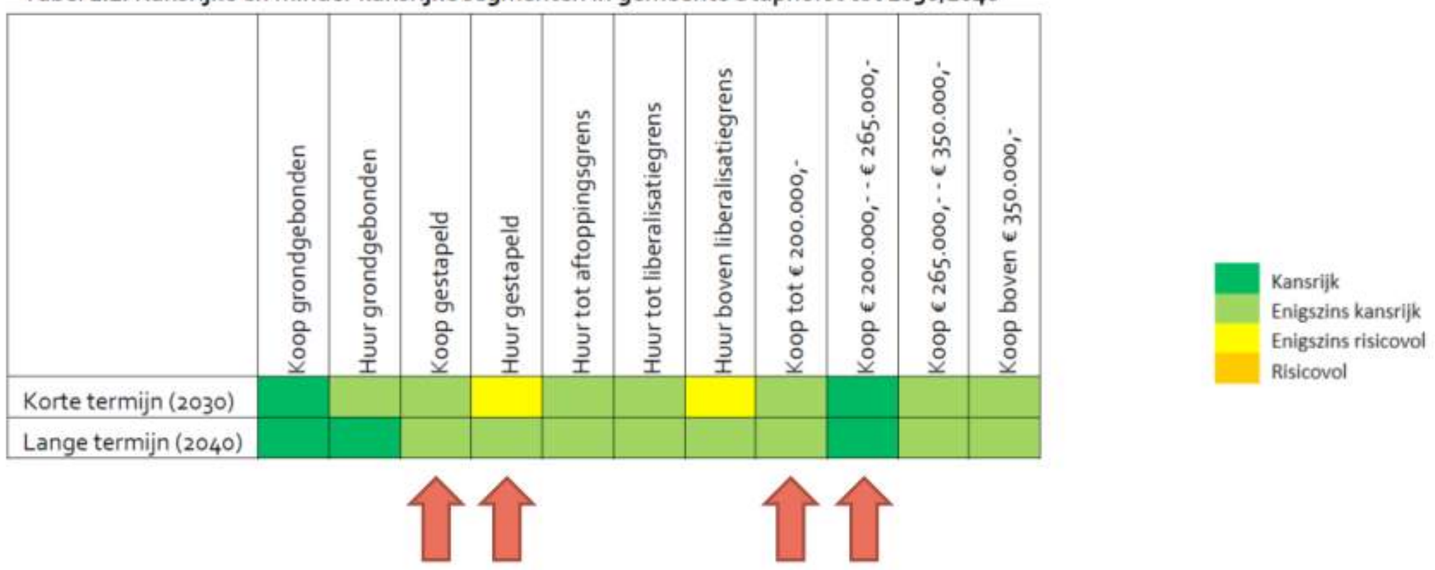
- Om jonge starters te binden aan Staphorst is een aanbod van betaalbare koopwoningen noodzakelijk. De gemeente is voornemens hier meer op sturen. Een koopappartement in de buurt van voorzieningen is ook een serieuze optie.
- Tot 2030 is er behoefte aan de bouw van 110 sociale huurwoningen (kleinere woningen en appartementen).
- VechtHorst constateert dat de diversiteit naar woningtype in het sociale huursegment in Staphorst te eenzijdig is en wil de sociale woningvoorraad aanpassen: meer appartementen (gestapelde bouw) en minder eengezinswoningen. Als er voldoende appartementen worden gebouwd kan VechtHorst een deel van de goedkope eengezinswoningen verkopen aan starters en daarmee bijdragen aan de oplossing van de woonbehoefte van starters.
- De gemeente zal samen met VechtHorst op zoek gaan naar passende locaties om deze woningen te realiseren.
- De doorstroming van ouderen stagneert omdat er geen passend aanbod is voor ouderen.

Tabel 1.1: Vergelijking plancapaciteit en prognose behoefte aantal woningen per buurtschap/kern (indicatief)

	Woonbehoefte		Plannen	Tekort aan planvoorraad
	2019-2030	**2019-2040**	Aantal woningen	tot 2040
Staphorst (kern)	530	720	396	324
Rouveen	40	70	27	43
IJhorst	30	30	11	19
Punthorst	20	30	3	27
Totaal	**610***	**830**	**437**	**393**

Bron: Primos 2019; gemeente Staphorst

Tabel 1.2: Kansrijke en minder kansrijke segmenten in gemeente Staphorst tot 2030/2040[1]



Woonprogramma

Specificatie appartementen

Specificatie per bouwlaag

Bouwlaag	Type A	Type B	Type C	Type D
Begane grond	-	10 stuks	11 stuks	3 stuks
1e Verdieping	-	9 stuks	12 stuks	6 stuks
2e Verdieping	9 stuks	12 stuks	1 stuks	5 stuks
3e Verdieping	4 stuks	7 stuks	-	3 stuks
4e Verdieping	-	-	-	2 stuks
Totaal:	13 stuks	38 stuks	24 stuks	19 stuks

Specificatie en classificering

Type appartement	Aantal	Woonoppervlakte (gemiddeld)	Classificering
Type A	13 stuks	53 m^2	Koop, appartement, goedkoop
Type B	38 stuks	62 m^2	Koop/huur, appartement, midden
Type C	24 stuks	76 m^2	Koop, appartement, midden
Type D	19 stuks	113 m^2	Koop, appartement, duur
Totaal:	94 stuks		

Onderverdeling in doelgroepen

- Starters ca. 14% (koop tot €200.000)
- Lage middenklasse ca. 41% (koop/huur €200.000 tot € 250.000)
- Hoge middenklasse ca. 25% (koop €250.000 tot € 325.000)
- Hoge segment ca. 20% (koop >€350.000)

Woonprogramma

Specificatie parkeeropgave

Parkeerkengetal

Functie	Parkeerkengetal	Toepassing
Restaurant	11 stuks (per 100 m² BVO)	Grandcafé
Koop, etage, goedkoop	1,6 stuks (per appartement)	Appartement type A
Koop, etage, midden	1,9 stuks (per appartement)	Appartement type B en C
Huur, etage, midden	1,4 stuks (per appartement)	Appartement type B
Koop, etage duur	2,3 stuks (per appartement)	Appartement type D

Berekening parkeerplaatsen

Functie	Berekening parkeerplaatsen	Aantal totaal
Restaurant (1 stuks)	1 x (403 m² / 100 m²) x 11,0	44,3 parkeerplaatsen
Koop, etage, goedkoop (type A – 13 stuks)	13 x 1,6	20,8 parkeerplaatsen
Koop, etage, midden (type B en C – 50 stuks)	50 x 1,9	95,0 parkeerplaatsen
Huur, etage, midden (type B en C – 12 stuks)	12 x 1,4	16,8 parkeerplaatsen
Koop, etage, duur (type D – 19 stuks)	19 x 2,3	43,7 parkeerplaatsen
**incl. aanwezigheidspercentages*	Totaal benodigd:	216 parkeerplaatsen*
	Totaal aanwezig:	216 parkeerplaatsen

Toelichting

Voor het vaststellen van de parkeerkengetallen is de vigerende Nota parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst gehanteerd.

De volgende uitgangspunten zijn als basis gebruikt:

- Gebiedsindeling: weinig stedelijk;
- Stedelijke zone: rest bebouwde kom;
- Volledig op eigen terrein parkeren;
- Standaard werkwijze: toepassing *gemiddelde* van de bandbreedte;
- Standaard toepassing aanwezigheidspercentages.

Voor bezoekers van het grandcafé is een parkeerplaats gesitueerd op het maaiveld aan de noordzijde welke wordt ontsloten via de Gemeenteweg.

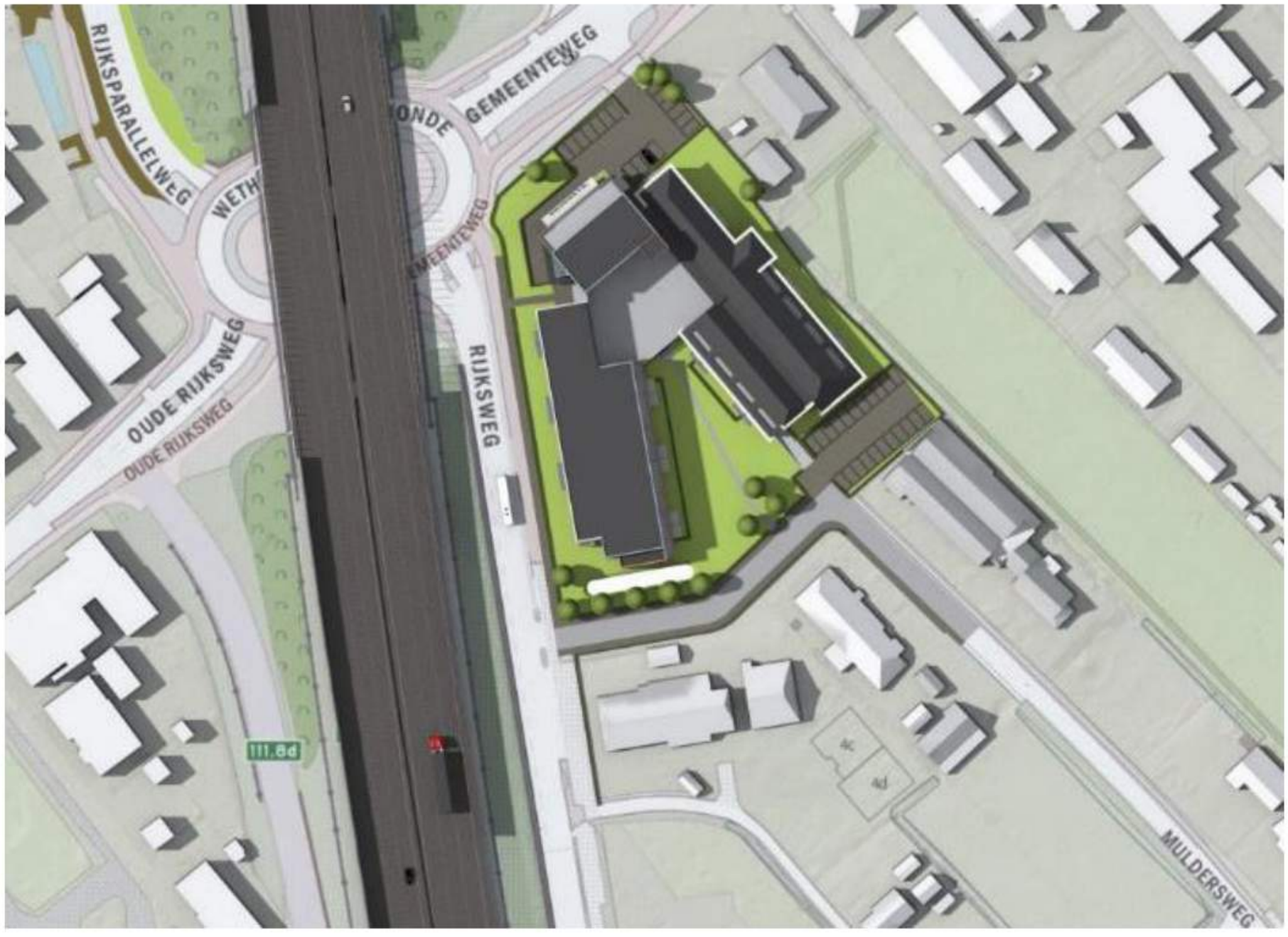
Voor bezoekers van de appartementen en/of overloop van het grandcafé is een parkeerplaats gesitueerd aan de zuidzijde welke wordt ontsloten via de Muldersweg. De overige parkeercapaciteit is gesitueerd in de parkeerkelder onder het gebouw welke exclusief toegankelijk is voor gebruikers en bezoekers middels een toegangssysteem. Ontsluiting van de parkeerkelder geschiedt via de Muldersweg.

ARCHITECTONISCH ONTWERP

HULS
ARCHITECTEN

Planvisie

Huls Architecten



Visie

- Kop georiënteerd op Gemeenteweg
- Slagenstructuur volgende met bouwmassa in verlengde van de Muldersweg
- Richting van de Rijksweg volgend met westelijk bouwmassa en hierop georiënteerd

Winstpunten

- Sterke vergroening alle zijden
- Fraaie entree voor dorp
- Geen achterkantsituaties meer
- Met grandcafé publieke functie behouden

HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Noordzijde



- Ambachtelijk rijk en modern beeld kop Gemeenteweg
- Oriëntatie op Rijksweg - sober en expressiever beeld
- Ingetogen vormgeving langs ijsbaan – horizontaal belijnd
- Aflopend naar de buurt

HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Oostzijde



HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Zuidwestzijde



HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Noordwestzijde



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Burgemeester van de Walstraat (bestaand)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Burgemeester van de Walstraat (nieuw)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Wethouder Coster Stovonde (bestaand)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Wethouder Coster Stovonde (nieuw)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Muldersweg (bestaand)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Muldersweg (nieuw)



HULS ARCHITECTEN

Referentiebeelden

Ambachtelijk rijk op kop Gemeenteweg









HULS ARCHITECTEN

Referentiebeelden

Sober expressief aan de Rijksweg







HULS ARCHITECTEN

Referentiebeelden

Ingetogen en landelijk langs ijsbaan

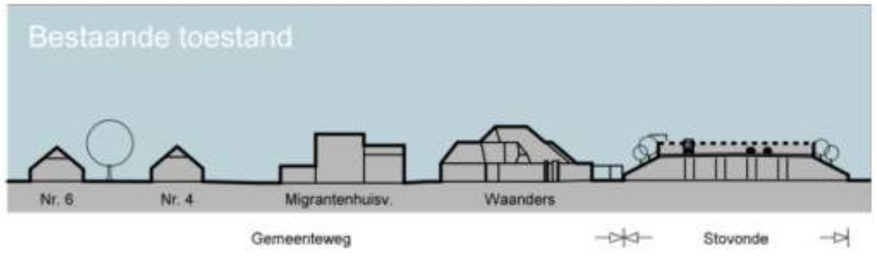


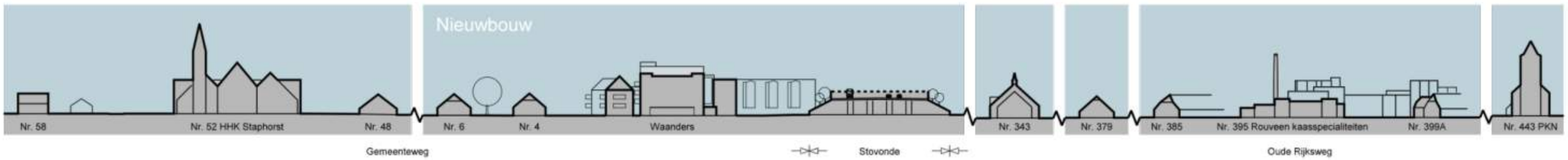


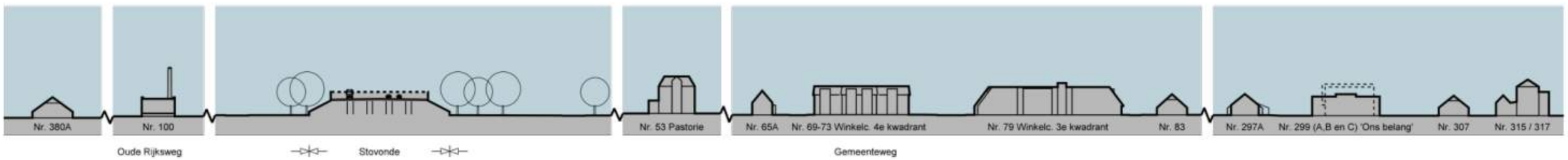


Schaalgrootte

Inpassing omgeving

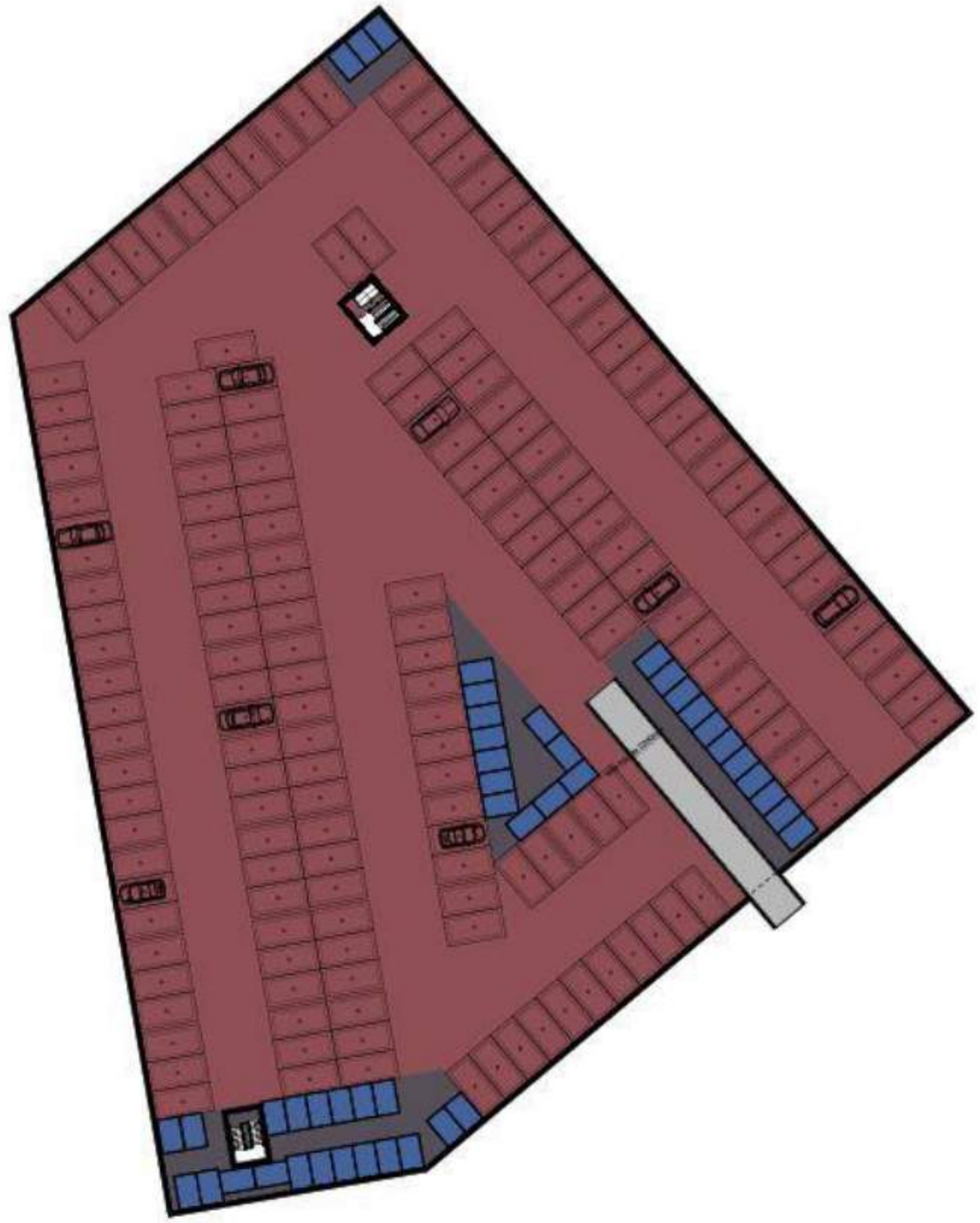






Indeling gebouw

Parkeerkelder

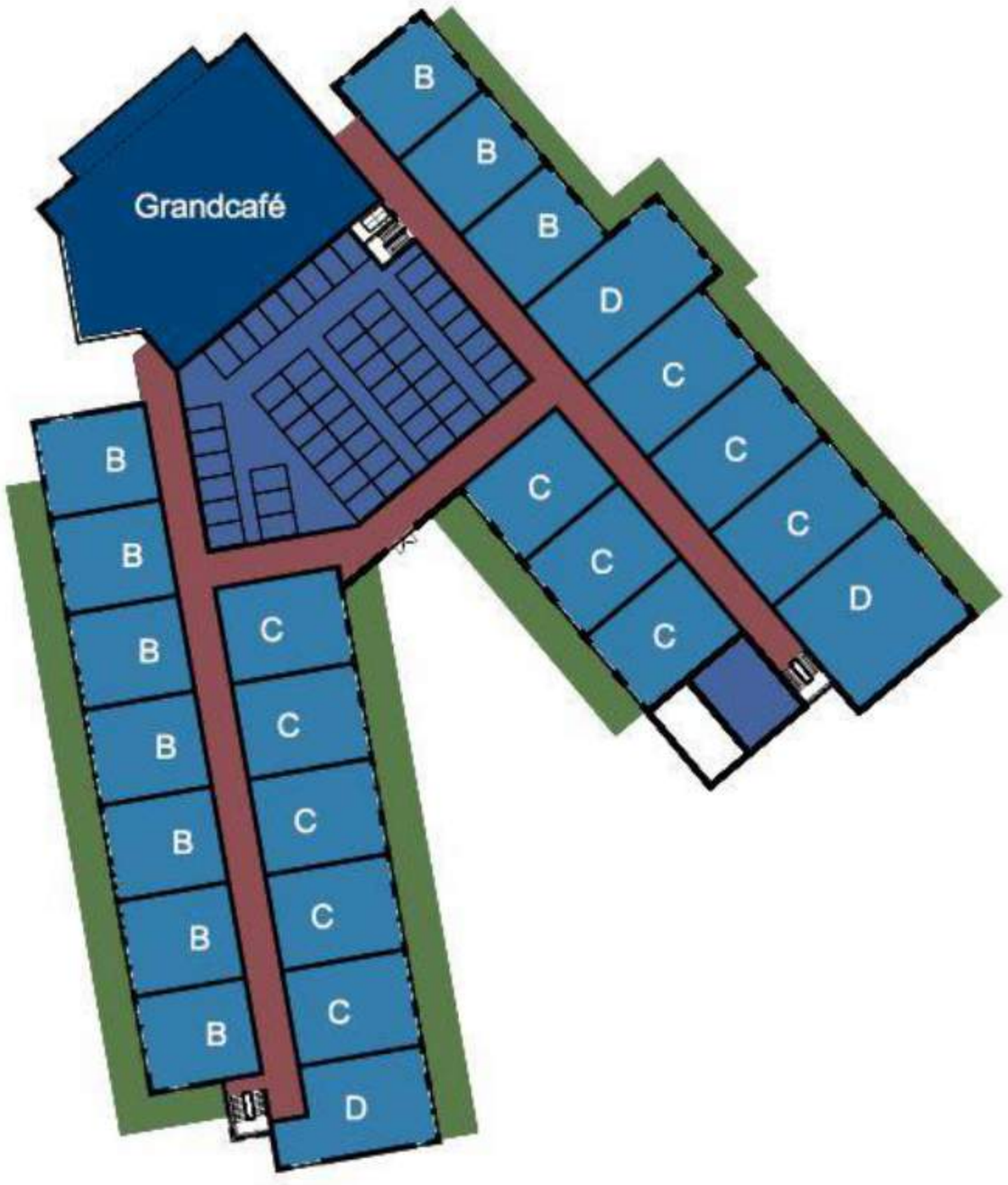


- Grand Café
- Verkeersruimte (1500+)
- Verkeersruimte
- Berging
- Appartement
- Appartement (1500+)
- Balkon (open)
- Balkon (gesloten)

HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

Begane grond

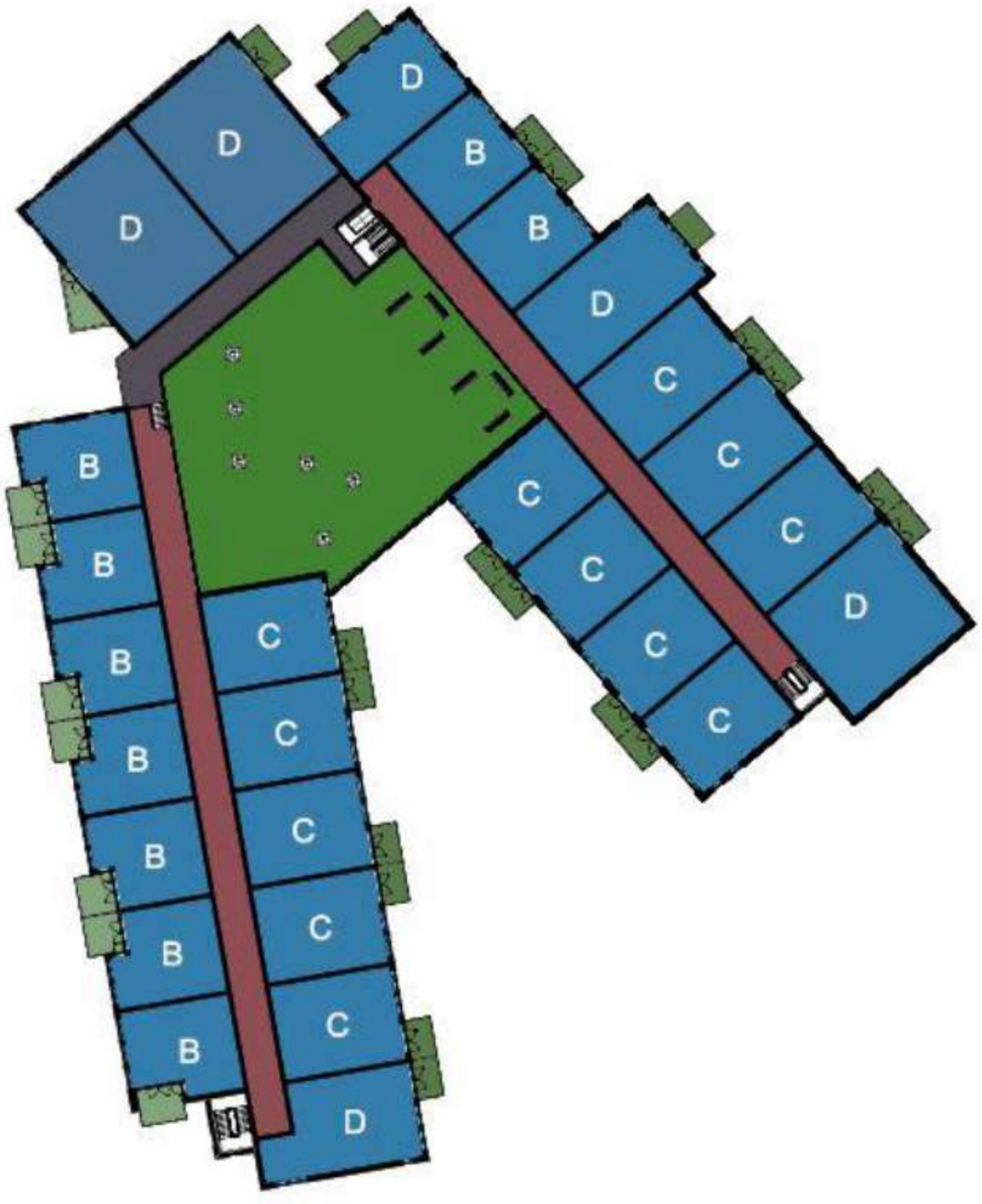


- Grand Café
- Verkeersruimte (1500+)
- Verkeersruimte
- Berging
- Appartement
- Appartement (1500+)
- Balkon (open)
- Balkon (gesloten)

HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

1e verdieping

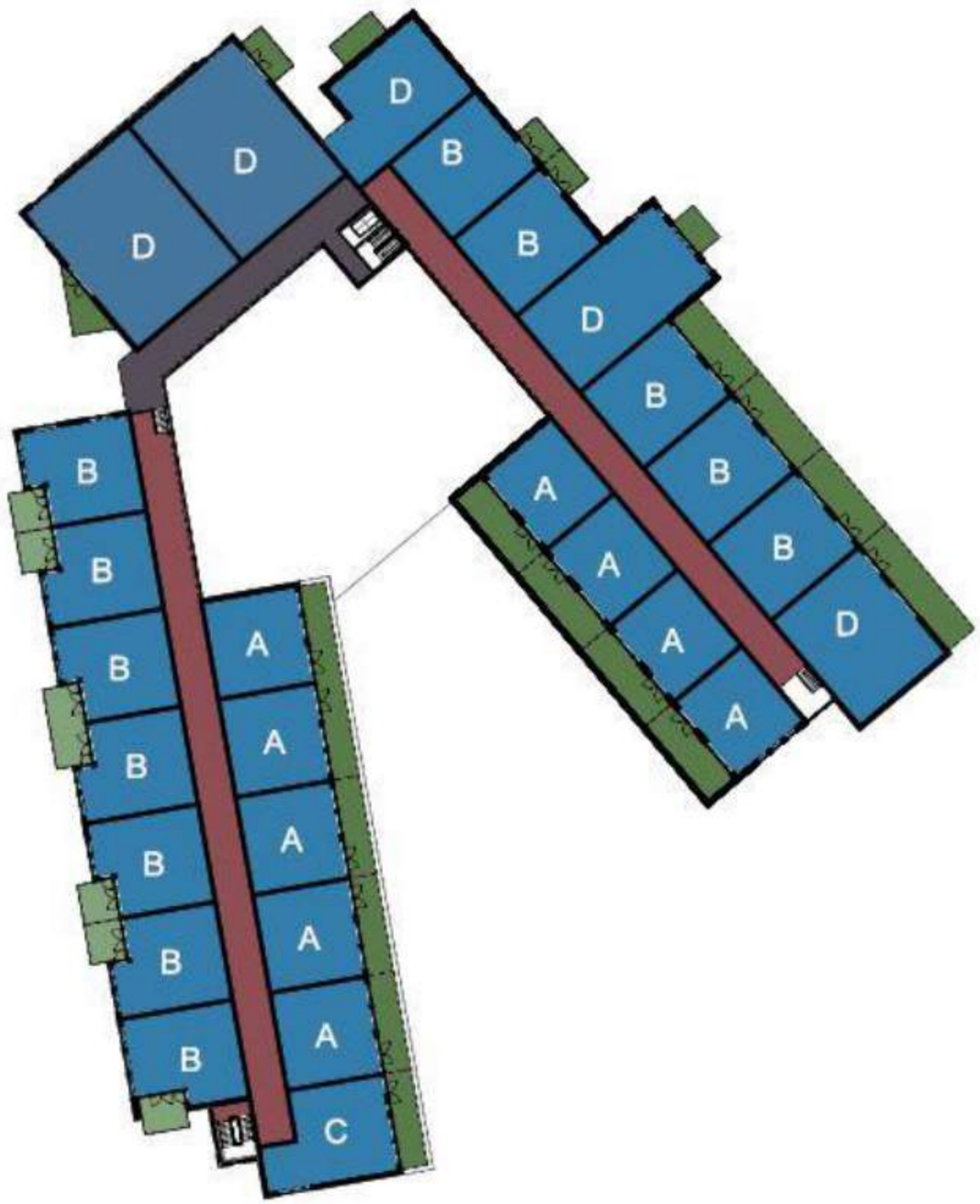


- Grand Café
- Verkeersruimte (1500+)
- Verkeersruimte
- Berging
- Appartement
- Appartement (1500+)
- Balkon (open)
- Balkon (gesloten)

HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

2e verdieping

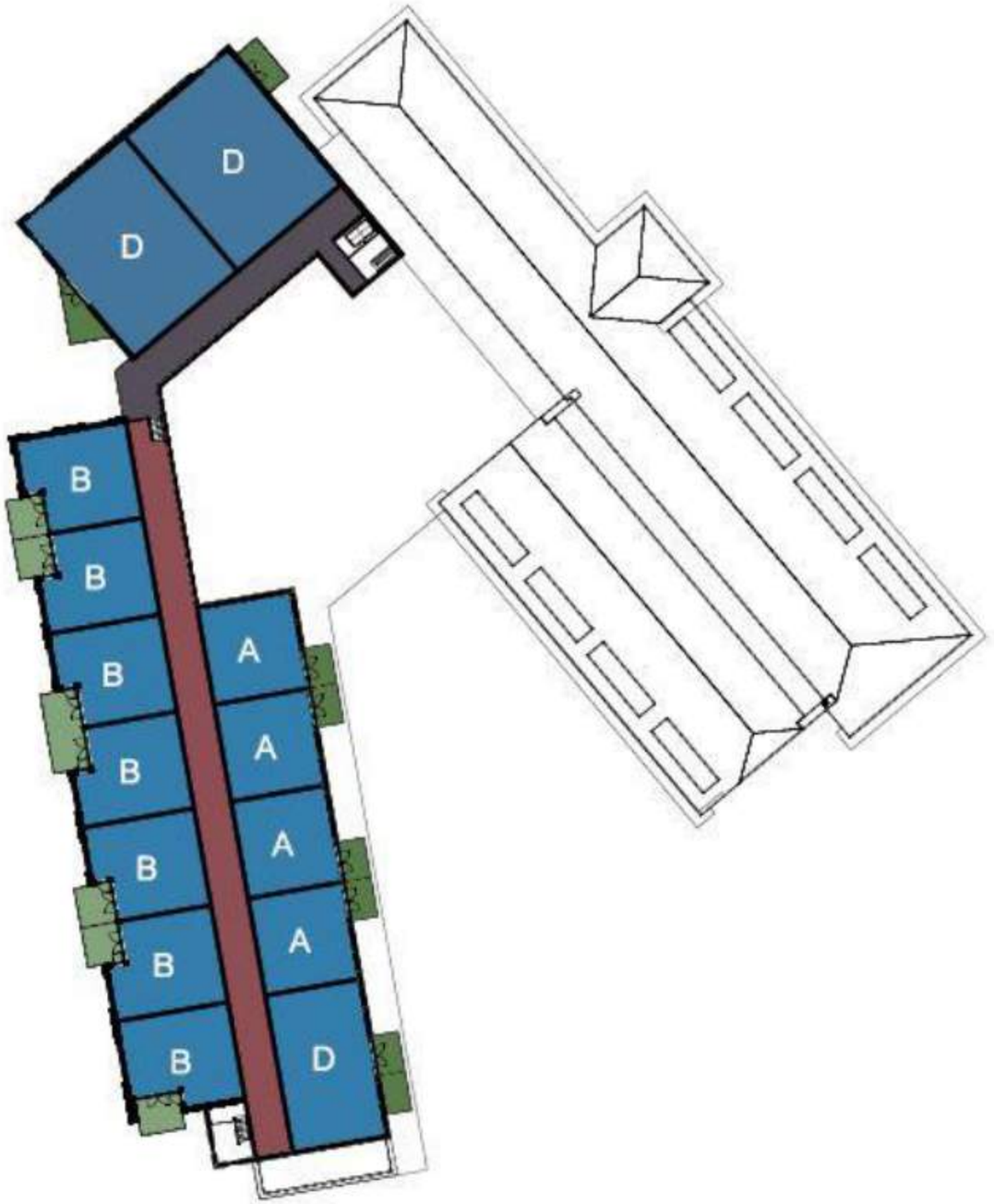


- Grand Café
- Verkeersruimte (1500+)
- Verkeersruimte
- Berging
- Appartement
- Appartement (1500+)
- Balkon (open)
- Balkon (gesloten)

HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

3e verdieping

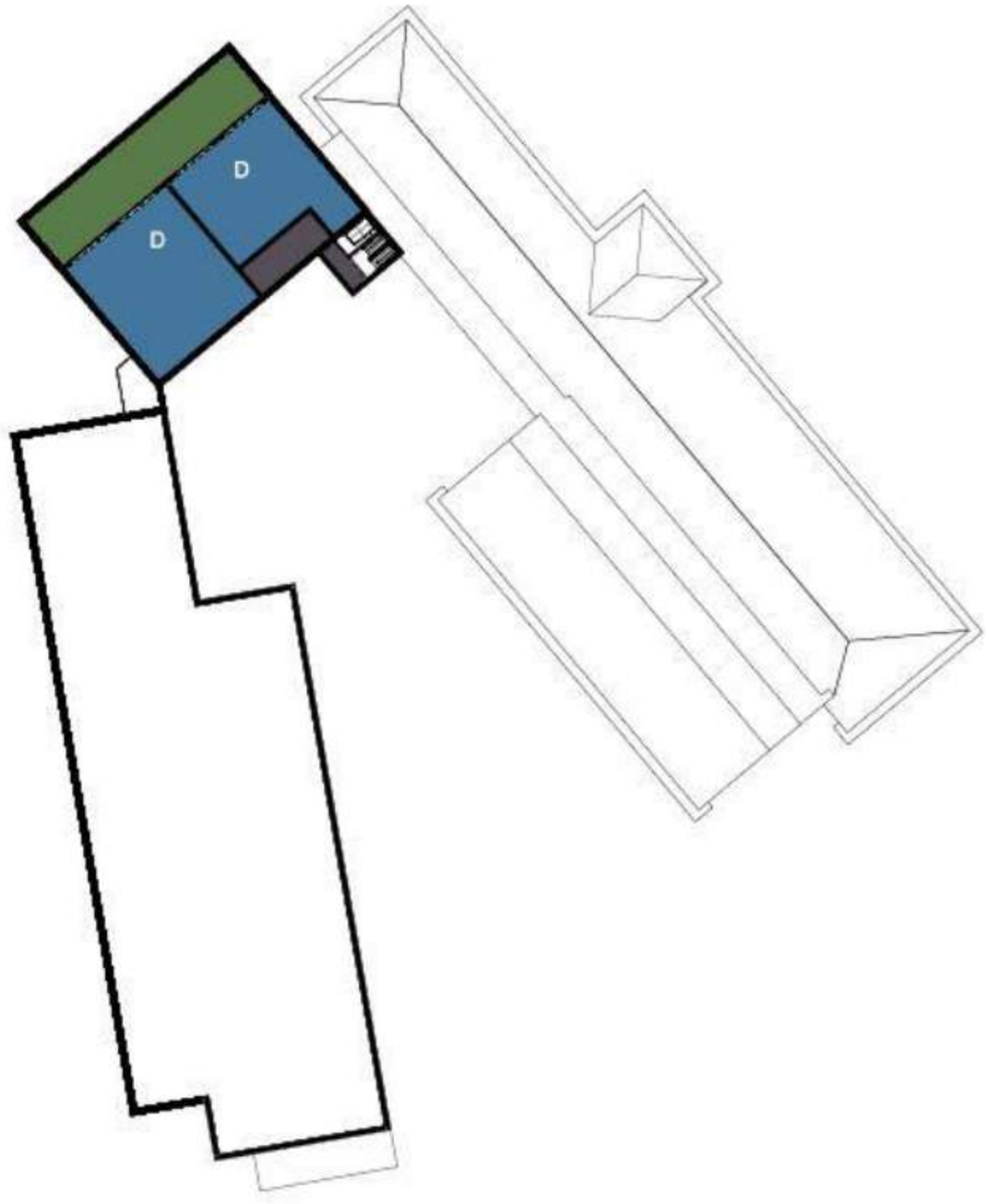


- Grand Café
- Verkeersruimte (1500+)
- Verkeersruimte
- Berging
- Appartement
- Appartement (1500+)
- Balkon (open)
- Balkon (gesloten)

HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

4e verdieping

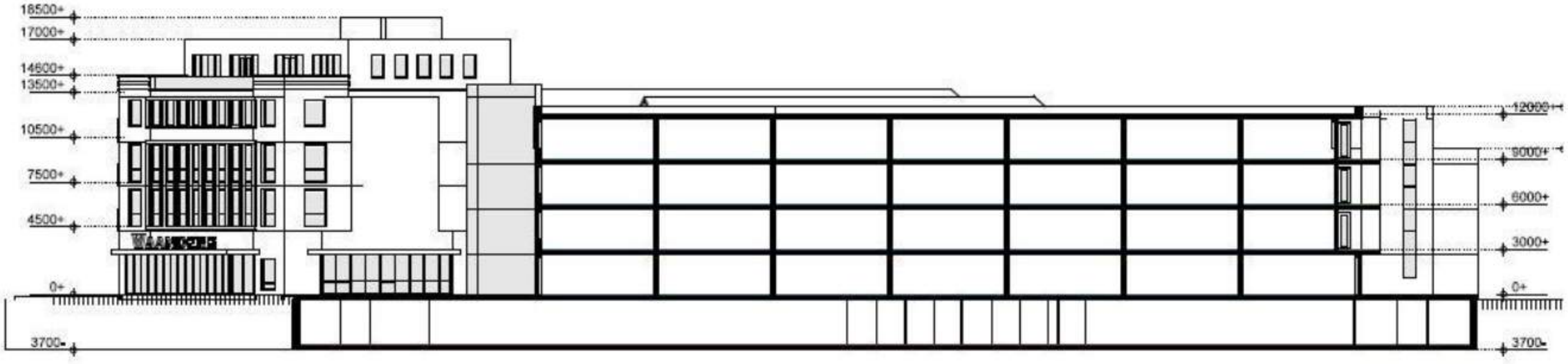


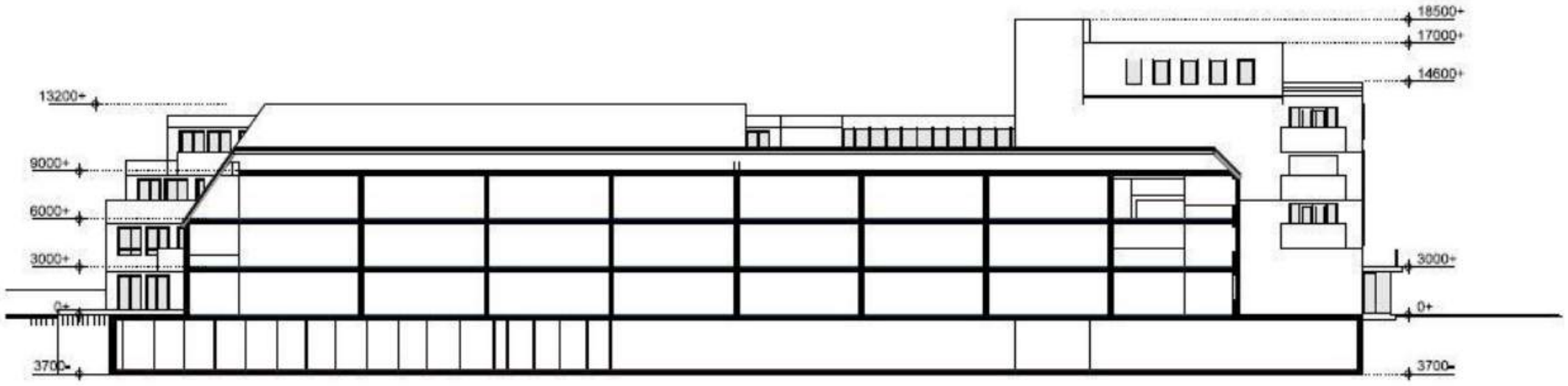
- Grand Café
- Verkeersruimte (1500+)
- Verkeersruimte
- Berging
- Appartement
- Appartement (1500+)
- Balkon (open)
- Balkon (gesloten)

HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

Doorsneden

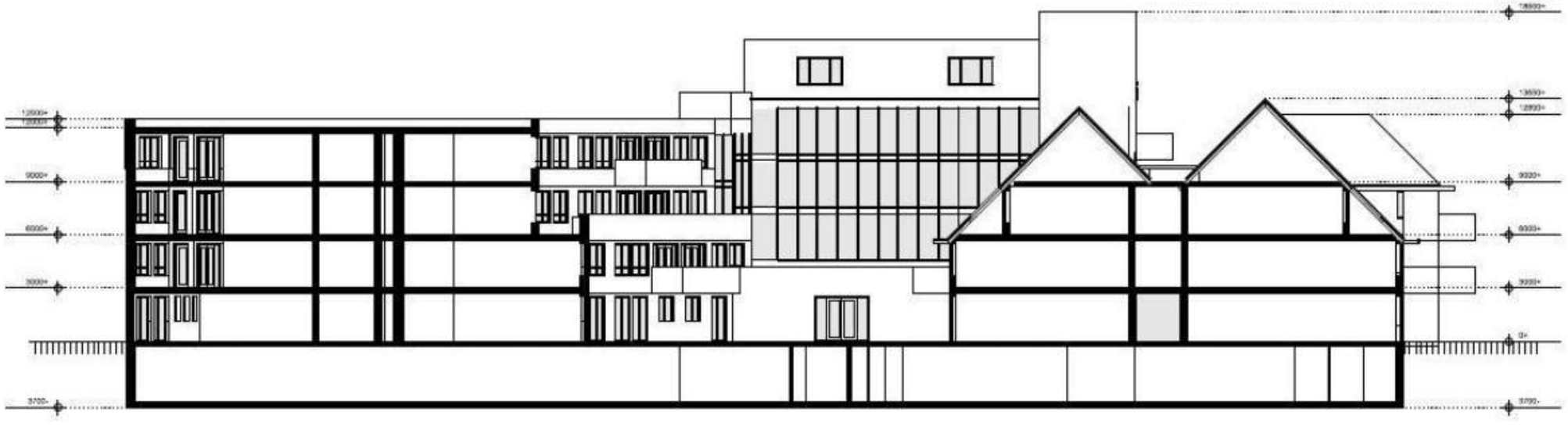


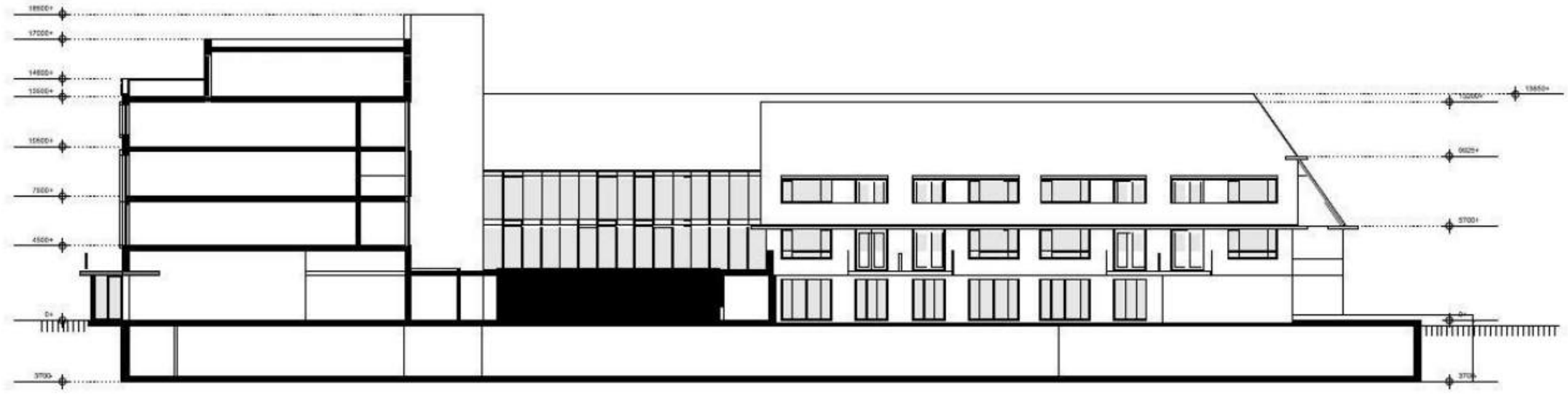


HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

Doorsneden





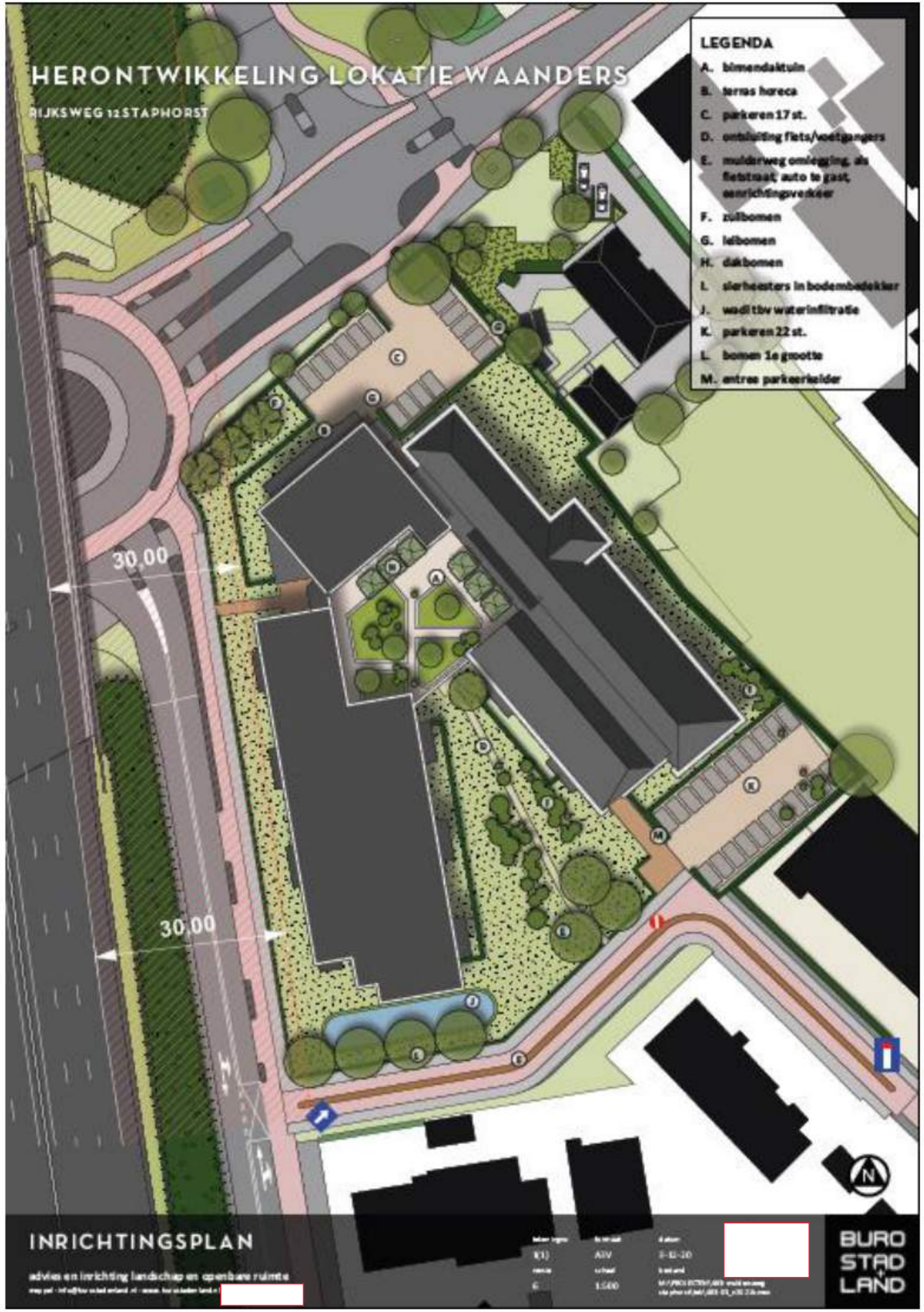
HULS ARCHITECTEN

SFEERIMPRESSIE RUIMTELIJKE INPASSING

BURO STAD + LAND

Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



BURO STAD + LAND

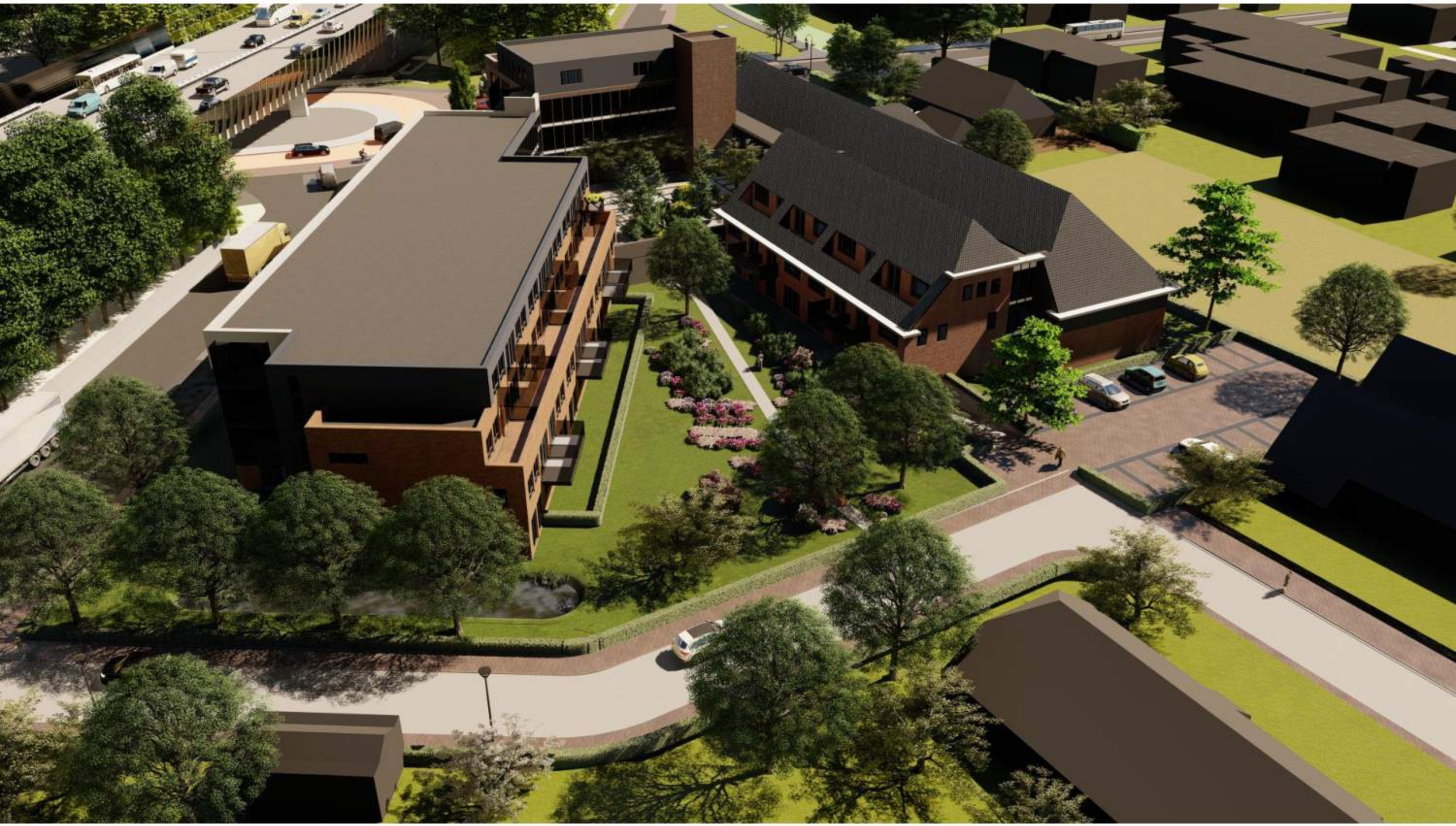
Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

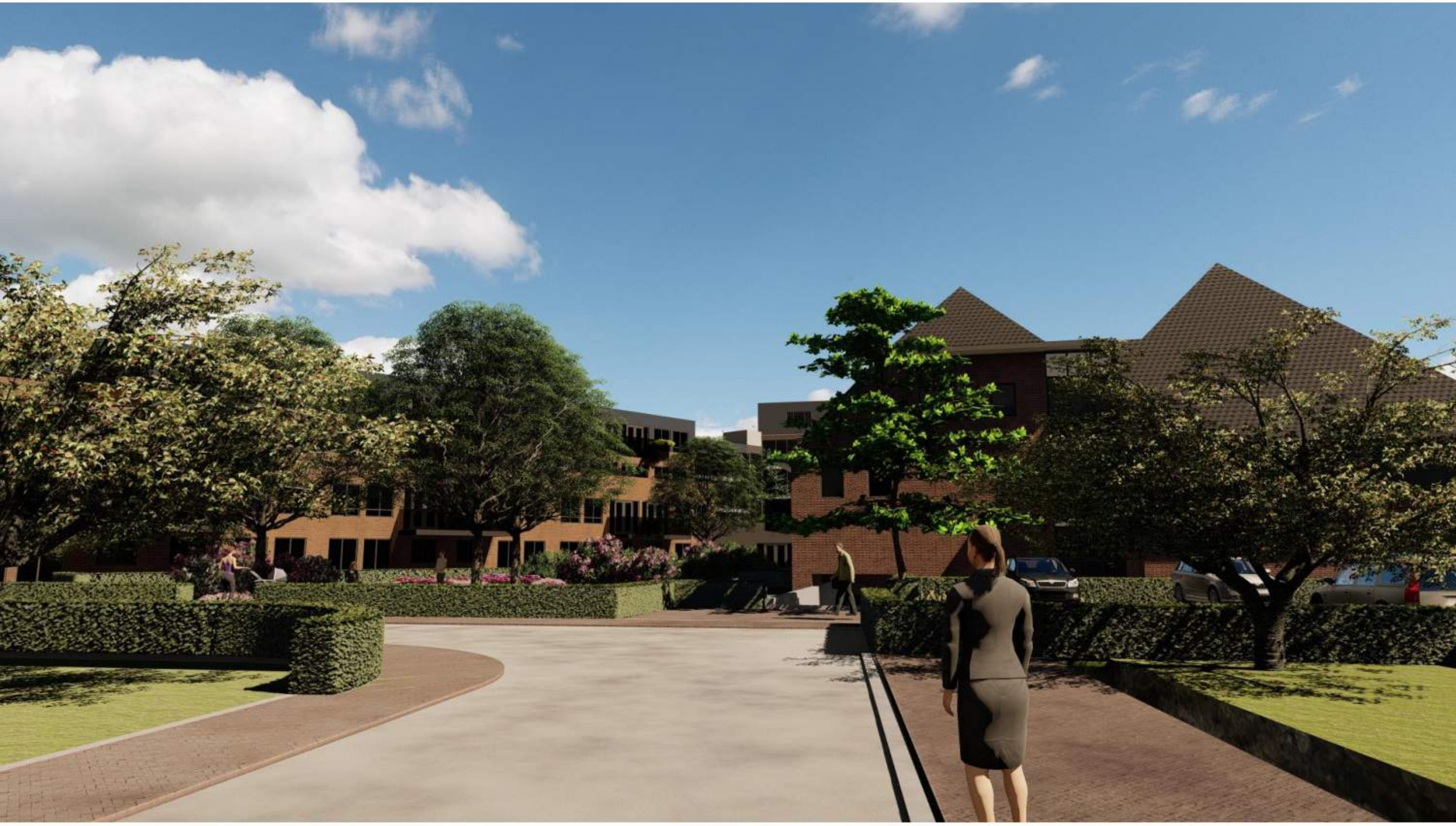
Buro Stad en Land



BURO STAD + LAND

Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Proces en tijdlijn

Projectfasering



Verandering is Vooruitgang.

EPOS procedure

EPOS staat voor Efficiënte Procesinrichting Omgevingsrecht Staphorst. EPOS is de nieuwe werkwijze van de gemeente en beoogt een efficiënter proces voor het aanvragen van een omgevingsvergunning of een bestemmingswijziging voor alle bouwplannen die (nog) niet in het huidige bestemmingsplan passen.

1

Vooroverleg (december 2020-februari 2021)

College B&W/Gemeenteraad

- Indienen project via omgevingsloket (EPOS)
- Raadsconsultatie
- Kaders / programma van eisen / Nota van Uitganspunten

2

Ontwerp bestemmingsplan (maart-juni 2021)

College B&W/Gemeenteraad

- Ontwerpen bestemmingsplan incl. ter inzage periode
- Burgerparticipatie / inspraaksessies

3

Vaststellingsfase (juli-september 2021)

Gemeenteraad

- Definitief ontwerp
- Anterieure overeenkomsten

4

Uitvoeringsfase (2021-2022)

- Omgevingsvergunning
- Werkvoorbereiding en Planrealisatie



Adviesbureau VOBRU®
Nieuwleusen

Sterk in akoestiek en ruimte
- Verkeerslawaai
- Industrielawaai
- Bouwakoestiek
- Planologische akoestiek

Opdrachtgever:
Jan Mulder Holding B.V.
Mr. J.B. Kanlaan 8
7715 PM Punthorst
Gemeente Staphorst

Contactpersoon:
[redacted]

Behandel door:
[redacted]

Datum 10 juni 2020

Adviesbureau VOBRU.
[redacted]
Mob [redacted]

Rapport 366/10062020-v1
Verslag akoestisch onderzoek
Bouwplan Rijksweg 12
Gemeente Staphorst

	Inhoud	Pag.
1	**Inleiding**	**3**
2	**Onderzoeksgebied**	**5**
2.1	Geluidzones	5
3	**Wettelijk kader**	**6**
3.1	Grenswaarden verkeerslawaai	6
3.2	Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder	6
3.3	Dove gevel	7
3.4	Geluidbeleid/maatregelenafweging	7
3.5	Gecumuleerde geluidbelasting	7
3.6	Bouwbesluit-gevelwering	8
4	**Samenvatting geluidonderzoek per verkeersweg**	**9**
4.1	A28	9
4.2	Gemeenteweg	9
4.3	Burg. Van de Walstraat	9
4.4	Rijksparallelweg	10
4.5	Rijksweg	10
4.6	Muldersweg	10
5	**Conclusie**	**11**

E-mail: [redacted]
Kvk nr.
Btw nr.

1 Inleiding

Het voormalig restaurant Waanders gelegen aan de Rijksweg 12 wordt getransformeerd naar woongebouw met koop- en huurappartementen. Het gebouw wordt voorzien van een kelder met als functie parkeergarage. Voor realisatie van de planvorming is het noodzakelijk dat de Muldersweg op een andere wijze wordt ontsloten. Hierbij is aangesloten bij het verkeersonderzoek Roelofs document N01-D01-31037183-sws2, d.d. 19 november 2018.

Voor de afweging van bepaalde geluidbelasting wordt aangesloten bij het wettelijk kader van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Hierbij opgemerkt dat in het geluidbeleid geen specifieke regels zijn opgenomen van een woongebouw met appartementen. Voor toetsing aan het geluidbeleid is een appartement zoveel als mogelijk beoordeeld als een woning.

De planvorming wordt in kader van het gemeentelijk geluidsbeleid (hoofdstuk 3.2, lid 4, inclusief toelichting punt 4) gezien als vervangende nieuwbouw.

De stedenbouwkundige situatie t.o.v. de verkeerswegen en bouwhoogte is zodanig dat bronmaatregelen (stil asfalt en/of verlaging verkeersintensiteit) of overdrachtsmaatregelen (geluidschermen, afstandsvergroting) niet tot de mogelijkheden behoort. De maatgevende verkeersweg A28 is voorzien van stil asfalt en geluidschermen. Een zo laag mogelijke geluidbelasting is gevonden in het doorrekenen van verschillende planvarianten, waarbij een goede maatgevende samenhang is ontstaan tussen de vormgeving (afschermende werking aantal bouwlagen) van het woongebouw in combinatie met geluid afgeschermde balkons-loggia's/buitenruimten. Ter bevordering van een goed woon- en leefklimaat is voor een aantal appartementen een compenserende maatregel ontwikkeld. Hiervoor is in de V-vorm van het woongebouw een geluidluwe binnentuin gecreëerd.

In kader van de aanvraag omgevingsvergunning wordt een gevelweringsrapport opgesteld waaruit blijkt dat met bepaalde gevelmaatregelen wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder/bouwbesluit aangegeven binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten van de appartementen wordt gewaarborgd. Hierbij kan gedacht worden aan de gevelmaatregelen zoals: geluid afgeschermde buitenruimten (balkons/loggia's) in combinatie met geluidsisolerende beglazing en geluid gedempte ventilatievoorzieningen. Voor berekening van de gevelwering wordt als uitgangspunt gehanteerd de cumulatieve geluidbelasting van alle verkeerswegen, exclusief de correctie van art. 110g van de Wet geluidhinder.

In hoofdstuk 4 wordt per verkeersweg een tekstuele samenvatting gegeven van het geluidonderzoek. Het definitieve plan wordt voorzien van een gedetailleerd akoestisch rapport. De verkeersgegevens voor berekening van de geluidbelasting zijn ontleend aan het gemeentelijk milieumodel peiljaar 2030. Voor de planvorming is aangesloten bij het verkeersonderzoek Roelofs document N01-D01-31037183-sws2, d.d. 19 november 2018.

In afbeelding 1 is een impressie van het woongebouw t.o.v. de verkeerswegen weergegeven. In afbeelding 2 is een globale weergave opgenomen van de alternatieve ontsluiting van de Molenweg.

Afbeelding 1 planlocatie



Afbeelding 2 Alternatieve ontsluiting Molenweg



E-mail:
Kvk nr.
Btw nr.

2 Onderzoeksgebied

2.1 Geluidzones

Het toekomstig woongebouw is gesitueerd binnen de wettelijke geluidzone van een aantal verkeerswegen. In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald dat zich langs alle wegen een geluidzone bevindt. Dit is een zone langs een weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. De breedte van de zone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied.

Uitzonderingen hierop zijn de wegen:

- Die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/h.

De uitzonderingen dienen voor het aspect goede ruimtelijke ordening wel nader te worden beschouwd. Voor de afweging wordt aangesloten bij het toetsingskader van de Wet geluidhinder.

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

- *buitenstedelijk: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;*

- *binnenstedelijk: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.*

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de geldende breedten van geluidzones per type weg.

Tabel 2.1 Zonebreedte

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Binnenstedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
1 of 2	200	250
3 of 4	350	400
Meer dan 5	--	600

De navolgende verkeerswegen zijn in het onderzoek betrokken:

- A28: autosnelweg. Plangebied ligt t.o.v. deze maatgevende autosnelweg buitenstedelijk;
- Rijksweg: 50 km/h, binnenstedelijke situatie;
- Gemeenteweg: 30 km/h, binnenstedelijke situatie;
- Burg. Van de Walstraat: 50 km/h, binnenstedelijke situatie;
- Rijksparallelweg: 50 km/h, binnenstedelijke situatie;
- Muldersweg, alternatieve ontsluiting: 30 km/h, binnenstedelijke situatie.

3 Wettelijk kader

3.1 Grenswaarden verkeerslawaai

In de Wet geluidhinder, artikel 82 en volgende worden de grenswaarden vermeld met betrekking tot nieuwe situaties binnen zones. In artikel 83 lid 2 en 5 is de grenswaarde voor (vervangende) nieuwbouw in een binnen- en buitenstedelijke situatie vermeld. In tabel 2.2 is de van toepassing zijnde waarde (voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde) opgenomen.

Tabel 2.2 Grenswaarden voor (vervangende)nieuwbouw langs een bestaande weg

Status van de woning	Voorkeursgrenswaarde	Maximale ontheffing
	[dB]	[dB]
Nieuwe situatie	48[1]	63[2]/68[3]

[1] Wgh: artikel 82 lid 1. Voorkeurswaarde

[2] Wgh: artikel 83 lid 6. Autosnelweg, vervanging woningen binnen de bebouwde kom

[3] Wgh: artikel 83 lid 5. Binnenstedelijke verkeerswegen

3.2 Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder

Artikel 110g van de Wet geluidshinder biedt de mogelijkheid het resultaat van berekening en meting van de geluidbelasting vanwege wegverkeer met maximaal 5 dB te verlagen alvorens de waarden te toetsen aan de (voorkeurs)grenswaarden. De werkelijk toe te passen aftrek wordt door de Minister bepaald.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het 'Reken en meetvoorschrift geluid 2012' staatscourant 2012 nr. 11810, d.d. 27 juni 2012. Op 20 mei 2014 is het Reken- en meetvoorschrift gewijzigd (Staatscourant 2014, nr. 10330). De wijziging betreft de aftrek van artikel 110g Wgh (art. 3.4, lid 1). Op basis van dit voorschrift mag voor wegen met een representatieve snelheid van 70 km/uur of meer, een aftrek van 2 dB tot maximaal 4 dB worden toegepast en voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/uur 5 dB.
4 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110g Wgh 57 dB is;
3 dB voor situaties dat de geluidbelasting zonder aftrek 110 g Wgh 56 dB is;
2 dB voor andere waarden van de geluidbelasting;
0 dB bij toepassing van de artikelen3.2 en 3.3 van het Bouwbesluit 2012 en ingevolge de Wet geluidhinder artikelen 111b, tweede en derde lid, 112 en 113.

Voor de maatgevende verkeersweg A28 geldt een aftrek welke afhankelijk is van de berekende geluidbelasting. De snelheid op de binnenstedelijke verkeerswegen bedraagt 30/50 km/h waarvoor een aftrek geldt van 5 dB.

3.3 Dove gevel

Toetsing aan de grenswaarden voor verkeerslawaai dient uitgevoerd te worden ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige bestemmingen. In afwijking van artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt onder een gevel in de zin van de Wet niet verstaan:

- een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen zijn:
- een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits deze niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

Indien een gevel voldoet aan de bovenstaande beschrijving is sprake van een zogenaamde 'dove' gevel. Omdat een 'dove' gevel volgens de definitie van de Wet geluidhinder geen gevel is, kan toetsing aan de wettelijke grenswaarden bij dit type gevel achterwege blijven.

Aan de zijde van de A28 is voor bouwlaag drie en hoger een geluiddove gevel van toepassing.

3.4 Geluidbeleid/maatregelenafweging

In het geluidbeleid van de gemeente Staphorst zijn de navolgende bronmaatregelen verwoord ter verlaging van de geluidbelasting. Deze maatregelenafweging dient te worden gehanteerd bij overschrijding van de voorkeurswaarde. In onderstaande gevallen kan een afweging van bronmaatregelen achterwege blijven:

1. bronmaatregelen is ingeval van nieuwbouw van woningen, pas aan de orde bij realisatie van tenminste 10 woningen;
2. bronmaatregelen zoals geluidreducerend asfalt worden vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) niet verlangd in de volgende gevallen:
    a. binnen een afstand van 30 meter vanaf de stopstreep bij een kruispunt;
    b. bij aanleg van geluidreducerend asfalt over een lengte kleiner dan 250 meter.
3. Een afweging van bron- of overdrachtmaatregelen is niet aan de orde indien de status van een beschermd stads- en dorpsgezicht deze maatregelen niet toelaat.

Het woongebouw is t.o.v. alle in de directe omgeving gelegen binnenstedelijke verkeerswegen gelegen binnen de afstand van 30 meter van een stopstreep en/of kruispunt. De Gemeenteweg is voorzien van elementenverharding in keeperverband en betreft een streekweg. Vanuit civieltechnisch oogpunt is t.g.v. het stoppen en optrekken van (zware)voertuigen bij de stopstreep en/of kruising technisch niet wenselijk.

Voor realisatie van het woongebouw is in kader van het gemeentelijk geluidbeleid vanuit civieltechnisch oogpunt geluidreducerende bronmaatregelen niet gewenst.

3.5 Gecumuleerde geluidbelasting

In het geluidbeleid van de gemeente Staphorst, februari 2011 is verwoord dat:

- De cumulatieve geluidbelasting L_{cum} mag niet hoger zijn dan de hoogste maximaal toegestane grenswaarde (exclusief de aftrek volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder) van een individuele geluidsbron + 3 dB.
- De hogere grenswaarden mogen van ten hoogste twee wegen gelijk zijn aan de maximaal toegestane grenswaarde.

De bepaalde geluidbelasting t.g.v. de gecumuleerde geluidbelasting voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid.

3.6 Bouwbesluit-gevelwering

Bij het vaststellen van een hogere grenswaarde dient te worden aangetoond dat aan de gestelde geluideisen (binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten 33 dB) wordt voldaan. In het bouwbesluit is een minimale karakteristieke gevelwering opgenomen van 20 dB. Dit betekent dat tot een maximale gevelbelasting van L_{den} 53 dB de binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten wordt gewaarborgd.

Voor berekening van de karakteristieke gevelwering is de gecumuleerde geluidbelasting van de verkeerswegen, exclusief de aftrek artikel 110 g van de Wet geluidhinder, ter plaatse van de gevels bepalend en het uitgangspunt voor berekening van de binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten (keuken, woon- en slaapkamers). De karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie dient te worden bepaald volgens NEN 5077.

Bij de aanvraag van een omgevingsvergunning wordt een gevelweringsonderzoek gevoegd van de karakteristieke gevelwering per appartement incl. afscherming balkons/loggia's, inclusief maatregelen.

4 Samenvatting geluidonderzoek per verkeersweg

4.1 A28

De verkeersweg A28 is een autosnelweg in de zin van het regelement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en is gesitueerd aan de westzijde van het plangebied. De binnenstedelijke ontwikkellocatie ligt binnen de zone van de autosnelweg. De voorkeurswaarde bedraagt 48 dB en de maximale ontheffingswaarde 63 dB. Voor het woongebouw is vanuit de bepaalde geluidbelasting de A28 de maatgevende verkeersweg. De geluidbelasting vanaf de A28 wordt voor de lagere bouwlagen afgeschermd door de aanwezige geluidschermen. De verkeersweg A28 is reeds voorzien van geluidsreducerend ZOAB.

De geluidbelasting voor de bovenste bouwlagen is hoger dan de maximale ontheffingswaarde. Deze gevel(s) worden geluiddoof[1] uitgevoerd en vallen daarmee buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder. De op deze bouwlagen aanwezige balkons/loggia's zijn geheel gesloten uitgevoerd, en voorzien van een permanente ventilatieopening (min. 3 L s/m^2 vloeroppervlak) waarmee deze ruimte niet wordt aangemerkt als geluidgevoelige ruimte maar als buitenruimte. Deze buitenruimte(n) worden inpandig op nader te bepalen plaatsen voorzien van geluidsabsorberend materiaal om geluidreflecties te minimaliseren. De geluidbelasting binnen deze buitenruimte op de achterliggende gevel is gelijk zijn aan de voorkeurswaarde waarmee in de buitenruimte sprake is van een goed verblijfsklimaat. In het definitief akoestisch rapport wordt middels een gedetailleerde berekening inzicht gegeven de berekende geluidbelasting en gevelwering.

Voor de overige gevels van het woongebouw is een geluidbelasting bepaald met een bandbreedte tussen de voorkeurswaarde en maximale hogere grenswaarde. Voor deze gevels kan in kader van het gemeentelijk geluidbeleid een hogere grenswaarde worden vastgesteld, waarbij de binnenwaarde van 33 dB in de geluidgevoelige ruimte van de appartementen wordt gewaarborgd.

4.2 Gemeenteweg

De Gemeenteweg is gelegen aan de noordzijde parallel aan het woongebouw. De wettelijke snelheid ter plaatse van het woongebouw en de onderdoorgang van het viaduct bedraagt 30 km/h en valt daarmee buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder, waardoor het vaststellen van een hogere grenswaarde niet mogelijk is. Het wegdek bestaat in hoofdzaak uit elementenverharding in keeperverband. De onderdoorgang van het viaduct is voorzien van DAB (referentieasfalt). In kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting van de Gemeenteweg inzichtelijk gemaakt en maakt deel uit van de cumulatieve geluidbelasting voor berekening/beoordeling van de gevelwering.

4.3 Burg. Van de Walstraat

Aan de noordzijde van het woongebouw is de Burgemeester van de Walstraat gelegen. De wettelijke snelheid bedraagt 50 km/h. Het wegdek bestaat uit DAB (referentieasfalt). De bepaalde geluidbelasting van deze verkeersweg is hoger dan de voorkeurswaarde en bedraagt maximaal 52 dB. Voor deze verkeersweg is het vaststellen van een hogere grenswaarde noodzakelijk. De

1. [1] Geluiddove gevel: geen te open en te draaien delen welke rechtstreeks toegang hebben tot de achterliggende geluidgevoelige ruimten

E-mail: [redacted]
Kvk nr. [redacted]
Btw nr. [redacted]

verkeersweg A28 is t.o.v. de Burg van de Walstraat maatgevend voor deze gevels. De vanuit de A28 te treffen maatregelen zijn eveneens effectief voor de Burg. Van de Walstraat.

4.4 Rijksparallelweg

De Rijksparallelweg is gelegen aan de noordwestzijde van het woongebouw en wordt afgeschermd door het hoge talud en geluidschermen van de A28. De wettelijke snelheid op de Rijksparallelweg bedraagt 50 km/h. Het wegdek bestaat uit DAB (referentieasfalt). De bepaalde geluidbelasting van de Rijksparallelweg is lager dan de voorkeurswaarde en geeft geen bijdrage in de cumulatieve geluidbelasting.

4.5 Rijksweg

Aan de westzijde van het woongebouw op een afstand van circa 12 meter is de Rijksweg gelegen. De wettelijke snelheid op de Rijksweg bedraagt 50 km/h. Het wegdek bestaat uit DAB (referentieasfalt). De bepaalde geluidbelasting is hoger dan de voorkeurswaarde en bedraagt maximaal 59 dB en is hiermee lager dan de maximale grenswaarde van 68 dB. De westelijke gevel van het woongebouw is vanuit de maatgevende verkeersweg A28 als gedeeltelijk geluiddoof aangemerkt. Voor de bouwlagen welke niet als geluiddoof zijn aangemerkt dient in kader van de Rijksweg een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. De t.g.v. de A28 bepaalde balkon/loggia maatregelen zijn eveneens effectief voor de Rijksweg.

4.6 Muldersweg

Aan de zuidzijde van het woongebouw is de alternatieve ontsluiting van de Muldersweg geprojecteerd. In het onderzoek is uitgegaan van een wettelijke snelheid van 30 km/h en valt daarmee buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder. Voor het wegdek is uitgegaan van een elementenverharding in keeperverband. De geprognosticeerde verkeerscijfers zijn ontleend aan het verkeersonderzoek Roelofs document N01-D01-31037183-sws2, d.d. 19 november 2018. De aantrekkende verkeersbewegingen t.g.v. de planvorming van en naar de parkeerkelder zijn hieraan toegevoegd. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting t.g.v. de nieuwe ontsluitingsweg lager is dan de voorkeurswaarde.

5 Conclusie

In het voorliggend rapport is voor beoordeling in de omgevingskamer het akoestisch effect omschreven van de transformatie van het voormalig restaurant Waanders gelegen aan de Rijksweg 12 naar woongebouw met koop- en huurappartementen. Het parkeren van de bewoners vindt hierbij plaats in de parkeerkelder. De planvorming wordt in kader van het gemeentelijk geluidsbeleid (hoofdstuk 3.2, lid 4, inclusief toelichting punt 4) gezien als vervangende nieuwbouw.

Een zo laag mogelijke geluidbelasting is gevonden in het doorrekenen van verschillende planvarianten, waarbij een goede maatgevende samenhang is ontstaan tussen de vormgeving (afschermende werking aantal bouwlagen) van het woongebouw in combinatie met geluid afgeschermde balkons-loggia's/buitenruimten. Ter bevordering van een goed woon- en leefklimaat is voor een aantal appartementen een compenserende maatregel ontwikkeld. Hiervoor is in de V-vorm van het woongebouw voorzien in een buitenruimte welke als tuin wordt ingericht.

Het woongebouw is gelegen binnen de wettelijke geluidzone van vier verkeerswegen en binnen de invloedsfeer van twee 30 km/h verkeerswegen. De verkeerswegen A28, Rijksweg, Rijksparallelweg en Burg. Van de Walstraat vallen onder de systematiek van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. De verkeerswegen Gemeenteweg en de nieuwe ontsluitingsweg Muldersweg vallen buiten de systematiek van de Wet geluidhinder, maar zijn in kader van een goede ruimtelijke ordening in het onderzoek opgenomen. Voor toetsing van deze twee verkeerswegen is aangesloten bij de Wet geluidhinder.

Het bouwplan en de per verkeersweg bepaalde geluidbelasting is getoetst aan de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Hierbij opgemerkt dat in het geluidbeleid geen specifieke regels zijn opgenomen van een woongebouw met appartementen. Voor toetsing aan het gemeentelijk geluidbeleid is een appartement zoveel als mogelijk beoordeeld als een woning.

Bij een geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde dient een afweging plaats te vinden voor realiseren van geluidreducerende bronmaatregelen. Voor afweging van geluidreducerende bronmaatregelen is aangesloten bij het gemeentelijk geluidbeleid. Hierin wordt een aantal criteria aangegeven wanneer geen afweging van geluidreducerende maatregelen noodzakelijk wordt geacht (zie voorliggend rapport, paragraaf 3.4). Gezien de plansituatie en afstand tot de verkeerswegen, stopstrepen en kruising(en) wordt een maatregelenafweging niet noodzakelijk geacht.

In hoofdstuk 4 is per verkeersweg de geluidsituatie en gevolgen daarvan omschreven. Kort samengevat betekent dit dat de verkeersweg A28 maatgevend is voor de bepaalde geluidbelasting waarbij de westgevel, zijde A28 bij een aantal bouwlagen geluiddoof wordt uitgevoerd. Deze gevel(s) vallen buiten het toetsingskader van de Wet geluidhinder. In kader van een goede ruimtelijke ordening (woon- en leefklimaat) is hier voorzien in balkons/loggia's welke bijna geheel gesloten worden uitgevoerd, behoudens de vereiste natuurlijke ventilatieopening, afgestemd op het bouwbesluit. Deze ruimten zijn gedefinieerd als een buitenruimte en fungeren als geluidbuffer naar de gevel van het achtergelegen appartement. De bepaalde geluidbelasting van de A28 op de overige gevels valt binnen de bandbreedte van voorkeurswaarde tot maximale grenswaarde. Voor deze gevels kan een hogere waarde door het bevoegd gezag worden vastgesteld. De maatregelen welke in kader van de A28 worden getroffen zijn eveneens effectief voor de overige verkeerswegen.

De verkeerswegen A28 (met uitzondering van de dove gevel), Rijksweg, Rijksparallelweg en Burg. Van de Walstraat vallen onder de systematiek van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting van deze verkeerswegen voldoet aan de maximale grenswaarde, waarbij op een aantal toets punten de geluidbelasting lager is dan de voorkeurswaarde. Voor deze verkeerswegen kan per verkeersweg en gevel(s) op basis van het gemeentelijk geluidbeleid een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Bij het indienen van het definitieve bouwplan wordt een gedetailleerd akoestisch rapport bijgevoegd.

Ter waarborging van het binnenniveau in de geluidgevoelige ruimten wordt in kader van de aanvraag omgevingsvergunning voor het definitieve plan een rapport gevelwering opgesteld. Dit rapport geeft inzicht in de karakteristieke gevelwering en de noodzakelijke gevelmaatregelen voor de betreffende gevels, balkons/loggia's.

Geconcludeerd kan worden dat het bouwplan voor het aspect geluid realiseerbaar is binnen het wettelijk kader van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid. Door het treffen van gevelmaatregelen, aanleggen van buitenruimten zoals terras, balkons/loggia's en een compenserende maatregel als gemeenschappelijke buitentuin is ondanks de hoog geluid belaste omgeving sprake van een redelijk tot goed woon- en leefklimaat.

Adviesbureau Vobru
[redacted]Nieuwleusen, 10 juni 2020
[redacted]

Notitie

verkeersadvies doortrekking Muldersweg

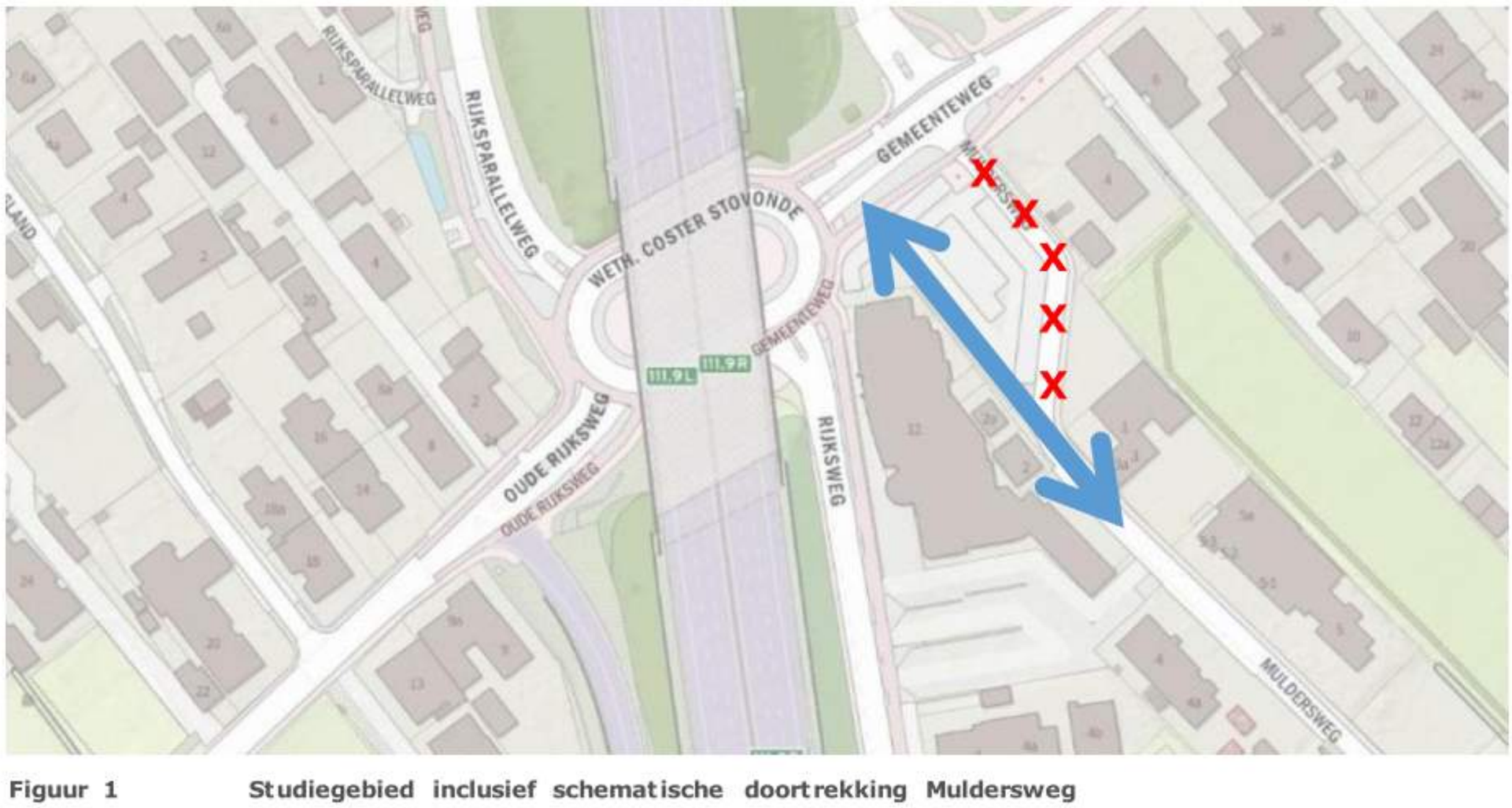
notitie

Documentnummer: N01-D01-31037183-sws2
Status en datum: concept/01 19 november 2018
Auteur: [redacted]
Opdrachtgever: gemeente Staphorst

Inleiding

In verband met een mogelijke gebiedsontwikkeling in de omgeving van Hotel Restaurant Waanders heeft de gemeente Staphorst behoefte aan advies over de (on)mogelijkheden van het verleggen van de nabijgelegen Muldersweg. In de eerste ideeën gaat het concreet om het rechtdoor doortrekken van de huidige tracé, waarbij dan een nieuwe aansluiting op de Gemeenteweg gecreëerd moet worden.

De gemeente Staphorst heeft Roelofs Advies en Ontwerp gevraagd een advies te geven over de wijze van ontsluiting van de Muldersweg. Om tot een gedegen advies te komen is eerst meer inzicht verkregen in de huidige situatie, waarna het scenario van doortrekking van de Muldersweg is beoordeeld. Tot slot volgen een aantal alternatieven. Onderstaand figuur 1 toont de locatie, inclusief de schematische doortrekking van de Muldersweg.



Figuur 1 Studiegebied inclusief schematische doortrekking Muldersweg

Huidige situatie

Om inzicht te verkrijgen in de huidige verkeersituatie is van 2 tot 7 november 2018 een verkeerstelling op de Muldersweg uitgevoerd. Tevens is gebruik gemaakt van een eerder uitgevoerde verkeerstelling op de Stovonde[1].

[1] *Verkeerstellingen Stovonde Staphorst, nr. 16.0115/001/001, Bonotraffics, d.d. 7 juni 2016*

Notitie

Op dinsdag 6 november is er een schouw ter plekke uitgevoerd. Aandachtspunt is dat er tijdens de schouw een ongeval met stremming heeft plaatsgevonden op de A28 tussen oprit 23 en knooppunt Lankhorst. Gevolg was dat verkeer op de A28 in noordelijke richting via afrit 23 en via het onderliggende wegennet reed.

Infrastructuur

De Gemeenteweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor Staphorst. Met de aansluitingen op de naastliggende Stovonde en de Burg. Van der Walstraat wordt Staphorst via de Gemeenteweg ontsloten op de A28. De rijbaan kent vooral elementverharding, pas vlak voor de Stovonde is de rijbaan geasfalteerd. Officieel is Gemeenteweg gecategoriseerd als erftoegangsweg 30 km/uur. De wegfunctie en inrichting zijn hier niet optimaal op afgestemd. Zo is de Gemeenteweg een voorrangsweg en zijn er met afwijkende vormgeving ook een soort van fietsstroken aanwezig.



Figuur 2 **Gemeenteweg t.h.v. aansluiting Muldersweg & Stovonde**

Op circa 35 meter van de Stovonde is het voorrangskruispunt Gemeenteweg – Muldersweg – Burg. Van der Walstraat gesitueerd. Laatstgenoemde weg vormt de route naar de toerit van de A28. De Muldersweg heeft vooral een ontsluitende functie voor de achterliggende woonwijk en vormt ook de toegang tot het parkeerterrein van Hotel Restaurant Waanders.

Gebruik

Kijkend naar het gebruik (zie tabel 1 en 2) blijkt dat er op een gemiddelde werkdag circa 750 voertuigen en 360 fietsers gebruik maken van de Muldersweg. Opvallend is dat er meer gemotoriseerd verkeer richting Gemeenteweg rijdt dan vanaf de Gemeenteweg. Voor het fietsverkeer is dit andersom. Ook het aandeel gemotoriseerd verkeer tijdens de spitsperioden is aan de hoge kant. Wat betreft de voertuigverdeling is 97,9% licht verkeer, 1,7% middelzwaar verkeer en 0,4% zwaar verkeer. De snelheden liggen voor een 30 km/uur staat aan de hoge kant (V_{gem} =40 km/uur en V^{85} = 49 km/uur).

Gem. verkeer	doorsnede		richting Gemeenteweg		vanaf Gemeenteweg	
	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag
Etmaal (0-24)	753 (100%)	708 (100%)	449	416	303	291
Dag (7-19)	546 (72,5%)	511 (72,2%)	329	306	217	205
Avond (19-23)	161 (21,4%)	147 (20,7%)	94	84	67	63
Nacht (23-7)	46 (6,1%)	50 (7,0%)	26	27	20	23
Ochtendspits (7-9)	98 (13,0%)	73 (10,3%)	73	55	24	18
Avondspits (16-18)	109 (14,5%)	107 (15,1%)	59	57	50	50

Tabel 1 **Resultaten verkeerstelling Muldersweg (motorvoertuigen)**

fietsverkeer	doorsnede		richting Gemeenteweg		vanaf Gemeenteweg	
	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag
Etmaal (0-24)	361 (100%)	327 (100%)	173	183	189	145
Dag (7-19)	286 (79,0%)	232 (70,8%)	124	110	161	122
Avond (19-23)	58 (15,9%)	59 (17,9%)	36	41	22	18
Nacht (23-7)	18 (5,1%)	37 (11,2%)	13	32	6	5
Ochtendspits (7-9)	45 (12,6%)	35 (10,6%)	41	31	5	4
Avondspits (16-18)	76 (21,0%)	57 (17,5%)	13	11	63	46

Tabel 2 **Resultaten verkeerstelling Muldersweg (fietsers)**

Tabel 3 toont de relevante gegevens uit de eerder uitgevoerde telling op de Stovonde. Uit de tabel is af te leiden dat er tijdens de avondspits het meeste verkeer (voertuigen en fietsers) de Stovonde op- en afrijdt ter plaatse van de aansluiting van de Gemeenteweg.

	Gemeenteweg richting Stovonde		Gemeenteweg vanaf Stovonde	
	Gem. verkeer	(Brom)fiets	Gem. verkeer	(Brom)fiets
Ochtendspits 7-9	496	98	833	144
Drukste uur	256	58	415	58
Avondspits 16-18	733	137	1.117	152
Drukste uur	421	82	592	83

Tabel 3 **Resultaten verkeerstelling Stovonde (in #)**

Tijdens de uitgevoerde schouw zijn indicatieve tellingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Muldersweg vooral richting Stovonde (40%) en Burg. Van der Walstraat (40%) reed. Het aandeel rechtsafslaand verkeer was met 20% een stuk kleiner. Verkeer richting Muldersweg was vooral afkomstig vanaf de Stovonde (80%) en in een stuk mindere mate vanaf Gemeenteweg (15%) en Burg. Van der Walstraat (5%). Opvallend was wel dat een groot deel van het verkeer richting Muldersweg direct het parkeerterrein van Waanders opreed. Dit waren hoofdzakelijk carpoolers (ondanks het ontmoedigende verkeersbord). De samenstelling van het verkeer toonde geen opvallende hoeveelheden vrachtverkeer of andere grote voertuigen.

Fietsverkeer was vooral aanwezig op de Gemeenteweg, waarbij de meest dominante strook afkomstig was vanaf Stovonde. De hoeveelheid fietsers van/naar de Muldersweg was tijdens de schouwperiode beperkt, waarbij het merendeel van de fietsers vanaf Muldersweg rechtsaf richting Gemeenteweg fietste. Tijdens de schouw zijn nagenoeg geen voetgangers waargenomen.

Verkeersafwikkeling & verkeersveiligheid

De verkeersafwikkeling op zowel Stovonde als naastliggend kruispunt met de Muldersweg was tijdens de beschouwde avondspits niet optimaal. Mede door het ongeval op de A28 was er een zeer lange wachtrij op de Rijksweg richting Stovonde. De wachtrij op de Gemeenteweg richting Stovonde sloeg ook enkele keren terug tot op het kruispunt met de Muldersweg, waardoor verkeer vanaf Muldersweg en Burg. Van der Walstraat ook niet op kon rijden.

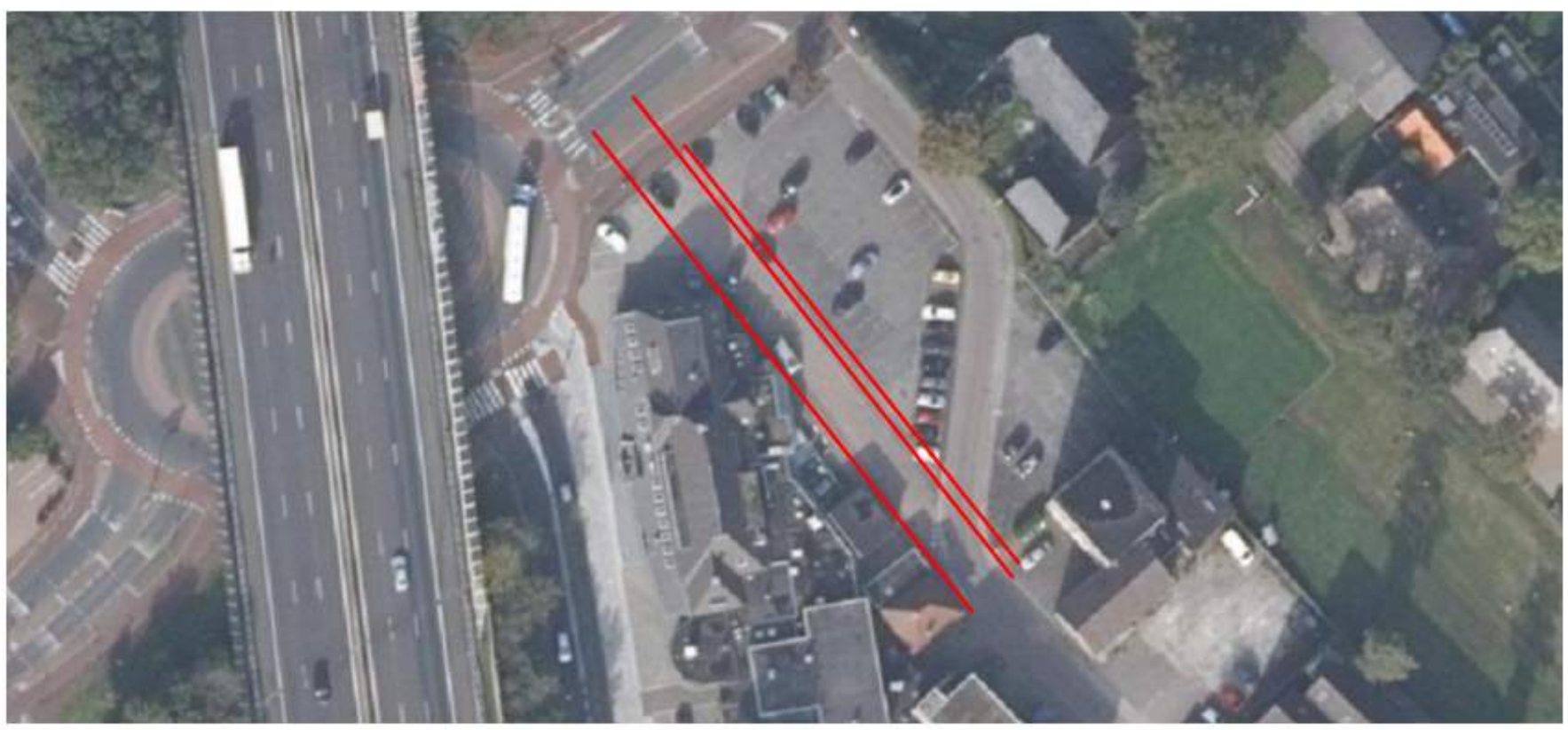
Mede door de grote hoeveelheid verkeer op de Gemeenteweg was het voor verkeer vanaf Muldersweg lastig oprijden, met wachttijden (tot circa één minuut) en wachtrijen tot gevolg. Fietsverkeer vanaf Muldersweg werd belemmerd door de wachtrijen, waardoor men over het trottoir ging fietsen. Ook bleek dat verkeer vanaf de Muldersweg met enige regelmaat niet helemaal opreed tot aan de haaientanden, waardoor de fietsstrook langs de Gemeenteweg geblokkeerd werd. De snelheid van naderend verkeer op de Muldersweg lag wel relatief hoog.

Kijkend naar de verkeersveiligheid zijn er geen conflicten waargenomen tijdens de schouw. Wel zorgt de drukte ervoor dat oprijdend verkeer meer risico neemt. Ook was afslaand verkeer richting

Muldersweg niet altijd bedacht op kruisend fietsverkeer. De wachtrijen op de Muldersweg zorgen ook voor onveilige situaties voor fietsverkeer. Op de Stovonde gaat afrijdend verkeer richting Gemeenteweg er min of meer vanuit dat fietsers ook afslaan, terwijl dit niet altijd het geval is. Verkeer van en naar de Stovonde moet in algemene zin op relatief korte afstand op veel dingen letten, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Opvallend was verder dat de snelheid van afrijdend verkeer relatief hoog lag. Dit wordt vooral veroorzaakt door de brede rijstrook (6,0 m).

Verkeerskundig oordeel 'doortrekken Muldersweg'

Het basisscenario van verleggen van de Muldersweg gaat uit van doortrekking van de Muldersweg tot aan de Gemeenteweg (zie figuur 3). Uitgangspunt is dat het bestaande wegprofiel van de Muldersweg wordt doorgetrokken. Dit betekent een rijbaanbreedte van 4,7 m, inclusief een trottoir van 1,5 m. In dit hoofdstuk volgt een verkeerskundig oordeel over het scenario.

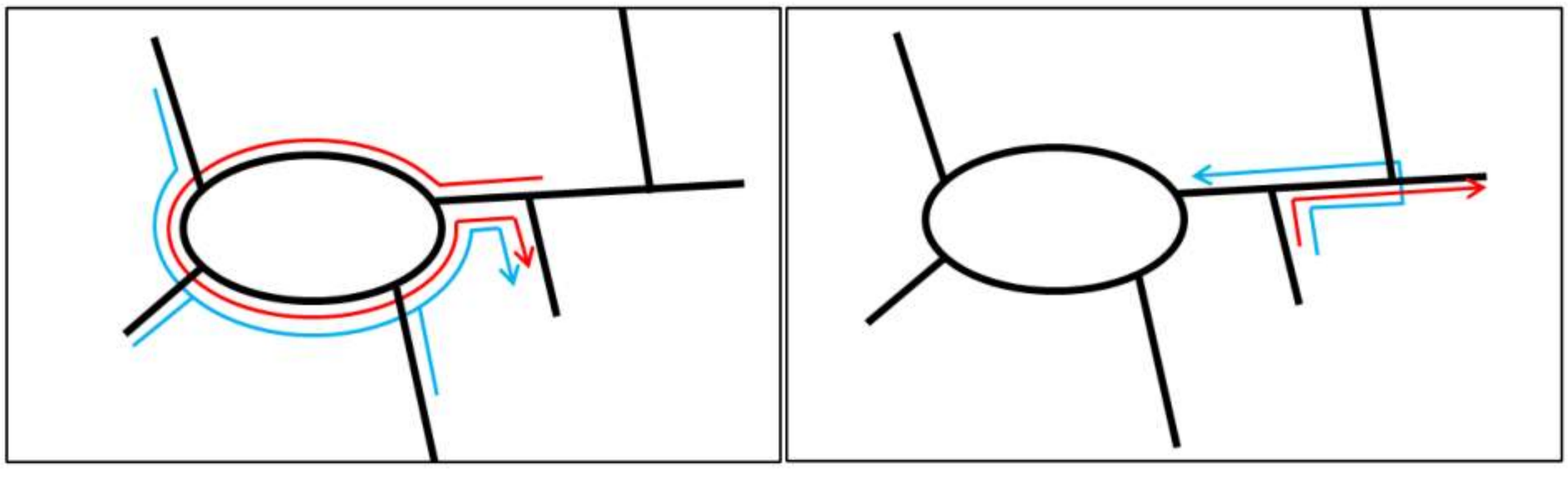


Figuur 3 Scenario doortrekking Muldersweg

Bereikbaarheid

Gemotoriseerd verkeer

Als eerst is bekeken of de doorgetrokken Muldersweg bereikbaar is voor alle verkeersdeelnemers. Figuur 4 toont schematisch de routes van/naar de Muldersweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor ingaand verkeer is de Muldersweg enkel bereikbaar vanaf de Stovonde. Voor verkeer vanaf de Gemeenteweg vormt de Stovonde een goede voorziening om te keren en de Muldersweg alsnog te bereiken. Dit levert wel omrijdafstand, maar dit is gezien het te verwachten gebruik en de doorstroming op de Stovonde acceptabel.



Figuur 4 Schematische routes gem. verkeer Muldersweg in (links) en uit (rechts)

Voor lokaal onbekenden (o.a. bezoekers Waanders) is het niet heel duidelijk hoe te rijden. Een ander aandachtspunt is dat afslaande voertuigen vanaf Stovonde pas laat en slecht zicht hebben op afrijdende fietsers vanaf Stovonde. Dit brengt veiligheidsrisico's (dode hoek en rembewegingen) met zich mee. Ook zorgt de beperkte afstand tot de Stovonde ervoor dat weggebruikers op een korte afstand relatief veel handelingen moeten verrichten. Dit komt de veiligheid niet ten goede.

Voor autoverkeer vanaf de Muldersweg is het zonder maatregelen op de Gemeenteweg alleen mogelijk om rechtsaf te slaan. Voertuigen die toch linksaf willen, moeten eerst rechtsaf en op het kruispunt met de Burg. Van der Walstraat een keerbeweging maken. Vanuit de benodigde manoeuvreruimte en de verkeersveiligheid (onverwachte stuurbeweging) is dit onwenselijk.

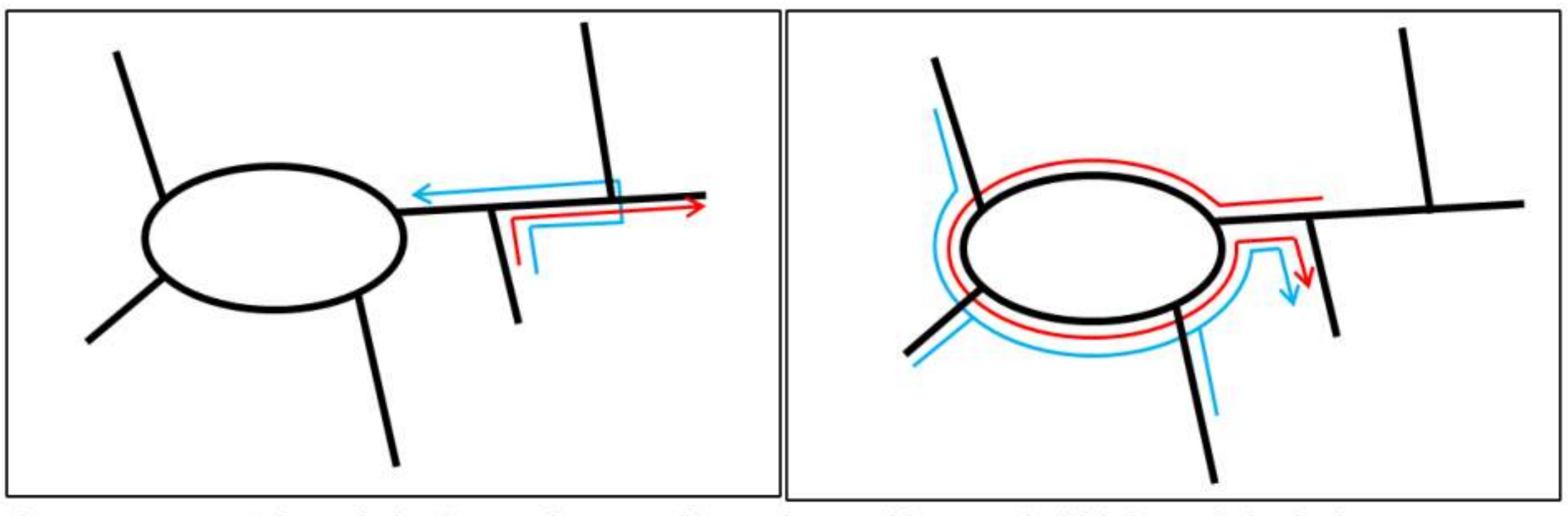
Om voertuigen vanaf Muldersweg richting Stovonde toch een directe route te bieden is een doorsteek in de middengeleider de enige oplossing. Deze linksafslaande manoeuvre brengt wel een behoorlijk risico op blokkade op de Gemeenteweg met zich mee. Tussen de afleidende fiets- en rijstrook van Stovonde te weinig ruimte is om op te stellen (3,5 m i.p.v. benodigde 5,0 m). Ook de middengeleider is met 2,4 m te smal op om te stellen. Linksafslaand verkeer moet de oprijdbeweging van 15 meter dus in één keer maken, terwijl pas laat geanticipeerd kan worden op afslaand gemotoriseerd- en/of fietsverkeer vanaf de Stovonde.

Op basis van de hoeveelheid verkeer vanaf Stovonde is er in praktijk waarschijnlijk vaak te weinig tijd om in één beweging op te rijden, wat een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid en doorstroming. Bij het creëren van een doorsteek ontstaat ook het risico dat gemotoriseerd verkeer vanaf de Gemeenteweg al voor de Stovonde linksaf rijdt, in plaats van via de veilige keerbeweging op de Stovonde. Dit belemmert vooral de doorstroming richting Stovonde, omdat afslaande voertuigen pas laat kunnen anticiperen op afrijdende voertuigen en/of fietsers vanaf Stovonde.

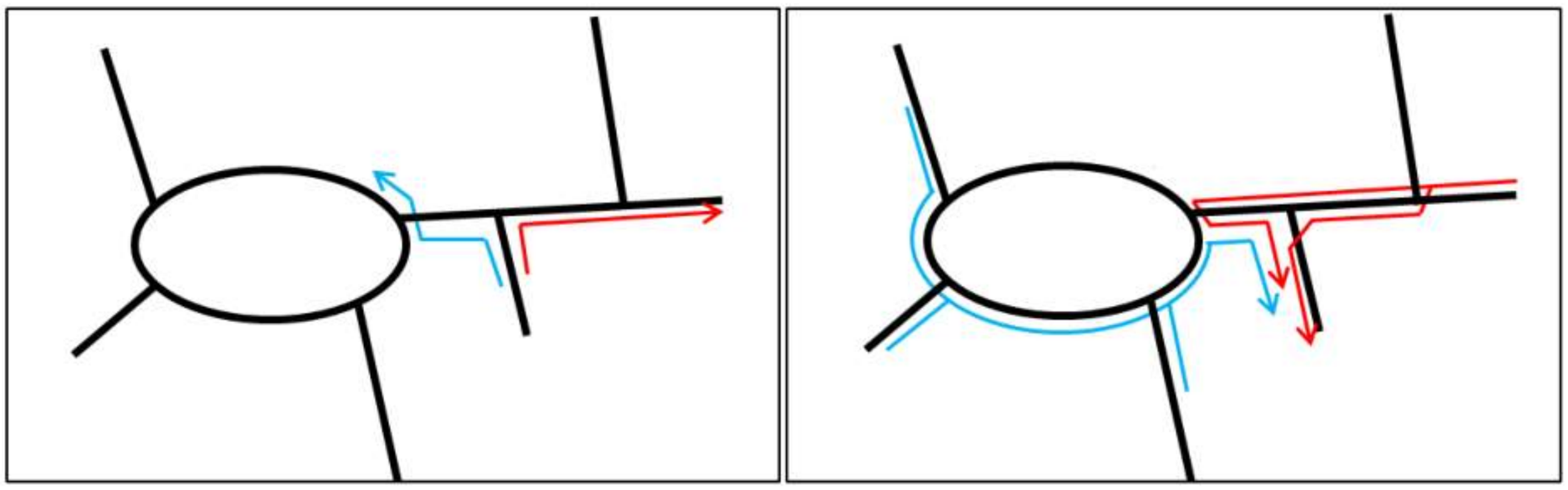
Fietsverkeer & voetgangers

Figuur 5 toont schematisch de routes van/naar de Muldersweg voor fietsverkeer. Fietsers vanaf de Mulderweg kunnen alleen ongehinderd rechtsaf richting Gemeenteweg. Voor links afslaand fietsverkeer richting Stovonde is er geen directe mogelijkheid, waardoor men naar verwachting tegen de rijrichting in gaat fietsen richting Stovonde en hier dan de oversteek maakt. Dit spookrijden brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Figuur 6 toont deze 'route in praktijk'.

Ook richting de Muldersweg zijn er ontbrekende routes voor fietsverkeer. Vanaf de Stovonde kan fietsverkeer ongehinderd afslaan, maar vanaf de Gemeenteweg is dit niet mogelijk. Het is aannemelijk dat deze fietsers gebruik maken van de oversteek bij de Stovonde (in tegengestelde richting) of al oversteken ter hoogte van de Burg. Van der Walstraat (zie figuur 6). In beide gevallen is sprake van spookfietsers, wat onverwachte en verkeersonveilige situaties met zich meebrengt. Voor voetgangers zijn er bij het scenario met doorgetrokken Muldersweg geen problemen te verwachten. Alle gewenste looprichtingen zijn ongehinderd bereikbaar.



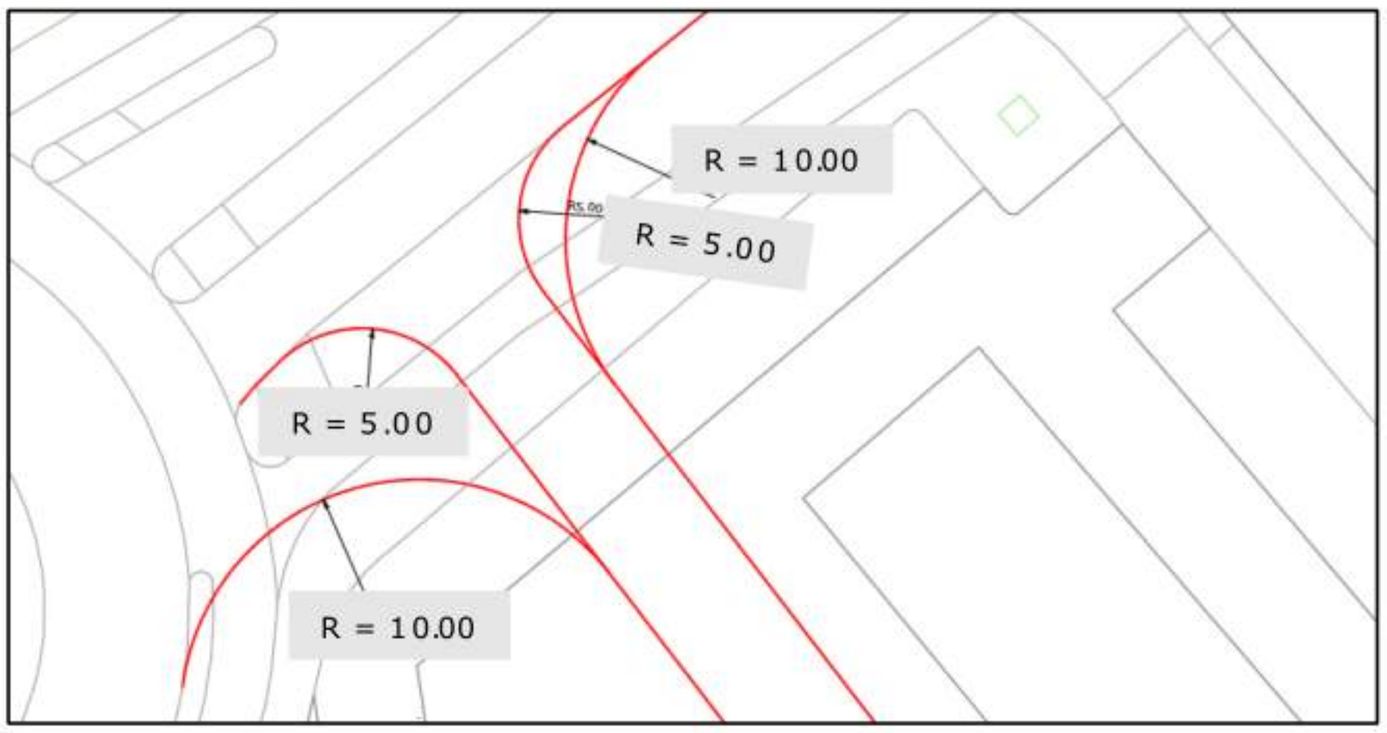
Figuur 5 Schematische bestemde routes fietsverkeer Muldersweg in (links) en uit (rechts)



Figuur 6 Schematische praktische routes fietsverkeer Muldersweg in (links) en uit (rechts)

Inpasbaarheid

Om de verkeerstechnisch inpasbaarheid te beoordelen, is een globaal ontwerp opgesteld van de aansluiting verlengde Muldersweg - Gemeenteweg (zie figuur 6). In de optimale situatie zou de Muldersweg vanuit de toegankelijkheid aangesloten moeten worden met een bochtstraal van 10 m. Uit de verkenning blijkt dat dit niet mogelijk is gezien de afstand tot de Stovonde (zie bochten met R=10.00 in figuur 7). De minimale bochtstraal die wel toegepast kan worden is R = 5.00 m.



Figuur 7 Globaal ontwerp met bochten R = 10,0 m en R=5,0 m

Tot slot is beoordeeld in hoeverre een aansluiting met bovenstaande bochtstralen berijdbaar is voor een personenauto, brandweerauto en vrachtauto (12,0 m). Uit de uitgevoerde rijcurvesimulaties uit figuur 8 blijkt dat een personenauto ongehinderd kan in-/uitrijden. Dit geldt niet voor brandweerauto en vrachtauto. De bochtstraat van 5,0 m is te krap om ongehinderd te passeren.



Figuur 8 Rijcurven personenauto (links), brandweerwagen (midden) en vrachtauto (rechts)

Resumé beoordeling scenario doorgetrokken Muldersweg

Resumerend kan worden gesteld dat een aansluiting van een verlengde Muldersweg op de Gemeenteweg verkeerskundig gezien ongewenst is. Hierbij speelt met name de verkeersveiligheid en technische inpasbaarheid een belangrijke rol. Ook vanuit verkeersafwikkeling op de Stovonde is een doorgetrokken Muldersweg verkeerskundig gezien niet wenselijk.

Ook met eenvoudige aanvullende maatregelen op de Gemeenteweg is het niet mogelijk om de Muldersweg in het verlengde van de bestaande rijbaan aan te sluiten op de Gemeenteweg.

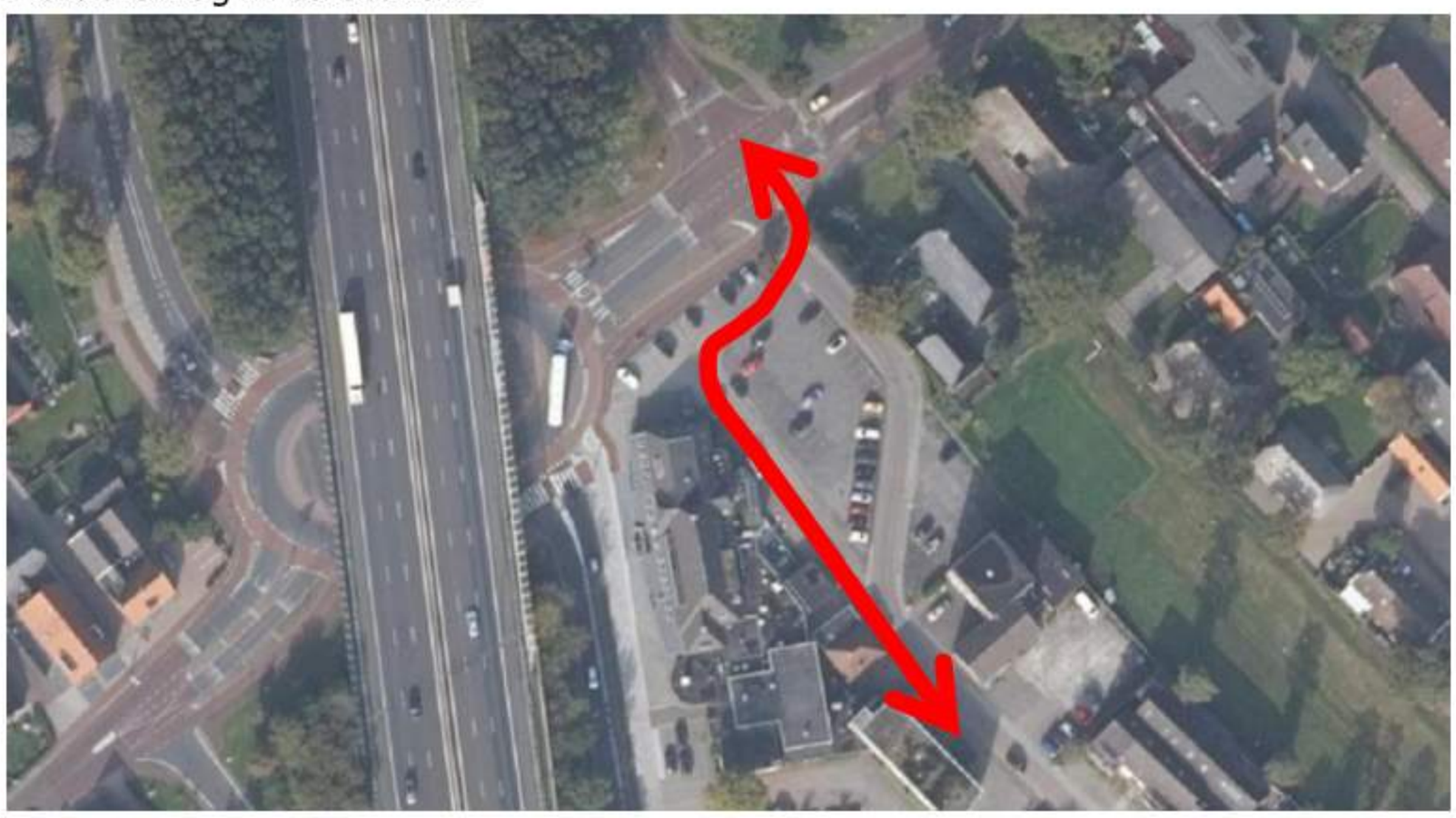
Alternatieven

Zoals in voorgaand hoofdstuk is geconcludeerd is een scenario waarbij de Muldersweg rechtdoor getrokken wordt verkeerskundig gezien onacceptabel. Om toch te kunnen voorzien in de behoefte naar ontwikkelmogelijkheden in het gebied zijn alternatieve ontsluitingsvarianten bekeken:

- Parallelaansluiting Muldersweg;
- Eénrichtingsverkeer Muldersweg:
    - Muldersweg in vanaf Gemeenteweg;
    - Muldersweg uit richting Gemeenteweg;
- Aansluiting op Rijksweg:
    - verbinding via parkeerterrein Waanders;
    - verbinding via Molenweg;
- Overige alternatieven:
    - verlengen Stovonde;
    - fietsverbinding Muldersweg;
    - rechts in – rechts uit.

Parallelaansluiting Muldersweg

Het eerste alternatief gaat uit van het handhaven van de bestaande aansluiting Muldersweg - Gemeenteweg, maar nabij het parkeerterrein wordt de rijbaan 'parallel' aan de Gemeenteweg gesitueerd. Figuur 9 toont het principe van de aansluiting. Voordeel is dat alle huidige routes voor gemotoriseerd- en fietsverkeer in stand blijven en er ook geen veiligheidsrisico's gecreëerd worden. Daarnaast is deze wijze van ontsluiting relatief eenvoudig te realiseren. Er zijn geen aanpassingen aan de Gemeenteweg nodig. Aandachtspunt is wel de manoeuvreruimte die een vrachtvoertuig nodig heeft. Overwogen kan worden een vrachtwagenverbod op dit deel van de Muldersweg in te stellen.



Figuur 9 Alternatief parallelaansluiting Muldersweg

Eénrichtingsverkeer Muldersweg

Omdat een doorgetrokken Muldersweg niet van en naar alle richtingen bereikbaar is zonder aanvullende maatregelen, zijn ook alternatieven met éénrichtingsverkeer onderzocht. Hierbij blijven de bezwaren van toegankelijkheid van grote voertuigen en onveiligheid (zie voorgaand hoofdstuk) wel bestaan. Figuur 10 toont de principes van éénrichtingsverkeer.



Figuur 10 **Alternatief éénrichtingsverkeer Muldersweg in (links) en uit (rechts)**

Eénrichtingsverkeer de Muldersweg in is vanuit bereikbaarheid de meest logische rijrichting. Ingaand gemotoriseerd verkeer kan de Muldersweg in dit scenario vanuit beide richtingen direct, of indirect via de Stovonde, bereiken. Met een uitgaande rijrichting kan gemotoriseerd verkeer de Stovonde niet bereiken zonder aanvullende maatregelen en/of onwenselijke bewegingen (zie ook voorgaand hoofdstuk). Bij een scenario met éénrichtingsverkeer is het logisch dat fietsverkeer wel in beide richtingen gebruik kan maken van de Muldersweg.

De beperkingen in noodzakelijke fietsverbindingen (en hierdoor onwenselijke/onveilige fietsroutes) blijven net als in het scenario met 'doorgetrokken Muldersweg' bestaan. Een scenario met éénrichtingsverkeer op de Muldersweg is vanuit bereikbaarheid dan ook af te raden. Met éénrichtingsverkeer blijven de knelpunten van onbereikbaarheid voor fietsers immers bestaan.

Aansluiting op Rijksweg (optie A en B)

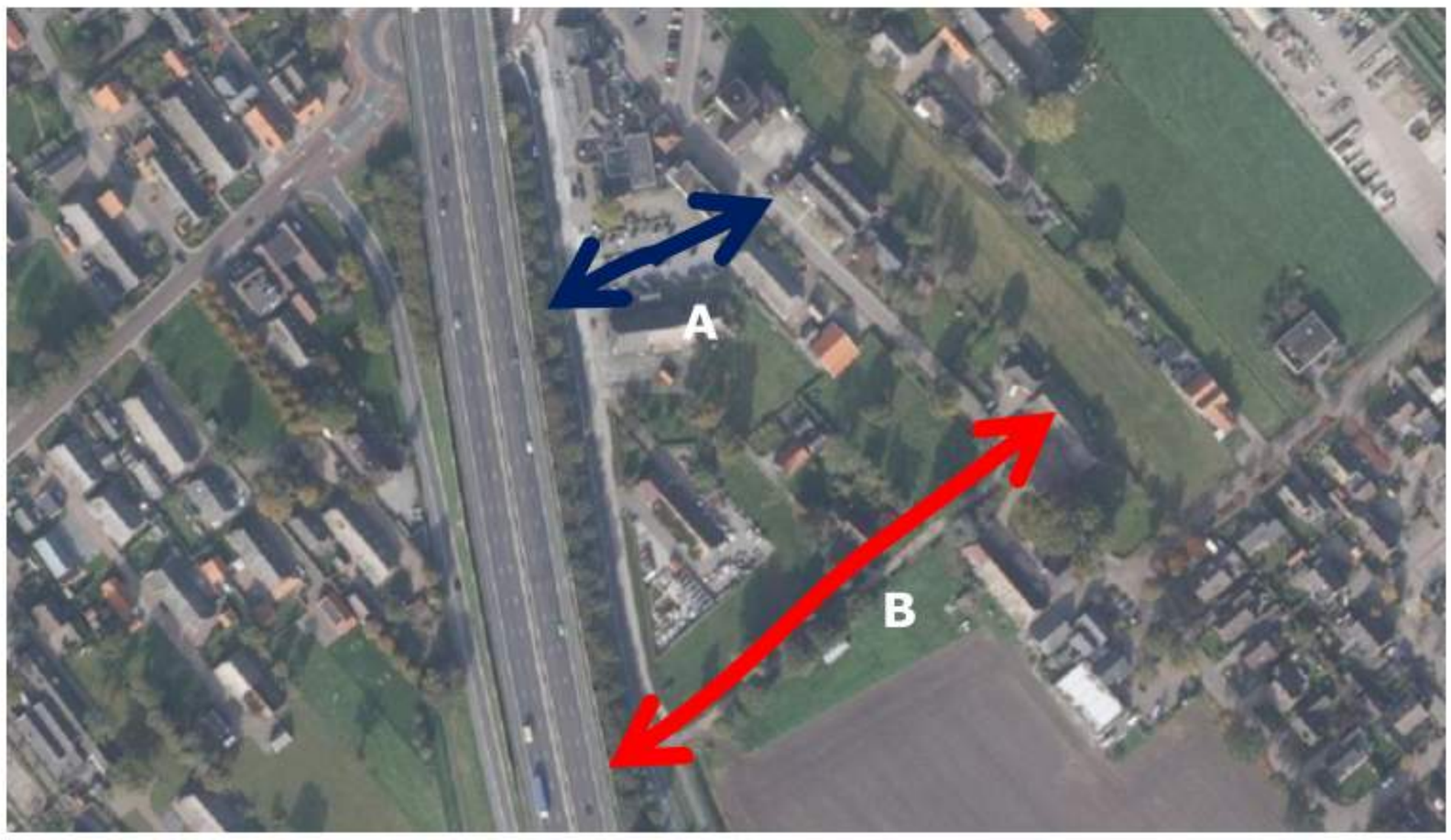
Als alternatief op het doortrekken van de Muldersweg tot de Gemeenteweg kan ook overwogen worden om de Muldersweg aan te sluiten op de Rijksweg. Hierbij zijn er twee opties namelijk:

A. Het creëren van een verbinding tussen het pand van Waanders en Muldersweg 4-4a;
B. Het opwaarderen van de Molenweg.

Figuren 11 en 12 tonen de locaties en principetracés van optie A en B.



Figuur 11 **Situering alternatief aansluiting Rijksweg via Waanders (links) of Molenweg (rechts)**



Figuur 12 Alternatief aansluiting Rijksweg via Waanders (blauwe) of Molenweg (rood)

Optie A – verbinding Waanders

In dit alternatief dient er een doorgaande wegverbinding gecreëerd te worden tussen Muldersweg en Rijksweg. De locatie betreft de doorgang tussen het pand van Waanders en Muldersweg 4-4a. Deze verbinding doorkruist het parkeerterrein van Waanders, maar met de juiste vormgeving en de te verwachten intensiteiten is dit op een acceptabele wijze in te passen. Bijkomend voordeel is dat het opheffen van de aansluiting van de huidige Muldersweg de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Gemeenteweg ook ten goede komt (minder conflictlocaties).

Optie B – verbinding Molenweg

Als optie op een verbinding via het parkeerterrein van Waanders kan ook overwogen worden om de Molenweg op te waarderen tot volwaardige verbinding route. Hiermee ontstaat ook een wenselijke doorgaande verbinding tussen Muldersweg en Rijksweg. De bestaande onverharde weg moet hiervoor wel verhard en twee meter verbreed worden. Dit gaat o.a. ten koste van aanwezige bomen.

Verkeersafwikkeling aansluiting Rijksweg/Achthoevenweg – optie A & B

Om de verkeersafwikkeling op de te realiseren aansluiting Muldersweg - Rijksweg/Achthoevenweg te beoordelen, zijn verkeersberekeningen uitgevoerd voor de afwikkeling (intensiteitscriterium Slop) en wachttijden (methode Harders). Hierbij is uitgegaan van de etmaalintensiteiten 2030 uit het gemeentelijk verkeersmodel, met een worst-case benadering qua verkeerstromen. Uit de berekeningen voor de verkeersafwikkeling volgt dat een kruispuntmaatregel meer nadelen dan voordelen heeft en dan ook ongewenst is. Wat betreft de wachttijden volgt een maximale wachttijd van 20 seconden op de verbindingsweg, wat volgens de methodiek als acceptabel wordt beschouwd. Een nieuwe aansluiting op de Rijksweg brengt qua verkeersafwikkeling en wachttijden geen nieuwe problematiek met zich mee.

Fietsverkeer – optie A & B

Beide opties gaan er in eerste instantie vanuit dat fietsverkeer van/naar de Muldersweg ook gebruik maakt van de nieuwe verbinding via de Rijksweg en de aansluiting op de Gemeenteweg komt te vervallen. Overwogen kan worden om wel een fietsverbinding tussen Muldersweg en Gemeenteweg te realiseren. Op basis van de benodigde fietsroutes, en indirect verkeersveiligheid, heeft het de aanbeveling om aan te sluiten ter hoogte van de huidige aansluiting van de

Muldersweg. Realisatie van een tweerichtingenfietspad tussen een doorgetrokken Muldersweg en de huidige aansluiting brengt vanuit fietsintensiteiten en conflicterende stromen wel veiligheidsrisico's met zich mee.

Overige alternatieven

Tot slot is nog bekeken hoe kansrijk een aantal andere varianten zijn. Het verlengen van de Stovonde, dus inclusief aansluiting Muldersweg, biedt mogelijkheden voor het gemotoriseerde verkeer, maar beperkt nog altijd de mogelijkheden voor fietsers. Ook vraag deze maatregel de nodige ruimtelijke en financiële investeringen.

Het ontbreken van volwaardige fietsverbindingen op verschillende routes is ook de reden waarom het niet functioneel is om de Muldersweg enkel door te trekken als fietsverbinding. Bij voorgaand alternatief (verbinding via Rijksweg) is al ingegaan op een fietsverbinding tussen Muldersweg en Gemeenteweg. Zoals beschreven heeft het dan de voorkeur om dan aan te sluiten ter hoogte van de bestaande ontsluiting van de Muldersweg. Dit alternatief kan ook los gezien worden van een verbinding tussen Muldersweg en Rijksweg. Gemotoriseerd verkeer moet dan gebruik maken van andere routes, bijvoorbeeld via Hoogeweg of Bergerslag.

De doorgetrokken Muldersweg vormgeven met een 'rechts in – rechts uit' principe voorziet in drie van de vier benodigde routes. Gemotoriseerd verkeer vanaf de Muldersweg kan niet richting Stovonde rijden. Daarnaast ontbreken twee van de vier routes voor fietsverkeer. Tevens blijven ook bij dit alternatief substantiële veiligheidsrisico's bestaan. Het 'rechts in – rechts uit' principe biedt dan ook niet voldoende oplossend vermogen.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van voorgaande analyse en beschouwing is de conclusie dat het doortrekken van de Muldersweg sterk ongewenst is. Hierbij speelt met name de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid (van kwetsbare fietsers) een belangrijke rol. Kleinschalige maatregelen op de Gemeenteweg hebben te weinig oplossend vermogen om alsnog te voorzien in een acceptabele ontsluiting met doorgetrokken Muldersweg.

Indien de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen toch aanleiding geven om het bestaande tracé van de Muldersweg aan te passen, moet gezocht worden naar alternatieve ontsluitingsvarianten. Vanuit een eerste beschouwing biedt een verbinding via het parkeerterrein van Waanders hierbij kansrijke mogelijkheden. Een nieuwe aansluiting levert geen nieuwe verkeersproblematiek met zich mee. Voor fietsverkeer kan dan eventueel wel een aansluiting gecreëerd worden ter hoogte van het kruispunt Gemeenteweg – Burg. Van der Walstraat. Aanbevolen wordt deze ontsluitingsvarianten nader te onderzoeken.

HERONTWIKKELING LOKATIE WAANDERS

RIJKSWEG 12 STAPHORST

LEGENDA

A. binnendaktuin
B. terras horeca
C. parkeren 17 st.
D. ontsluiting fiets/voetgangers
E. mulderweg omlegging, als fietstraat, auto te gast, eenrichtingsverkeer
F. zuilbomen
G. leibomen
H. dakbomen
I. sierheesters in bodembedekker
J. wadi tbv waterinfiltratie
K. parkeren 22 st.
L. bomen 1e grootte
M. entree parkeerkelder

30,00

30,00

INRICHTINGSPLAN

advies en inrichting landschap en openbare ruimte
meppel - info@burostadenland.nl - www.burostadenland.nl - t

tekeningno	formaat	datum	door
1(1)	A3V	3-12-20	
versie	schaal	bestand	
6	1:500	M:\PROJECTEN\463-muldersweg staphorst\tek\463-03_v2021b.vwx	

BURO STAD + LAND

datum 17-6-2020
dossiercode 20200617-59-23560

Geachte [redacted]

U heeft een watertoets uitgevoerd op de website www.dewatertoets.nl. Op basis van deze digitale toets concluderen wij dat belangen van het waterschap worden geraakt. U volgt daarom de **normale procedure**. Binnen 4 weken neemt waterschap Drents Overijsselse Delta contact met u op en ontvangt u een uitgangspuntennotitie. Deze notitie ontvangt u op het door u opgegeven emailadres [redacted] In de uitgangspuntennotitie vindt u meer informatie over de bestaande waterhuishouding en vindt u concrete uitgangspunten voor uw plan. Wij adviseren u deze uitgangspunten te verwerken in uw plan. Over het vervolg van het watertoetsproces vindt u in de uitgangspuntennotitie meer informatie.

Verklaring
Dit document is een automatisch gegeneerd bestand op basis van de door u ingevulde gegevens. U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens en u heeft verklaard alles naar waarheid te hebben ingevuld.

www.dewatertoets.nl

datum 17-6-2020
dossiercode 20200617-59-23560

Samenvatting van de watertoets

In dit document vindt u een overzicht van de door u ingevoerde gegevens op www.dewatertoets.nl. De aanvraag is uitgevoerd op een ruimtelijke ontwikkeling in het beheergebied van het waterschap Drents Overijsselse Delta. Voor algemene informatie over het proces van de watertoets kunt u ook terecht op onze website www.wdodelta.nl. Mocht u specifieke vragen hebben naar aanleiding van uw aanvraag dan kunt u ons bereiken via telefoonnummer 088 - 2331200. U kunt ook een email sturen naar [redacted] Vermeld in de mail om welk plan het gaat.

Uit deze toets volgt de **normale procedure**. U heeft hierover in een afzonderlijk document informatie ontvangen. Hieronder vindt u puntsgewijs een overzicht van de door u ingevulde gegevens.

Plangegevens Ontwikkeling Muldersweg te Staphorst:
"Het voornemen bestaat om een appartementencomplex te realiseren op de kop van de Muldersweg/ hoek Gemeenteweg-Rijksweg. Om dit te kunnen verwezenlijken is het nodig dat de panden van hotel, café en restaurant Waanders en voormalige graan-en meelhandel Coster worden gesloopt. Wat betreft water is het de bedoeling om in het zuiden van het perceel ruimte te creëren voor groen. Dit vormt dan meteen het gedeelte waar ruimte is voor hemelwaterinfiltratie. Infiltratiekratten zouden daarbij een optie zijn, daarvoor is ook voldoende ruimte in het plangebied."

Ligging plan:
RIjksweg 12
7951 DH
Staphorst

Uw gegevens:
[redacted]

Gegevens gemeente:
Staphorst
[redacted]

Samenvatting resultaat

Kaartlagen:

Heeft u een beperkingsgebied geraakt?
ja

Welke gemeente omvat het grootste deel van het door u getekende plangebied?
Staphorst

Vragen:

Gaat het om een ruimtelijk plan dat uitsluitend een functiewijziging van bestaande bebouwing inhoudt?
nee

Is er sprake van een uitbreiding van de lozing van huishoudelijk afvalwater in het landelijk gebied groter dan 9 vervuilingseenheden (ve) of in het stedelijk gebied van 30 ve?
ja

Is er in of rondom het plangebied sprake van wateroverlast of grondwateroverlast?
nee

Neemt in het plan het verharde oppervlak van bebouwing en bestrating toe met meer dan 1500m2?
nee

Maakt het plan deel uit van een groter plan dat in ontwikkeling is?
nee

Worden er op bedrijfsmatige wijze activiteiten verricht waardoor het verharde oppervlak verontreinigd raakt?
nee

Heeft het plan een permanente waterpeilverandering tot gevolg?
nee

Aanvullende vragen ten behoeve van de normale procedure

In het plan wordt het afvalwater en het hemelwater behandeld via (de gekozen optie wordt hieronder bevestigd met ja):
een gemengd stelsel

een gescheiden stelsel: hemelwater wordt geinfiltreerd
ja
een gescheiden stelsel: hemelwater wordt afgevoerd naar oppervlaktewater

een gescheiden stelsel: hemelwater wordt afgevoerd naar een hemelwaterriool

het afvalwater wordt aangesloten op een IBA.

het afvalwater wordt afgevoerd via drukriolering

Wat is de toename of afname van het verharde oppervlak in m2?
Er is geen toename, maar een afname

Worden er materialen gebruikt waardoor het afstromende hemelwater verontreinigd kan raken?
nee

Vindt er een lozing plaats in oppervlaktewater?
nee

Vindt er een tijdelijke of permanente onttrekking van grondwater plaats?
nee



Verklaring
Dit document is een automatisch gegeneerd bestand op basis van de door u ingevulde gegevens. U bent akkoord gegaan met de door u ingevulde gegevens en u heeft verklaard alles naar waarheid te hebben ingevuld.

www.dewatertoets.nl

UITGANGSPUNTENNOTITIE Rijksweg 12

Het plan ligt aan de Rijksweg 12 in de gemeente Staphorst. Het beleid van waterschap Drents Overijsselse Delta, is beschreven in het Waterbeheerplan 2016-2021 en de Beleidsnotitie stedelijk waterbeheer Water Raakt! (2015). Een goede vertaling van het beleid naar deze uitgangspuntennotitie is tevens afhankelijk van de informatie die de initiatiefnemer van het plan heeft aangeleverd. De initiatiefnemer heeft het plan als volgt omschreven: "Het voornemen bestaat om een appartementencomplex te realiseren op de kop van de Muldersweg/ hoek Gemeenteweg-Rijksweg. Om dit te kunnen verwezenlijken is het nodig dat de panden van hotel, café en restaurant Waanders en voormalige graan-en meelhandel Coster worden gesloopt. Wat betreft water is het de bedoeling om in het zuiden van het perceel ruimte te creëren voor groen. Dit vormt dan meteen het gedeelte waar ruimte is voor hemelwaterinfiltratie. Infiltratiekratten zouden daarbij een optie zijn, daarvoor is ook voldoende ruimte in het plangebied."

1. Doel en inhoud van het document

Het doel van de uitgangspuntennotitie is om in de initiatieffase van een plan bruikbare informatie aan te leveren voor de waterhuishouding in en rond het plangebied. Dit kan worden opgenomen in de waterparagraaf van het inrichtingsplan, bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing. De uitgangspuntennotitie bevat:

- de bestaande waterhuishouding van het plangebied (paragraaf 2);
- concrete uitgangspunten voor het plan op basis waarvan u de waterhuishouding kunt regelen (paragaaf 3) en
- informatie over het vervolg van de watertoets en de uiteindelijke beoordeling van het waterschap in het kader van de watertoets (paragraaf 4)

Beschikbare gegevens
Sommige gegevens die u kunt gebruiken voor het plan, zijn digitaal beschikbaar. Hieronder vindt u een omschrijving van verschillende gegevens.

Legger oppervlaktewater en waterkeringen waterschap
Op de website van het waterschap vindt u een geoportaal met de legger van het waterschap. De legger bestaat uit kaarten en tabellen met de volgende gegevens:
- de locatie van wateren en dijken;
- de eisen (vorm en afmetingen) waaraan wateren en dijken moeten voldoen;
- de ruimte die we rond de dijken reserveren voor toekomstige dijkversterkingen;
- wie het onderhoud moet uitvoeren. (indien onderhoudsplichtige niet is opgenomen, geldt de Keur)

ArcGIS Online
Het waterschap heeft diverse gegevens ontsloten via het webportaal van ArcGIS Online. Zoek op naar 'wdodelta' en u vindt alle beschikbare gegevens.

Klimaatatlas waterschap Drents Overijsselse Delta
Via de klimaatatlas kunt u de lokale situatie voor neerslag en hitte in het stedelijk gebied zien. Deze gegevens geven een goed inzicht in mogelijke risico's bij hoosbuien of extreme hitte. De klimaatatlas kan helpen om bestaande risico's of risico's die voortkomen uit de ruimtelijke ontwikkeling te minimaliseren.
Daarnaast zijn in samenwerking met gemeenten en de provincie klimaatatlassen ontwikkeld die een breder beeld geven van de gevolgen van klimaatverandering:
- Fluvius (Zuidwest-Drenthe en Noordwest-Overijssel)
- RIVUS (West-Overijssel)

Algemene Hoogtekaart Nederland
Om een indicatief beeld van de hoogteligging van het plan te krijgen adviseren we om gebruik te maken van de Algemene Hoogtekaart Nederland. U kunt op deze site uw locatie aanwijzen om de exacte hoogte te bepalen.

Bodem en grondwaterstanden provincie Overijssel
Informatie over de bodem en grondwaterstanden is te vinden op de website van de provincie Overijssel.

2. Bestaande waterhuishouding

Het plan ligt in het deelstroomgebied Dedemsvaart. Het peilgebied heeft een maximumpeil van -0,3 m. NAP. Dit peil is de instelhoogte van het kunstwerk. Lokaal kunnen er verschillen optreden in het peil afhankelijk van de afstand tot de instelhoogte.

3. Uitgangspunten voor het plan op inrichtingsniveau

De uitgangspunten die in deze paragraaf worden benoemd, moeten zichtbaar worden verwerkt in het plan. Dat houdt in dat de initiatiefnemer in de waterparagraaf aangeeft hoe wordt omgegaan met de uitgangspunten en op welke wijze deze worden vertaald naar het plangebied. De initiatiefnemer is vrij te bepalen op welke wijze wordt voldaan aan de uitgangspunten. Eventueel kan over maatregelen advies worden gevraagd aan het waterschap. Indien noodzakelijk worden de uitgangspunten vertaald naar de plankaart (bijvoorbeeld waterberging) en de planregels.

In deze uitgangspuntennotitie worden de volgende thema's behandeld:

- Wateroverlast
- Riolering

Deze uitgangspunten zijn hieronder nader uitgewerkt. Het integraal overnemen van onderstaande uitgangspunten zonder verdere onderbouwing is niet voldoende! Alleen plannen waarin de uitgangspunten goed zijn vertaald kunnen in de vervolgfase van het bestemmingsplan door het waterschap worden beoordeeld.

Wateroverlast

Bij kortstondige buien van geringe of enige intensiteit mag hemelwater dat niet lokaal kan worden verwerkt worden afgevoerd, zonder dat dit leidt tot water-op-straat of wateroverlast benedenstrooms van het plangebied. Bij extreme kortstondige buien, verblijft water voor korte tijd op het maaiveld, zonder dat dit tot overlast leidt. De ontwikkelaar houdt rekening met de randvoorwaarden die zowel het waterschap als de gemeente stelt aan het voorkomen van wateroverlast. Er wordt rekening gehouden met de randvoorwaarden die gemeenten stellen aan:

- *het benutten, lokaal verwerken of vertraagd afvoer van hemelwater op percelen en in de openbare ruimte;*
- *het gescheiden houden van hemelwater;*
- *de capaciteitseisen voor de afvoer van hemelwater;*
- *de eisen die aan woningen, andere kwetsbare functies en openbare ruimte worden gesteld ter voorkoming van wateroverlast.*

Compensatie bij herstructurering

Bij een herstructurering neemt vaak per saldo het verharde oppervlak niet toe of af. Toch zal het toekomstige gebied moeten voldoen aan het watersysteem zoals dat tegenwoordig wordt voorgesteld waarin rekening is gehouden met klimaatverandering. Het waterschap adviseert onderstaande stappenplan te doorlopen bij herstructurering of reconstructies in bestaande stedelijk gebied:

- toon kwantitatief aan hoeveel hemelwater er binnen het plangebied vrijkomt bij een gebeurtenis die minimaal eenmaal in de 10 jaar voor komt;
- geef aan hoe in de huidige situatie met het hemelwater wordt omgegaan in het plangebied;
- geef aan of er in de huidige situatie knelpunten in het plangebied voorkomen met betrekking tot de afvoer van hemelwater;
- geef aan hoe in de nieuwe situatie hemelwater lokaal wordt benut, verwerkt en/of afgevoerd en beschrijf hoe hierbij aan de door gemeente en waterschap gestelde eisen wordt voldaan;
- beschrijf hoe de aanvoer van hemelwater op het watersysteem door de ontwikkeling wijzigt en stem met het waterschap af of dit mogelijk is.

Riolering

Optimaliseren aanvoeren afvalwater naar de rioolwaterzuivering. Verminderen van hydraulische belasting van de rioolwaterzuivering en beperken van riooloverstorten op het oppervlaktewater.

Beleid en regelgeving

- Gemeentelijk rioleringsbeleid: de gemeente heeft een zorgplicht voor doelmatige verwerking en afvoer van hemelwater, afvalwater en grondwater. In het plan wordt rekening gehouden met het gemeentelijke rioleringsbeleid. Afvalwater en hemelwater worden op de perceelgrens gescheiden aangeboden.
- Voorkeursvolgorde afvoer hemelwater: Bij de afvoer van overtollig hemelwater is het landelijk beleid dat het afstromend hemelwater ter plaatse in het milieu worden teruggebracht (afkoppelen). Dat kan door infiltratie in de bodem. Het waterschap heeft de voorkeur om daar waar mogelijk, het hemelwater oppervlakkig af te voeren en te infiltreren in de bodem. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool (IT-riool) of infiltratiekratten een optie.

Rioolcapaciteit

- Rioolcapaciteit: De capaciteit van het huidige rioolstelsel kan een aandachtspunt vormen. Zolang er geen hemelwater naar het rioolstelsel wordt afgevoerd voor zien we geen problemen.
- Persleiding: In het plangebied ligt een aanvoerleiding van het rioolgemaal. Er moet worden aangetoond dat het voornemen geen negatieve impact heeft op deze persleiding. *(Beschrijf hier welke maatregelingen er nodig zijn om het risico op beschadiging van de ondergrondse leiding te minimaliseren. Vroegtijdig overleg met de gemeente wordt aangeraden. Vergeet tot slot niet een klic-melding te doen voor deze werkzaamheden).*

4. Vervolg watertoets en beoordeling

Informeel overleg over de uitgangspunten

Dit document geeft u handvatten om uitvoering te geven aan de waterhuishouding. Het is de bedoeling dat u op basis van dit document het plan uitwerkt. Mocht u nog vragen hebben over de uitgangspunten notitie of graag in gesprek gaan over de uitwerking van de waterhuishouding in het plan dan gaan wij graag met u in gesprek. Het waterschap denkt graag met u mee!

Beoordeling en officieel wateradvies

Wanneer u de uitgangspunten hebt verwerkt in uw plan, stuurt u deze ter beoordeling naar het waterschap. In de meeste gevallen geeft het waterschap haar wateradvies in het vooroverleg zoals dat bedoeld is in artikel 3.1.1. van het *Besluit ruimtelijke ordening*.
Het waterschap kan alleen een officieel wateradvies afgeven op basis van een compleet plan. Dat wil zeggen dat wij een bestemmingsplan beoordelen op basis van de toelichting, de planregels en de verbeelding. Alleen de waterparagraaf geeft ons onvoldoende informatie.

Controle op het watertoetsproces

Het waterschap controleert of het wateradvies is opgenomen in het plan. Afhankelijk van het moment waarop ons wateradvies is gegeven, gebeurt dat op basis van het voorontwerp of het ontwerp bestemmingsplan.

Geldigheid van het uitgangspuntennotitie

De uitgangspunten in deze uitgangspuntennotitie komen tot stand op basis van de beleidsregels van het waterschap. Ruimtelijke plannen hebben soms een lange doorlooptijd. Tegelijkertijd ontstaan er soms veranderende inzichten in het beleid ten aanzien van de waterketen, waterkeringen en het watersysteem. Om te garanderen dat de juiste uitgangspunten worden toegepast in de planvorming hanteert het waterschap een uiterste houdbaarheidsdatum van maximaal 1 jaar. Wanneer deze termijn verstreken is kunt u contact opnemen met het waterschap voor eventueel een verlenging met nogmaals 1 jaar.

Heeft u een watervergunning nodig op grond van de Waterwet?

Het wateradvies dat uiteindelijk wordt afgegeven in het kader van de watertoets is geen watervergunning. Gaat u bijvoorbeeld werkzaamheden verrichten in de verbodszone van de Keur, of gaat u grondwater onttrekken voor de werkzaamheden? Dan kunt u een watervergunning aanvragen op onze website: www.wdodelta.nl. De aanvraag zal getoetst worden aan het dan vastgestelde beleid. In de uitgangspunten (paragraaf 2) is aangegeven waar mogelijk een watervergunning voor moet worden aangevraagd.

Vergunningplichtige activiteiten volgens de Keur:

- Activiteiten in, onder of boven een waterstaatswerk
- Activiteiten in de beschermingszone of profiel van vrije ruimte van een waterstaatswerk (te raadplegen op de website):
  - *Voor watergangen: 5 m uit de insteek*
  - *Voor waterkeringen: breedte variabel*
- Graven van een oppervlaktewaterlichaam
- Dempen van een oppervlaktewaterlichaam
- Lozen van water in of onttrekken van water uit een oppervlaktewaterlichaam
  - *Op basis van de Algemene Regels bestaat vrijstelling (zonder meldplicht) mits aan de volgende criteria wordt voldaan:*
    - De lozing veroorzaakt benedenstrooms geen wateroverlast voor derden
    - De lozing wordt gestaakt wanneer dit voor het waterbeheer noodzakelijk is.
- Het brengen van stoffen in een oppervlaktewaterlichaam
- Onttrekken of infiltreren van grondwater
- Ontwateren met drainagemiddelen

© Waterschap Drents Overijsselse Delta

Dit document is opgesteld door [redacted]op 9 juli 2020. De geleverde informatie in deze uitgangspuntennotitie is houdbaar tot maximaal 1 jaar na opsteldatum en heeft alleen betrekking op het plan, zoals dat wordt genoemd in dit document. Kijk voor meer informatie over de watertoets op de website van het waterschap.

Schaduwstudie

Muldersweg Staphorst

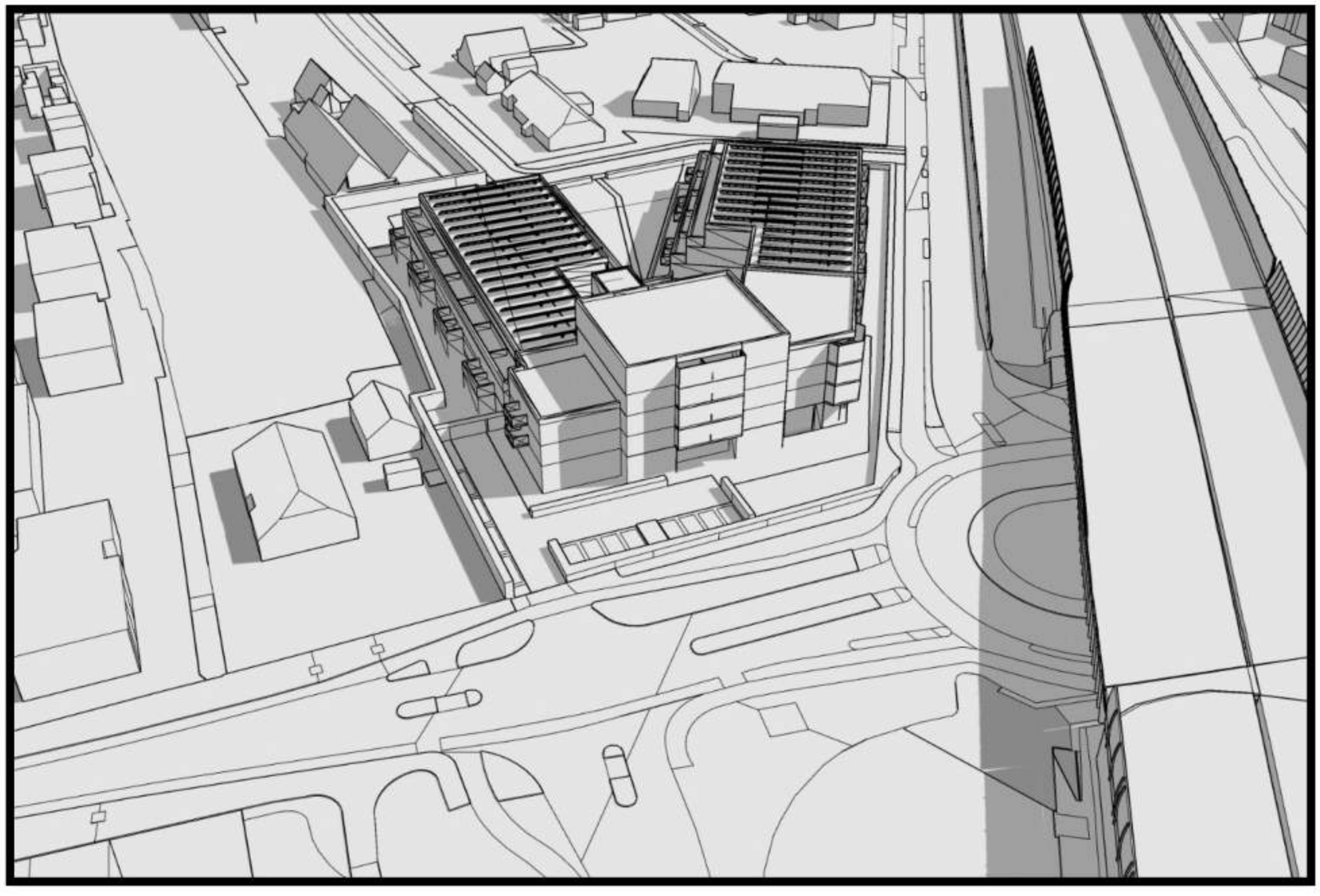
Locatie Waanders

7-8-2020

Door [redacted]

In opdracht van

[redacted] **Punthorst**



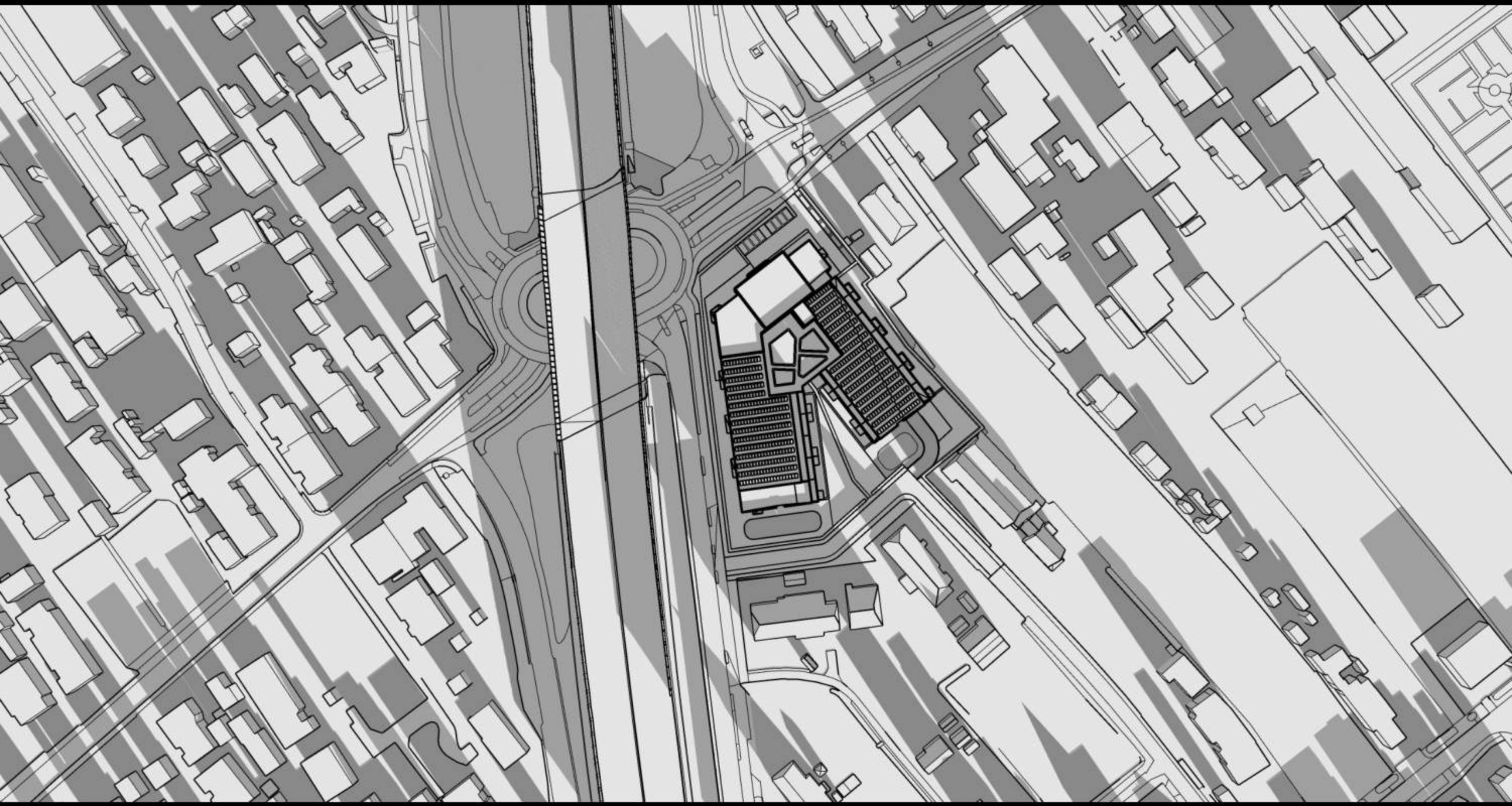
Schaduwstudie

Onderzochte data:

1 januari
1 maart
1 mei
1 juli
1 september
1 november

Tijden:
10:00
13:00
16:00
19:00

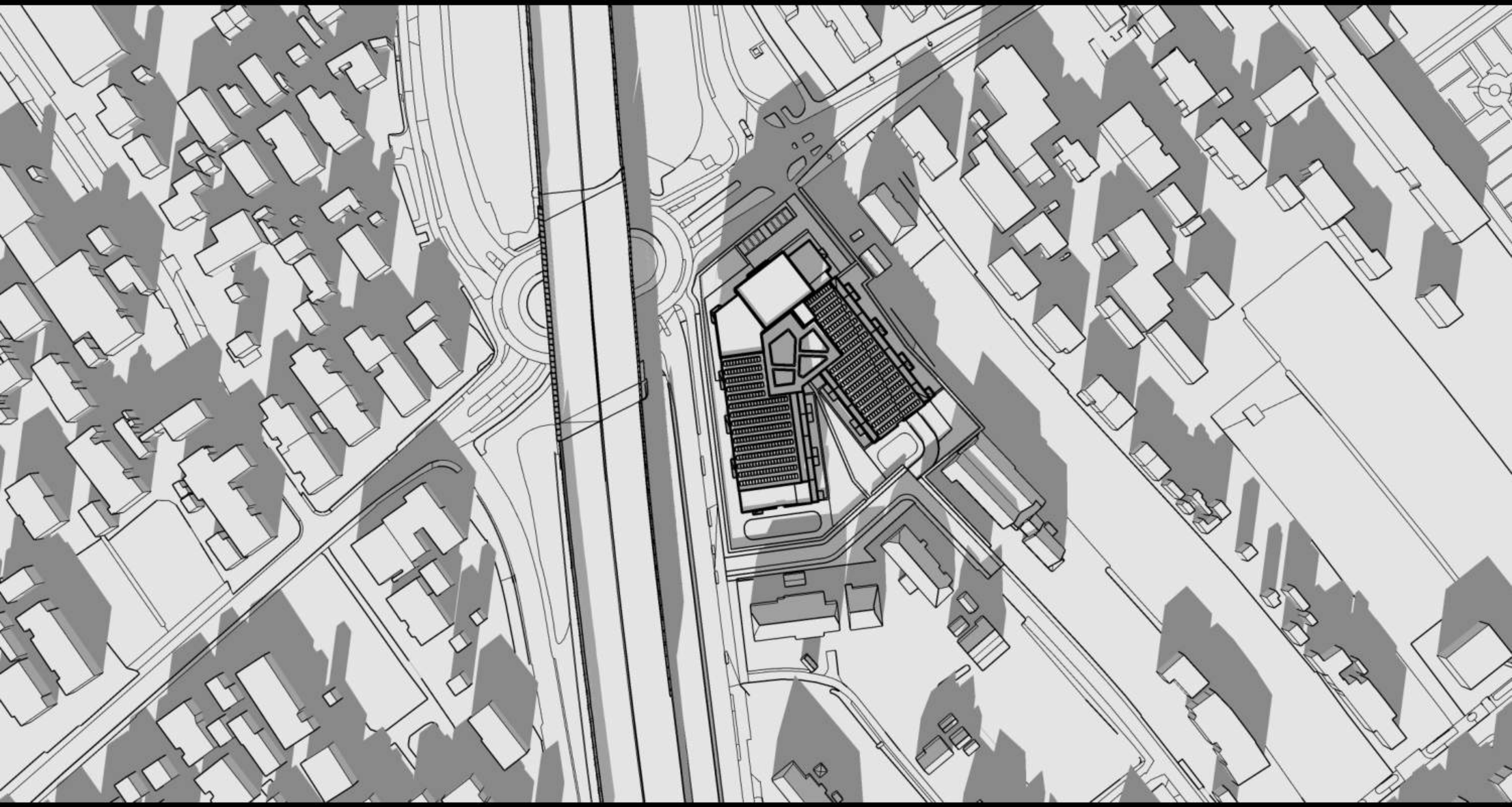
BURO
STAD
LAND



01-01 date utc+1

time 10:00

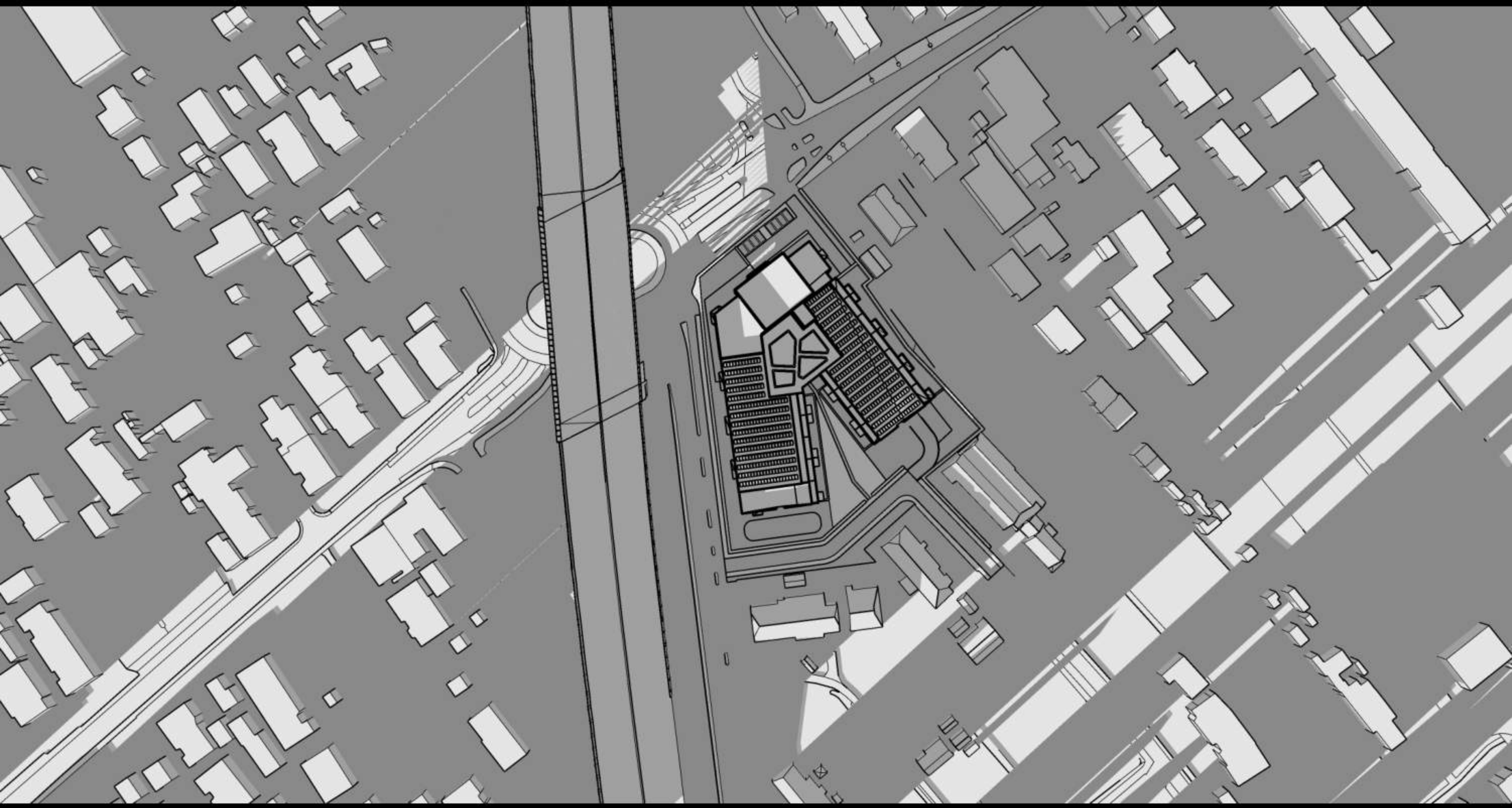
BURO
STAD
LAND



01-01 date utc+1

time 13:00

BURO
STAD
LAND



01-01 date utc+1

time 16:00

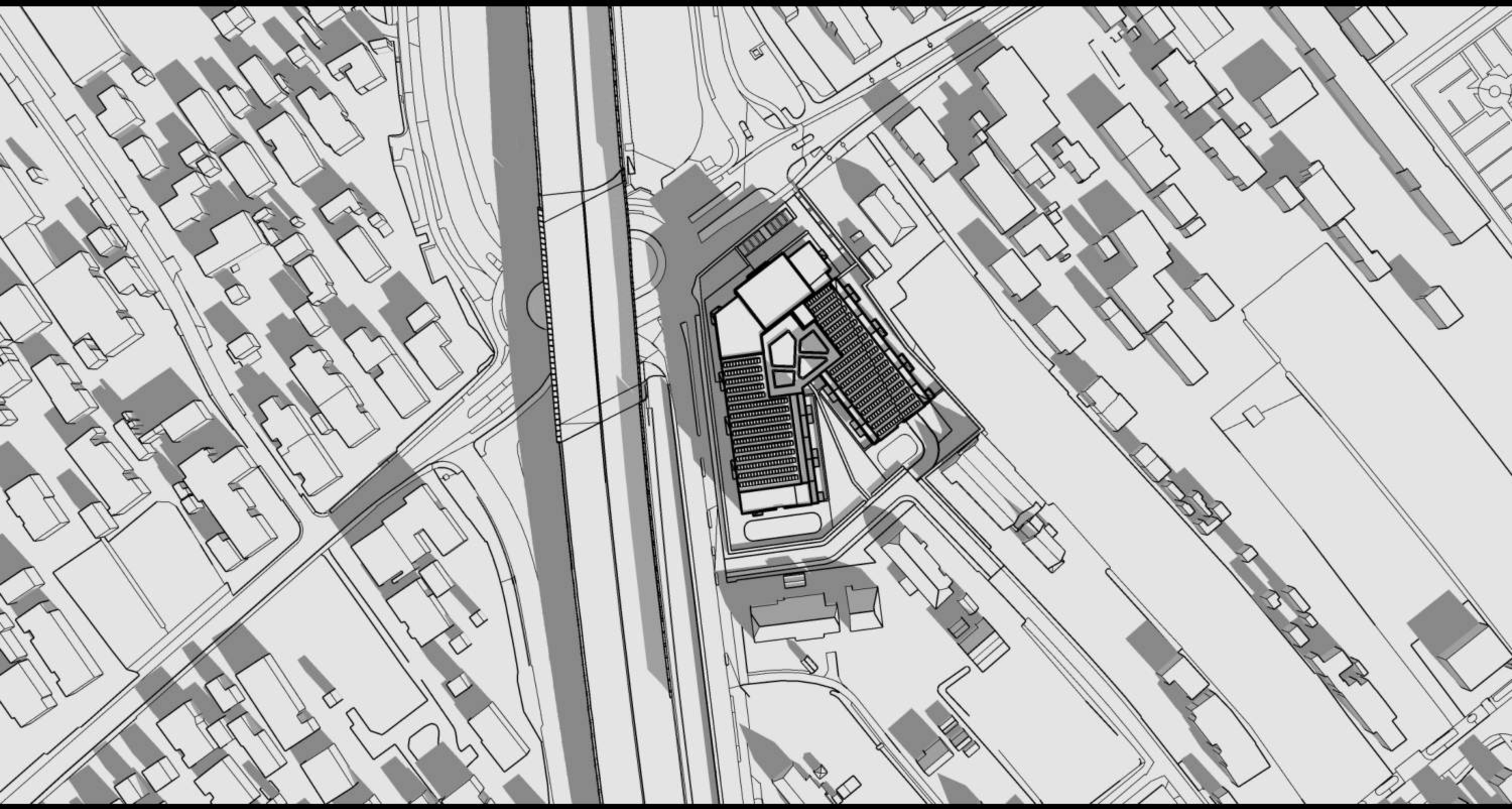
BURO
STAD
LAND



01-01 date utc+1

time 19:00

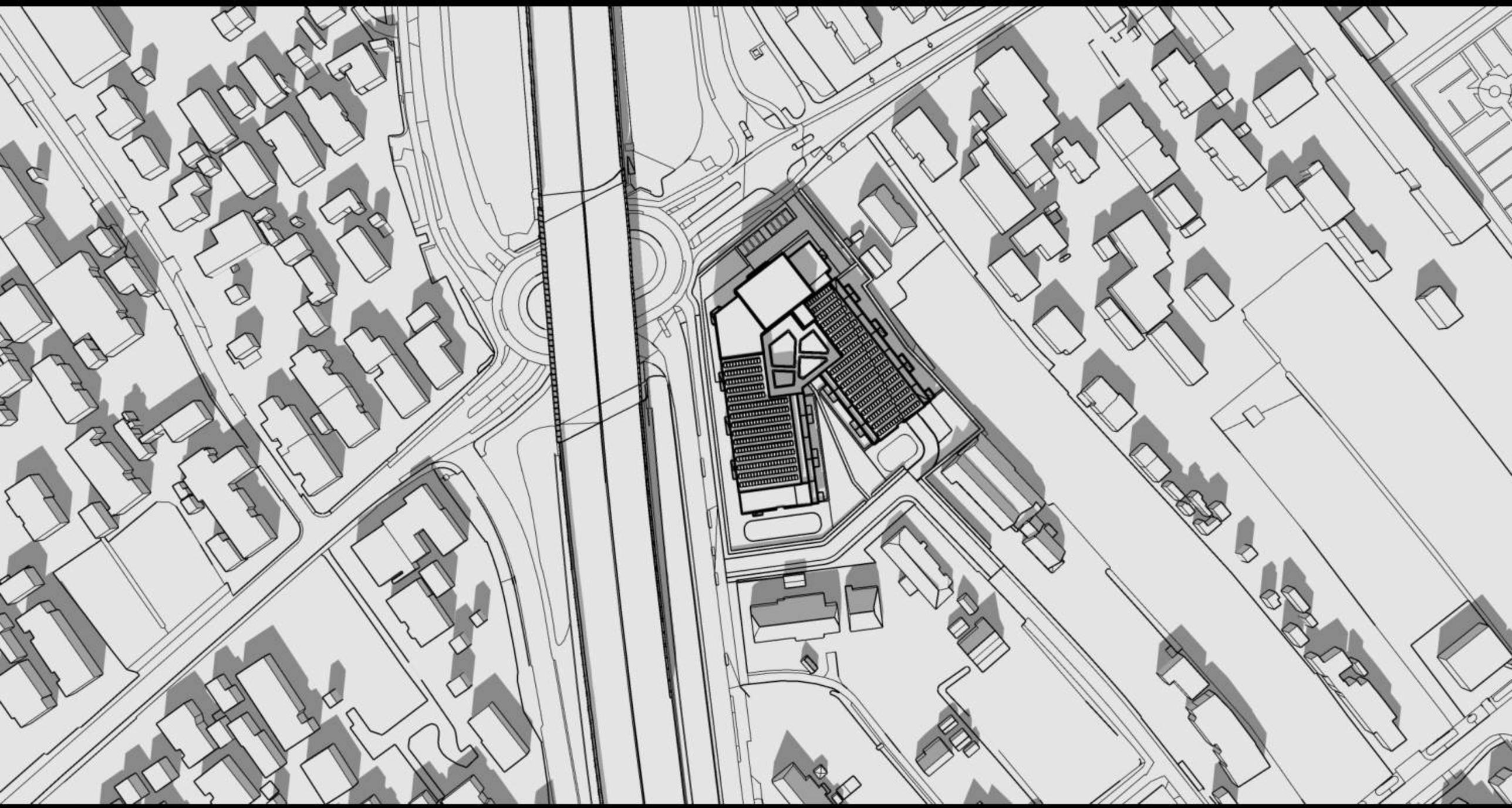
BURO
STAD
LAND



01-03 date utc+1

time 10:00

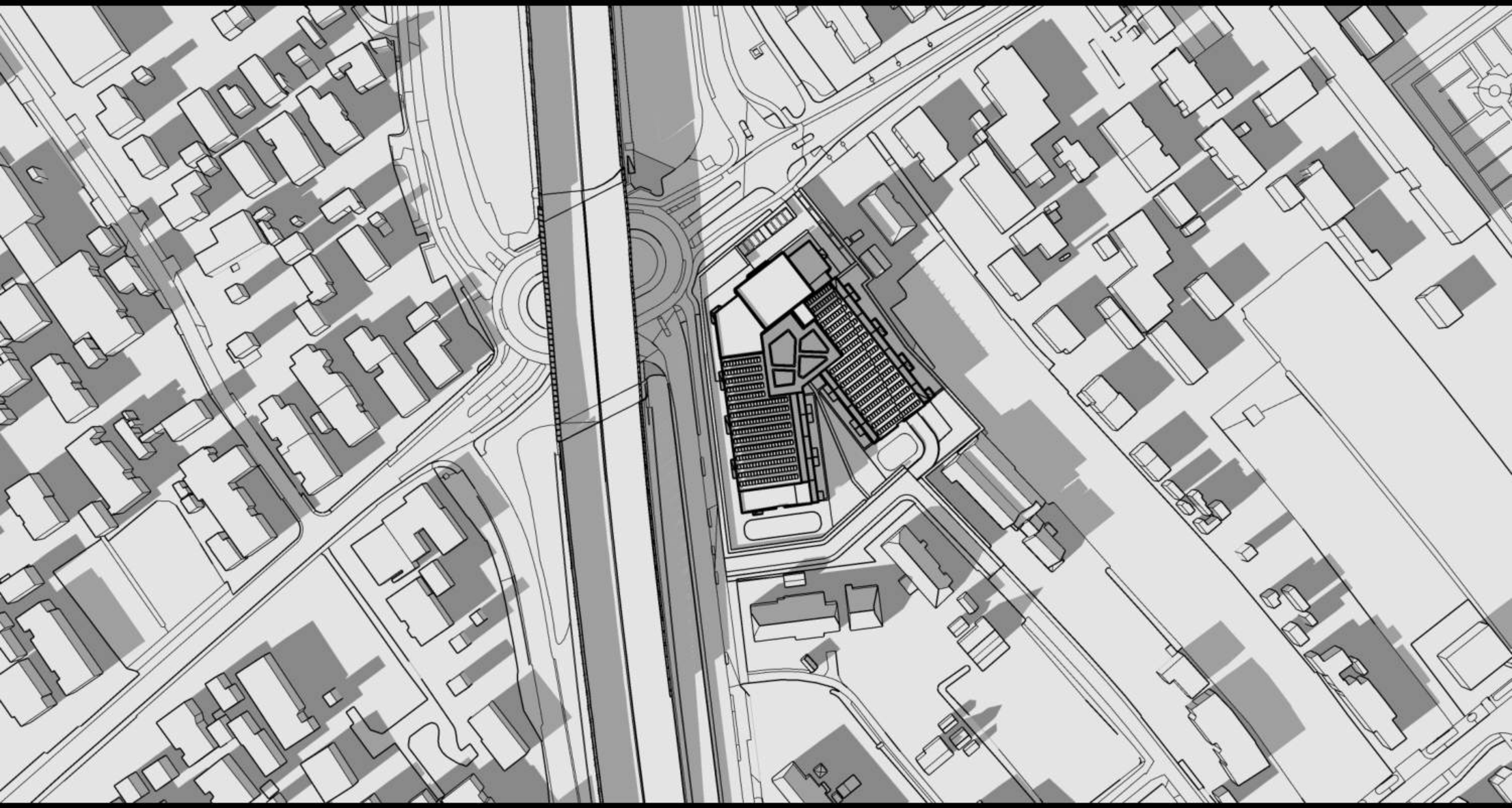
BURO
STAD
LAND



01-03 date utc+1

time 13:00

BURO
STAD
LAND



01-03 date utc+1

time 16:00

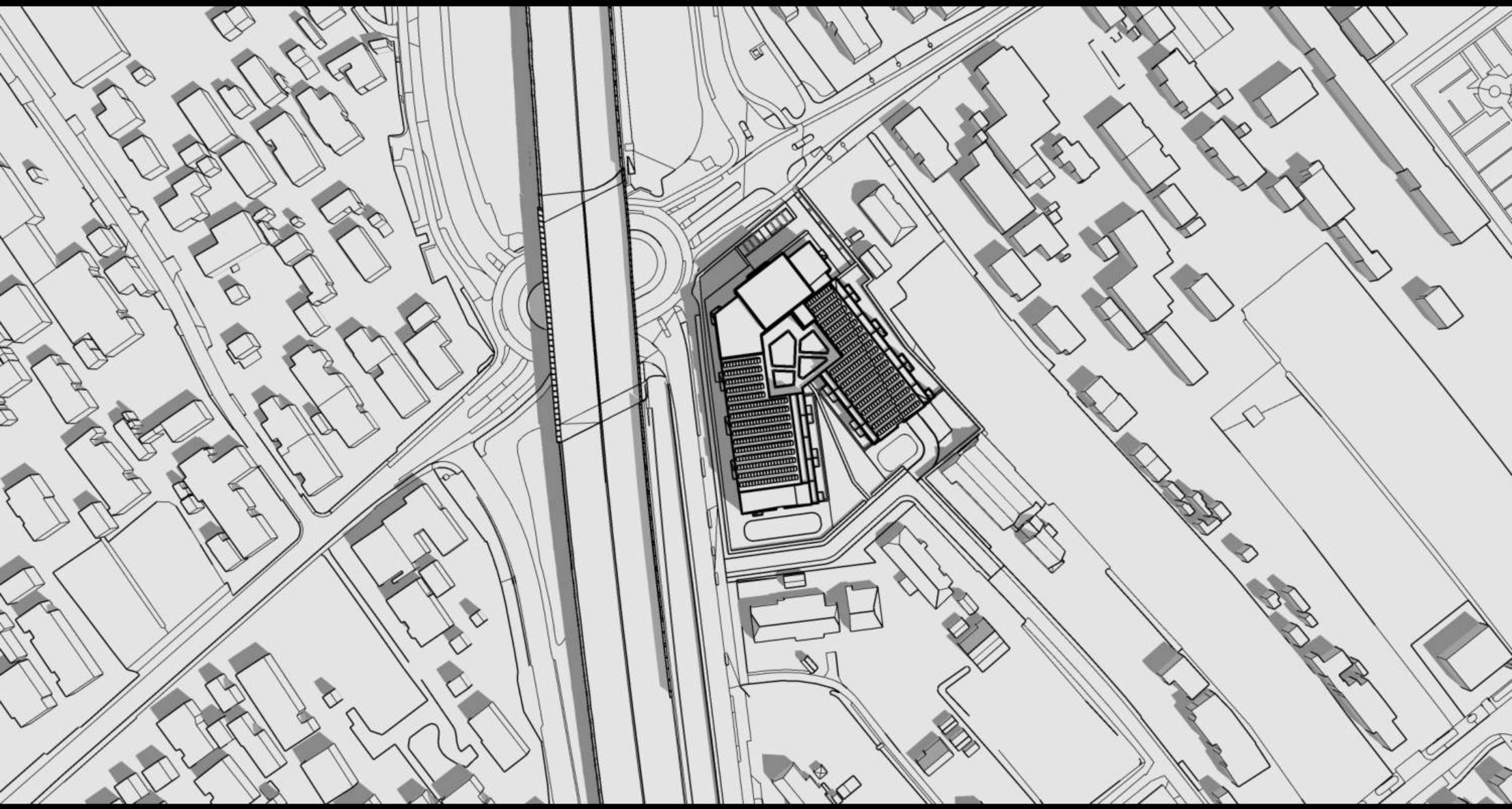
BURO
STAD
LAND



01-03 date utc+1

time 19:00

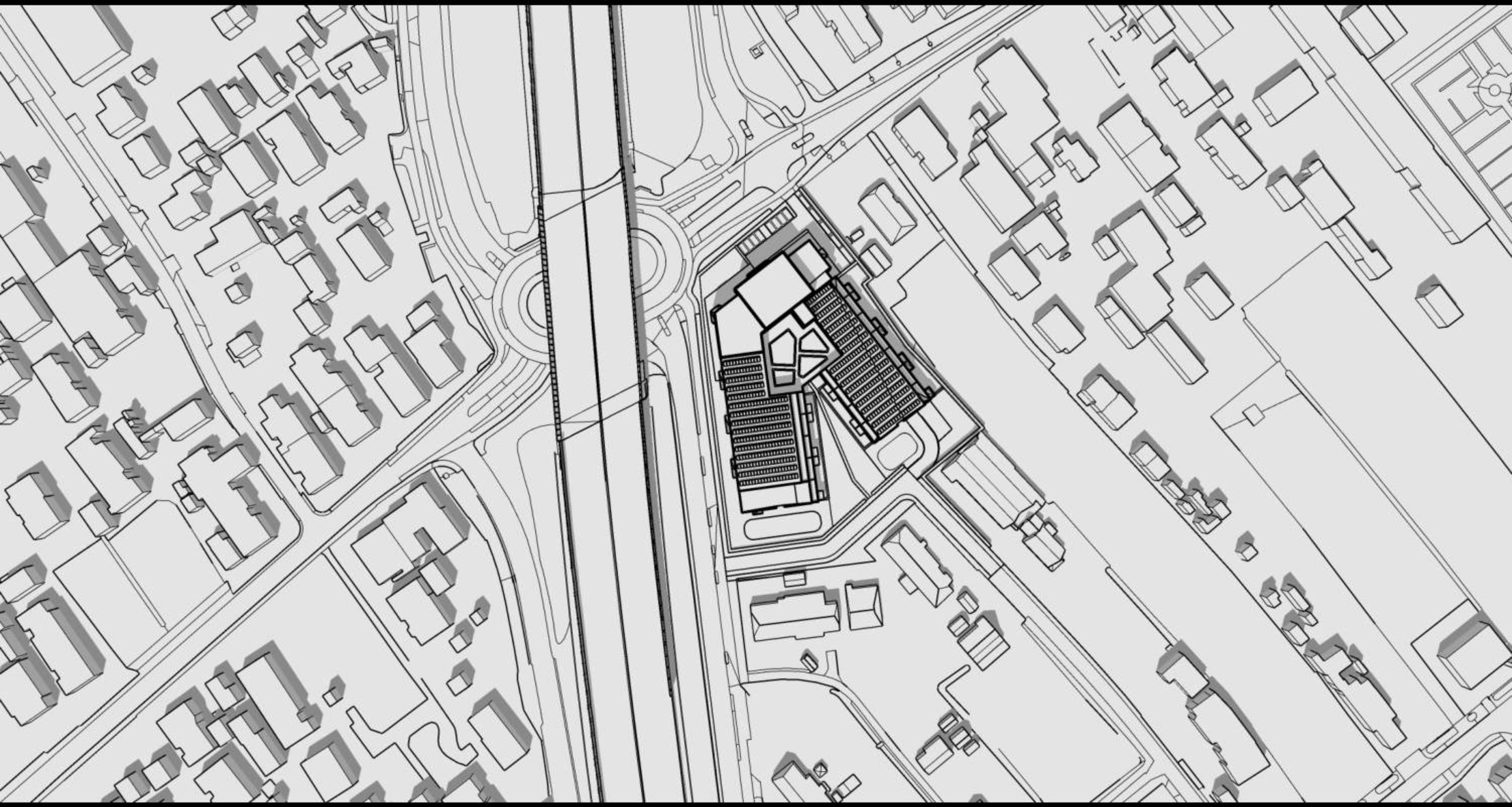
BURO
STAD
LAND



01-05 date utc+1

time 10:00

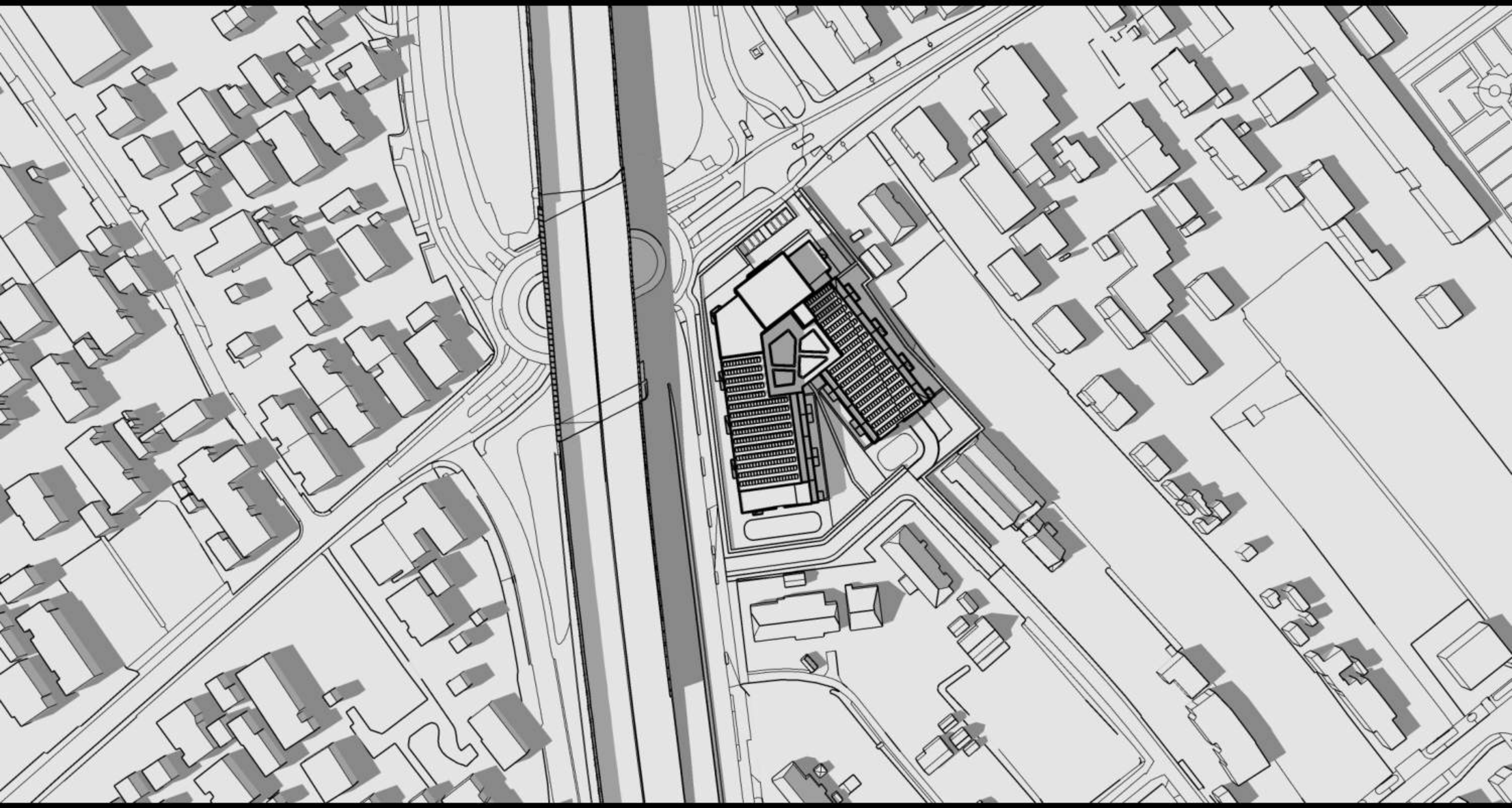
BURO
STAD
LAND



01-05 date utc+1

time 13:00

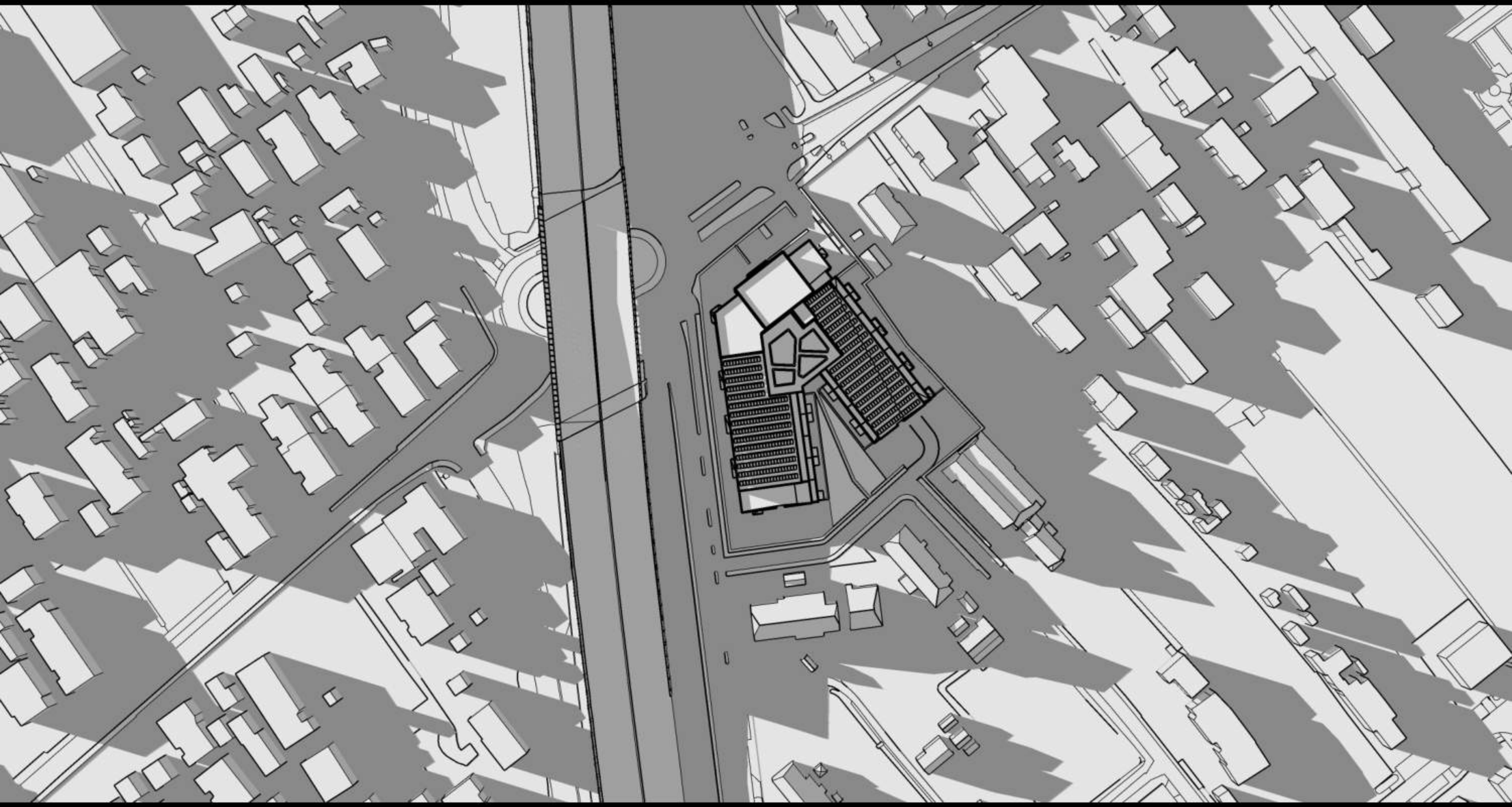
BURO
STAD
LAND



01-05 date utc+1

time 16:00

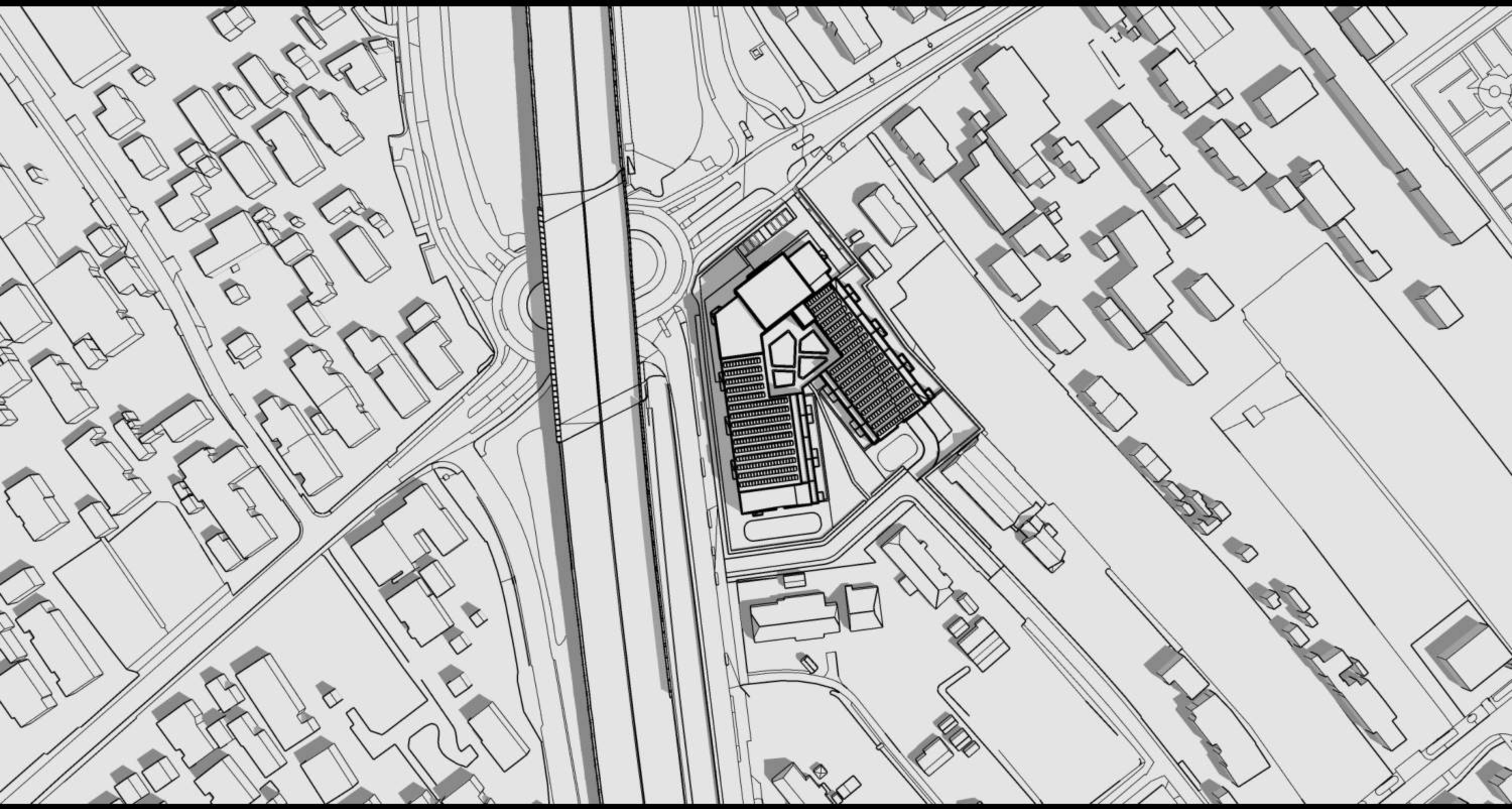
BURO
STAD
LAND



01-05 date utc+1

time 19:00

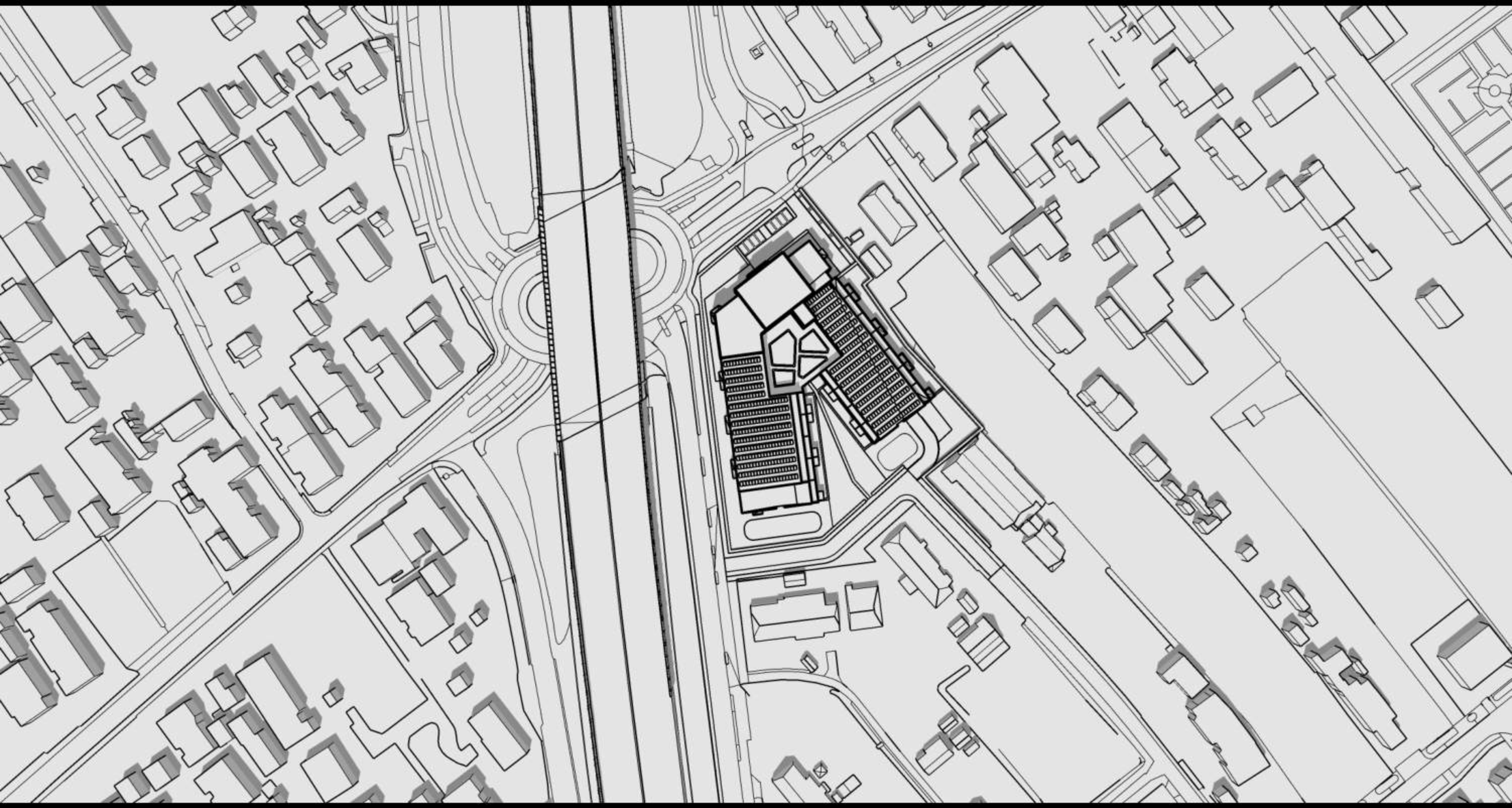
BURO
STAD
LAND



01-07 date utc+1

time 10:00

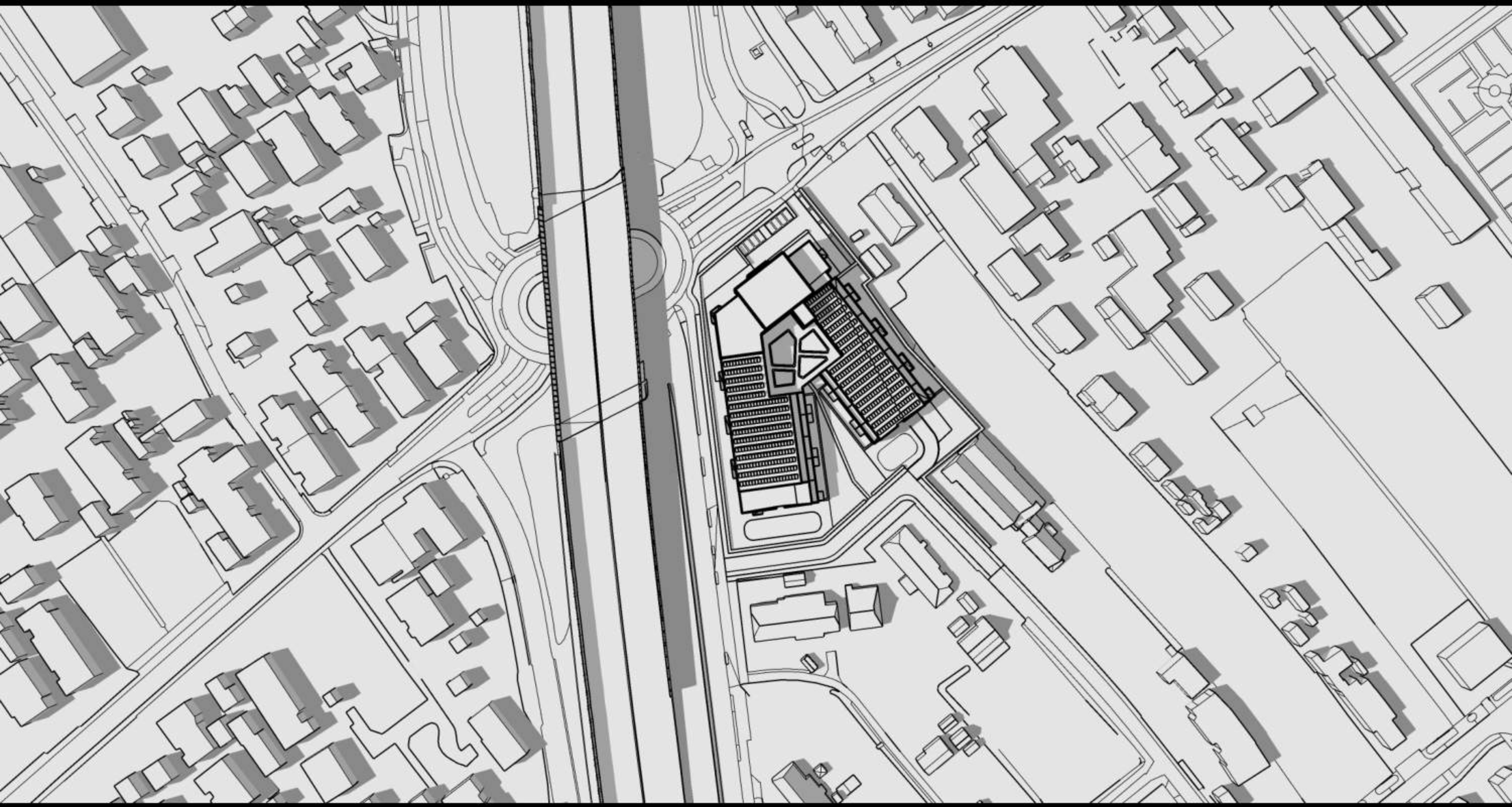
BURO
STAD
LAND



01-07 date utc+1

time 13:00

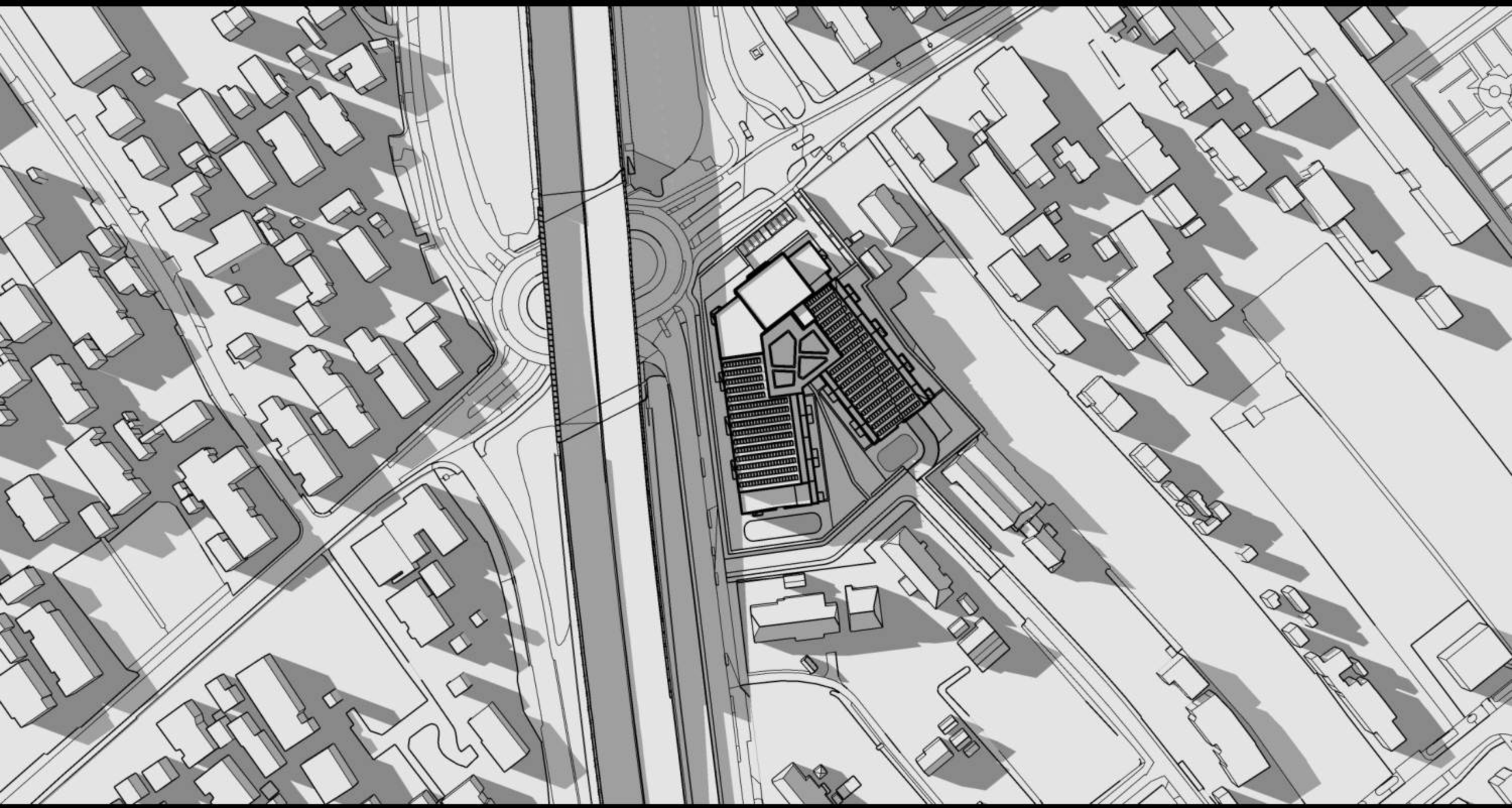
BURO
STAD
LAND



01-07 date utc+1

time 16:00

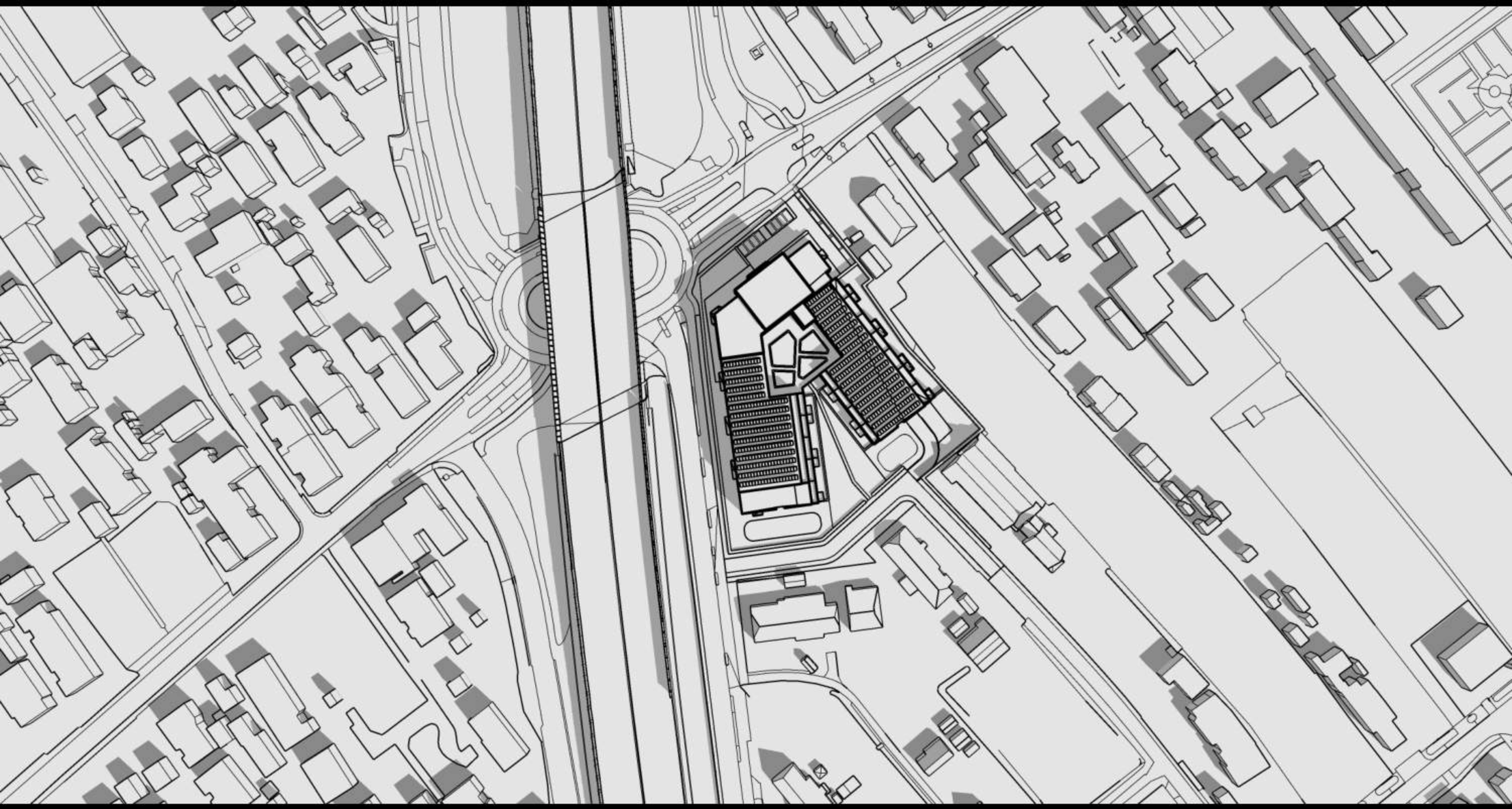
BURO
STAD
LAND



01-07 date utc+1

time 19:00

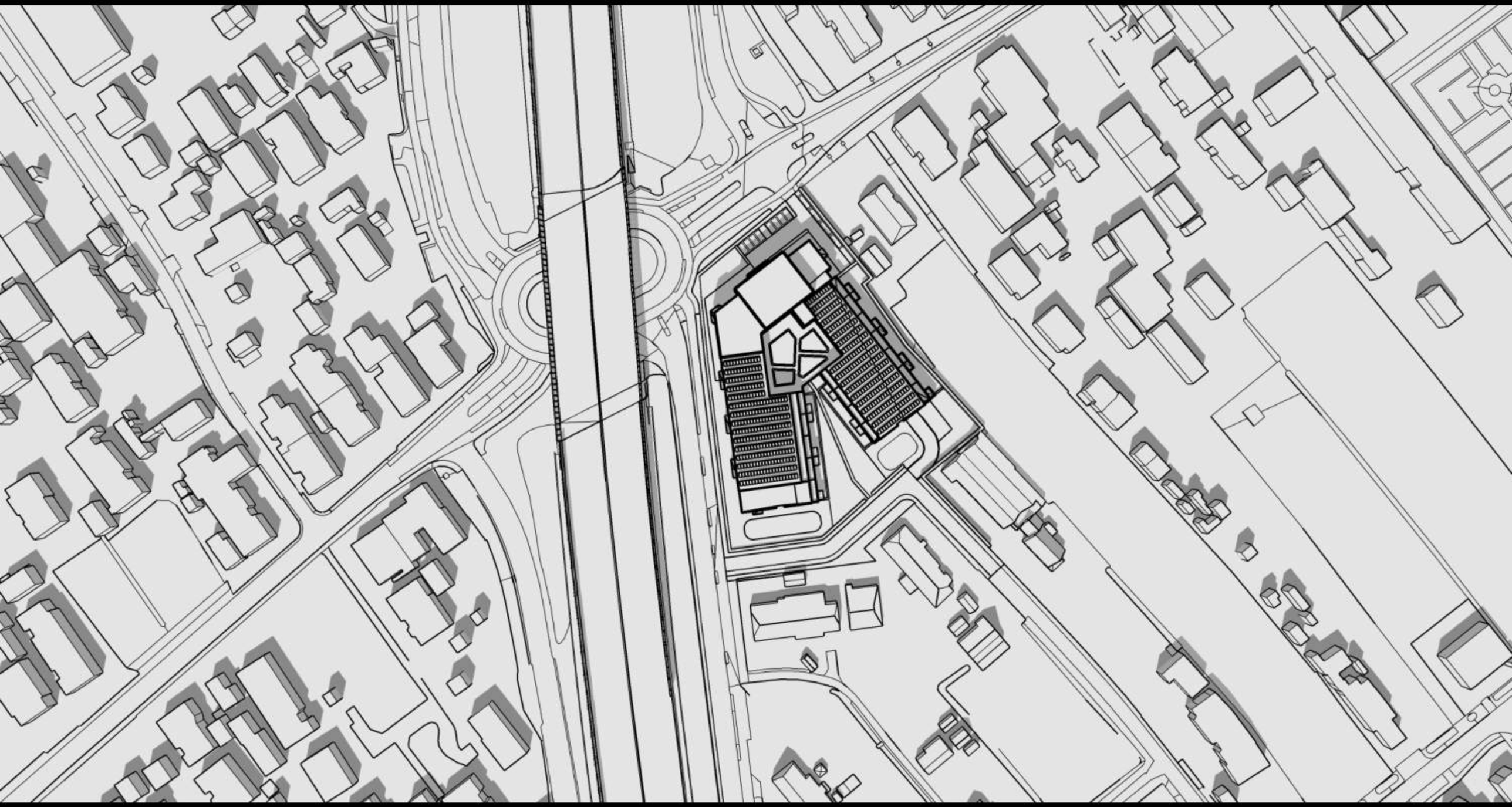
BURO
STAD
LAND



01-09 date utc+1

time 10:00

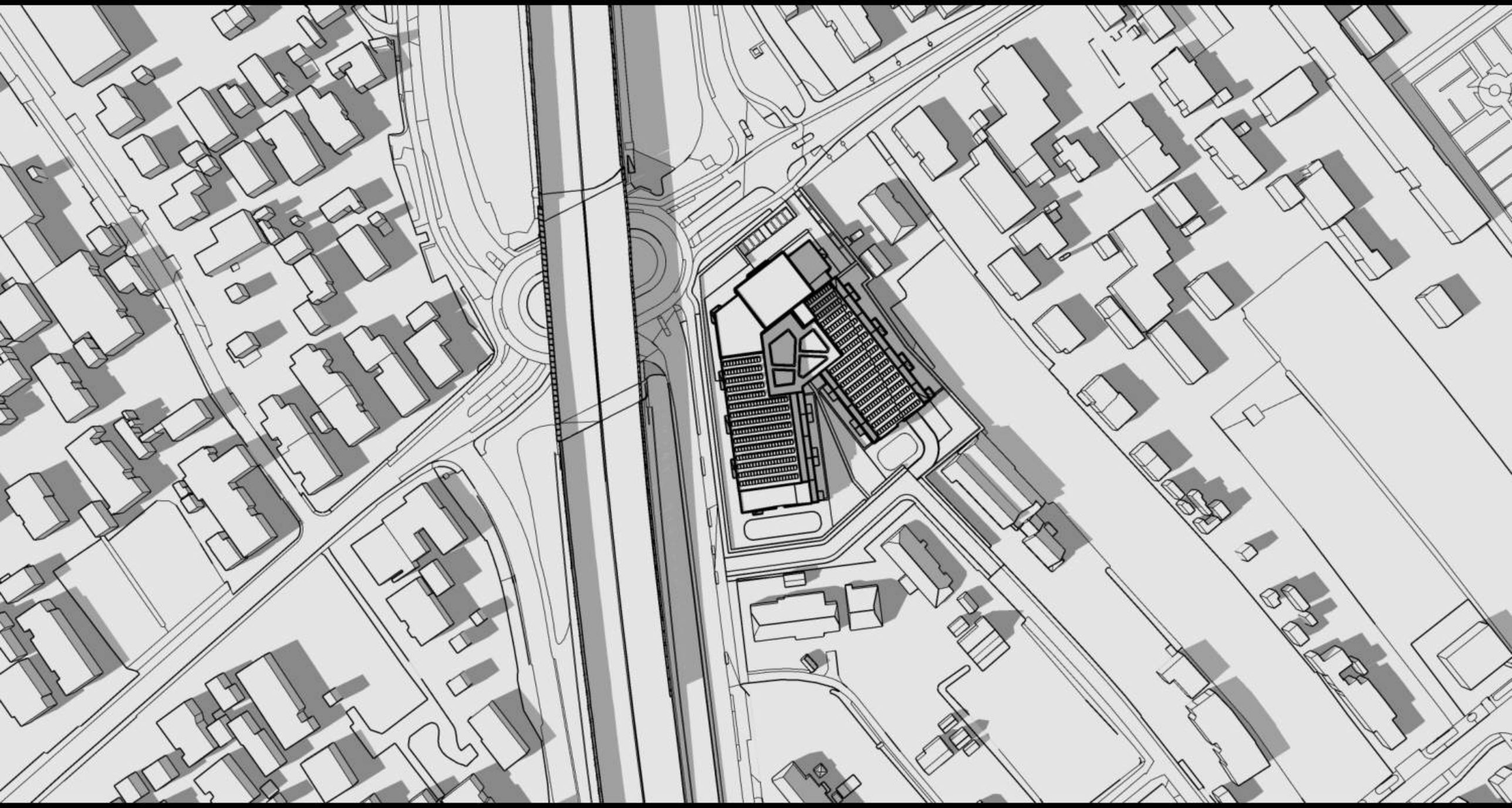
BURO
STAD
LAND



01-09 date utc+1

time 13:00

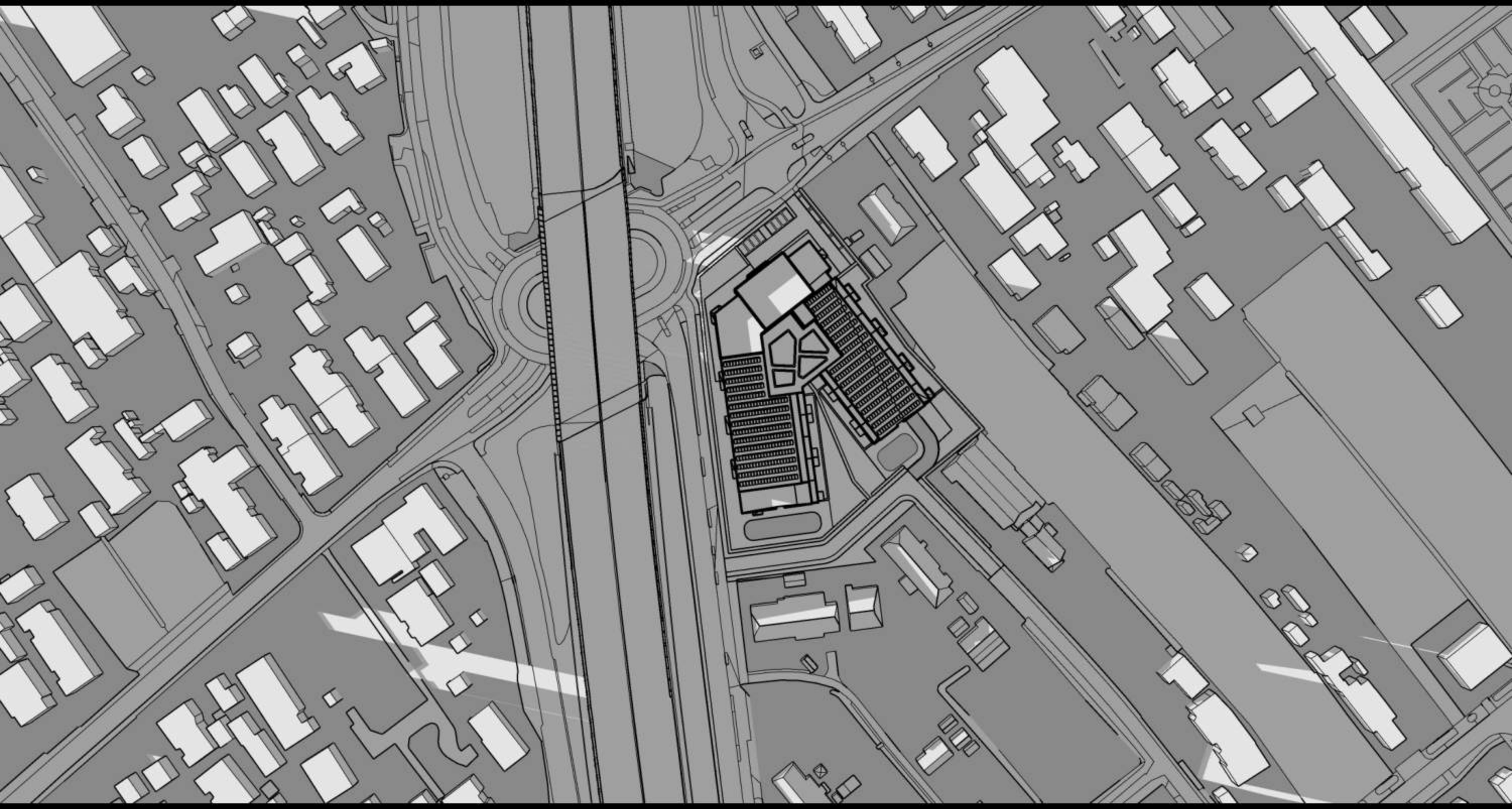
BURO
STAD
LAND



01-09 date utc+1

time 16:00

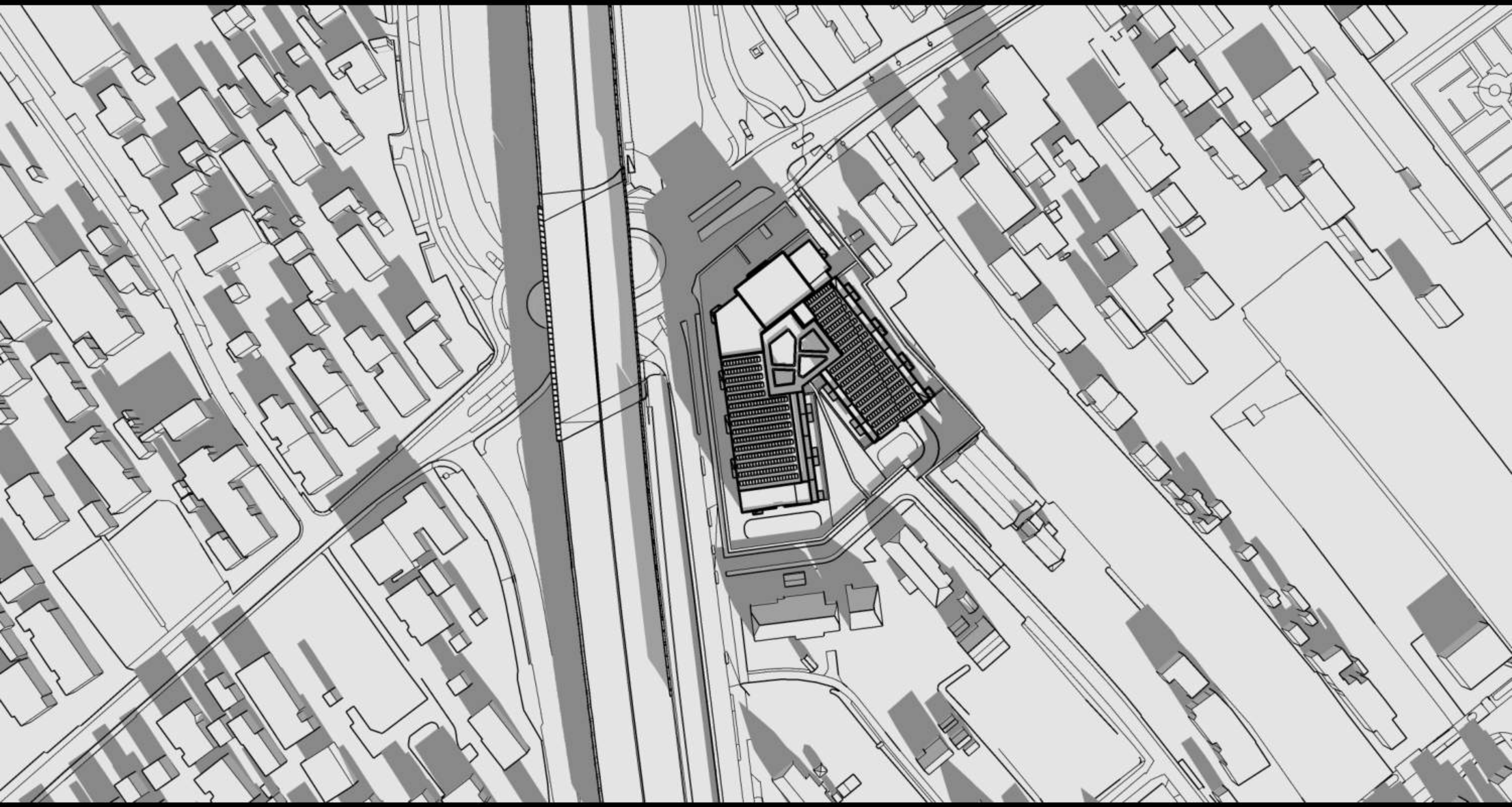
BURO
STAD
LAND



01-09 date utc+1

time 19:00

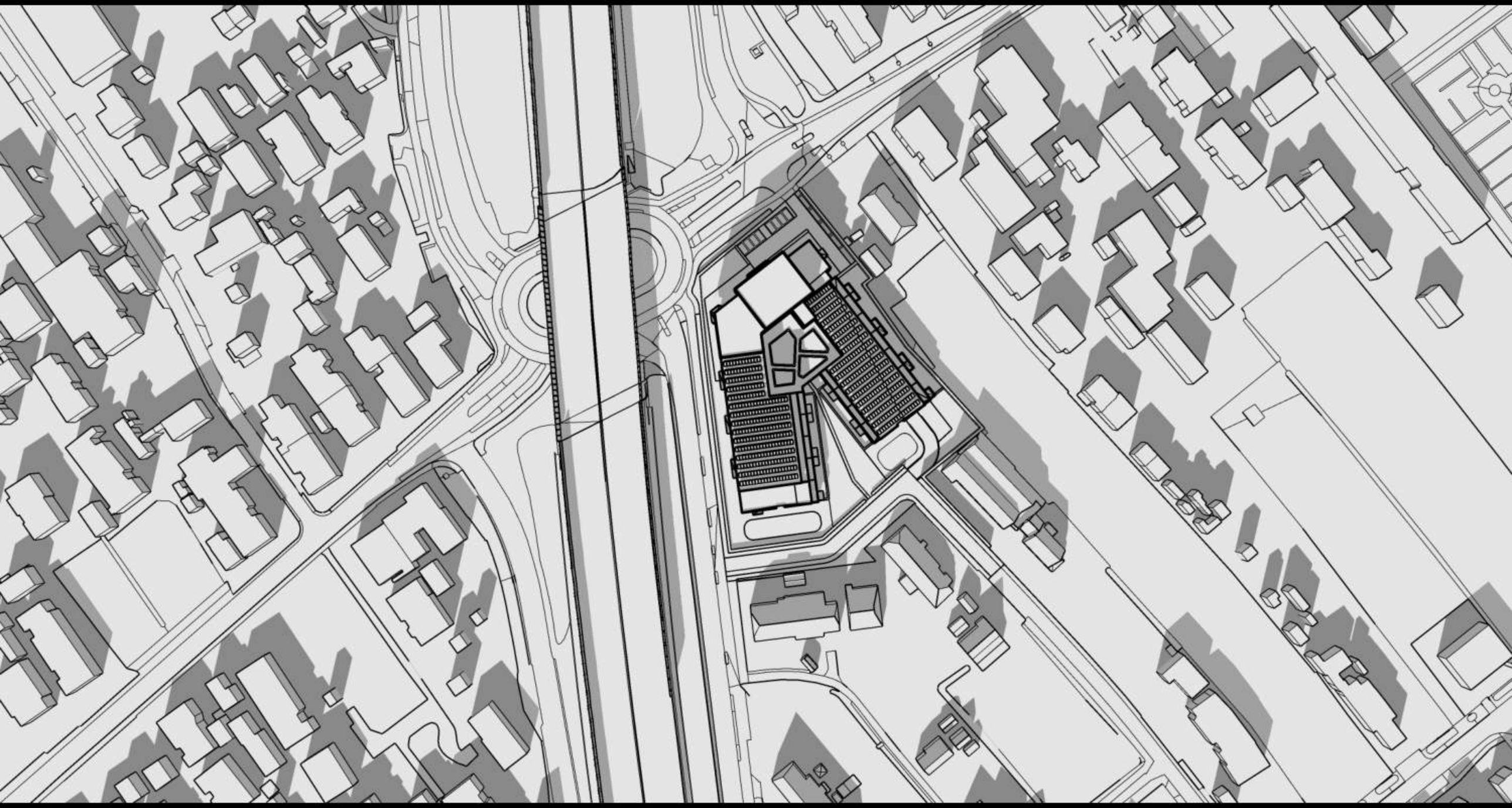
BURO
STAD
LAND



01-11 date utc+1

time 10:00

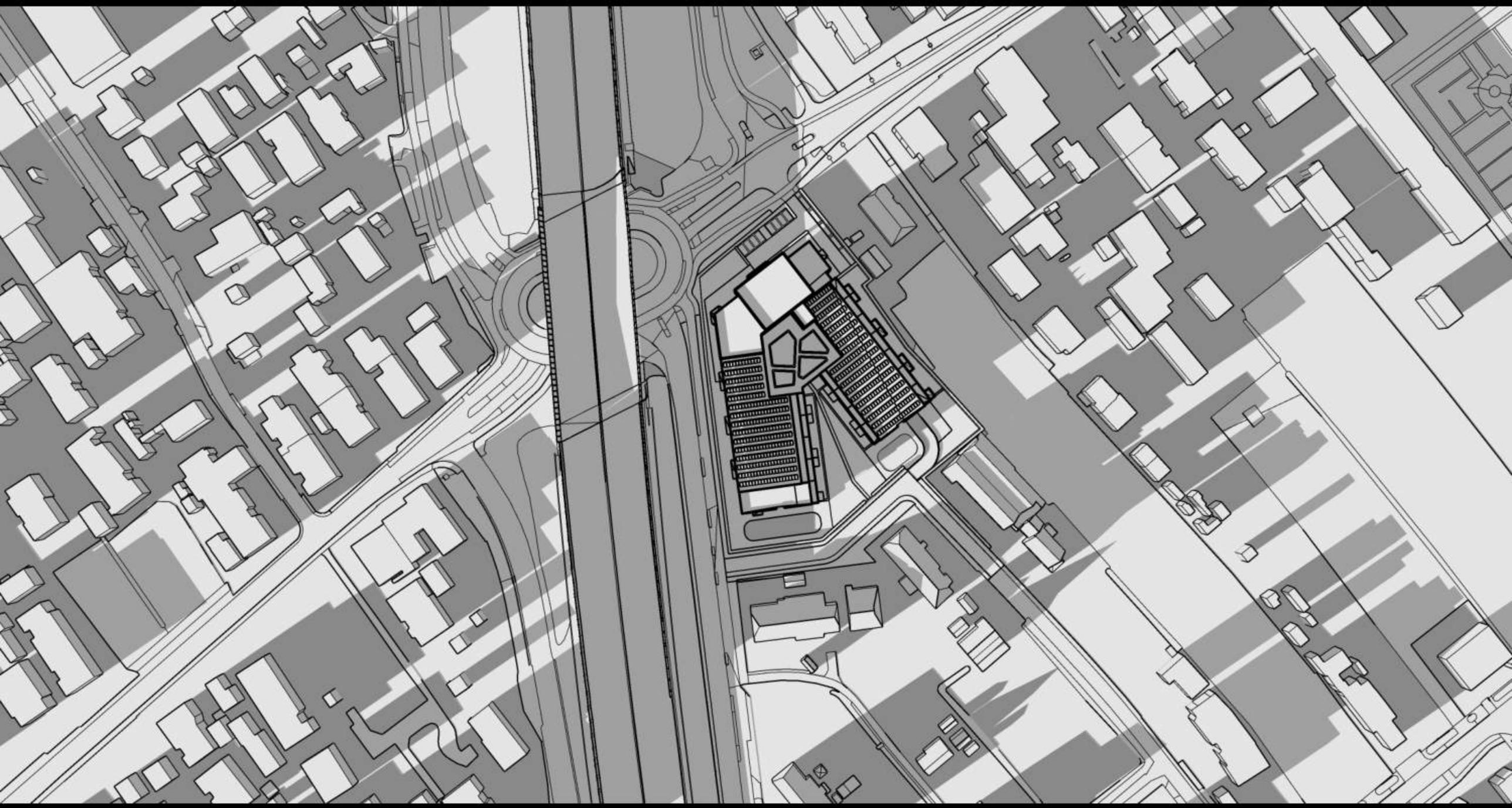
BURO
STAD
LAND



01-11 date utc+1

time 13:00

BURO
STAD
LAND



01-11 date utc+1

time 16:00

BURO
STAD
LAND



01-11 date utc+1

time 19:00

Jan Mulder Vastgoed B.V.

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 10 juli 2020 11:59
Aan: 'Jan Mulder Vastgoed B.V.'
Onderwerp: RE: VechtHorst programma van eisen locatie Waanders, Staphorst

[redacted] goedemorgen,

Dank voor het toesturen van het ontwerp, uiteraard zullen we er vertrouwelijk mee omgaan.

Onze opgave in Staphorst is best fors m.b.t. het toevoegen van sociale huurwoningen. In de woonvisie gaat het over een groei van 110 sociale huurwoningen in de komende 10 jaar, daar richten we ons op. Onze huidige vastgoedportefeuille in Staphorst (ca. 600 woningen) bestaat grotendeels uit grondgebonden eengezinswoningen, slechts een klein deel is geschikt voor 1-2 persoonshuishoudens en senioren. Daarin ligt nu onze grootste opgave, het realiseren van woningen/appartementen voor 1-2 persoonshuishoudens in sociale huur.

Dit project voldoet prima aan die opgave, appartementen met 2 slaapkamers, nieuwbouw dus energiezuinig/duurzaam, qua locatie prima geschikt voor senioren. Graag praten we verder over de verdere uitwerking van het ontwerp, het aantal woningen voor VechtHorst en de koopsom daarvan.
Onze besluitvorming bij projecten/investeringen is zodanig dat onze bestuurder hiervoor 2x goedkeuring nodig heeft van onze raad van commissarissen (RvC). Zodra we het eens zijn over de koopsom, het aantal, de kwaliteit en de planning leggen we het project als initiatief voor aan de RvC ter besluitvorming, dat zou na de zomerperiode kunnen. Na goedkeuring kan dan de intentieovereenkomst getekend worden. Bij de verdere uitwerking, procedures en vergunningen etc. komt ergens het moment van ondertekenen van de overeenkomst voor het bouwen/kopen. Dat is de 2e keer dat we naar de RvC gaan, dan voor goedkeuring voor het tekenen van koopovereenkomst.

Dit project past daar prima in. Graag praten we verder over het vervolg.
De komende weken is onze bezetting vanwege de vakantieperiode minimaal, na half augustus plannen we graag een afspraak. Akkoord?

Met vriendelijke groet,
Woonstichting VechtHorst

[redacted]

omgevingsveiligheid
& risicoanalyse

Adviesgroep AVIV BV
Wethouder Beversstraat 185
7543 BK Enschede

Externe veiligheid A28 /
Herontwikkeling locatie Waanders

Project 204288
Datum 25 september 2020

Opdrachtgever
Jan Mulder Vastgoed B.V.
Mr. J.B. Kanlaan 8
7715 PM Punthorst

Externe veiligheid A28 /
Herontwikkeling locatie Waanders

Project	204288
Datum	25 september 2020
Auteur	[redacted]
Versie nr.	1

Opdrachtgever Jan Mulder Vastgoed B.V.

[redacted]

Mr. J.B. Kanlaan 8

7715 PM Punthorst

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4

2 Normstelling externe veiligheid 5
2.1 Wet- en regelgeving 5
2.2 Risicobenadering 5

3 Uitgangspunten risicoberekening 8
3.1 Plangebied 8
3.2 Rijksweg A28 8

4 Resultaten risicoberekening 10
4.1 Plaatsgebonden risico 10
4.2 Groepsrisico 10
4.3 Plasbrandaandachtsgebied 12

5 Conclusie 13

Referenties 14

Bijlage 1 Gegevens bebouwing 15

1 Inleiding

Er bestaan plannen om het pand aan de Muldersweg 1 in Staphorst alsmede de gebouwen van Waanders te slopen en hier 96 appartementen en een nieuwe horecagelegenheid te laten herrijzen.



Figuur 1. Schetsontwerp zuidwestzijde

De locatie ligt binnen 200 m van de A28 waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing dienen de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over deze weg te worden geëvalueerd. De resultaten van de risicoberekeningen worden in deze rapportage gepresenteerd.

2 Normstelling externe veiligheid

2.1 Wet- en regelgeving

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen. Het risico voor personen die verblijven in de omgeving wordt gevat onder het begrip externe veiligheid (EV). Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. In het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) zijn de regels opgenomen voor de ruimtelijke ordening [1]. Voor infrabesluiten zijn de regels vastgelegd in de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten (de Beleidsregels) [2].

2.2 Risicobenadering

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies in de omgeving. Of een functie kwetsbaar of beperkt kwetsbaar is, is te vinden in het Besluit externe veiligheid Inrichtingen (Bevi) [4]. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoorgebouwen. Beperkt kwetsbare objecten zijn onder andere verspreid liggende woningen, sporthallen en bedrijfsgebouwen.

Met het GR wordt geëvalueerd of als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat een grote groep personen blootgesteld wordt.

2.2.1 Plaatsgebonden risico

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen zoals woonwijken. In tabel 1 wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico van toepassing zijn.

Type object	Omgevingsbesluit
Kwetsbare objecten	Grenswaarde PR 10^{-6}
Beperkt kwetsbare objecten	Richtwaarde PR 10^{-6}

Tabel 1. Normen plaatsgebonden risico

De grenswaarde moet te allen tijde in acht worden genomen, het bevoegd gezag mag niet van de grenswaarde afwijken. Voor de richtwaarde geldt dat uitsluitend in geval van zwaarwegende belangen (zoals economische) daarvan mag worden afgeweken. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van basisnetroutes dienen de afstanden rechtstreeks getoetst te worden aan de risicoplafonds zoals die zijn vastgesteld in de Regeling Basisnet [3]. Voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van andere dan de basisnetroutes dienen de afstanden getoetst te worden aan de berekende 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico. In veel gevallen is een risicoberekening niet nodig en kan worden volstaan met het toepassen van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (Hart) [5].

2.2.2 Groepsrisico

Indien een plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, wordt in de toelichting bij het bestemmingsplan en in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning in elk geval ingegaan op:

- de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die transportroute, en
- voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die transportroute een ramp voordoet.

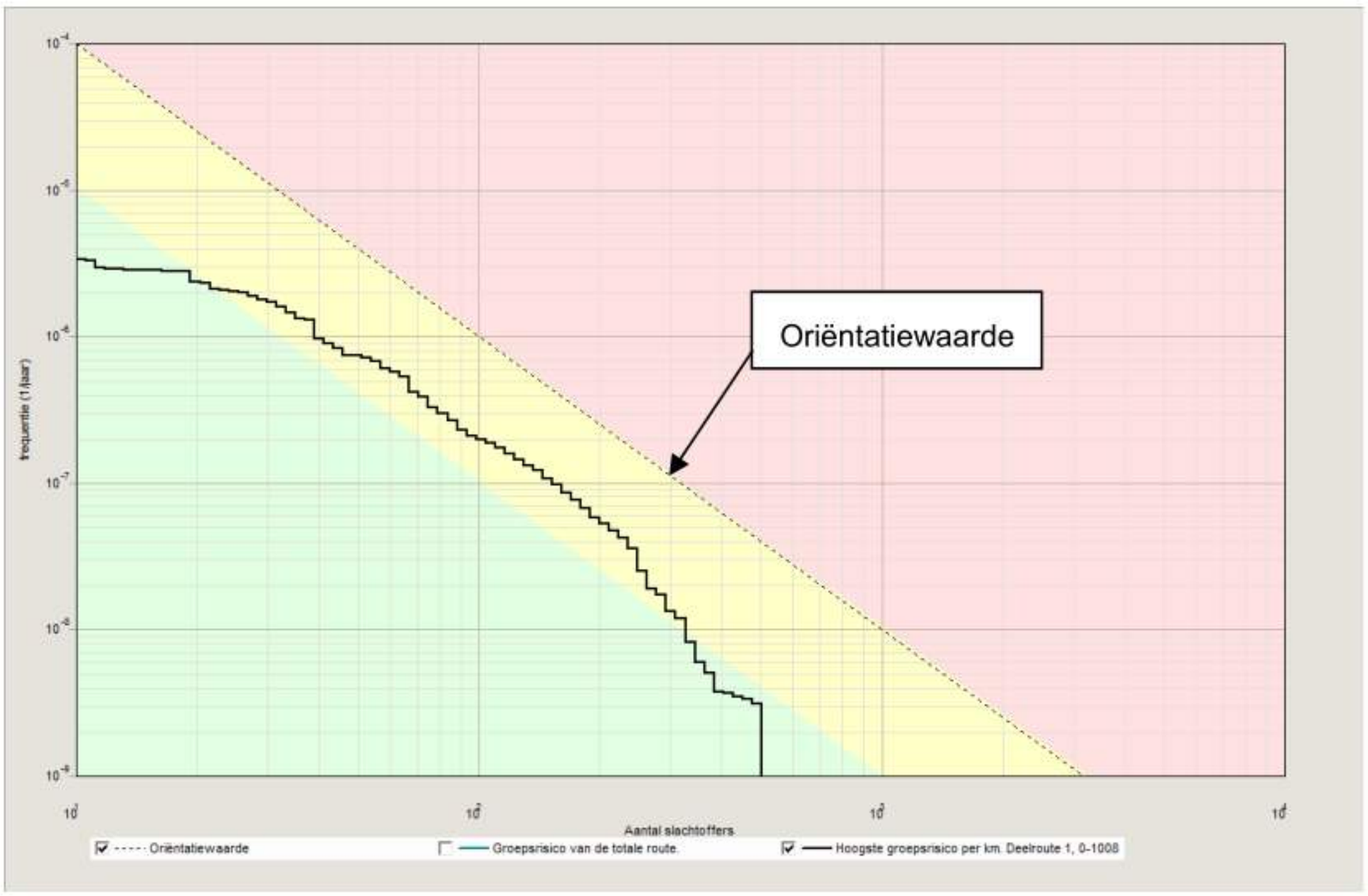
Als het groepsrisico door een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een transportroute meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie en groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Dit wordt ook wel aangeduid als de verantwoordingsplicht groepsrisico. In de motivering bij het betrokken besluit moeten ten minste de volgende gegevens worden opgenomen:

- 1°. de dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute op het tijdstip waarop het plan of besluit wordt vastgesteld, rekening houdend met de in dat gebied reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan of de geldende bestemmingsplannen of een omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten zijn, en
  2°. de als gevolg van het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen in het gebied waarop dat plan of die vergunning betrekking heeft;
- het groepsrisico op het tijdstip waarop het plan of de vergunning wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat plan of besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
- de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan of de vergunning zijn overwogen en de in dat plan of die vergunning opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte, en

- de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen daarvan.

Het groepsrisico geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit, kortom de kans op een ramp. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Figuur 2 geeft een voorbeeld.

Het groepsrisico wordt bepaald per kilometer route en vergeleken met de oriëntatiewaarde. Deze waarde helpt het bevoegd gezag bij de afweging of de kans op een ramp opweegt tegen het maatschappelijk voordeel van het voorgenomen besluit. Het begrip *oriëntatiewaarde* houdt in dat het bevoegd gezag gemotiveerd kan besluiten een hogere kans op een ramp te accepteren.

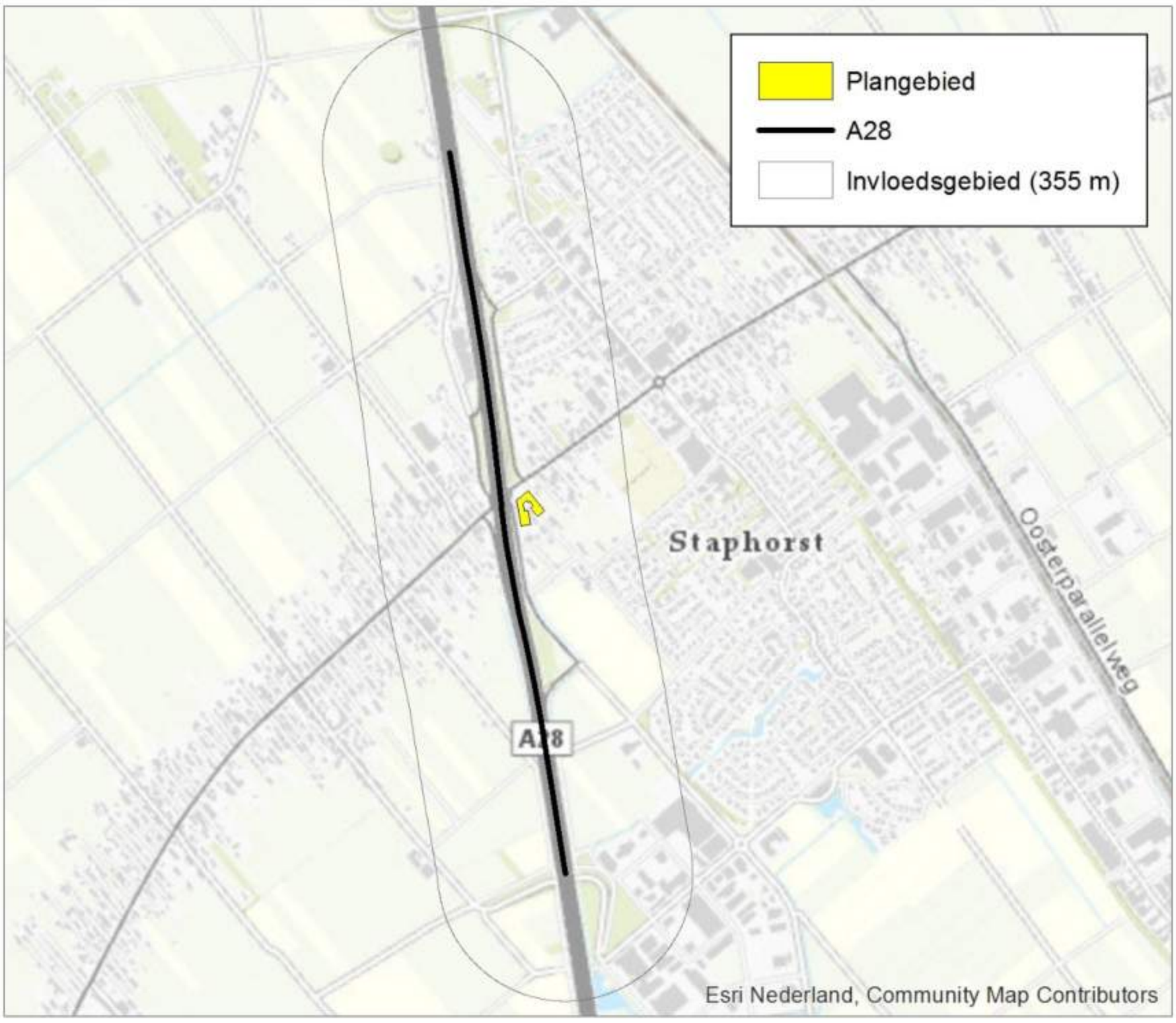


Figuur 2. Voorbeeld groepsrisico transportroute

3 Uitgangspunten risicoberekening

3.1 Plangebied

Het plangebied ligt op ongeveer 35 m van de A28 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Figuur 2 toont de ligging van het plangebied ten opzichte van de A28.



Figuur 3. Ligging plangebied ten opzichte van de A28

3.2 Rijksweg A28

Het risico van het transport wordt berekend met RBM II versie 2.3 [6]. De methodiek is samengevat in hoofdstuk 2. De berekening wordt uitgevoerd conform de Handleiding risicoanalyse transport [5]. Voor de berekening zijn de volgende gegevens nodig:

- De transportintensiteit van gevaarlijke stoffen.
- Trajecteigenschappen zoals de uitstromingsfrequentie, de kans per voertuigkilometer dat een tankauto met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt.
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een ongeval.
- De meteorologische condities: hiervoor is weerstation Eelde gebruikt.

3.2.1 Trajecteigenschappen en transportintensiteit

Ter plaatse van het plangebied is de A28 (basisnet wegvak O111) ongeveer 25 m breed. In de berekeningen wordt uitgegaan van de standaard ongevalsfrequentie van 8.3 10^{-8} per voertuigkilometer voor autosnelwegen. Conform de regeling Basisnet is voor wegvak O111 uitgegaan van 3314 transporten GF3 (brandbaar gas) [4]. Standaard wordt aangenomen dat 61% van het transport overdag plaatsvindt tussen 8:00 en 18:30 uur en 100% gedurende de werkweek plaatsvindt [5].

3.2.2 Modellering van de route

Aan beide zijden van het plangebied dient een lengte van 1000 m van de route te worden gemodelleerd [5]. Het invloedsgebied van het vervoerde brandbaar gas is 355 m ten opzichte van de as van de weg. Figuur 2 toont het deel van de route dat wordt beschouwd en het invloedsgebied.

3.2.3 Bebouwing

Binnen het invloedsgebied van de route is de bevolking geïnventariseerd. Het invloedsgebied bedraagt 355 m en wordt bepaald door het transport van brandbare gassen zoals LPG (stofcategorie GF3). Hierbij is gebruik gemaakt van de BAG-populatieservice [7]. In aanvulling hierop is bestemmingsplaninformatie geraadpleegd [8]. De gegevens worden in meer detail beschreven in bijlage 1.

4 Resultaten risicoberekening

4.1 Plaatsgebonden risico

In bijlage 1 van de regeling Basisnet zijn voor wegen behorende tot het Basisnet afstanden vastgelegd voor het zogeheten PR-plafond (de plaatsgebonden risicocontour 10^{-6}).

Voor wegvak O111 is de waarde gelijk aan 18 m. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen op 18 m van het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Het plangebied ligt op ongeveer 44 m van de as van de weg. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.2 Groepsrisico

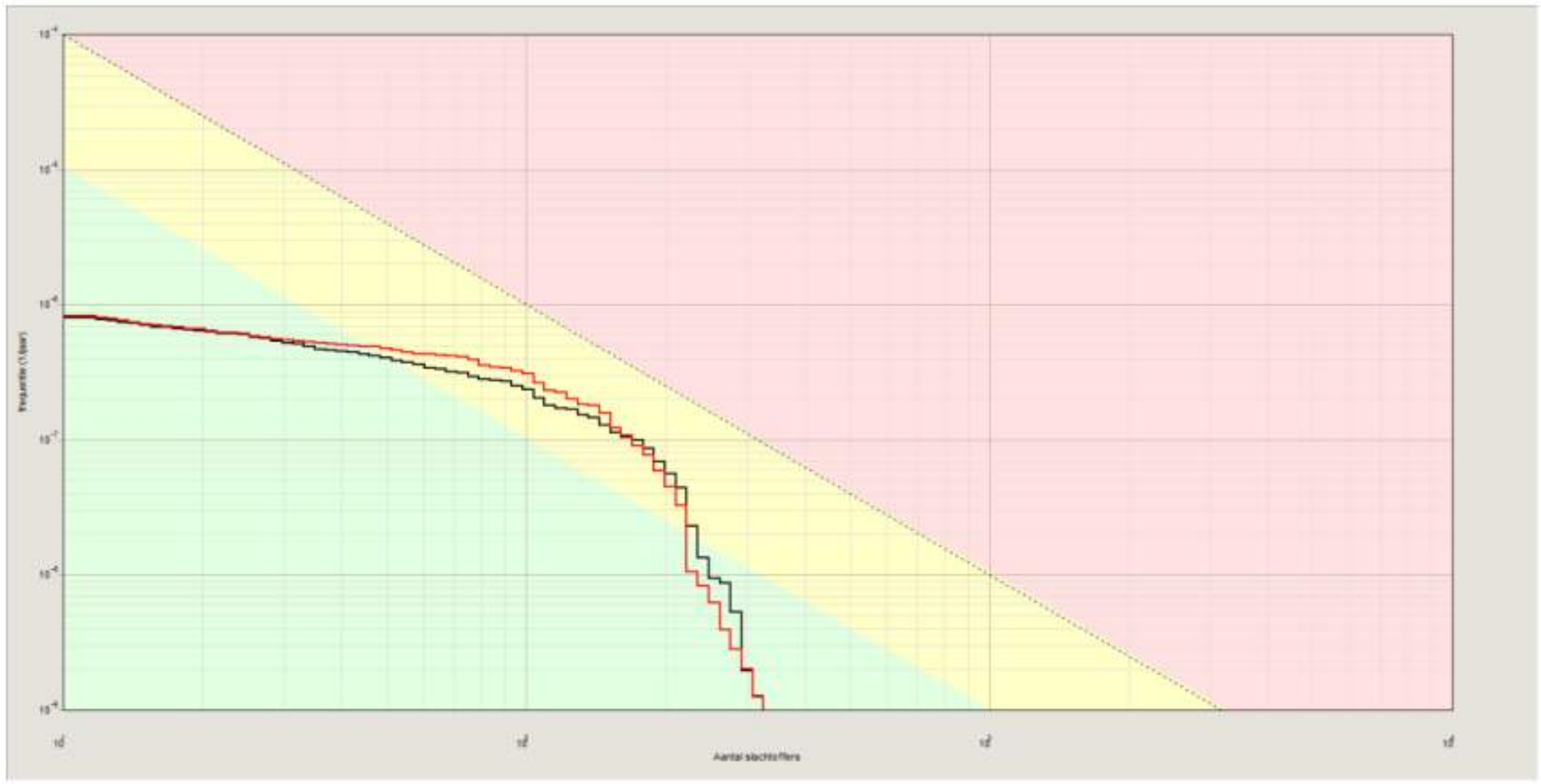
Het groepsrisico is, in zowel de huidige als de toekomstige situatie, groter dan 10% van de oriëntatiewaarde maar wijzigt niet door de ontwikkeling. Tabel 2 toont de hoogte van het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie op een bepaald aantal slachtoffers maximaal afwijkt van de oriëntatiewaarde. Een factor van 0.32 betekent dat het groepsrisico meer dan drie keer kleiner is dan de oriëntatiewaarde.

Situatie	Factor tov OW
Huidig	0.32
Toekomstig	0.37

Tabel 2. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW)

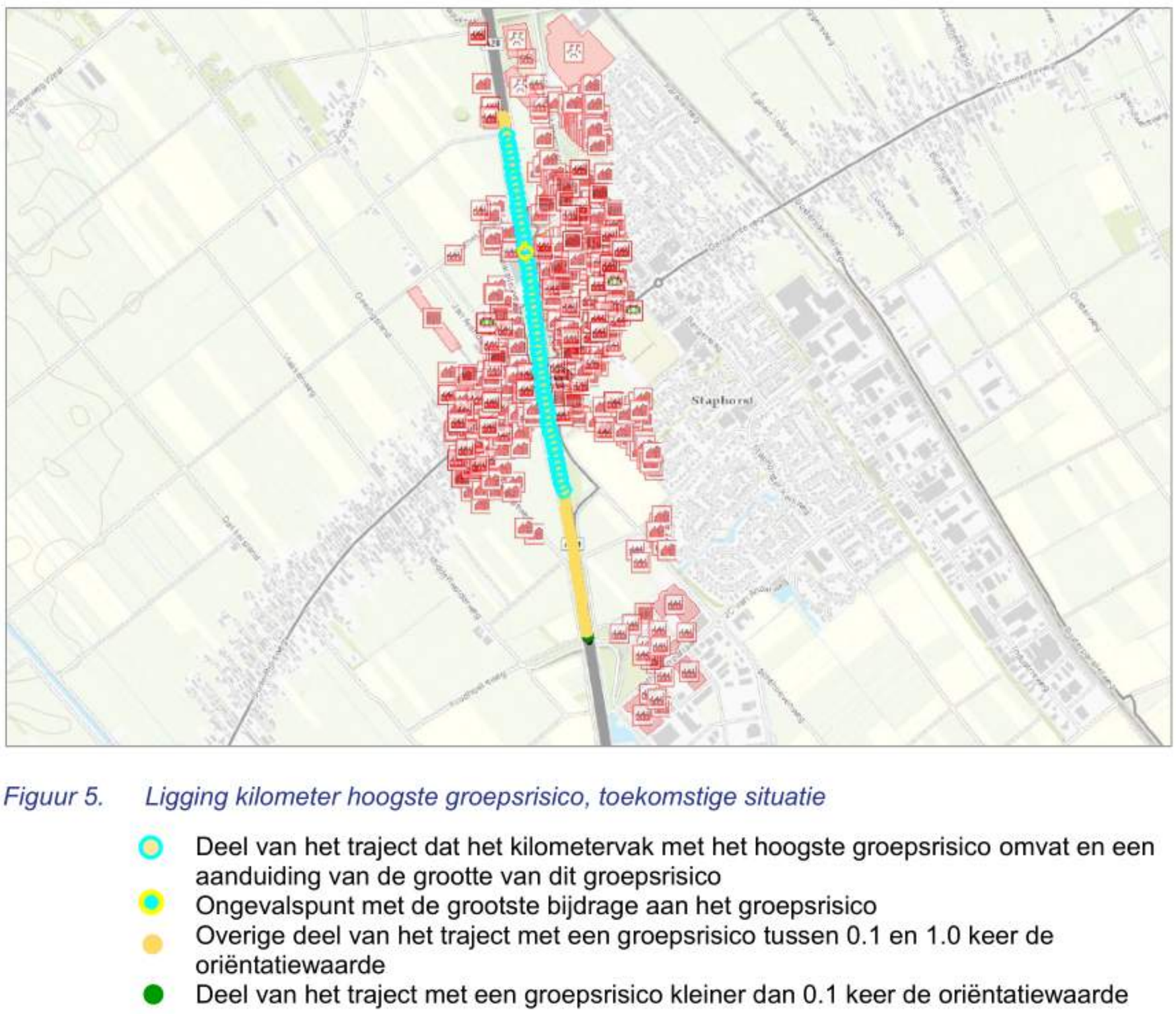
Figuur 4 toont de groepsrisicocurven voor het kilometervak met het hoogste groepsrisico voor de huidige en toekomstige situatie.

Figuur 5 vat het berekeningsresultaat op een andere wijze samen. In de figuur is het gedeelte van het traject dat het kilometervak met het maximale groepsrisico omvat, weergegeven met blauwe cirkels. Geel gemarkeerd zijn de ongevalspunten die de grootste bijdrage leveren aan het groepsrisico.



Figuur 4. Groepsrisico huidige en toekomstige situatie

Huidige bebouwing
Toekomstige bebouwing



Figuur 5. Ligging kilometer hoogste groepsrisico, toekomstige situatie

- Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico omvat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico
- Ongevalspunt met de grootste bijdrage aan het groepsrisico
- Overige deel van het traject met een groepsrisico tussen 0.1 en 1.0 keer de oriëntatiewaarde
- Deel van het traject met een groepsrisico kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde

4.3 Plasbrandaandachtsgebied

Het plasbrandaandachtsgebied (PAG) is het gebied tot 30 m van de weg waarin, bij de realisering van (kwetsbare) objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand. De 30 m voor het PAG wordt gemeten vanaf de buitenste kantlijn van de rechterrijstrook. Op het wegvak O111 is er sprake van een plasbrandaandachtsgebied. De planlocatie ligt op ongeveer 35 m en daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

5 Conclusie

Plaatsgebonden risico

Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling geldt een PR-plafond van 18 m. Het plangebied ligt op ca. 44 m vanaf het midden van de A28. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering.

Groepsrisico

Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico toe van 0.32 tot 0.37 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde, maar neemt met meer dan 10% toe.

In dat geval dient het groepsrisico conform art. 8 van het Bevt te worden verantwoord. De onderdelen waaruit deze verantwoording dient te bestaan worden beschreven in paragraaf 2.2.2

Plasbrandaandachtsgebied

Voor wegvak O111 geldt een plasbrandaandachtsgebied. Het plangebied ligt daarbuiten.

Referenties

1.	Ministerie I&M	2013	Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) Staatsblad 2013, nr. 465
2.	Ministerie I&M	2014	Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten Staatscourant 1 oktober 2014, nr. 25839
3.	Ministerie I&M	2014	Regeling Basisnet Staatscourant 19 maart 2014, nr. 8242
4.	Ministerie VROM	2004	Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) Staatsblad 2004, nr. 250
5.	Ministerie I&M	2017	Handleiding Risicoanalyse Transport Versie 1.2
6.	Ministerie I&M	2013	RBM II versie 2.3
7.	Impuls Omgevings Veiligheid	2020	BAG-Populatieservice, versie 2020-07 https://populatieservice.demis.nl
8.	Geonovum	2019	www.ruimtelijkeplannnen.nl
9.	IOV	2018	Handleiding Populatieservice Versie 1.0, juli 2018
10.	[redacted] Vastgoed B.V.	2020	Informatie verkregen van opdrachtgever 1 september 2020

Bijlage 1 Gegevens bebouwing

1.1. Omgeving

Binnen een zone van 335 m rond de A28 is de bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen opgevraagd bij de BAG-populatieservice [7]. Voor de omzetting naar het bevolkingsbestand voor RBM II zijn de drempelwaarden voor alle functies verlaagd naar 0 personen per object. Dit betekent dat alle bevolking is geleverd in bouwvlakken. Voor overige instellingen zijn de standaardwaarden gehanteerd. In aanvulling op de populatiegegevens uit de BAG-populatieservice is bestemmingsplaninformatie geraadpleegd [8]. In totaal zijn vier bouwvlakken toegevoegd aan het project. De bouwvlakken zijn weergegeven in tabel 3 en figuur 6. De volgende kengetallen worden hierbij gehanteerd:

- Voor de sportvelden (vlak 1 en 2) wordt uitgegaan van een dichtheid van 30 personen/ha met een aanwezigheid van 8 uur overdag en 4 uur 's nachts op 183 dagen/jaar [9]. Aangenomen wordt dat 95% zich buitenshuis bevindt.
- Voor de volkstuin (vlak 3) wordt uitgegaan van een dichtheid van 50 personen/ha met een aanwezigheid van 8 uur overdag en 4 uur 's nachts op 134 dagen/jaar [9]. Aangenomen wordt dat 95% zich buitenshuis bevindt.
- Voor het bouwvlak met de bedrijfsbestemming (vlak 4) is uitgegaan van 40 personen per hectare waarbij alleen personen overdag aanwezig zijn [5].

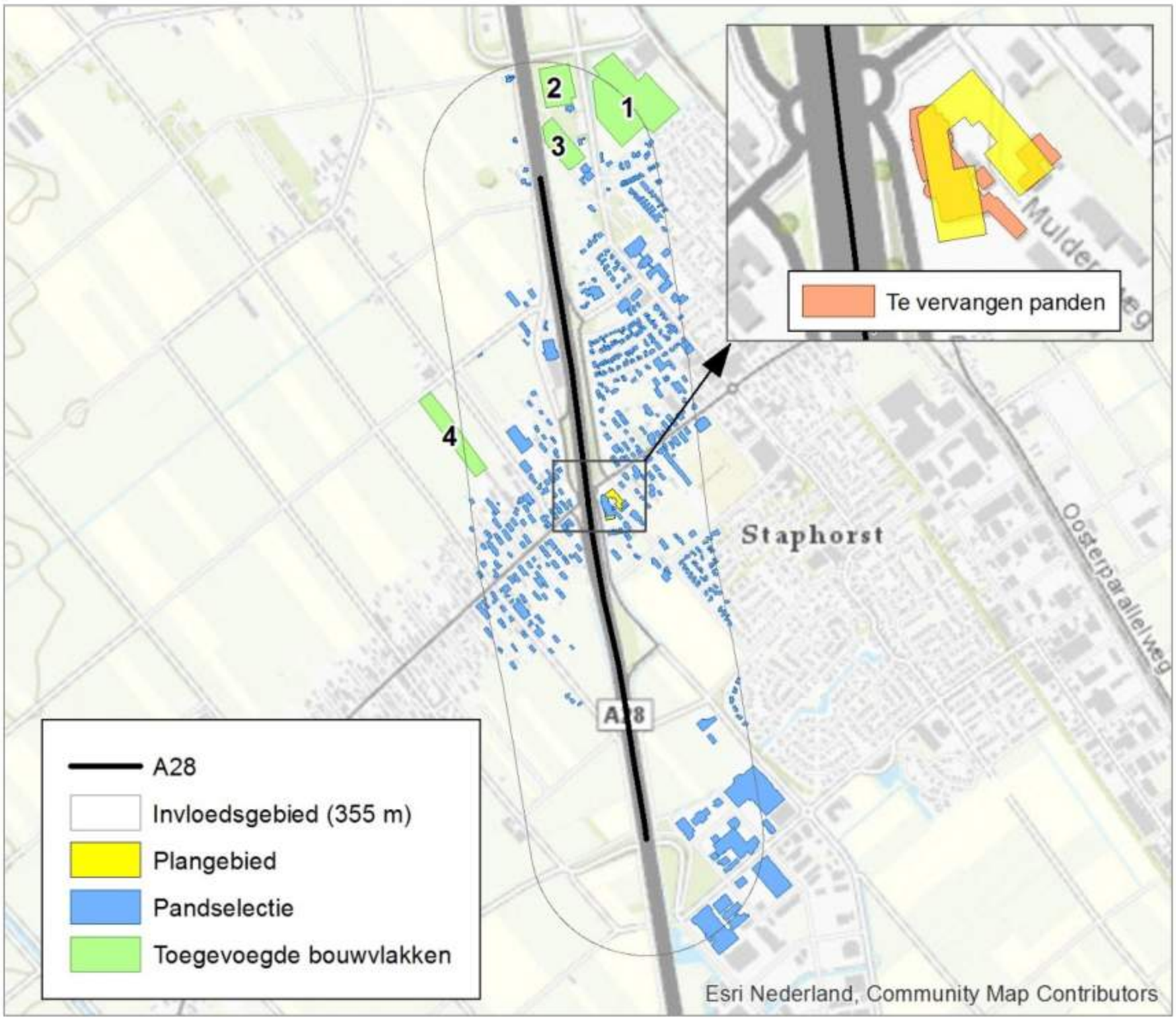
Nr.	Bestemming	Dag	Nacht
1	Sportveld	125	125
2	Sportveld	34	34
3	Bestemming recreatie-volkstuin	48	48
4	Bedrijfsbestemming	52	0

Tabel 3. Overzicht van toegevoegde bouwvlakken

1.2. Plangebied

De voorgenomen ontwikkeling vervangt drie bestaande panden. De BAG-populatieservice verondersteld hier in totaal 248 personen overdag en 212 personen in de nachtperiode.

In de toekomstige situatie is er sprake van 96 appartementen en een horecagelegenheid [10]. Voor de appartementen wordt uitgegaan van 2.4 personen per appartement en een aanwezigheid van 50% overdag en 100% 's nachts. Het aantal personen in de horecagelegenheid wordt geschat op 20 zowel overdag als 's nachts.



Figuur 6. Toegevoegde bouwvlakken

Marktonderbouwing

Herontwikkeling Locatie Waanders

18-09-2020

Poortman
makelaars

www.poortmanmakelaars.nl

Bergerslag 1a | 7951 DR Staphorst | 0522-464040 | info@poortmanmakelaars.nl

Inleiding

Op de locatie Waanders in Staphorst is een herontwikkeling gepland. Initiatiefnemer [redacted] is voornemens hier een project te realiseren waarbij zowel aan de functie wonen als de functie horeca invulling wordt gegeven. Dit plan is verder uitgewerkt in de 'Herontwikkeling locatie Waanders, 14-07-2020' welke is voorgelegd en toegelicht aan de Omgevingskamer van de gemeente Staphorst. Vanuit de Omgevingskamer is vervolgens gevraagd om een uitgebreidere onderbouwing en toelichting op een aantal nadere punten. Daarop is Poortman Makelaars ingeschakeld, die in dit schrijven een bredere onderbouwing van het plan geeft en op basis van huidige inzichten en marktanalyses dieper op de planvorming in gaat.

Het plan

De locatie Waanders is gelegen in de bebouwde kom, nabij de Wethouder Coster Stovonde, Gemeenteweg, Muldersweg en Rijksweg, ook wel bekend als "De Hoek". Op deze waardevolle locatie ligt het plan om een geheel nieuwe woon- en leefomgeving te realiseren, waarbij diverse appartementen en horecafuncties worden gecombineerd.

Woonvisie gemeente Staphorst

Elke gemeente heeft een woonvisie nodig: een document waarin de koers voor de komende jaren is vastgelegd op het gebied van wonen. Voor de gemeente Staphorst is dit opgenomen in de Woonvisie 2020-2024 "Samen met elkaar"[1]. Het college wenst hierin 'een passende woning voor iedereen', waardoor de beschikbare ruimte zorgvuldig moet worden ingericht en bij nieuwbouw goed moet worden aangesloten op de realistische woonwensen.

In de woonvisie is een analyse gedaan van actuele trends en de ontwikkeling van vraag en aanbod op de woningmarkt in de gemeente Staphorst. Hieruit zijn onder andere de volgende 6 speerpunten af te leiden:

1. Er zijn weinig tot geen betaalbare koopwoningen voor starters, waardoor deze starters wegtrekken uit de gemeente. Deze jonge starters moeten juist aan de gemeente worden gebonden. Belangrijk is dus te voorzien in een passend aanbod. Betaalbare (en populaire) koopwoningen zijn met name de woningen in de prijsklasse van € 200.000 tot € 265.000. Betaalbare koopappartementen nabij de voorzieningen is ook een serieuze optie voor starters;

Kansrijke en minder kansrijke segmenten in gemeente Staphorst tot 2030/2040

	Koop grondgebonden	Huur grondgebonden	Koop gestapeld	Huur gestapeld	Huur tot aftoppingsgrens	Huur tot liberalisatiegrens	Huur boven liberalisatiegrens	Koop tot € 200.000,-	Koop € 200.000,- - € 265.000,-	Koop € 265.000,- - € 350.000,-	Koop boven € 350.000,-
Korte termijn (2030)											
Lange termijn (2040)											

Kansrijk
Enigszins kansrijk
Enigszins risicovol
Risicovol

2. Er is geen passend aanbod voor ouderen waardoor de doorstroming stagneert. Tevens heeft een deel van de ouderen behoefte aan een zelfstandige woning, waarbij zorg op afroep beschikbaar is en voorzieningen in de nabijheid gelegen zijn.
3. Door de toename van 610 huishoudens en de raming van 440 woningen in de huidige plancapaciteit is er sprake van een tekort van 180 woningen. Deze tekorten verschillen per kern van de gemeente, maar is het grootst in de kern van Staphorst;

Vergelijking plancapaciteit en prognose behoefte aantal woningen per buurtschap/kern (indicatief)

	Woonbehoefte		Plannen	Tekort aan planvoorraad
	2019-2030	2019-2040	Aantal woningen	tot 2040
Staphorst (kern)	530	720	396	324
Rouveen	40	70	27	43
IJhorst	30	30	11	19
Punthorst	20	30	3	27
Totaal	**610***	**830**	**437**	**393**

Bron: Primos 2019; gemeente Staphorst

* *door de afronding op tientallen verschilt de totale behoefte van de gemeente ten opzichte van de opstelsom van de behoefte naar kern*

4. De woningmarkt in Staphorst is en blijft een echte kopersmarkt: woningzoekenden hebben voorkeur voor een eigen koopwoning. Een beperkt deel van de woningzoekenden kan echter geen koopwoning betalen, waardoor deze categorie is aangewezen tot een betaalbare huurwoning;
5. Tot 2030 is er behoefte aan de bouw van 110 sociale huurwoningen. De diversiteit van woningtypen in dit sociale huursegment is echter te eenzijdig. Er moeten meer appartementen komen en minder eengezinswoningen.
6. De realisatie van nieuwbouw appartementen is noodzakelijk om Staphorst vitaal en leefbaar te houden. De behoefte aan appartementen beperkt zich tot de kern van Staphorst, waar met name ouderen en jongeren willen wonen in een appartement in nabijheid van voorzieningen.

Woonopinie Poortman Makelaars

Poortman Makelaars is al meer dan 50 jaar actief als kenmerkend makelaarskantoor binnen alle vastgoedsegmenten en grotendeels gecentreerd binnen de gemeente Staphorst. Als marktpartij zitten de makelaars van Poortman veelal aan tafel bij woningzoekenden, waardoor er veel kennis is van de concrete woningbehoefte en het huidige woningaanbod binnen de gemeente Staphorst. Op basis van een analyse van de vraag en het aanbod op de woningmarkt brengt Poortman Makelaars hun opinie en maakt vervolgens een koppeling naar herontwikkeling op Locatie Waanders.

Vraag naar woningen: feiten huidige marktsituatie en wensen woningzoekenden

Poortman Makelaars is in het bezit van een groot zoekersbestand. Dit zoekersbestand groeit dagelijks door het inschrijven van de woonvraag van concrete woningzoekenden. Wanneer we ons hierin gaan richten op alle huidige woningzoekenden binnen de gemeente Staphorst komen hieruit **148** actuele zoekvragen naar boven.

Naar aanleiding van de actie ‘Woningwaarde Zaterdag’ in juni 2020 hebben de makelaars van Poortman meer dan **80** woningeigenaren gesproken en thuis bezocht. Hieruit is in grote lijnen samen te vatten dat deze mensen voornamelijk een afwachtende houding aannemen. Door het tekort op de woningmarkt durven woningeigenaren hun eigen woning niet te koop te zetten, omdat een snelle verkoop voor de hand ligt en de woning

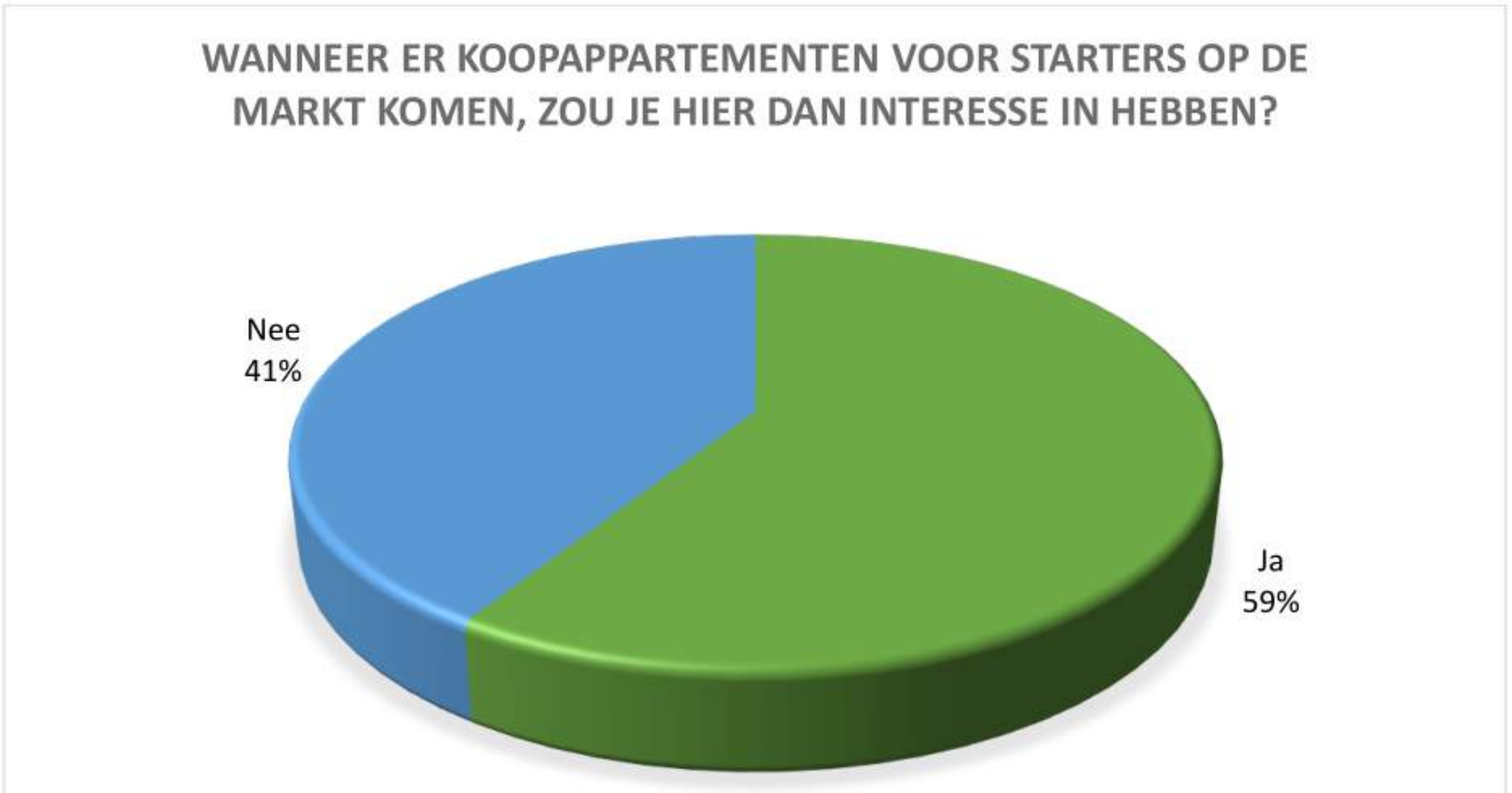
die men zelf zoekt niet te koop staat / beschikbaar is. De doorstroming stagneert en het aanbod blijft hierdoor achter bij de vraag. De woonbehoefte van deze doorstromers (veelal 55-plussers) is een woning met een slaap- en badkamer op de begane grond (de mogelijkheid daartoe) of een appartement. Echter beide moeten dan wel gelegen zijn in het centrum van Staphorst nabij de voorzieningen. Dit is voor al deze zoekers een zeer concrete en harde eis.

Op 10 september 2020 is door Poortman Makelaars een korte online enquête[2] uitgezet, waarin de vraag van starters is onderzocht. Van de **87** respondenten geeft 83% aan een woning tot € 250.000,- te kunnen betalen. Er is een grote voorkeur voor koop (86%) t.o.v. huur (14%) en dan het liefst grondgebonden woningen. Echter geeft daarvan bijna 60% aan zeker belangstelling te hebben voor een koopappartement wanneer deze in de gemeente beschikbaar komen.

Resultaten online enquête starters – 10-09-2020 Poortman Makelaars







Aanbod van woningen: feiten huidige markt en nieuwbouw
Ten tijde van dit schrijven (medio september 2020) staan er binnen de gemeente Staphorst **46** woningen en bouwkavels te koop[3]. Dit aanbod bestaat uit grondgebonden woningen of bouwkavels ten behoeve van grondgebonden woningen. Het aanbod van de grondgebonden woningen (41) is per prijscategorie als volgt te verdelen:

Vraagprijs	**Aantal**
tot € 200.000	3
€ 200.000 - € 250.000	3
€ 250.000 - € 325.000	4
> € 325.000	31

Van medio 2019 tot medio september 2020 zijn in de gemeente Staphorst 11 appartementen verkocht[4]. Deze appartementen lagen allemaal binnen een prijssegment van € 220.000 - € 322.500, waarbij de gemiddelde verkooptermijn circa 3 maanden bedroeg en de kopers/afnemers grotendeels ouder zijn dan 55 jaar.

	Adres	**Koopsom**	**Verkoopdatum**	**WO/m2**	**Inhoud/m3**
1	Ebbinge Wubbenlaan 3 A5		7-9-2020	94	298
2	Meestersweg 1 E		10-8-2020	70	229
3	Ebbinge Wubbenlaan 3 A1		30-7-2020	104	300
4	Ebbinge Wubbenlaan 3 A13		13-7-2020	97	292
5	Boslaan 31		8-7-2020	104	300
6	Boslaan 21		30-6-2020	94	257
7	Boslaan 45		3-6-2020	102	300
8	Ebbinge Wubbenlaan 3 A7		4-2-2020	113	310
9	Boslaan 9		30-9-2019	114	285
10	Churchilllaan 1c		30-8-2019	103	357
11	Boslaan 37		30-7-2019	84	239

In de huidige nieuwbouwplannen -De Slagen fase 4 en de voorgenomen nieuwbouw in IJhorst, Rouveen en Punthorst- van de gemeente Staphorst is de woningbouw volledig gericht op de realisatie van grondgebonden woningen. De locaties van deze bouwplannen liggen op behoorlijke afstand van de kernen en daarmee de voorzieningen.

Opinie
Wanneer op basis van bovengenoemde feiten de woonvraag naast het aanbod wordt gelegd, concluderen wij het volgende:

- Er is weinig tot geen passend aanbod op de huidige woningmarkt. Met name vraag naar koopwoningen in een betaalbaar prijssegment. Voor starters is dit een prijscategorie tot € 250.000,-. Ouderen hebben hierin vaak iets meer bestedingsruimte. Zij zoeken vaak kleinere grondgebonden woningen of ruimere koopappartementen;
- Door de krapte in het huidige woningaanbod stagneert de doorstroming van (bestaande) woningen. Ook voor ouderen zijn weinig tot geen passende woningen (lees: met de voorzieningen of de mogelijkheid daartoe op hetzelfde niveau) beschikbaar. Ouderen blijven daardoor wonen in hun huidige ruime woning welke vaak op een grote kavel is gesitueerd.
- De prijzen in de huidige woningmarkt liggen relatief hoog. Hierdoor komen met name starters niet of moeilijk aan bod. Vooral voor een eenverdiener zijn de huidige prijzen vaak niet op te brengen;

Ontwikkeling gemiddelde woningprijzen gemeente Staphorst[5]



Aansluiting herontwikkeling Locatie Waanders

Op basis van de woonvisie van de gemeente Staphorst en de woonopinie / marktanalyse van Poortman Makelaars kunnen de voorgenomen plannen op de locatie Waanders goed worden onderbouwd.

Er wordt een zeer centrale en optimale locatie benut, waarbij ruimte wordt gerealiseerd voor wonen op inbreidingslocatie. Er is sprake van een uitstekende locatie voor appartementen, met name door de ligging nabij voorzieningen, gecentreerd in de kern van Staphorst.

Daarnaast wordt er goed bij de woonvraag aangesloten door het realiseren van diverse appartementen. Hierbij zal met name worden gericht op de koopappartementen met daarnaast een klein segment (sociale) huurappartementen. Deze huurappartementen kunnen in samenspraak met de VechtHorst in het sociale huursegment worden ondergebracht. Ook is er de verwachting een deel van de koopappartementen te verkopen aan particuliere beleggers, die deze appartementen vervolgens binnen de huursector zullen gaan aanbieden. Hierdoor wordt tevens in de niet-sociale huurwoningvoorraad voorzien.

De voorkeur van woningzoekenden in Staphorst gaat uit naar koopwoningen en dan met name grondgebonden woningen. Met name in het huidige (bestaande) woningaanbod en de overige nieuwbouwplannen binnen de gemeente Staphorst wordt er reeds op die vraag ingespeeld. Doordat de prijzen van die woningen relatief hoog liggen, zal met de realisatie van een groot aantal appartementen in het aanbod van betaalbare en passende woningen voor zowel starters als ouderen worden voorzien.

De huidige markt kan gezien het structurele tekort van woningen en de grote, blijvende woningvraag de toevoeging van een groot aantal appartementen aan. Doordat er op een grote doelgroep wordt gestuurd, appartementen in meerdere prijssegmenten worden aangeboden én een combinatie van koop en huur wordt gerealiseerd, wordt daardoor beantwoord aan de grote woonbehoefte/-vraag. Tevens zal daardoor de doorstroming binnen het bestaande woningaanbod wordt gestimuleerd.

Advies Poortman Makelaars

Om een nóg betere aansluiting van de woonvraag en het toe te voegen woningaanbod binnen de herontwikkeling Locatie Waanders te kunnen waarborgen, geeft Poortman Makelaars tevens een advies op een aantal punten af.

Toevoegen prijscategorie appartementen
Door het toevoegen van een 4e prijscategorie wordt er nog beter aangesloten op de huidige woonvraag. Daarbij zal onderstaande verdeling beter aansluiten op de woonbehoefte.

1.	Starters	tot € 200.000	15 stuks	16%
2.	Lage middenklasse	€ 200.000 - € 250.000	35 stuks	36%
3.	Hoge middenklasse	€ 250.000 - € 325.000	30 stuks	31%
4.	Hoge segment	> € 325.000	16 stuks	17%

Combinatie koop en huur
Door een combinatie van koop en huur zal er een goed woonklimaat ontstaan. Dit met name door het samenleven van meerdere doelgroepen wat zorgt voor sociale controle, sociale contacten en geen centralisatie van een bepaalde doelgroep. Omdat er in de gemeente Staphorst een grote voorkeur voor koopwoningen is, moet het aandeel huurappartementen niet te groot zijn.

Gezien de huidige vraag zal de verhouding koop-huur 85%-15% voldoen, wat neerkomt op ca. 15 appartementen binnen de sociale huursector.

Binnen de prijscategorieën 2 en 3 zoals hierboven genoemd zal een verkoop aan (particuliere) beleggers ook meegenomen moeten worden. Zij zullen deze appartementen aankopen t.b.v. de verhuur, waardoor daarin ook aan de huurvraag buiten de sociale huursector wordt voldaan.

Ouderen en zorg, mogelijkheden en kansen
Doordat er, naast de verkoop aan starters, ook voor een groot deel wordt gestuurd op de verkoop aan ouderen, zal ook rekening moeten worden gehouden met (toekomstige) woonzorgvragen. Door te richten op levensloopbestendige appartementen zal zo lang mogelijk zelfstandig wonen voor ouderen centraal staan. Het volledige woonprogramma zal op één niveau liggen en daardoor zijn de appartementen volledig zorgvoorbereid. Met een binnentuin en gemeenschappelijke ruimte binnen het Grandcafé zal eenzaamheid worden beperkt en sociale ontmoetingen worden gestimuleerd. Door de combinatie van starters, oudere jongeren, jongere ouderen en senioren ontstaat er een gevarieerde leefomgeving waardoor iedereen elkaar af en toe kan helpen. De ouderwetse 'burenplicht' kan daarmee weer tot leven komen.

Mocht er een zorgvraag zijn dan kan dit gezamenlijk worden ingekocht. De appartementen worden zo ingedeeld dat thuiszorg goed ter plaatse kan worden uitgevoerd.

Bronnen

[1] *Woonvisie 2020-2024 "Samen met elkaar" van de gemeente Staphorst*
[2] *Enquête Poortman makelaars https://www.survio.com/survey/d/I9B6R5K2A8X3F4L2Z*
[3] *https://www.funda.nl/koop/gemeente-staphorst/beschikbaar/ 11-09-2020*
[4] *Kadaster en VIP (VastgoedPro Informatie Platform)*
[5] *https://www.huizenzoeker.nl/woningmarkt/overijssel/staphorst/staphorst/ 14-09-2020*

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Muldersweg Projectontwikkeling BV

Ontsluiting ontwikkelingsplan locatie Waanders, Staphorst

Concept

Datum 26 november 2020
Kenmerk 008303.20201126.N1.01
Eerste versie

1 Voorgeschiedenis en vraagstelling

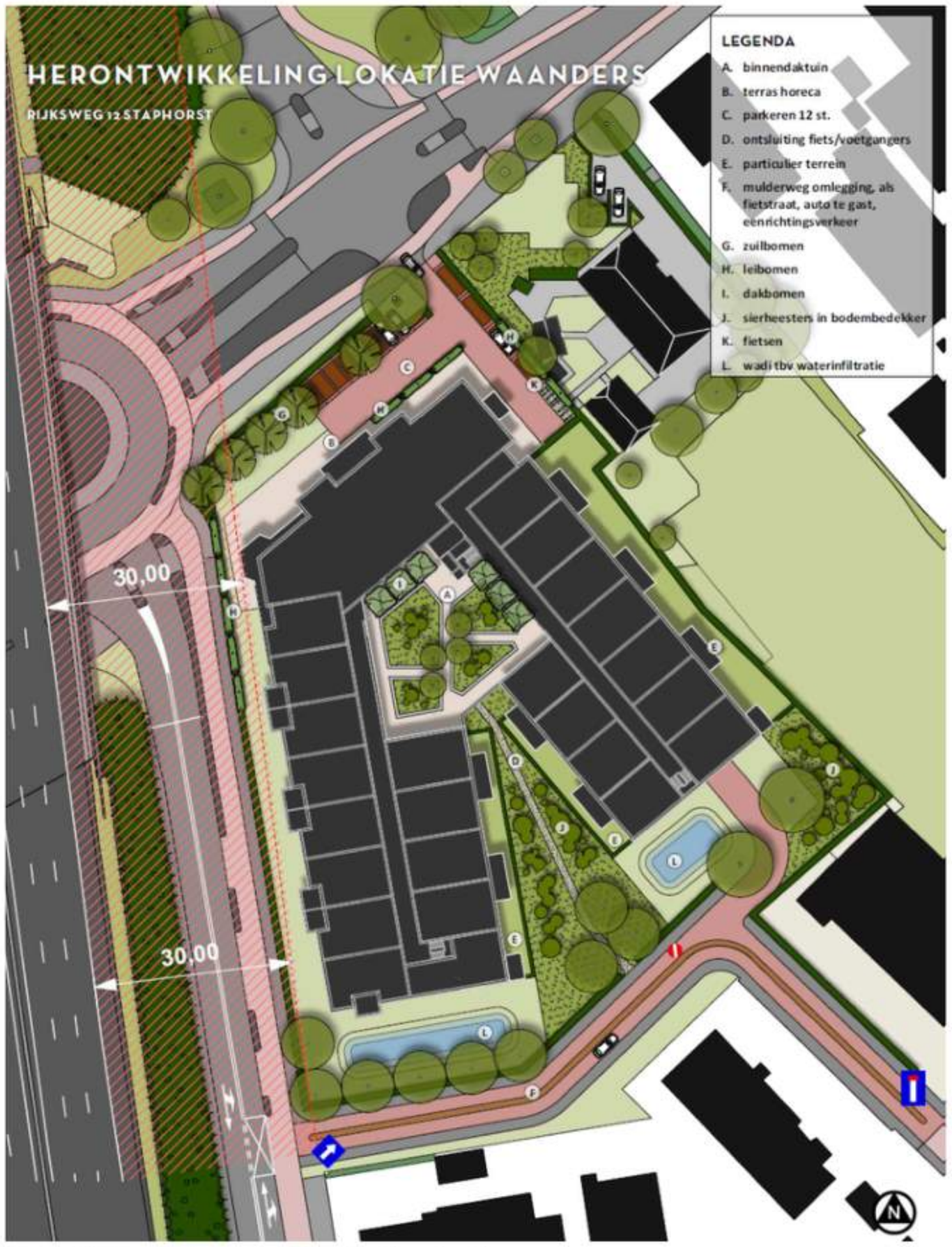
Hotel-restaurant Waanders in Staphorst is verkocht aan Jan Mulder Vastgoed uit Punthorst. Hij heeft voor deze locatie een plan ontwikkeld om 96 appartementen te realiseren en nog een grand café aan de kant van de Gemeenteweg.

Het voornemen is om de 96 appartementen voor ingaand verkeer te ontsluiten vanaf de Rijksweg (eenrichtingsverkeer). Uitgaand verkeer is gedacht via de Muldersweg naar de Binnenweg of de Hoogeweg (in twee richtingen, dus ook te gebruiken als tweede ontsluiting voor ingaand verkeer). De ontsluiting is op figuur 1.1 weergegeven.



Figuur 1.1: voorgenomen ontsluiting 94 appartementen

In figuur 1.2 is het inrichtingsplan voor de locatie Waanders meer in detail weergegeven.



Figuur 1.2: Inrichtingsplan (Buro Stad en Land)

In 2018 heeft adviesbureau Roelofs al onderzoek gedaan naar mogelijke ontsluitingen van deze locatie. In dat onderzoek zijn de volgende conclusies getrokken:

- De aansluiting van de Muldersweg op de Gemeenteweg kent in de huidige situatie al risico's. Als de Muldersweg rechtdoor getrokken wordt zodat de aansluiting op de Gemeenteweg dichter bij de Stovonde komt, worden deze risico's groter. Dit is sterk ongewenst.
- Een nieuwe aansluiting op de Rijksweg/Achthoevenweg (bij de geprognosticeerde etmaalintensiteiten voor 2030) brengt qua verkeersafwikkeling en wachttijden geen nieuwe problematiek met zich mee.

Dit onderzoek is door de gemeentelijke verkeersadviescommissie (VaC) beoordeeld. De VaC is het eens met de conclusie over de aansluiting van de Muldersweg op de Gemeenteweg. Zij uit echter twijfels over de voorgenomen verbinding tussen de Muldersweg en de Rijksweg, om de volgende redenen:

- Dit voornemen betekent dat er een extra kruising komt op de Rijksweg / Achthoevenweg. Dit is een belangrijke ontsluitingsweg die voor drie bedrijventerreinen en woonwijken. Daarom streeft de gemeente hier naar zo min mogelijk kruisingen
- De voorgenomen ontsluiting zorgt mogelijk voor extra (sluip)verkeer op de Binnenweg. Het gaat dan om verkeer vanuit de woonwijken Staphorst Zuid 1 en 2 naar de A28 dat in de spits optredende wachtrijen op de Rijksweg wil omzeilen.

De VaC adviseert daarom om het nieuwbouwplan geheel via de Muldersweg naar het zuiden te ontsluiten (dus zonder directe aansluiting op de Gemeenteweg of de Rijksweg).

Jan Mulder Vastgoed heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd om een oordeel te geven over de ontsluiting van de voorgenomen ontwikkeling, ook in vergelijking met andere mogelijke opties voor de ontsluiting van de appartementen.

In het volgende hoofdstuk gaan we eerst in op de hoeveelheid verkeer die het nieuwe appartementengebouw naar verwachting zal genereren, in vergelijking met de huidige hotelfunctie. In hoofdstuk 3 gaan we vervolgens in op de ontsluitingsmogelijkheden.

2 Verkeersgeneratie

Om de verkeersgeneratie van het appartementengebouw in te schatten is gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW (publicatie 381). Er is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers voor een locatie buiten het centrum (rest bebouwde kom) in een niet stedelijke gemeente. Daaruit komt naar voren dat ongeveer 550 ritten per etmaal van en naar het appartementengebouw verwacht kunnen worden (275 heen, 275 terug). Het gaat daarbij niet alleen om het verkeer van de bewoners zelf, maar ook om ritten van bijvoorbeeld gasten en bezorgdiensten.

	Aantal	Ritgeneratie per woning	Verkeersgeneratie
Koopappartement goedkoop	13	5,6	73
Koopappartement middelduur	51	6,0	306
Huurappartement middelduur	15	4,1	62
Koopappartement duur	15	7,4	111
Totaal	94		552

Tabel 2.1: ritgeneratie appartementen

Behalve de woningen wordt ook een grand café gerealiseerd van 375 m² bvo. De ritgeneratie van dit café is moeilijker in te schatten. Een deel van de bezoekers zal hier ook met de fiets naar toe gaan. Gezien de beperkte omvang van het café gaat het echter om een bescheiden aantal: we gaan uit van ca. 30 ritten per dag. Het café zal een eigen ontsluiting krijgen aan de Gemeenteweg.

Hier staat uiteraard tegenover dat de ritten van en naar het hotel komen te vervallen. In de CROW-kentallen wordt als gemiddelde ritgeneratie voor een driesterrenhotel een aantal van 15 ritten per 10 kamers genoemd. Hotel Waanders heeft 24 hotelkamers. Dit zou dus neerkomen op een beperkt aantal ritten van 36 per etmaal. Hierbij moeten echter de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

- De ritgeneratie is exclusief nevenfuncties zoals restaurant en zalenverhuur. We schatten in dat daar ongeveer 50 gasten per dag gebruik van maken. Ervan uitgaande dat deze gemiddeld met 2 personen in een auto zitten, levert dit ook 50 ritten per etmaal op (25 heen, 25 terug).
- De ritgeneratie van een hotel kent duidelijk meer pieken en dalen dan dat van een appartementencomplex. De gemiddelde ritgeneratie is daardoor minder hoog dan de maximale ritgeneratie. Bij volledige bezetting van het hotel zullen de gasten minimaal 2 ritten per kamer per dag maken. Daarboven op komen dan nog de ritten van het personeel en de bevoorrading.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de nieuwbouw op het terrein van Waanders naar verwachting zal leiden tot ca. 500 extra ritten per etmaal. Afhankelijk van de ontsluiting van het appartementengebouw zullen deze ritten verdeeld worden over verschillende routes.

3 Ontsluiting appartementen

3.1 Beoordeling voorgestelde ontsluiting

De belangrijkste (kortste) ontsluiting naar de appartementen toe is in het plan gelegen aan de Rijksweg. De VaC heeft aangegeven bij voorkeur het aantal conflictpunten op de Rijksweg zo beperkt mogelijk te houden en heeft gevraagd om maatregelen om sluipverkeer te voorkomen (zie hoofdstuk 1). Op deze aspecten gaan we in deze paragraaf in.

Verkeersafwikkeling kruispunt Rijksweg
In het al eerder aangehaalde onderzoek van Roelofs in 2018[1] is reeds berekend dat de verkeersafwikkeling op de nieuwe aansluiting op de Rijksweg geen problemen met zich meebrengt. Daar is toen nog uitgegaan van de situatie met verkeer in twee richtingen op de nieuwe aansluiting. Op een voorrangskruispunt is de lastigste situatie altijd de linksafbeweging vanaf de zijtak, omdat dan voorrang verleend moet worden aan verkeer vanuit beide richtingen op de voorrangsweg. Vanwege het voorgenomen eenrichtingsverkeer komt deze beweging niet meer voor. Wel zal linksafslaand verkeer vanaf de Stovonde richting de appartementen soms even moeten wachten op rechtdoorgaand verkeer vanuit de tegenrichting. Ook achteropkomend verkeer zal dan even moeten wachten.

Om te voorkomen dat een wachtrij voor de Stovonde het kruispunt blokkeert, wordt een wit kruis op de weg geschilderd. Zo nodig kan hier nog extra aandacht op gevestigd worden met een bord 'kruising vrijhouden'.

Verkeersveiligheid Rijksweg
Aan de oostzijde van de Rijksweg ligt een tweerichtingsfietspad op korte afstand van de rijbaan. Dit is uit oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal, omdat automobilisten mogelijk niet bedacht zijn op fietsers van noord naar zuid. De meeste automobilisten die hier afslaan, zullen de verkeerssituatie echter goed kennen. En door de pijlen op het fietspad (die recentelijk al aangebracht zijn), wordt autoverkeer extra geattendeerd op het feit dat hier fietsers van twee kanten kunnen komen (zie figuur 3.1).

In vergelijking met de huidige situatie is bovendien sprake van een verbetering. Want nu zijn er diverse uitritten vlak achter elkaar, die in het plan worden gecombineerd op één plek, waar bovendien alleen verkeer inrijdt en niet uitrijdt. Ook verdwijnt de aansluiting van de Muldersweg op de Gemeenteweg, waardoor de situatie op dat punt ook veiliger wordt (zie ook paragraaf 3.2).

---

1 Verkeersadvies doortrekking Muldersweg – notitie, N01-D01-31037183-sws2, 19 november 2018



Figuur 3.1: Huidige situatie met diverse inritten die het fietspad kruisen

De maximumsnelheid op de Rijksweg is (ten noorden van de Molenweg) 30 km/h. Deze lage snelheid bevordert de verkeersveiligheid. De inrichting van de weg geeft echter niet het beeld van een 30 km/h-weg. Vooral de doorgetrokken asmarkering past hier niet bij. Dit staat echter los van de ontwikkeling van het nieuwbouwplan.



Figuur 3.2: Zone 30 op de Rijksweg

Kans op sluipverkeer Muldersweg

Tellingen uit 2018 wijzen uit dat er toen op de Muldersweg (nabij de aansluiting op de Gemeenteweg) op een gemiddelde werkdag ca. 750 motorvoertuigen per etmaal reden. Daarvan reden er 450 richting de Gemeenteweg en 300 van de Gemeenteweg af. Dit verschil in aantallen per richting kan inderdaad wijzen op sluipverkeer: verkeer dat deze route kiest om drukte voor de Stovonde op de Rijksweg te vermijden. In het plan wordt er echter voor gekozen om de route van de Muldersweg richting de Gemeenteweg af te sluiten en op de nieuwe route alleen verkeer ván de Rijksweg náár de Muldersweg toe te staan. Daarmee wordt sluipverkeer via de Muldersweg onmogelijk gemaakt. Het plan zorgt dus niet voor meer, maar juist voor minder sluipverkeer op de Binnenweg[2]. De 450

[2] Het is wel mogelijk dat verkeer van de Stovonde via de Rijksweg en de Muldersweg richting de woonwijken rijdt, maar dat gebeurt in de huidige situatie ook (route Stovonde – Gemeenteweg - Muldersweg) en is geen sluipverkeer.

motorvoertuigen per dag die van zuid naar noord over de Muldersweg reden zullen in de toekomst een andere route moeten zoeken via de hoofdwegenstructuur.

Kans op sluipverkeer Molenweg
Het eenrichtingsverkeer op de nieuwe route vanaf de Rijksweg kan ertoe leiden dat verkeer in de tegenrichting (naar de Rijksweg toe) via de onverharde Molenweg gaat rijden[3]. Vanwege het historische karakter van de Molenweg en het smalle profiel is dit niet gewenst. Zonder aanvullende maatregelen verwachten we dat dit wel gaat gebeuren, omdat dit ongeveer een kilometer omrijden scheelt. De route valt nauwelijks op, maar zal uiteraard wel bekend zijn bij de bewoners. We stellen daarom voor om de doorgaande verbinding via de Molenweg tussen de Muldersweg en de Rijksweg / Achthoevenweg te onderbreken.



Figuur 3.3: Molenweg

Effect op bestaande woonbuurt
De verwachte 500 extra ritten (zie hoofdstuk 2) zijn te verdelen in 250 ritten naar de appartementen toe en 250 ervandaan. De ritten naar de appartementen toe zullen hoofdzakelijk via de toegang aan de Rijksweg komen, alleen de 250 uitgaande ritten zullen via de bestaande woonwijk rijden (Staphorst Zuid). Deze zullen zich verdelen over de Binnenweg en de Muldersweg richting Hoogeweg. Hier staat echter tegenover dat de verbinding vanaf deze wegen in de richting van de Gemeenteweg vervalt. Dit zal op de Muldersweg leiden tot een beperking van 450 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag (zie hiervoor). De effecten voor de verkeersdruk in bestaande woonstraten zijn daarom marginaal.

[3] Evenmin kan worden uitgesloten dat een deel van het verkeer vanuit bestaande woningen in Staphorst Zuid deze route neemt als de huidige route via de Muldersweg naar de Gemeenteweg wordt afgesloten.

3.2 Vergelijking met andere opties voor ontsluiting

Elke variant voor de ontsluiting van de woningen heeft ook nadelen. Dat geldt ook voor het voorgestelde plan. Zoals de VaC al heeft aangegeven, heeft een aansluiting op de Rijksweg als nadeel dat in sommige gevallen doorgaand verkeer op de Rijksweg even zal moeten wachten achter verkeer dat af wil slaan richting de appartementen. Ongewenst sluipverkeer wordt voorkomen door eenrichtingsverkeer in te voeren op de nieuwe aansluiting op de Rijksweg, maar heeft als nadeel dat uitgaand verkeer moet omrijden.

Andere opties voor de ontsluiting van het appartementengebouw hebben echter ook nadelen. Een extra aansluiting op de Rijksweg is niet optimaal, maar dat geldt zeker ook voor een aansluiting op de Gemeenteweg. Beide wegen zijn ongeveer even druk (in 2030 ruim 10.000 mvt/etm), maar het kruispunt op de Gemeenteweg is complexer doordat ook de Burgemeester van der Walstraat hier aansluit en doordat het kruispunt dichter bij de Stovonde ligt. Zoals ook is aangegeven in de notitie van Roelofs, levert de nu voorgestelde ontsluiting via de Rijksweg een verbetering van de verkeersveiligheid op.

In beginsel zou het ook mogelijk zijn om het appartementengebouw in zijn geheel te ontsluiten vanaf de Binnenweg en de Hoogeweg. Dit leidt tot minder kruispunten op hoofdwegen. Maar deze ontsluiting is wel onlogisch voor bijvoorbeeld bezoekers en bevoorradend verkeer. Bezoekers zien het appartementengebouw op de hoek van de Gemeenteweg en de Rijksweg al, maar zien niet hoe ze hier moeten komen en waar ze kunnen parkeren. Ook voor de bereikbaarheid / vindbaarheid van de winkels op Muldersweg 5 (kapper, hoedenzaak, fotograaf) is deze variant nadelig.

4 Conclusie

Wij zijn van oordeel dat de voorgenomen ontsluiting van de nieuwe appartementen op de Rijksweg goed mogelijk is. Door hier uit te gaan van eenrichtingsverkeer wordt sluipverkeer op de route via de Muldersweg voorkomen. Daardoor is er ook geen sprake van significantie toename van verkeer op bestaande woonstraten.

De aansluiting op de Rijksweg brengt een klein nadeel met zich mee voor de doorstroming van doorgaand verkeer op de Rijksweg, maar hier staan andere voordelen tegenover (bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid). Alle belangen afwegend, is de voorgenomen ontsluiting een logische keuze. Aandachtspunt is wel dat voorkomen moet worden dat uitgaand verkeer (vanaf de appartementen naar de Rijksweg) via de Molenweg gaat rijden. Hiertoe moet de Molenweg afgesloten worden voor doorgaand verkeer.