Herontwikkeling

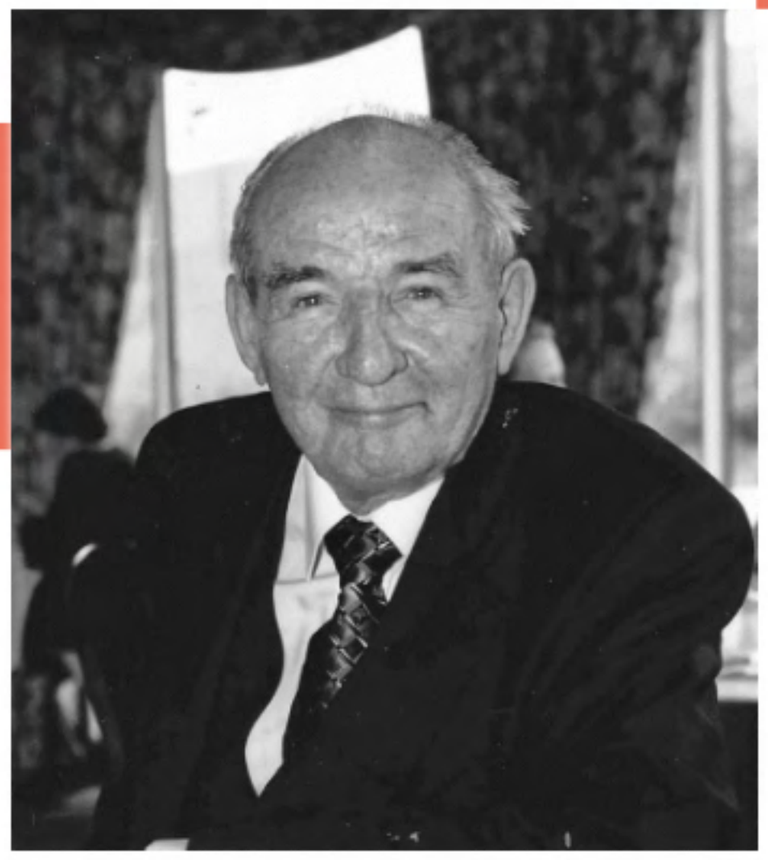
locatie Waanders

Rijksweg/Muldersweg Staphorst

Datum: 11-08-2021

Versie: 3.2

VOORWOORD



Jan Waanders (1929-2008)

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

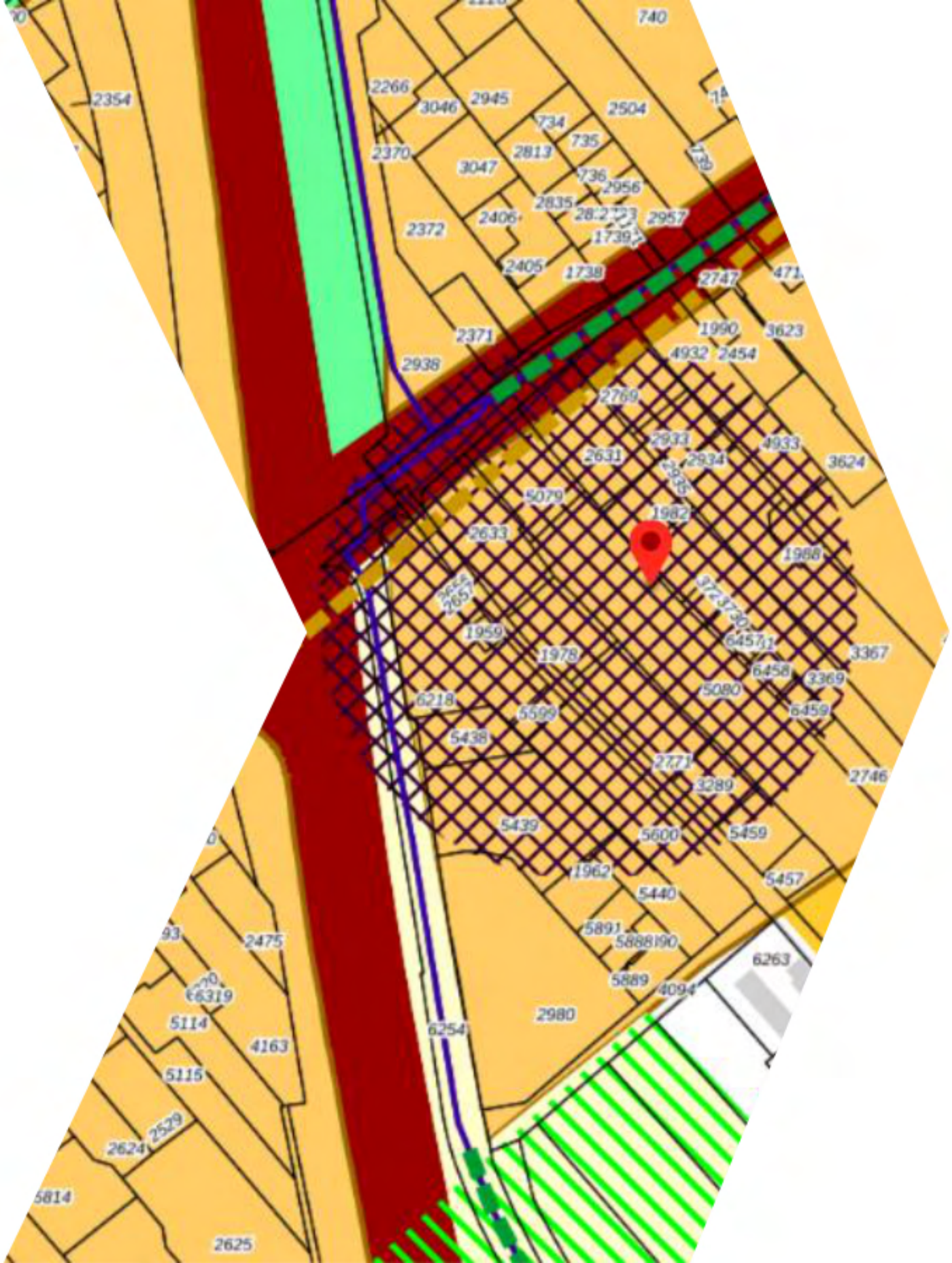
STEDENBOUWKUNDIG ADVISEUR

STEDENBOUWKUNDIG ADVISEUR

RUIMTELIJK ADVISEUR

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 2021? 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

- 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

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.



Hotel Waanders, Staphorst

Waanders, markant gebouw als entree van dorp

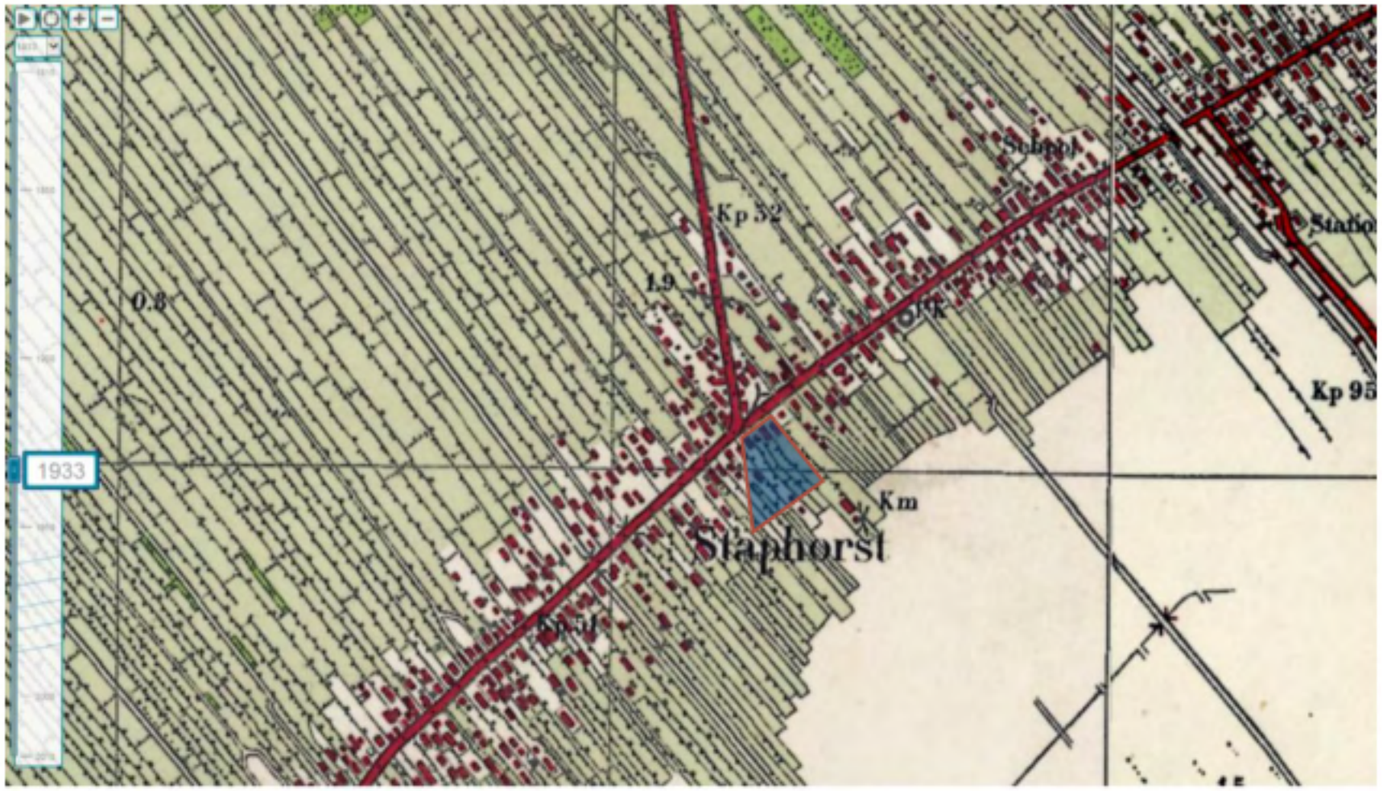


Molen Coster, gebouw met hoogte vanwege functie

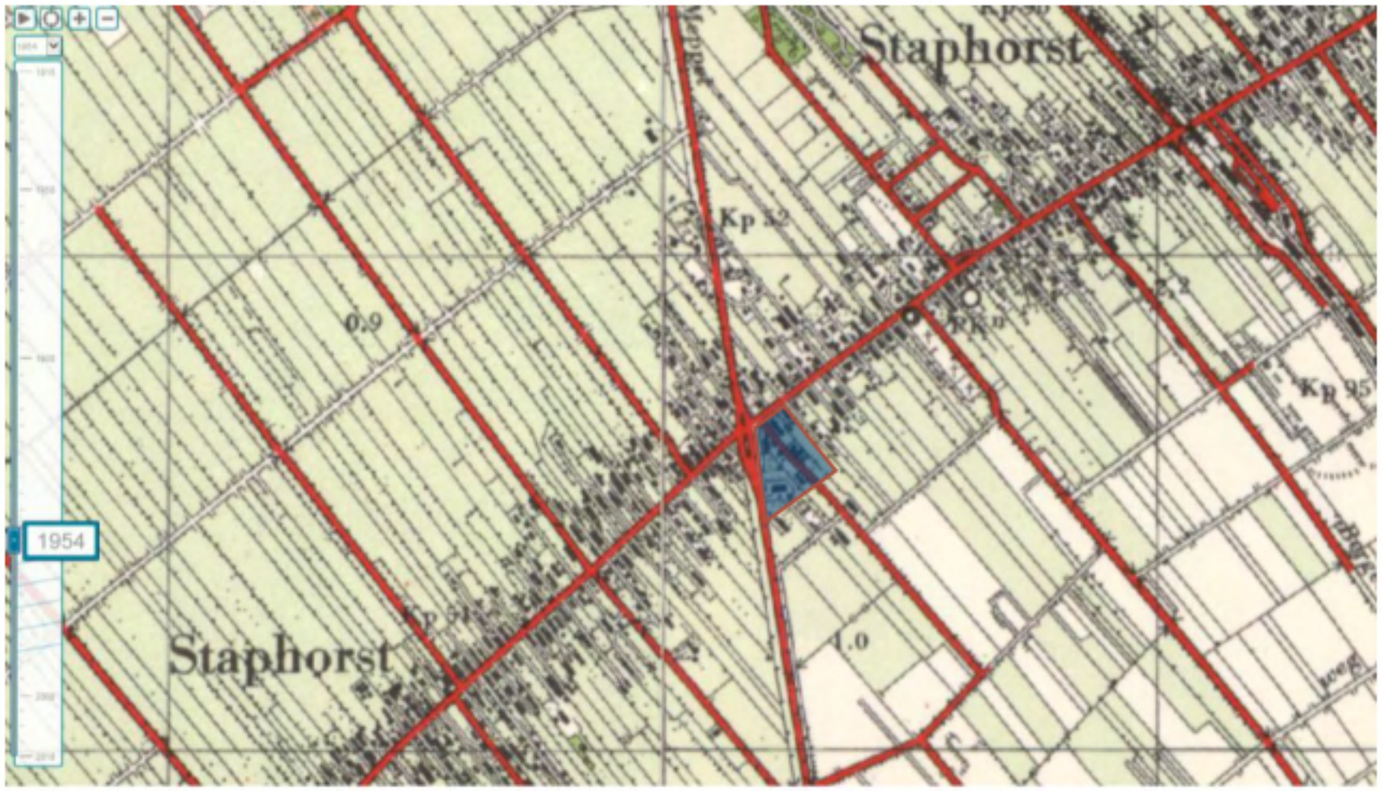


Historie

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







De Streek

Verkavelingsprincipe als inspiratie

- Een langgerekt bebouwingslint met groene voortuinen
- Boerderijen op korte afstanden naast elkaar
- Boerenerven met bebouwing achter elkaar
- Incidenteel bijzondere bebouwing dichtbij de weg

Boerderijen

Inspiratie voor locatie Waanders





Kenmerken

- Eenvoudige hoofdvorm met flauwe kap
- Heldere en gevarieerde gevelindeling
- Identiek materiaal- en kleurgebruik
- Karakteristieke bebouwingstypologie











Bijzondere bebouwing

Inspiratie voor locatie Coster


Rijk en expressief gedetailleerd



Sober en ingetogen gedetailleerd, ambachtelijk



Kenmerken

- Hoofdvorm verschilt per functie
- Zowel kappen als platte daken
- Verschillend materiaal- en kleurgebruik
- Verschillende stijlperiodes



Rijk en ingetogen



Sober en ingetogen op eigentijdse wijze vertaald



GEBIEDSINVULLING

1. Grandcafé Waanders met terras aan de Gemeenteweg

2. Appartementen in blok aan de Gemeenteweg, uitkijkend op ijsbaan

3. Appartementen boven Grandcafé Waanders

4. Appartementen in blok op hoek Gemeenteweg en Rijksweg

5. Appartementen in gebouw Coster

6. Groene binnentuin met terras en zicht op omgelegde Muldersweg

7. Tuinstroken met opgaande beplanting rondom de bebouwing

8. Nieuwe aansluiting Muldersweg op Rijksweg

9. Parkeren bezoekers langs Rijksweg, Muldersweg en naast locatie Coster

10. Parkeren bewoners en bezoekers onder bebouwing

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	5 stuks	11 stuks	6 stuks	1 stuks
1e Verdieping	4 stuks	8 stuks	11 stuks	3 stuks
2e Verdieping	4 stuks	7 stuks	6 stuks	2 stuks
3e Verdieping	-	3 stuks	1 stuks	5 stuks
4e Verdieping	-	-	1 stuks	-
Totaal:	13 stuks (17%)	29 stuks (37%)	25 stuks (32%)	11 stuks (14%)

Specificatie en classificering

Type appartement	Aantal	Woonoppervlakte (gemiddeld)	Classificering
Type A	13 stuks	50 m^2	Koop, appartement, goedkoop
Type B	29 stuks	66 m^2	Koop/huur, appartement, midden
Type C	25 stuks	91 m^2	Koop, appartement, midden
Type D	11 stuks	122 m^2	Koop, appartement, duur
Totaal:	78 stuks		

Onderverdeling in doelgroepen

- Starters ca. 17% (koop tot €200.000)
- Lage middenklasse ca. 37% (koop/huur €200.000 tot € 250.000)
- Hoge middenklasse ca. 32% (koop €250.000 tot € 325.000)
- Hoge segment ca. 14% (koop >€350.000)

Woonprogramma

Specificatie parkeeropgave

Parkeerkengetal

Functie	Parkeerkengetal	Toepassing
Restaurant	13 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 (maatgevende moment)
Restaurant (1 stuks)	1 x (383 m² / 100 m²) 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

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;
- Grotendeels op eigen terrein parkeren;
- Standaard werkwijze: toepassing gemiddelde van de bandbreedte;
- Standaard toepassing aanwezigheidspercentages.

Voor bezoekers van het grandcafé en de appartementen zijn er op het maaiveld parkeerplaatsen gesitueerd aan de westzijde, de zuidzijde langs de Muldersweg (openbaar) en nabij gebouw Coster.

De bewoners maken gebruik van de parkeerkelder onder het gebouw welke exclusief toegankelijk is voor bewoners. Ontsluiting van de parkeerkelder geschiedt via de Muldersweg.

ARCHITECTONISCH ONTWERP

HULS
ARCHITECTEN

Planvisie

Huls Architecten



Planvisie

- Nieuwbouw volgt de richtingen van slagenlandschap en rijksweg
- Drie bouwvolumes met kop gericht op de Gemeenteweg
- Laagste oostelijke bouwvolume sluit aan op schaal historisch bebouwingslint
- Hoogste westelijke bouwvolume sluit aan op schaal verhoogde snelweg
- Middendeel met Grand-café Waanders verbindt beide delen
- Eén bouwvolume als bijzonder incident gericht op omgelegde Muldersweg

Kwaliteitsverbetering

- Nieuw herkenningspunt vanaf de snelweg gezien
- Nieuwe entree van het dorp komend vanaf de Stovonde
- Dichten van het gat aan de Gemeenteweg tussen Stovonde en bebouwingslint
- Vergroening van de locatie door tuinstroken en binnentuin
- Publieke functie gericht op Gemeenteweg in plaats van Rijksweg
- Sterke vermindering geparkeerde auto's in het zicht

HULS ARCHITECTEN

Visie architectuur

Huls Architecten

Streekbeeld

De Streek laat zich kenmerken door de vele boerderijen met daartussen afwijkende gebouwen, veelal fabrieken. Een aantal aspecten hebben ze gemeen en in een aantal aspecten verschillen ze. De twee gebouwen op de planlocatie krijgen een eigen architectuurbeeld wat hierop is geïnspireerd en aansluiting vindt. Het eigen architectuurbeeld voor deze locatie zorgt voor vernieuwing van het Streekbeeld. Door de inspiratie binnen de Streek te vinden is er toch een natuurlijke aansluiting zonder oude beelden te kopiëren welke niet in de verhoudingen van de opgave passen.

Boerderijen

De boerderijen laten zich kenmerken door verschil in voor-, zij- en achtergevels. De voorgevels zijn grotendeels van baksteen waarin het ambachtelijke werk van de metselaar naar voren komt met hanenkammen boven de kozijnen en beitels onder rieten kap en het wisselen van verbanden in het metselwerk. Hierdoor heeft het een natuurlijke rijkdom in zich. De voorgevels hebben door hun forse breedte een noest voorkomen. Met de luiken in de expressieve groene kleur, de blauwe plint onderlangs en een levensboom boven de kozijnen krijgt deze voorgevel met een sobere basis toch haar expressie.
De zijgevels daarentegen zijn ingetogen en teruggetrokken. Openingen of snedes waar nodig. De vorm volgt veelal de functie. Het beeld wordt gevormd door baksteen, riet en geschilderd houtwerk.
De achterkanten zijn vrij divers, zowel qua vorm als materialisatie . Uitbouwen, hoge en lage gootlijnen, topgevels en schilddaken, baksteen versus hout.

Fabrieken

Met name de zuivelfabrieken langs de Streek vormen de afwijkingen op het beeld met de vele boerderijen. Deze hebben gemeen dat ze een zekere degelijkheid uitstralen en het bij de functie passende industriële karakter.
De functie geeft ook haar eigen geheel afwijkende maatvoering. Deze gebouwen laten zich veelal kenmerken door ambachtelijk metselwerk waarin de details het geheel verbijzonderen maar wel ingetogen blijft. Het baksteen overheerst en gevelopeningen zijn klein. Ook hier volgt de vorm veelal de functie. Door deze kenmerken vormen ze ondanks het verschil in vorm een afmeting toch een harmonie in het totaalbeeld.



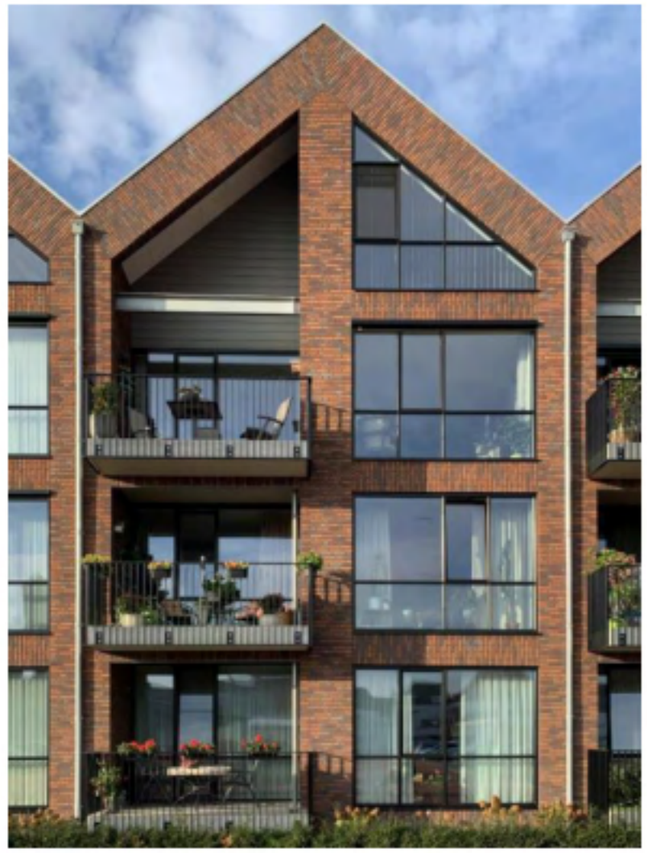
HULS ARCHITECTEN

Visie architectuur

Huls Architecten

Gebouw Waanders

In dit gebouw wordt net als in bij de boerderijen een benadering van een expressievere kopgevel, ingetogen zijgevels en een afwijkende achterzijde toegepast.
De kopgevel wordt van de twee buitenste delen uitgevoerd in baksteen. Deze krijgt een verfijning en rijkdom in de detaillering voor een ambachtelijke uitstraling binnen een noeste vorm. Door de gevelopeningen fors te maken geeft dit een expressiviteit binnen een verder ingetogen gevel.
Het middendeel onderscheidt zich van de buitenste door de functie, maar krijgt ook in het beeld een afwijkend karakter binnen de familie om hier een positieve diversiteit aan te brengen.
De Rijksweg-zijde krijgt een geleding door de bovenste laag afwijkend te maken met de glazen galerijzone. Het gevelbeeld is ingetogen door de kleinere gevelopeningen en de terug liggende gesloten balkons. Aan de zijde van de binnentuin zijn de balkons als een snede ingevoegd, het principe van de baander in een boerderij. Door de onderste woonlaag een trap aan het balkon te geven ontstaat er positieve interactie met het maaiveld.
Om een goede overgang naar de naastliggende boerderij aan de Rijksweg te maken is het laatste appartement iets teruggelegd. Dit geeft zowel voor de gevel als voor de kap een afschaling in grootte en daarmee een goede aansluiting op de lagere boerderij.
Voor de oostzijde langs de ijsbaan geldt het zelfde principe bij een geringere hoogte. Ook hier de interactie met het maaiveld middels de trappartij voor de onderste woonlaag.
De achterzijde van zowel het blok langs de ijsbaan als langs de Rijksweg krijgen een balkonconstructie welke achter het gebouw staat. Dit maakt deze gevel onderscheidend van de andere en geeft het tevens een betere overgang naar de buurt.



Gebouw Coster

Het gebouw Coster is niet letterlijk geïnspireerd op het bestaande gebouw. Wel is het idee om de verbinding met het industriële architectuur die het vertegenwoordigd levendig te houden.
De gevels worden ontworpen in een strakke zakelijke baksteen architectuur wat een herinnering geeft aan de plek zonder een kopie te willen zijn.
De vijfde verdieping geeft een extra dynamiek in de opbouw van het plan.



HULS ARCHITECTEN

Referentiebeelden

Locatie Waanders









HULS ARCHITECTEN

Referentiebeelden

Locatie Coster









HULS ARCHITECTEN

Vogelvlucht

Noordzijde



HULS ARCHITECTEN

Vogelvlucht

Oostzijde



HULS ARCHITECTEN

Vogelvlucht

Zuidoostzijde



HULS ARCHITECTEN

Vogelvlucht

Zuidwestzijde



HULS ARCHITECTEN

Vogelvlucht

Noordwestzijde



HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Wethouder Coster Stovonde



HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Gemeenteweg



HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Rijksweg



HULS ARCHITECTEN

Perspectief

Muldersweg



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

Rijksweg (bestaand)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Rijksweg (nieuw)



HULS ARCHITECTEN

Impressie

Muldersweg (bestaand)



Impressie

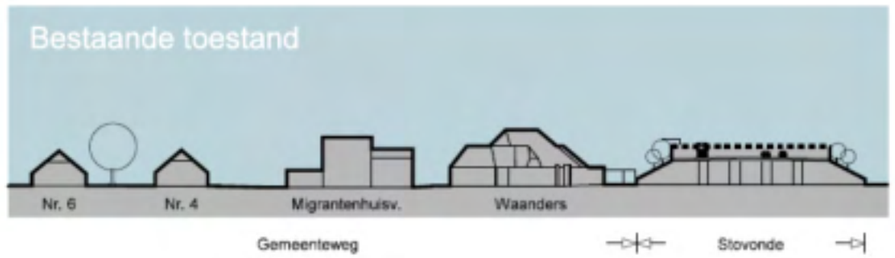
Muldersweg (nieuw)

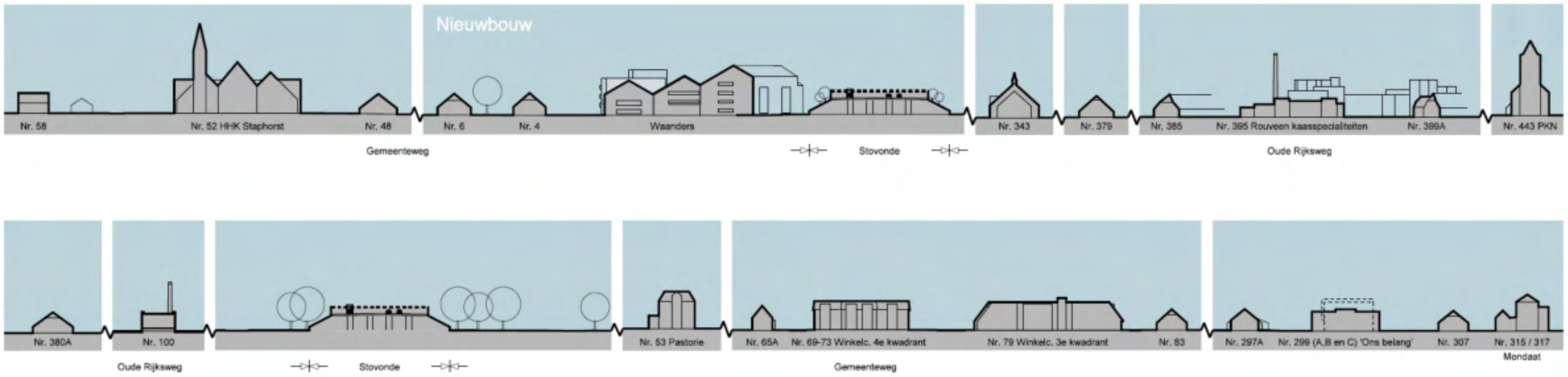


HULS ARCHITECTEN

Schaalgrootte

Inpassing omgeving

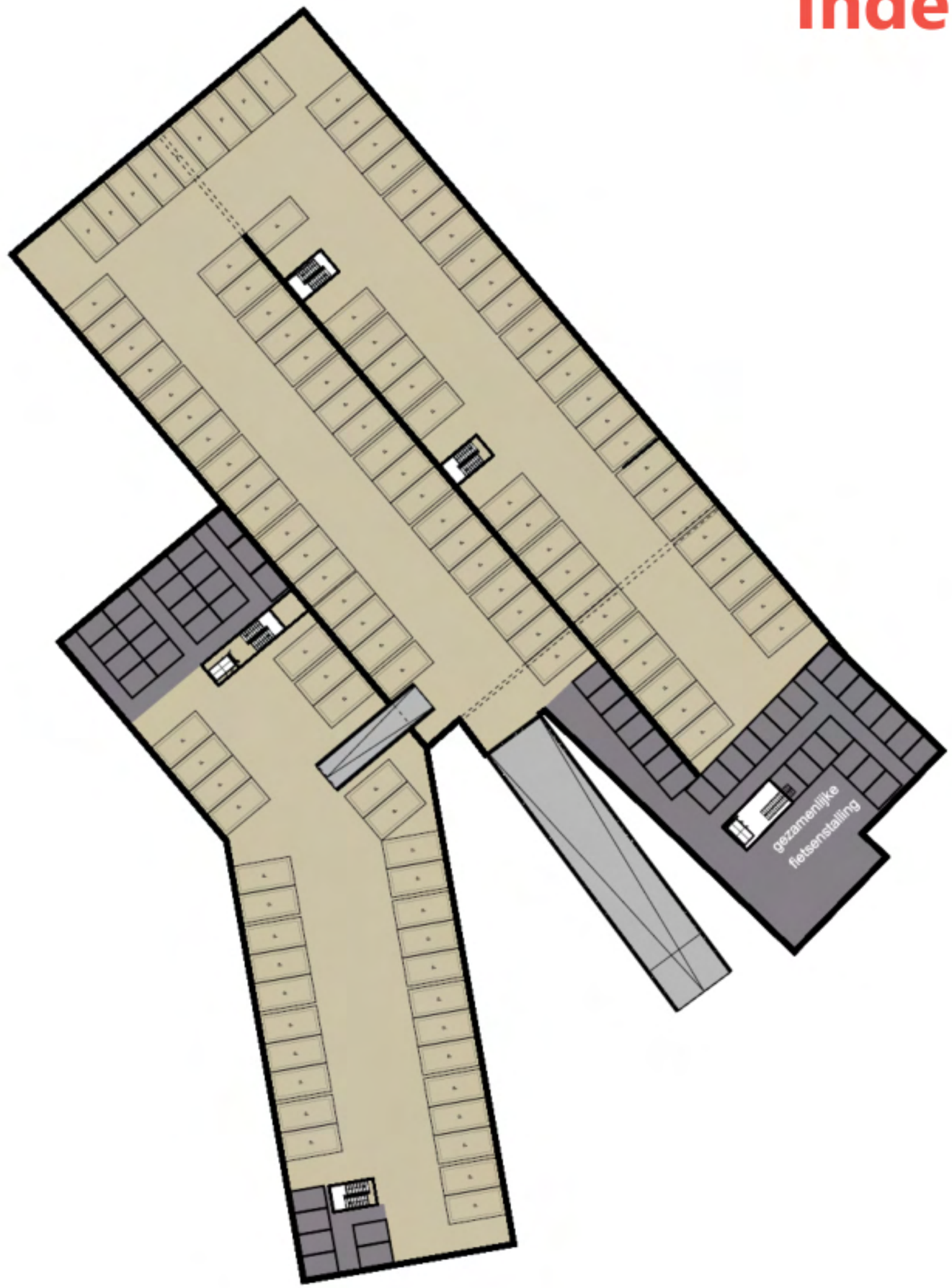




HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

Parkeerkelder



HULS ARCHITECTEN

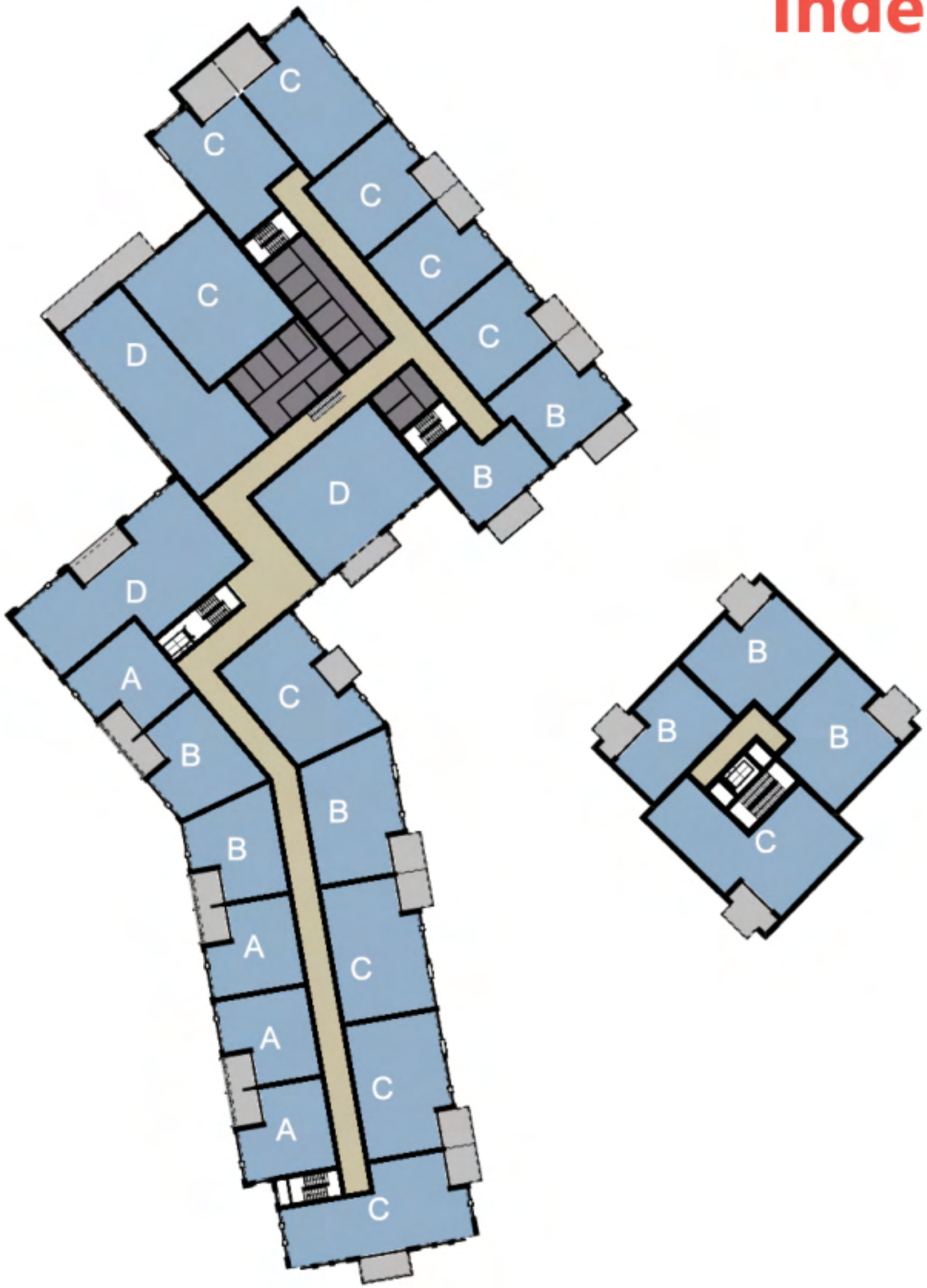
Indeling gebouw

Begane grond



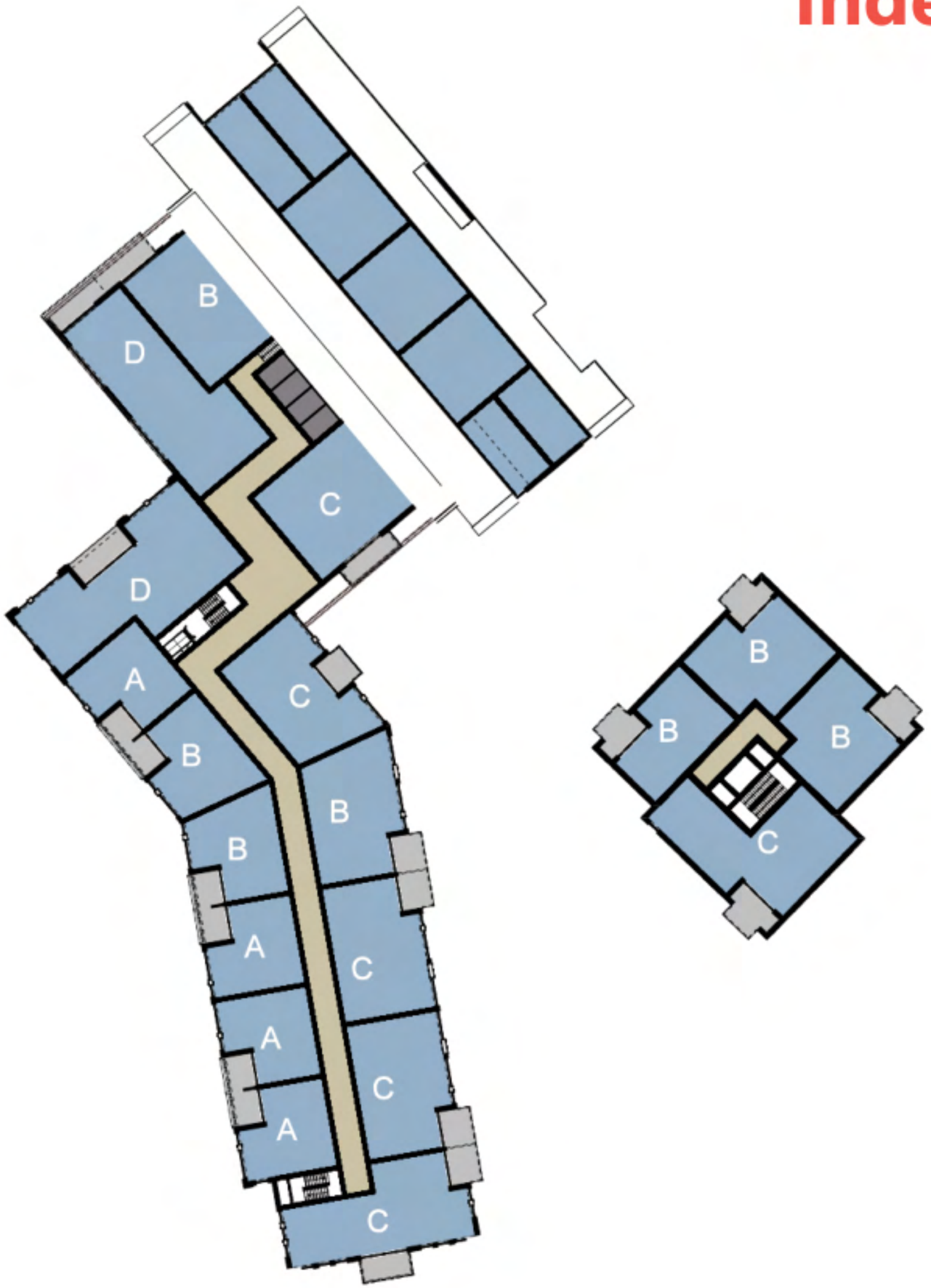
Indeling gebouw

1e verdieping



Indeling gebouw

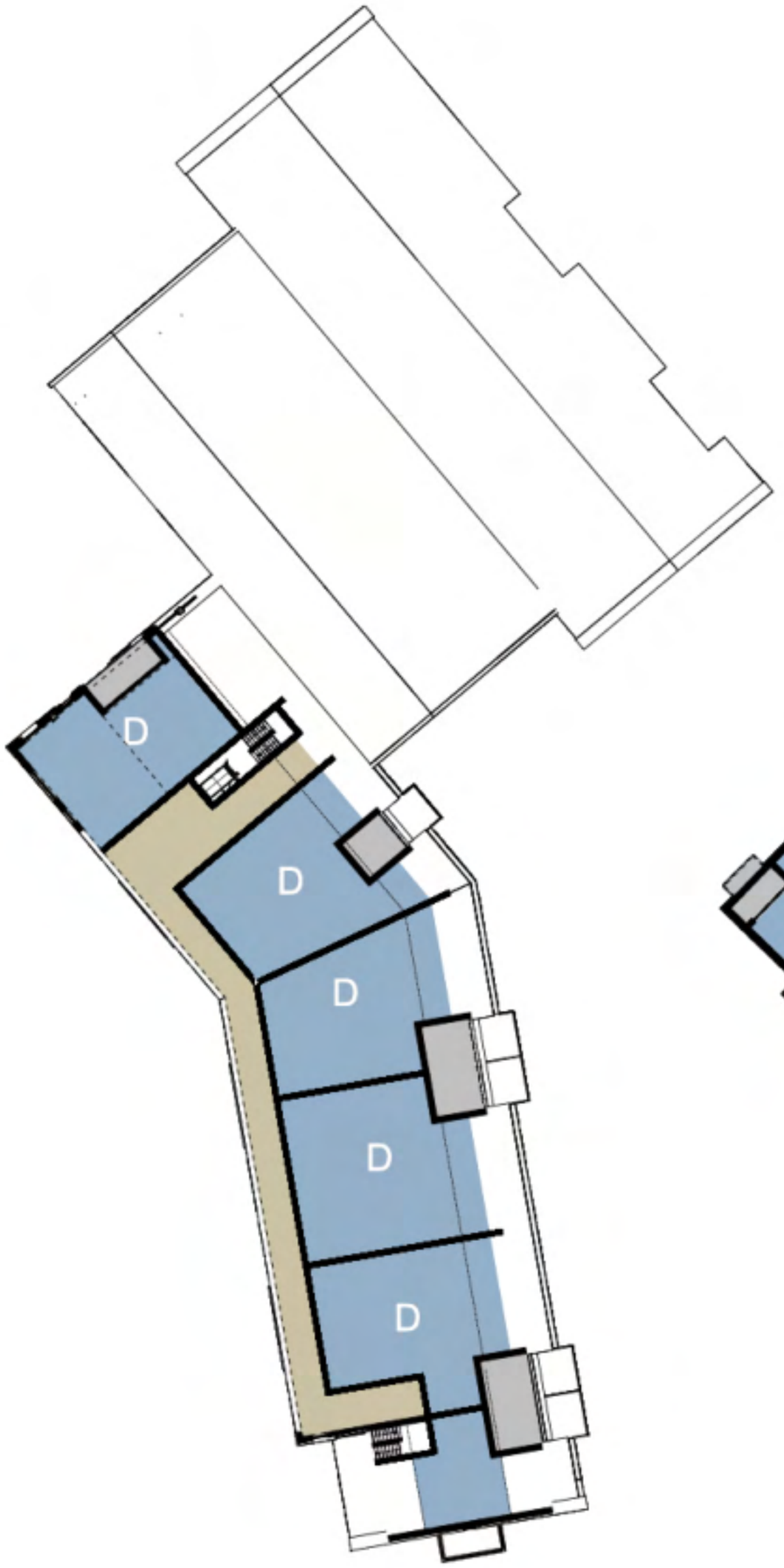
2e verdieping

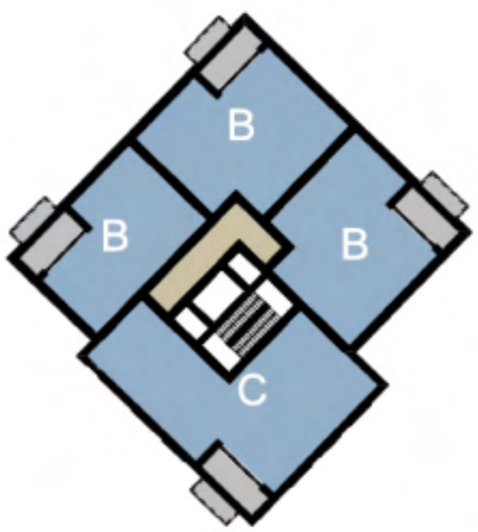


HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

3e verdieping

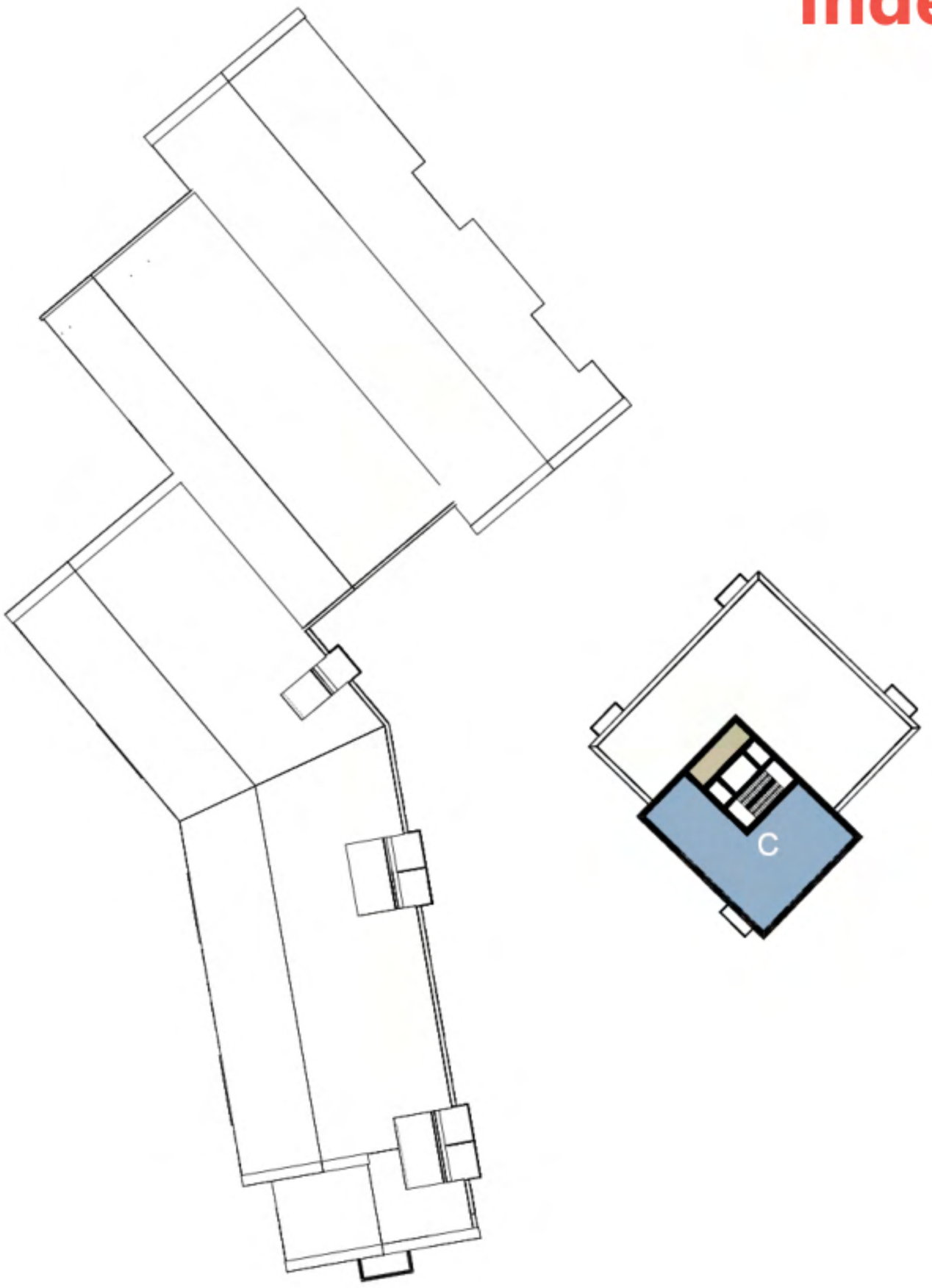




HULS ARCHITECTEN

Indeling gebouw

4e verdieping

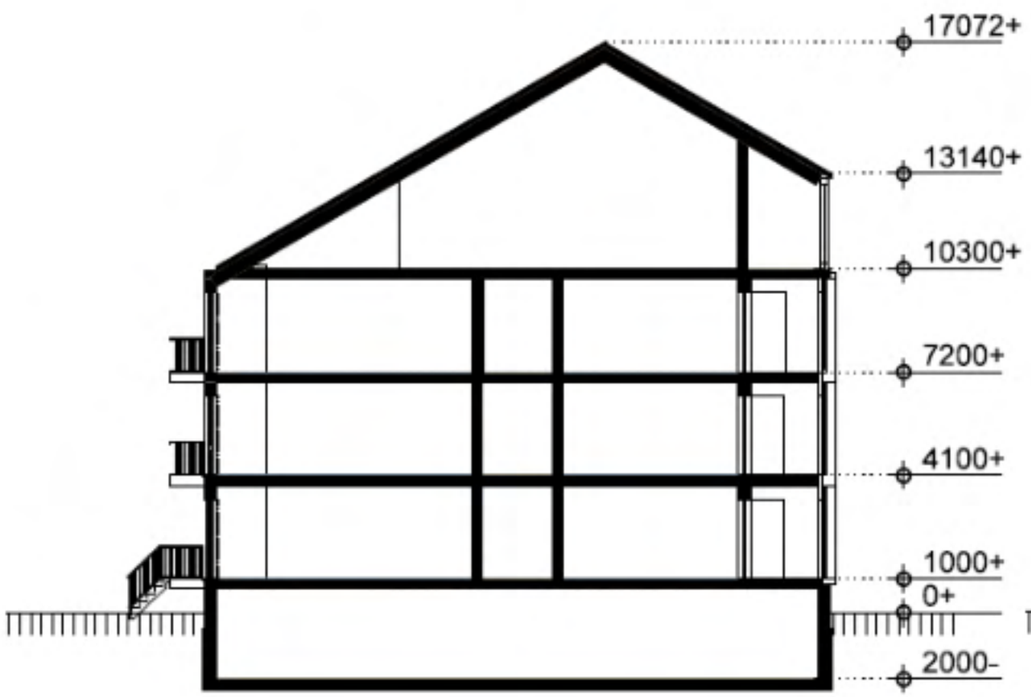


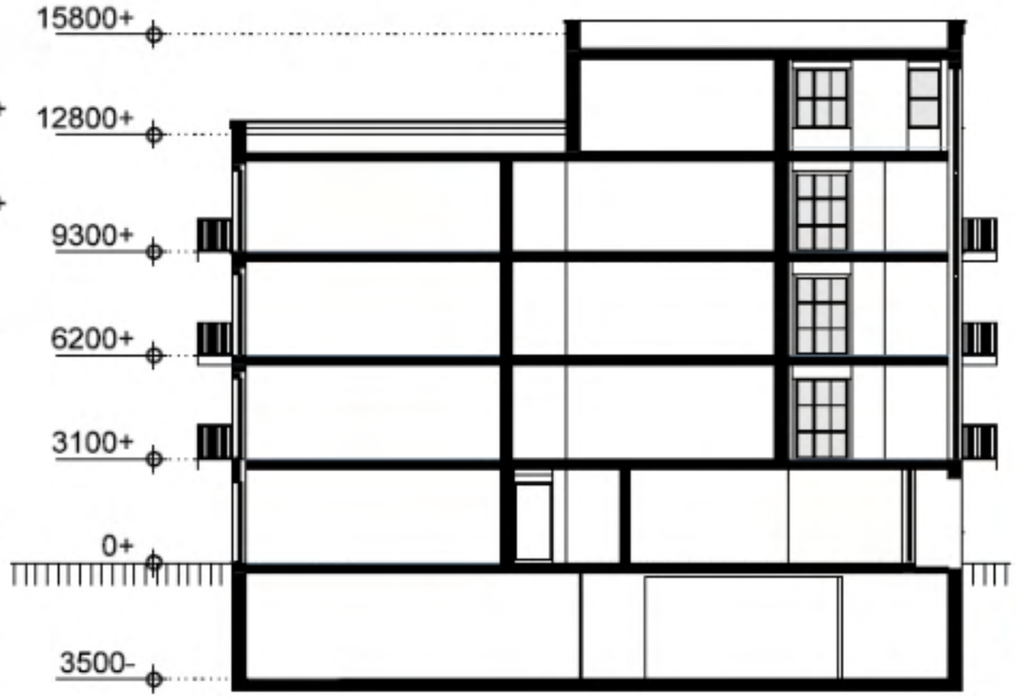
HULS ARCHITECTEN

Doorsneden

A-A, B-B en C-C







HULS ARCHITECTEN

Gevelbeelden

Gemeenteweg



HULS
ARCHITECTEN

Gevelbeelden

Rijksweg



HULS
ARCHITECTEN

Gevelbeelden

Zuidzijde (Muldersweg)



HULS ARCHITECTEN

Gevelbeelden

Oostzijde (ijsbaan)



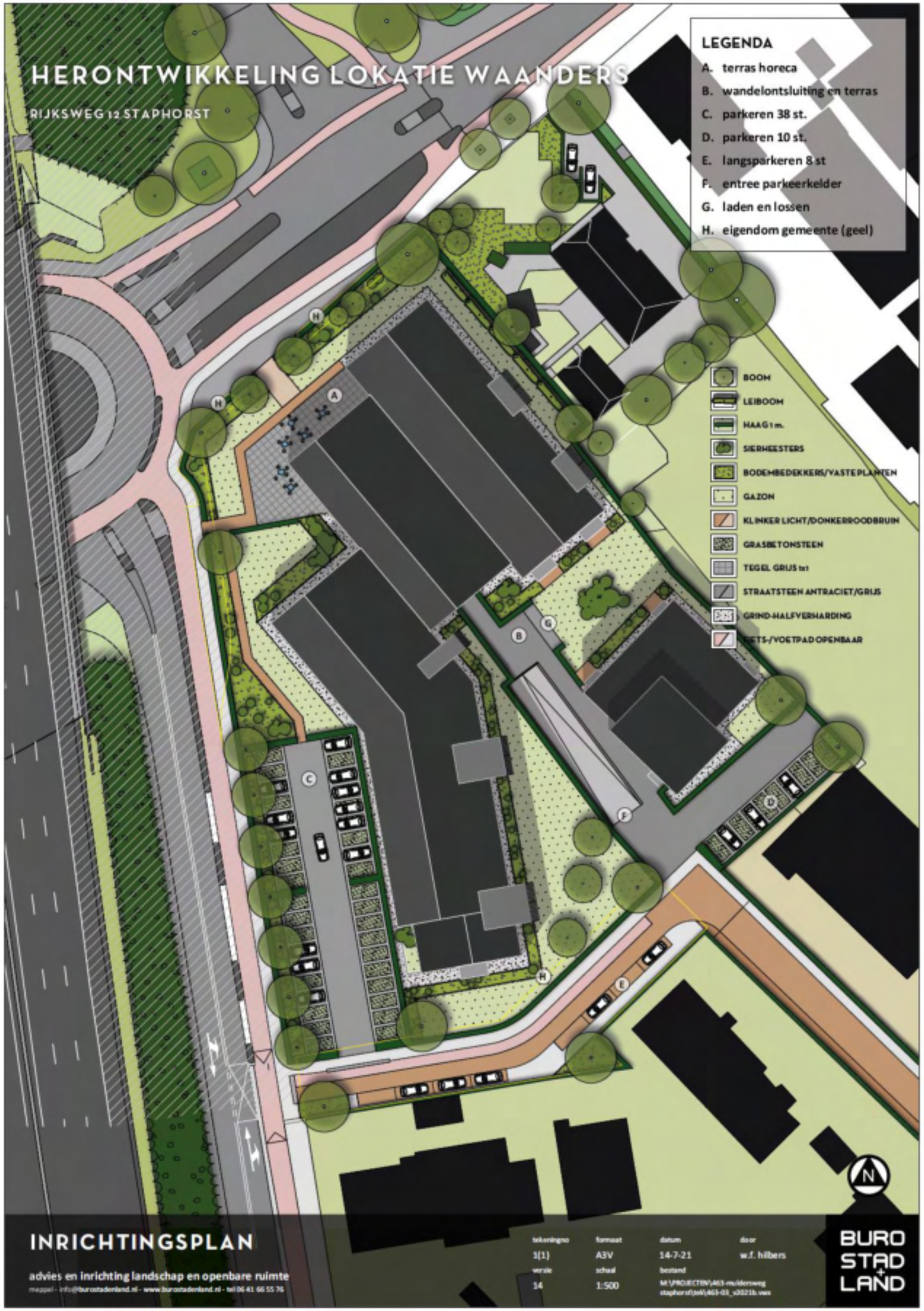
HULS ARCHITECTEN

SFEERIMPRESSIE RUIMTELIJKE INPASSING

BURO STAD + LAND

Situatie

Inrichtingsplan



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en Land



Impressie

Buro Stad en 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 (augustus - december 2021)

College B&W/Gemeenteraad

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

2

Ontwerp bestemmingsplan/ omgevingsvergunning (januari - juni 2022)

College B&W/Gemeenteraad

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

3

Vaststellingsfase (juli - december 2022)

Gemeenteraad

- Definitief ontwerp
- Anterieure overeenkomsten

4

Uitvoeringsfase (2023)

- Verlening omgevingsvergunning
- Werkvoorbereiding en Planrealisatie



Ruimtelijke onderbouwing

Staphorst
Locatie ‘Waanders’

26 Mei 2021



Muldersweg Projectontwikkeling B.V.

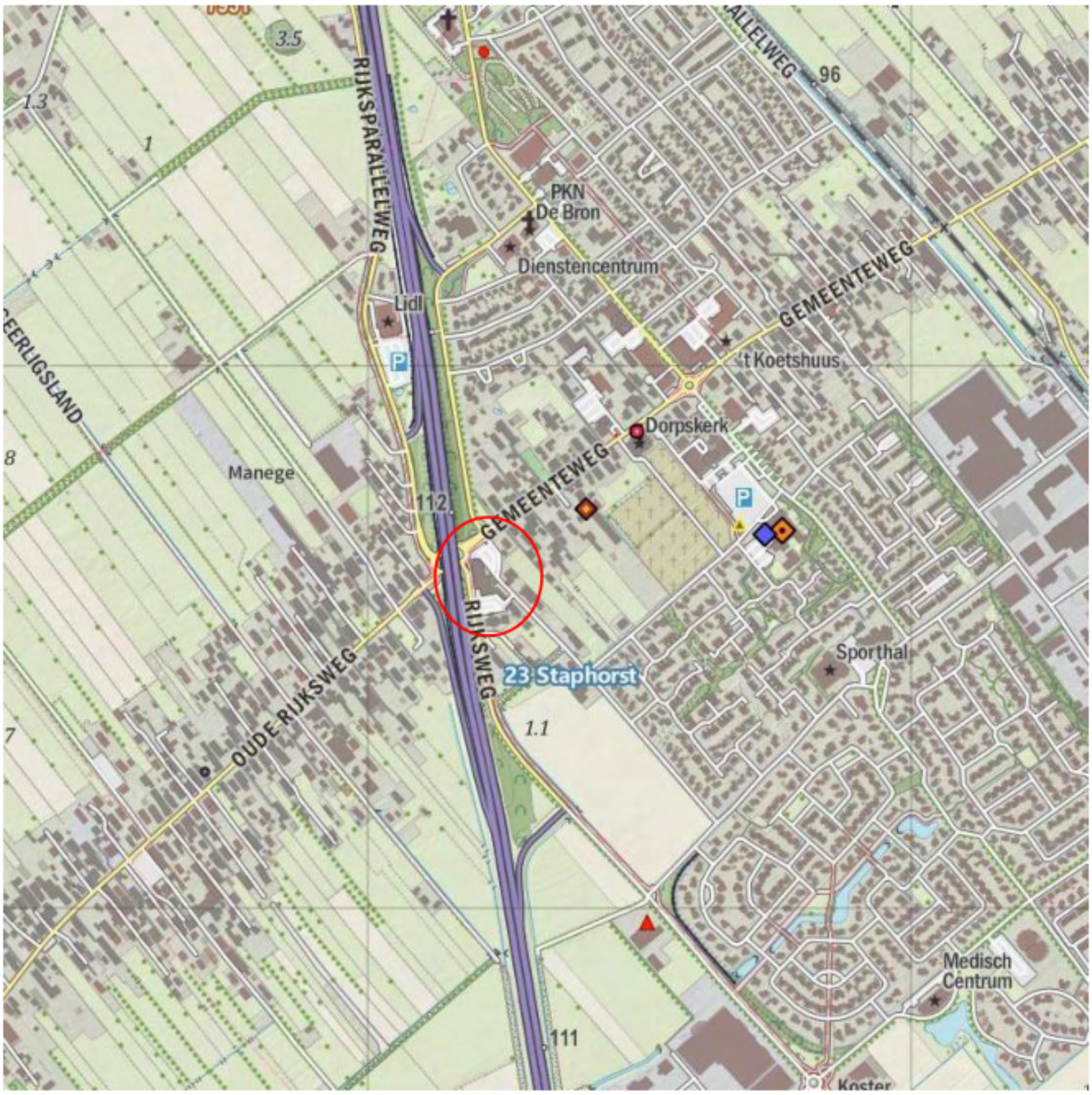
[redacted]

[redacted]

Johan Galjaard Stede(n)bouw

[redacted]

[redacted]



Staphorst met locatie Waanders



Locatie Waanders vanuit het noordwesten gezien

Inleiding

Voor u ligt de Ruimtelijke onderbouwing voor de locatie Waanders te Staphorst. Deze vormt deels een aanvulling op en deels een aanpassing van de Quickscan voor deze locatie, ingediend op 10 augustus 2020 met een aanvulling op 3 december 2020. De Ruimtelijke onderbouwing komt in de plaats van het eerste deel van de Quickscan, de 'Beschrijving van het plan', bestaande uit de paragrafen 'Ruimtelijke motivatie' en 'Architectuur'. Vanaf het deel 'Beleidskaders' blijft de Quickscan voor de locatie Waanders onverminderd van kracht, zoals blijkt uit de aangepaste versie van 26 mei 2021.

Over de Planvisie voor de locatie Waanders van is al verschillende malen overleg geweest, onder andere met de Omgevingskamer. In het gespreksverslag naar aanleiding van de presentatie op 31 augustus 2020 zijn met name de opmerkingen over de 'Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing ontwerp / beschermd dorpsgezicht' cruciaal, omdat het hier gaat om de vraag, welke ingreep passend is voor deze plek. Citaat: *Samengevat wordt een betere ruimtelijke en stedenbouwkundige onderbouwing gevraagd, niet alleen op locatieniveau maar ook in relatie tot De Streek/het beschermd dorpsgezicht.* Uit het advies van 4 januari 2021 blijkt dat ondanks de aanpassingen het ontwerp nog steeds niet akkoord is. Citaat: *Daarnaast is de Omgevingskamer van mening dat de stedenbouwkundige massaopbouw van het plan nog onvoldoende aansluit op de bebouwingskenmerken van het beschermde gezicht in het algemeen en de directe omgeving in het bijzonder.*

In deze Ruimtelijke onderbouwing wordt opnieuw naar de opgave gekeken door:

- terug te keren naar de ruimtelijke analyse van de locatie en haar omgeving en een aangepaste ruimtelijke onderbouwing op te stellen;
- opnieuw na te denken over de te kiezen referentiebeelden en af te zien van de gekozen stedelijke voorbeelden;
- het architectonisch ontwerp af te stemmen op de kenmerken van de omgeving en referentiebeelden met landschappelijke en dorpse kenmerken.

Het programma hoeft niet te worden aangepast want er is niets mis met de terugkeer van horeca in combinatie met woningbouw. Wel is het goed om het advies van de Omgevingskamer over te nemen en het aantal woningen terug te brengen van 94 naar 75 à 80 stuks. Zo kan beter rekening worden gehouden met het 'maximale laadvermogen' van de locatie. Ook het parkeren is dan eenvoudiger oplosbaar. De ontsluiting via het afbuigen van de Mulderssweg naar de Rijksweg wordt overgenomen, conform de heldere adviezen van Roelofs (Notitie verkeersadvies doortrekking Muldersweg, 19 november 2018) en GoudappelCoffeng (Ontsluiting ontwikkelingsplan locatie Waanders, Staphorst, 26 mei 2021). Ook wordt waar mogelijk rekening gehouden met ontwikkelingen in de directe omgeving van de locatie Waanders. Over eerdere versies van de aangepaste Planvisie en de Ruimtelijke onderbouwing is op 16 februari , 16 maart en 1 april 2021 via Teams al overleg gevoerd met de gemeente. Met de opmerkingen en reacties uit deze bijeenkomsten is deze nieuwe, aangepaste versie van de Ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

[redacted] 26 mei 2021

PLANGEBIED MULDERSWEG



Plankaart uit het Projectplan gebiedsontwikkeling Muldersweg

Gebiedsvisie

De locatie Waanders maakt deel uit van een groter gebied aan de Muldersweg, waarvoor de gemeente Staphorst enkele jaren geleden graag een Gebiedsvisie op had willen laten stellen. De aanleiding hiervoor blijkt duidelijk uit het door de gemeente gepresenteerde 'Projectplan gebiedsontwikkeling Muldersweg' (citaat): *'Binnen het "Beschermd Dorpsgezicht" is een locatie aanwezig, bekend als "De kop van Muldersweg" die zowel in ruimtelijke als visuele zin detoneert. Door de desolate inrichting van het gebied is een ruimtelijke kwaliteitsslag gewenst. Temeer omdat op deze locatie meerdere wegen samen komen met de Gemeenteweg en het gebied min of meer de entree van Staphorst is. In de "Structuurvisie 2030 ruimte voor de toekomst, een slag erbij" is daarom aandacht gevraagd de locatie een kwaliteitsimpuls te geven. Nieuwbouw en herinrichting van de openbare ruimte moeten zorgen voor verbetering van de uitstraling en een impuls geven aan de ruimtelijke kwaliteit.'*

De Gebiedsvisie was een ideale mogelijkheid geweest om verschillende ontwikkelingen niet alleen afzonderlijk maar ook in hun onderlinge samenhang te laten plaatsvinden. De destijds geformuleerde doelstelling geldt echter ook voor het kleinere plangebied dat nu aan de orde is (citaat): *'Het gebied tussen de Muldersweg en Rijksweg zodanig her ontwikkelen, 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.'*

Voor alleen al de locatie Waanders geldt eveneens dat verhoging van de ruimtelijke kwaliteit gelijk op moet gaan met een goede verkeersafwikkeling. De eerder al eens geopperde omlegging van de Muldersweg richting Rijksweg levert niet alleen een aaneengesloten, samenhangender locatie op maar maakt ook een einde aan de gebiedsvreemde slinger van het huidige tracé. Door verplaatsing van de aansluiting op de Gemeenteweg naar de Rijksweg wordt het verkeer direct van en naar de Stovonde geleid, die hiervoor ook bij uitstek bedoeld is. Vanzelfsprekend zijn deze verkeersmaatregelen de verantwoordelijkheid van de gemeente Staphorst.

Ook in ruimtelijk opzicht kan rekening worden gehouden met eventuele andere ontwikkelingen rond de Muldersweg door al bij voorbaat uit te gaan van de landschappelijke structuur van het gebied en de bijbehorende oriëntatie van de nieuwe bebouwing. Wanneer datzelfde tevens bij de aangrenzende locaties gebeurt, is er in ieder geval sprake van een gemeenschappelijk vertrekpunt. Dat is nog geen integrale afweging maar vormt wel een goede basis voor toekomstige planvorming.

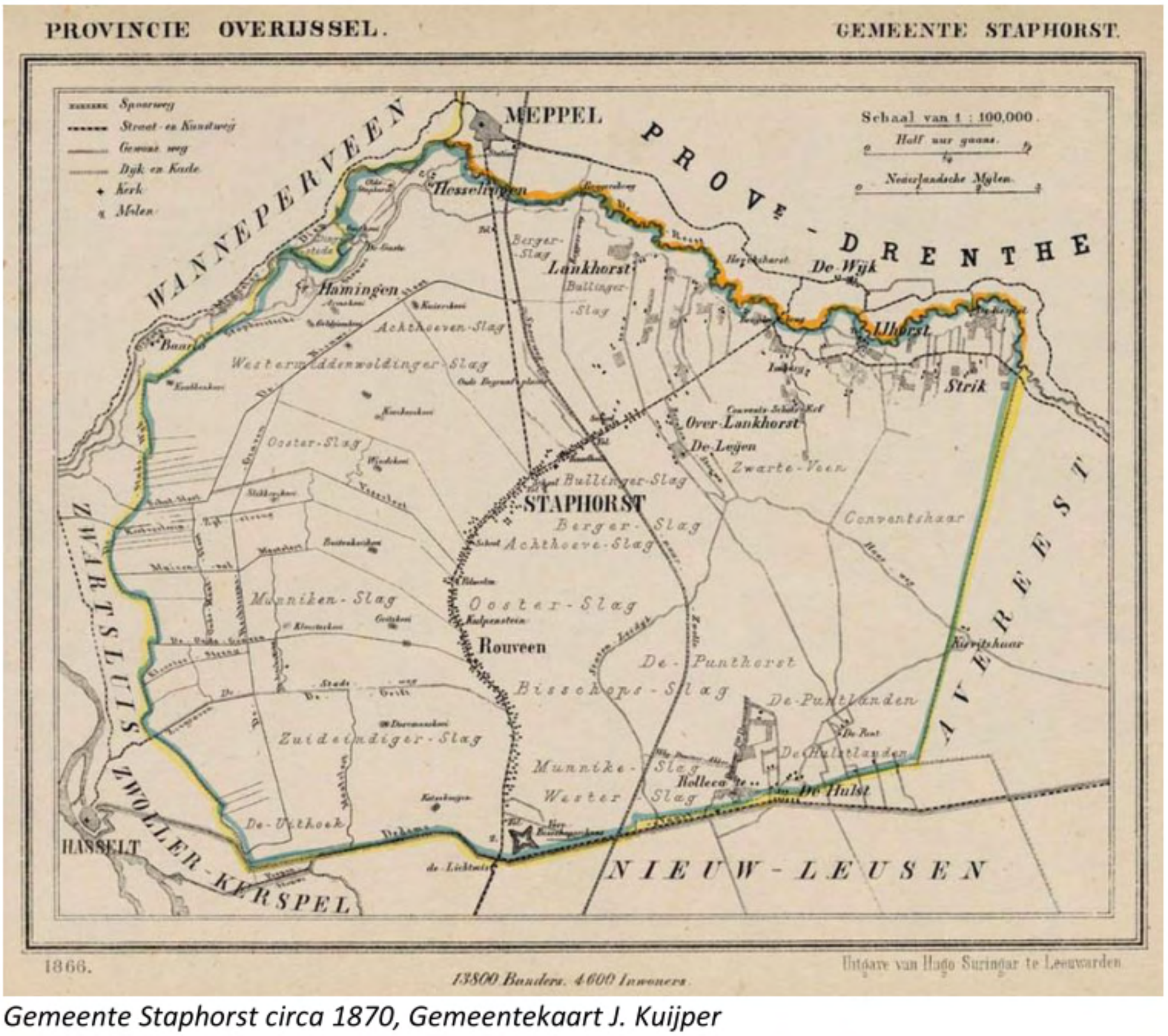


Locatie Waanders vanuit het zuidwesten gezien

Ligging en historie van de locatie

Op een snijpunt van wegen

De locatie Waanders ligt op een bijzondere plek in Staphorst, waar de rijksweg A28 het bebouwingslint van Staphorst kruist. Dit lint loopt van het dorp Lichtmis noordwaarts via een langgerekte slinger door Rouveen en Staphorst om in noordoostelijke richting steeds dunner bebouwd te worden en te eindigen in het dorp Halfweg, op de rand van het Reestdal. Omdat de rijksweg ter hoogte van De Streek op een dijklichaam ligt met alleen een viaduct over de voormalige ontginnings-as, de Diek, verdeelt de rijksweg het dorp ruimtelijk gezien in tweeën, met aan de westkant Rouveen en aan de oostkant Staphorst.



Gemeente Staphorst circa 1870, Gemeentekaart J. Kuijper

Een nieuw hotel

Toen Hendrik Waanders in 1934 de beslissing nam om met zijn hotel van De Lichtmis naar Staphorst te verhuizen, was de verkeerssituatie nog min of meer gelijk aan die op de Gemeentekaart uit circa 1870. De locatie lag tegenover het punt waar de Meppelerweg aansloot op de Diek. Deze historische postroute was in 1823 bestraat, waarna de weg in Staphorst de Gemeenteweg ging heten en in Rouveen de Oude Rijksstraatweg. De Meppelerweg werd vlak daarna in 1829 aangelegd en vormde lange tijd de belangrijkste route naar het



Aansluiting Meppelerweg op Oude Rijksweg/Gemeenteweg/De Diek

noorden. Vanaf Meppel volgde deze weg de richting van de landschappelijke verkaveling maar omdat deze ter hoogte van de Klaas Kloosterweg van richting verandert, doorsnijdt de Meppelerweg het kavelpatroon en het bebouwingslint onder een scheve hoek. De aansluiting vormde vanwege het doorgaande verkeer een levendige plek in het bebouwingslint en werd 'De Hoek' genoemd, misschien wel vanwege het contrast met de omgeving. Jarenlang stond hier ook het oude, in classicistische stijl opgetrokken gemeentehuis, dat vooruitlopend op het doortrekken van de Meppelerweg richting Zwolle in 1938 werd afgebroken.
Toen Hotel Waanders in 1934 werd gebouwd, werd al rekening gehouden met de aanleg van een nieuwe rijksweg tussen Zwolle en Meppel. Zo ligt het hotel niet aan de Gemeenteweg maar werd het evenwijdig aan het verlengde van de toenmalige rijksweg vanuit Meppel geprojecteerd, zodat toekomstig autoverkeer het hotel eenvoudig zou kunnen bereiken. Met de aanleg van deze weg werd in 1940 begonnen en in 1954 was het werk gereed.



Het oude gemeentehuis van Staphorst, gesloopt in 1938

In april 1945 werd Hotel Waanders verwoest, het werd bij hevige gevechten rond 'De Hoek' door de Duitse bezetters in brand gestoken. Na de Tweede Wereldoorlog werden de activiteiten tot 1951 voortgezet in een houten noodgebouw. Pas in dat jaar kon het nieuwe hotel, café en restaurant worden geopend. Het pand kreeg nagenoeg dezelfde verschijningsvorm als het oorspronkelijke hotel uit 1934, alleen iets minder romantisch, niet meer rietgedekt maar met een pannendak.

Van rijksweg tot snelweg

De nieuwe Rijksweg lag aanvankelijk op maaiveld zodat de Gemeenteweg/Oude Rijksweg gelijkvloers gekruist werden. Dat was mogelijk dankzij de introductie van een voor die tijd bijzondere kruising met een uitvoegstrook voor het afslaande verkeer. Dit type kruising zal later bekend worden als de 'Staphorster variant' en maakte Hotel Waanders prima bereikbaar. In de jaren 70 wordt de rijksweg opgewaardeerd en verbreed tot tweemaal tweebaans snelweg met viaducten, de rijksweg A28. De in 1985 verhoogde snelweg vormt een forse ruimtelijke barrière in het lint. In 2011 is de snelweg nogmaals verbreed tot tweemaal drie rijbanen. Van een prominente ligging aan de snelweg ligt Hotel Waanders nu vrijwel verborgen achter hoge geluidschermen.

Aanvankelijk grensde Hotel Waanders met haar achterzijde aan de Muldersweg, die min of meer haaks op de Gemeenteweg uitkwam. Nadat onder het viaduct in de A28 de 'Stovonde' was aangelegd, een 'Staphorster ovale rotonde', moest deze aansluiting in oostelijke richting worden opgeschoven en ontstond het huidige parkeerterrein achter het hotel. Aan de Muldersweg, genoemd naar een molen die hier vroeger stond, ligt nog steeds het voormalige bedrijfsgebouw van Graan-en meelhandel Coster dat uit dezelfde periode dateert als Hotel Waanders en ook deel uitmaakt van de locatie.



Hotel Waanders aan de oorspronkelijke Rijksweg met 'Staphorster variant'



Hotel Waanders achter het viaduct in de A28 in aanbouw

Graan-en meelhandel Coster

Al sinds het begin van de eeuw werd aan de Muldersweg door de familie Coster meel gemalen. In 1908 kwam de standerdmolen aan deze weg in bezit van Roelof Coster maar al in 1915 verzocht de nieuwe eigenaar aan het College van B&W om hier een achtkantige grondzeiler op te mogen richten. Daarvoor werd snel vergunning verleend mits deze uit Diever afkomstige molen nog datzelfde jaar zou worden voltooid en in werking gesteld. De nieuwe molen werd vlakbij de standerdmolen opgericht die daarna werd gesloopt. Al in 1918 werd door Roelof Coster vergunning gevraagd voor de plaatsing van een horizontaal zaagraam, aangedreven door windkracht van de grondzeiler, waarvoor in 1922 door de gemeente toestemming werd verleend. Kort daarop volgde de toestemming voor de installatie van een elektromotor zodat ook zonder wind gemalen kon worden. Pas in 1929 werd helemaal overgestapt op elektrische aandrijving en de molen ontwiekt, waardoor slechts een molenromp overbleef. Deze brandde in 1933 geheel af, waarna op korte afstand een machinale korenmolen werd gebouwd die tot begin deze eeuw in bedrijf is geweest, waarna de ambachtelijke bedrijvigheid uit dit gebied definitief is verdwenen.

Het bedrijfsgebouw met de ertegenaan gebouwde woning is in al die jaren nauwelijks veranderd. Alleen de oorspronkelijke kap is vervangen door een derde bouwlaag en de bedrijfswoning is met een bouwlaag verhoogd. De functie is wel gewijzigd in die van kantoor met de bestemming dienstverlening. In 2019 is een tijdelijke vergunning afgegeven voor kamerverhuur en thans wordt het gebouw gebruikt als huisvesting van arbeidsmigranten.



Vrachtwagens bij Graan-en meelhandel Coster aan de Muldersweg



Graan-en meelhandel Coster met bedrijfswoning en boerderij aan de Muldersweg

Een belangrijke verandering was de sloop van de boerderij op de hoek van Muldersweg en Gemeenteweg. Tot die tijd maakte het hotel deel uit van het bebouwingslint van De Streek. Na de sloop van de in 1971 afgebrande boerderij, het omleggen van de Muldersweg en de aanleg van het parkeerterrein, kwam het hotel steeds meer geïsoleerd te liggen: op grotere afstand van de overige bebouwing en van de snelweg gescheiden door de geluidschermen.



Hotel Waanders met op de achtergrond de gesloopte boerderij

De locatie en haar directe omgeving

Lange lijnen en richtingen
De locatie ligt niet alleen op de kruising van twee belangrijke lijnen maar ook op het ontmoetingspunt van oud en nieuw. De historie wordt vertegenwoordigd door de al eeuwenoude Diek, de tegenwoordige tijd door de verhoogde snelweg met haar viaduct en geluidschermen en de naastgelegen Rijksweg op maaiveld die aansluit op de Stovonde in de Gemeenteweg. De andere verbinding met het dorp bestaat uit de Muldersweg, die voorheen de locatie recht doorsneed maar nu in oostelijke richting is afgebogen en via een slinger aansluit op de Gemeenteweg, tegenover de Burgemeester van de Walstraat. De ooit ruim in haar omgeving gelegen locatie met royaal zicht op de brede rijksweg is door de hoge wegtaluds ingesloten geraakt en mist door de omgelegde Muldersweg een sterke, visuele aansluiting op het historische bebouwingslint van de Diek.

Inrichting
De locatie is niet alleen aan drie zijden door wegen ingesloten maar ook de tussengelegen vlakken zijn geheel verhard. Door het omleggen van de Muldersweg, die vroeger vlak langs de achterzijde van het hotel liep, kon aan deze zijde van dit gebouw een groot parkeerterrein worden aangelegd. Ook op andere plekken wordt intensief geparkeerd, zoals langs de leegstaande boerderij aan de Rijksweg en tussen het voormalige bedrijfsgebouw van Graan- en meelhandel Coster en de woningen aan de Muldersweg. Daardoor is in de loop der jaren het gehele terrein verhard geraakt, met uitzondering van enkele plantvakken rond het hotel waarin nog slechts één grote boom staat. De zeer stenige locatie Waanders sluit daardoor slecht aan op de vooral groene erven langs de Gemeenteweg en de Oude Rijksweg.

Diverse bebouwing
Aan de zuidoostkant van Hotel Waanders staat aan de Muldersweg het blokvormige bedrijfsgebouw van Graan-en meelhandel Coster dat deel uitmaakt van het vernieuwingsproject. De bijbehorende bedrijfswoning staat met haar kopgevel bijna op de rijstrook. Op het ogenblik is de voormalige bedrijfsbebouwing in gebruik ten behoeve van kamerverhuur.
Verder zuidwaarts staat langs de Muldersweg een rij winkels met bovenwoningen die uitkijken op de naastgelegen ijsbaan. Tegenover dit blok ligt aan de overzijde van de weg een gerestaureerde boerderij, op korte afstand van de blokvormige hoteluitbreiding. Aan de westkant van deze boerderij ligt een tweede boerenerf, waarvan de bebouwing bij hoge uitzondering haaks op de Rijksweg staat. Deze boerderij staat leeg, de stal op het achtererf is deels ingestort en het erf grotendeels verhard.
Ook Hotel Waanders zelf bestaat al lang niet meer alleen uit het fraaie hoofdgebouw uit de jaren vijftig maar is sindsdien verschillende malen uitgebreid met onder meer een eenlaags, plat afgedekt zalencentrum en een drielaagse blok met hotelkamers. De nieuwbouw staat helaas in schril contrast met het oorspronkelijke hotel en dat geldt ook voor enkele kleinere aan- en uitbouwen. Geconcludeerd kan worden dat de locatie Waanders de afgelopen jaren niet aan kwaliteit gewonnen heeft en een nieuwe impuls goed kan gebruiken.



Hotel Waanders aan Rijksweg met aansluiting op Gemeenteweg



Hoofdgebouw Hotel Waanders nog zonder meest recente uitbreiding



Uitbreiding Hotel Waanders met zalencentrum en extra blok hotelkamers



Parkeerterrein achter Hotel Waanders ter plaatse van omgelegde Muldersweg





Voormalig bedrijfsgebouw van Graan-en meelhandel Coster met bedrijfswoning



Voormalige boerderij met stal aan Rijksweg 4, grenzend aan parkeerterrein Hotel Waanders



Winkels met bovenwoningen aan de Muldersweg



Historische boerderij aan de Muldersweg naast de uitbreiding van Hotel Waanders



Ruimtelijke opbouw Staphorst (bron: Ruimtelijke Atlas, SVP Architectuur en Stedenbouw)

Ruimtelijk kenmerken

Aanknopingspunten nieuwbouw
Bij een relatief grote ingreep als op locatie Waanders is het belangrijk om te bepalen hoe de nieuwbouw zich gaat voegen in de 'Ruimtelijke opbouw' van de bestaande omgeving. Daarbij staat de locatie niet alleen op zich maar maakt zij ook deel uit van het beschermd dorpsgezicht De Streek, het boerderijlint langs de Diek, en het tracé van de snelweg. De afgeschuinde locatie is zelfs gevormd door deze twee lange lijnen die elkaar onder een scheve hoek kruisen. Dat heeft geleid tot een ontmoeting van twee richtingen:

- Kavelsloten en nokken van boerderijen haaks op de Gemeenteweg;
- Schuine doorsnijding landschappelijke structuur door de snelweg.

Oriëntatie bebouwing
De schuine doorsnijding van De Streek heeft geleid tot vier afwijkende kavels in de oksels van snelweg en Gemeenteweg. Dat heeft op drie plekken een staffeling van kleinere bouwvolumes opgeleverd met nog steeds de nokken haaks op de Gemeenteweg. Alleen de bebouwing op de locatie Waanders staat grotendeels evenwijdig aan de snelweg en is hier oorspronkelijk ook op gericht geweest, evenals de aangrenzende boerderij. Latere bebouwing zoals het blok met hotelkamers volgt echter via de Muldersweg weer de landschappelijke kavelrichting en dat geldt ook voor het voormalige bedrijfsgebouw van Graan-en meelhandel Coster, eveneens aan de Muldersweg gelegen. De locatie verenigt dus beide richtingen in zich en dat zou ook voor de nieuwbouw moeten gelden:

- Eerste oriëntatie: op de Gemeenteweg en de Muldersweg haaks daarop als deel van De Streek;
- Tweede oriëntatie: op de verhoogde snelweg evenals het oorspronkelijke Hotel Waanders op de Rijksweg.

Derde oriëntatie
Op vrijwel alle kavels aan de Diek staan de boerderijen met hun kopgevel naar de straat gericht, hiervan gescheiden door een fraaie siertuin. Naast het hoofdgebouw loopt een insteekstraat naar het achtererf waar de stallen staan en soms ook een tweede, derde en zelfs vierde boerderij. Andere functies zoals fabrieken, bedrijven of scholen maken veel meer een gesloten front naar de weg en staan vaak ook op kortere afstanden hiervan. Deze gevelfronten vormen een derde, incidentele oriëntatie evenwijdig aan de weg. Het zijn de uitzonderingen in het boerderijlint, niet alleen qua functie maar ook qua situering. Omdat deze derde oriëntatie zou kunnen gaan concurreren met de eerste twee, wordt afgezien van een samenbindende kop tussen beide hoofdrichtingen van de locatie Waanders.

Maat en schaal
De meeste bebouwing in De Streek is betrekkelijk laag, met als uitzondering de oudere fabrieksgebouwen en de centrumbebouwing rond het kruispunt met de Ebbinge Wubbenlaan/Bergerslag. Ook het voormalige bedrijfsgebouw van Graan- en meelhandel Coster telt drie bouwlagen, evenals de uitbreiding van Hotel Waanders. Het oorspronkelijke bouwwerk is dankzij haar zeer hoge kap eveneens een relatief groot bouwvolume maar als gevolg van de wegtaluds en geluidschermen valt dat nu minder op dan vroeger. Er is op de locatie Waanders dus sprake van twee schaalniveaus:



Structuurbeeld Staphorst (bron: Ruimtelijke Atlas, SVP Architectuur en Stedenbouw)

- Laag: de Gemeenteweg en aansluitende kavels met vooral boerderijen met lage zijgevels, representatieve voorgevels en kap met wolfseinde;
- Hoog: de op een talud gelegen rijksweg met geluidschermen met daarnaast de bestaande bebouwing van Hotel Waanders met haar hoge, samengestelde kap en aan de Muldersweg het voormalige bedrijfsgebouw van Coster.

Als gevolg van het hybride karakter van de locatie moeten er verschillen in schaal worden overbrugd tussen het maaiveld van de historische Diek en het technische talud met geluidschermen. Met behulp van gelede bouwvolumes van verschillende omvang is het mogelijk om in enkele stappen zowel de schaal van De Streek te respecteren als aan te sluiten bij de schaal van de snelweg. Het hoofdgebouw van het huidige hotel is daarvan een goed voorbeeld. Een geleidelijke schaalvergroting is zelfs nodig, omdat de nieuwbouw langs de Rijksweg een geluidwerende functie heeft voor de achterliggende nieuwbouw. Het bedrijfsgebouw van Coster neemt een tussenpositie in als hoger gebouw niet in maar achter het bebouwingslint.

Bouwen op een erf en herkenningspunt
Uit de 'Ruimtelijke opbouw' van Staphorst blijkt de beperkte schaal van de bebouwing en het gelaagde bebouwingslint met meerdere opstallen achter elkaar. De bijzondere erfbebouwing van De Streek kan ook als model worden gebruikt voor de bebouwing van de locatie Waanders. Hier staan nu ook al verschillende bouwvolumes achter elkaar maar de samenhang is veel minder hecht dan op de traditionele boerenerven, mede als gevolg van de grote parkeervlakken. Bij een gebouwde parkeervoorziening biedt nieuwbouw de mogelijkheid van een compacte groepering van bouwvolumes, die beter aansluit bij de sfeer van De Streek. Zo kan enerzijds worden aangesloten bij de schaal en richting van De Streek en anderzijds de situering van verschillende bouwvolumes worden gebruikt om het schaalverschil met de snelweg te overbruggen. Dat is belangrijk want uit het 'Structuurbeeld' blijkt dat Hotel Waanders ook een belangrijk herkenningspunt is. Tegenwoordig minder vanaf de snelweg gezien maar vanaf de Gemeenteweg blijft de locatie een echt scharnierpunt in het lint, dat door een hoger en opvallender gebouw het juiste accent kan krijgen. Tegelijkertijd biedt de locatie van het voormalige bedrijfsgebouw van Coster de mogelijkheid om de nieuwbouw ook aan de Muldersweg een oriëntatiepunt te geven.



Bestaande situatie locatie Waanders



Plangrenzen locatie Waanders met te slopen bebouwing en verlegging Muldersweg

Stedenbouwkundig ontwerp

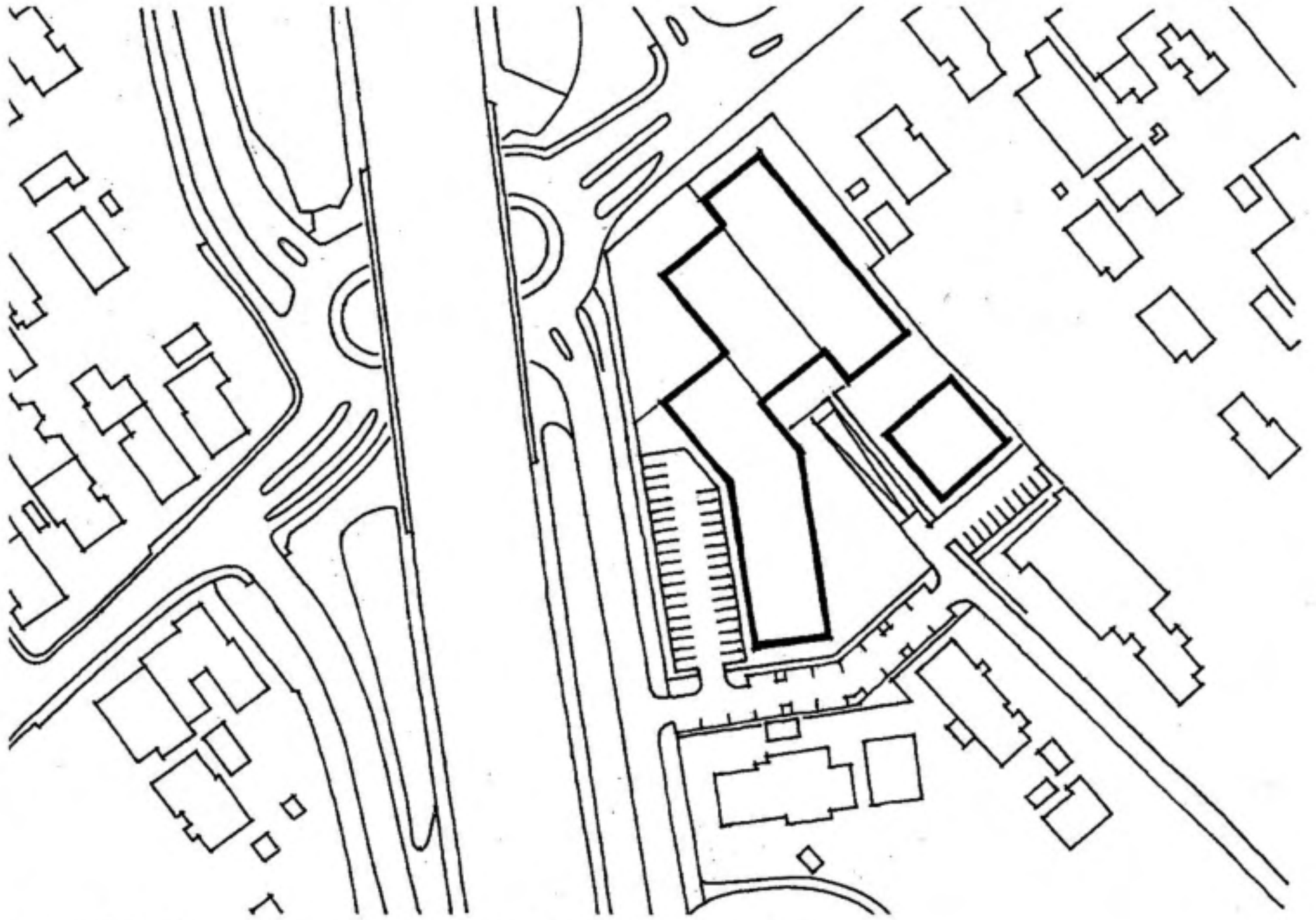
Belangrijkste ingrepen
Het stedenbouwkundig ontwerp bouwt voort op de eerder vervaardigde voorstellen van Huls Architecten en Buro Stad+Land. Daarin staan de volgende maatregelen centraal:

- Opheffen huidige tracé Muldersweg via parkeerterrein op locatie;
- Aansluiting van de Muldersweg op de Rijksweg naast huisnummer 4;
- Verminderen oppervlakte parkeerterrein door gebouwd parkeren voor bewoners;
- Kleine parkeerterreinen voor bezoekers Grand Café Waanders en appartementen;
- Grotere aaneengesloten groenvlakken en meer opgaande beplanting.

Aanvullende uitgangspunten
Met alleen al deze maatregelen krijgt niet alleen de locatie meer kwaliteit maar dankzij het geprojecteerde groen verbetert ook de relatie met de omgeving. Daarnaast worden de volgende uitgangspunten geformuleerd op basis van de voorgaande cultuurhistorische en ruimtelijke analyses:

- Het zichtbaar maken van zowel de oorspronkelijke kavelrichting als de schuine doorsnijding van de Rijksweg door middel van minimaal twee afzonderlijke bouwstroken;
- De bouwstrook ter plaatse van de gesloopte boerderij en Coster sluit qua maat en schaal aan op het bebouwingslint van De Streek en de bebouwing langs de Muldersweg;
- De bouwstrook ter plaatse van het te slopen hotel volgt de afwijkende richting van de Rijksweg en heeft dankzij haar grotere schaal een geluidwerende functie voor de achterliggende nieuwbouw;
- Beide bouwstroken worden aan elkaar gekoppeld tot een duidelijk herkenningspunt maar zonder een gesloten front te vormen;
- In dit herkenningspunt wordt ook Grand Café Waanders opgenomen met een terras aan de Diek en eventueel ook aan de goed bezonde achterzijde;
- Tussen beide bouwstroken wordt een gemeenschappelijke tuin voor de bewoners aangelegd, eventueel met terras voor Grand Café Waanders;
- De oorspronkelijke Muldersweg wordt als zichtlijn gebruikt om de groepering van de bouwvolumes te laten aansluiten op de karakteristiek van De Streek;
- De lengtes van de bouwvolumes wordt gereduceerd door middel van een verschuiving of knikken in de rooilijn of door een verdeling in kleinere eenheden, bijvoorbeeld door een afzonderlijk bouwvolume op de locatie Coster;
- Bij een soepele inpassing van de verschillende bouwvolumes kan goed gebruik worden gemaakt van de aanwezige kleine hoekverdraaiingen op de locatie en eventuele nieuwe hoekverdraaiingen.

Doelstelling
Deze uitgangspunten hebben tot doel om lange lijnen in ere te herstellen, een harmonische koppeling aan te brengen tussen bestaande en nieuwe bebouwing, de gaten in het bebouwingslint te dichten en de maat- en schaalverschillen tussen De Streek en de snelweg te overbruggen. Zoals Hotel Waanders destijds een goede oplossing was voor de Rijksweg op maaiveld, moet de nieuwe invulling een antwoord zijn op de verhoogde snelweg met geluidschermen en de nieuwe aansluiting van de Mulderweg op de Rijksweg.



Ruimtelijk plan met gekoppelde en vrijstaande bouwvolumes

Ruimtelijk concept

De basis van het ruimtelijk concept vormt het verdelen van het appartementencomplex in meerdere geschakelde bouwvolumes met kap aan de Gemeenteweg en als uitwerking een afzonderlijk plat afgedekt bouwvolume op de locatie Coster:

- Het laagste bouwdeel met aan de Gemeenteweg, ter plaatse van de gesloopte boerderij;
- Het hoogste bouwdeel aan de Rijksweg, ter plaatse van Hotel Waanders;
- Tussen de bouwdelen aan Gemeenteweg en Rijksweg een afzonderlijk bouwdeel als karakteristieke plek voor het nieuwe Grand Café Waanders;
- Een bijzonder bouwvolume aan de Muldersweg, ter plaatse van bedrijfsgebouw Coster.

Landschappelijke richting

De ruimtelijke opbouw is afgestemd op de kavelrichting van het landschap. Alle drie gebouwdelen aan de Gemeenteweg richten zich op deze weg, ook het meeste westelijke deel. Met behulp van een kleine knik wordt na enkele meters de richting van de Rijksweg overgenomen. Zo wordt de afstand tot deze weg op een vanzelfsprekende manier wat groter en keert in het gebouw de hoekverdraaiing tussen Gemeenteweg en Rijksweg op subtiele wijze terug. Achter het oostelijke bouwdeel komt een vrijstaand bouwwerk, als verwijzing naar de voormalige maalderij.

Rooilijnen

De rooilijn aan de Gemeenteweg mag niet voor de voorgevel van huisnummer 6 uitkomen en niet onder die van huisnummer 4. Dat geldt zowel voor het betreffende bouwdeel als voor het aangrenzende tweede bouwdeel. Het doel van deze rooilijn(en) is om het profiel

van de Gemeenteweg weer wat duidelijker in te kaderen. Bij de rooilijn aan de Rijksweg wordt uitgegaan van de voorgevel van de leegstaande boerderij met huisnummer 4 maar moet ook rekening worden gehouden met enkele kleine aanpassingen aan de Stovonde.

Gebouwd parkeren
De drie langwerpige gebouwdelen van het appartementencomplex en het afzonderlijke bouwvlak hebben een diepte van minimaal 18,00 meter. Deze maat is afgestemd op tweezijdig haaks parkeren ter weerszijden van een centrale rijstrook in een souterrain of kelder. Voor de stramienen wordt uitgegaan van een maat van minimaal 7,50 meter, waarin plaats is voor drie parkeervakken naast elkaar. Ook onder de locatie Coster is een kelder voorzien, mede ten behoeve van de stalling van fietsen.

Parkeren op maaiveld
De voorkeur gaat uit naar parkeren aan beide zijden van de om te leggen Muldersweg richting de Rijksweg. In overleg met de gemeente is gekozen voor langsparkeren en een smalle groene overgang naar de aanwezige boerderij- en woonhuiskavels. Ook kan aan de Rijksweg op eigen terrein worden geparkeerd, wanneer het bouwdeel hier wat verder terug wordt gelegd ten behoeve van een dubbelzijdige parkeerkoffer met haakse parkeervakken. Bij een vrijstaand bouwvolume op de locatie Coster kan aan de zuidoostzijde van dit gebouw een halve parkeerkoffer worden aangelegd, mede ten behoeve van het aangrenzende woonwinkelblok.

Maat en schaal
De schaal van de nieuwbouw is groter dan die van de gemiddelde boerderij aan de Diek. Door de gebouwdelen onderling te verschuiven komt de nieuwbouw echter niet ineens in beeld. Vanaf de oostkant is tot vlakbij alleen het eerste, laagste gebouwdeel goed te zien. De achterliggende bouwdelen worden grotendeels afgeschermd, deels door opgaande beplanting. Vanaf de westkant toont de nieuwbouw zich overhoeks, dankzij de hoekverdraaiing tussen Rijksweg en Gemeenteweg. Ook hier ligt het hoogste gebouwdeel het minst in het zicht. Het accent wordt aan deze zijde ook in de nieuwbouw gevormd voor Grand Café Waanders, nu prominent op de hoek gelegen, met aan de voorzijde een royaal terras. Een tweede herkenningspunt kan worden gevormd door het vrijstaande bouwwerk aan de Muldersweg.

Ruimtelijke kenmerken van de nieuwbouw:
- Gestaffelde voorgevel met drie herkenbare bouwdelen;
- Verschoven bouwdelen om aan te sluiten op de schaal van De Streek;
- Grand Café Waanders tussen twee appartementenblokken ingeklemd
- Vrijstaand bouwwerk bij de afbuiging van de Muldersweg.

Groen op en rond de locatie:
- Tuinstroken langs vrijwel alle appartementen;
- Gemeenschappelijke tuin tussen beide vleugels van het complex in;
- Groene inrichting met tuinen en terras rond Grand Café Waanders
- Opgaande beplanting als groene schermen langs de randen van de locatie.
- Grasberm met bomen als overgang naar tweezijdig fietspad.







W.M. Dudok, Fabritiusschool, Hilversum, 1926

Referentiebeelden

Boerderij als inspiratiebron

De architectuur Hotel Waanders is in haar hoofdvorm afgeleid van een boerderij. De hoge kap met flauwe dakhelling, de aan elkaar gekoppelde schilddaken en het karakteristieke wolfseinde in de uitbouw van de voorgevel verwijzen naar de landelijke omgeving. Hoewel het bouwwerk zich niet letterlijk spiegelt aan de historische boerderijen in Staphorst, dragen de kappen wel degelijk bij aan de goede inpassing binnen de bebouwde kom. Hotel Waanders staat daarin niet op zichzelf. In de jaren dertig, toen het oorspronkelijke ontwerp werd gemaakt, werden wel vaker boerderij-vormen gebruikt voor andere functies. Heel bekend zijn de lagere scholen van W.M. Dudok, de bekende stadsarchitect van Hilversum en ontwerper van het wereldberoemd raadhuis. De Fabritiusschool met haar rieten kappen, waarmee Hotel Waanders voor de brand in 1945 ook was afgedekt, paste ondanks haar forse bouwvolumes goed in haar tuinstedelijke omgeving.



Hotel Waanders in de jaren vijftig

Een ander bekend voorbeeld uit de jaren dertig is de Rudolf Steinerkliniek in Den Haag van de architecten J.W.E. Buijs en J.B. Lürsen. Ook hier zijn evenals in een boerderij alle functies ondergebracht onder één grote kap die op een organische wijze in het duinlandschap wordt opgenomen. Dankzij de hellende nok gaat het gebouw op in haar omgeving met de kenmerkende hoogteverschillen. Evenmin als Hotel Waanders is het een klein gebouw maar de schaal past goed in haar omgeving. Niet alleen stonden in de jaren dertig boerderijen model voor andere functies zoals een school of een ziekenhuis, voor de boerderij werden juist nieuwe bouwvormen ontwikkeld die toch goed in het landschap pasten. Een bekend voorbeeld is de koeienstal voor het landgoed Garkau in Scharbeutz van architect Hugo Häring. Hier werden zelfs kleuren toegepast die ook in Staphorst gebruikelijk zijn.







J.W.E. Buijs, J.B. Lürsen, Den Haag, Rudolf Steinerkliniek, 1926-28

De voorbeelden uit de eerste helft van de vorige eeuw laten zien hoe aan de ene kant andere functies in boerderij-vormen kunnen worden gehuisvest en hoe aan de andere kant boerderij-vormen ook kunnen evolueren tot nieuwe typen bouwvolumes. Op deze manier zou ook naar de locatie Waanders gekeken kunnen worden, ook en misschien wel vooral omdat dit hotel zo duidelijk deel van De Streek is geworden. Daarna wordt kort stilgestaan bij het voormalige bedrijfsgebouw van Coster, dat in al haar eenvoud ook een herkenningspunt is geworden binnen De Streek.



Hugo Häring, Scharbeutz (D), Gut Garkau, 1923-26





MVRDV, Schijndel, De Glazen Boerderij

Landelijke bouwvormen in deze tijd
Ook tegenwoordig vormen landelijke bouwvormen weer een belangrijke inspiratiebron voor architecten. Een letterlijke en tegelijkertijd ironische benadering is De Glazen Boerderij in het centrum van Schijndel. Hier is het volume van een Brabantse boerderij ongeveer anderhalf keer vergroot tot een bouwvolume, waarin onder meer winkels, kantoren en een restaurant zijn ondergebracht. De gevels en daken zijn uitgevoerd in gehard glas, waarop een collage van foto's van alle nog bestaande boerderijen in Schijndel is aangebracht.

De afgelopen jaren is de 'schuurwoning' een bekend voorbeeld geworden van een relatief nieuw type vrijstaande woning die in haar hoofdvorm teruggrijpt op de boerderij, het 'hallehuis', maar in haar uitwerking, materiaalgebruik en detaillering juist zeer eigentijds is. Die ontwikkeling heeft zich ook uitgestrekt tot complexere bouwwerken zoals multifunctionele accommodaties, brede scholen, bezoekerscentra, zorginstellingen en appartementengebouwen. Het 'hallehuis' blijkt een zeer flexibele bebouwingstypologie te zijn.

Grotere bouwwerken kunnen dankzij bijvoorbeeld gelede kapvormen en subtiele hoekverdraaiingen goed in een kleinschalige, dorpse omgeving worden ingepast, zoals blijkt uit de multifunctionele accommodatie het 'Noorderhuis' in Noordeloos. Door het houten gebouw in meerdere volumes op te splitsen voegt het zich soepel in het dorpssilhouet. De Brede School 'Waterrijk' in Boskoop sluit op een andere manier op de overgang van dorp en landschap. Via twee knikken wordt de forse lengte van dit 'hallehuis' gereduceerd tot overzichtelijke en van elkaar verschillende delen, terwijl het materiaal- en kleurgebruik sterk contrasteert met de omgeving.

Een ander voorbeeld van een gelede kap is 'De Kolonel' in Ede. Dit grote appartementencomplex bestaat uit een enkelvoudige voetafdruk maar wordt beëindigd door meerdere asymmetrische topgevels, waarvan de kappen door middel van nokken in twee richtingen aan elkaar gekoppeld zijn. Het samenspel van gemetselde bakstenen balken, penanten en dakranden geeft het bouwwerk een luchtige, transparante karakteristiek. Datzelfde principe is toegepast bij woningcomplex 'Kercke Veld State' in Horst, waar een reeks van bouwvolumes tegen elkaar aan zijn geplaatst met een glazen tussenlid als entreepartij.

Gelede kappen en bakstenen gevels zijn kenmerkend voor het huidige Hotel Waanders. Dezelfde thema's keren op verschillende manieren terug in de gekozen referentiebeelden. Elementen hieruit zijn toegepast in het ontwerp voor het nieuwe appartementencomplex en Grand Café Waanders. Zowel de stedenbouwkundige opzet als de architectonische uitwerking zijn daarbij gericht op het overbruggen van de schaalsprong tussen De Streek en de snelweg. Daarbij moet bedacht worden dat dat destijds ook voor Hotel Waanders gold en hoe goed die opgave is uitgepakt. Voor de locatie Coster wordt overigens een andere benadering gevolgd.





De Zwarte Hond, Noordeloos, Multifunctionele accommodatie Noorderhuis





Atelier PRO, Boskoop, Brede School Waterrijk



MIX Architectuur, Ede, MN10, De Kolonel





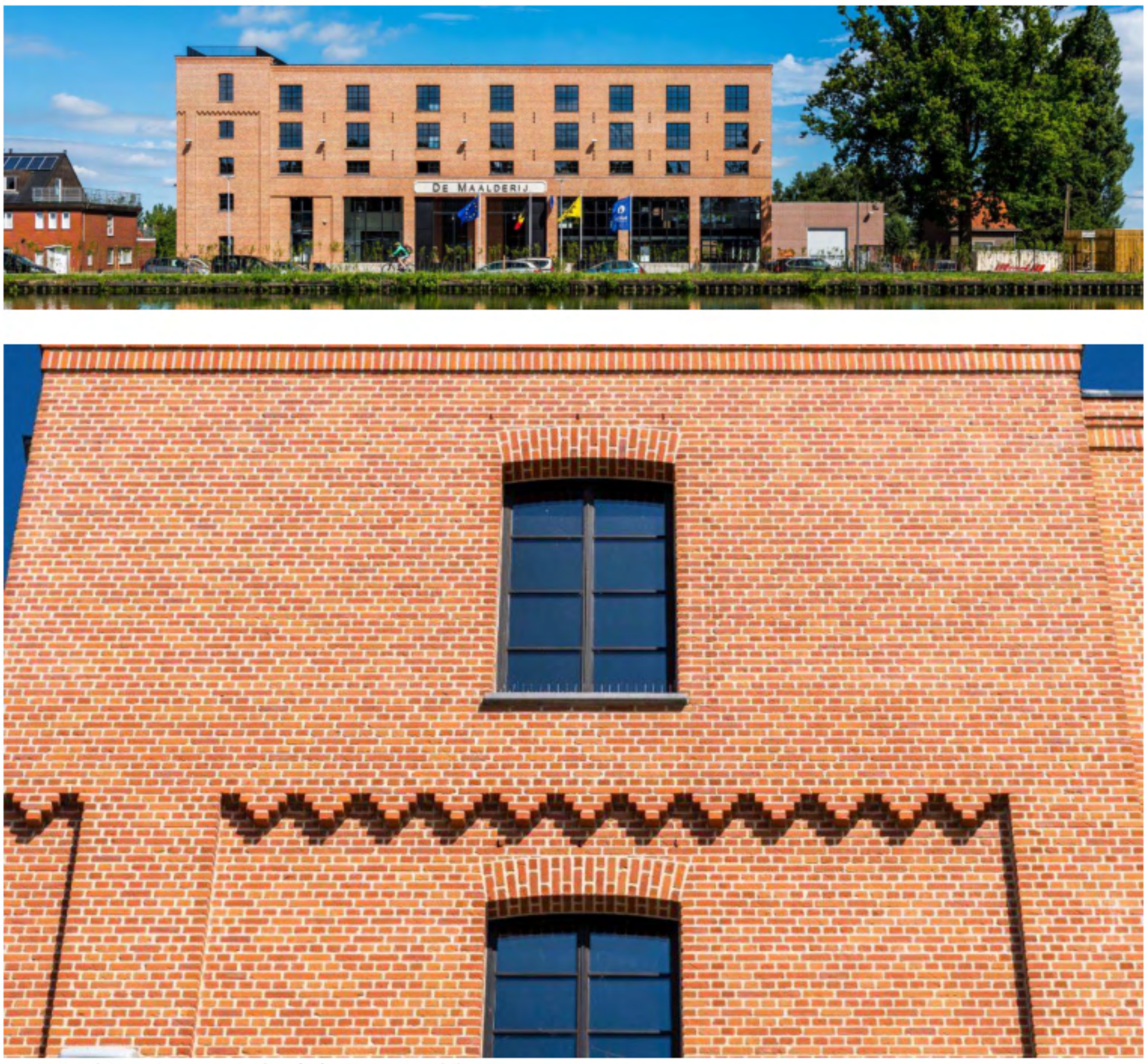
Driessen Architectuur, Horst, Kercke Veld State



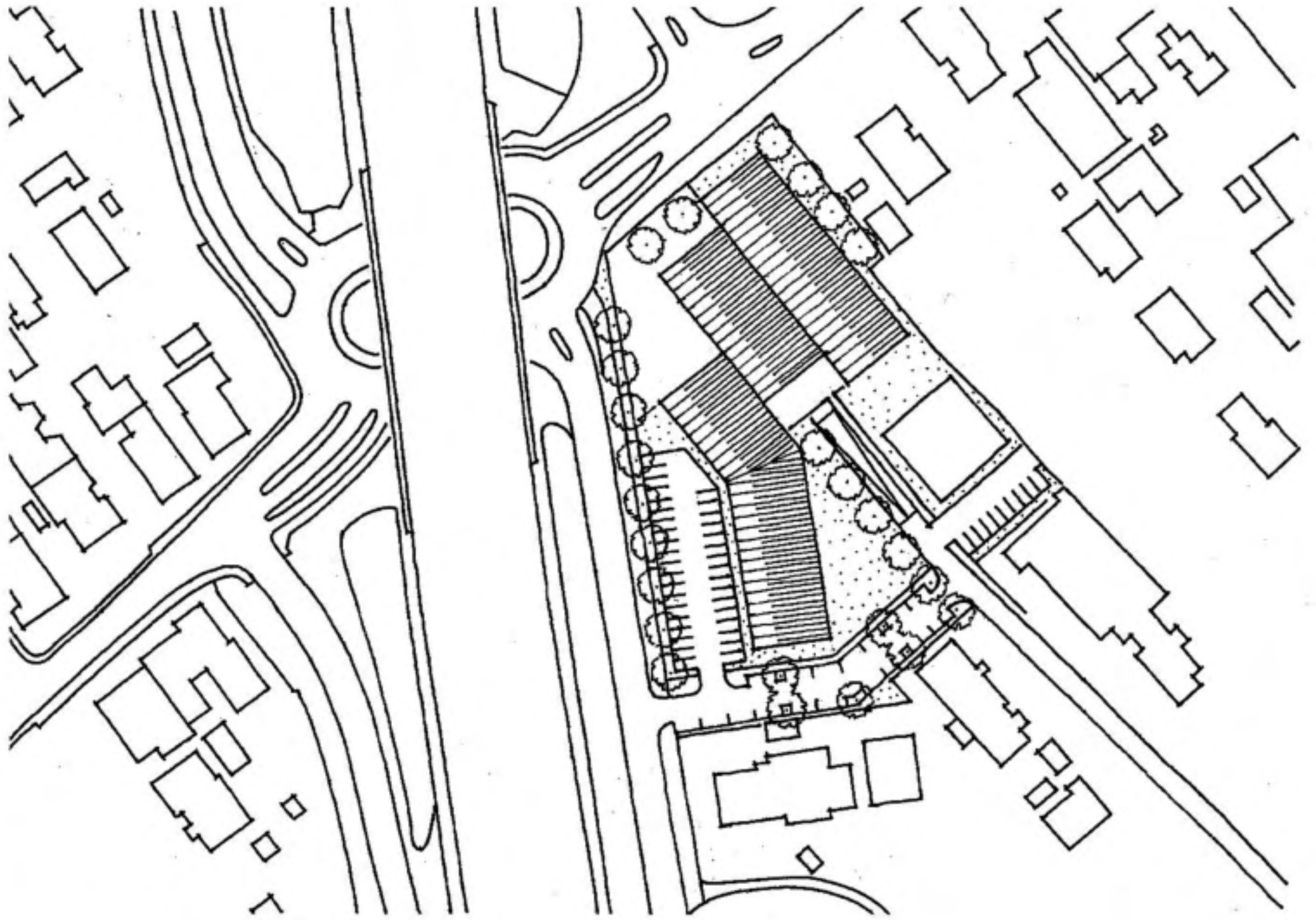
M2 Architecten, Brecht (B), De Maalderij

Van molen tot maalderij

Het voormalige bedrijfsgebouw van Coster vormt de laatste in een reeks molens langs de Muldersweg. Het gemetselde blok met rechthoekige raamopeningen is op zich geen fraai bouwwerk en de bouwkundige staat is matig. Ook is het een betrekkelijk klein gebouw, waarvan de verdiepingen niet eenvoudig in meerdere appartementen kunnen worden verdeeld. Behoud en restauratie liggen daarom niet voor de hand. Het vormt door haar industriele karakter en platte dak echter wel een karakteristiek herkenningspunt, dat in één of andere vorm zou mogen terugkeren op deze plek. Nieuwbouw in de vorm van een strakke en zakelijke baksteenarchitectuur zou de herinnering levend kunnen houden aan de historie van deze plek. Een mooie referentie is De Maalderij in Brecht (B), een historisch industrieel gebouw dat dankzij haar fraaie baksteen en detaillering wel de moeite waard was om gerestaureerd te worden.



M2 Architecten, Brecht (B), De Maalderij



Ruimtelijk plan met kappen en beplantingen

Bouwstenen voor het architectonisch ontwerp

Het ruimtelijk plan en de referentiebeelden vormen de bouwstenen voor het architectonisch ontwerp, waarvan de situatie, plattegronden, doorsneden, gevels en perspectieven in een afzonderlijk planboek zijn opgenomen, de Planvisie van Huls Architecten uit Staphorst. In een later stadium zal voor de gehele locatie nog een inrichtingsplan worden vervaardigd.

Het architectonische ontwerp is het resultaat van een intensief proces tussen initiatiefnemer, architect en stedenbouwkundige, waarin ook de gemeente Staphorst en welstandsgedelegeerden van Het Oversticht een belangrijke en inspirerende rol hebben gespeeld. Na afsluiting van deze fase zal wederom contact met omwonenden worden gezocht, al is met wensen uit de omgeving uiteraard al terdege rekening gehouden.

Het project betekent niet alleen een nieuwe architectonische invulling voor deze cruciale locatie in de gemeente maar als gevolg van de omgelegde Muldersweg ook een nieuwe verkeerssituatie. Het opheffen van de aansluiting op de Gemeenteweg, het verdwijnen van het parkeerterrein en de nieuwe aansluiting op de Rijksweg leiden tot een aanzienlijke verbetering van de openbare ruimte.

Hoewel de eerder door de gemeente geëntameerde Gebiedsvisie Muldersweg geen doorgang heeft gevonden, wordt met het project voor de locatie Waanders op belangrijke punten alsnog invulling gegeven aan de gemeentelijke wens naar een ‘kwaliteitsslag’ voor dit gebied. Met een ‘kwaliteitsimpuls’ kan vorm worden gegeven aan dit ‘visitekaartje voor Staphorst’ en dankzij het nu voorliggende ontwerp voor een appartementencomplex met gebouwd parkeren inclusief een aantrekkelijke horeca-vestiging, krijgt het huidige herkenningspunt aan De Streek nieuwe allure.

Deze Ruimtelijke onderbouwing vormt deels een aanvulling op en deels een vervanging van de eveneens ingediende Quickscan voor dit project. In dit stuk is ook de plantoelichting op het nieuwe architectonisch ontwerp opgenomen.

HERONTWIKKELING LOKATIE WAANDERS

RIJKSWEG 12 STAPHORST

LEGENDA

A. terras horeca
B. wandelontsluiting en terras
C. parkeren 38 st.
D. parkeren 10 st.
E. langsparkeren 8 st
F. entree parkeerkelder
G. laden en lossen
H. eigendom gemeente (geel)

- BOOM
- LEIBOOM
- HAAG 1 m.
- SIERHEESTERS
- BODEMBEDEKKERS/VASTE PLANTEN
- GAZON
- KLINKER LICHT/DONKERROODBRUIN
- GRASBETONSTEEN
- TEGEL GRIJS 1x1
- STRAATSTEEN ANTRACIET/GRIJS
- GRIND-HALFVERHARDING
- FIETS-/VOETPAD OPENBAAR

INRICHTINGSPLAN

advies en inrichting landschap en openbare ruimte

meppel - info@burostadenland.nl - www.burostadenland.nl - tel 06 41 66 55 76

tekeningno	formaat	datum	door
1(1)	A3V	14-7-21	w.f. hilbers
versie	schaal	bestand	
14	1:500	M:\PROJECTEN\463-muldersweg staphorst\tek\463-03_v2021b.vwx	

BURO STAD + LAND

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.

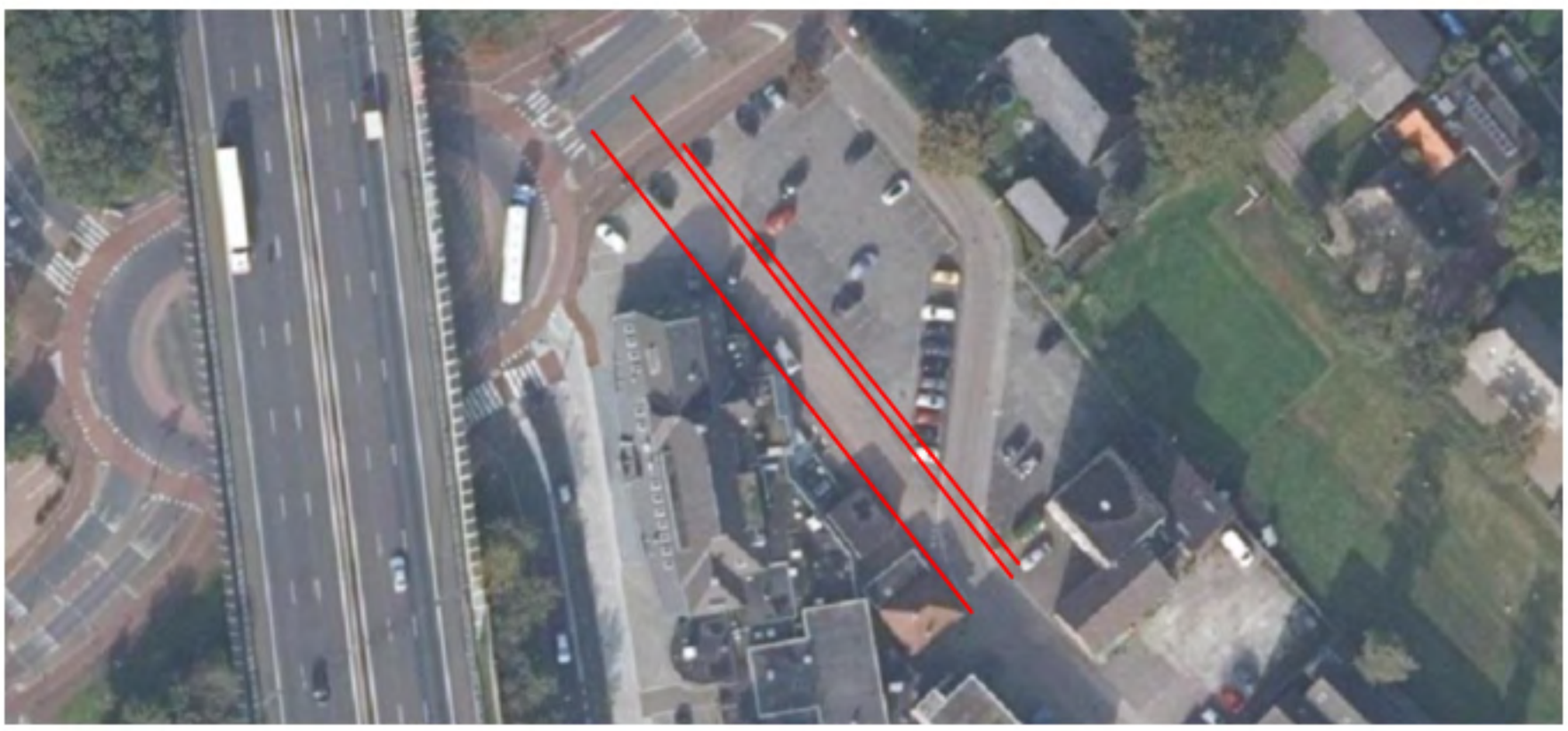
Mede door de grote hoeveelheid verkeer op de Gemeenteweg was het voor verkeer vanaf Muldersweg lastig oprijden, met wachttijden (tot circa één minuut) en wachtrijen tot gevolg. Fietsverkeer vanaf Muldersweg werd belemmerd door de wachtrijen, waardoor men over het trottoir ging fietsen. Ook bleek dat 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.

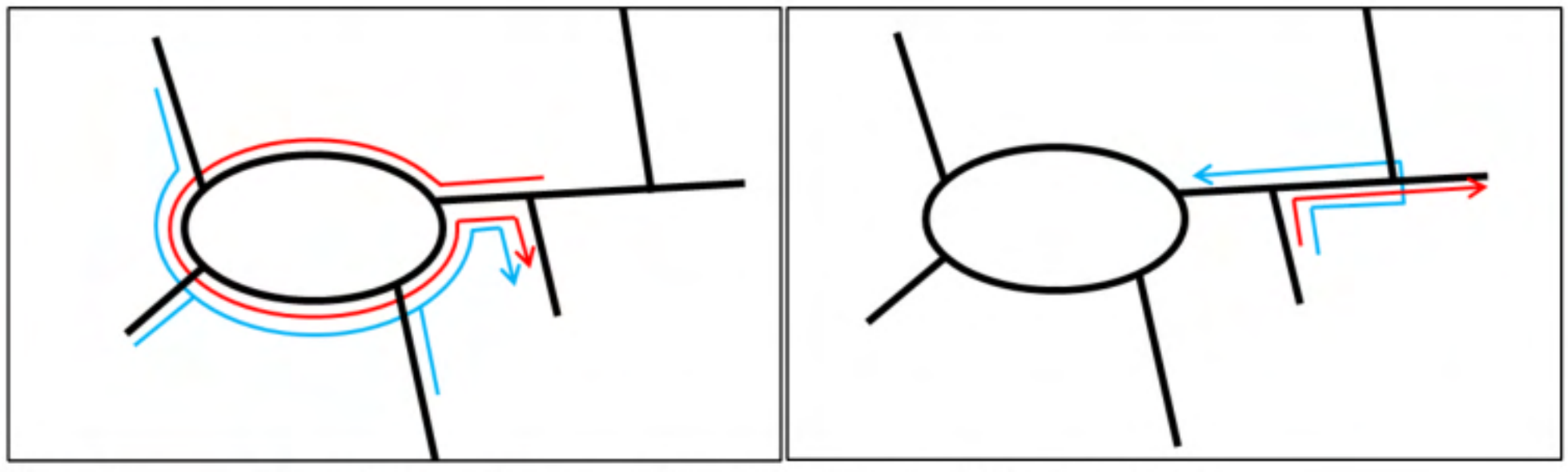


Figuur 3 Scenario doortrekking Muldersweg

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.

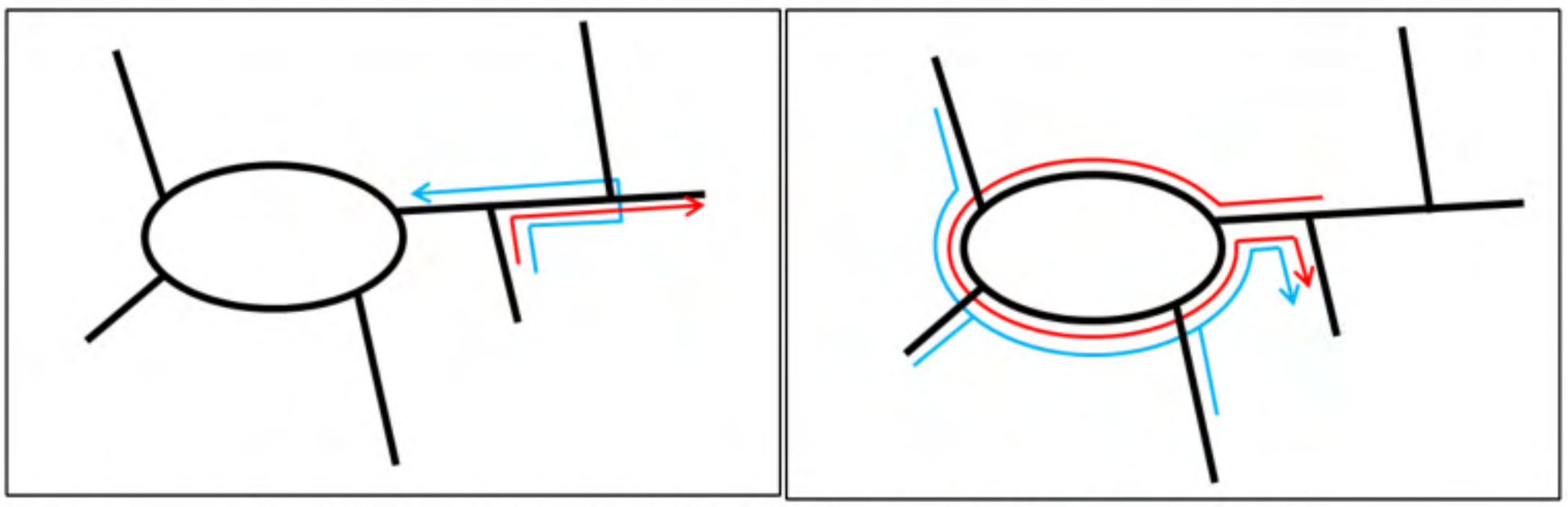
Om voertuigen vanaf Muldersweg richting Stovonde toch een directe route te bieden is een doorsteek in de middengeleider de enige oplossing. Deze linksafslaande manoeuvre brengt wel een behoorlijk risico op blokkade op de Gemeenteweg met zich mee. Tussen de afleidende fiets- en rijstrook van Stovonde 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.

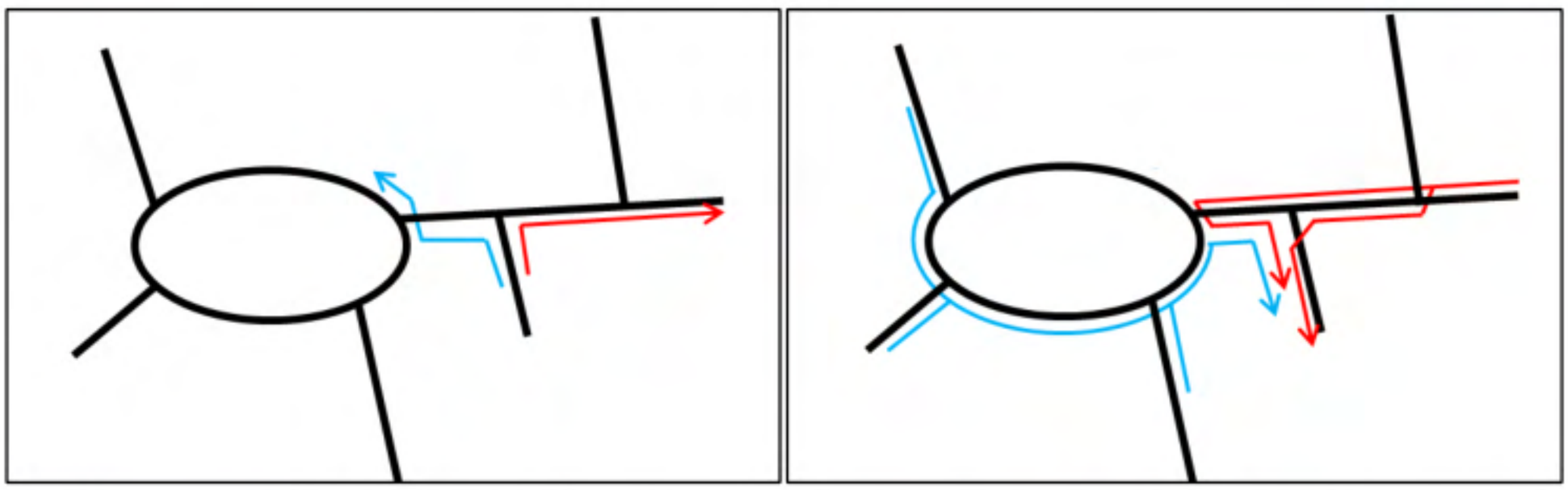
Fietsverkeer & voetgangers

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.



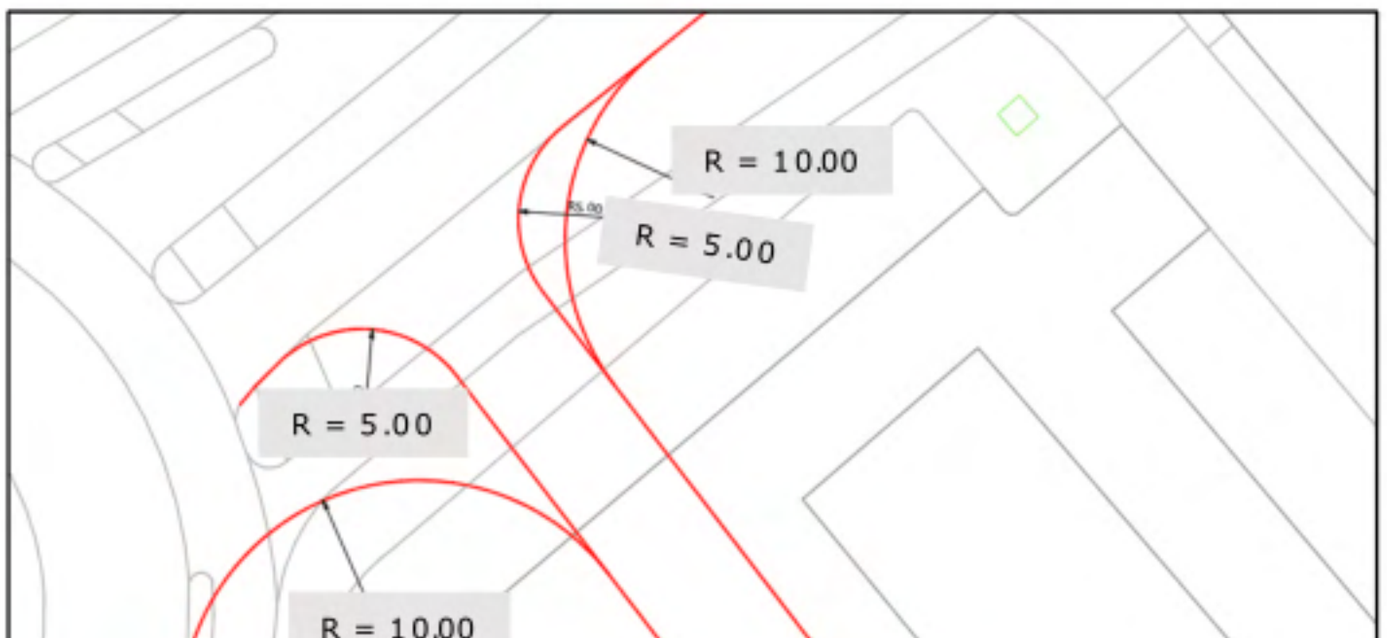
Figuur 5 Schematische bestemde routes fietsverkeer Muldersweg in (links) en uit (rechts)



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.

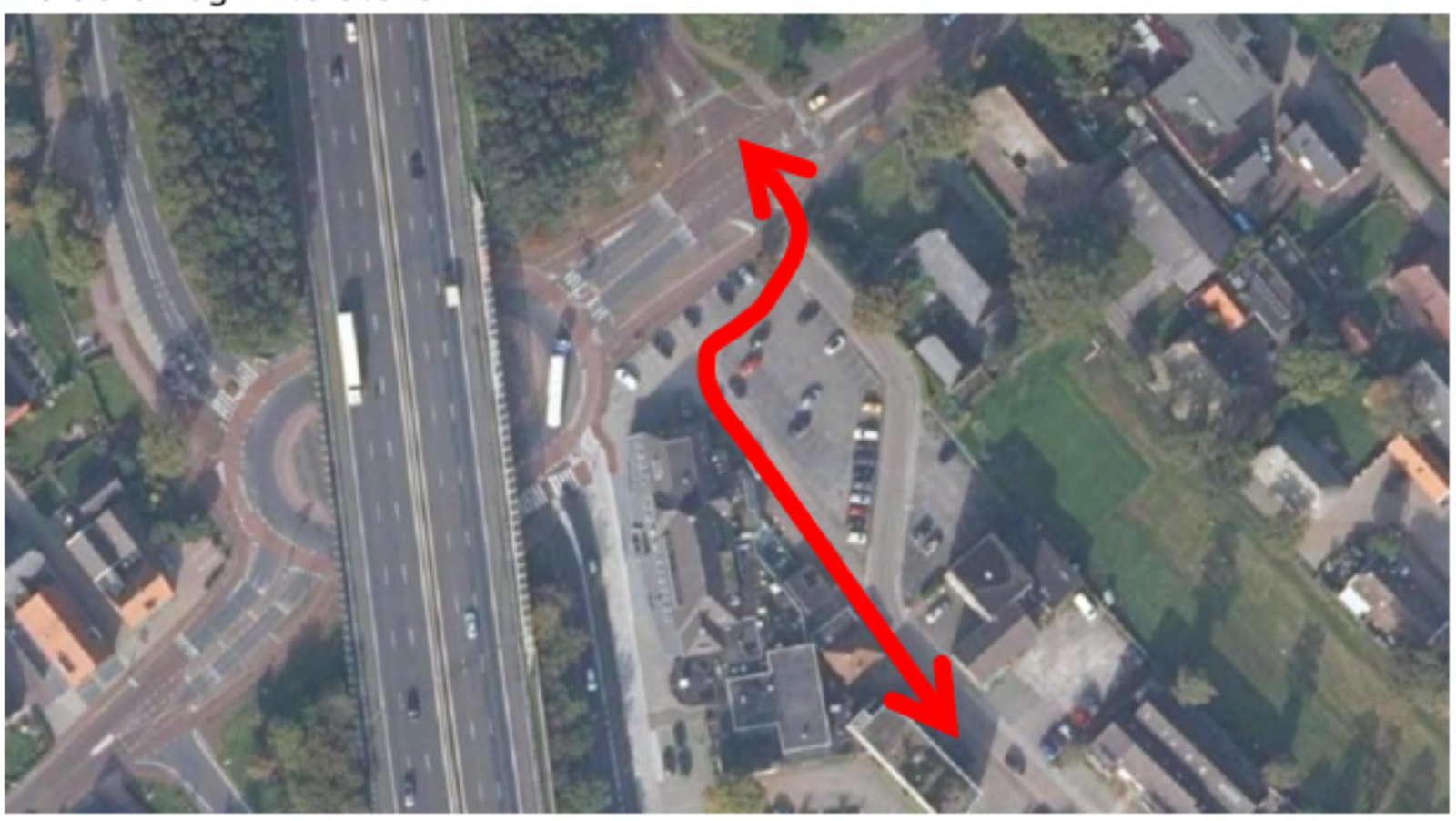
Alternatieven

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

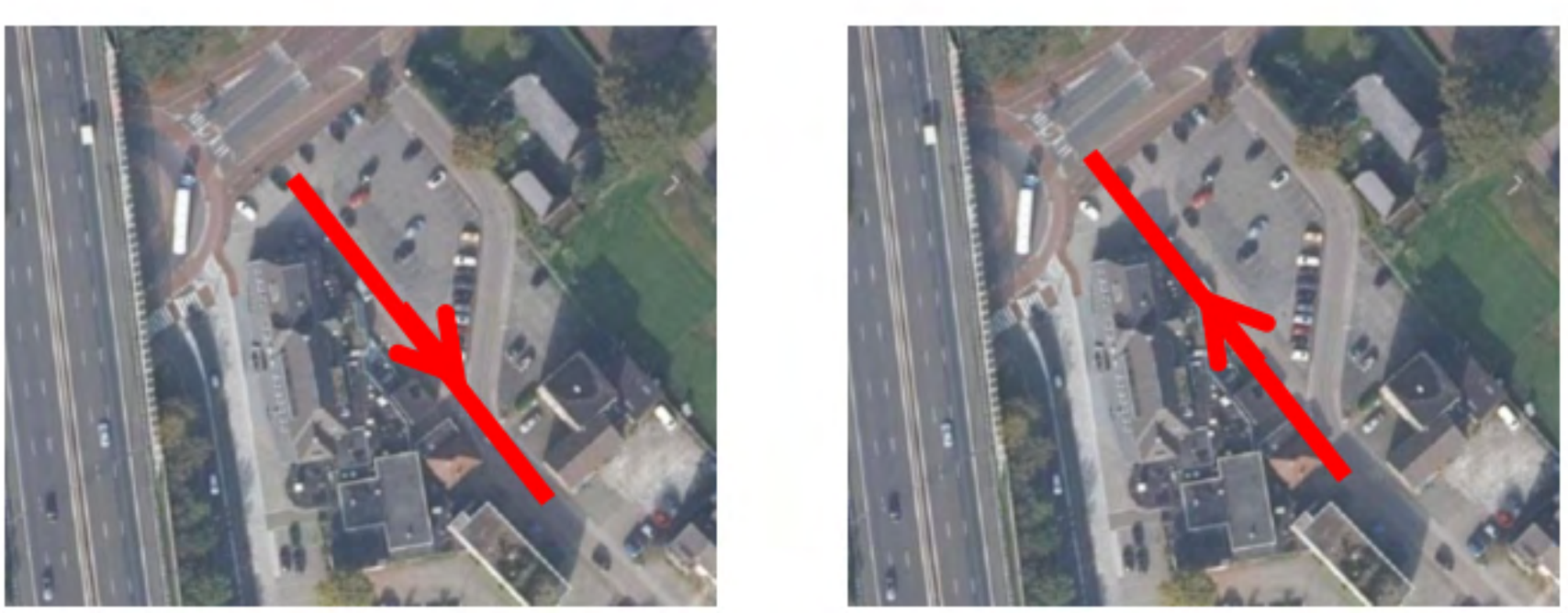
Het eerste alternatief gaat uit van het handhaven van de bestaande aansluiting Muldersweg - Gemeenteweg, maar nabij het parkeerterrein wordt de rijbaan 'parallel' aan de Gemeenteweg gesitueerd. Figuur 9 toont het principe van de aansluiting. Voordeel is dat alle huidige routes voor gemotoriseerd- en 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)

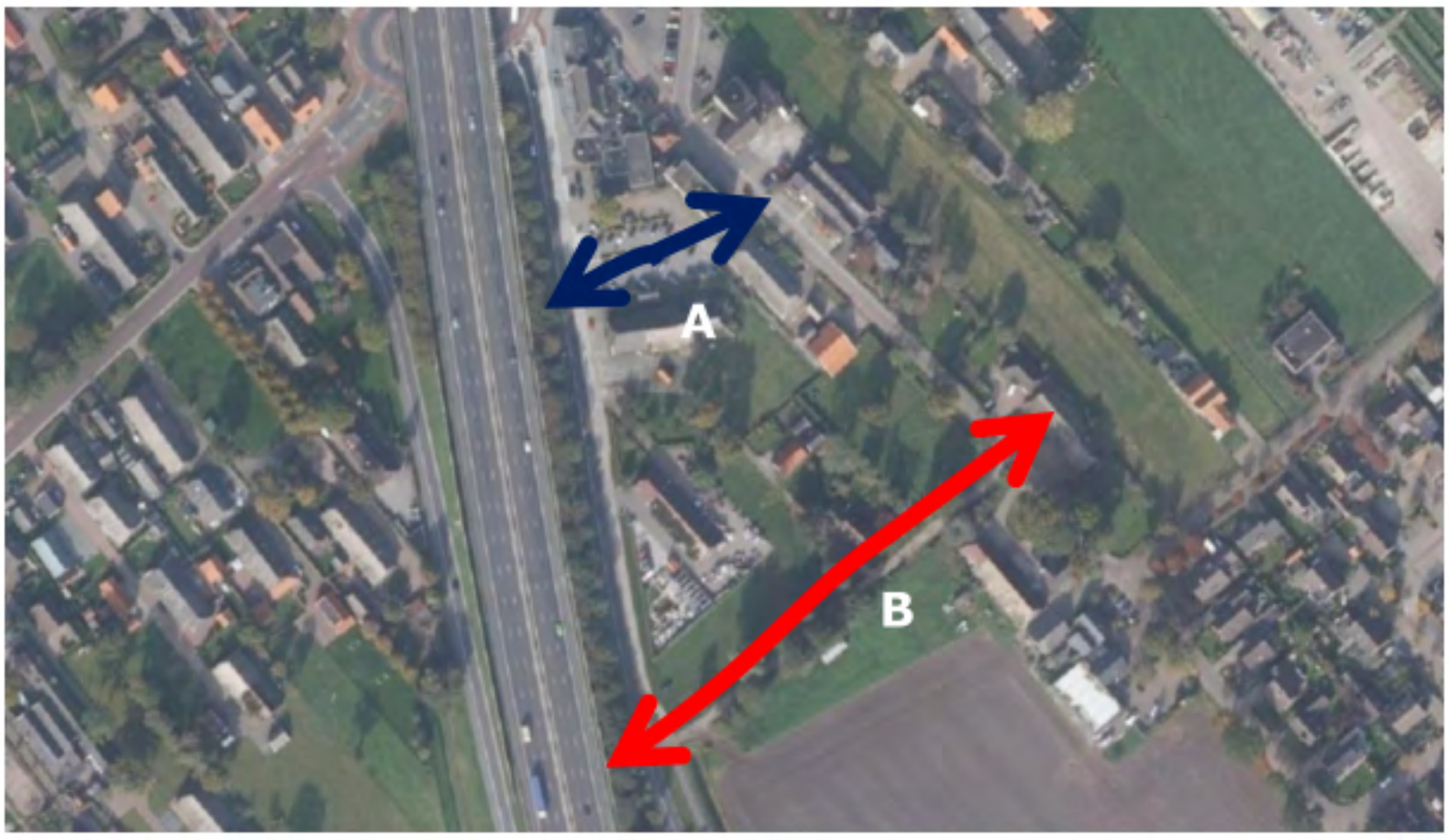
Als alternatief op het doortrekken van de Muldersweg tot de Gemeenteweg kan ook overwogen worden om de Muldersweg aan te sluiten op de Rijksweg. Hierbij zijn er twee opties namelijk:

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.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Muldersweg Projectontwikkeling BV
Datum	21 juli 2021
Auteur	[redacted]
Onderwerp	Ontsluiting ontwikkelingsplan locatie Waanders
Kenmerk	010252.20210721.N1.02
Pagina	1/18

ONTSLUITING ONTWIKKELINGSPLAN LOCATIE WAANDERS, STAPHORST

1. Voorgeschiedenis

Hotel-restaurant Waanders in Staphorst is verkocht aan Jan Mulder Vastgoed uit Punthorst. Hij heeft voor deze locatie een plan ontwikkeld om hier appartementen te realiseren en nog een grand café aan de kant van de Gemeenteweg. Wij hebben in 2020 de vraag gekregen om de ontsluiting van dit plan te beoordelen. Het resultaat daarvan hebben we op 10 december verwoord in een notitie met kenmerk 008303.20201126.N1.02.

Vanuit de gemeente, Team Verkeersadvisering (TVa) en de gemeenteraad zijn enkele aanvullende vragen gesteld over de ontsluiting van het plan. Bovendien is het plan sinds eind 2020 iets gewijzigd. Om die reden is de notitie uit 2020 nu geactualiseerd en aangevuld. Het gaat daarbij vooral om de mogelijkheden om de Molenweg af te sluiten voor doorgaand verkeer en om de consequenties van het plan voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt Hoogeweg – Achthoevenweg. Verder is de berekening van de verkeersproductie aangepast aan het nieuwe aantal woningen dat gepland is.

Deze notitie vervangt de notitie uit 2020. Alle relevante informatie uit de notitie van 2020 is ook in deze nieuwe notitie opgenomen.

TVa heeft geadviseerd om de effecten van het plan door te rekenen met behulp van het verkeersmodel. Het verkeersmodel is echter minder geschikt voor het doorrekenen van verkeerseffecten op woonstraatniveau. Daarom gebruiken we voor de Muldersweg verkeerstellingen uit 2018 als basis voor de effectberekeningen. Het verkeersmodel wordt wel gebruikt voor effecten op hoofdwegen (Rijksweg, Achthoevenweg).

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

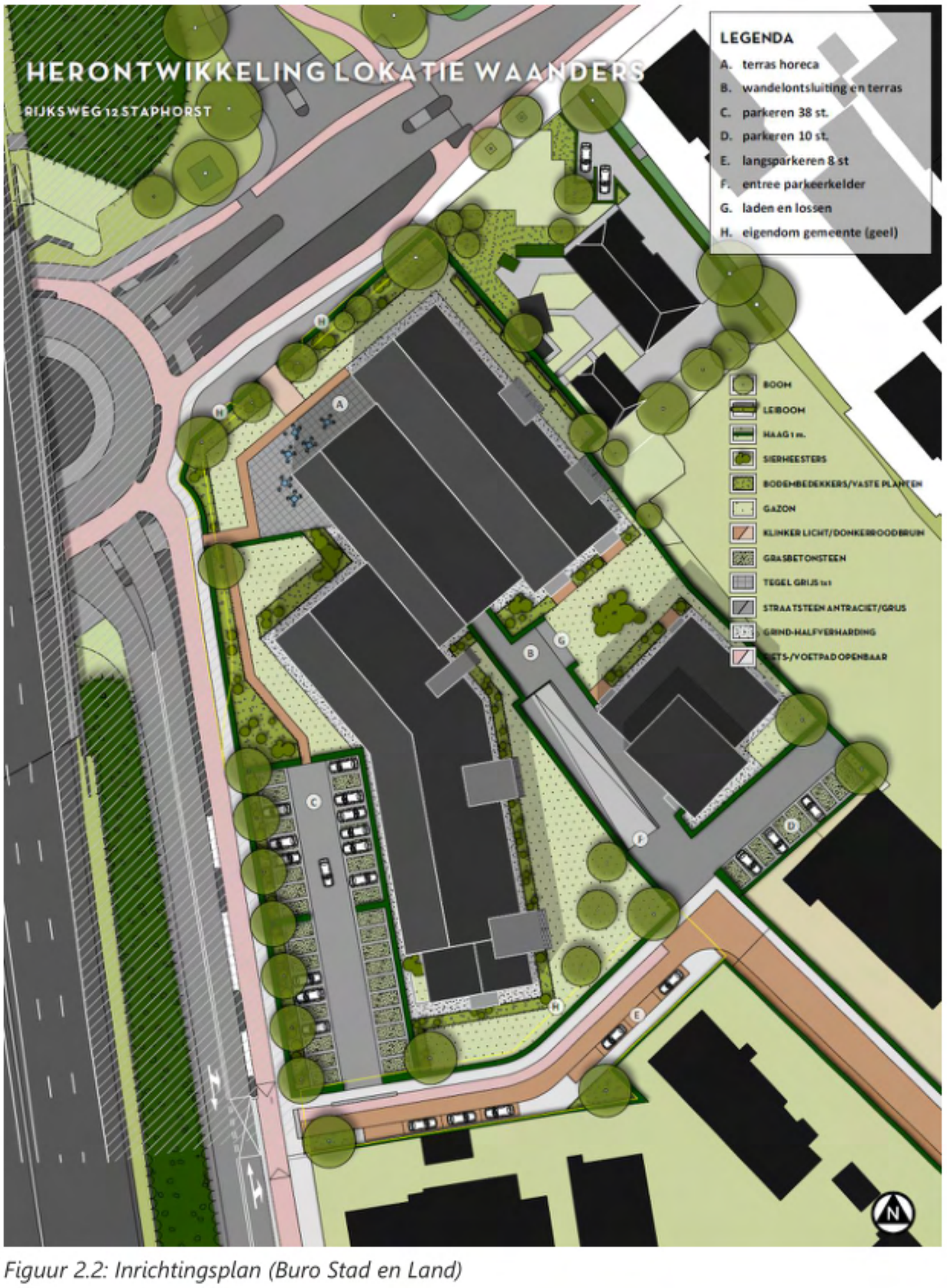
2. Achtergrond en vraagstelling

Het voornemen is om 78 appartementen in het plangebied te realiseren. De ontsluiting daarvan verloopt via de Rijksweg en de Muldersweg: de Muldersweg takt in het plan niet meer aan op de Gemeenteweg, maar wordt in plaats daarvan omgebogen naar de Rijksweg. 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). In het inrichtingsplan is als basis uitgegaan van een eenrichtingsweg van west naar oost. Dat zou betekenen dat uitgaand verkeer vanuit de nieuwbouwlocatie via de Muldersweg naar de Binnenweg of de Hoogeweg moet rijden. Deze ontsluiting is op figuur 2.1 weergegeven.



Figuur 2.1: voorgenomen ontsluiting 78 appartementen

In figuur 2.2 is het actuele inrichtingsplan voor de locatie Waanders meer in detail weergegeven.



Figuur 2.2: 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 4 gaan we vervolgens in op de ontsluitingsmogelijkheden. De conclusies van het onderzoek zijn samengevat in hoofdstuk 5.

3. 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 450 ritten per etmaal van en naar het appartementengebouw verwacht kunnen worden (225 heen, 225 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	Verkeers-generatie
Koopappartement goedkoop	13	5,6	73
Koopappartement middelduur	39	6,0	234
Huurappartement middelduur	15	4,1	62
Koopappartement duur	11	7,4	81
Totaal	78		450

Tabel 3.1: ritgeneratie appartementen

Behalve de woningen wordt ook een grand café gerealiseerd van 383 m^2 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.

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. 400 extra ritten per etmaal. Afhankelijk van de ontsluiting van het appartementengebouw zullen deze ritten verdeeld worden over verschillende routes.

4. Ontsluiting appartementen

4.1 Varianten voor de ontsluiting

Eerder afgevallen varianten
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)[1].

[1] Dit kan worden aangegeven door aan de oostzijde van de doorkoppeling naar de Rijksweg een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer te plaatsen met een onderbord waarop de tijden staan waarvoor deze geslotenverklaring geldt. Deze straat moet in deze variant wel ingericht worden voor verkeer in twee richtingen.

In paragraaf 4.2 beschrijven we verschillende beoordelingscriteria waar we deze drie varianten op toetsen. In paragraaf 4.3 vergelijken we vervolgens de drie varianten in een overzichtelijke tabel met voor- en nadelen per variant.

4.2 Beoordeling varianten op verschillende criteria

1. Kans op sluipverkeer via 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 zou inderdaad kunnen wijzen op sluipverkeer: verkeer dat deze route kiest om drukte voor de Stovonde op de Rijksweg te vermijden. Er is echter nog een andere reden waarom hier meer verkeer van zuid naar noord rijdt, dan van noord naar zuid. Dat heeft te maken met de route van/naar Zwolle: voor verkeer dat vanuit Staphorst Zuid naar Zwolle toe wil, is de route via de Muldersweg een reële optie, maar in de andere richting niet, gezien de ligging van de afrit van de A28. Als we daarmee rekening houden, valt de hoeveelheid sluipverkeer in de huidige situatie mee. Uit eerder door Goudappel (voor de gemeente Staphorst) uitgevoerd onderzoek blijkt echter dat de wachtrijvorming voor de Stovonde richting de A28 wel sterk toeneemt[2]. Daarmee is de kans dat ook extra sluipverkeer ontstaat op de Muldersweg in variant 1 (met tweerichtingsverkeer) reëel.

Indien op de nieuwe route alleen verkeer ván de Rijksweg náár de Muldersweg toegestaan wordt (zoals in variant 2), is sluipverkeer via de Muldersweg niet meer mogelijk. De 450 motorvoertuigen per dag die nu van zuid naar noord over de Muldersweg reden, zullen in dat geval ook een andere route moeten zoeken via de hoofdwegenstructuur. Dit nadeel kan worden beperkt door alleen eenrichtingsverkeer in de spits in te voeren (variant 3).

2. Kans op sluipverkeer via Molenweg

Bij eenrichtingsverkeer op de nieuwe route vanaf de Rijksweg kan eventueel sluipverkeer ontstaan naar de Rijksweg via de onverharde Molenweg[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. Daarom zijn in de varianten 2 en 3 aanvullende maatregelen nodig waarmee de doorgaande

---

2 Verkeerskundige analyse terugslageffect Stovonde richting A28, Resultaten VISSIM-studie', 21 april 2020, kenmerk: 005540.20200303.N1.02

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.

verbinding via de Molenweg tussen de Muldersweg en de Rijksweg / Achthoevenweg wordt onderbroken.



Figuur 4.1: Molenweg

Om te voorkomen dat de route tussen de Muldersweg en de Rijksweg / Achthoevenweg als doorgaande route gebruikt wordt, kunnen de volgende concrete maatregelen genomen worden:

1. De weg kan voorzien worden van een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer. Alleen bewoners, bezoek van bewoners en bijvoorbeeld bezorgdiensten mogen dan op de Molenweg rijden. Het is een relatief eenvoudige maatregel, maar het nadeel is dat de maatregel in de praktijk moeilijk te handhaven is. Zeker als het gaat om een kort wegvak, is de kans dat iemand 'gepakt' wordt bij het negeren van dit verbod, klein.



2. Een tweede mogelijkheid is een fysieke afsluiting bijvoorbeeld met paaltjes. Het nadeel daarvan is dat de bewoners zelf hun woning ook nog maar van één kant kunnen bereiken (ofwel alleen vanaf de Muldersweg, ofwel alleen vanaf de Rijksweg / Achthoevenweg, afhankelijk van de locatie waar de paal wordt geplaatst.

Een pragmatische oplossing is om te beginnen met alleen bebording en eventueel later – als de effectiviteit van borden in de praktijk tegenvalt – alsnog over te gaan tot een fysieke afsluiting. We bevelen aan om in overleg met de direct aanwonenden een keuze te maken uit de verschillende opties.

3. Effect op bestaande woonbuurt

In variant 1 wordt vrijwel al het verkeer van en naar de nieuwe ontwikkeling via de nieuwe wegverbinding naar de Rijksweg gevoerd. Dat betekent dat er geen extra verkeer van en naar Staphorst Zuid zal gaan rijden. Bij invoering van eenrichtingsverkeer (variant 2) zal de helft van de berekende ritgeneratie via de Muldersweg naar de Hoogeweg of de Binnenweg rijden (alleen de uitgaande ritten). De 200 uitgaande ritten verdelen zich in Staphorst Zuid over verschillende straten, waardoor de toename kleiner is dan 200 motorvoertuigen. Op de Muldersweg zal sprake zijn van een beperking van 450 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag (zie hiervoor). Ook op de straten naar de Muldersweg toe, is sprake van een afname, maar op straten die naar andere 'uitgangen' van de buurt leiden, wordt het iets drukker. Het gaat in alle gevallen echter om bescheiden veranderingen in de verkeersintensiteiten. Alle woonstraten in Staphorst Zuid houden een verkeersintensiteit die (ruimschoots) past bij de functie als woonstraat. De effecten voor de verkeersdruk in bestaande woonstraten zijn daarom marginaal. In variant 3 doen de effecten zich alleen in de spitsperioden voor.

Op grond van het voorgaande is de verkeersveiligheid in de woonbuurten in alle varianten conform de eisen. Wel heeft eenrichtingsverkeer (variant 2 en in de spits ook variant 3) voor de bestaande woonbuurt tot gevolg dat zij in de toekomst iets moeten omrijden als ze nu gebruik maken van de Muldersweg (in noordelijke richting).

4. Effect op verkeersafwikkeling kruispunt Hoogeweg - Achthoevenweg

Door de aanpassing in de verkeerscirculatie in variant 2 (hele dag) en in variant 3 (alleen in de spits) neemt de verkeersdruk op het kruispunt Hoogeweg – Achthoevenweg in die varianten iets toe, terwijl in de huidige situatie de verkeersafwikkeling op dit kruispunt in spitsperioden soms al leidt tot langere wachttijden/wachtrijen.

De 200 uitgaande ritten vanaf de nieuwbouw zullen voor een belangrijk deel via dit kruispunt rijden en daarnaast zal ook een deel van het verkeer dat nu al vanuit de woonwijk via de Muldersweg rijdt, uitwijken naar dit kruispunt. De verwachting is dat het kruispunt daardoor maximaal 500 motorvoertuigen per etmaal extra te verwerken krijgt (ca. 5% van al het verkeer dat over het kruispunt rijdt). Voor de verkeersafwikkeling op een kruispunt zijn de spitsperioden uiteraard maatgevend. Daarom zijn voor die periode kruispunt-berekeningen uitgevoerd om de effecten op de verkeersafwikkeling te kwantificeren. De uitgangspunten en resultaten van de kruispuntberekeningen zijn in bijlage 1 van deze notitie opgenomen. Uit de analyses kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Met de huidige vormgeving van het kruispunt is het verwachte verkeersaanbod ook in 2030 nog te verwerken, maar er ontstaan wel wachtrijen die op kunnen lopen tot ca. 60 m en verliestijden van ongeveer 1 minuut. Ook het doorgaande verkeer op de Achthoevenweg heeft hier hinder van.

- De verschillen zonder en met extra woningbouw Muldersweg zijn marginaal: alleen op de zijtak (Hoogeweg) ontstaan iets langere verliestijden en wachtrijen, maar de verschillen beperkt (enkele seconden extra verliestijd en/of één extra wachtende auto). Andere ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, zoals de doorontwikkeling van De Esch en De Slagen, hebben een veel groter effect op de groei van het verkeer en daarmee op de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.

In onze notitie 'Verkeerseffecten nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' (3 juli 2019, kenmerk 004523.20190703.N1.02) hebben we het advies gegeven om de Achthoevenweg ter hoogte van de Hoogeweg te voorzien van een ruime middenberm, zodat bijvoorbeeld linksafslaand verkeer de doorgaande stroom in twee fasen voorrang kan geven. Deze conclusies was gebaseerd op vuistregels over de meest gewenste kruispuntvormen bij verschillende verkeersintensiteiten op de hoofdrichting en de zijrichting. Uit de nu uitgevoerde berekeningen blijkt dat de aanpassing niet strikt noodzakelijk is, maar wel een verbetering oplevert in zowel doorstroming als verkeersveiligheid.

5. Verkeersafwikkeling kruispunt Rijksweg

In het al eerder aangehaalde onderzoek van Roelofs in 2018[4] is reeds berekend dat de verkeersafwikkeling op de nieuwe aansluiting op de Rijksweg geen problemen met zich meebrengt. Daar is toen 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. Bij eenrichtingsverkeer komt deze beweging niet meer voor (variant 2 en in de spits ook variant 3). 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'.

6. 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

[4] Verkeersadvies doortrekking Muldersweg – notitie, N01-D01-31037183-sws2, 19 november 2018

(die recentelijk al aangebracht zijn), wordt autoverkeer extra geattendeerd op het feit dat hier fietsers van twee kanten kunnen komen (zie figuur 4.2).

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.



Figuur 4.2: 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. We bevelen dan ook aan om in ieder geval de asmarkering te verwijderen. Dit staat echter los van de ontwikkeling van het nieuwbouwplan.



Figuur 4.3: Zone 30 op de Rijksweg

7. Helderheid verkeersstructuur

Een heldere verkeersstructuur voorkomt foutrijden en onzeker verkeersgedag (wat ook de verkeersveiligheid negatief kan beïnvloeden). Straten met verkeer in twee richtingen zijn voor de gebruiker het meest duidelijk: men kan op de héén- en terugrit dezelfde route rijden. Maar ook eenrichtingswegen zijn vrij algemeen en zullen niet snel tot onzekerheid onder weggebruikers leiden. Wel is er bij eenrichtingsverkeer een wat verhoogde kans dat men (vooral op rustige tijden) tegen de rijrichting in rijdt als het gaat om een relatief kort wegvak met eenrichtingsverkeer waarmee een relatief grote omrijbeweging kan worden voorkomen. De kans hierop wordt kleiner als het eenrichtingsverkeer wordt beperkt tot de spitsperioden. Dan zal er meer begrip zijn voor het eenrichtingsverkeer. Maar daar staat weer tegenover dat een maatregel die alleen op bepaalde tijden geldt, niet altijd goed wordt begrepen. En rond de tijden dat het eenrichtingsverkeer (of een inrijverbod) van kracht worden, ontstaat onzeker gedrag (men vraagt zich af of het nog net kan, of net niet meer).

4.3 Overzicht voor- en nadelen varianten

De beoordeling van de drie varianten op de verschillende scenario's is in tabel 4.1 samengevat, waarbij een groene achtergrond aangeeft dat er geen probleem is, een gele achtergrond een aandachtspunt aangeeft, en een oranje achtergrond een wat groter nadeel. De problemen zijn echter niet van dien aard dat een rode kleur gerechtvaardigd is: geen van de drie varianten heeft dusdanige nadelen dat ze vanuit verkeerskundig oogpunt onacceptabel zijn.

Aspect	Variant 1 (verkeer in twee richtingen)	Variant 2 (eenrichtingsverkeer)	Variant 3 (in spits eenrichtingsverkeer)
Kans op sluipverkeer Muldersweg	In toekomstige situatie reëel risico	Geen sluipverkeer mogelijk	Geen sluipverkeer mogelijk
Kans op sluipverkeer Molenweg	Geen sluipverkeer	Met aanvullende maatregel tegengaan	Met aanvullende maatregel tegengaan
Effect op bestaande woonbuurt: veiligheid	Intensiteiten passen bij woonstraten	Intensiteiten passen bij woonstraten	Intensiteiten passen bij woonstraten
Effect voor bestaande bewoners: omrijden	Geen extra omrijbewegingen	Omrijbeweging voor bestaande bewoners	Omrijbeweging alleen in de spits
Afwikkeling kruispunt Hoogeweg	Aandachtspunt, maar geen relatie met plan	Aandachtspunt, maar kleine relatie met plan	Aandachtspunt, maar kleine relatie met plan
Afwikkeling kruispunt Rijksweg	Bij linksaf slaan even wachten	Verbetering door via Muldersweg uitrijden	Verbetering door via Muldersweg uitrijden
Verkeersveiligheid Rijksweg	Beter dan huidige uitritten hotel	Beter dan huidige uitritten hotel	Beter dan huidige uitritten hotel
Helderheid verkeersstructuur	In- en uitrijden via zelfde route	Enige kans op negatie verplichte rijrichting	Kans op onbegrip spitsmaatregel

Tabel 4.1: Samenvattend overzicht voor- en nadelen

Variant 1 heeft maar één wezenlijk nadeel: de kans op sluipverkeer. In de huidige situatie valt het sluipverkeer op de Muldersweg echter nog erg mee en het is niet goed met zekerheid vast te stellen hoe het verkeer zal reageren op een – in de toekomst – langere wachtrij voor de Stovonde. Het is bijvoorbeeld ook mogelijk dat een groter deel van de bewoners van Staphorst Zuid dan via de Bergerslag naar de Gemeenteweg gaat rijden.

Variant 2 heeft vooral als nadeel dat bestaande bewoners die nu gebruik maken van de Muldersweg (van zuid naar noord), hiervoor in de toekomst een andere, langere route moeten rijden. Verder zijn er in deze variant extra maatregelen nodig op de Molenweg om te voorkomen dat dit als alternatieve route gebruikt gaat worden bij eenrichtingverkeer op de route naar de Rijksweg (een geslotenverklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer of zo nodig een fysieke afsluiting).

De veranderingen in verkeersintensiteiten die in de woonwijk ontstaan zijn beperkt en leiden niet tot extra veiligheidsrisico's. Het kruispunt Hoogeweg – Achthoevenweg wordt iets zwaarder belast, maar het effect op de verkeersafwikkeling hiervan is marginaal (zeker in vergelijking met andere ontwikkelingen in Staphorst zoals de doorontwikkeling van De Esch en de Slagen). Het omrijden zien we dus als grootste nadeel. Dat leidt er ook toe dat er een reële kans is dat het eenrichtingsverkeer genegeerd wordt op rustige tijden, zeker omdat het eenrichtingsverkeer maar over een korte afstand geldt.

Variant 3 beperkt het nadeel van eenrichtingsverkeer voor de bewoners van Staphorst Zuid tot de momenten waarop het eenrichtingsverkeer nodig is om sluipverkeer te voorkomen. Wel blijven ook in deze variant maatregelen nodig op de Molenweg. Aandachtspunt is wel om de maatregel (inrijverbod beperkt tot de spitsuren) goed te communiceren en ook af en toe te handhaven: het is een minder algemeen voorkomende verkeersmaatregel die mogelijk niet altijd goed wordt begrepen.

5. Conclusie

Alle drie de varianten voor de ontsluiting van de nieuwe woningen op het terrein van het hotel Waanders zijn verkeerskundig acceptabel. Geen van de varianten leidt bijvoorbeeld tot significante negatieve effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Welk variant dan de voorkeur heeft, hangt ervan af hoe de voor- en nadelen van de verschillende varianten gewogen wordt. Variant 1 heeft als nadeel dat er sluipverkeer kan ontstaan, maar de omvang daarvan valt in de huidige situatie mee en is voor de toekomstige situatie moeilijk te voorspellen (een verkeersmodel kan sluipverkeer in woonstraten niet goed prognosticeren).

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Indien als uitgangspunt geldt dat sluipverkeer altijd voorkomen moet worden, is een oplossing met eenrichtingsverkeer een goede mogelijkheid, maar dat heeft wel als consequentie dat ook bestaande bewoners moeten omrijden en dat extra maatregelen nodig zijn op de Molenweg om te voorkomen dat deze straat door doorgaand verkeer gebruikt gaat worden. Een goede optie is om het eenrichtingverkeer te beperken tot de spitsuren om daarmee de bereikbaarheid buiten de spitsuren optimaal te houden.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlage 1: Kruispuntberekeningen Hoogeweg – Achthoevenweg

Uitgangspunten verkeersintensiteiten

Als basis voor de verkeersintensiteiten op het kruispunt Hoogeweg – Achthoevenweg is gebruik gemaakt van gegevens uit het verkeersmodel Staphorst. Daarbij is zowel gekeken naar het model voor de situatie 2015 (basisjaar verkeersmodel) als de toekomstige situatie in 2030 (prognosejaar). 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, zoals die eerder voor de gemeente Staphorst is gemaakt.

Op het moment dat er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd op de verbinding tussen Muldersweg en Rijksweg zal er extra verkeer vanuit Staphorst-Zuid via de Hoogeweg naar Achthoevenweg rijden (aangezien de uitgang via de Muldersweg dan niet meer beschikbaar is). Er zijn twee effecten:

1. Het huidige verkeer op de Muldersweg in de richting van zuid naar noord moet een andere route kiezen.
2. Het extra verkeer als gevolg van de woningontwikkeling moet via de woonwijk Staphorst zuid moeten rijden om het gebied te verlaten.

Ad 1. Verandering routekeuze huidig verkeer op Muldersweg

Om het effect hiervan te bepalen is uitgegaan van een verkeerstelling die in 2018 door Roelofs is gerapporteerd (zie tabel B1.1). In de tabel is te zien dat er op een gemiddelde werkdag in de 2-uurs ochtendspits 73 motorvoertuigen van zuid naar noord rijden op de Muldersweg en in de 2- uurs avondspits 59.

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)

Tabel B1.1: Verkeerstelling Muldersweg (bron: notitie "verkeersadvies doortrekking Muldersweg, Roelofs, 19 november 2018)

We kiezen als (worst-case) uitgangspunten:

- De verkeersintensiteit op het drukste uur is 60% van de twee-uurs spitsperiode.
- 80% van het verkeer op de Muldersweg kiest als alternatief een route via Hoogeweg en Rijksweg (20% rijdt via Binnenweg, Bergerslag, Gemeenteweg).

Ad 2. Verdeling extra verkeer als gevolg van nieuwbouwontwikkeling
De nieuwbouw bij de Muldersweg leidt (zoals in de hoofdtekst van deze notitie is beargumenteerd) tot 400 extra ritten per etmaal. In het drukste spitsuur is dit maximaal 10% hiervan, dus 40 extra ritten per uur. In de ochtendspits rijdt hiervan 70% uit en 30% in, in de avondspits is deze verhouding andersom. Het eenrichtingsverkeer heeft alleen invloed op het uitgaande verkeer (dus in de ochtendspits 28 motorvoertuigen, in de avondspits 12 motorvoertuigen). Ook van dit verkeer is ervan uitgegaan dat 80% hiervan via de Hoogeweg en de Rijksweg zal wegrijden.

Resultaten kruispuntberekeningen
De verkeersafwikkeling op het kruispunt Achthoevenweg-Hoogeweg is doorgerekend met behulp van de Vissim-kruispuntentool, zowel voor de ochtendspits als de avondspits. De berekeningen zijn uitgevoerd voor vier situaties: de situatie in 2015 en 2030 *zonder* extra verkeer als gevolg van ontwikkeling Muldersweg en de situaties '2015+' en 2030+' *met* extra verkeer als gevolg van ontwikkeling Muldersweg. Het gaat in de 'plusvarianten' om de situatie waarbij eenrichtingsverkeer geldt op de verbinding tussen Muldersweg en Rijksweg (bij verkeer in twee richtingen is er niet of nauwelijks sprake van extra verkeer op de Hoogeweg).

De uitkomsten kunnen als volgt samengevat worden:
- Met de huidige vormgeving van het kruispunt is het verwachte verkeersaanbod in alle varianten nog te verwerken.
- In de avondspits 2030 is er vrij veel verkeer dat vanaf de Achthoevenweg (NW) linksaf naar de Hoogeweg wil. Dit verkeer kan vaak niet direct oversteken, waardoor het tot stilstand komt op de hoofdrijbaan. Hierdoor blokkeert het afslaande verkeer het rechtdoorgaande verkeer tijdelijk. De wachtrij die daardoor ontstaat op de Achthoevenweg (NW) is maximaal 65 meter (en gemiddeld 15 à 20 m).
- Op de Hoogeweg vallen de verliestijden en wachtrijen relatief mee, doordat het meeste verkeer op de Hoogeweg rechtsaf wil (en dus maar één richting van het verkeer op de Achthoevenweg voorrang hoeft te verlenen). Ook het extra verkeer als gevolg van de nieuwbouw Muldersweg is hoofdzakelijk rechtsafslaand verkeer (richting A28).
- De verschillen zonder en met extra woningbouw Muldersweg zijn marginaal: alleen op de zijtak (Hoogeweg) ontstaan iets langere verliestijden en wachtrijen, maar de verschillen zijn zo beperkt, dat ze in veel gevallen wegvallen in de afronding[5].

[5] In de Vissim-kruispuntentool worden de resultaten afgerond op 5 seconden / 5 m om schijnnauwkeurigheid te voorkomen.

Gemiddelde verliestijd (s)	2015		2015+		2030		2030+	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Hoogeweg	5	5	5	5	5	10	10	10
Achthoevenweg (ZO)	5	5	5	5	5	10	5	10
Achthoevenweg (NW)	10	10	10	10	10	15	10	15

Maximale verliestijd (s)	2015		2015+		2030		2030+	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Hoogeweg	15	20	20	20	25	35	25	40
Achthoevenweg (ZO)	10	15	10	15	15	25	15	25
Achthoevenweg (NW)	20	25	20	25	30	40	30	40

Maximale wachtrij (m)	2015		2015+		2030		2030+	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Hoogeweg	10	10	10	10	10	10	15	15
Achthoevenweg (ZO)	0	5	0	5	5	5	5	5
Achthoevenweg (NW)	15	30	10	30	30	65	30	65

Tabel B1.2: Verliestijden en wachtrijvorming bij huidige vormgeving, snelheid Achthoevenweg 50 km/h

De uitkomst van de berekeningen is voor de Hoogeweg gunstiger dan op basis van ervaringen in de praktijk verwacht werd. Dit heeft er waarschijnlijk mee te maken dat de Achthoevenweg op veel locaties nog weinig bebouwd is, waardoor de indruk kan ontstaan dat de weg buiten de bebouwde kom ligt, zodat harder gereden wordt dan de maximumsnelheid van 50 km/h. Daarom zijn de berekeningen ook uitgevoerd voor een situatie waarin 70 km/h wordt gereden op de Achthoevenweg. Bij die snelheid is het voor verkeer vanaf de Hoogeweg lastiger om in te voegen in de verkeersstroom op de Achthoevenweg. Bij een hogere snelheid op de Achthoevenweg, houden automobilisten op de Hoogeweg grotere tijdshiaten aan. Voor het verkeer op de Achthoevenweg is dat gunstig (het hoeft minder vaak af te remmen), maar voor verkeer op de Hoogeweg leidt het tot wat langere wachttijden en wachtrijen.

Gemiddelde verliestijd (s)	2015		2015+		2030		2030+	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Hoogeweg	5	5	5	5	10	15	10	15
Achthoevenweg (ZO)	5	5	5	5	5	5	5	5
Achthoevenweg (NW)	5	5	5	5	5	15	5	10

Maximale verliestijd (s)	2015		2015+		2030		2030+	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Hoogeweg	15	25	20	30	30	50	35	60
Achthoevenweg (ZO)	5	5	5	5	5	10	5	10
Achthoevenweg (NW)	10	15	10	15	15	30	15	30

Maximale wachtrij (m)	2015		2015+		2030		2030+	
	OS	AS	OS	AS	OS	AS	OS	AS
Hoogeweg	10	10	10	10	10	10	20	15
Achthoevenweg (ZO)	0	5	0	5	5	5	5	5
Achthoevenweg (NW)	10	25	10	25	30	60	30	60

Tabel B1.3: Verliestijden en wachtrijvorming bij huidige vormgeving, snelheid Achthoevenweg 70 km/h

Een relatief eenvoudige manier om de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid op het kruispunt Achthoevenweg – Hoogeweg te voorkomen is de aanleg van een brede middenberm (5m). Een brede middenberm zorgt ervoor:

- dat verkeer vanaf de Hoogeweg in twee fases kan invoegen in de verkeersstroom op de Achthoevenweg;
- dat een voertuig dat linksaf wil slaan vanaf de Achthoevenweg, in de middenberm tot stilstand komen. Hierdoor is er meer gelegenheid voor het rechtdoorgaand verkeer om ongestoord door te rijden.

Zowel op de Hoogeweg als op de Achthoevenweg leidt dit tot minder lange verliestijden en wachtrijen. Indien het kruispunt wordt aangepast, raden we uit oogpunt van veiligheid aan om ook direct maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat de geldende maximumsnelheid van 50 km/h niet kan worden overschreden (door het kruispunt uit te buigen of te verhogen). De kruispuntberekeningen voor de situatie met brede middenberm zijn daarom ook uitsluitend uitgevoerd voor de situatie waarin maximaal 50 km/h wordt gereden op de Achthoevenweg. De resultaten daarvan staan in tabel B1-4.

	2015		2015+		2030		2030+	
Gemiddelde verliestijd (s)	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**
Hoogeweg	5	5	5	5	5	10	5	10
Achthoevenweg (ZO)	5	5	5	5	5	10	5	10
Achthoevenweg (NW)	10	10	10	10	10	15	10	15

	2015		2015+		2030		2030+	
Maximale verliestijd (s)	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**
Hoogeweg	15	20	20	20	20	25	20	30
Achthoevenweg (ZO)	10	15	10	15	15	25	15	25
Achthoevenweg (NW)	20	25	20	25	30	35	30	35

	2015		2015+		2030		2030+	
Maximale wachtrij (m)	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**	**OS**	**AS**
Hoogeweg	10	5	10	10	10	10	15	15
Achthoevenweg (ZO)	0	5	0	5	5	5	5	5
Achthoevenweg (NW)	5	20	10	20	15	45	15	45

Tabel B1.4: Verliestijden en wachtrijvorming bij aangepaste vormgeving: brede middenberm en snelheid Achthoevenweg 50 km/h

Een verdergaande, maar meer structurele oplossing voor het kruispunt, zou zijn om het kruispunt om te bouwen tot rotonde. Bij de optredende verkeersintensiteiten heeft een rotonde ruimschoots voldoende capaciteit, zodat er nauwelijks wachtrijen voor de rotonde zullen optreden. Bovendien is een rotonde veiliger, doordat al het verkeer bij de rotonde moet afremmen.

over verkeer
en meer

Invulling Parkeeropgaaf ruimtelijke ontwikkeling “locatie Waanders” gemeente Staphorst

Status : Definitief.2
Datum : 28-7-2021
Auteur : [redacted]

Website : www.oververkeerenmeer.nl
Adres : Over Verkeer + Meer BV., Degel 4, 7942 NM MEPPEL
KVK-nummer : 81798334
Telefoonnummer : [redacted]

Inleiding

Muldersweg Projectontwikkeling B.V. is voornemens om een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling te realiseren op de huidige locatie van Hotel/restaurant Waanders aan de Rijksweg 12 in Staphorst. De nieuwe ontwikkeling betreft de bouw van 78 koop- en huurappartementen met verschillende vloeroppervlaktes en de realisatie van grand café "Waanders". 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.

Muldersweg Projectontwikkeling B.V, hierna te noemen "Mulder", heeft Over Verkeer en Meer BV gevraagd om te adviseren over de kwantitatieve en kwalitatieve invulling van de parkeervraag door deze ruimtelijke ontwikkeling.

Documenten beoordeling parkeeropgaaf

Door Mulder zijn diverse documenten aangeleverd waaruit de ontwikkeling is te duiden. Over Verkeer en Meer BV heeft voor de invulling en berekening van de parkeeropgaaf gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- Visieontwerp Huls architecten;
- Herontwikkeling locatie Waanders, buro Stad + Land van 14-7-2021;
- Verkeerskundige ontwerpen, Huisman wegontwerp van 14-7-2021;
- Nota Parkeerkengetallen gemeente Staphorst van 27-11-2018,
- CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeerkencijfers naar parkeernormen' van december 2018;
- NEN 2443 "Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages" van maart 2013.

Samenvatting ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke het ontwikkeling op de locatie "Waanders" is gebaseerd op het visieontwerp van Huls architecten en het inrichtingsplan van buro Stad + Landschap. In het ontwerp staan de volgende aantallen en types appartementen vermeld. De verdeling van het type appartement is gebaseerd op de aangeleverde informatie van Mulder. Mulder heeft aangegeven dat het grand café een bruto vloer oppervlakte heeft van 383 m2.

Situering	Appartement type A (koop < 55 m2)	Appartement type B (koop of huur 55 m2-80 m2)	Appartement type C (Koop of huur 80 m2-110 m2)	Appartement type D (koop >110 m2)	Totaal
Begane grond	5	11	6	1	23
1e verdieping	4	8	11	3	26
2e verdieping	4	7	6	2	19
3e verdieping	0	3	1	5	9
4e verdieping	0	0	1	0	1
Totaal	13	29	25	11	78

Aantal parkeerplaatsen

In de ondergrondse parkeergarage zijn door Huls architecten 117 parkeerplaatsen ingetekend. Op maaiveld zijn door buro Stad + Land in een “parkeerkoffer” langs de Rijksweg 38 parkeerplaatsen onder een hoek van 90 graden ingetekend, 10 parkeerplaatsen onder een hoek van 90 graden aan de Muldersweg (naast gebouw “Coster”) ingetekend en 8 parkeerplaatsen als langsparkeren. Totaal worden door Mulder voor de ruimtelijke ontwikkeling **173** parkeerplaatsen gerealiseerd.

Wijze van berekening parkeervraag

Voor de beoordeling van de parkeervraag als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkeling dient Mulder zich te conformeren aan de vigerende Nota Parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst. 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.

Door Mulder is aangegeven dat het grand café naar verwachting 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 berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen per functie.

Restaurant	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm per 100 m2 BVO	13	13	13	13	13	13	13	13
Aantal	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83	3,83
Aanwezigheidspercentages restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Benodigd aantal pp restaurant	14,94	19,92	44,81	47,30	0,00	34,85	49,79	19,92
Appartement type A (< 55 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Koop, etage goedkoop (bewoners)	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Aantal	13	13	13	13	13	13	13	13
Aanwezigheidspercentages wonen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Benodigd aantal pp wonen	8,45	8,45	15,21	13,52	16,90	10,14	13,52	11,83
Appartement type A (<55 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Koop, etage goedkoop (bezoekers)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Aantal	13	13	13	13	13	13	13	13
Aanwezigheidspercentages wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Benodigd aantal pp wonen	0,39	0,78	3,12	2,73	0,00	2,34	3,90	2,73
Appartement type B/C (55-110 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Koop, etage midden (bewoners)	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Aantal	39	39	39	39	39	39	39	39
Aanwezigheidspercentages wonen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Benodigd aantal pp wonen	31,20	31,20	56,16	49,92	62,40	37,44	49,92	43,68
Appartement type B/C (55-110 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Koop, etage midden (bezoekers)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Aantal	39	39	39	39	39	39	39	39
Aanwezigheidspercentages wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Benodigd aantal pp wonen	1,17	2,34	9,36	8,19	0,00	7,02	11,70	8,19
Appartement type B/C (55-110 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Huur, etage midden (bewoners)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Aantal	15	15	15	15	15	15	15	15
Aanwezigheidspercentages wonen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Benodigd aantal pp wonen	8,25	8,25	14,85	13,20	16,50	9,90	13,20	11,55
Appartement type B/C (55-110 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Huur, etage midden (bezoekers)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Aantal	15	15	15	15	15	15	15	15
Aanwezigheidspercentages wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Benodigd aantal pp wonen	0,45	0,90	3,60	3,15	0,00	2,70	4,50	3,15
Appartement type D (>110 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Koop, etage duur (bewoners)	1,95	1,95	1,95	1,95	1,95	1,95	1,95	1,95
Aantal	11	11	11	11	11	11	11	11
Aanwezigheidspercentages wonen (bewoners)	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Benodigd aantal pp wonen	10,73	10,73	19,31	17,16	21,45	12,87	17,16	15,02
Appartement type D (>110 m2)	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Norm Koop, etage duur (bezoekers)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Aantal	11	11	11	11	11	11	11	11
Aanwezigheidspercentages wonen (bezoekers)	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Benodigd aantal pp wonen	0,33	0,66	2,64	2,31	0,00	1,98	3,30	2,31
Benodigd aantal pp restaurant + wonen	**75,90**	**83,22**	**169,06**	**157,48**	**117,25**	**119,24**	**166,99**	**118,37**

Tabel berekening parkeervraag o.b.v. de nota Parkeerkengetallen gemeente Staphorst

Op het maatgevende moment van de week (tijdens de avond van een werkdag avond wanneer de theoretische vraag naar parkeerplaatsen het hoogt is) zijn afgerond op basis van de Nota Parkeerkengetallen totaal **169** parkeerplaatsen benodigd voor deze ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de functie wonen 105 parkeerplaatsen, exclusief bezoek aan de bewoners. Voor bezoekers aan de bewoners zijn tijdens het maatgevende moment 19 parkeerplaatsen benodigd. Voor de functie "horeca" afgerond 45 parkeerplaatsen.

In de ondergrondse parkeergarage worden 117 parkeerplaatsen gerealiseerd. Op maaiveld worden 56 parkeerplaatsen gerealiseerd. Totaal worden **173** parkeerplaatsen gerealiseerd.

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen past dus binnen de berekende parkeervraag tijdens het piekmoment. Op andere momenten tijdens de week is de berekende parkeervraag veel lager. Doordat bewoners op dat moment niet thuis zijn of dat het grand café gesloten is. Tijdens deze momenten van de week kunnen de parkeerplaatsen op maaiveld ook door andere doelgroepen van parkeren worden benut.

Kwaliteit parkeerplaatsen

De NEN 2443:2013 is de vigerende norm voor het realiseren van een parkeervoorziening. De norm geeft functionele eisen, prestatie-eisen en aanbevelingen voor het ontwerpen van parkeervoorzieningen. De Stichting Koninklijk Nederlands Normalisatie Instituut verbindt belanghebbenden en zorgt ervoor dat zij komen tot afspraken. Die worden vastgelegd in normen en richtlijnen. Dit doen ze in nationale en/of internationale normcommissies.

Parkeervoorzieningen zijn onder te verdelen in: parkeerterreinen, openbare parkeergarages, niet openbare parkeergarages en stallinggarages. De norm is bedoeld als toetsingskader bij de totstandkoming van een parkeervoorziening maar is geen programma van eisen.

Door Mulder is gelet op het aantal aan te leggen parkeerplaatsen (>80 parkeerplaatsen) de te realiseren parkeerkelder gekwalificeerd als een niet-openbare parkeergarage. Passend binnen het gegeven dat de garage wordt benut door vaste gebruikers. Bij een niet openbare parkeergarage wordt uitgegaan van een inrichting zonder vaste parkeerplaats (dus zogenaamde "zwerfplekken").

Mulder is voornemens om de parkeerplaatsen te koppelen aan de appartementen. Hierdoor krijgt de garage het karakter van een stallingsgarage en zijn de eisen vanuit de NEN 2443 lager. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen in de garage typeert de garage van de NEN 2443 als niet openbare garage, De minimale eis aan de breedte van een parkeervak bedraagt voor een niet-openbare parkeergarage 2,30 meter. De lengte van een parkeervak is afhankelijk van de hoek waaronder geparkeerd gaat worden.

In de te realiseren parkeergarage wordt geparkeerd onder een hoek van 90 graden. Mulder geeft aan dat de volgende maatvoering is aangehouden voor de inrichting van de parkeerkelder.

1. Stramien kolommen 7,80 m.
2. Parkeervakken afmeting 5,00 x 2,50 m.
3. Rijbanen 6,00 m.
4. Parkeervakken naast muren is 1,00 m tussenruimte toegepast.

De maatvoering past binnen de normen welke zijn gesteld in de NEN 2443:2013. Waarbij de rijbanen 0,34 centimeter breder worden dan de NEN 2443 voorschrijft (5,66 meter breed) en de parkeervakken 0,13 cm korter worden dan de NEN 2443 voorschrijft (5,13 lang). Tussen deze onderdelen kan dus nog een “uitruil” in ruimte plaatsvinden.

Mulder geeft aan dat voor het parkeren op maaiveld de afmeting van de haakse parkeervakken vakken 5,00 x 2,50 meter bedraagt. Voor langsparkeren wordt een maat van 6,25 x 1,80 meter aangehouden. De weg op maaiveld heeft een afmeting van 6,00 meter. Deze maatvoering is conform de eisen die de NEN 2443 stelt aan parkeerplaatsen die openbaar en intensief worden benut. De ingang en uitgang van de ondergronds parkeerkelder komt uit op de Muldersweg. Dit is een weg met een lage verkeersintensiteit. Het in- en uitrijden van de garage zal het doorgaande verkeer dan ook niet hinderen.

Naast het voor verkeer doorgaande deel van Muldersweg worden langsparkeervakken gerealiseerd. Het aantal langsparkeervakken is in het ontwerp beperkt. Dit is overeenkomstig de wens om vanuit verkeerskundig uitgangspunt niet te dicht op de Rijksweg parkeerplaatsen te realiseren. In de Nota Parkeerkengetallen staat vermeld dat haaks parkeren bij het ontwerp van nieuwe plannen. voorkomen dient te worden. Dit uitgangspunt heeft betrekking op situaties waarbij de parkeerplaatsen direct aansluiten op de openbare weg. Dit is niet het geval voor de parkeerplaatsen die naast het gebouw “Coster” worden gerealiseerd.

Parkeren gehandicapten

Voor de ruimtelijke ontwikkeling is nog geen rekening gehouden met de aanleg van voldoende parkeerplaatsen voor gehandicapten. In de Nota Parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst staat vermeld dat een gehandicaptenparkeerplaats op minder dan 50 meter afstand dient te liggen van openbare gebouwen en bestemmingen die voor mensen met een handicap toegankelijk zijn. 1 op de 50 parkeerplaatsen moet bestaan uit gehandicaptenparkeerplaatsen. Gelet op de afstand ligt het voor de hand om de parkeerplaats(en) aan te leggen in de “parkeerkoffer” met haaksparkeren aan de Rijksweg.

Voor deze ruimtelijke ontwikkeling dient dus tenminste één gehandicaptenparkeerplaats te worden aangelegd. Maar de aanleg van twee parkeerplaatsen voor gehandicapten is wenselijk. Dan kan ook een gehandicapte bezoeker aan een bewoner gebruik maken van deze speciale parkeerplaatsen. De volgende maatvoering is in de Nota Parkeerkengetallen voorgeschreven voor de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen bij haaksparkeren.

- Minimaal 5 meter lang;
- Minimaal 3,5 meter breed;
- Minimaal 3 meter breed indien naast parkeervak een vrije uitstapstrook aanwezig is.

Dit betekent dat twee meter extra breedte dient te worden gevonden voor de realisatie van twee parkeerplaatsen voor gehandicapten. Aangezien de ontwikkeling vier parkeerplaatsen meer realiseert dan noodzakelijk kunnen twee parkeervakken worden verbreed.

Oplaadvoorzieningen elektrische auto's
Voorts kan worden overwogen worden om voorzieningen te treffen voor het opladen van elektrische voertuigen. Recent is tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vexpan een convenant afgesloten met als concrete doestelling dat er in 2025 gemiddeld 5% van de parkeerplekken in openbare parkeergarages een laadpunt is.

Aangezien een niet openbare parkeergarage wordt gerealiseerd, kan de aanleg van laadpunten vraag gestuurd plaatsvinden. Dus op aanvraag van een eigenaar of huurder van een appartement. In overweging wordt gegeven om laadvoorzieningen voor elektrische auto's aan te leggen op maaiveld. Dan kunnen meerdere doelgroepen van parkeren gebruik maken van de laadvoorziening. Bewoners uit de appartementen kunnen dan op maaiveld laden en na het opladen de auto in de garage parkeren. Hierdoor worden de laadvoorzieningen beter benut dan een individuele laadvoorziening.

Bovendien worden de gevolgen van een eventuele brand door het opladen van elektrische voertuigen beperkt. In het najaar van 2020 heeft de Brandweer Nederland hierover een advies voor eigenaren en exploitanten van parkeergarages opgesteld met betrekking tot het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische voertuigen in parkeergarages. Doel van het advies was dat zij zich bewust worden van de risico's en risico verminderende maatregelen die zij kunnen treffen.

Voor deze ontwikkeling wordt in overweging gegeven om in 1e instantie twee parkeerplaatsen te voorzien van een laadpunt en alvast (ondergronds) voorzieningen aan te leggen voor een uitbreiding van het aantal laadpunten. De verwachting is namelijk dat het aantal elektrische auto's de komende jaren fors zal toenemen.

Conclusies en aanbevelingen

Door Over en Verkeer BV wordt geconcludeerd dat, op basis van door Mulder Vastgoed aangereikte documenten en verstrekte informatie, 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. Door Mulder worden ten behoeve van de ruimtelijke ontwikkeling **173** parkeerplaatsen aangelegd.

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 wordt 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.

Marktonderbouwing

Herontwikkeling Locatie Waanders

22 juli 2021

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 in eerste instantie verder uitgewerkt in de 'Herontwikkeling locatie Waanders, 14-07-2020', welke is voorgelegd en toegelicht aan de Omgevingskamer van de gemeente Staphorst. Vervolgens is de 'Planvisie Kop Muldersweg, 29-04-2021' opgesteld, waarin de wijzigingen en advies zijn opgenomen en het plan gedetailleerd is uitgewerkt. Op dit gedetailleerde plan wordt bij deze door Poortman Makelaars een uitgebreidere onderbouwing en toelichting gegeven op een aantal nadere punten.

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 terealiseren, waarbij diverse appartementen en horecafuncties worden gecombineerd.

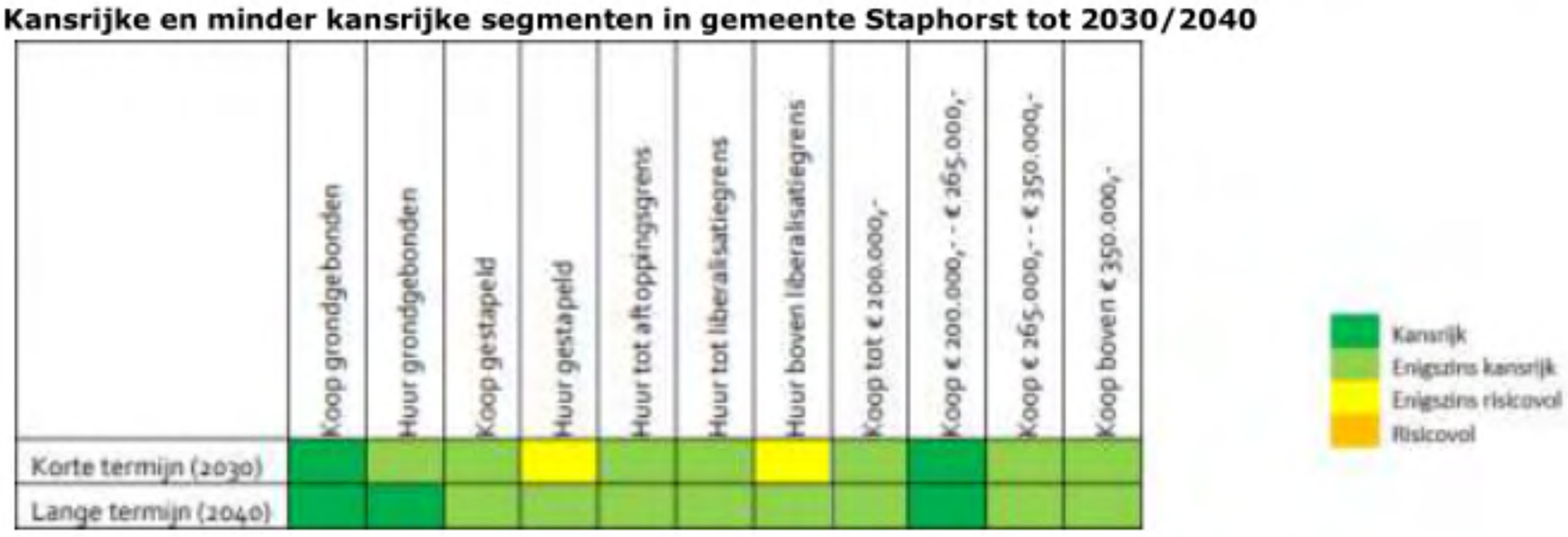
Woonvisie gemeente Staphorst

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



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 **193** actuele zoekvragen naar boven.

Naar aanleiding van de diverse waardebepalingen / verkoopadviezen welke wij de afgelopen periode hebben uitgebracht, is samen te vatten dat de zoekers / kopers 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 of 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 (of 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.

Wanneer wij kijken naar de huidige markt (mei 2021) en animo welke er vanuit starters is bij het te koop komen van een woning of appartement zien wij dat deze alleen maar gestegen is. Dit betekent nog meer gegadigden en kijkers bij een object.

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







Aanbod van woningen: feiten huidige markt en nieuwbouw

Ten tijde van dit schrijven (mei 2021) staan er binnen de gemeente Staphorst **23** woningen en bouwkavels te koop[3], waarvan er 7 onder bod of verkocht onder voorbehoud staan. Dit aanbod bestaat uit twee appartementen, grondgebonden woningen en/of bouwkavels ten behoeve van grondgebonden woningen.

Van medio 2019 t/m 01 mei 2021 zijn in de gemeente Staphorst 12 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	Boslaan 15	€ 306.000,00	21-04-2021	83	266
2	Ebbinge Wubbenlaan 3 A5	€ 290.000,00	7-9-2020	94	298
3	Meestersweg 1 E	€ 240.000,00	10-8-2020	70	229
4	Ebbinge Wubbenlaan 3 A1	€ 315.000,00	30-7-2020	104	300
5	Ebbinge Wubbenlaan 3 A13	€ 300.000,00	13-7-2020	97	292
6	Boslaan 31	€ 311.000,00	8-7-2020	104	300
7	Boslaan 21	€ 255.000,00	30-6-2020	94	257
8	Boslaan 45	€ 322.500,00	3-6-2020	102	300
9	Ebbinge Wubbenlaan 3 A7	€ 252.500,00	4-2-2020	113	310
10	Boslaan 9	€ 240.000,00	30-9-2019	114	285
11	Churchilllaan 1c	€ 287.500,00	30-8-2019	103	357
12	Boslaan 37	€ 220.000,00	30-7-2019	84	239

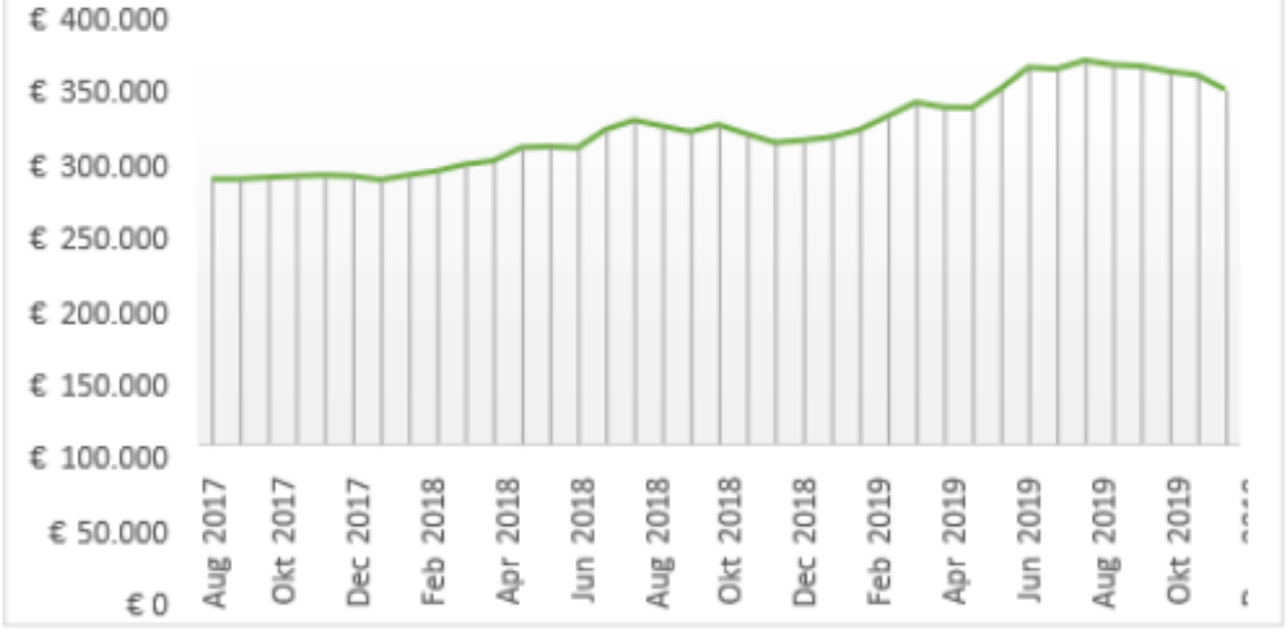
In de huidige nieuwbouwplannen -De Slagen fase 4 en de voorgenomen nieuwbouw in IJhorst, Rouveen en Punthorst- van de gemeente Staphorst is de woningbouw volledig gericht op de realisatie van grondgebonden woningen. De locaties van deze bouwplannen liggen op behoorlijke afstand van de kernen en daarmee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

Er wordt een zeer centrale en optimale locatie benut, waarbij ruimte wordt gerealiseerdvoor 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 verkopenaan 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 vraagingespeeld. Doordat de prijzen van die woningen relatief hoog liggen, zal met de realisatievan een groot aantal appartementen in het aanbod van betaalbare en passende woningenvoor 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 eengrote 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 d.d. 18-09-2020

Het document 'Herontwikkeling locatie Waanders, 14-07-2020' is mede op basis van onderstaand advies aangepast naar de huidige Planvisie Kop Muldersweg, 29-04-2021'. Waarbij de er een extra segment / prijsklasse is toegevoegd aan de aantallen naar beneden zijn bijgesteld, te weten 80 totaal. Waarbij de aansluiting bij de huidige woningmarkt zeer compleet en concreet is.

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

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

1.	*Starters*	*tot € 200.000*	*13 stuks*
2.	*Lage middenklasse*	*€ 200.000 - € 250.000*	*39 stuks*
3.	*Hoge middenklasse*	*€ 250.000 - € 325.000*	*15 stuks*
4.	*Hoge segment*	*> € 325.000*	*11 stuks*

Combinatie koop en huur

Door een combinatie van koop en huur zal er een goed woonklimaat ontstaan. Dit metname 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 appartementenaankopen 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 deverkoop 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 zorg voorbereid.
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/ 25-05-2021*
[4] *Kadaster en VIP (VastgoedPro Informatie Platform)*
[5] *https://www.huizenzoeker.nl/woningmarkt/overijssel/staphorst/staphorst/ 14-09-2020*

Adviesbureau VOBRU®
Nieuwleusen
Tel. 06 - 51497528

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 25 mei 2021

Adviesbureau VOBRU.
Middeldijk 12

7711 CB NIEUWLEUSEN
[redacted]

Rapport 396/25052021-v1
Verslag akoestisch onderzoek
Bouwplan Rijksweg 12
Gemeente Staphorst

	Inhoud	Pag.
1	**Inleiding**	**3**
2	**Onderzoeksgebied**	**6**
2.1	Geluidzones	6
3	**Wettelijk kader**	**7**
3.1	Grenswaarden verkeerslawaai	7
3.2	Aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder	7
3.3	Dove gevel	8
3.4	Geluidbeleid/maatregelenafweging	8
3.5	Gecumuleerde geluidbelasting	8
3.6	Bouwbesluit-gevelwering	9
4	**Samenvatting geluidonderzoek per verkeersweg**	**10**
4.1	A28	10
4.2	Gemeenteweg	10
4.3	Burg. Van de Walstraat	10
4.4	Rijksparallelweg	11
4.5	Rijksweg	11
4.6	Muldersweg	11
5	**Conclusie**	**12**

E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04

1 Inleiding

Het voormalig restaurant Waanders gelegen aan de Rijksweg 12 wordt getransformeerd naar woongebouw met 80 koop- en huurappartementen onderverdeeld in:

Koopappartement goedkoop:	13 stuks
Koopappartement middelduur:	41 stuks
Huurappartement middelduur:	15 stuks
Koopappartement duur:	11 stuks

Op de begane grond aan de gemeentewegzijde is voorzien in een restaurant met een oppervlak van circa 390 m^2. Voor het parkeren van de personenauto's wordt onder het gebouw een parkeergarage gerealiseerd. De Muldersweg doorkruist het plangebied en wordt 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 de 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 voor appartementengebouw. Voor toetsing aan het geluidbeleid worden de appartementen zoveel als mogelijk beoordeeld als zijnde een woning.

De planvorming wordt in kader van het vigerende bestemmingsplan en 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.

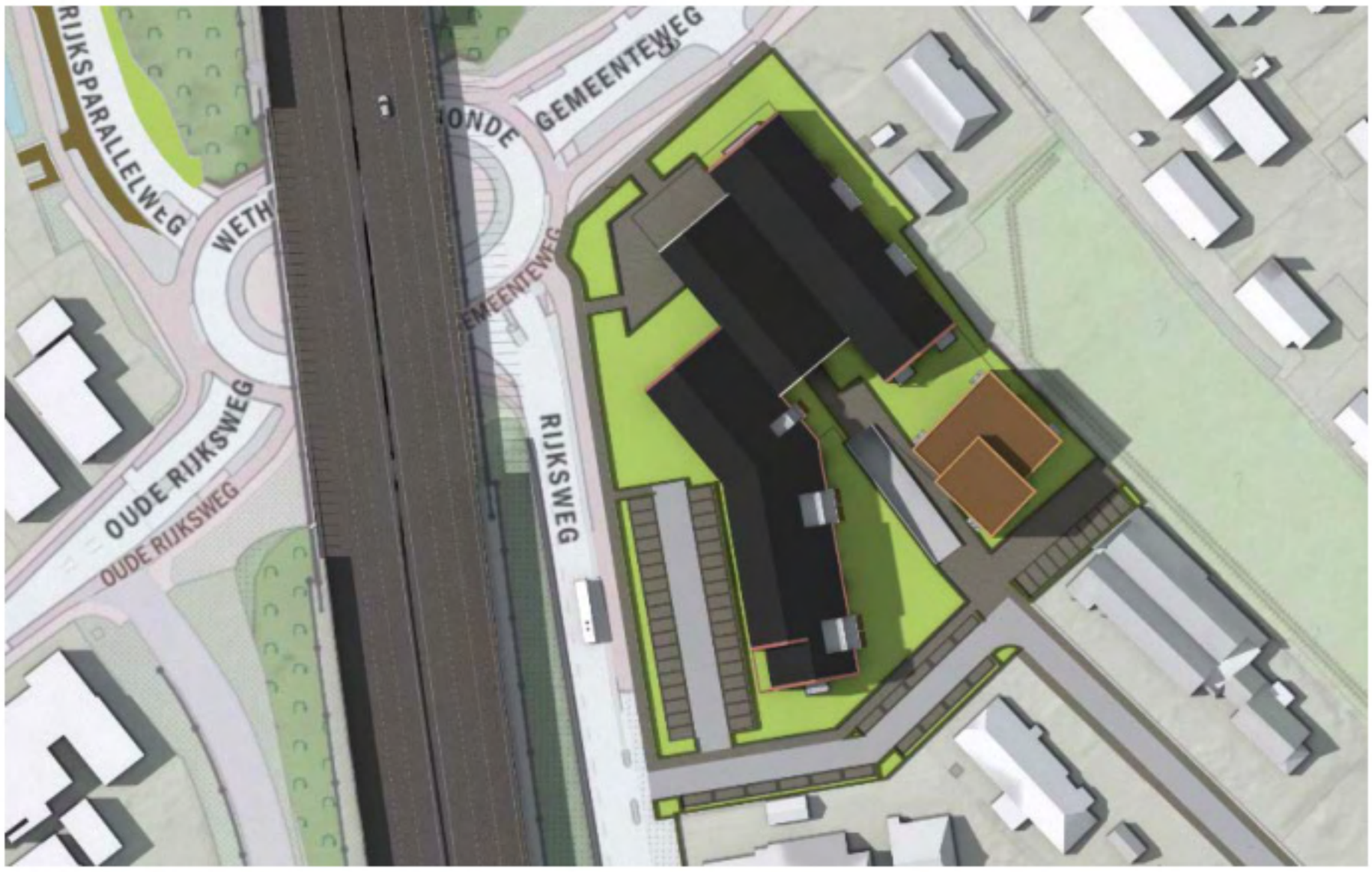
In kader van de aanvraag omgevingsvergunning wordt een gevelweringsrapport opgesteld waaruit blijkt dat met bepaalde gevelmaatregelen wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder/bouwbesluit aangegeven binnenwaarde in de geluidgevoelige ruimten van de appartementen. Hierbij kan gedacht worden aan de gevelmaatregelen zoals: afgeschermde buitenruimten (balkons/loggia's voorzien van beglaasde balustrade incl. schuiframen) in combinatie met geluidsisolerende beglazing in de achterliggende gevel 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 de onderzochte planvariant. Het definitieve plan wordt nader uitgewerkt in 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. De verkeersgegevens van de A28 zijn gedownload uit het landelijk geluidregister[1].

[1] download 2020.

E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04

In afbeelding 1 is situatie weergegeven van het woongebouw t.o.v. de omgeving en de relevante verkeerswegen. In afbeelding 2 is een impressie gegeven van de gevels van het woongebouw. De voorziene ontsluiting van de Muldersweg is weergegeven in afbeelding 3.



Afbeelding 1 situering woongebouw

Bron: Huls Architecten

Afbeelding 2 Impressie gevels woongebouw



Gevels Gemeenteweg

E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04



Gevels Rijksweg

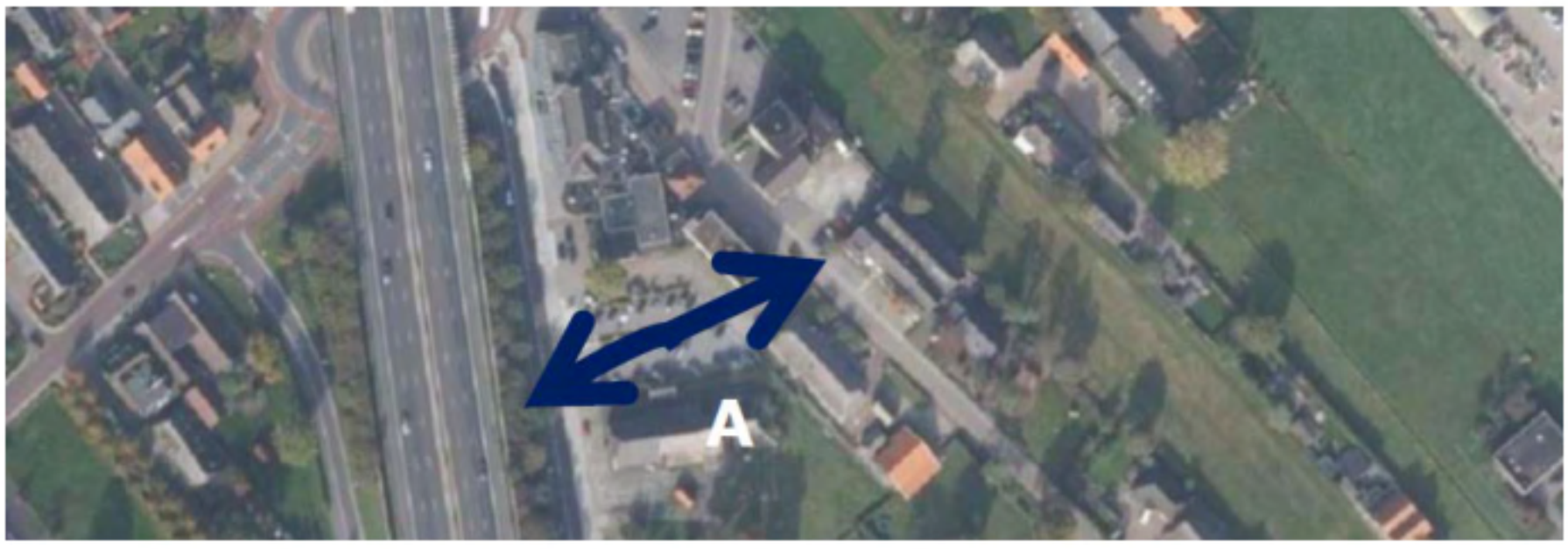


Gevels Muldersweg



Gevels Oostzijde

Afbeelding 3 Ontsluiting Mudersweg



E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04

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. 100/115/80 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: 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, 5 en 6 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.

E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04

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.

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 gesitueerd 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.

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 (vervangende nieuwbouw). Voor het woongebouw is vanuit de bepaalde geluidbelasting de A28 de maatgevende verkeersweg, welke is voorzien van geluidschermen en geluidsreducerend 2-laags ZOAB. De bepaalde geluidbelasting van deze verkeersweg is hoger dan de voorkeurswaarde en bedraagt maximaal 63 dB.

De op de begane grond en eerste verdieping aanwezige balkons/loggia's worden voorzien van geluid afschermende maatregelen bijvoorbeeld; beglaasde balustrade incl. (schuif)scherm(en) waarmee deze ruimte(n) 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. In het definitief akoestisch rapport wordt middels een gedetailleerde berekening inzicht gegeven in de berekende geluidbelasting en gevelwering.

De geluidbelasting ter plaatse van de bovenste bouwlaag is gelijk aan de maximale ontheffingswaarde. Aan de zijde van de A28 is deze bouwlaag voorzien van een tussenruimte (toegang tot de appartementen) welke fungeert als een geluidsbuffer voor de appartementen. Deze appartementen zijn aan de oostzijde (geluidluwe zijde) voorzien van een balkon/loggia.

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 bepaalde geluidbelasting van deze verkeersweg is hoger dan de voorkeurswaarde en bedraagt maximaal 57 dB. 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 50 dB. Voor deze verkeersweg is het vaststellen van een hogere grenswaarde noodzakelijk.

E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04

De 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 maakt geen onderdeel uit van de cumulatieve geluidbelasting.

4.5 Rijksweg

Aan de westzijde van het woongebouw op een afstand van circa 15 meter respectievelijk 25 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 57 dB en is hiermee lager dan de maximale grenswaarde van 68 dB. In kader van de Rijksweg dient een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. De t.g.v. de maatgevende autosnelweg (A28) bepaalde balkon/loggia maatregelen zijn eveneens effectief voor de Rijksweg.

4.6 Muldersweg

Aan de zuidzijde van het woongebouw is de voorziene 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.

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 30 km/u 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 zijnde 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 in kader van het gemeentelijk geluidbeleid 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. In kader van een goede ruimtelijke ordening (woon- en leefklimaat) worden de balkons/loggia's voorzien van geluid afschermende en reducerende maatregelen. Deze ruimten zijn gedefinieerd als een buitenruimte en fungeren als geluidbuffer naar de gevel van het achtergelegen appartement. De maatregelen welke in kader van de A28 worden getroffen zijn eveneens effectief voor de overige verkeerswegen.

De verkeerswegen A28, Rijksweg, Rijksparallelweg en Burg. Van de Walstraat vallen onder de systematiek van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting van deze verkeerswegen is gelijk aan of lager dan 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 door het bevoegd gezag 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 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 de bouwvorm van het gebouw in combinatie met het treffen van gevelmaatregelen en afscherming van de balkons/loggia's kan in deze geluid belaste omgeving een redelijk tot goed woon- en leefklimaat worden verkregen.

Adviesbureau Vobru
[redacted] 25 mei 2021

[redacted]

E-mail: vobru@kpnplanet.nl
Kvk nr. 65177711
Btw nr. NL01349504B04

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 rb.consilium@gmail.com. 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 info@wdodelta.nl. 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]

Thomas a Kempisstraat 29B
8021BH
Zwolle

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 opstelddatum 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.

omgevingsveiligheid
& risicoanalyse

Adviesgroep AVIV BV
Piet Heinstraat 12
7511 JE Enschede

Externe veiligheid A28 /
Herontwikkeling locatie Waanders

Project 204288
Datum 10 augustus 2021

Externe veiligheid A28 /
Herontwikkeling locatie Waanders

Project	204288
Datum	10 augustus 2021
Auteur	[redacted]
Versie nr.	4

Opdrachtgever

Muldersweg Projectontwikkeling B.V.
Mr. J.B. Kanlaan 8a
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
4.4 Maatgevend scenario: BLEVE 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 om plaats te maken voor 78 appartementen en een nieuwe horecagelegenheid.



Figuur 1. Schetsontwerp, kijkend in zuidelijke richting

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.

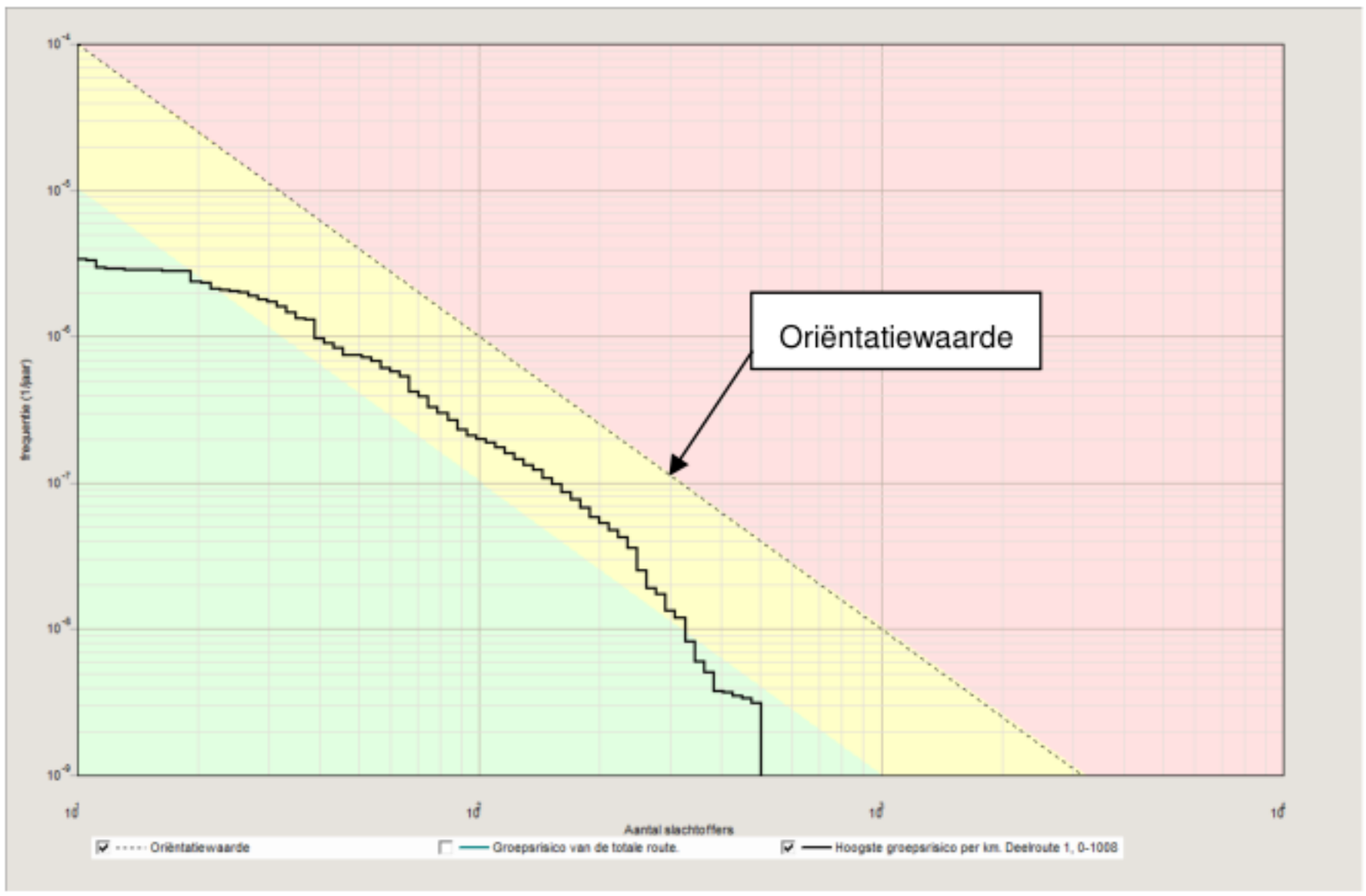
Als het groepsrisico door een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 m van een transportroute meer dan 10% toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie en groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde dient het groepsrisico te worden verantwoord. Dit wordt ook wel aangeduid als 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.

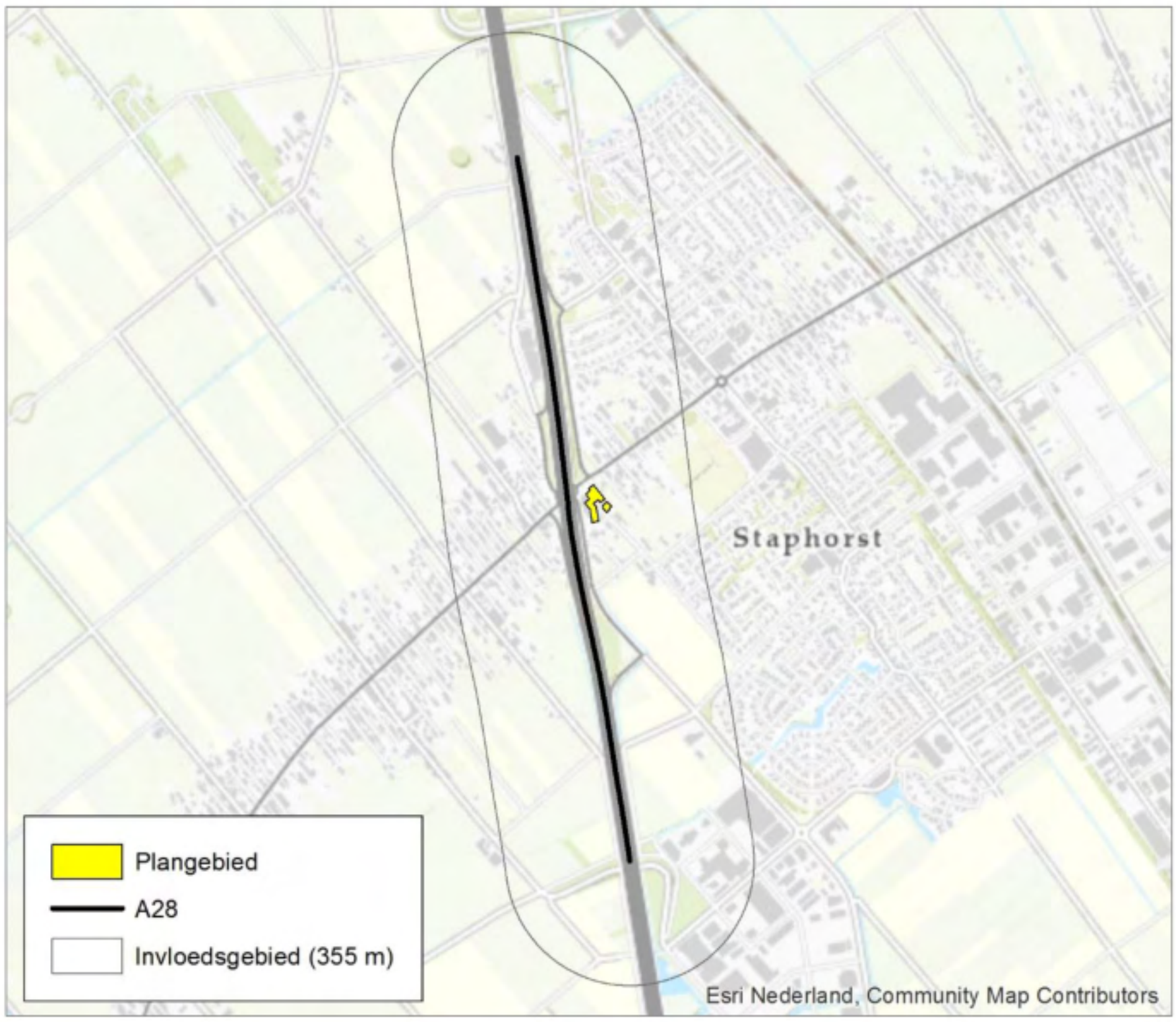


Figuur 2. Voorbeeld groepsrisico transportroute

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 (brandbare gassen zoals LPG) [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]. Figuur 2 toont het deel van de route dat wordt beschouwd en het invloedsgebied.

3.2.3 Bebouwing

Het invloedsgebied wordt bepaald door het transport van stofcategorie GF3. Binnen het invloedsgebied van 355 m rond het te beschouwen deel van de A28 is de bevolking geïnventariseerd. 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

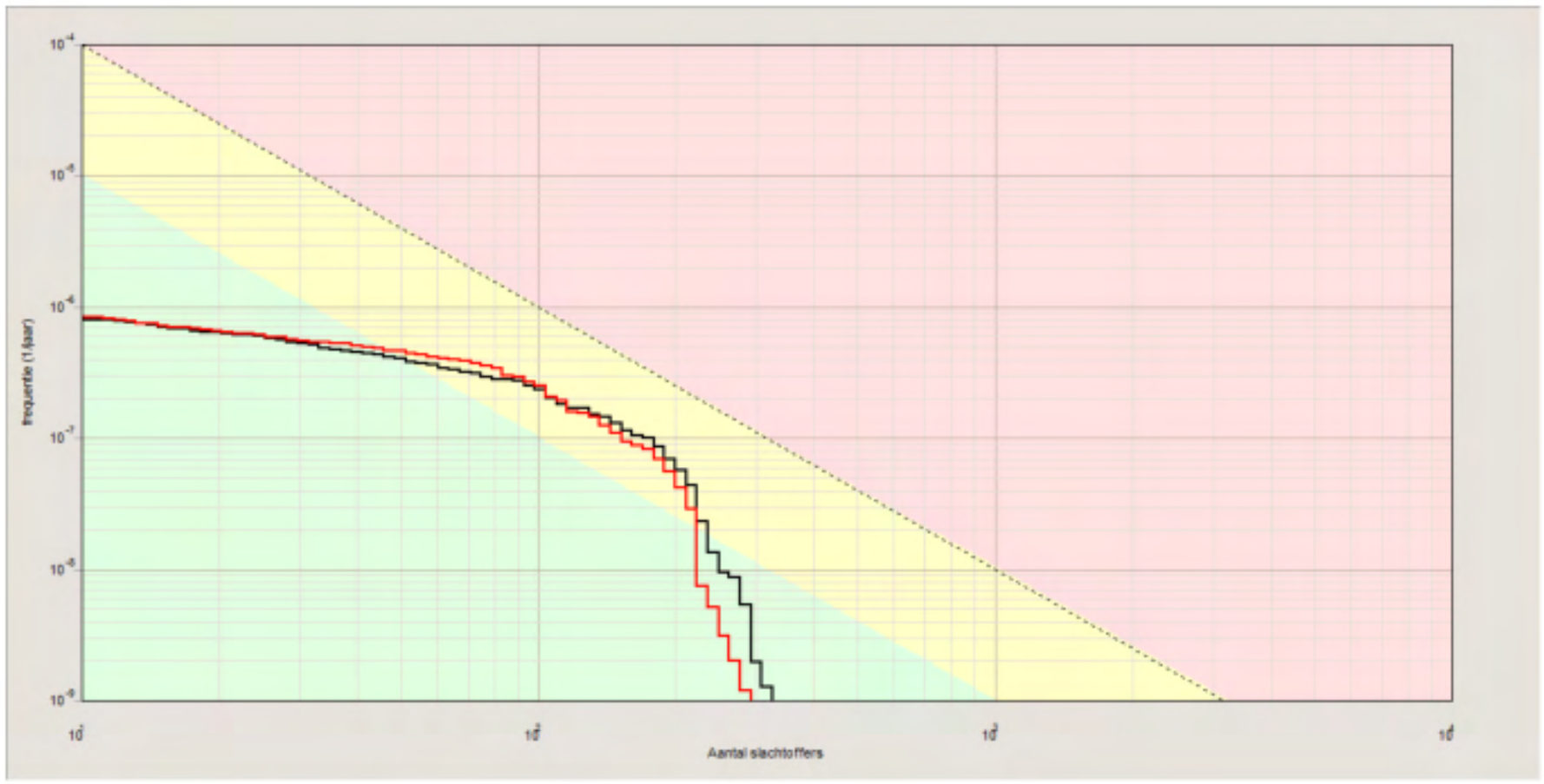
In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico groter dan 10% van de oriëntatiewaarde. Door de voorgenomen ontwikkeling neemt het groepsrisico af. Tabel 2 toont de hoogte van het groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is aangegeven hoeveel de berekende frequentie 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	0.26

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

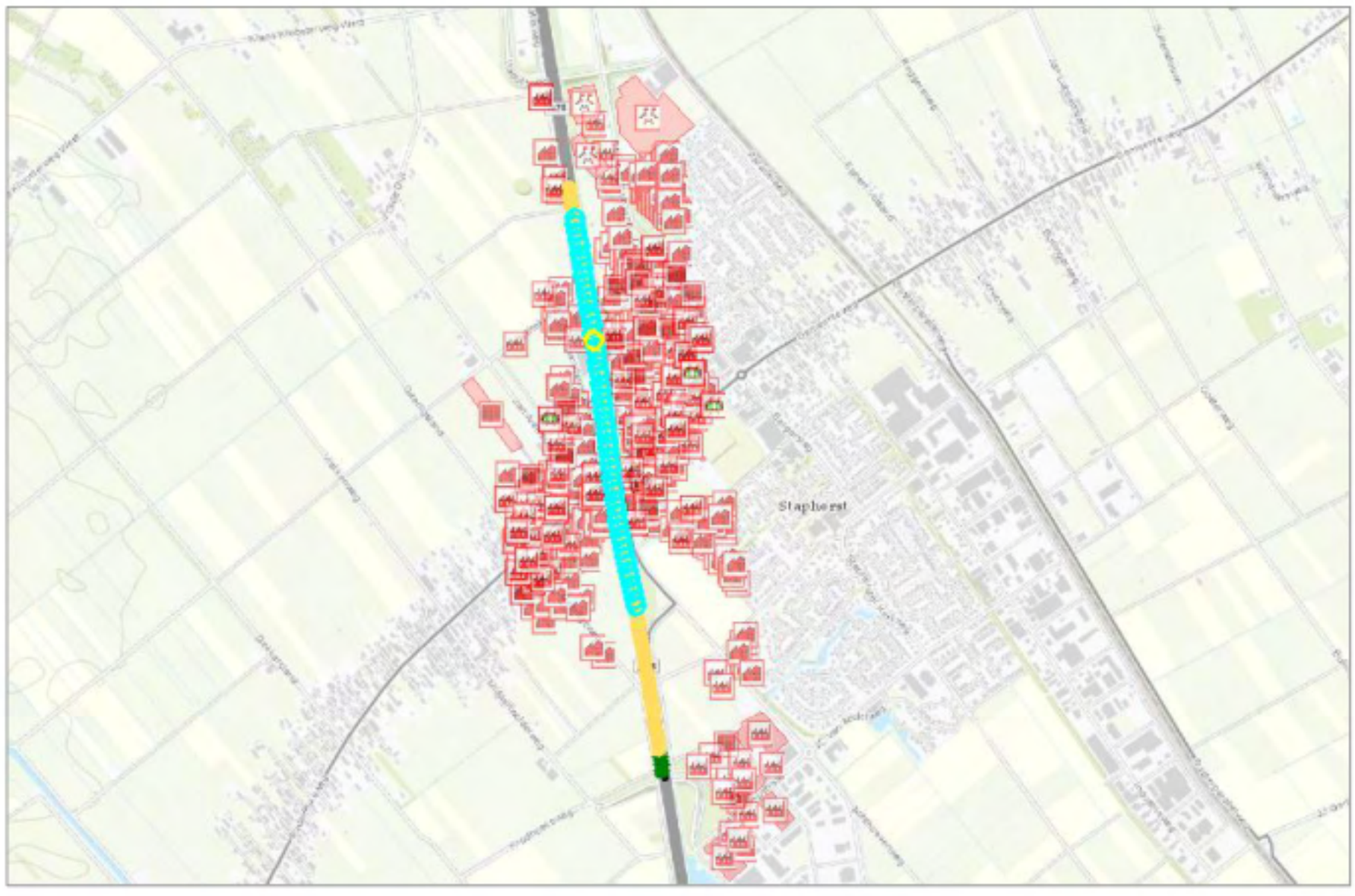
Figuur 4 toont de groepsrisicocurven voor het kilometervak met het hoogste groepsrisico voor de huidige en toekomstige situatie.

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
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 van de kantlijn en daarmee buiten het plasbrandaandachtsgebied.

4.4 Maatgevend scenario: BLEVE

In de risicoberekeningen voor externe veiligheid gaan we er bij snelwegen van uit dat er een zogenaamde koude BLEVE kan ontstaan. Een koude BLEVE ontstaat wanneer een LPG tankwagen door mechanische impact (bijvoorbeeld een botsing met een andere vrachtwagen) openscheurt. Hierdoor komt de gehele inhoud van de tank ineens vrij waardoor een explosie en een vuurbal kan ontstaan. De vuurbal straalt veel hitte uit. De 35 kW/m^2 contour van een BLEVE van een LPG tankwagen met een blootstelling gedurende de brandtijd van de BLEVE (ca. 12 seconden) ligt op een afstand van ca. 80 meter (berekend conform wettelijk voorgeschreven rekenprogramma RBMII). Buiten deze afstand is de hittestraling veel lager en zijn personen binnenshuis goed beschermd, waardoor de overlevingskans daar zeer groot is.

De kans dat een incident optreedt met gevaarlijke stoffen is afhankelijk van de eigenschappen van de risicobron. De kans op een koude BLEVE na een ongeval met een tankwagen LPG wordt bepaald door de kans op een ongeval, de kans dat daarbij LPG vrijkomt, de kans op instantaan falen en de kans op een directe ontsteking. De kans op een BLEVE op de snelweg wordt per tankwagen, per jaar, per weg-kilometer geschat op 3.6×10^{-10} [5].

Hieronder zijn van de snelweg (A28) de factoren benoemd die bij de risicoanalyse de kans op een incident met gevaarlijke stoffen beïnvloeden.

- Aantallen tankwagens met gevaarlijke stoffen (hoe frequenter tankwagens met gevaarlijke stoffen voorbij het plangebied rijden, des te groter de kans op een ongeval met die tankwagen ter hoogte van het plangebied);
- De verkeersveiligheid van de weg waarover de tankwagen rijdt. Wat is de initiële kans op een aanrijding of eenzijdig ongeval op de A28;

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).

5 Conclusie

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.

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.	Huls Architecten	2021	Kop Muldersweg, visieontwerp dd 21 mei 2021

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].

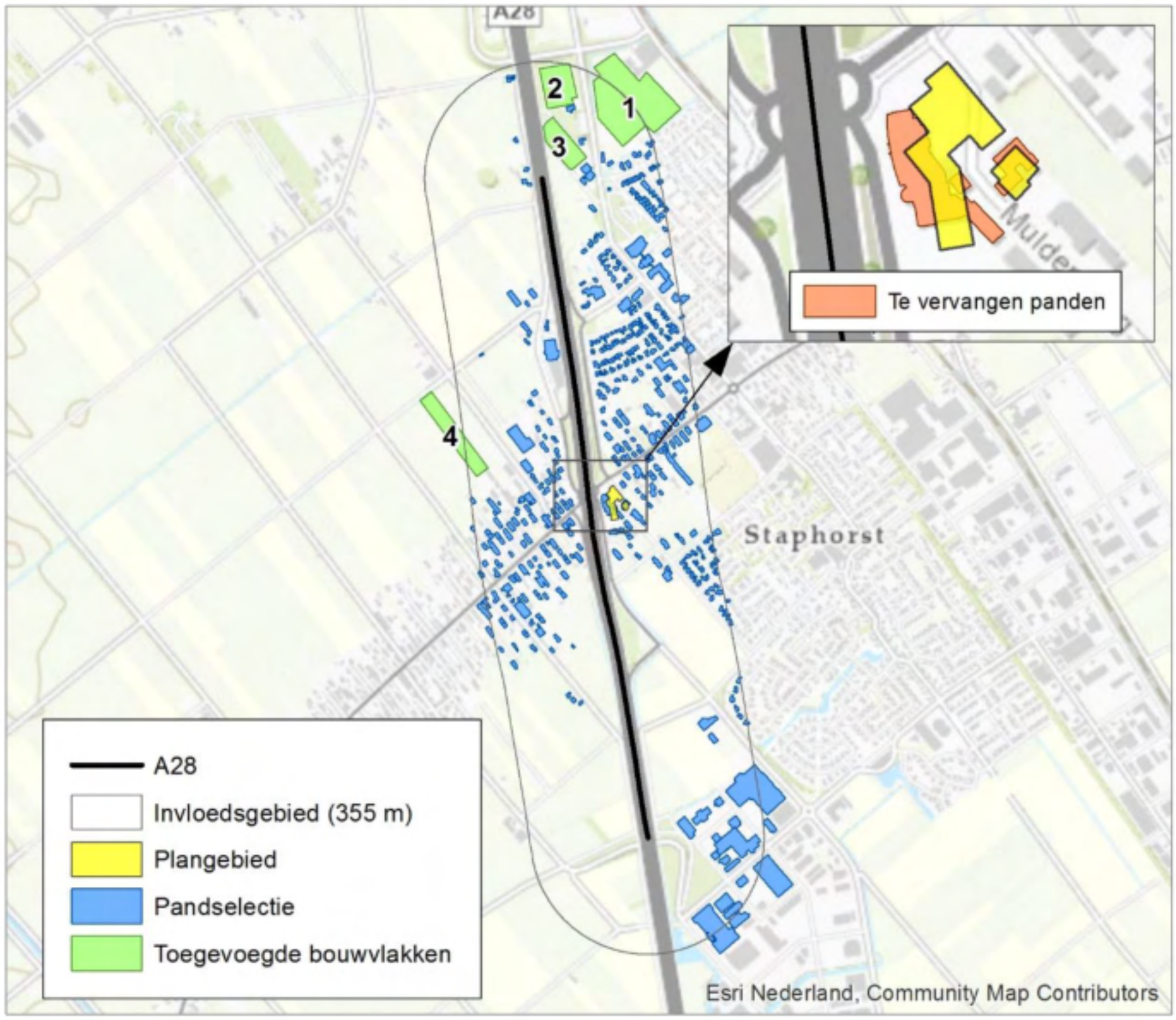
Nr.	Bestemming	Dag	Nacht
1	Sportveld	125	125
2	Sportveld	34	34
3	Bestemming recreatie-volkstuin	48	48
4	Bedrijfsbestemming	52	0

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 78 appartementen en een horecagelegenheid [10]. Het oostelijke gebouw telt 17 appartementen, de horecagelegenheid en de overige 61 appartementen bevinden zich in het grotere westelijke gebouw. 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

[redacted]

26 mei 2021

MILIEU ADVIESBUREAU
Eco Reest

Eco Reest BV
Industrieweg 20
7921 JP Zuidwolde
T 0528 373982
F 0528 373907

KANTOOR APPINGEDAM
Opwierderweg 160
9902 RH Appingedam
T 0596 633355

KANTOOR ALMERE
Transistorstraat 91-34
1322 CL Almere
T 036 8200376

info@ecoreest.nl
www.ecoreest.nl

BANK
NL16 TRIO 01985.27.128
BIC: TRIO NL2U

BTW-NUMMER
NL 8534.83.966 B01

K.V.K. MEPPEL
59436247

Op al onze werkzaamheden is DNR 2011 van toepassing, die op aanvraag wordt toegezonden.

Betreft:	**Samenvattend historisch vooronderzoek Rijksweg 12 en Muldersweg 1-5 te Staphorst**
Kenmerk:	**210875**
Uw contactpersoon:	[redacted]
Type document:	**Briefrapportage**
Uw Kenmerk	**Herontwikkeling locatie Waanders**

Geachte heer [redacted],

Hierbij rapporteren wij u inzake het samenvattend historisch vooronderzoek met betrekking tot de bodeminformatie van de locatie Rijksweg 12 en Muldersweg 1-5 te Staphorst.

Aanleiding en doelstelling

Aanleiding tot het historisch onderzoek is de geplande herontwikkeling van de betreffende locatie.

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.

Kwaliteit en onafhankelijkheid

Eco Reest is samen met Gebouwen Inspectie Nederland een adviesbureau, gericht op Advisering in relatie tot ruimte, gebouwen en ondernemen. Beide bedrijven beschikken over een kwaliteitssysteem, gericht op klantgericht leveren van kwalitatief hoogstaande diensten.

Eco Reest BV en Gebouwen Inspectie Nederland BV zijn gecertificeerd volgens "NEN-EN-ISO 9001:2008", voor het geven van milieukundig advies in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen, gebouwen en managementondersteuning, met inbegrip van de uitvoering van gerelateerde onderzoeksactiviteiten.

Eco Reest BV is lid van de Vereniging Kwaliteitsborging Bodembeheer (VKB). Als aangesloten adviesbureau zorgen we samen met de andere leden voor een betere borging van kwaliteit in de uitvoering van (water)bodemonderzoek en -saneringen.

Onze onafhankelijkheid is van groot belang om voor u het beste advies op te stellen, zonder dat we voorkeur hebben voor leveranciers of producten.

Er bestaat geen functionele relatie tussen opdrachtgever en Eco Reest BV.

Voorinformatie opdrachtgever

Het onderzoek heeft betrekking op de locatie(s) Rijksweg 12 en Muldersweg 1, 3 en 5 te Staphorst. Door de opdrachtgever zijn de volgende stukken aangeleverd;

- Presentatie Herontwikkeling locatie Waanders;
- Rapportage Omgevingsloket provincie Overijssel; 'Kop Muldersweg';
- Diverse foto's; Bouwtekening Hotel Waanders, 1968 en uitsnedes rapportages; verkennend bodemonderzoek benzinestation Hotel Waanders, Haskoning nr. 12324, E2452AO, d.d. 12-3-1997; Bodemonderzoek Rijksweg 12; Consulmij, nr. CB.98.074 d.d. juni 1998, beschikking provincie nr. MB98/2489, d.d. 15-10-1998, brief gemeente Staphorst aan hotel Waanders, d.d. 6-11-1998, brief provincie Overijssel aan dhr. Boessenkool, Muldersweg 5, d.d. 16-3-2007, uitsnedes bodemonderzoek Muldersweg 5, Oranjewoud nr. 168994, d.d. 7-3-2007, tekening bodemonderzoek Muldersweg 3, Eco Reest nr. 040334, tekening bodemonderzoek m.b.t. Muldersweg 5 met boorlocaties 200-nrs (Oranjewoud 2007);
- Nader Bodemonderzoek Rijksweg 12; Consulmij, nr. CB.98.074 d.d. juni 1998;
- Bodemonderzoek Muldersweg 5, Oranjewoud nr. 168994, d.d. 7-3-2007;
- Verkennend bodemonderzoek Rijksweg Staphorst (fietspad), Eco Reest nr. 161538, d.d. 2-12-2016;
- Verkennend bodemonderzoek Rijksweg 12 Staphorst, Eco Reest nr. 161484, d.d. 25-10-2016.

Op basis van de aangeleverde rapportage uit het Omgevingsloket van de provincie Overijssel zijn daarnaast nog de volgende stukken gedownload;

Rijksweg 12

- Nulsituatie bodemonderzoek Rijksweg 12, Haskoning, nr. E2542.A0, d.d. 1-4-1997;
- Nader Bodemonderzoek Rijksweg 12; Consulmij, nr. CB.98.074 d.d. juni 1998;
- Brief provincie Overijssel aan gemeente Staphorst nr. MB98/2489, d.d. 15-10-1998;
- Aanmelding BSB, Hotel Waanders, d.d. 27-6-2007;
- Historisch onderzoek Rijksweg 12 OV018000037, CSO, rapport nr. 08F152, d.d. 22-9-2008;

Muldersweg

- Plan van Aanpak bodemsanering Muldersweg Staphorst, Oranjewoud, R001-4215834, d.d. 6-5-2002;
- Beschikking provincie nr. WB/2002/1424, d.d. 13-5-2002, inzake ernst, urgentie en saneringsplan Muldersweg 3;
- Brief provincie aan gemeente Staphorst nr. WB/2002/1424, d.d. 13-5-2002, inzake saneringsvoornemen Muldersweg 3;
- Evaluatie grondsanering Muldersweg 3 Staphorst, Tauw, rapport R001-4252950, d.d. 18-6-2003;
- Bodemonderzoek t.b.v. vaststellen eindsituatie sanering Muldersweg 3 Staphorst, Eco Reest, rapport nr. 030536, d.d. 13-1-2004;
- Nader bodemonderzoek Muldersweg 3 Staphorst, Eco Reest, rapport nr. 040334, d.d. 5-7-2004;
- Brief provincie aan gemeente Staphorst nr. WB/2005/1524, d.d. 1-6-2005, inzake saneringsevaluatie en risicobeoordeling Muldersweg 3;
- Bodemonderzoek Muldersweg 5 Staphorst, Oranjewoud, rapport nr. 168994, d.d. 7-3-2007.

Met betrekking tot de locatie Muldersweg nr. 5 is daarnaast de rapportage met kenmerk ER-040347 uit het archief opgevraagd.

Samenvatting beschikbare informatie

De locatie is kadastraal bekend als gemeente Staphorst, sectie AA, nrs. 5438, 5599, 6218, 1959, 2657, 2656, 1978 en 2633 en heeft een totale oppervlakte van 7.969 m^2.
De opdrachtgever is voornemens om de locatie opnieuw te ontwikkelen.

Uit de beschikbare informatie blijkt samenvattend het volgende.

Historie en bodemverontreinigingssituatie Rijksweg 12 te Staphorst

Het hotel Rijksweg 12 is gebouwd in 1951 (informatie Planviewer). In 1959 is aan Shell een Hinderwetvergunning afgegeven voor het uitbreiden van een benzinestation op het adres Rijksweg 10 te Staphorst. Hierbij was sprake van 4 ondergrondse brandstoftanks met een totale inhoud van 23,5 m^3 (zie ook de tekening in bijlage 1.1). Hierbij werd vermeld;
Laadstation Mussche (Wed. Waanders) en; afgebroken in 1974.

Het benzinestation is aangegeven op de aangeleverde bouwtekening uit 1968 (bijlage 1.2); hierbij is echter geen bebouwing aangegeven. Op de betreffende tekening loopt de Muldersweg rechtdoor richting de Gemeenteweg en is op het perceel nr. 2633 (Muldersweg 1) bebouwing aangegeven.

Uit het nulsituatie bodemonderzoek (Haskoning 1997; zie ook de tekening in bijlage 1.3) blijkt het volgende. Bij uitvoering van dit onderzoek waren de tanks en appendages reeds verwijderd. In de huidige situatie is ter plaatse sprake van een met klinkers verharde parkeerplaats. Ter plaatse van de voormalige ondergrondse tank voor mengsmering bevindt zich thans een uitbreiding van het hotel.

Volgens informatie van de gemeente Staphorst is ten behoeve van de aanleg van een persleiding verontreinigde grond verwijderd ter hoogte van het voormalige benzinestation. Uit de betreffende resultaten blijkt, dat ter plaatse van de voormalige ondergrondse tanks met vulpunten en het pompeiland licht verhoogde gehalten aan minerale olie en BTEXN in de grond zijn aangetoond. Ter plaatse van de voormalige ondergrondse tanks met vulpunten overschreden de gehalten aan minerale olie en BTEXN in het grondwater de interventie-waarden.

Uit de rapportage van het nader onderzoek (Consulmij 1998; zie ook de tekeningen in bijlage 1.4) blijkt het volgende. De aanleg van de persleiding heeft plaatsgevonden in 1991 en hierbij is circa 50 m^3 met olieproducten verontreinigde grond verwijderd. Hierbij werden tevens delen van afgesloten brandstofleidingen in de bodem aangetroffen. In 1997 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op de locatie Rijksweg 4 (Oranjewoud; nr. 15009-66229). Hierbij is ter plaatse van een voormalige bovengrondse tank een niet ernstig geval van bodemverontreiniging aangetoond. Daarnaast is ter plaatse een gedempte sloot aangetroffen, die vermoedelijk ook aanwezig is ter plaatse van de huidige onderzoekslocatie.

Bij het nader onderzoek zijn ter plaatse lichte tot sterke benzinegeuren en bijmengingen met puin in de bodem waargenomen, alsmede plaatselijk stortmateriaal (kolengruis, glas). Geconcludeerd werd, dat ter plaatse sprake was van een met minerale olie en BTEXN

verontreinigd grondvolume van circa 378 m^3, waarvan circa 110 m^3 sterk verontreinigd. Daarnaast is sprake van een met minerale olie en BTEXN verontreinigd bodemvolume van circa 500 m^3 waarvan circa 160 m^3 sterk verontreinigd. De verontreinigingssituatie werd aangemerkt als ernstig, maar niet urgent.

In oktober 1998 is door de provincie Overijssel de aanwezigheid van de bodemverontreiniging op de locatie Rijksweg 12 gemeld aan de gemeente Staphorst, waarbij echter werd aangegeven dat de verontreiniging 'op grond van de aangegeven concentraties' als urgent werd beschouwd.

De locatie is op 27-6-2007 aangemeld bij de Stichting BSB Overijssel, op basis van de rapportage van het nader onderzoek van Consulmij uit 1998.

Uit informatie van het omgevingsrapport van de provincie Overijssel (bijlage 2) blijkt, dat in 2009 een bijzonder inventariserend onderzoek is uitgevoerd, waarvan verslag is gelegd in een Werkdocument van Tauw B.V., d.d. 18-1-2010 (zie bijlage 3). Het benzinestation op de locatie is tussen circa 1930 en 1965 in bedrijf geweest. Op basis van de beoordeelde rapportages (Haskoning; 1997, Consulmij; 1998 en CSO; 2008) werd geconcludeerd, dat ter plaatse 'zeer waarschijnlijk' geen sprake was van onaanvaardbare humane, ecologische en/of verspreidingsrisico's.

In 2010 is door de provincie Overijssel informatie opgevraagd over de locatie, in het kader van de 'Aanpak Spoedlocaties'.

In 2016 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op een deel van de locatie Rijksweg 12 te Staphorst (rapport ER-161484; zie ook de tekening in bijlage 1.5), ten behoeve van de uitbreiding van het restaurant. De onderzochte locatie bevindt zich op meer dan 10 meter afstand tot de verontreiniging ter plaatse van het voormalige benzinestation. In de grond is ter plaatse een licht verhoogd gehalte aan PAK aangetoond en in het grondwater overschrijden de gehalten aan barium (van natuurlijke herkomst) en BTEXN de streefwaarden.

In 2016 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op een deel van de Rijksweg te Staphorst (rapport ER-161538; zie ook de tekening in bijlage 1.6), ten behoeve van de aanleg van een fietspad. Hierbij zijn plaatselijk lichte olie/waterreacties in de ondergrond waargenomen en zijn (zeer) licht verhoogde gehalten aan minerale olie in de boven- en ondergrond aangetoond. In het grondwater overschrijden de gehalten aan barium (van natuurlijke herkomst) en BTEXN de streefwaarden.

Historie en bodemverontreinigingssituatie Muldersweg 3 te Staphorst
Uit het Plan van Aanpak Muldersweg te Staphorst (Tauw; 2002) blijkt het volgende. Tot 1975 is op het terrein van hotel Waanders aan de Muldersweg 3 te Staphorst een benzinestation aanwezig geweest. De ondergrondse tanks (8m^3 en 10 m^3) zijn verwijderd. In februari 2002 is bij de aanleg van riolering en de 'Stovonde' bodemverontreiniging met brandstofcomponenten geconstateerd.
Naar aanleiding hiervan is deze bodemverontreiniging in beeld gebracht (rapport Tauw; nr. 4215834, d.d. 16-4-2002). Uit de betreffende rapportage blijkt, dat sprake is van circa 130 m^3 grondverontreiniging en circa 500 m^3 grondwaterverontreiniging (zie ook de betreffende tekeningen in bijlage 1.7 en 1.8). Deze grondwaterverontreiniging was niet in verticale zin

afgeperkt. Op 13 mei 2002 is hiervoor een beschikking (ernstig en urgent) afgegeven door de provincie Overijssel (WB/2002/1424).

Uit het evaluatierapport (Tauw; 2002) blijkt onder meer het volgende. De grondsanering is gestart op 23 mei 2002. Ter plaatse heeft tussen 22 en 31 mei 2002 bemaling plaats-gevonden. Bij de sanering is circa 200 ton verontreinigde grond ontgraven en afgevoerd. Na de ontgraving is in putbodem nr. 2 en in de onderste delen van de putwanden aan de noord- en zuidoostzijden van de ontgravingsput restverontreiniging achtergebleven. De gerealiseerde ontgraving is weergegeven op de tekening in bijlage 1.9.

Na de sanering is ter plaatse een bodemonderzoek uitgevoerd (Eco Reest; 2003; zie ook de tekeningen in bijlage 1.10), op grond van het ontbreken van een eindevaluatie van de grondwatersanering. Hierbij zijn in het freatische (pb. 500) en diepe grondwater (pb. 600) sterke verontreinigingen met minerale olie en vluchtige aromaten aangetoond. Geadviseerd werd, om nader onderzoek uit te voeren om de omvang van de grondwaterverontreiniging te bepalen.

Uit de rapportage van het nader bodemonderzoek (Eco Reest; 2004) blijkt onder meer het volgende. In 1966 is op de locatie Muldersweg 3 gestart met een benzinestation met twee ondergrondse brandstoftanks met pompen. De tanks en de installatie is op basis van informatie van de gemeente Staphorst in 1975 verwijderd, waarbij vermoedelijk geen verontreinigde grond is afgevoerd. Bij het onderzoek is analytisch geen verontreiniging met olieproducten in de grond aangetoond. In het grondwater is sprake van een met minerale olie en BTEXN verontreinigd bodemvolume van circa 450 m^3, waarvan circa 150 m^3 sterk verontreinigd is. De betreffende tekeningen zijn weergegeven in bijlage 1.11.

Op 1 juni 2005 is door de provincie Overijssel een beschikking afgegeven (WB/2005/1524), waarin de achtergebleven restverontreiniging in het grondwater werd aangemerkt als ernstig, maar niet urgent.

Historie en bodemverontreinigingssituatie Muldersweg 5 te Staphorst
In 2004 is door Eco Reest een bodemonderzoek uitgevoerd op een bouwlocatie aan de noordzijde van het perceel Muldersweg 5 (zie ook bijlage 1.12). Ter plaatse is in de ondergrond een licht verhoogd PAK-gehalte gemeten. In de bovengrond en het grondwater zijn geen verhoogde gehalten aangetoond.

In 2007 is ter plaatse een bodemonderzoek uitgevoerd door Oranjewoud. Uit de betreffende rapportage blijkt onder meer het volgende. Op de locatie is een winkel met bovenwoning aanwezig. De ontgravingscontour van de in 2002 uitgevoerde bodemsanering bevindt zich direct ten westen van de terreingrens met Muldersweg nr. 3. Bij deze sanering is circa 47.000 m^3 grondwater onttrokken en geloosd. De bij deze sanering achtergebleven restverontreiniging aan de zuidoostzijde van de ontgraving overschrijdt de terreingrens van Muldersweg 5. Ten aanzien van de in 2004 bij het onderzoek door Eco Reest geprojecteerde contouren van de grondwaterverontreiniging wordt aangegeven, dat deze 'mede gelet op de restverontreiniging in de grond' te beperkt van omvang zijn. Bij het onderzoek van Oranjewoud in 2007 zijn nabij de westelijke gevelhoek van nr. 5, alsmede plaatselijk voor de zuidwestgevel olie/waterreacties in de bodem waargenomen en zijn licht verhoogde gehalten aan minerale olie aangetoond. In het grondwater zijn ter plaatse licht verhoogde gehalten aan vluchtige aromaten aangetoond. Geconcludeerd werd dat ter plaatse sprake

was van circa 15 m^3 licht verontreinigde grond en circa 15 m^3 licht verontreinigd grondwater. De betreffende tekeningen zijn weergegeven in bijlage 1.13.

Conclusies en aanbevelingen

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 m^3 sterk verontreinigde grond en circa 160 m^3 sterk verontreinigd grondwater. In 1991 is circa 50 m^3 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 m^3 sterk verontreinigd grondwater. Ter plaatse van het naastgelegen perceel nr. 5 is circa 15 m^3 licht verontreinigde grond aanwezig.

Op basis van het huidige totaal aan gegevens adviseren wij het volgende;

- 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.

Als er vragen zijn naar aanleiding van het onderzoek, kunt u contact opnemen met ons bureau.

Met vriendelijke groet,

Eco Reest BV

[redacted]

Verificatie:

[redacted]

Bijlagen

1	Diverse tekeningen voorgaand bodemonderzoek en –sanering
2	Omgevingsrapport provincie Overijssel
3	Rapportage Bijzonder Inventariserend onderzoek Rijksweg 12

BIJLAGE 1

Bijlage 1.1.; tekening HO CSO Rijksweg 12, 2008

Bijlage 1.2.; bouwtekening Rijksweg 12, 1968

Bijlage 1.3; tekening nulsituatie Rijksweg 12, 1997

Bijlage 1.4 tekening NO Rijksweg 12, 1998

Bijlage 1.5; tekening VO bouwlocatie Rijksweg 12, 2016

Bijlage 1.6; tekening VO fietspad bij Rijksweg 12, 2016;

Bijlage 1.7; tekening onderzoek stovonde Muldersweg 3, 2002

Bijlage 1.8; ontgravingstekening PvA Muldersweg 3; 2002

Bijlage 1.9; tekening gerealiseerde ontgraving Muldersweg 3, 2002

Bijlage 1.10; tekening onderzoek na sanering Muldersweg 3, 2003

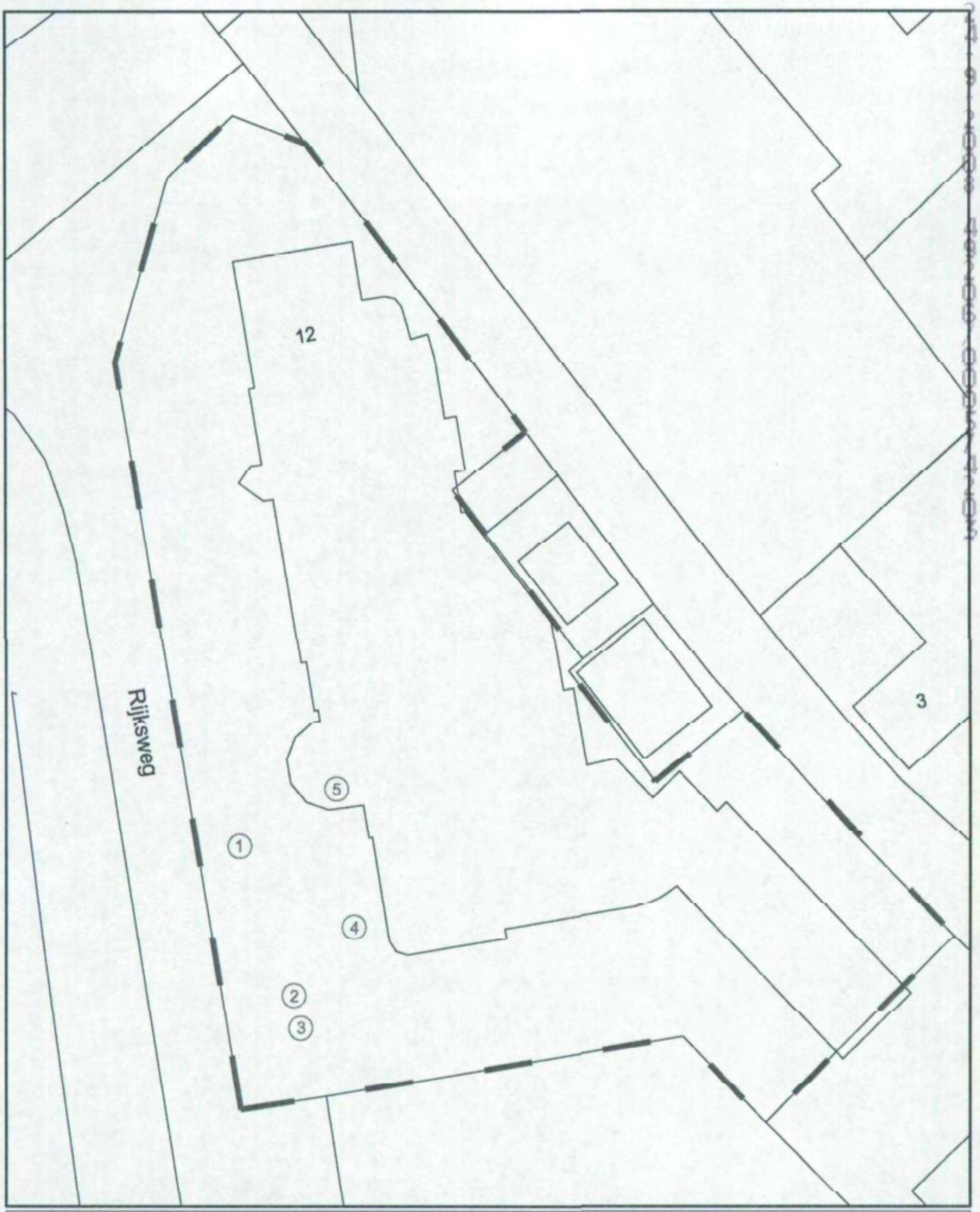
Bijlage 1.11; tekening nader onderzoek Muldersweg 3, 2004;

Bijlage 1.12; tekening bodemonderzoek bouwlocatie Muldersweg 5; 2004

bijlage 1.13; tekening onderzoek restverontreiniging Muldersweg 5, 2007.

Behoort bij rapport:
Rijksweg 12 en Muldersweg 1-5
Staphorst
Project 210875

24-9-2008 4920206/000057420 3



LEGENDA

- - - Locatiecontour

① Voormalig pompeiland

② Voormalige benzinetank (5.000 liter)

③ Voormalige benzinetank (12.000 liter)

④ Voormalige dieseltank (6.000 liter)

⑤ Voormalige mengsmeringtank (5.000 liter)

OPDRACHTGEVER	Provincie Overijssel
PROJEKT NR	08F152- OV018000037
KAARTBIJLAGE	1
GEMEENTE	STAPHORST
LOCATIE	Rijksweg 12 te Staphorst
TITEL	Overzichtstekening
SCHAAL	1:500
FORMAAT	A4
GET	M.C [redacted]
GEZ	C.S
DATUM	21-09-2008

0m 5m 10m 15m

GSO adviesbureau
Postbus 2
TEL NR 030-6594321
3980 CA BUNNIK
FAX NR 030-6571792

Archief Gemeente Staphorst 1993-
Omgevingsvergunningen

MOTEL IN 2 VERDIEPINGEN

BESTAAND GEDEELTE

BEGANE GROND

KELDER ONDER RECEPTIEZAAL

SITUATIE SCHAAL 1:1000

MET TOEKOMSTIGE ONGELIJKVLOERSE WEGKRUISING

KADASTRAAL BEREIKT GEM. STAPHORST

SECTIE NO. AA 2317

MOTEL WAANDERS TE STAPHORST - UITBREIDING

SCHETSONTWERP

plattegronden - situatie

architect ir. [illegible]

schaal: 1:100

datum: april '68

gat. jh a.w.

gewijzigd: aug '68

blad no.

D1.

BIJLAGE 2

VERKLARING

A VML. BENZINETANK (12.000 L)
B VML. BENZINETANK (5.000 L)
C VML. DIESELTANK (6.000 L)
D VML. MENGSMERINGTANK (500 L)
E VML. POMPEILAND
F VML. ONTLUCHTINGSPUNT
G VML. VULPUT
H VML. ELECTROPOMP
I VML. KIOSK
1 BORING
1P BORING + PEILBUIS

HOTEL WAANDERS

HASKONING
Ingenieurs- en Architectenbureau
Regionale vestiging Steenwijk

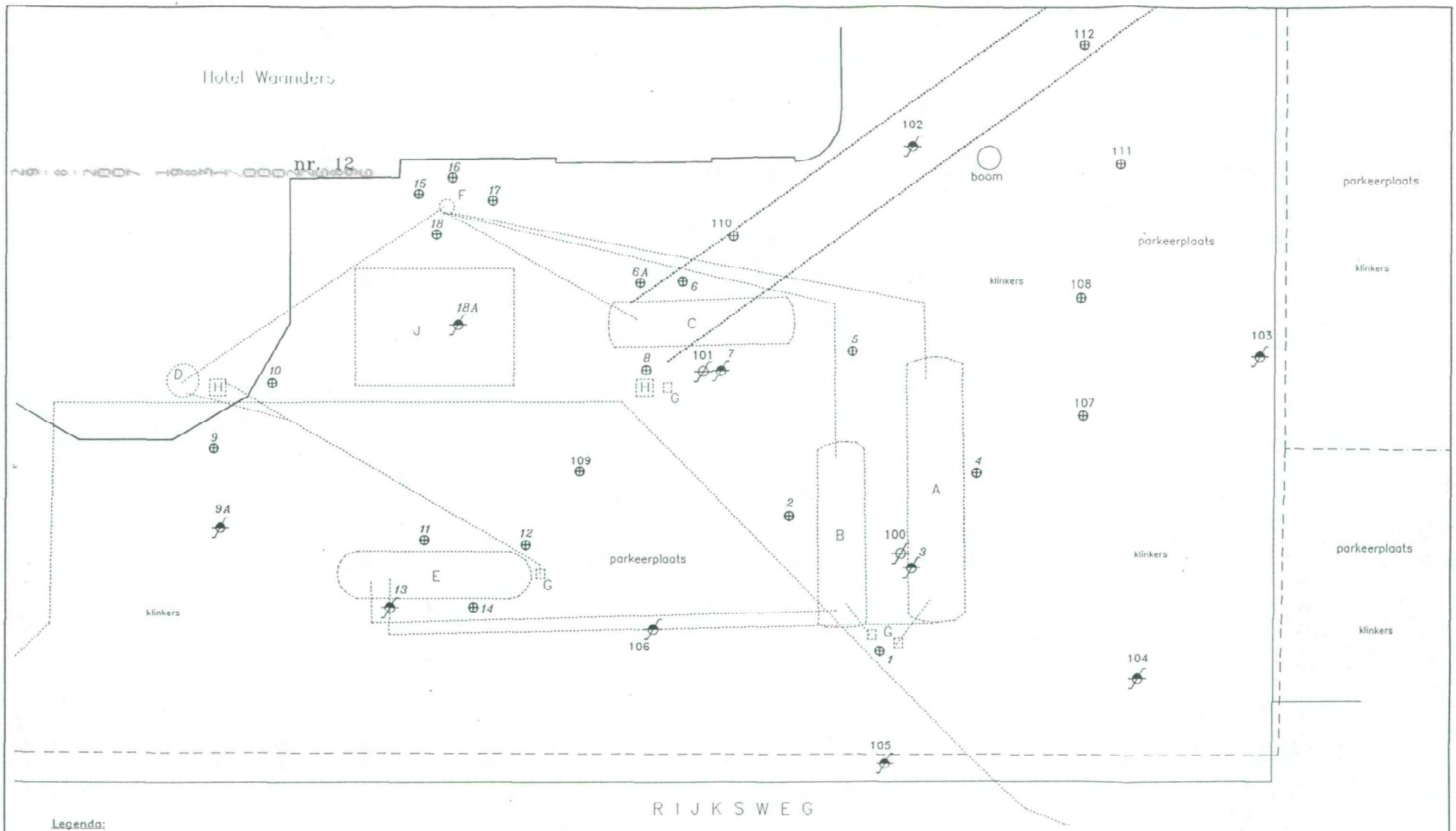
12324
E2452.A0

VERKENNEND BODEMONDERZOEK
HOTEL WAANDERS
TE STAPHORST
LOCATIE BORINGEN EN PEILBUIZEN

Datum	Get	Corr	
12-03-97	BD		
			A3

Schaal 1:100

I:\milieu\tek waanders.dgn Mar 24, 1997 09:30:22 Stap/Sor.plt



Legenda:

— — —	Perceelsgrens
.....	*Globale ligging gedempte sloot*
⊕ +	Peilbuis, diepe en ondiepe boring
	Peilbuis, snijdend met het grondwater
1	Boring uitgevoerd door Haskoning
100	Boring uitgevoerd door Consulmij

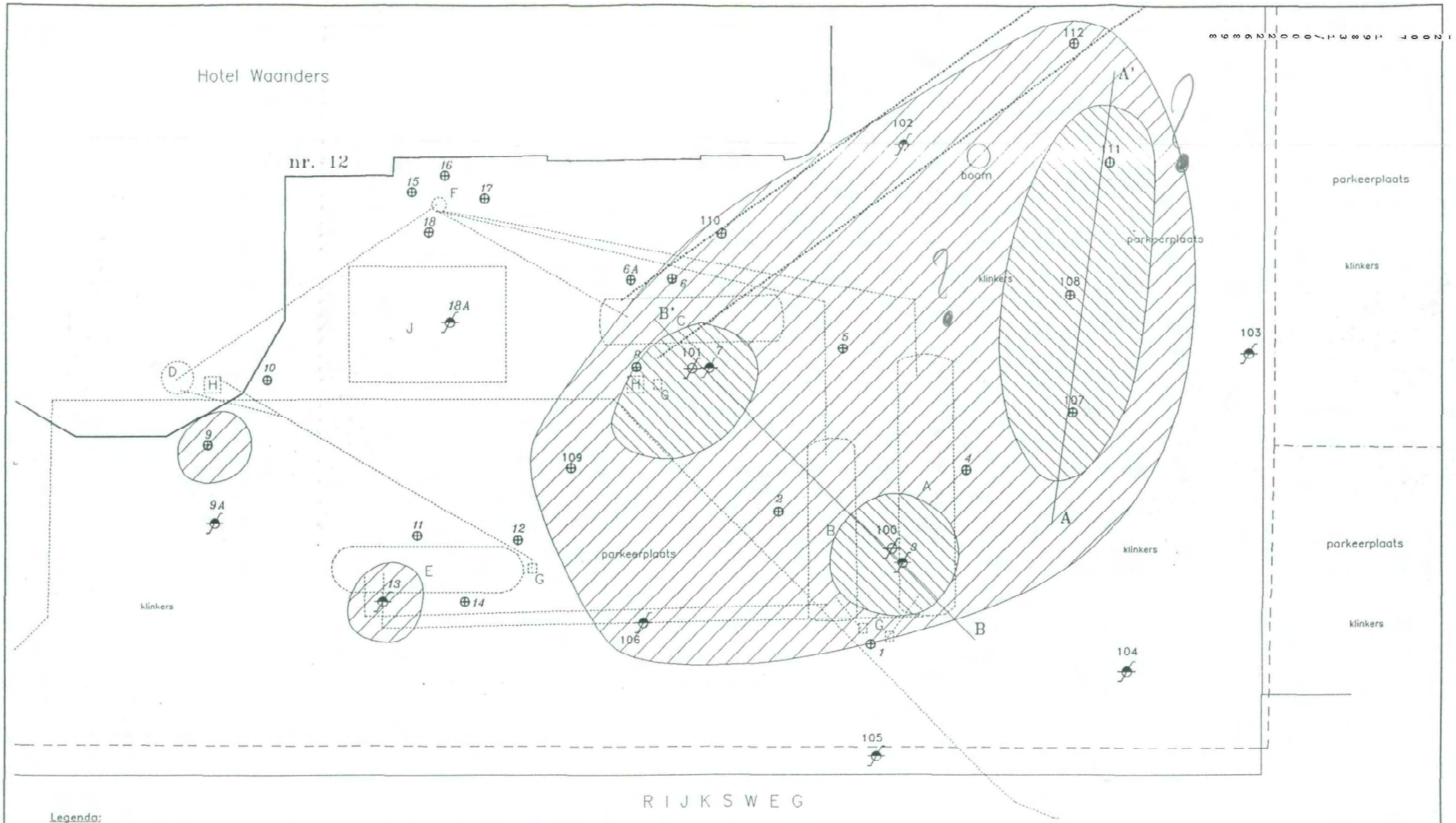
A	Vml. benzinetank (12.000 ltr)
B	Vml. benzinetank (5000 ltr)
C	Vml. dieseltank (6000 ltr)
D	Vml. mengsmeringtank (500 ltr)
E	Vml. pompeiland
F	Vml. ontluchtingspunt
G	Vml. vulput
H	Vml. electropomp
J	Vml. kiosk

0 1 2 3 4 5m

Opdrachtgever: Hotel Waanders te Staphorst
Project: NBO Rijksweg 12 te Staphorst
Onderdeel
SITUATIETEKENING MET HANDBORINGEN
Get. : HVLN
Bijlage: 2-1

Projectno.: CO.98.074 Schaal : 1 : 100
Datum : 27-04-1998 Formaat : A3

CONSULMIJ
CONSULMIJ Advies & Techniek BV, Kampen Tel. 038-3370900



Legenda:

- Perceelsgrens
- Globale ligging gedempte sloot
- Peilbuis, diepe en ondiepe boring
- Peilbuis, snijdend met het grondwater
- 1 Boring uitgevoerd door Haskoning
- 100 Boring uitgevoerd door Consulmij
- Concentratie groter dan streefwaarde (ca. 160 m²)
- Concentratie groter dan interventiewaarde (ca. 50 m³)

A Vml. benzinetank (12.000 ltr)
B Vml. benzinetank (5000 ltr)
C Vml. dieseltank (6000 ltr)
D Vml. mengsmeringtank (500 ltr)
E Vml. pompeiland
F Vml. ontluchtingspunt
G Vml. vulput
H Vml. electropomp
J Vml. kiosk

Opdrachtgever: Hotel Waanders te Staphorst
Project: NBO Rijksweg 12 te Staphorst
Onderdeel

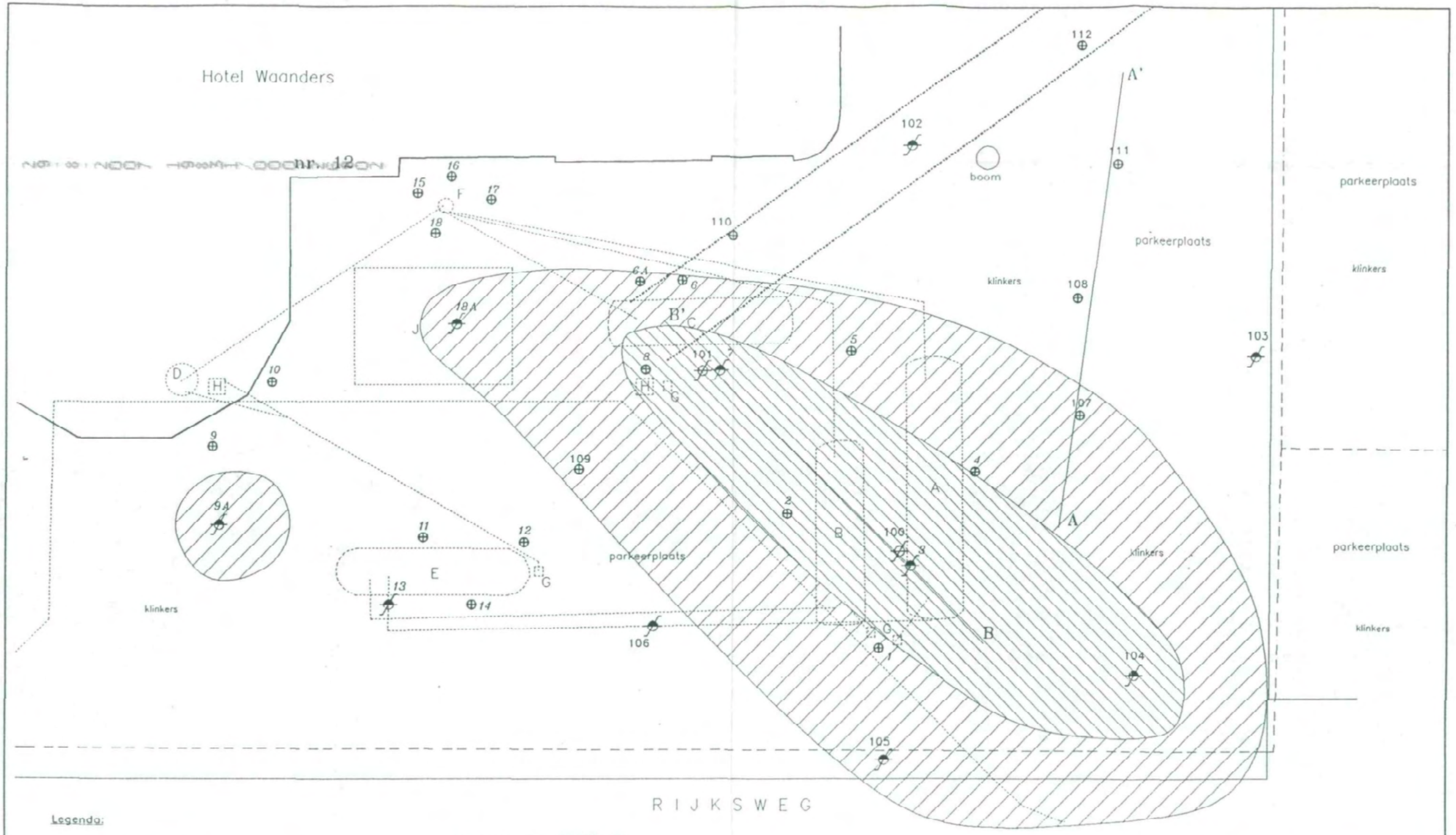
LIGGING MINERALE OLIE EN AROMATEN VERONTREINIGING IN DE GROND

Get. : HVLN | Bijlage: 2-2

Projectno.: CB.98.074 Schaal : 1 : 100
Datum : 27-04-1998 Formaat : A3

CONSULMIJ

CONSULMIJ Advies & Techniek BV, Kampen Tel. 038-3370900



Legenda:

— — —	Perceelsgrens
.....	Globale ligging gedempte sloot
⊕	Peilbuis, diepe en ondiepe boring
⊕	Peilbuis, snijdend met het grondwater
1	Boring uitgevoerd door Haskoning
100	Boring uitgevoerd door Consulmij
◯	Concentratie groter dan streefwaarde (ca. 145 m²)
◯	Concentratie groter dan interventiewaarde

A	Vml. benzinetank (12.000 ltr)
B	Vml. benzinetank (5000 ltr)
C	Vml. dieseltank (6000 ltr)
D	Vml. mengsmeringtank (500 ltr)
E	Vml. pompeiland
F	Vml. ontluchtingspunt
G	Vml. vulput
H	Vml. electropomp
J	Vml. kiosk

0 1 2 3 4 5m

Opdrachtgever: Hotel Waanders te Staphorst
Project: NBO Rijksweg 12 te Staphorst
Onderdeel
LIGGING MINERALE OLIE EN AROMATEN VERONTREINIGING IN HET GRONDWATER
Get. : HVLN | Bijlage: 2-4

Projectno.: CB.98.074 Schaal : 1 : 100
Datum : 27-04-1998 Formaat : A3

CONSULMIJ

CONSULMIJ Advies & Techniek BV, Kampen Tel. 038-3370900


Mulderssweg
1
2
2A
12
vp
vp
1
2
3
4
5
6
f1
f2
f3
f4
Rijksweg









foto 1

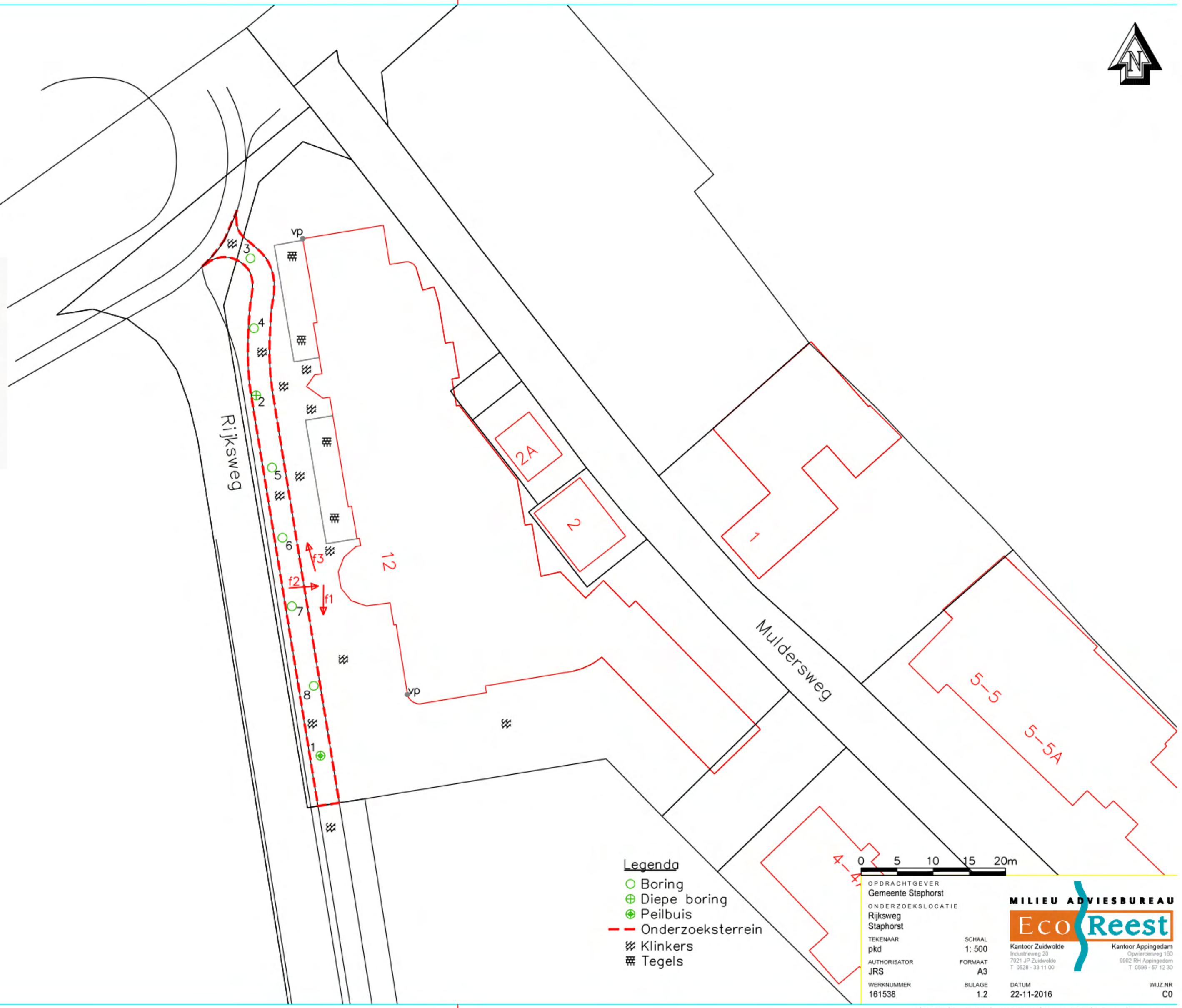


foto 2



foto 3





OPDRACHTGEVER
Gemeente Staphorst

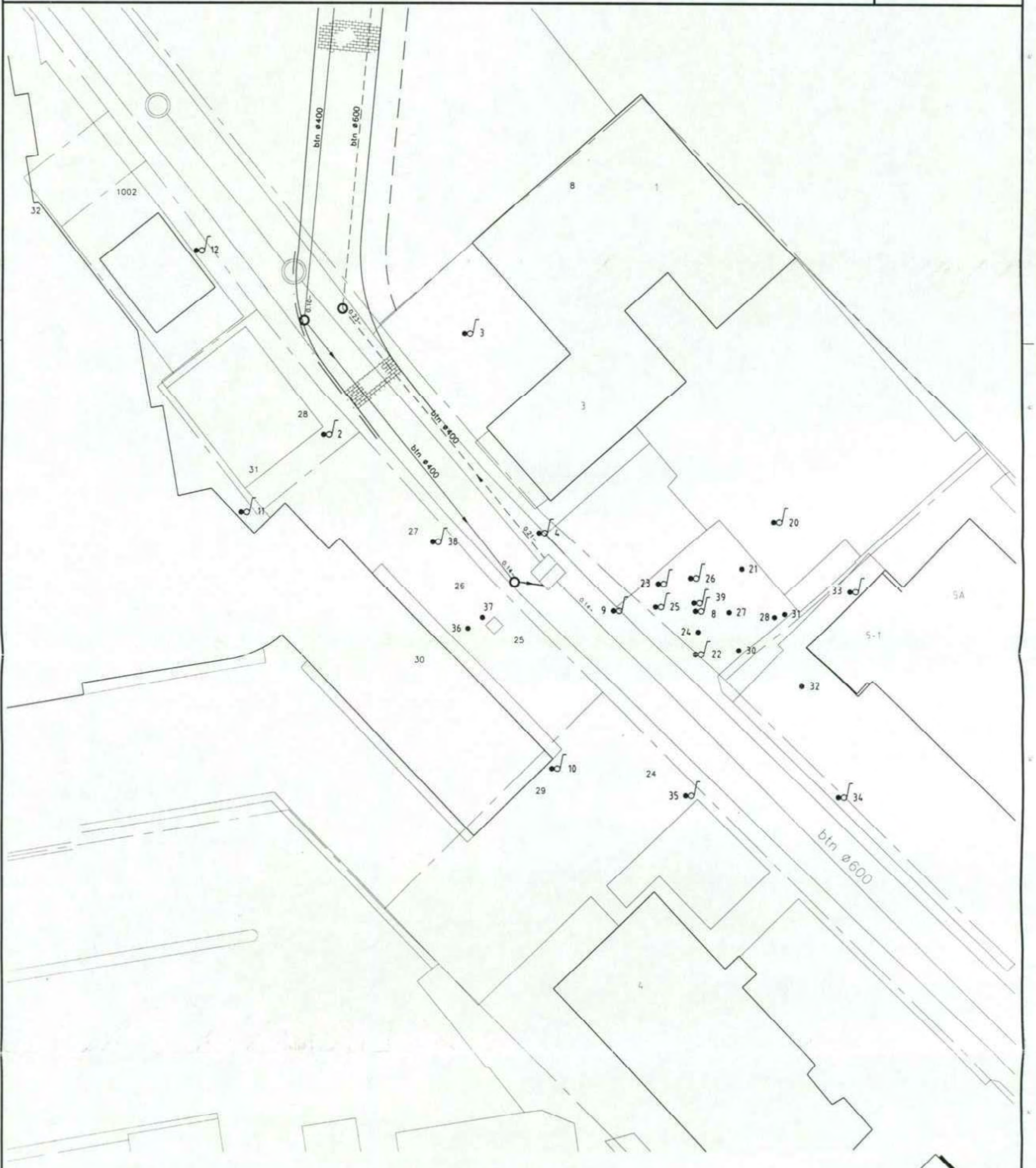
ONDERZOEKSLOCATIE
Rijksweg
Staphorst

TEKENAAR	pkd
SCHAAL	1: 500
AUTHORISATOR	JRS
FORMAAT	A3
WERKNUMMER	161538
BIJLAGE	1.2
DATUM	22-11-2016
WIJZ.NR	C0

MILIEU ADVIESBUREAU
Eco Reest
Kantoor Zuidwolde
Industrieweg 20
7921 JP Zuidwolde
T 0528 - 33 11 00
Kantoor Appingedam
Opwierderweg 160
9902 RH Appingedam
T 0596 - 57 12 50

R:\PROJECTEN\2 – PROJECTEN\– PROJECTEN 2016\Staphorst.161538.V0\5. Tekeningen\Staphorst.161484.dw

SITUERING MONSTERPUNTEN

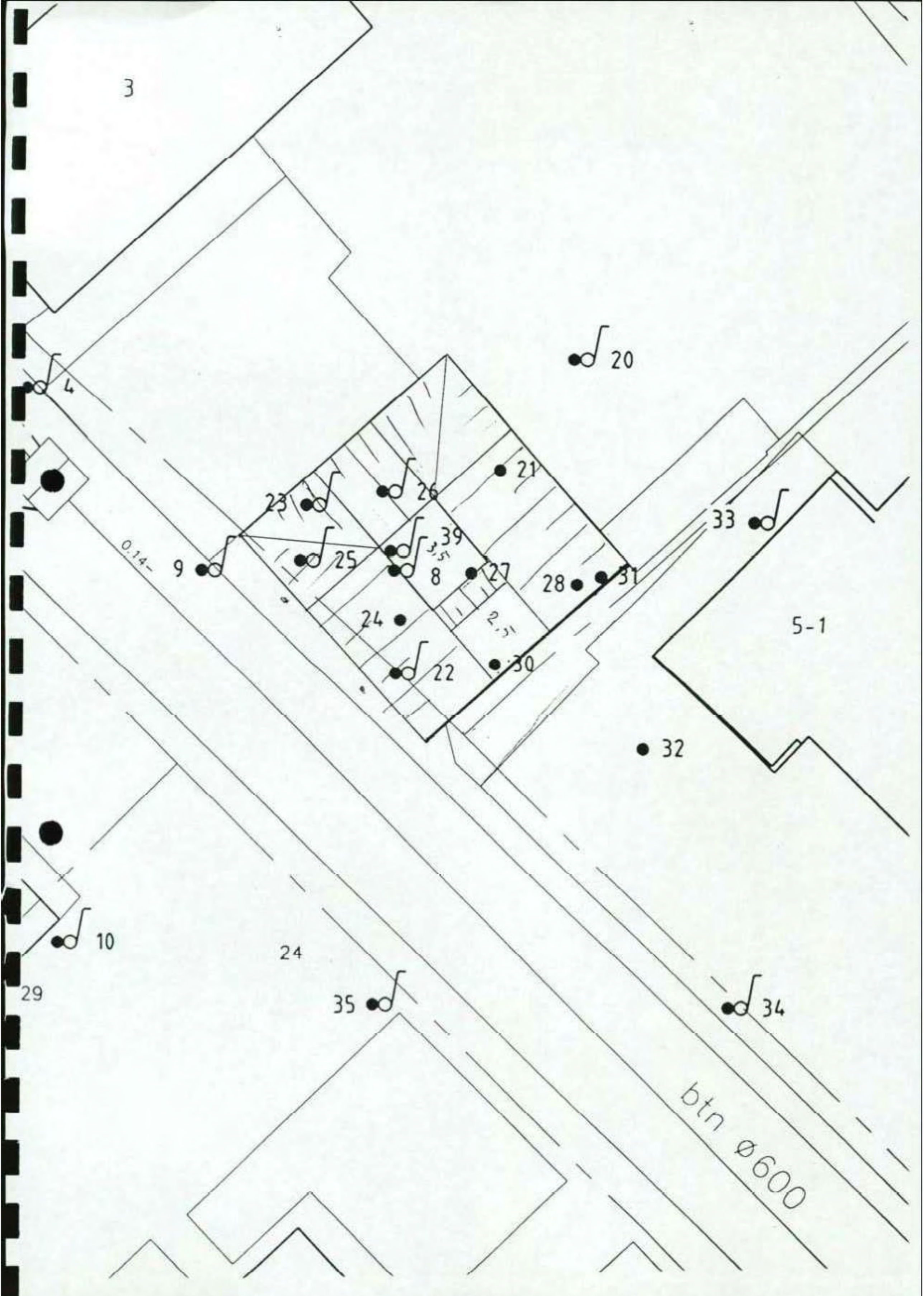


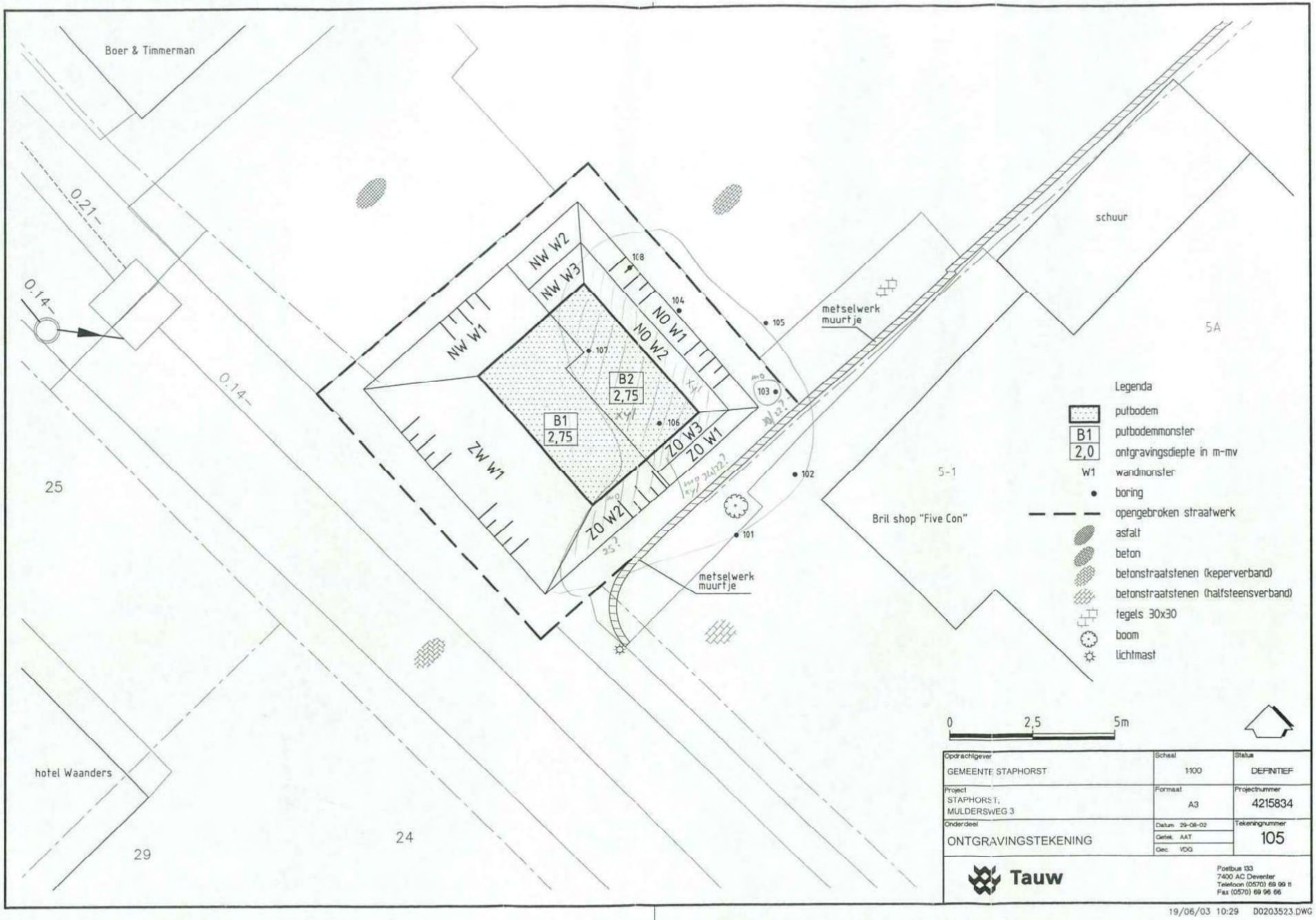
Legenda

- boring
- combinatie boring/peilbuis

Opdrachtgever: GEMEENTE STAPHORST	Schaal: 1:300	Status: DEFINITIEF
Project: STAPHORST, DEMALING GTOVONDC	Formaat: A3	Projectnummer: 4215834
Onderdeel: SITUERING MONSTERPUNTEN	Datum: 16-04-02 Getek.: DRA Gec.: DRA	Tekeningnummer: 100

Tauw
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66


3
4
20
21
26
23
39
3,51
25
9
0.14-
8
27
28
31
33
5-1
24
2,51
22
30
32
10
24
29
35
34
btn ø600



Opdrachtgever: GEMEENTE STAPHORST	Schaal: 1:100	Status: DEFINITIEF
Project: STAPHORST, MULDERSWEG 3	Formaat: A3	Projectnummer: 4215834
Onderdeel: ONTGRAVINGSTEKENING	Datum: 29-08-02 Getek: AAT Gec: VDG	Tekeningnummer: 105

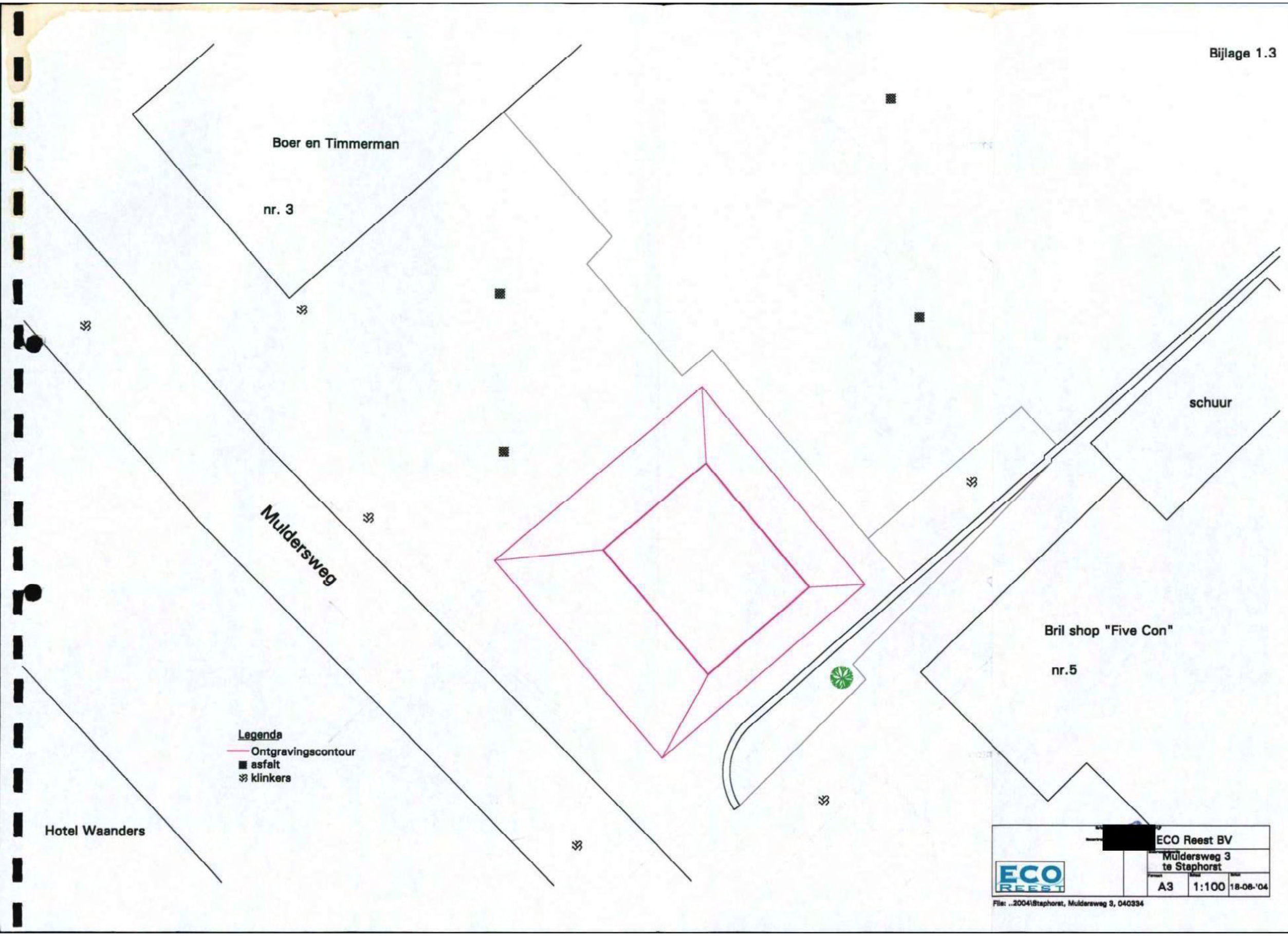
Tauw

Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

19/06/03 10:29 D0203523.DWG


33
Parkeerterrein
500
501
600
N
W
O
Z
Boer & Timmerman
Accountants
502
Muldersweg
Hotel Waanders
2
Parkeerterrein
Legenda
Boring
Diepe boring
Peilbuis
Bestaande peilbuis
Weiland
ECO Reest BV
Muldersweg 3
te Staphorst
A3
1:150
18-08-03
ECO REEST
File: ..2003\Staphorst, Muldersweg 3, 030536

Bijlage 1.3



[redacted]

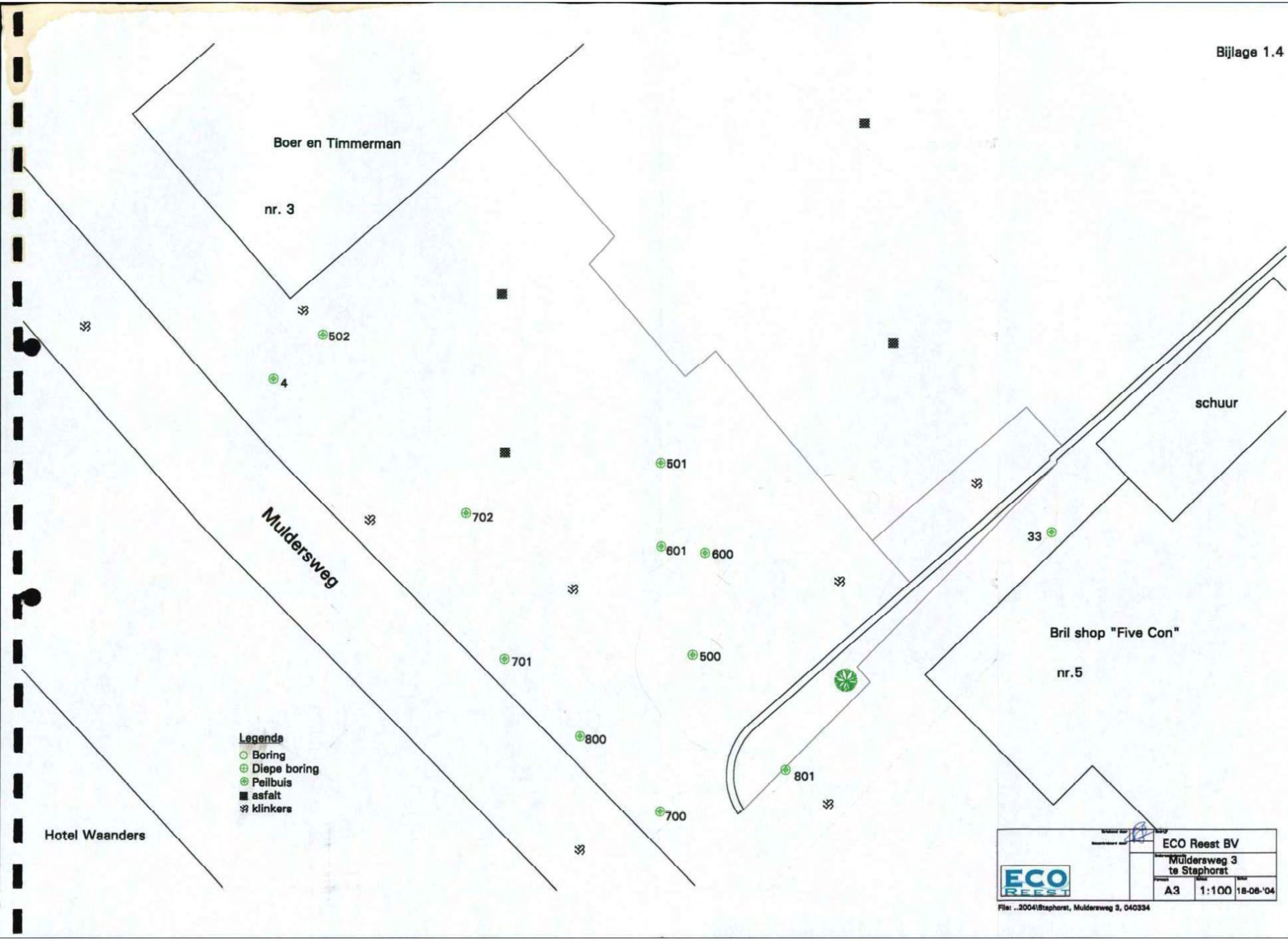
ECO Reest BV

Muldersweg 3
te Staphorst

Format	Schaal	Datum
A3	1:100	18-06-'04

File: ..2004\Staphorst, Muldersweg 3, 040334

Bijlage 1.4



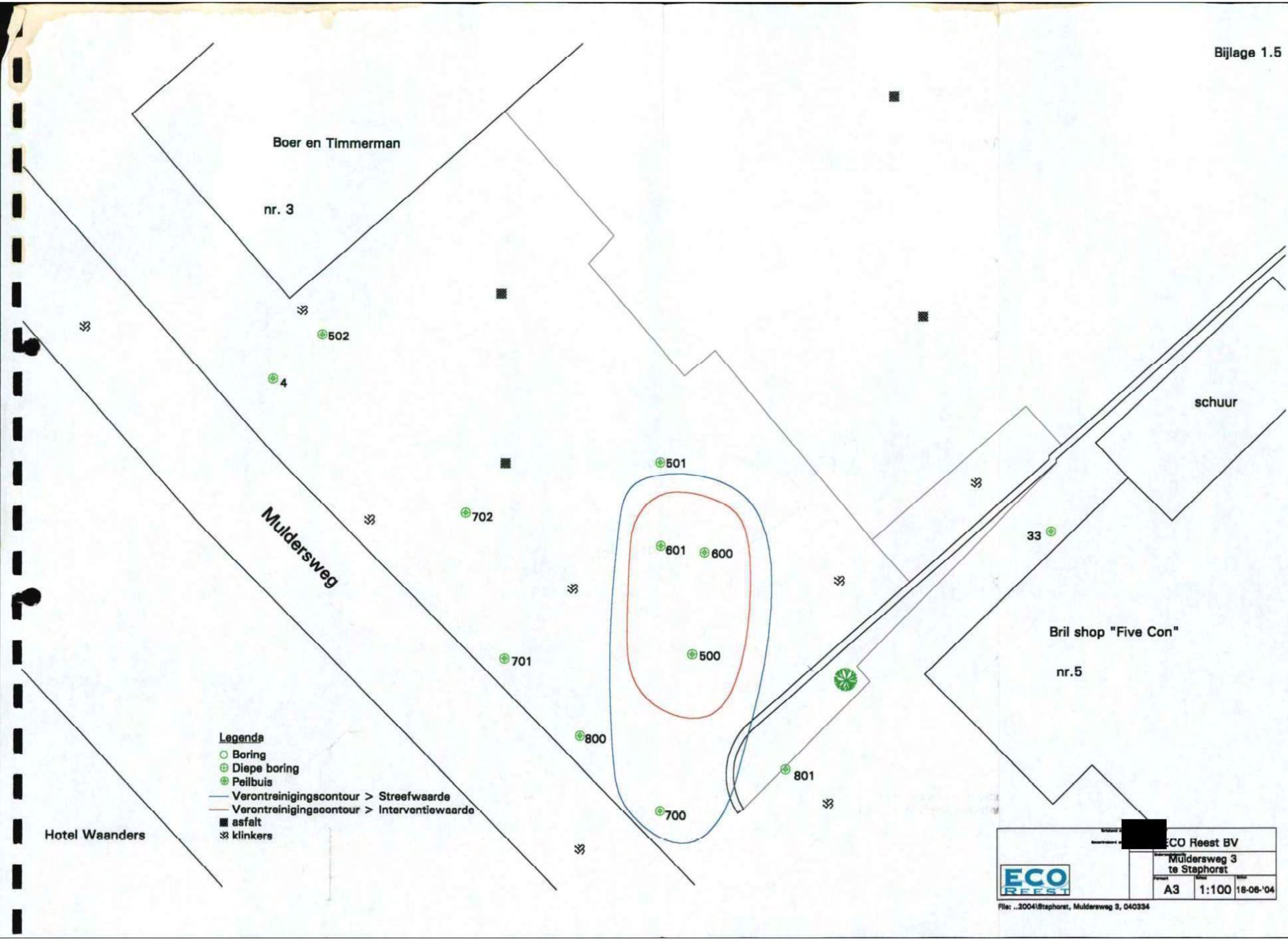
ECO Reest BV

Muldersweg 3
te Staphorst

A3 | 1:100 | 18-06-'04

File: ..2004\Staphorst, Muldersweg 3, 040334

Bijlage 1.5



[redacted]

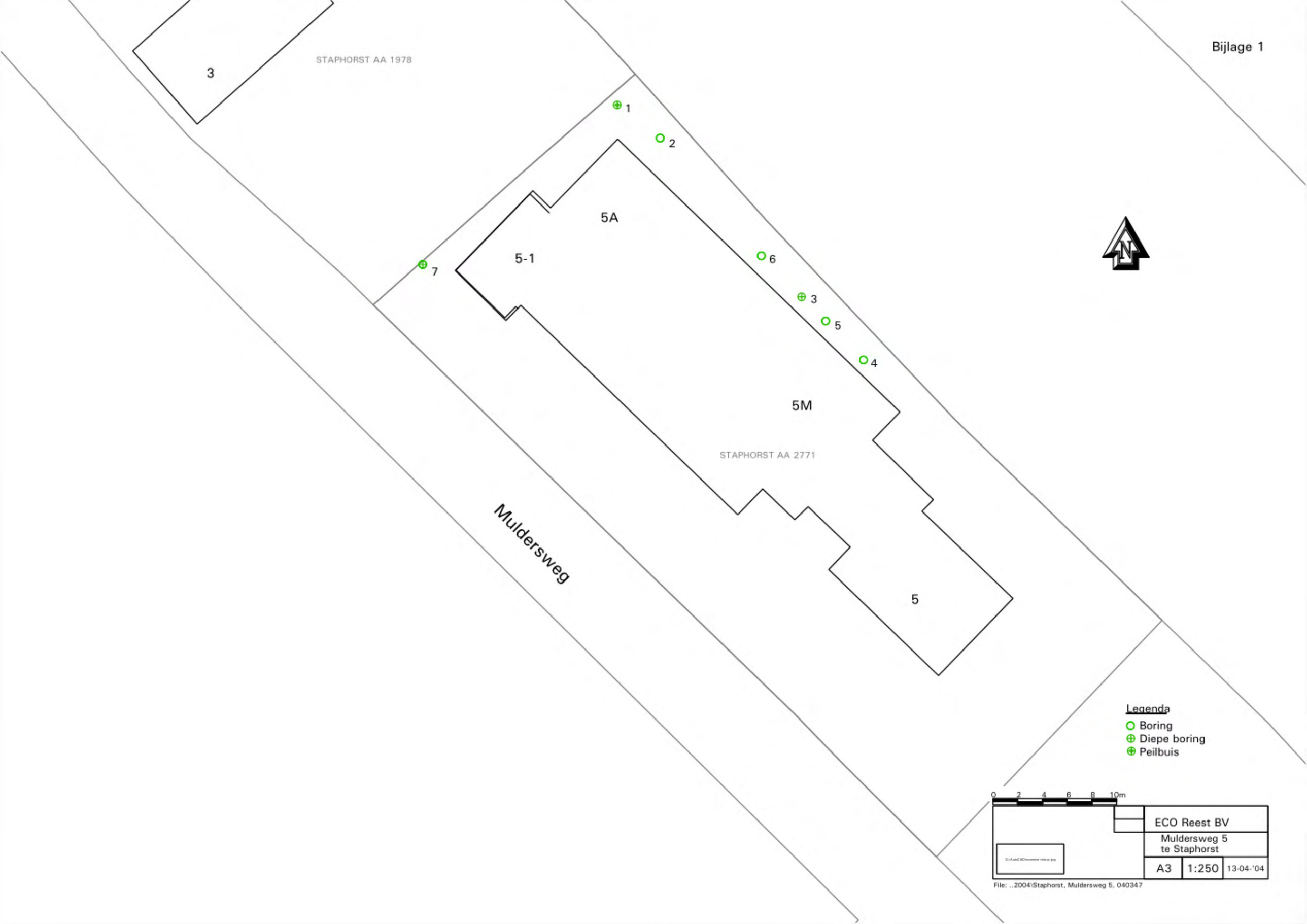
ECO Reest BV

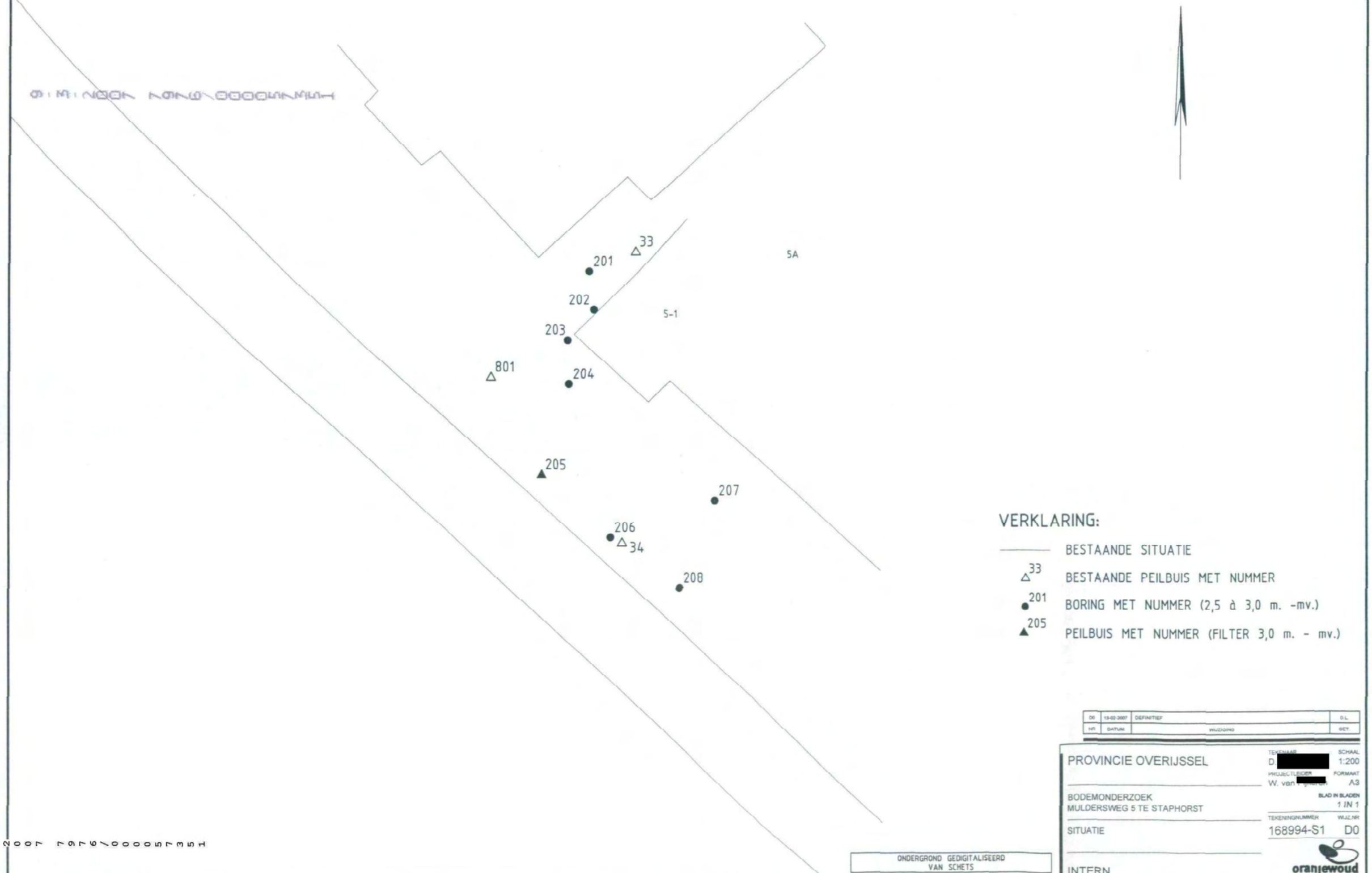
Mulderweg 3
te Staphorst

Format	Schaal	Datum
A3	1:100	18-06-'04

File: ..2004\Staphorst, Mulderweg 3, 040334

Bijlage 1


STAPHORST AA 1978
3
1
2
5A
5-1
7
6
3
5
4
5M
STAPHORST AA 2771
5
Muldersweg
N
Legenda
Boring
Diepe boring
Peilbuis
0 2 4 6 8 10m
ECO Reest BV
Muldersweg 5
te Staphorst
A3
1:250
13-04-'04
File: ..2004\Staphorst, Muldersweg 5, 040347



VERKLARING:

- BESTAANDE SITUATIE
- 33 BESTAANDE PEILBUIS MET NUMMER
- 201 BORING MET NUMMER (2,5 à 3,0 m. -mv.)
- 205 PEILBUIS MET NUMMER (FILTER 3,0 m. - mv.)

NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
D0	13-02-2007	DEFINITIEF	D.L.

PROVINCIE OVERIJSSEL

BODEMONDERZOEK
MULDERSWEG 5 TE STAPHORST

SITUATIE

INTERN

TEKENAAR: D[redacted]
PROJECTLEIDER: W. van [redacted]
SCHAAL: 1:200
FORMAAT: A3
BLAD IN BLADEN: 1 IN 1
TEKENINGNUMMER: 168994-S1
WIJZ.NR: D0

oranjewoud

ONDERGROND GEDIGITALISEERD VAN SCHETS

9 - 3 - 2007 79766/0000057351

Schaal : 1:200 Formaat : 297x420

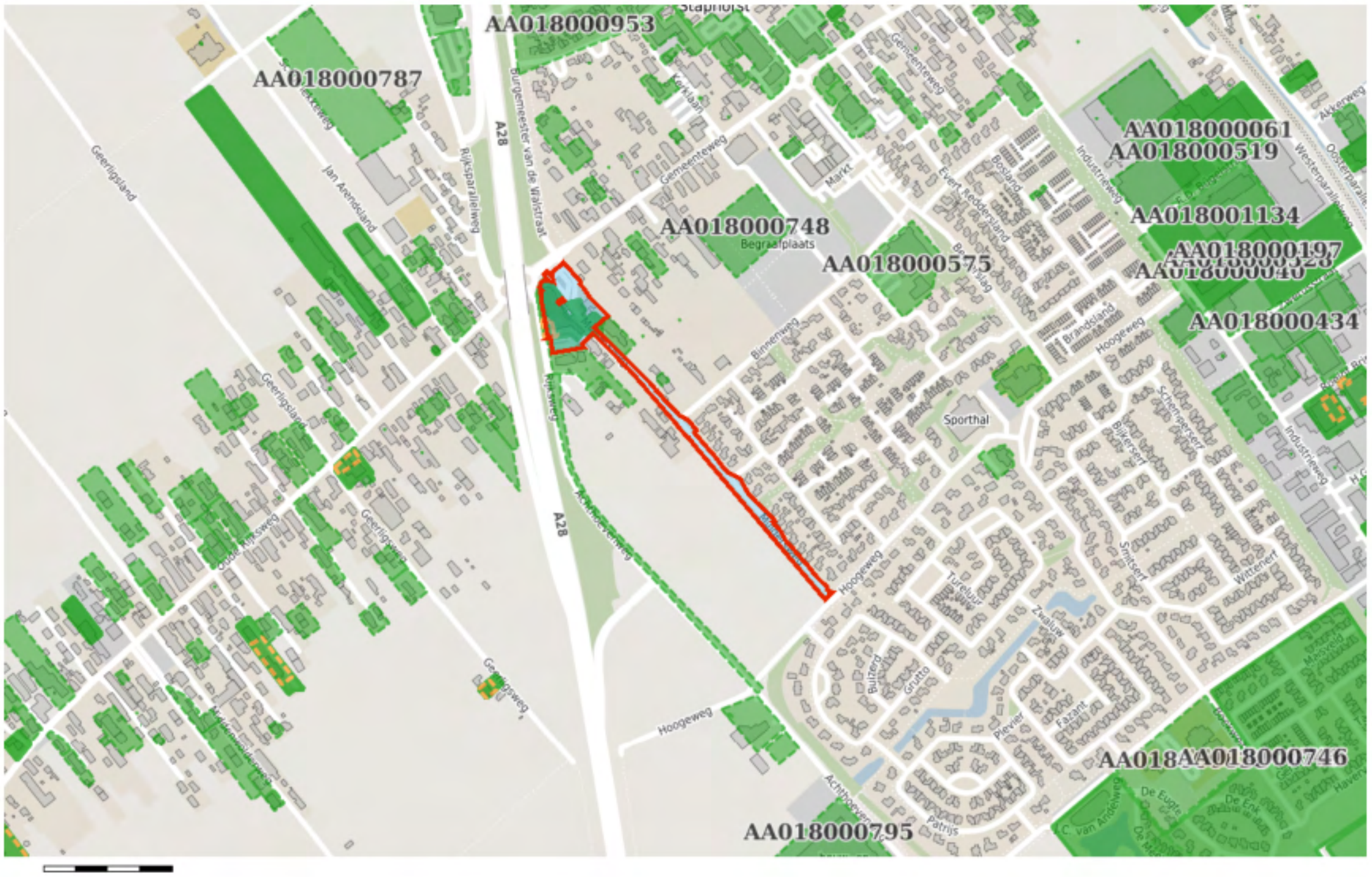
R:\00165000\00168994\acad\168994-S1.DWG

BIJLAGE 2

Behoort bij rapport:
Rijksweg 12 en Muldersweg 1-5
Staphorst
Project 210875

Rijksweg/Muldersweg Staphorst

Omgevingsrapportage



Inhoudsopgave

Voorblad
Inhoudsopgave
Inleiding
Rijksweg 12 (OV018000037)
Muldersweg 3
A28/Rijksweg 2a
Rijksweg 12
Rijksweg 4
Muldersweg 5
NO Provincie
Kaarten
Disclaimer
Toelichting

Inleiding

Indien er stoffen in de bodem voorkomen die van nature niet in de bodem zitten is sprake van bodemverontreiniging. De provincie Overijssel speelt een rol bij het saneren of beheersen van een bodemverontreiniging.

De provincie Overijssel en vijf grote gemeenten in Overijssel (Almelo, Deventer, Enschede, Hengelo en Zwolle) zijn in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb) aangewezen als de instanties die toezien op het saneren van verontreinigde bodem en het voorkomen van nieuwe bodemverontreiniging (bevoegd gezag Wetbodembescherming). Zij sturen de bodemsaneringsoperatie en voeren zelf bodemsaneringen uit en beoordelen plannen en saneringen die door anderen (bedrijven, particulieren en gemeenten) worden uitgevoerd. Hierbij kan de provincie juridische en financiële instrumenten inzetten. In dit kader worden bodemgegevens verzameld in het bodeminformatiesysteem (BIS) van de provincie.

In deze rapportage treft u gegevens aan die afkomstig zijn uit het BIS van de provincie Overijssel. Hiermee krijgt u een indruk van de aan- of afwezigheid van gegevens over mogelijke bodemverontreiniging in het geselecteerde gebied.

De provincie is bevoegd gezag met betrekking tot ernstige bodemverontreiniging. Gemeenten zijn bevoegd voor wat betreft de niet ernstige bodemverontreiniging. Vaak werken gemeenten met hetzelfde BIS en zijn de gegevens opgenomen in de rapportage. Welke gemeenten dat zijn kunt u vinden op: https://www.overijssel.nl/thema's/bodem/gemeenten/.

Indien er bij de in deze rapportage vermelde locaties ook documenten met links zijn vermeld kunnen deze documenten vanuit deze rapportage gedownload worden. Deze documenten zijn zo zorgvuldig mogelijk geautomatiseerd geanonimiseerd. Desondanks kan het voorkomen dat deze documenten toch nog persoonsgegevens bevatten. Op verzoek zullen wij deze gegevens alsnog uit het document verwijderen.

Als u vragen heeft over de in dit rapport vermelde gegevens of melding wilt maken van niet goed geanonimiseerde documenten dan kunt u contact opnemen met de provincie Overijssel via email postbus@overijssel.nl of telefonisch 038 499 8899 menukeuze 2.

Locatie: Rijksweg 12 (OV018000037)

Locatie

Adres	Rijksweg 12 7851DH Staphorst
Locatiecode	AA018000037
Locatienaam	Rijksweg 12 (OV018000037)
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000037

Status

Vervolg WBB	opstellen SP	**Beoordeling**	Potentieel Ernstig
Status rapporten	Bijzonder inventariserend onderzoek	**Beschikking**	
Status besluiten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Is van voor 1987	Ja		

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Opdrachtnummer	Archief	Conclusie overheid
01-03-1997	Nul- of Eindsituatieonderzoek	Vaststellen 0-situatie Rijksweg 12 te Staphorst	Royal Haskoning		Provincie en Gemeente	
01-06-1998	Nader onderzoek	Rijksweg	Overig		Provincie en Gemeente	
11-11-2008	Historisch onderzoek	Historisch onderzoek werkvoorraad bodem spoedlocaties	CSO Adviesbureau		Provincie	
17-12-2009	Bijzonder inventariserend onderzoek	Werkdocument	Tauw B.V.		Provincie	

Beschikbare documenten per onderzoek

Naam Onderzoek	Document
Vaststellen 0-situatie Rijksweg 12 te Staphorst	gmg2tv5c.pdf
Rijksweg	yucz2mxi.pdf

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed	Voldoende onderzocht
benzine-service-station	1959	1974	Nee	Ja	>I	Nee	Ja
brandstoftank (ondergronds)	1959	1974	Nee	Ja	>I	Nee	Ja
opslag van gassen	2001	9999	Nee	Ja		Nee	Ja

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I					
Grond	S					
Grondwater	I	215	160			
Grondwater	S		500			

Beschikbare documenten

hmwsanvz.pdf
ediq3sij.pdf
yc2yayqo.pdf
ccdfpk2l.pdf
llc2w2kg.pdf
tzcviqd1.pdf

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
08-10-1998	Vaststellen rapportage NO	MBG 98/2489	Definitief

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Show the Debugger Trace Report

Locatie: Muldersweg 3

Locatie

Adres	Muldersweg 3 7951DG Staphorst
Locatiecode	AA018000056
Locatienaam	Muldersweg 3
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000056

Status

Vervolg WBB	monitoring	**Beoordeling**	
Status rapporten	Saneringsevaluatie	**Beschikking**	Ernstig, urgentie niet bepaald
Status besluiten	Ernstig, urgentie niet bepaald	**Status asbest**	
Is van voor 1987	Ja		

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Opdrachtnummer	Archief	Conclusie overheid
06-05-2002	Nader onderzoek	Muldersweg 3	Tauw B.V.		Provincie	
06-05-2002	Saneringsplan	Muldersweg 3	Tauw B.V.		Provincie	
18-06-2003	Saneringsevaluatie	Muldersweg 3	Tauw B.V.		Provincie	
20-08-2003	Nader onderzoek	NO Muldersweg 3	Eco Reest B.V.		Gemeente	
13-01-2004	Saneringsevaluatie	Bodemonderzoek vaststellen eindsituatie	Eco Reest B.V.		Provincie	
05-06-2004	Saneringsevaluatie	Nader bodemonderzoek	Eco Reest B.V.		Provincie	

Beschikbare documenten per onderzoek

Naam Onderzoek	Document
Muldersweg 3	yqh1thin.pdf
Muldersweg 3	lzw3t1d5.pdf
Muldersweg 3	rg3iluqu.pdf
Bodemonderzoek vaststellen eindsituatie	tk0jxl5q.pdf
Nader bodemonderzoek	xxqiv3ye.pdf

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed	Voldoende onderzocht
benzine-service-station	1966	1975	Nee	Ja	>I	Nee	

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	S	1				
Grondwater	I	30	100			

Beschikbare documenten

1fq4fos5.pdf
qcfko4vv.pdf
0mhctehz.pdf
lr5inyvi.pdf
vvl1w3xi.pdf

Besluiten

Datum	Besluit	Kenmerk	Status
08-05-2002	Instemmen met SP	WB/2002/1424	Definitief
31-05-2005	Instemmen uitgevoerde sanering	WB/2005/1524	Aangeboden

Sanering

Type sanering	Zorgstatus	Uiterste start	Werkelijke start	Werkelijke einddatum
Volledig (locatie)	Monitoring	01-06-2006		31-05-2005

Saneringscontouren

Datum	Gerealiseerd bovengrond	Gerealiseerd ondergrond	Medium
	Niet van toepassing	Restverontreiniging, monitoring	
	Voll. verw., aanvulgrond schoon (MF)	Stabiel, kl.restver./pas.zorg, geen mon	

Zorgmaatregelen

Maatregel start	Duur	Eind	Matrix	Overschrijding	Type maatregel
31-05-2005	0		Grond	I	Wbb
31-05-2005	0		Grondwater	I	Wbb

Show the Debugger Trace Report

Locatie: A28/Rijksweg 2a

Locatie

Adres	Rijksweg 2 A 7951DH STAPHORST
Locatiecode	AA018000090
Locatienaam	A28/Rijksweg 2a
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000090

Status

Vervolg WBB	Uitvoeren historisch onderzoek	**Beoordeling**	
Status rapporten		**Beschikking**	
Status besluiten		**Status asbest**	
Is van voor 1987	Ja		

Uitgevoerde onderzoeken

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed	Voldoende onderzocht
benzine-service-station	9999	9999	Nee	Nee	Nee	Nee	

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Show the Debugger Trace Report

Locatie: Rijksweg 12

Locatie

Adres	Rijksweg 12 7951DH STAPHORST
Locatiecode	AA018000482
Locatienaam	Rijksweg 12
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000482

Status

Vervolg WBB	voldoende onderzocht	**Beoordeling**	Onverdacht/Niet verontreinigd
Status rapporten	Historisch onderzoek	**Beschikking**	
Status besluiten		**Status asbest**	Onverdacht op basis preHO
Is van voor 1987	Ja		

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Opdrachtnummer	Archief	Conclusie overheid
11-11-2008	Historisch onderzoek	Historisch onderzoek werkvoorraad bodem spoedlocaties	CSO Adviesbureau		Provincie	

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Activiteit	Start	Einde	Vervallen	Benoemd	Verontreinigd	Spoed	Voldoende onderzocht
fietsenfabriek	1910	9999	Ja	Ja		Nee	Onbekend
moffelinrichting	1910	9999	Ja	Ja		Nee	Onbekend
rijwielreparatiebedrijf	1912	9999	Ja	Ja		Nee	Onbekend

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten

xxiygy33.pdf

bue3wzdb.pdf

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Show the Debugger Trace Report

Locatie: Rijksweg 4

Locatie

Adres	Rijksweg 4 7951DH Staphorst
Locatiecode	AA018000557
Locatienaam	Rijksweg 4
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000557

Status

Vervolg WBB	voldoende onderzocht	**Beoordeling**	
Status rapporten	Verkennend onderzoek NEN 5740	**Beschikking**	
Status besluiten		**Status asbest**	
Is van voor 1987			

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Opdrachtnummer	Archief	Conclusie overheid
22-04-1997	Verkennend onderzoek NVN 5740	Rijksweg 4	OranjeWoud		Gemeente	in rapport wordt gesproken over ca 40 m3 verontreinigde grond. conclusie rapport: aangezien dit minder is dan 25 m3 is er geen sprake van een ernstige verontreiniging. KLOPT NIET!, m.i. wel degelijk ernstig geval.
05-07-2012	Verkennend onderzoek NEN 5740	Rijksweg 4	Sigma Bouw en Milieu		Gemeente	Onderzoek goed op 1 fout na te weten het opmengen van puin in een schone monster (boring 12 bevat puin rest van het monster niet. Na telefonisch contact bleek dit niet een bijmenging van het materiaal maar sporen op het boormateriaal. Hierdoor heb je geen incorrecte bijmenging en is het onderzoek akkoord.

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Show the Debugger Trace Report

Locatie: Muldersweg 5

Locatie

Adres	Muldersweg 5 7951DG Staphorst
Locatiecode	AA018000674
Locatienaam	Muldersweg 5
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000674

Status

Vervolg WBB	voldoende onderzocht	**Beoordeling**	
Status rapporten	Verkennend onderzoek NEN 5740	**Beschikking**	
Status besluiten		**Status asbest**	
Is van voor 1987			

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Opdrachtnummer	Archief	Conclusie overheid
23-04-2004	Verkennend onderzoek NEN 5740	Muldersweg 5	Eco Reest B.V.		Gemeente	

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Show the Debugger Trace Report

Locatie: NO Provincie

Locatie

Adres	Muldersweg 5 7951DG Staphorst
Locatiecode	AA018000853
Locatienaam	NO Provincie
Plaats	Staphorst
Locatiecode bevoegd gezag WBB	OV018000853

Status

Vervolg WBB	registratie restverontreiniging	**Beoordeling**	Niet ernstig
Status rapporten	Nader onderzoek	**Beschikking**	
Status besluiten		**Status asbest**	
Is van voor 1987	Nee		

Uitgevoerde onderzoeken

Datum	Type	Naam	Auteur	Opdrachtnummer	Archief	Conclusie overheid
07-03-2007	Nader onderzoek	NO Provincie	OranjeWoud		Gemeente	

Beschikbare documenten per onderzoek

Geen gegevens beschikbaar

Verontreinigende activiteiten

Geen gegevens beschikbaar

Geconstateerde verontreinigingen

Matrix	Overschr.	m²	m³	Van	Tot	Opmerking
Grond	I	20	15			olieverontreiniging

Beschikbare documenten

Geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Geen gegevens beschikbaar

Sanering

Geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregelen

Geen gegevens beschikbaar

Show the Debugger Trace Report

Disclaimer

De bodeminformatie die je in deze rapportage aantreft is met zorg door gemeenten of de provincie in het bodeminformatiesysteem ingevoerd. Toch kan het voorkomen dat informatie is verouderd, onvolledig is of onjuistheden bevat. De provincie Overijssel is niet aansprakelijk voor enigerlei schade die het directe of indirecte gevolg is van of in verband staat met het gebruik van deze informatie. Het ontbreken van gegevens in het BIS of deze rapportage wil niet zeggen dat er geen bodemverontreiniging op een perceel of in een gebied aanwezig is.

Indien er bij de in deze rapportage vermelde locaties ook documenten met links zijn vermeld kunnen deze documenten vanuit deze rapportage gedownload worden. Deze documenten zijn zo zorgvuldig mogelijk geautomatiseerd geanonimiseerd. Desondanks kan het voorkomen dat deze documenten toch nog persoonsgegevens bevatten. Op verzoek zullen wij deze gegevens alsnog uit het document verwijderen.

Indien je fouten of onvolkomenheden in de rapportage aantreft kun je ons helpen door deze te mailen naar [redacted]

Toelichting

Samenstelling van bodeminformatie in het bodeminformatiesysteem (BIS)

Verontreinigende activiteiten (HBB) Dat verontreinigende stoffen toch in de bodem terecht komen is vaak het gevolg van bedrijfsactiviteiten. Maar er kan ook sprake zijn van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld het ophogen van terreinen voor het bouwrijp maken, het lekken van een brandstoftank of een ongeval. Op basis van (archief)onderzoek zijn potentiële verontreinigingen op basis van (voormalige)bedrijfsactiviteiten (UBI's) en de bekende bodemverontreinigingen in beeld gebracht, het zgn. landsdekkend beeld (LDB, 2004). De potentiële verontreinigingen vormen het zgn. HistorischBodemBestand (HBB). Deze gegevens vormen de basis voor de werkvoorraad van de provincie. Afhankelijk van de score van de UBI behoort een locatie tot de werkvoorraad (potentiële)bodemverontreiniging die voor 2030 gesaneerd danwel beheerst moet zijn of de spoedeisende werkvoorraad die voor 2015 gesaneerd danwel beheerst moet zijn. Ook voor het bewaken van de voortgang van de bodemsaneringsoperatie van de locaties waar de provincie bevoegd gezag is en de eigen werkprocessen maakt de provincie gebruikt van het BIS.

Het Wbb-traject / vervolg Wbb
(potentiële)bodemverontreinigingslocaties doorlopen een zgn. Wbb-traject van onderzoek en sanering totdat de locatie niet meer tot de werkvoorraad van de provincie behoort. De locatie is dan voldoende onderzocht of gesaneerd. Indien op de locatie na sanering nog een restverontreiniging achterblijft (bijv. indien een verontreiniging wordt afgedekt met een verharding of leeflaag) dan is sprake van nazorg. Nazorgmaatregelen worden vastgelegd en gecontroleerd. In dit rapport wordt per locatie aangegeven in welke fase van het Wbb-traject een locatie zich bevindt (Vervolg Wbb-traject):

Wbb traject starten (Wbb-vervolg=Uitvoeren historisch onderzoek)
De locatie behoort op basis van vooronderzoek of vanuit het HBB tot de werkvoorraad van de provincie maar er is nog geen (historisch)onderzoek uitgevoerd. Op enig moment zal onderzoek plaats moeten vinden.

Bodemonderzoek uitvoeren (Wbb-vervolg=Uitvoeren (aanvullend) OO, NO)
Vooronderzoek of historisch onderzoek geeft aanleiding om bodemonderzoek te doen. Daarbij kan sprake zijn van verkennend of nader onderzoek.

Saneringsonderzoek uitvoeren (Wbb-vervolg=Uitvoeren (aanvullend) SO)
Op basis van nader onderzoek is bepaald dat gesaneerd moet worden. Het saneringsonderzoek is gericht op de inventarisatie van de mogelijke wijzen van sanering en zal uitmondend in een keuze van de wijze van sanering Verontreinigende activiteiten (HBB) Dat verontreinigende stoffen toch in de bodem terecht komen is vaak het gevolg van bedrijfsactiviteiten. Maar er kan ook sprake zijn van bodemverontreiniging door bijvoorbeeld het ophogen van terreinen voor het bouwrijp maken, het lekken van een brandstoftank of een ongeval. Op basis van (archief)onderzoek zijn potentiële verontreinigingen op basis van (voormalige)bedrijfsactiviteiten (UBI's) en de bekende bodemverontreinigingen in beeld gebracht, het zgn. landsdekkend beeld (LDB, 2004). De potentiële verontreinigingen vormen het zgn. HistorischBodemBestand (HBB). Deze gegevens vormen de basis voor de werkvoorraad van de provincie. Afhankelijk van de score van de UBI behoort een locatie tot de werkvoorraad (potentiële)bodemverontreiniging die voor 2030 gesaneerd danwel beheerst moet zijn of de spoedeisende werkvoorraad die voor 2015 gesaneerd danwel beheerst moet zijn. Ook voor het bewaken van de voortgang van de bodemsaneringsoperatie van de locaties waar de provincie bevoegd gezag is en de eigen werkprocessen maakt de provincie gebruikt van het BIS.

Het Wbb-traject / vervolg Wbb
(potentiële)bodemverontreinigingslocaties doorlopen een zgn. Wbb-traject van onderzoek en sanering totdat de locatie niet meer tot de werkvoorraad van de provincie behoort. De locatie is dan voldoende onderzocht of gesaneerd. Indien op de locatie na sanering nog een restverontreiniging achter blijft (bijv. indien een verontreiniging wordt afgedekt met een verharding of leeflaag) dan is sprake van nazorg. Nazorgmaatregelen worden vastgelegd en gecontroleerd. In dit rapport wordt per locatie aangegeven in welke fase van het Wbb-traject een locatie zich bevindt (Vervolg Wbb-traject):

Wbb traject starten (Wbb-vervolg=Uitvoeren historisch onderzoek)
De locatie behoort op basis van vooronderzoek of vanuit het HBB tot de werkvoorraad van de provincie maar er is nog geen (historisch)onderzoek uitgevoerd. Op enig moment zal onderzoek plaats moeten vinden.

Bodemonderzoek uitvoeren (Wbb-vervolg=Uitvoeren (aanvullend) OO, NO)
Vooronderzoek of historisch onderzoek geeft aanleiding om bodemonderzoek te doen. Daarbij kan sprake zijn van verkennend of nader onderzoek.

Saneringsonderzoek uitvoeren (Wbb-vervolg=Uitvoeren (aanvullend) SO)
Op basis van nader onderzoek is bepaald dat gesaneerd moet worden. Het saneringsonderzoek is gericht op de inventarisatie van de mogelijke wijzen van sanering en zal uitmondend in een keuze van de wijze van sanering

Saneringsplan opstellen (Wbb-vervolg= Opstellen/uitvoeren (aanvullend) SP)
Als op is vastgesteld dan sanering moet worden uitgevoerd dient een saneringsplan opgesteld te worden. Het saneringsplan wordt door het bevoegd gezag beschikt. In de beschikking op het saneringsplan kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen aan de sanering. De saneerder voert de sanering uit overeenkomstig het door het bevoegd gezag goedgekeurde saneringsplan en de voorschriften die zij aan de instemming hebben verbonden.

Sanering en/of evaluatie uitvoeren (Wbb-vervolg=start sanering of uitvoeren (aanvullende) evaluatie)
Als het bevoegd gezag heeft ingestemd met het saneringsplan kan de sanering worden uitgevoerd. Na afronding van de sanering stelt de saneerder een evaluatierapport op. Op basis van het evaluatierapport zal het bevoegd gezag beoordelen of een sanering voldoende is uitgevoerd. Voldoende gesaneerde locatie behoren daarmee niet meer tot de werkvoorraad van de provincie.

Zorgmaatregelen uitvoeren (Wbb-vervolg=uitvoeren tijdelijke beveiliging, actieve nazorg, monitoring en registratie restverontreiniging)
Na sanering kan sprake zijn van restverontreiniging (bijv. indien sprake is van een afdeklaag als saneringsmaatregel). Deze maatregelen kunnen bestaan uit beperkingen in het gebruik van de locatie of het voorkomen blootstelling aan of

verspreiding van de restverontreiniging. Gesaneerd (Wbb-vervolg=voldoende gesaneerd)
Indien een sanering is uitgevoerd wordt doo het bevoegd gezag het evaluatierapport beoordeeld. Indien met een beschikking wordt ingestemd met de uitgevoerde sanering (aan de saneringsdoelstelling is voldaan) behoort de locatie niet meer tot de werkvoorraad van de provincie. Wel kan nog sprake zijn van nazorg zoals bijvoorbeeld het in stand houden van een afdeklaag of het verplicht melden van gewijzigd gebruik.

Geen werkvoorraad (meer) (Wbb-vervolg=voldoende onderzocht of leeg)
De locatie behoort op basis van de UBI score niet tot de werkvoorraad of is voldoende onderzocht of er is geen aanleiding tot onderzoek maar wel bodeminformatie beschikbaar.

Toelichting op de gerapporteerde informatie
Locatie
Algemene gegevens waaronder de locatie in het BIS bekend is. Daarnaast wordt aangegeven of de locatie betrekking heeft op een verontreiniging die na 1 januari 1987 is ontstaan (een zorgplicht geval dat onmiddellijk ongedaan gemaakt moet worden/zijn).

Status
In de wet bodembescherming wordt onderscheid gemaakt tussen ernstige en niet ernstige verontreinigingen. Op basis daarvan wordt bepaald of een locatie door het bevoegd gezag wordt opgepakt. Voordat het bevoegd gezag hierover in een beschikking een uitspraak doet wordt de beoordeling op basis van historisch- en/of verkennend onderzoek vastgelegd (beoordeling). Indien er een uitspraak is van het bevoegd gezag dan wordt dat vermeld bij het veld 'Beschikking'.

Sanering
In een saneringsplan wordt aangegeven hoe de sanering wordt uitgevoerd. Dit kan in fasen gebeuren of in delen van de verontreiniging. Indien het bevoegd gezag een termijn heeft afgegeven voor het starten van de sanering dan wordt dat hier vermeld. Door het beoordelen van een evaluatierapport van de sanering wordt tevens de einddatum van de sanering bepaald.

Uitgevoerde onderzoeken
Een lijst van rapporten die betrekking hebben op de locatie. Deze rapporten worden in het geval van ernstige verontreiniging beoordeeld door het bevoegd gezag Wbb (provincie). Door uitwisseling van gegevens met gemeenten worden ook rapporten vermeld die in het bezit zijn van de betreffende gemeente maar die niet bij de provincie aanwezig zijn.

(mogelijk) Verontreinigende activiteiten
Dit is een overzicht van potentieel verontreinigende (bedrijfs)activiteiten die op de locatie (mogelijk) zijn uitgevoerd, worden vermoed (HBB) en/of zijn onderzocht. Met 'vervallen' wordt aangegeven of een activiteit werkelijk op de locatie heeft plaatsgevonden. Met 'Benoemd' wordt aangegeven of deze activiteit ook in de bodemonderzoeken zijn benoemd. Vervolgens wordt aangegeven of er een verontreiniging veroorzaakt door deze activiteit aanwezig is.

Geconstateerde Verontreinigingen
Indien verontreinigingen in de grond of het grondwater zijn aangetroffen wordt in deze tabel aangegeven in welke mate overschrijding van de normen heeft plaatsgevonden. Tevens wordt vermeld welke omvang de verontreiniging heeft en op welke diepte deze zit.

Besluiten
Op basis van de aangeleverde rapporten doet het bevoegd gezag uitspraak over de mate van verontreiniging (ernst), de spoedeisendheid van saneren (spoed), te nemen maatregelen voor, na en

tijdens sanering, saneringsplannen en de uitvoering van de sanering (evaluatie). In dit overzicht worden de door de provincie genomen besluiten vermeld.

Saneringscontouren
Indien sprake is van sanering in delen of fasen dan worden meerdere contouren vermeld. Per fase of deel wordt aangegeven welke saneringsvariant voor de boven- of ondergrond uiteindelijk is uitgevoerd.

Zorgmaatregelen
Indien na sanering nog verontreiniging is achtergebleven zullen maatregelen worden genomen om blootstelling aan of verspreiding van de restverontreiniging te voorkomen. Deze maatregelen worden in het BIS geregistreerd. Het bevoegd gezag houdt toezicht op het in stand houden van deze maatregelen.

Show the Debugger Trace Report

BIJLAGE 3

Behoort bij rapport:
Rijksweg 12 en Muldersweg 1-5
Staphorst
Project 210875

Werkdocument versnellingsprotocol spoedlocaties

Algemene gegevens

OV-code:	OV018000037
Adres:	Rijksweg 12
Plaatsnaam:	Staphorst
Gemeente:	Staphorst
(Bedrijfs/Locatie)naam:	Rijksweg 12 (OV018000037)
Categorie:	Bedrijvenregeling
Huidig gebruik:	ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie
Gebruik:	Hotel (vml. benzineservicestation)
Naam beoordelaar:	[redacted]
Startdatum beoordeling:	18-jan-2010
Einddatum beoordeling:	

Onderzoeksrapporten

Geraadpleegde rapportages:	- Nulsituatie bodemonderzoek, Haskoning, E2452.AO/R001/TVU/MKE, maart 1997 - Nader bodemonderzoek, Consulmij Advies & Techniek BV, CB98.074/NO1, juni 1998 - Historisch onderzoek, CSO, 08F152, september 2008
Geef toelichting:	Bovenstaande onderzoeken zijn afdoende om het versnellingsprotocol te kunnen toepassen.

Zijn alle verdachte deellocaties voldoende onderzocht? ☑ Ja ☐ Nee

Geef toelichting:	Op de locatie heeft vanaf 1930 tot 1965 een benzineservicestation (spoedactiviteit) gezeten. Het benzineservicestation is inmiddels volledig verwijderd (incl. ondergrondsetanks). Momenteel is er een hotel op de locatie gevestigd. Ter plaatse van het voormalige benzineservicestation zijn de volgende voor bodemverontreiniging verdachte deellocaties te onderscheiden: - Pompeiland - Ondergrondse benzinetank (5.000 liter) - Ondergrondse benzinetank (12.000 liter) - Ondergrondse dieseltank (6.000 liter) - Ondergrondse mengsmeringstank (5.000 liter) - Ontluchtingspunten - Elektropomp

Stofgroepen

Is bekend dat de bodem verontreinigd kan zijn met de stofgroep zware metalen/ PAK's? ☑ Ja ☐ Nee

Op basis van: Ja, op basis van verdachte activiteit (benzineservicestation).

Is bekend dat de bodem verontreinigd kan zijn met de stofgroep bestrijdingsmiddelen? ☐ Ja ☑ Nee

Is bekend dat de bodem verontreinigd kan zijn met de stofgroep BTEX? ☑ Ja ☐ Nee

Op basis van: Ja, op basis van verdachte activiteit (benzineservicestation) en op basis van de resultaten volgend uit het nader bodemonderzoek.

Is bekend dat de bodem verontreinigd kan zijn met de stofgroep VOCl? ☐ Ja ☑ Nee

Is bekend dat de bodem verontreinigd kan zijn met de stofgroep minerale olie? ☑ Ja ☐ Nee

Op basis van: Ja, op basis van verdachte activiteit (benzineservicestation) en op basis van de resultaten volgend uit het nader bodemonderzoek.

Is bekend dat de bodem verontreinigd kan zijn met de stofgroep asbest? ☐ Ja ☑ Nee

Beoordeling spoed humaan (zware metalen, PAK en bestrijdingsmiddelen)

Is de functie en het gebruik alleen industrie? ☐ Ja ☑ Nee

Is een locatiebezoek nodig? Geeft toelichting (zowel bij ja als nee): ☐ Ja ☑ Nee

Er is al een gevelinspectie uitgevoerd door CSO. Tevens geeft het uitgevoerde bodemonderzoek een goed beeld weer van de onderzoekslocatie.

Zijn er zware metalen boven de I-waarde in de toplaag (0- 0,5 m-mv) aanwezig? ☐ Ja ☑ Nee
Bij ja, welke parameters en gehalten.

Zowel grond als grondwater is niet geanalyseerd op zware metalen. Gezien de gehele locatie is verhard, worden er geen contactrisico's verwacht.

Zijn de gehalten gebaseerd op een goed onderzoek? (representatief?) ☑ Ja ☐ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed humaan.

Leiden deze gehaltes met een indicatieve Sanscrit beoordeling tot onaanvaardbare humane risico's? ☐ Ja ☐ Nee
Geef toelichting (zowel bij ja als nee):

Zijn er PAK boven de I-waarde in de toplaag (0-0,5 m-mv) aanwezig? Bij ja gehalten. ☐ Ja ☑ Nee

In het grondwater zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan PAK gemeten. De grond is niet onderzocht op PAK. Gezien de gehele locatie verhard worden er geen contactrisico's verwacht.

Zijn de gehalten gebaseerd op een goed onderzoek? (representatief?) ☑ Ja ☐ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed humaan.

provincie Overijssel

Leiden deze gehaltes met een indicatieve Sanscrit beoordeling tot onaanvaardbare humane risico's? ☐ Ja ☐ Nee
Geef toelichting (zowel bij ja als nee):

Zijn er bestrijdingsmiddelen boven de I-waarde in de toplaag (0-0,5 m-mv) aanwezig? ☐ Ja ☑ Nee
Bij ja welke en gehalten.

Niet van toepassing.

Zijn de gehalten gebaseerd op een goed onderzoek? (representatief?) ☑ Ja ☐ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed humaan.

Leiden deze gehaltes met een indicatieve Sanscrit beoordeling tot onaanvaardbare humane risico's? ☐ Ja ☐ Nee
Geef toelichting (zowel bij ja als nee):

Algemene toelichting op spoed humaan (zware metalen, PAK en bestrijdingsmiddelen)

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van spoed humaan voor zware metalen, PAK en bestrijdingsmiddelen.

Beoordeling spoed humaan (minerale olie)

Is er ter plaatse van de verontreiniging bebouwing aanwezig? ☐ Ja ☑ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed humaan.

Algemene toelichting op spoed humaan (minerale olie)

Ter plaatse van het voormalige tankencluster zijn in het grondwater sterk verhoogde concentraties aan minerale olie gemeten (maximaal 4.000 ug/l). De verontreiniging is zowel verticaal als horizontaal niet afgeperkt. Op basis van de bekende gegevens wordt de omvang van de grondwaterverontreiniging op circa 60 m3 geschat. In de grond zijn maximaal licht verhoogde gehalten gemeten. Aangezien de verontreiniging zich niet onder de bebouwing bevindt, worden er geen onaanvaardbare humane risico's voor minerale olie verwacht.

Beoordeling spoed humaan (BTEX en VOCl)

Is er ter plaatse van de verontreiniging bebouwing aanwezig? ☐ Ja ☑ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed humaan.

Algemene toelichting op spoed humaan (BTEX en VOCl)

Ter plaatse van het voormalige tankencluster zijn in grond (x: 40 mg/kg.ds) en grondwater (B: 270 ug/l, T: 1.300 ug/l, E: 1.000 ug/l, X: 4.000 ug/l, N: 61 ug/l) sterk verhoogde concentraties aan BTEX gemeten. De omvang van de verontreiniging in de grond (>I) wordt geschat op 110 m3. De omvang van de verontreiniging in het grondwater (>I) wordt geschat 160 m3. Aangezien de verontreiniging zich niet onder de bebouwing bevindt, worden er geen onaanvaardbare humane risico's voor minerale olie verwacht.

Beoordeling spoed ecologie

Zijn er stoffen in de grond aanwezig groter dan de I-waarde? ☐ Ja ☑ Nee

In de bovengrond zijn maximaal licht verhoogde gehalten gemeten.

Zijn de gehalten gebaseerd op een goed onderzoek? (representatief?) ☑ Ja ☐ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed ecologie

provincie Overijssel

Algemene toelichting op spoed ecologie:

Gezien de locatie volledig is verhard en de verontreiniging zich niet in de eerste 0,5 m-mv bevindt zijn er geen onaanvaardbare ecologische risico's.

Beoordeling spoed verspreiding (BTEX, VOCl, minerale olie en bestrijdingsmiddelen)

Maak een conceptueel model (hypothese):

Ter plaatse van het voormalige tankencluster zijn in grond (x: 40 mg/kg.ds) en grondwater (B: 270 ug/l, T: 1.300 ug/l, E: 1.000 ug/l, X: 4.000 ug/l, N: 61 ug/l, MO: 4.000 ug/l) sterk verhoogde concentraties aan BTEX en minerale olie gemeten. De omvang van de verontreiniging in de grond (>I) wordt geschat op 110 m3. De omvang van de verontreiniging in het grondwater (>I) wordt geschat 160 m3.. In de uitgevoerde bodemonderzoeken is geen drijflaag aangetoond. de locatie is niet gelegen binnen een kwetsbaar object.

Is het conceptueel model volledig en betrouwbaar genoeg om onderstaande vragen te beantwoorden? ☑ Ja ☐ Nee

Is er sprake van een kwetsbaar object binnen 100m van de interventiewaardecontour van de verontreiniging? ☐ Ja ☑ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed verspreiding.

Kan met voldoende zekerheid worden vastgesteld dat er sprake is van een drijflaag? (alleen voor minerale olie) ☐ Ja ☑ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed verspreiding.

Is er sprake van > 6.000 m³ bodemvolume waarbinnen de stof > interventiewaarde bevat, en waarvan de verspreiding > 1.000 m³ per jaar is? ☐ Ja ☑ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed verspreiding.

Kan met voldoende zekerheid worden vastgesteld dat er sprake is van een zaklaag? (alleen voor VOCl) ☐ Ja ☑ Nee

Zeer waarschijnlijk geen spoed verspreiding.

Algemene toelichting op spoed verspreiding:

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van onaanvaardbare verspreidingsrisico's.

provincie Overijssel

Conclusie

	Zeer waarschijnlijk spoed	Zeer waarschijnlijk geen spoed
Humaan	☐	☑
Ecologie	☐	☑
Verspreiding	☐	☑

Invoerveld boorplan weergeven? ☐ Ja ☑ Nee

Jan Mulder Vastgoed B.V.

Van: [redacted]
Verzonden:
Aan:
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]
projectleider nieuwbouw
Raiffeisenstraat 2
Postbus 10, 7710 AA Nieuwleusen
telefoon 0529 43 88 66
www.vechthorst.nl

Bestaande aansluiting Muldersweg opheffen, voetpad langs fietspad doortrekken

Gemeenteweg

Breedte voetpad nader afstemmen met gemeente Staphorst. Kadastrale verdeling niet geheel duidelijk. Voorstel is om een voetpad met één vaste breedte van 1.80 m te hanteren

1.80

Voetpad langs fietspad aanleggen

1.80

Rijksweg

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

Voetpad langs fietspad aanleggen en (waar nog niet aanwezig) 05/20-geleideband tussen fietspad en voetpad aanbrengen

1.80

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

Kruispunt vormgeven als uitritconstructie. Vormgeving conform CROW-publicatie Richtlijn Drempels, Plateaus en Uitritten. Pijlmarkering op fietspad aanbrengen om fietsoversteek in tweerichtingen te benadrukken

Kruis voor aansluiting verlegde Muldersweg aanbrengen. Bestaande 1-1-asstrepen voor aansluiting verlengen door doorgetrokken asstrepen 1 meter te demarkeren

Fietspad ophogen in aanloop naar uitritconstructie

Rijksweg

Rijloper (2.00 m) in keperverband uitvoeren. In twee richtingen rabatstroken (1.40 m) in elleboogverband en in andere tint rood aanbrengen ter verduidelijking positie fietser

Rijbaanbreedte tweerichtingsverkeer 4.80 m conform ASVV 2012 p. 11.2.3

1.40
1.80
2.00
4.80
2.00
1.40
6.00
R15.00
R10.00
0.30

Rijbaan uitvoeren in rode klinkerverharding

Beplantingsvak met boom in restruimte aanbrengen

Voetpad in betontegels voor uitrit doortrekken, zodat duidelijk is dat het een uitrit betreft

R6.00

Boogstraal afgestemd op ruimte voor draaibeweging vuilnisauto / verhuisauto

Muldersweg

N

Legenda

Bestaande situatie		Nieuwe situatie	
	ingemeten lijn		ontwerplijn
	ontwikkelingsplan voormalig perceel Waanders		kantopsluiting
	kadastrale grens		klinkerverharding rood
Groen			klinkerverharding grijs
	bestaande boom*		betontegels
	beplanting		indicatieve ruimte t.b.v. bypass stovonde gemeente Staphorst

Ontwikkelingsplan perceel Waanders van Buro Stad en Land d.d. 27-05-21.

1	Uitwerking ontwerp openbare ruimte - variant tweerichtingsverkeer
2	Diverse wijzigingen, langsparkeerplaatsen Verlegde Muldersweg en kruis Rijksweg
3	
4	
5	

Ontwikkelingsplan locatie Waanders Staphorst

Omschrijving ontwerp
Verkeerskundig ontwerp openbare ruimte - variant tweerichtingsverkeer

Opdrachtgever
Jan Mulder Vastgoed B.V.

Tekeningnummer: 102	Status: Concept	Versie: 02
Schaal: 1:250	Formaat: A1	Blad: 1 van 1
Tekenaar: O. Huisman	Gecontroleerd (extern): W. de Haan	Vrijgegeven: O. Huisman

Datum 14 juli 2021 Projectnummer OVM 21 080 001

Huisman wegontwerp

Bestaande aansluiting Muldersweg opheffen, voetpad langs fietspad doortrekken

Gemeenteweg

Breedte voetpad nader afstemmen met gemeente Staphorst. Kadastrale verdeling niet geheel duidelijk. Voorstel is om een voetpad met één vaste breedte van 1.80 m te hanteren

1.80

Voetpad langs fietspad aanleggen

1.80

Rijksweg

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

Voetpad langs fietspad aanleggen en (waar nog niet aanwezig) 05/20-geleideband tussen fietspad en voetpad aanbrengen

1.80

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

Kruispunt vormgeven als uitritconstructie. Vormgeving conform CROW-publicatie Richtlijn Drempels, Plateaus en Uitritten. Pijlmarkering op fietspad aanbrengen om fietsoversteek in tweerichtingen te benadrukken

Kruis voor aansluiting verlegde Muldersweg aanbrengen. Bestaande 1-1-asstrepen voor aansluiting verlengen door doorgetrokken asstrepen 1 meter te demarkeren

Fietspad ophogen in aanloop naar uitritconstructie

Bochtverbreding toepassen voor inrijdende vuilnisauto / verhuisauto

Partieel éénrichtingsverkeer verduidelijken door bord verplichte rijrichting op gele fluoriserende achtergrond te plaatsen

Rijbaanbreedte partieel éénrichtings-verkeer 3.85 m conform ASVV 2012 p. 11.2.3

1.50 1.80 3.85 2.35 2.00 6.00 R10.00 R5.00

Instellen partieel éénrichtingsverkeer (éénrichting auto, tweerichtingen fiets)

0.30

Rijloper (2.35 m) in keperverband uitvoeren. In tegenrichting rabatstrook (1.5 m) in elleboog-verband en in andere tint rood aanbrengen ter verduidelijking fietser in tegenrichting

Partieel éénrichtingsverkeer verduidelijken door bord verplichte rijrichting te plaatsen

Instellen partieel éénrichtingsverkeer (éénrichting auto, tweerichtingen fiets)

Voetpad in betontegels voor uitrit doortrekken, zodat duidelijk is dat het een uitrit betreft

R6.00

1.50 1.80 3.85 2.35 2.00 1.80 6.00

Boogstraal afgestemd op ruimte voor draaibeweging vuilnisauto / verhuisauto

Rijbaan uitvoeren in rode klinkerverharding

Beplantingsvak met boom in restruimte aanbrengen

Bochtverbreding toepassen voor een vuilnisauto / verhuisauto i.v.m. scherpe knik

Muldersweg

5-5

5-5A

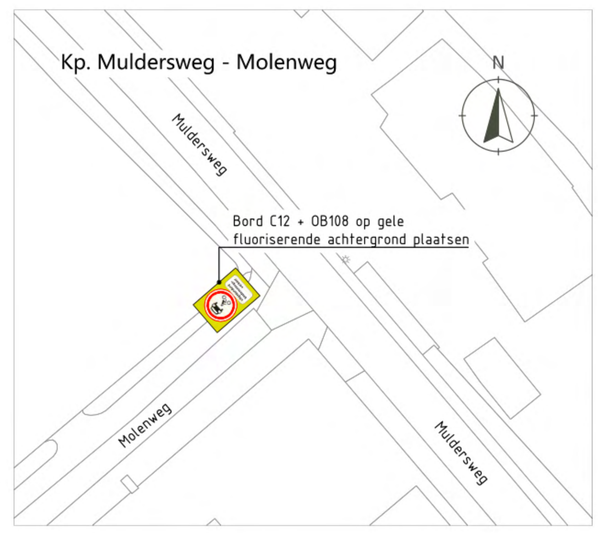
4-4A

4b

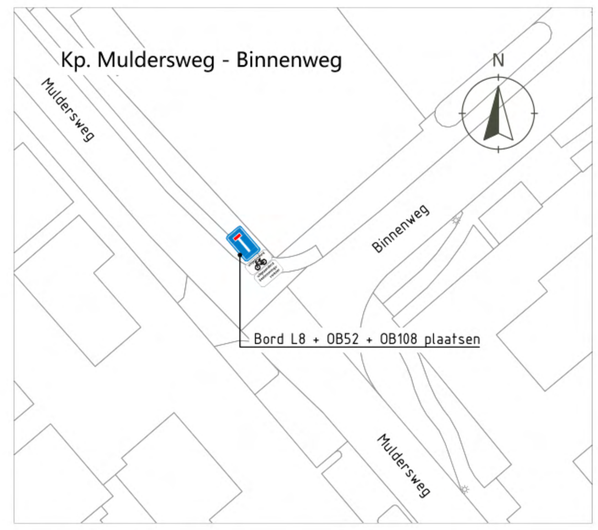
Kp. Rijksweg - Molenweg



Kp. Muldersweg - Molenweg



Kp. Muldersweg - Binnenweg



N

Legenda

Bestaande situatie		Nieuwe situatie	
	ingemeten lijn		ontwerplijn
	ontwikkelingsplan voormalig perceel Waanders		kantopsluiting
	kadastrale grens		klinkerverharding rood
Groen			klinkerverharding grijs
	bestaande boom*		betontegels
	beplanting		indicatieve ruimte t.b.v. bypass stovonde gemeente Staphorst

Ontwikkelingsplan perceel Waanders van Buro Stad en Land d.d. 27-05-21.

1	Uitwerking ontwerp openbare ruimte - variant partieel eenrichtingsverkeer
2	Diverse wijzigingen, waaronder bebording Molenweg, langsparkeerplaatsen Verlegde
	Muldersweg en markeringskruis Rijksweg
3	
4	

Ontwikkelingsplan locatie Waanders Staphorst

Omschrijving ontwerp
Verkeerskundig ontwerp openbare ruimte - variant partieel eenrichtingsverkeer

Opdrachtgever
Jan Mulder Vastgoed B.V.

Tekeningnummer: 101	Status: Concept	Versie: 02
Schaal: 1:250	Formaat: A1	Blad: 1 van 2
Tekenaar: O. Huisman	Gecontroleerd (extern): W. de Haan	Vrijgegeven: O. Huisman

Datum 14 juli 2021 Projectnummer OVM 21 080 001

Huisman wegontwerp

Bestaande aansluiting Muldersweg opheffen, voetpad langs fietspad doortrekken

Gemeenteweg

Breedte voetpad nader afstemmen met gemeente Staphorst. Kadastrale verdeling niet geheel duidelijk. Voorstel is om een voetpad met één vaste breedte van 1.80 m te hanteren

1.80

Voetpad langs fietspad aanleggen

1.80

Rijksweg

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

Voetpad langs fietspad aanleggen en (waar nog niet aanwezig) 05/20-geleideband tussen fietspad en voetpad aanbrengen

1.80

In-/uitrit opheffen. Trottoirbanden langs rijbaan en fietspad doortrekken. Doorgetrokken asstreep op de rijbaan aanbrengen

Kruispunt vormgeven als uitritconstructie. Vormgeving conform CROW-publicatie Richtlijn Drempels, Plateaus en Uitritten. Pijlmarkering op fietspad aanbrengen om fietsoversteek in tweerichtingen te benadrukken

Kruis voor aansluiting verlegde Muldersweg aanbrengen. Bestaande 1-1-asstrepen voor aansluiting verlengen door doorgetrokken asstrepen 1 meter te demarkeren

Fietspad ophogen in aanloop naar uitritconstructie

Rijksweg

Rijloper (2.00 m) in keperverband uitvoeren. In twee richtingen rabatstroken (1.40 m) in elleboogverband en in andere tint rood aanbrengen ter verduidelijking positie fietser

Rijbaanbreedte tweerichtingsverkeer 4.80 m conform ASVV 2012 p. 11.2.3

Partieel éénrichtingsverkeer in de avondspits verduidelijken door bord verplichte rijrichting op gele fluoriserende achtergrond te plaatsen

1.40 1.80 4.80 2.00 2.00 6.00 1.40 0.30

R10.00 R15.00

Tussen 16.00 en 18.00 uur

uitgezonderd

Instellen partieel éénrichtingsverkeer (éénrichting auto, tweerichtingen fiets) in de avondspits tussen 16:00 en 18:00 uur

Partieel éénrichtingsverkeer in de avondspits verduidelijken door bord verplichte rijrichting te plaatsen

Instellen partieel éénrichtingsverkeer (éénrichting auto, tweerichtingen fiets) in de avondspits tussen 16:00 en 18:00 uur

Voetpad in betontegels voor uitrit doortrekken, zodat duidelijk is dat het een uitrit betreft

R6.00

1.40 1.80 4.80 2.00 2.00 6.00 1.40 1.80

Boogstraal afgestemd op ruimte voor draaibeweging vuilnisauto / verhuisauto

Rijbaan uitvoeren in rode klinkerverharding

Beplantingsvak met boom in restruimte aanbrengen

Muldersweg

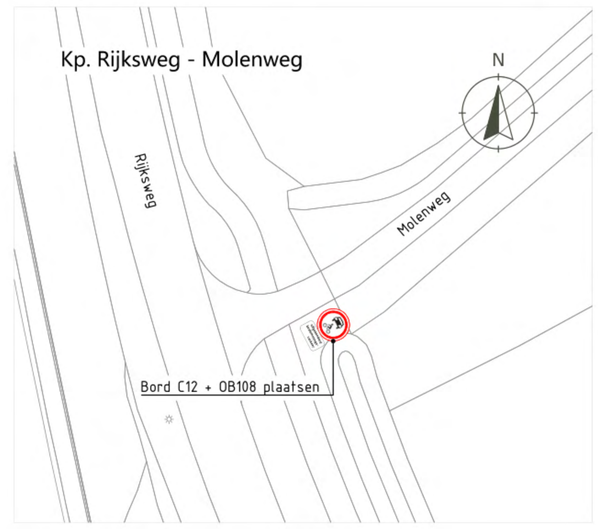
4-4A

4b

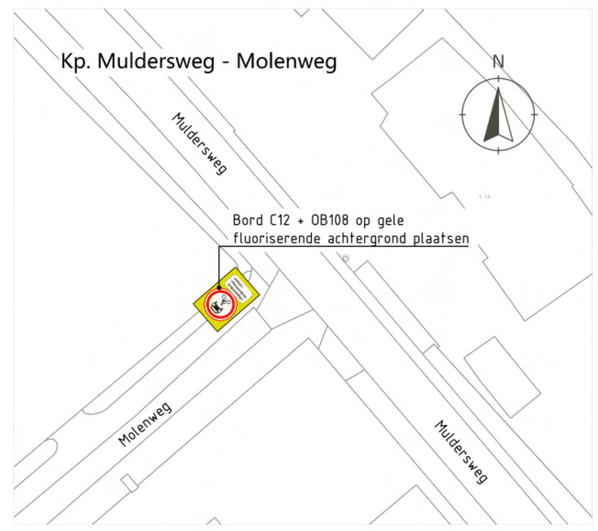
5-5

5-5A

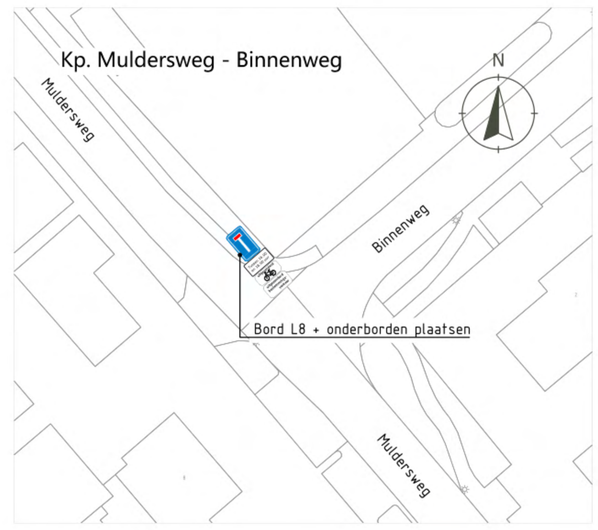
Kp. Rijksweg - Molenweg



Kp. Muldersweg - Molenweg



Kp. Muldersweg - Binnenweg



N

Legenda

Bestaande situatie		Nieuwe situatie	
	ingemeten lijn		ontwerplijn
	ontwikkelingsplan voormalig perceel Waanders		kantopsluiting
	kadastrale grens		klinkerverharding rood
Groen			klinkerverharding grijs
	bestaande boom*		betontegels
	beplanting		indicatieve ruimte t.b.v. bypass stovonde gemeente Staphorst

Ontwikkelingsplan perceel Waanders van Buro Stad en Land d.d. 27-05-21.

1	Uitwerking ontwerp openbare ruimte - hybride variant
2	Diverse wijzigingen, waaronder bebording Molenweg, langsparkeerplaatsen Verlegde
	Muldersweg en markeringskruis Rijksweg
3	
4	

Ontwikkelingsplan locatie Waanders Staphorst

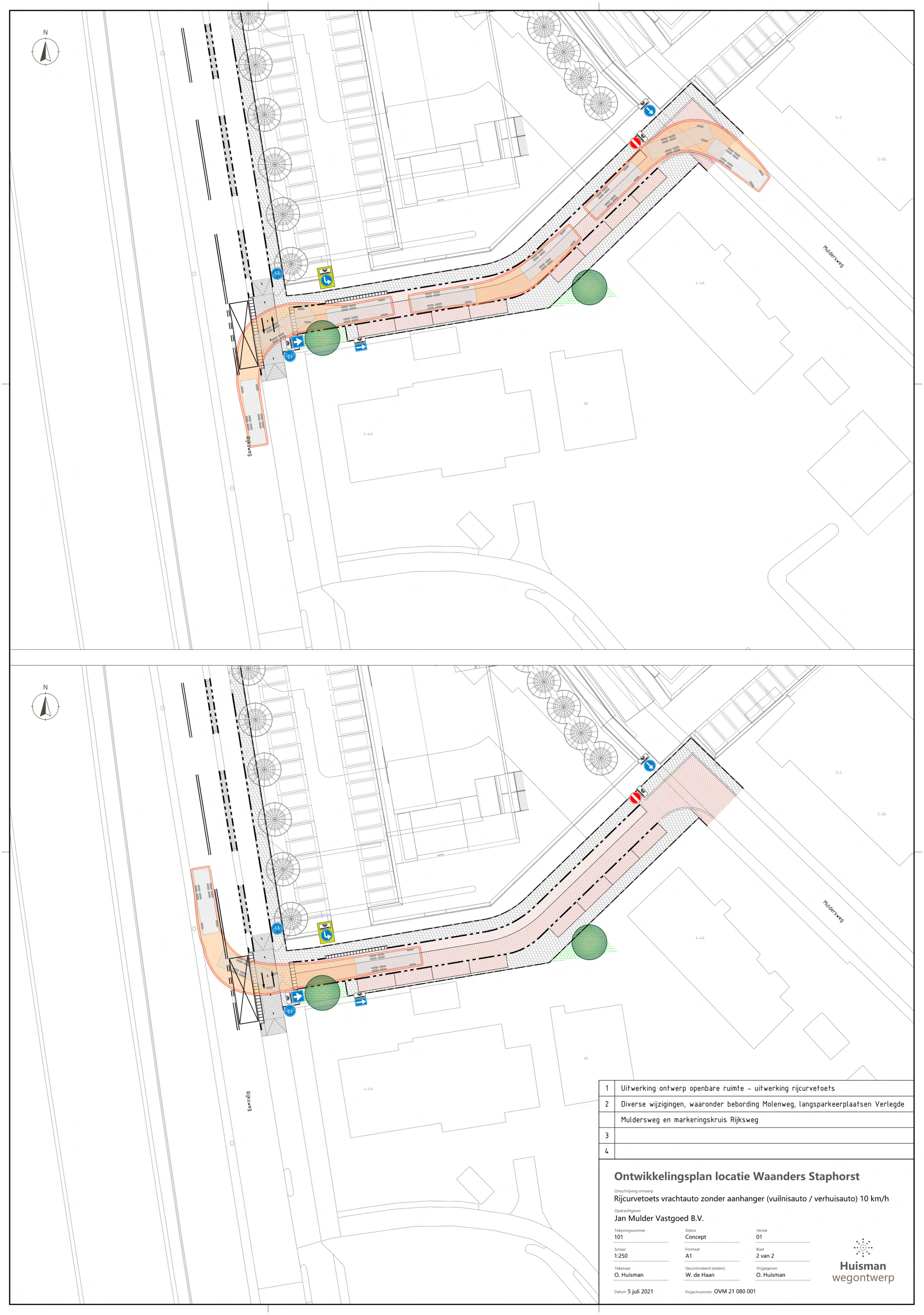
Omschrijving ontwerp
Verkeerskundig ontwerp openbare ruimte - hybride variant

Opdrachtgever
Jan Mulder Vastgoed B.V.

Tekeningnummer	Status	Versie
103	Concept	02
Schaal	**Formaat**	**Blad**
1:250	A1	1 van 1
Tekenaar	**Gecontroleerd (extern)**	**Vrijgegeven**
O. Huisman	W. de Haan	O. Huisman

Datum 14 juli 2021 Projectnummer OVM 21 080 001

Huisman wegontwerp



1	Uitwerking ontwerp openbare ruimte - uitwerking rijcurvetoets
2	Diverse wijzigingen, waaronder bebording Molenweg, langsparkeerplaatsen Verlegde
	Muldersweg en markeringskruis Rijksweg
3	
4	

Ontwikkelingsplan locatie Waanders Staphorst

Omschrijving ontwerp
Rijcurvetoets vrachtauto zonder aanhanger (vuilnisauto / verhuisauto) 10 km/h

Opdrachtgever
Jan Mulder Vastgoed B.V.

Tekeningnummer	Status	Versie
101	Concept	01
Schaal	**Formaat**	**Blad**
1:250	A1	2 van 2
Tekenaar	**Gecontroleerd (extern)**	**Vrijgegeven**
O. Huisman	W. de Haan	O. Huisman

Datum 5 juli 2021

Projectnummer OVM 21 080 001

Huisman
wegontwerp