gemeente Staphorst

Quickscan

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

Gegevens verzoek

Naam van het plan	: Herontwikkeling locatie Waanders te Staphorst
Locatie van het plan	: Kop van de Muldersweg/ hoek Gemeenteweg-Rijksweg
Datum indiening	: 27 mei 2021
Datum aanvulling	: 11 augustus 2021
Datum voorgaande plannen	: 10 augustus 2020, 3 december 2021

Contactgegevens aanvrager

Naam	: [redacted]
Adres	:
Telefoonnummer	:
Emailadres	:

Contactgegevens professional

Naam	: Huls Architecten
Telefoonnummer	: 0522-461567
Emailadres	: huls@hulsarchitecten.nl
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".

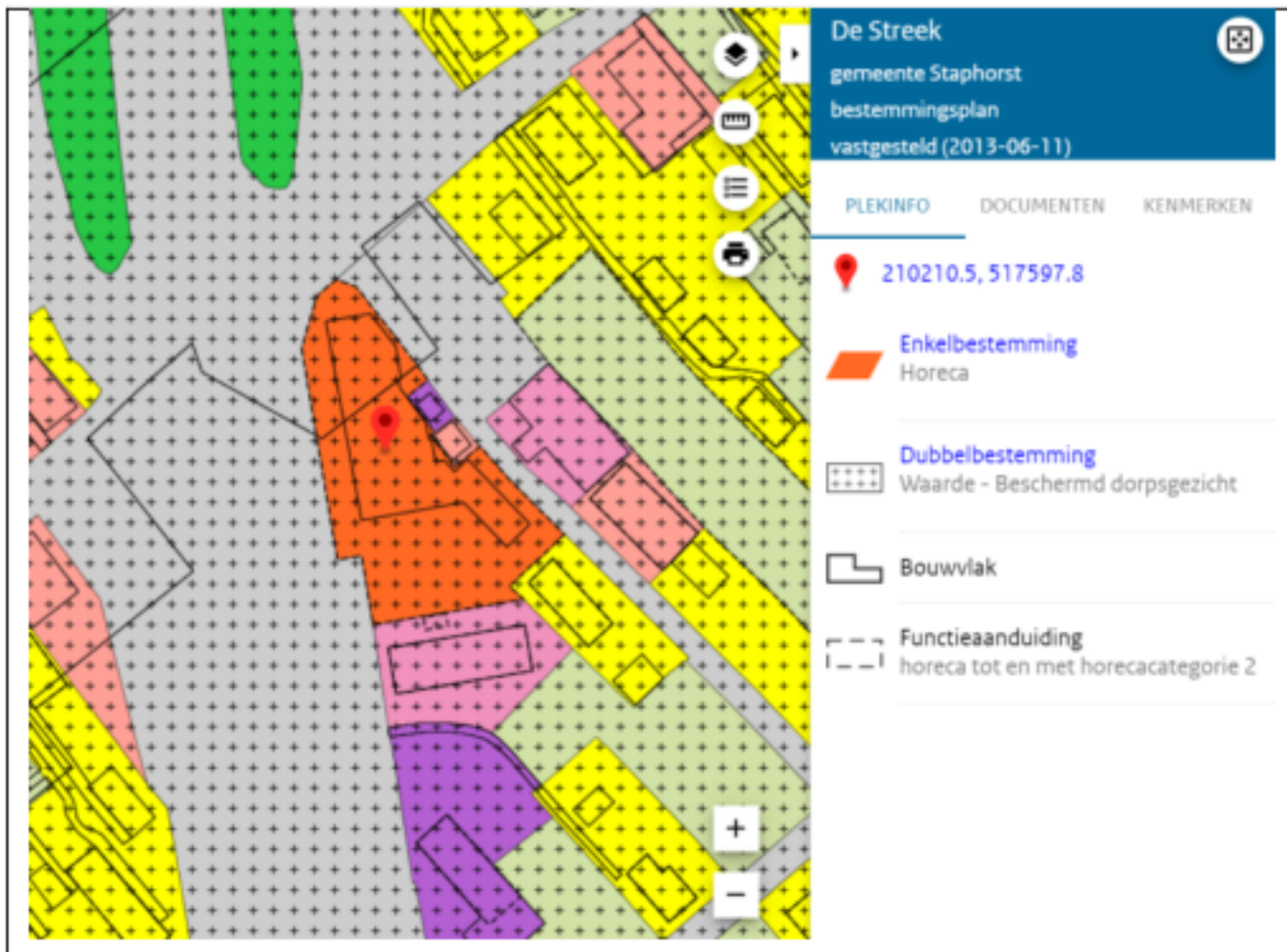
Het voornemen bestaat om een appartementencomplex te realiseren op de kop van de Muldersweg/ hoek Gemeenteweg-Rijksweg. Om dit te kunnen verwezenlijken is het nodig dat de panden van hotel en restaurant Waanders en voormalige graan- en meelhandel Coster worden gesloopt. Deze ontwikkeling is wenselijk,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

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 bijgaande 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

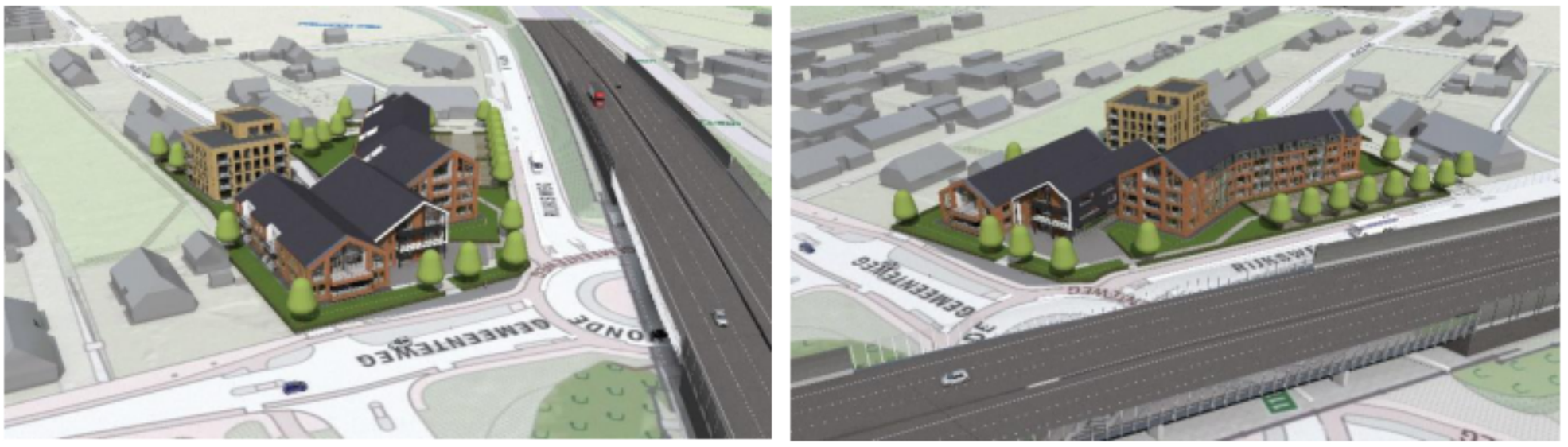
Om dit voornemen te onderbouwen is een Ruimtelijke onderbouwing opgesteld, welke is opgenomen in bijlage 2. Hierin wordt uitgebreid ingegaan op de ligging en historie van de locatie, haar directe omgeving, de ruimtelijke kenmerken van het gebied, het stedenbouwkundig ontwerp en referentiebeelden die behulpzaam kunnen zijn bij het architectonisch ontwerpproces. In de Ruimtelijke onderbouwing zijn bouwstenen verzameld voor de architectonische uitwerking van de opgave, waarvan de situatie, plattegronden, doorsneden, gevels en perspectieven in een afzonderlijk planboek zijn opgenomen, de Planvisie (bijlage 1). De toelichting is hierna in deze Quickscan opgenomen.

Plantoelichting

Een bijzondere plek
De locatie Waanders, waartoe ook de locatie Coster behoort, ligt op een cruciale plek in het dorp:
- op de overgang van Staphorst en Rouveen, de beide dorpen van het bebouwingslint;
- aan de historische Diek, de Gemeenteweg, die beide dorpen aaneen smeedt;
- aan de rijksweg met geluidschermen op een talud, een forse ruimtelijke barrière;
- vlakbij het viaduct met Stovonde, een groot civieltechnisch kunstwerk.

Oud en nieuw komen er bij elkaar maar ook verschillende schaalniveaus. Hotel Waanders is een relatief groot gebouw in het bebouwingslint met haar dichtbij elkaar gelegen boerderijen en is bovendien op de rijksweg gericht. Het was jarenlang een belangrijk herkenningspunt, totdat het verborgen raakte achter geluidschermen. Daarnaast snijdt de rijksweg onder een scheve hoek de Gemeenteweg, waardoor de landschappelijke kavelrichting, die zo bepalend is voor het bebouwingslint, op deze locatie is losgelaten.

Het is een plek met geschiedenis maar waar ook de tijd niet stil heeft gestaan, de dynamiek is er relatief groot. De rijksweg is pas na de Tweede Wereldoorlog aangelegd, Hotel Waanders is begin jaren vijftig weer opgebouwd, de rijksweg is verbreed en verhoogd en de Staphorster Variant heeft plaats gemaakt voor een Stovonde, de Muldersweg is omgelegd en uiteindelijk zal Hotel Waanders haar deuren sluiten. Ten opzichte van het al eeuwenoude bebouwingslint is de locatie sterk in beweging geweest en dat heeft de ruimtelijke kwaliteit ter plekke geen goed gedaan.



Vogelvlucht vanuit het noordoosten en noordwesten met driedeling locatie Waanders

Herstel van ruimtelijke kwaliteit
De huidige situatie wordt gekenmerkt door bebouwing van sterk wisselende kwaliteit, een grote onbebouwde ruimte en een hoog percentage verharding. Alles wat Staphorst zo aantrekkelijk maakt, dichtbij elkaar gelegen monumentale boerderijen in een groene omgeving, ontbreekt op de locatie Waanders. De sluiting van het hotel biedt echter de mogelijkheid om weer ruimtelijke kwaliteit terug te brengen, evenals functies die voor het dorp van betekenis zijn. Bovenal kan het ontstane gat in het bebouwingslint gedicht worden, evenals de schaalsprong met de rijksweg met haar geluidschermen en viaduct. Het gebied blijft door haar ligging, begrenzingen en hoekverdraaiing echter een vreemde een in de bijt maar heeft de potentie om oud en nieuw maar ook groot en klein met elkaar te verbinden. Het architectonisch ontwerp speelt daar op verschillende manieren op in.



Zichten vanaf de noordoost- en noordwestzijde

Schakeling van bouwvolumes

Het bebouwingslint wordt gekenmerkt door dichtbij elkaar gelegen boerderijen, niet alleen naast maar ook achter elkaar. Deze compacte manier van verkavelen leidt tot diepe erven met een relatief grote bebouwingsdichtheid en tot een karakteristieke groepering van bouwvolumes. Dit verkavelingsprincipe is ook toegepast bij de nieuwe invulling van de locatie. Er is niet gekozen voor één groot gebouw maar voor verschillende, naast elkaar gelegen bouwvolumes, die evenals boerderijen ook nog ten opzichte van elkaar verschoven zijn. Deze gestaffelde nieuwbouw is net zomin als een boerenerf in één blik te overzien maar ontvouwt zich geleidelijk aan de bezoeker of passant en lijkt daardoor kleiner dan het is.



Zichten vanaf de zuidwest en zuidoostzijde

Herkenbaarheid van gebouwdelen

Om aan te sluiten bij de typologie van de boerderij is ook gekozen voor hellende daken. Afzonderlijk herkenbare en van elkaar verschillende daken versterken de schakeling van de drie bouwvolumes. Verschillen in goothoogte en dakvorm, zowel symmetrisch als a-symmetrisch, zijn ook een goed middel om de schaalsprong tussen Gemeenteweg en Rijksweg te begeleiden. Het laagste bouwvolume sluit aan op de schaal van het bebouwingslint, het hoogste bouwvolume op het wegtalud met geluidschermen. Zo wordt de bebouwing vanaf de Rijksweg gezien weer een herkenningspunt, zoals ook ooit Hotel Waanders was. Het hoekige, industriële blok met plat dak houdt de herinnering aan de locatie Coster levend en markeert de nieuwe bocht in de Muldersweg.

Driedeling van het complex Waanders
Het complex op de locatie Waanders ligt met haar drie koppen aan de Gemeenteweg. Het laagste oostelijke appartementenblok heeft een voorgevelrooilijn dichtbij de weg. Het hoogste westelijke appartementenblok ligt het verst van de weg en maakt bovendien een knik, waardoor een deel evenwijdig aan de Rijksweg komt te liggen. Het middendeel, waarin behalve appartementen ook Grand Café Waanders een plek krijgt, verbindt beide andere blokken met elkaar en krijgt vanwege haar functie een afwijkende vormgeving.
De drie delen zijn ook verschillend van lengte. Het oostelijke deel bestaat uit een lang recht blok, het westelijke deel uit een ongeveer even lang maar geknikt blok. Omdat het middelste blok relatief kort is, begrenzen de bouwdelen een driehoekig binnenterrein, dat als tuin wordt ingericht. Aan beide koppen van het middelste blok zijn terrassen voorzien, een groot terras aan de Gemeenteweg en een kleiner terras aan de binnentuin



Vogelvlucht vanuit het westen en oosten met oriëntatiepunt locatie Coster

Afzonderlijk blok Coster
Voor de locatie Coster is een afzonderlijke gebouw ontworpen dat als contrast met de locatie Waanders niet teruggrijpt op een boerderijvorm maar op die van een fabrieksgebouw. Hoewel het bebouwingslint vooral bestaat uit boerderijen komen er hier en daar ook afwijkende gebouwen voor en de voormalige maalderij is daar een voorbeeld van. Vanwege haar prominente ligging aan de Muldersweg en het nieuwe tracé van deze weg, fungeert een afwijkend bouwvolume als nieuw oriëntatiepunt langs deze weg.

Plattegronden
De ontsluiting van het complex woningen op de locatie Waanders is gebaseerd op het corridor-principe met aan beide zijden woningen. Als gevolg daarvan zijn de appartementen relatief breed en ondiep en wordt verkeersgebied langs de buitenzijde vermeden. Langs alle gevels bevinden zich verblijfsruimten. Elke corridor eindigt in een trappenhuis met vluchtweg en alle stijgpunten lopen door tot in het souterrain of de kelder. Dat geldt eveneens voor het afzonderlijke blok op de locatie Coster, waarvan de kelder is verbonden met het souterrain op de locatie Waanders. Ook de liften op beide locaties lopen door tot in de onderste bouwlaag.
Onder het oostelijke en westelijke deel van de locatie Waanders ligt een souterrain, onder het middendeel en de locatie Coster een kelder. De kelder heeft een parkeerfunctie voor auto's en fietsen en herbergt een deel van de bergingen. Deze onderste laag is bereikbaar via een hellingbaan die vanaf de Muldersweg de binnentuin insteekt.
Met uitzondering van de begane grond van het middendeel bevinden zich op alle bouwlagen appartementen en een deel van de bergingen. De woningen onder het dak worden voorzien van een kleine insteekvloer. Grand-café Waanders krijg een grotere verdiepingshoogte, passend bij haar uitstraling en publieksfunctie.

Architectuur
De architectuur is geïnspireerd op de lokale bebouwing aan De Streek die bestaat uit boerderijen en industriële objecten. De boerderijen komen uiteraard het meest voor, de overige bebouwing is daarop de uitzondering en dat geldt ook voor dit project. De locatie Waanders bestaat uit drie van de boerderij afgeleide bouwvolumes met zadeldaken en open kopgevels en zijgevels waar de balkons als een soort baanders zijn ingekeept. Het blok op de locatie Coster herinnert met haar platte dak niet alleen aan de voormalige maalderij maar heeft ook haar relatief gesloten gevels, die aan alle zijden min of meer gelijk zijn.
Ook het materiaalgebruik sluit aan bij de cultuurhistorie: baksteen in gedekte tinten rood en oker. Veel aandacht wordt daarbij besteed aan een ambachtelijke toepassing van de baksteen met zorgvuldige detaillering. De op de locatie Waanders toegepaste gemetselde penanten, lage borstweringen en daklijsten zijn echter geheel eigentijds en dat geldt ook voor de strakke detaillering van de doorlopende penanten op de locatie Coster. Ook in de architectuur is gezocht naar een combinatie van oud en nieuw.

Maaiveldinrichting
Hoewel het programma ten opzichte van de huidige situatie wordt geïntensiveerd krijgt ook de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls. Dat is te danken aan de gebouwde parkeeroplossing, waardoor de gestalde auto's grotendeels uit het blikveld verdwijnen. Wel is op enkele plekken nog parkeren op maaiveld nodig, om tegemoet te komen aan de hoge parkeernormen in de gemeente. Door de parkeervakken te combineren met opgaande beplanting ontstaat een veel aantrekkelijker beeld dan de bestaande, versteende parkeervlakte. De ruimte die niet bebouwd of verhard wordt, krijgt een groene inrichting. Deze bestaat uit een driehoekige binnentuin met de open zijde aan de Muldersweg en bomen langs de hellingbaan, voortuinen aan de Gemeenteweg en zijtuinen met bomen langs de ijsbaan en grasbermen met laanbeplanting langs de Rijksweg. Evenals op de boerenerven het geval is, versterkt de opgaande beplanting de landschappelijke kavelrichtingen.

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.

Ladder voor duurzame verstedelijking
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 7.

Conclusie Rijksbeleid
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:

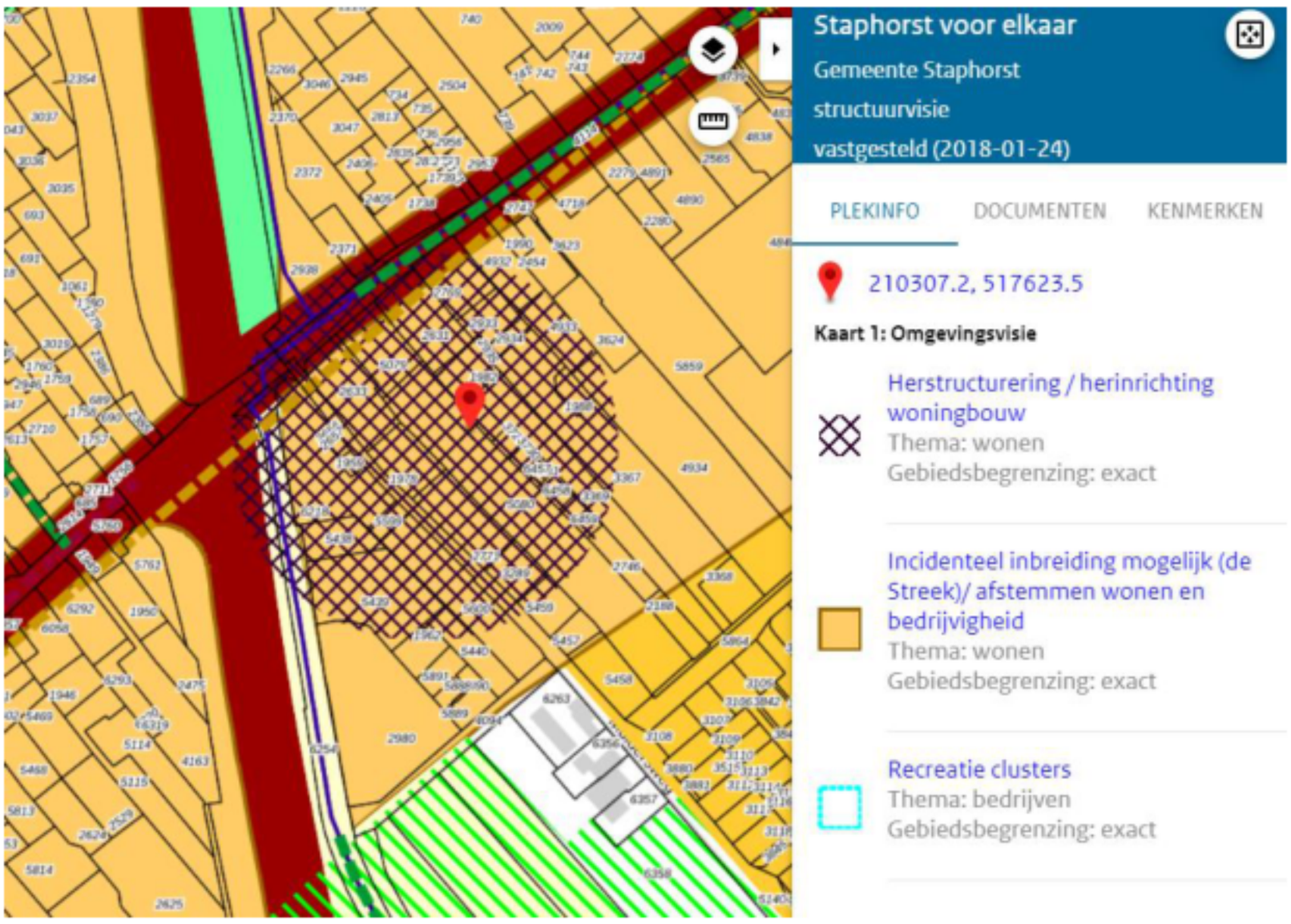
- Natuurlijke laag: Laagveengebieden (in cultuur gebracht)
- Laag van het agrarische cultuurlandschap:: Laagveenontginningen
- Stedelijke laag: Bebouwingsschil 1900 – 1955
- Laag van de beleving: Donkerte

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 7. 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 2020 is het plan gepresenteerd bij VechtHorst. Hun reactie en visie op deze ontwikkeling is weergegeven in bijlage 12. In de afgelopen periode is er regelmatig contact met VechtHorst geweest om steeds de laatste stand van zaken te bespreken. Het standpunt en de behoefte van VechtHorst zijn nog ongewijzigd.

Het streven van de initiatiefnemer is om tenminste 15 woningen t.b.v. sociale verhuur te realiseren. Deze woningen zullen niet ten koste gaan van de te realiseren starterswoningen (type A).

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

Verkeer / parkeren

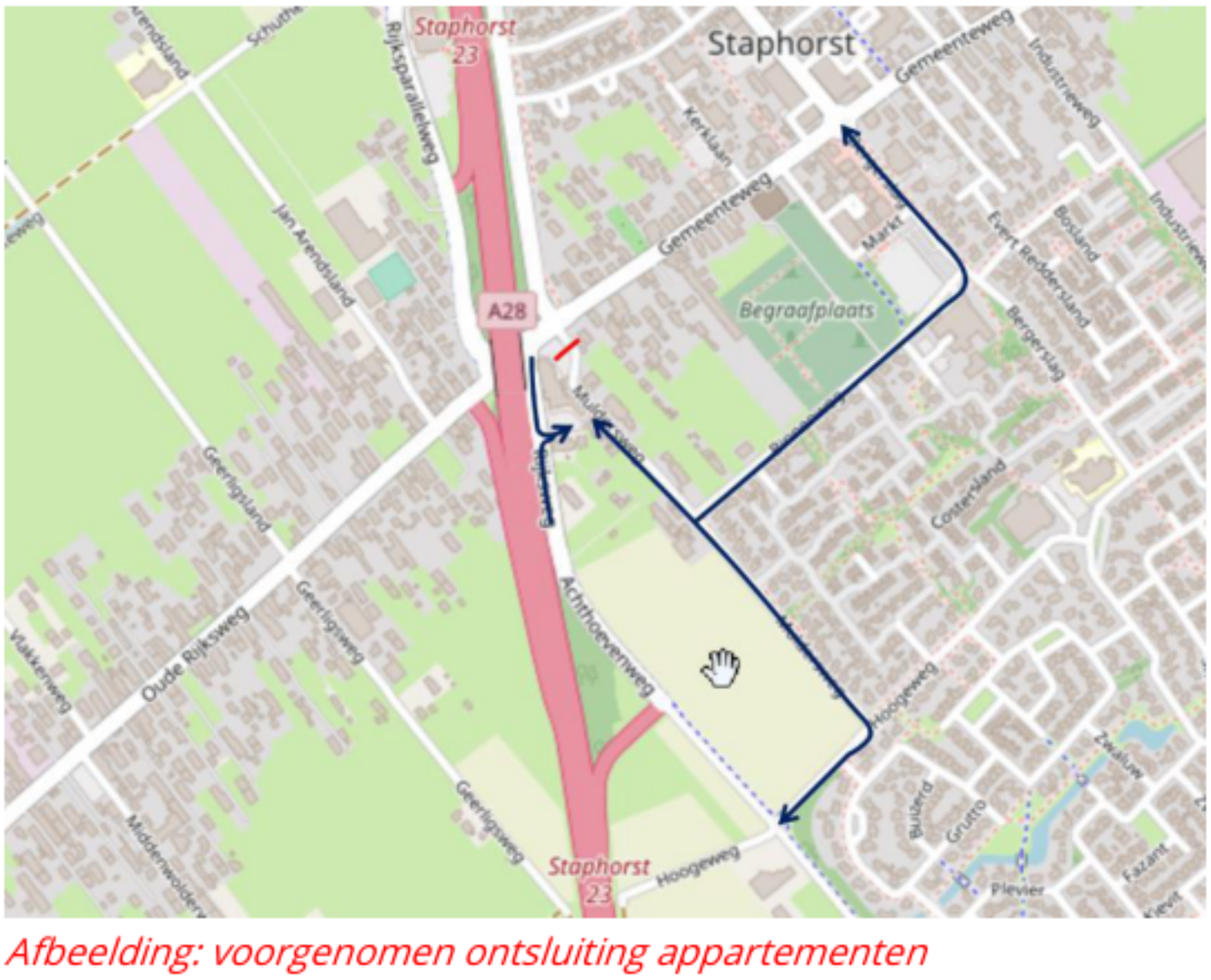
Toelichting:
De ontwikkeling heeft verkeerskundig veel impact. Daarom is het van belang dat de huidige verkeerssituatie rondom de locatie en die van de omliggende omgeving wordt geanalyseerd om tot een optimale en verantwoorde invulling van de nieuwe verkeerssituatie te komen.
Om deze opgave zo zorgvuldig mogelijk in te passen heeft de initiatiefnemer zich laten adviseren door diverse verkeerskundigen en de uitkomsten van deze onderzoeken/adviezen verwerkt in het plan.

Naast de verkeerskundige aspecten hebben de gesprekken met de omwonenden ook een belangrijke rol gespeeld in de ontwerpkeuzes om de impact van de ontwikkeling op de omgeving te minimaliseren en waar mogelijk zelfs te verbeteren zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid, verkeersdoorstroming en ontsluiting van de bestaande omgeving/woonbuurten.

Verkeer

Het plangebied wordt in de huidige situatie ontsloten door de Rijksweg, de Muldersweg en de Gemeenteweg. In de toekomstige situatie wordt een nieuwe ontsluiting op de Rijksweg voorgesteld waarbij de aansluiting op de Gemeenteweg geheel vervalt. Dit voornemen is gebaseerd op de verkeerskundige analyse welke in 2018 is uitgevoerd door Roelofs Advies en Ontwerp (bijlage 4). In deze notitie is de wijze van ontsluiting van de huidige Muldersweg op de Gemeenteweg beoordeeld. Samengevat wordt duidelijk dat de verkeerafwikkeling en verkeersveiligheid van de huidige ontsluiting op de Gemeenteweg niet optimaal is en risico's voor de verkeersveiligheid met zich meebrengt. Er zijn vervolgens een aantal alternatieven onderzocht. Voor dit plan is gekozen voor "Optie A – verbinding Waanders".
Het nieuwe weggedeelte tussen de Muldersweg en de Rijksweg kan voor gemotoriseerd verkeer in één of in twee richtingen worden opengesteld (voor fietsers is altijd sprake van verkeer in twee richtingen).

De voorgenomen ontsluiting is op de volgende afbeelding weergegeven.



Afbeelding: voorgenomen ontsluiting appartementen

Om de verkeersafwikkeling en de verkeerskundige effecten van de te realiseren aansluiting Muldersweg - Rijksweg te beoordelen heeft verkeerskundig adviesbureau Goudappel een notitie opgesteld welke is opgenomen als bijlage 5. Daarbij komen o.a. de volgende onderwerpen aan de orde:

Ontsluiting appartementen
Uit eerder onderzoek van Roelofs is gebleken dat aansluiting van de nieuwbouwlocatie op de Gemeenteweg uit oogpunt van veiligheid ongewenst is.

Een voorstel van de VaC om het nieuwbouwplan *geheel* via de Muldersweg naar het zuiden te ontsluiten (dus zonder directe aansluiting op de Gemeenteweg of de Rijksweg), is voor de initiatiefnemer ongewenst. Deze ontsluiting is 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.

Resterende varianten
Het is wel een reële optie om eenrichtingsverkeer in te voeren op het weggedeelte tussen de Rijksweg naar de Muldersweg (van west naar oost). Dit voorkomt het risico op extra (sluip)verkeer (vanuit de woonwijken Staphorst Zuid 1 en 2 naar de A28) dat in de spits optredende wachtrijen op de Rijksweg wil omzeilen. Omdat het hier gaat om een probleem dat vooral in de avondspits bestaat, kan het eenrichtingsverkeer tevens beperkt worden tot deze spitsperiode.

In totaal zijn er dus drie varianten voor de verbinding tussen de Muldersweg en de Rijksweg:

1. een verbinding in twee richtingen;
2. een eenrichtingsweg van west naar oost (voor gemotoriseerd verkeer);
3. combinatie van 1 en 2: eenrichtingsverkeer tijdens de spitsuren, maar buiten de spits verkeer in twee richtingen (alleen in de spits ontstaat soms rijvorming op de Rijksweg en sluipverkeer beperkt zich ook tot de spitsuren).

Van belang is dat de effecten van deze mogelijke varianten worden getoetst. Voor een volledige uiteenzetting van deze varianten wordt verwezen naar bijlage 5. In paragraaf 4.2 van deze bijlage worden de verschillende beoordelingscriteria beschreven waar de drie varianten op getoetst worden. In paragraaf 4.3 worden vervolgens de drie varianten vergeleken in een overzichtelijke tabel met voor- en nadelen per variant.
Tevens zijn er kruispuntberekeningen uitgevoerd om voor elke variant de effecten op de verkeersafwikkeling te kwantificeren waarbij voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de modelvariant voor 2030 inclusief de ontwikkeling van de bedrijventerreinen De Esch 4 en 5 en woningbouw in De Slagen.

Gebaseerd op het onderzoek en de conclusie van Goudappel is het voornemen van de initiatiefnemer is om variant 3 toe te passen in dit plan: De appartementen worden voor in- en uitgaand verkeer ontsloten vanaf de Rijksweg met uitzondering van de (avond)spitsuren. Tijdens de (avond)spitsuren is uitgaand verkeer gedacht via de Muldersweg naar de Binnenweg of de Hoogeweg (in twee richtingen, dus ook te gebruiken als tweede ontsluiting voor ingaand verkeer). Deze vorm van ontsluiting doet naar mening van de initiatiefnemer het meeste recht aan de algehele situatie waarbij balans wordt gevonden tussen verkeerveiligheid, verkeersdoorstroming,

bereikbaarheid, maar ook de wens van de omwonenden om (met uitzondering de spitsuren) niet te hoeven omrijden. Tevens wordt de Molenweg in deze 'hybride' variant het grootste deel van de dag niet extra belast met sluipverkeer. Ook zijn de effecten van de ontwikkeling op de ontsluiting van de bestaande woonwijken dan het minst aan de orde.
Overigens blijkt uit het onderzoek van Goudappel dat de verschillen tussen de huidige verkeerssituatie en die na realisatie van het voorliggende plan marginaal zijn, in iedere variant.

In bijlage 13 is per variant een wegontwerp uitgewerkt inclusief bebording. Tevens is een rijcurvetoets bijgevoegd. Ondanks dat de initiatiefnemer de (hybride) eenrichtingsvariant toepast in het ontwerp en inrichtingsplan is voor de volledigheid ook de tweerichtingsvariant uitgewerkt, maar deze is niet relevant in dit plan.

Voor de uitwerking is gebruik gemaakt van de volgende uitgangspunten en afwegingen:

1. De parkeerstrook langs de Muldersweg is in alle varianten aan de zuidzijde van de rijbaan gesitueerd. In verband met de benodigde ruimte voor draaibewegingen op de kruispunten (zie tekening rijcurvetoets) is het niet mogelijk om de rijbaan verder naar het zuiden op te schuiven. Aan de zuidzijde van de rijbaan ontstaat een ideale strook waar parkeerplaatsen ingepast kunnen worden. : bij eenrichtingsverkeer is het logisch om aan de rechterzijde van de rijbaan te parkeren en overstekende voetgangers van/naar parkeerplaatsen zijn gebruikelijk op een erftoegangsweg.
2. Om de positie van de fietser te verduidelijken zijn in alle varianten rabatstroken op de rijbaan van de Verlengde Muldersweg aangebracht. Dit zijn stroken met klinkerverharding in een ander gestraat verband dan de rijloper en mogelijk een net wat andere kleur rood.
3. Er is een rijcurvetoets uitgevoerd op alle bochten in de variant met partieel eenrichtingsverkeer. Dit is de variant met het krapste ontwerp. Maatgevend ontwerpvoertuig voor de rijcurvetoets is een vrachtauto zonder aanhanger met een ontwerpsnelheid van 10 km/h. Dit voertuig is maatgevend voor een vuilnisauto / verhuisauto / brandweerauto.
4. Voor de nieuwe in-/uitrit van het te ontwikkelen perceel op de Muldersweg is het voetpad voor de uitrit langs doorgetrokken. Dan is het voor alle weggebruikers duidelijk dat het een uitrit van een particulier perceel betreft en wordt niet de indruk gewekt dat de uitrit een zijweg is. Duidelijkheid over de voorrangssituatie is wenselijk voor de veiligheid. Langs andere uitritten op de Muldersweg is het voetpad ook voor uitritten langs doorgetrokken.
5. Er is overwogen om een rijbaanversmalling toe te passen om het éénrichtingsverkeer vanaf de parkeerkoffer/kelder fysiek af te dwingen. Deze optie is echter niet haalbaar: Zolang het fysiek mogelijk moet zijn om linksaf naar de parkeerkoffer of de parkeerkelder te rijden, is het vrijwel onmogelijk om met een rijbaanversmalling fysiek onmogelijk te maken om vanaf de parkeerkoffer/kelder rechtsaf te rijden tegen het éénrichtingsverkeer in. Dit met kunstgrepen toch proberen af te dwingen zal de inrichting van de weg niet fraaier maken. Om het éénrichtingsverkeer op de Muldersweg te verduidelijken zijn extra verkeersborden op tekening geplaatst (op gele fluorescerende achtergrond). Door de

combinatie van extra verkeersborden en een smal rijbaanbreedte is voor iedereen duidelijk dat er eenrichtingsverkeer van kracht is. Als weggebruikers toch tegen het eenrichtingsverkeer inrijden, dan zullen zij dit willens en wetens doen. Handhaving kan dit soort voorvallen overigens beperken, zeker in het beginstadium van een gewijzigde situatie.

Samengevat zorgt de voorgestelde verkeerskundige inrichting voor een optimalere en veiligere verkeersafwikkeling dan de huidige Mulderweg (aansluiting Gemeenteweg). 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 op de drukste momenten van de dag (tijdens de spitsuren). Ook verdwijnt de aansluiting van de Muldersweg op de Gemeenteweg, waardoor de situatie op dat punt ook veiliger wordt.

Tevens kunnen de eigendomsverhoudingen van de percelen (huidige Muldersweg op perceel Waanders en oude ligging Muldersweg is nog eigendom gemeente) worden rechtgezet.

<u>Parkeren</u>

In het huidige plan is rekening gehouden met de realisatie van 78 appartementen. Voor de invulling van de parkeervraag wordt een parkeergarage gerealiseerd onder de gebouwen voor voornamelijk de bewoners en op maaiveld parkeerplaatsen voor bezoekers aan het grand café en bezoek aan de bewoners. De parkeerkelder wordt ontsloten via de Muldersweg. Ook de bevoorrading van de horeca geschiedt via de Muldersweg aan de achterzijde van het gebouw. Aan de voorzijde van het gebouw is in voldoende parkeerruimte voor fietsen voorzien terwijl er voor bewoners een gezamenlijke fietsenstalling voorzien is in de parkeerkelder.

Wijze van berekening parkeervraag

Voor de berekening van de parkeervraag is de vigerende Nota Parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst gehanteerd. Deze nota is vastgesteld op 27 november 2018. De gehanteerde parkeerkengetallen zijn gebaseerd op de CROW publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (2012). De CROW publicatie 317 is in december 2018 vervangen door de CROW publicatie 381. Het CROW is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

In de Nota Parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst staat per functie de te hanteren parkeerkengetallen vermeld. Voor het onderdeel “wonen” is per functie (soort woning/appartement) aangegeven wat het minimaal en maximaal benodigd aantal aan te leggen parkeerplaatsen moet zijn per woning (de zogenaamde bandbreedte). Voor elke woonfunctie bedraagt het bezoekersaandeel in het aantal aan te leggen parkeerplaatsen 0,3 parkeerplaats.

Voor het onderdeel “Horeca en (verblijf)recreatie” is per 100 m2 aangegeven wat het minimaal en maximaal aantal aan te leggen parkeerplaatsen moet zijn. Per onderdeel is het aanwezigheidspercentage bepaald per aanwezigheidsmoment (werkdag overdag, werkdag ’s avonds etc.).

In de berekening van het aantal aan te leggen parkeerplaatsen kan worden gekozen voor de onderkant, het gemiddelde of de bovenkant van de bandbreedte. De standaard werkwijze van de gemeente Staphorst is om uit te gaan van het gemiddelde van de bandbreedte. De onderkant van de bandbreedte kan aangehouden worden in het geval dat de initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden. Bijvoorbeeld als er een bedrijfsvervoersplan wordt gehanteerd of dat het gaat om studentenwoningen die dicht bij een goede openbaar vervoersvoorziening liggen.

De bovenkant van de bandbreedte wordt aangehouden als er in de omliggende omgeving objectief aantoonbaar sprake is van parkeeroverlast en er aanwijzingen zijn dat het aan toetsing onderhavige initiatief zal leiden tot een vergroting van deze parkeeroverlast. Dan wel dat bij vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen in de praktijk blijkt dat het gemiddelde van de bandbreedte onvoldoende in de parkeerbehoefte voorziet. Of dat het overduidelijk is dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn.

Berekening parkeervraag
Op basis van de vigerende Nota Parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst zijn de parkeergetallen voor het onderdeel “wonen” gebaseerd op het type te bouwen appartement. Het type appartement is gekoppeld aan het woonoppervlak. In de Nota Parkeerkengetallen is de indeling hiervoor: “koop etage duur, midden of goedkoop” en “huur etage duur of midden/goedkoop”. Voor het onderdeel grand café wordt het parkeergetal gebaseerd op het bruto vloer oppervlak.

Omdat kort na het vaststellen van de nota Parkeerkengetallen de vernieuwde CROW publicatie 381 is vastgesteld, is uitgegaan van de meest actuele aanwezigheidspercentages per functie. De aanwezigheidspercentages in de nieuwe publicatie gaan bovendien uit van meer meetmomenten tijdens de week.

Voor de bandbreedte van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van de standaard werkwijze van de gemeente Staphorst. Namelijk het gemiddelde van de bandbreedte. Er zijn geen redenen om van deze bandbreedte af te wijken. Zowel naar boven als naar beneden.

Voor deze ontwikkeling zijn geen specifieke maatregelen getroffen om de parkeervraag te verminderen. Dit is overigens wel mogelijk indien een deel van de bewoners bereid zou zijn om over te gaan tot autodelen. Een auto staat gemiddeld 23 uur per dag stil. Autodelen is vooral bij jongeren in opkomst. Het bezit van een auto is minder van belang. Als men er maar over kan beschikken. De verwachting is dat het grand café veel lokaal bezoek zal trekken. Door de aanleg van goede stallingsplekken voor fietsen nabij de ingang van het grand café, worden bezoekers gestimuleerd om met de fiets naar de locatie te komen. Dit zelfde kan ook opgaan indien ook voldoende stallingsplekken voor bezoekers aan de bewoners worden gerealiseerd.

Er is op dit moment geen parkeeroverlast in de omliggende omgeving. Eerdere klachten van de huidige exploitant over carpoolers heeft de gemeente Staphorst in 2019 weggenomen door te

voorzien in een tijdelijke carpoolplaats bij Boer Staphorst aan de Achthoevenweg. Initiatiefnemer legt parkeerplaatsen aan onder en naast de ruimtelijke ontwikkeling. Waarbij het grootste deel van de parkeerplaatsen aan het zicht wordt onttrokken in de (half) ondergrondse garage. Plannen van deze omvang zijn nog niet elders in de gemeente Staphorst gerealiseerd. Een vergelijk met andere plannen is dan ook niet mogelijk.

De locatie is centraal gelegen in Staphorst. Het openbaar vervoer rijdt langs de locatie en de aanliggende wegen zijn ingericht met fietssuggestie stroken. Gelet hierop zijn er geen aanwijzingen dat er meer parkeerplaatsen nodig dan het gemiddelde van de bandbreedte. Bovenstaande uitgangspunten leidt tot de navolgende volgende berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen per functie.

Parkeerkengetal

Functie	Parkeerkengetal	Toepassing
Restaurant	13 stuks (per 100 m^2 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 (maatgevende moment)
Restaurant (1 stuks)	1 x (383 m^2 / 100 m^2) x 13,0	44,8 parkeerplaatsen
Koop, etage, goedkoop (type A – 13 stuks)	13 x 1,6	18,3 parkeerplaatsen
Koop, etage, midden (type B en C – 39 stuks)	39 x 1,9	65,5 parkeerplaatsen
Huur, etage, midden (type B en C – 15 stuks)	15 x 1,4	18,5 parkeerplaatsen
Koop, etage, duur (type D – 11 stuks)	11 x 2,3	22,0 parkeerplaatsen
**incl. aanwezigheidspercentages*	Totaal benodigd:	169 parkeerplaatsen*
	Totaal aanwezig:	173 parkeerplaatsen

Specificatie appartementen en berekening aantal parkeerplaatsen

Initiatiefnemer heeft Over Verkeer en Meer BV gevraagd om te adviseren over de kwantitatieve en kwalitatieve invulling van de parkeervraag door deze ruimtelijke ontwikkeling. Voor een meer gedetailleerde berekening van de parkeeropgave, maar ook conclusies en aanbevelingen inzake o.a. parkeren gehandicapten en oplaadvoorzieningen elektrische auto's wordt verwezen naar bijlage 6.

Conclusie
De parkeervraag tijdens het maatgevende moment van de week (werkdag avond) wordt afgedekt door de aanleg van voldoende parkeerplaatsen. Voor deze ruimtelijke ontwikkeling is berekend dat maximaal 169 parkeerplaatsen benodigd zijn om de parkeervraag te faciliteren. In het huidige plan wordt voorgesteld om 173 parkeerplaatsen aan te leggen.

De parkeerplaatsen worden aangelegd op basis van de vigerende NEN 2443 norm en zijn dan ook van voldoende kwaliteit om het parkeren zowel in de garage als op straat goed te laten plaatsvinden.
Aanbevolen wordt om twee parkeerplaatsen op maaiveld in te richten als gehandicaptenparkeerplaats. De extra benodigde parkeerbreedte per parkeervak kan worden gevonden door één “normale” parkeerplaats minder aan te leggen. Dit is mogelijk aangezien voor deze ruimtelijke ontwikkeling vier parkeerplaatsen meer worden aangelegd dan noodzakelijk is.
Verder wordt aanbevolen om oplaadvoorzieningen op maaiveld aan te leggen voor in 1e instantie twee elektrische voertuigen. Met de mogelijkheid om het aantal oplaadvoorzieningen eenvoudig uit te kunnen breiden. Hiervoor is geen extra parkeerruimte benodigd.

Water

Toelichting:

Wat betreft water is het van belang dat het waterschap vroegtijdig wordt ingelicht over de voorgenomen ontwikkeling. Er kan op voorhand gesteld worden 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 9. Uit de watertoets blijkt dat de normale procedure van toepassing is en het waterschap een uitgangspuntennotitie opstuurt. Deze uitgangspuntennotitie is ontvangen en is eveneens bijgevoegd in bijlage 9.
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 belemmering 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.

<u>Cultuurhistorie</u>
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.

<u>Bodem</u>
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. Om hier meer inzicht in te krijgen is een samenvattend historisch vooronderzoek bodeminformatie uitgevoerd door Eco Reest BV. Het doel van het vooronderzoek is aan de hand van de beschikbare informatie een overzicht te geven van de situatie ten aanzien van bodemverontreiniging op de te ontwikkelen locatie. Voor de inhoud van dit vooronderzoek wordt verwezen naar bijlage 11.

Conclusie
Uit het vooronderzoek komt onder meer het volgende naar voren.

Ter plaatse van de onderzochte locatie is op 2 plaatsen sprake van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie en BTEXN. Dit betreft;

- Het voormalige benzinestation aan de zuidwestzijde van het perceel Rijksweg 12; dit betreft circa 110 m3 sterk verontreinigde grond en circa 160 m3 sterk verontreinigd grondwater. In 1991 is circa 50 m3 verontreinigde grond verwijderd bij de aanleg van een persleiding. Aan de oostzijde van het voormalige benzinestation is een gedempte sloot aanwezig, waarin stortmateriaal is aangetroffen.
- Restverontreiniging ter plaatse van het zuidwestelijk deel van Muldersweg 3; dit betreft circa 150 m3 sterk verontreinigd grondwater. Ter plaatse van het naastgelegen perceel nr. 5 is circa 15 m3 licht verontreinigde grond aanwezig.

Op basis van het huidige totaal aan gegevens wordt het volgende geadviseerd;
- Het uitvoeren van actualiserend nader bodemonderzoek met betrekking tot de voormalige benzinestations op de locaties Rijksweg 12 en Muldersweg 3, teneinde de huidige omvang, ernst en spoed van deze verontreinigingen te bepalen;
- Het uitvoeren van verkennend bodem- en asbestonderzoek ter plaatse van de overige delen van de locatie, met inbegrip van de gedempte sloot op Rijksweg nr. 12.

Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek hoeft het aspect bodem in principe geen problemen op te leveren. Nader bodemonderzoek kan worden uitgevoerd om de huidige omvang van verontreiniging vast te stellen, waarna het aannemelijk is dat de bodem gesaneerd dient te worden.

<u>Geluid</u>
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 8).



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 8.

Wat relevant is om te vermelden is dat de vierde bouwlaag langs de Rijksweg (inclusief kap) naast de ruimtelijk gewenste bouwhoogte ook noodzakelijk is om het geluid richting de achterliggende bebouwing voldoende te kunnen reduceren. Dit voorkomt geluidswerende maatregelen en draagt hierdoor bij aan een betere woonkwaliteit.

Conclusie
Het aspect geluid levert in principe geen belemmering 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 dat wonen en horeca functies zijn welke zichzelf een hoge mate aan stikstofuitstoot hebben. Helemaal als dit afgezet wordt tegen het huidige gebruik van het plangebied.

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

<u>Luchtkwaliteit</u>
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:

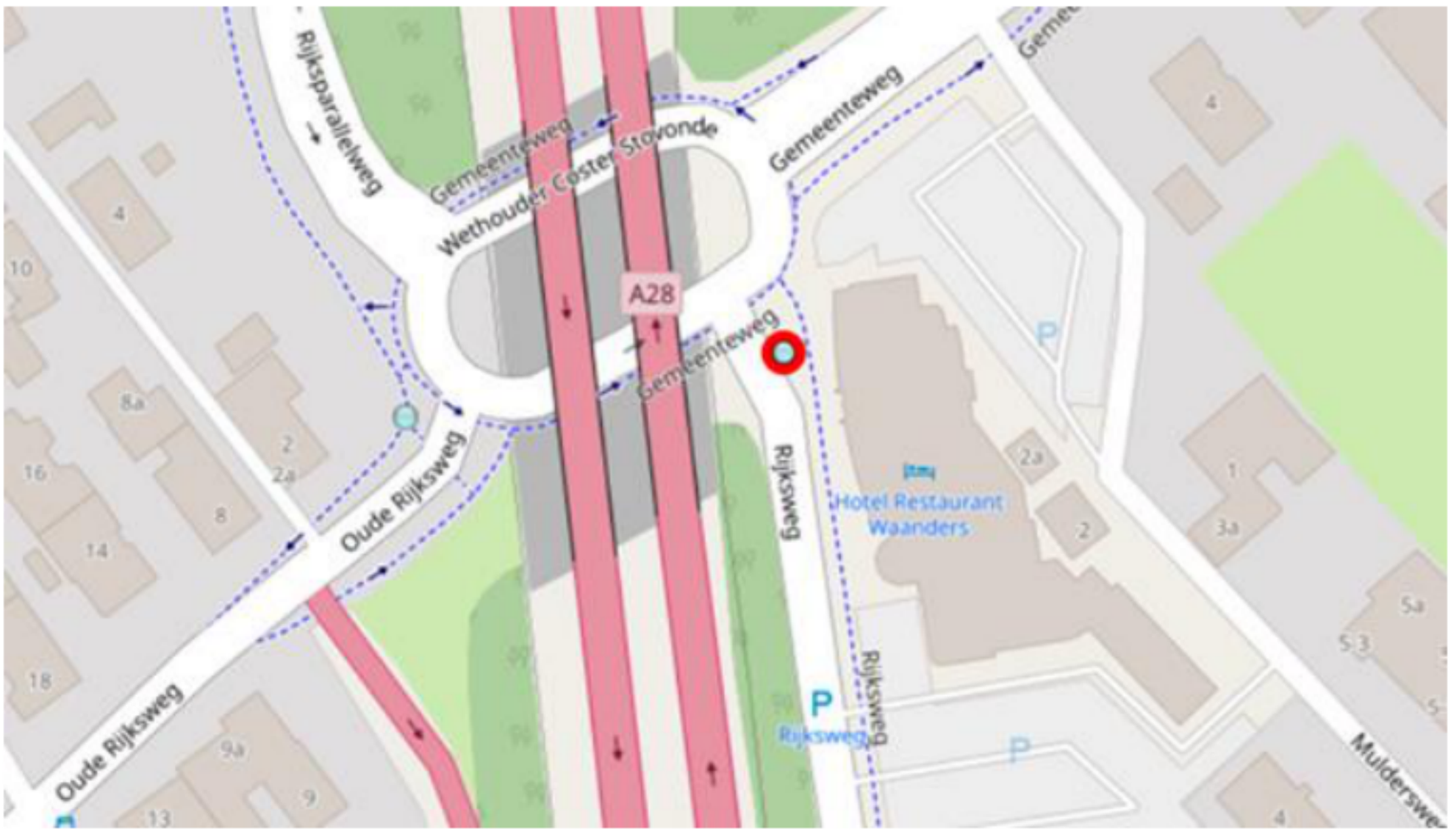
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging
- een project staat in het Nationaal Samenwerkingsprogramma 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 inrichtingsplan dat is opgenomen als bijlage 3. 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 welke is opgenomen in bijlage 10. 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. 47 m vanaf het midden van de A28. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering.

Groepsrisico
Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico af van 0.32 tot 0.26 keer de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde wordt niet overschreden en de toename van het groepsrisico is minder dan 10%.

De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

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

Maatgevend scenario: BLEVE
Het aantal transporten van de risicobepalende gevaarlijke stoffen (te weten categorie GF3) over dit deel van de A28 is in het Basisnet gelimiteerd tot maximaal 3314 tankwagens per jaar. Hierdoor blijft de kans op een ongeval zo klein dat de plaatsgebonden risicocontour 1 op de miljoen (PR 10-6) 18 meter is (gemeten vanaf het midden van de weg). Ook de hoogte van het groepsrisico, blijft beperkt (ongeveer een factor 4 onder de oriëntatiewaarde).

Conclusie
Gelet op hetgeen bovenstaand vormt het aspect externe veiligheid geen belemmeringen voor dit plan.

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.

Naar aanleiding van het (negatieve) advies van de Omgevingskamer (d.d. 04-01-2021) en de opiniërende bespreking van dit advies tijdens de raadsvergadering van 16 februari jl. heeft initiatiefnemer bij de gemeente aangegeven behoefte te hebben aan een dialoog om sommige onderdelen – waaronder stedenbouw en verkeer/parkeren – concreter te kunnen vertalen naar een haalbaar plan. Er is immers geen gebiedsvisie en/of een beeldkwaliteitsplan beschikbaar. Dit maakt het voor de initiatiefnemer lastig en uitdagend om binnen het EPOS protocol een passend plan te ontwikkelen wat aansluit bij de gestelde kaders. De gemeente heeft gefaciliteerd in de totstandkoming van gesprekken inzake deze onderwerpen. Dit heeft bijgedragen aan de totstandkoming van het huidige plan.

De voorgaande varianten van het plan zijn in 2020 besproken met de direct omwonenden. Voor de gespreksverslagen van deze gesprekken wordt verwezen naar de voorgaande Quickscan.

Tijdens de totstandkoming van het huidige plan is geluisterd naar opmerkingen uit de directe omgeving maar is ook gesproken met meer omwonenden in het plangebied om een genuanceerder beeld te vormen van het plangebied en de directe omgeving.

Initiatiefnemer heeft persoonlijke, individuele gesprekken gevoerd waarbij initiatiefnemer op bezoek is geweest bij de omwonenden in het gehele plangebied “Kop Muldersweg”.

Tijdens deze gesprekken is het plan besproken, zijn de plattegrond en tekeningen getoond maar ook diverse beelden. Ook is geluisterd naar de beleving van deze omwonenden, zowel in de huidige situatie als de verwachte situatie na realisatie van het plan. Bij iedere omwonende is een planvisie achtergelaten met de diverse beelden. De algemene toon van deze gesprekken was aangenaam, respectvol maar ook vaak opbouwend.

Hierna volgt een verslag van de individuele gesprekken.

Gemeenteweg 4/Muldersweg 4
Op 25 mei jl. heeft een gecombineerd gesprek plaatsgevonden met deze direct omwonenden. Tijdens de eerdere planvorming is duidelijk geworden wat de plannen van initiatiefnemer waren en wat de belangen van de omwonenden zijn. In het geval van Gemeenteweg 4 zit de meeste zorg in het aangrenzende volume aan de oostzijde (privacy) en de uitstraling van de voorgaande plannen in het algemeen (te stedelijk). Hierin is tegemoet gekomen door het aangrenzende volume af te schalen en ook voor een andere verschijningsvorm te kiezen, met kappen. De omwonenden geven aan dat met deze wijzigingen wel positieve vooruitgang in geboekt is. Ook de verschuiving van het grandcafé in westelijke richting, het vervallen van de bevoorrading aan de voorzijde vindt men pluspunten. Toch blijft men terughoudend over de ontwikkeling.

Voor Muldersweg 4 geldt dat de bewoners zich voornamelijk zorgen maken over de voorgestelde aangepaste ontsluiting van de Muldersweg. Dit is in lijn met eerdere gesprekken. Ook maakt men zich zorgen over mogelijk parkeeroverlast in de straat nu de huidige parkeerplaatsen veelal vervallen door het nieuwe plan. Initiatiefnemer geeft aan dat is voorzien in 15 openbare langsparkeervakken die wellicht kunnen bijdragen aan de oplossing van dit mogelijke probleem. Men geeft in een eerste reactie aan dat de parkeervakken wel erg kort voor de woning liggen. Het liefst ziet men de Muldersweg geheel afgesloten zodat alleen de aanwonenden bereikbaar zijn maar er geen sprake meer is van doorgaand verkeer.
Ook vindt men de gewijzigde stedenbouwkundige opzet geen verbetering maar een verslechtering vanuit hun perspectief. De kappen zorgen ervoor dat met name het volume aan de westzijde zich massaler presenteert dan in de vorige plannen. Afgesproken is een verslag te sturen van deze samenvatting.

Muldersweg 5
Op 25 mei jl. heeft het gesprek met deze onwonende plaatsgevonden. Het nieuwe plan is besproken en hieruit blijkt dat er voor een deel tegemoet gekomen is in haar wensen, namelijk openbare parkeerplaatsen voor overloop als dit nodig is. Hierin is voorzien op o.a. dezelfde positie als waar nu geparkeerd wordt door de bewoners van de kamers. Ze is niet blij met de

voorgestelde ontsluiting van de Muldersweg indien deze ingericht wordt voor eenrichtingsverkeer. Ze geeft aan de ontsluiting acceptabel te vinden in het geval deze restrictie enkel van toepassing is tijdens de spitsuren. Verder heeft ze geen opmerkingen.

Muldersweg 7a

Op 25 mei jl. is gesproken met de omwonenden. Het nieuwe plan is besproken. Men vindt het fijn betrokken te zijn. Het plan is besproken en men verwacht geen of beperkte invloed van het gebouw te ondervinden maar men ziet de verkeerssituatie met name door het voorgestelde eenrichtingsverkeer van de ontsluiting Muldersweg als een beperking. Men pleit voor tweerichtingsverkeer of een tijdelijke maatregel tijdens de spitsuren omdat de maatregel anders te zwaar is aangezien er tijdens het overgrote deel van de dag geen sprake is van filevorming op de Rijksweg en/of sluipverkeer op de Muldersweg maar wel onnodig beperkend werkt voor de aanwonenden. Tevens is men benieuwd wat het plan en de uiteindelijke verkeerssituatie voor effect heeft op de Molenweg. Men geeft aan dat hier regelmatig sprake is van sluipverkeer.

Muldersweg 7b

Op 26 mei jl. is gesproken met deze omwonenden. Het nieuwe plan is besproken. Deze mensen wonen nog relatief kort op deze locatie en het valt hun op dat er in de huidige situatie veel sluipverkeer door de Molenweg gaat, er soms hard wordt gereden in de Muldersweg en het vooral in de spits druk is. Men is dan ook geen voorstander van een gewijzigde verkeerssituatie waar de verkeersdrukte verder toeneemt in de Muldersweg en/of de Molenweg. Men pleit ervoor om de Muldersweg vanaf de Binnenweg doodlopend te maken zodat enkel aanwonenden hier nog langs kunnen en het doorgaand verkeer wordt vermeden. Dit verhoogt de veiligheid voor o.a. (hun) spelende kinderen. Verder pleit men voor optimalisatie van de Rijksweg/Stovonde zodat het steeds drukker wordende verkeer op de Rijksweg beter afgehandeld wordt en de motivatie om te “sluipen” door de Molenweg verminderd wordt. De mogelijkheid om gelijktijdig met de realisatie van plan Waanders bijvoorbeeld een bypass of extra rijstrook te realiseren vanaf de Rijksweg naar de Gemeenteweg ziet men als een kans die door de gemeente benut moet worden. Verder vindt men de vergroening van de planlocatie belangrijk en geeft men als suggestie mee om het gebouw niet te industriële uitstraling te geven.

Muldersweg 6-12

Op 25 mei jl. is gesproken met de omwonende/eigenaar. Het nieuwe plan is besproken. Voor deze omwonende is het vooral van belang dat de bereikbaarheid van hun winkels goed blijft en niet wordt gehinderd door een eventueel aangepaste verkeerssituatie. Ook hoopt hij dat de gemeente geen veranderingen in de verkeersstructuur aanbrengt die later weer onnodig blijken door bijvoorbeeld de realisatie van nieuwe op- en afritten waar al jaren sprake van is. Hij bedoeld dan met name de afwikkeling van de verkeerssituatie op en nabij de Stovonde.

Rijksweg 2/2A

Op 25 mei jl. is gesproken met de omwonende/eigenaar. Het nieuwe plan is besproken. Hij vindt het een mooi plan en heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen of bezwaren.

Rijksweg 4

Op 25 mei jl. is gesproken met de eigenaar. Het nieuwe plan is besproken. Hij vindt het opnieuw een mooi plan en heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen of bezwaren.

Rijksweg 6

Op 26 mei jl. heeft het gesprek met deze omwonende plaatsgevonden. Het nieuwe plan is besproken. Ze geeft aan geen moeite te hebben met de voorgestelde bebouwing omdat er nu toch al geen sprake is van een vrij uitzicht. Wel hoopt ze dat de verkeersafwikkeling na realisatie geen afbreuk doet van de huidige situatie. Ze heeft verder geen inhoudelijke opmerkingen of bezwaren.

Rijksweg 8/8a

Op 25 mei jl. heeft het gesprek met deze omwonenden plaatsgevonden. Men is allereerst blij dat men betrokken wordt in het proces. Het plan is inhoudelijk besproken. Men gaf aan geen of weinig invloed van de planlocatie te verwachten maar hun zorg zit op het verkeersaspect, en dan met name het gebruik van de Molenweg door sluipverkeer. Dit gebeurd nu ook al veelvuldig en de gemeente bevordert dit volgens hun omdat de verharding regelmatig vlak en effen gemaakt wordt, wat een aantrekkende werking heeft op (ongewenste) automobilisten. Ook het voorgestelde eenrichtingsverkeer van de ontsluiting Muldersweg vindt men een aandachtspunt omdat dit het sluipverkeer verder zal aanwakkeren volgens hun. Men pleit voor tweerichtingsverkeer op de Muldersweg zonder restricties. Het scenario om de Molenweg in te richten als verharde weg is zeer bezwaarlijk omdat dit een onacceptabele inbreuk zou betekenen op hun leefkwaliteit maar ook van de spelende kinderen etc. die aan deze mooie, rustige landweg kunnen spelen. De omgeving is nu rustig, prachtig groen en dit wil men graag zo houden.

Conclusie

Met de omwonenden hebben open en transparante gesprekken plaatsgevonden. De algemene toon was aangenaam en respectvol. Ook zijn er diverse nuttige onderwerpen ingebracht die (waar mogelijk) verder zijn uitgewerkt.
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: Ruimtelijke onderbouwing Staphorst locatie Waanders
3. Bijlage 3: Inrichtingsplan
4. Bijlage 4: Verkeersadvies doortrekking Muldersweg
5. Bijlage 5: Ontsluiting ontwikkelingsplan locatie Waanders, Staphorst
6. Bijlage 6: Beoordeling Parkeeropgaaf ontwikkeling Waanders Staphorst
7. Bijlage 7: Marktonderbouwing Herontwikkeling Locatie Waanders
8. Bijlage 8: Verslag akoestisch onderzoek Bouwplan Rijksweg 12
9. Bijlage 9: Aanvraag watertoets en uitgangspuntennotitie
10. Bijlage 10: Externe veiligheid A28 Herontwikkeling locatie Waanders
11. Bijlage 11: Samenvattend historisch vooronderzoek bodem Rijksweg 12 e.o.
12. Bijlage 12: Reactie op plan VechtHorst
13. Bijlage 13: Verkeersontwerp ontsluiting Muldersweg-Rijksweg