

RUIMTE REGIE RESULTAAT



R

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Westerveld

Dwingeloo - Aldi Valderseweg

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1701.0000BP000000000577-0001

projectnummer:

20170096

projectleider:

planstatus

datum:

15-02-2017

09-05-2017

status:

concept

voorontwerp



Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Dwingeloo - Aldi Valderseweg

Westerveld

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.1701.0000BP000000000577-0001

projectnummer:

20170096

opdrachtleider:

R. Keijzer

planstatus

datum:

14-02-2017

09-05-2017

status:

concept

voorontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding bestemmingsplan	7
1.2	Verplaatsingsnoodzaak	8
1.3	Planologisch regime	15
1.4	Leeswijzer	16
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	17
2.1	De omgeving	17
2.2	Actuele situatie plangebied	17
2.3	Gewenste situatie	18
2.4	Verkeersgeneratie	21
2.5	Parkeren	22
Hoofdstuk 3	Beleidskader	23
3.1	Rijksbeleid	23
3.2	Provinciaal beleid	25
3.3	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	27
4.1	Milieuzonering	27
4.2	Geluid	28
4.3	Water	28
4.4	Bodem	29
4.5	Archeologie	30
4.6	Cultuurhistorie	30
4.7	Ecologie	30
4.8	Externe veiligheid	31
4.9	Luchtkwaliteit	31
4.10	Kabels, leidingen en zonering	32
Hoofdstuk 5	Juridische beschrijving	33
5.1	Het juridische systeem	33
5.2	Beschrijving van de bestemmingen	33
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	35
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6.2	Economische uitvoerbaarheid	35

Bijlagen toelichting		37
Bijlage 1	Mobiliteitsscan	39
Bijlage 2	Geluidsonderzoek wegverkeerslawaaï Valderseweg	47
Bijlage 3	Ecologisch onderzoek	99
Bijlage 4	Kwantitatieve risicoanalyse	119
 Regels		 137
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	139
Artikel 1	Begrippen	139
Artikel 2	Wijze van meten	142
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	143
Artikel 3	Detailhandel	143
Artikel 4	Groen	144
Hoofdstuk 3	Algemene regels	145
Artikel 5	Anti-dubbel tel regel	145
Artikel 6	Algemene bouwregels	146
Artikel 7	Algemene gebruiksregels	147
Artikel 8	Overige algemene regels	148
Hoofdstuk 4	Overgangsregels- en slotregels	149
Artikel 9	Overgangsrecht	149
Artikel 10	Slotregel	150
 Bijlagen regels		 151
Bijlage 1	Beplantingsplan	153
 Verbeelding		 155

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan

Op dit moment is Aldi aan de Heuvelenweg 34H in Dwingeloo gevestigd. De huidige locatie voldoet niet meer aan de eisen die door de consument gesteld worden aan een moderne harddiscounter. Het pand is te klein (721 m² vwo), maar ook de parkeervoorziening is niet toereikend voor de Aldi-formule. Daarnaast is de ontsluiting op de doorgaande weg niet optimaal. Om de harddiscounter te behouden voor Dwingeloo en omgeving is de verplaatsing naar een andere locatie in Dwingeloo gewenst. De huidige winkel ligt binnen het kernwinkelgebied van Dwingeloo, de nieuwe locatie betreft een solitaire locatie aan de Valderseweg in het noorden van Dwingeloo. De beoogde verplaatsing is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. De beoogde verplaatsing

De beoogde verplaatsing past niet binnen het huidige planologische beleid. De beoogde locatie is daarin namelijk bestemd als groenvoorzieningen.

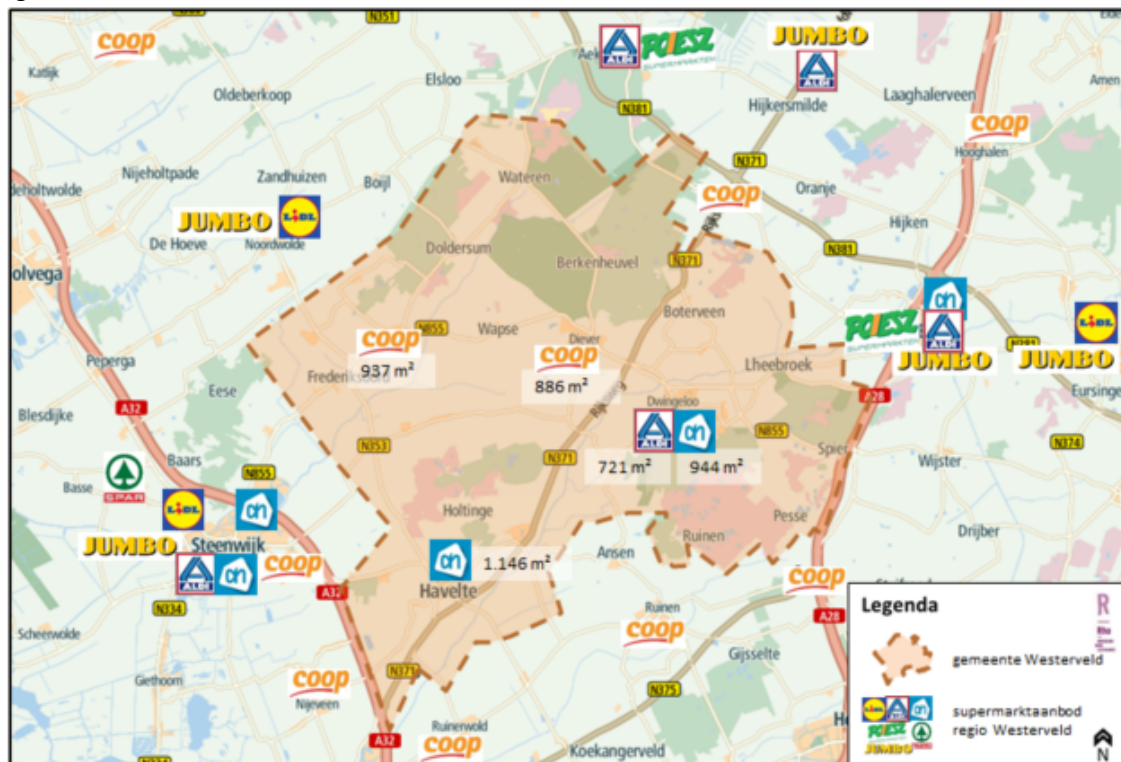
1.2 Verplaatsingsnoodzaak

In de vorige paragraaf is aangegeven dat de Aldi graag wil verplaatsen. Deze verplaatsing is gebaseerd op moderne ontwikkelingen die binnen het bedrijf plaatsvinden. Voor de verplaatsingsnoodzaak is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. De noodzaak van verplaatsing wordt in deze paragraaf onderbouwd.

1.2.1 Verzorgingsgebied dagelijkse goederensector Dwingeloo

Op basis van het gemeentelijke beleid is voor Dwingeloo een lokaal/gemeentelijke verzorgingsfunctie vastgesteld op het gebied van dagelijkse boodschappen. Deze gemeentelijke verzorgingsfunctie blijkt ook uit de inventarisatie van de regionale supermarktstructuur. Dwingeloo beschikt over een Albert Heijn supermarkt en een Aldi supermarkt. In verschillende omliggende dorpen in de gemeente Westerveld is geen supermarkt gevestigd. In Diever en Vledder is een Coop gevestigd. Dit zijn landelijk gezien relatief kleine full-service supermarkten. Verder is binnen de gemeente nog een Albert Heijn gevestigd in Havelte. Voor een uitgebreider dagelijks winkelaanbod wijkt de consument uit de gemeente Westerveld uit naar Assen, Beilen, Hogeveen of Steenwijk.

Het verzorgingsgebied en het aanbod van supermarkten in en rondom Dwingeloo is weergegeven in figuur 2.



Figuur 2. Supermarktaanbod in en rondom Dwingeloo

De huidige Aldi heeft een winkelvloeroppervlakte van 721 m² (Locatus, juli 2016). Momenteel is Aldi de kleinste supermarkt binnen de gemeente Westerveld. Deze oppervlakte voldoet niet meer aan het huidige concept van Aldi, waarin wordt ingezet op meer comfort, een breder assortiment en bredere gangpaden. De overige supermarkten in de gemeente zijn landelijk gezien ook relatief klein. De supermarkten in de gemeente hebben primair een verzorgingsfunctie voor de kern waarin ze gevestigd zijn. De gemeente Westerveld heeft in totaal 18.940 inwoners (Bron: CBS, per 1 januari 2016).

In de directe omgeving van de huidige Aldi is overwegend sprake van woningen. Direct naast de Aldi, op dezelfde oprijt is sprake van een klein winkelcentrum: 'Plein 34'. Hierin is sprake van leegstand. Aan de

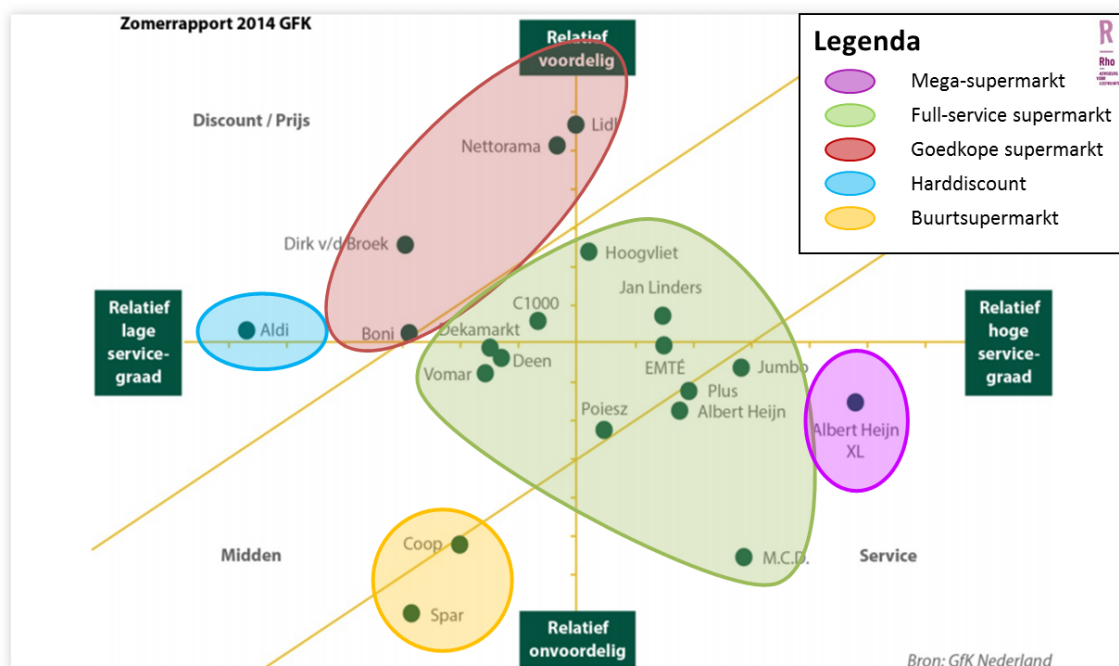
overkant van de straat is Warenhuis Boerhof gevestigd.

1.2.2 Positionering Aldi binnen de Nederlandse supermarktstructuur

Aldi positioneert zich bewust op een bepaalde manier ten opzichte van andere aanbieders in de markt. De prijs is daarbij het uitgangspunt. Daarnaast is het serviceniveau en het assortiment minder dan bij andere supermarkt.

Supermarkten kunnen op basis van functie en kenmerken worden ingedeeld in 5 categorieën (figuur 3):

- Mega-supermarkten: grootschalige supermarkten, zeer uitgebreid productaanbod vooral voor de weekendaankopen en een functie als primaire supermarkt.
- Full-service supermarkten: primaire supermarkten (groot deel van de boodschappen worden bij deze supermarkten gekocht), ruim productaanbod, meer versproducten ten opzichte van andere supermarkten voor de dagelijkse en weekendaankopen.
- Goedkope (full-service) supermarkten: primaire en secundaire supermarkten voor de dagelijkse en weekendaankopen, met als kenmerk lage prijzen en beperkte service en een kleiner assortiment als de reguliere full-service supermarkten.
- Harddiscountsupermarkten: supermarkten met een klein assortiment en lage prijs, gericht op de aanvullende aankopen 1x per één à twee weken en vooral een functie als secundaire en tertiaire supermarkt.
- Buurtsupermarkten: kleinschalige supermarkten met een beperkt assortiment, gericht op service en nabijheid en vooral een functie als secundaire en tertiaire supermarkt.



Figuur 3. Positionering supermarktketens (bron: GfK, juli 2014; bewerking Rho)

Dwingeloo heeft momenteel vooral full-service / buurtsupermarkten met de vestigingen van Albert Heijn (Dwingeloo en Havelte) en Coop (Diever en Vledder). Qua assortiment zijn deze formules in de gemeente Westerveld weinig onderscheidend. Aldi vertegenwoordigt het harddiscountsegment in de gemeente Westerveld.

Aldi is een supermarktformule met als uitgangspunt een goede kwaliteit voor een zo laag mogelijke prijs: een zogenoemde harddiscouter. Om dit te bereiken heeft Aldi een aantal unieke kenmerken ten opzichte van de overige supermarkten in Nederland. Het betreft:

- een beperkt, klein assortiment;

- een laag serviceniveau;
- een sterke standaardisering van de winkels.

Beperkt assortiment

Aldi heeft een relatief klein assortiment in vergelijking tot andere supermarkten. Dit assortiment bestaat uit circa 1.000 artikelen, dat in iedere Aldi-winkel hetzelfde is. Ter vergelijking:

- full-service supermarkten (Albert Heijn, Jumbo en Plus etc.) hebben een assortiment van tussen de 15.000 en 30.000 afzonderlijke producten dat niet per vestiging gelijk hoeft te zijn;
- andere discounters hebben een groter assortiment:
 1. Lidl (meer dan 2.000 artikelen, wat snel toeneemt door de toenemende mate van concurrentie met full-service supermarkten en het toevoegen van versartikelen);
 2. Nettorama (circa 6.000 artikelen);
 3. Dirk (circa 7.000 tot 10.000 artikelen).
- buurtsupermarkt Spar heeft circa 6.000 artikelen.

Een belangrijke verklaring voor dit verschil in de omvang van het assortiment is dat in de reguliere supermarkt heel veel keuze is per artikel – in verpakkingsomvang, smaken/uitvoeringen en prijsniveau. In vaktermen gezegd is het assortiment bij Aldi relatief wel breed (verschillende producten) maar niet diep (weinig keuze binnen een artikelgroep). In reguliere supermarkten is het assortiment breder maar vooral ook veel dieper.

Verder is het opvallend dat Aldi een zeer beperkt versassortiment heeft. Voor veel supermarkten zijn versartikelen een belangrijke manier om zich te onderscheiden van de concurrent. In algemene zin ligt de focus binnen het assortiment van Aldi meer op de verpakte, langer houdbare producten. Deze beperking voor het assortiment vertaalt zich uiteraard in kostenbesparingen op het gebied van bijvoorbeeld inkoop en assortiment.

Beperkt serviceniveau

Om het lage prijsniveau te behalen biedt Aldi een lager serviceniveau dan andere supermarkten. Dit vertaalt zich bijvoorbeeld in verkoop uit display verpakkingen (soort dozen), waardoor minder vakkenvullers nodig zijn. Ook accepteert de consument langere wachttijden bij de kassa. Waar andere supermarkten ook service-elementen toevoegen (bijvoorbeeld stomerijdiensten etc.) blijft dit bij Aldi achterwege.

Comfort

Hoewel Aldi een eigen koers vaart, houdt zij nadrukkelijk rekening met consumentenwensen. De basics, de typische discountopstelling (verkoop van producten vanuit de display verpakkingen), worden niet losgelaten. Wel zijn de gangpaden breder geworden en is het aantal schapmeters verruimd om out-of-stock (artikelen die op zijn) te voorkomen, het assortiment iets te verruimen (Aldi had meer dan 30 jaar lang 600 artikelen en dit is nu uitgebreid naar circa 1.000 artikelen) en iets meer versartikelen toe te voegen. Hierdoor is een groter vloeroppervlak benodigd.

1.2.3 Consequenties kenmerken Aldi voor het winkelgedrag

Het gedrag van de consument verandert (of is veranderd), onder andere als gevolg van de opkomst van internet en de toegenomen mobiliteit, maar ook als gevolg van de recessie en de consolidatieslag onder de supermarktketens, waardoor een groot aantal supermarktformules is verdwenen (onder andere Super de Boer, Konmar, Edah, C1000, Sanders). De consument heeft hierdoor minder keuze in formules gekregen.

In het navolgende beschrijven we de consequenties van enerzijds het wijzigende winkelgedrag van de consument en anderzijds de specifieke positionering van Aldi op het koopgedrag bij supermarkten in het algemeen en bij Aldi in het bijzonder.

De consument bezoekt meerdere keren per week een supermarkt

Door Deloitte wordt al lange tijd jaarlijks onderzoek gedaan naar het consumentengedrag bij supermarkten (op basis van circa 2.400 respondenten, meest recent; Consumententrends 2015). Uit dit onderzoek kunnen een aantal belangrijke elementen in het boodschappengedrag en de trends daarin van de Nederlandse consument worden herleid.

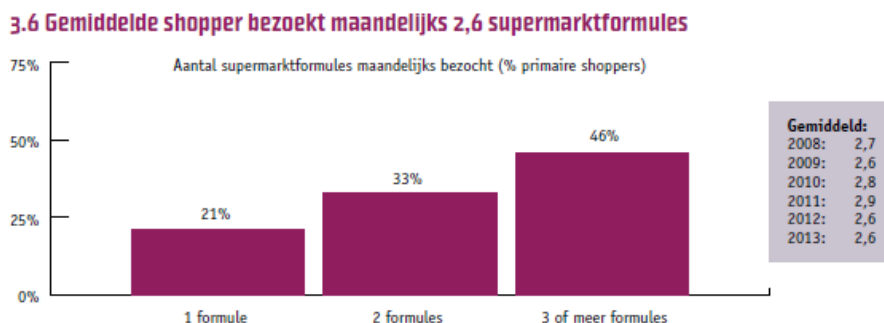
De grootste groep Nederlandse consumenten bezoekt tussen de 2 en 4 keer per week een supermarkt: gemiddeld 2,5 keer per week. Het aantal supermarktbezoeken blijft al jaren vrijwel gelijk (figuur 4).

1. Hoe vaak gaat u zelf naar de supermarkt om boodschappen te doen?	2015	2014	2013
5 keer per week of vaker	9%	10%	11%
2-4 keer per week	62%	60%	62%
1 keer per week	21%	22%	21%
1-3 keer per maand	4%	4%	5%
minder dan 1 keer per maand of nooit	3%	3%	2%
totaal	100%	100%	100%
gemiddeld aantal bezoeken per week	2,5	2,5	2,5

Figuur 4. Frequentie boodschappen doen (bron: Deloitte, Consumententrends 2015)

De consument bezoekt meerdere supermarkten

Het grootste deel van de consumenten (79%) bezoekt maandelijks of wekelijks meerdere supermarkten van een andere formule. 46% van de consumenten bezoekt zelfs 3 formules of meer. Dit aantal neemt de laatste jaren langzaam maar zeker af. Gemiddeld bezoekt de Nederlandse consument geregeld 2,6 verschillende supermarktformules per maand (figuur 5).



Kijken we naar het aantal supermarktformules dat shoppers frequent bezoeken, dan kunnen we constateren dat een grote meerderheid (79%) elke maand meerdere formules bezoekt om boodschappen te doen. Slechts één op de vijf (21%) shoppers is volledig trouw aan één formule. Vorig jaar constateerden we een substantiële daling in het gemiddeld aantal maandelijks bezochte supermarkten (van 2,9 naar 2,6). Vooralsnog is dit gemiddelde dit jaar niet verder gedaald.

Figuur 5. Aantal formules dat wordt bezocht door de consument (bron: EFMI Consumententrends, 2013)

Verhouding primaire, secundaire en tertiaire supermarkten

Het gedrag van de consument is de laatste jaren sterk veranderd, onder andere als gevolg van de opkomst van de internetretail, maar ook de economische recessie en de toegenomen mobiliteit. Supermarktketens willen zich op verschillende manieren onderscheiden van de concurrent. De verschillen tussen supermarktketens leidt tot verschillende typen winkelgedrag. Dit winkelgedrag is het gevolg van de verschillende functies van supermarktformules voor de consument. Het volgende onderscheid wordt gemaakt:

- de primaire bezochte supermarkt (waar men het grootste deel van de dagelijkse boodschappen doet);
- de secundair bezochte supermarkt (waar men vrijwel elke week aanvullend koopt, bijvoorbeeld versartikelen en/of discountaankopen);
- de tertiair bezochte supermarkten (waar men minimaal één keer per maand komt, bijvoorbeeld voor specifieke aanbiedingen en/of bulkaankopen).

Men is de afgelopen jaren minder vaak naar de primaire supermarkt gegaan en vaker naar vooral de secundaire supermarkt (figuur 6). De secundaire supermarkt is vaak een supermarkt met een sterk prijsprofiel zoals Aldi.

28/29/30e. Hoe vaak per week bezoekt u deze supermarkt?	2015	2014	2013
primaire supermarkt:	1,99	1,91	1,92
secundaire supermarkt:	0,95	0,97	0,99
tertiaire supermarkt:	0,63	0,63	0,59
gewogen gemiddelde	3,29	3,24	3,24

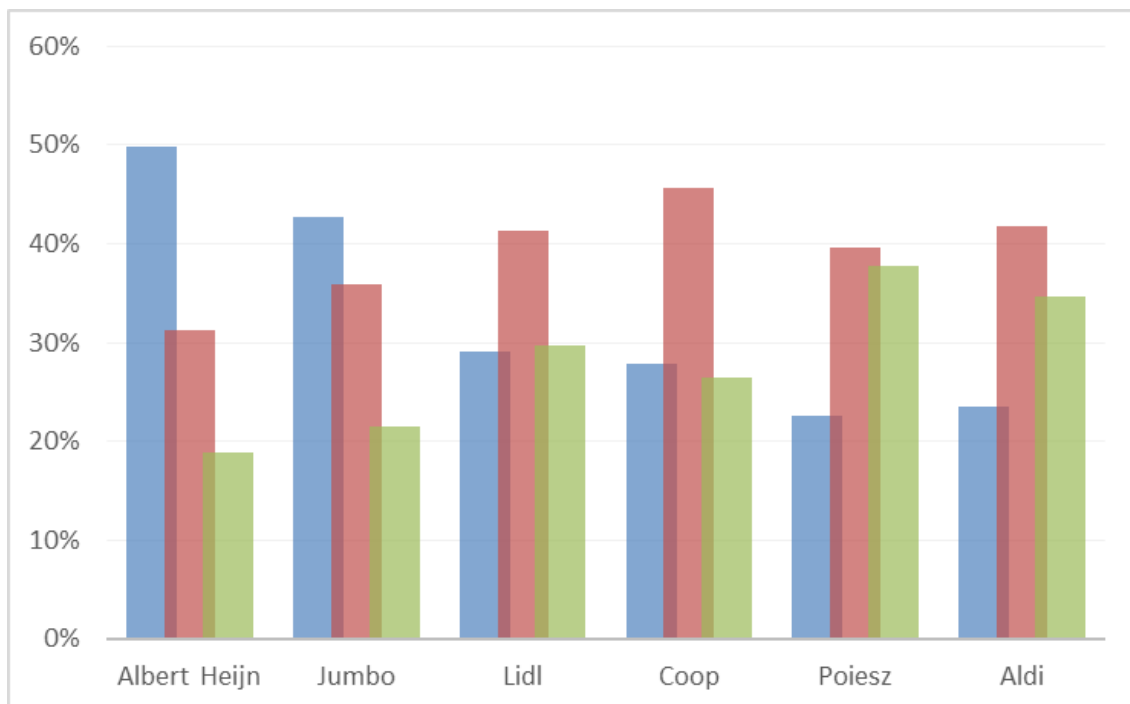
Figuur 6. Frequentie bezoek aan primaire, secundaire en tertiaire supermarkt (bron: Deloitte, Consumententrends 2015)

Men is gemiddeld net zoveel blijven besteden bij de primaire supermarkt en meer bij de aanvullende supermarkten. In 2015 besteedde men 67% bij de primaire supermarkt en in 2013 ook 67%. De rol van de primaire supermarkt is gestabiliseerd (figuur 7).

28/29/30b. Kunt u aangeven hoeveel euro u wekelijks besteedt in deze winkel?	2015	2014	2013
Gemiddeld bedrag besteed in primaire supermarkt:	€ 60,66	€ 62,39	€ 62,77
Gemiddeld bedrag besteed in secundaire supermarkt:	€ 21,91	€ 23,43	€ 24,35
Gemiddeld bedrag besteed in tertiaire supermarkt:	€ 13,33	€ 14,19	€ 13,60
Gewogen gemiddelde	€ 89,97	€ 93,80	€ 93,93

Figuur 7. Bestedingen bij primaire, secundaire en tertiaire supermarkt (bron: Deloitte, Consumententrends 2015)

Uit onderzoek van Deloitte (Consumententrends, 2015) blijkt circa 80% van de bezoekers van Aldi deze supermarkt secundair of tertiair bezoeken. Aldi heeft door dit bezoekgedrag een heel andere functie dan full-service supermarkten, zoals Albert Heijn en Jumbo, waar circa 45-50% van de bezoekers primaire klant is (figuur 8).



Figuur 8. Functie van enkele supermarktformules voor de consument (Deloitte, 2015; bewerking Rho)

Aldi is dus een winkel waar de bezoeker 'ook' heen gaat, naast een bezoek aan één of meerdere andere supermarkten. Voor slechts 20% van de klanten van Aldi is Aldi de belangrijkste supermarkt.

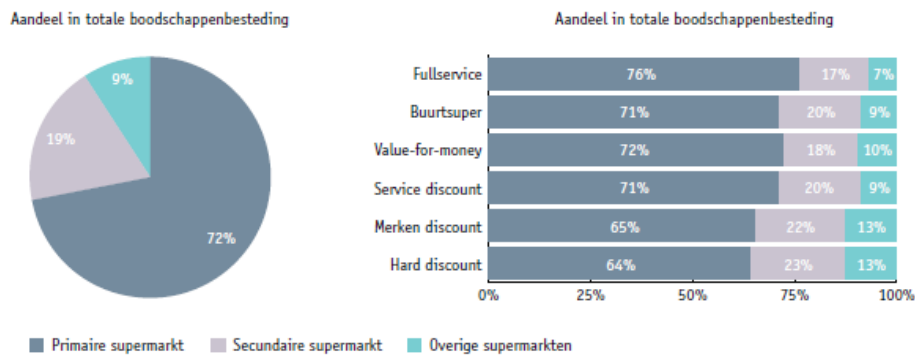
Hiermee samenhangend is de bezoekfrequentie van de consument aan Aldi lager dan bij een primaire supermarkt. Gemiddeld bezoekt de consument de primaire supermarkt twee keer per week en de secundaire maximaal één keer per week (Deloitte, 2015). Een ander kenmerk van een primaire supermarkt is dat deze vaak de meest dichtbijgelegen supermarkt is. Secundaire en tertiaire supermarkten, welke een specifieke prijssegment of assortiment kennen, bevinden zich meestal op grotere afstand. Hiermee samenhangend is de bezoekfrequentie van de consument aan een Aldi-supermarkt lager dan aan de primair bezochte supermarkt.

De combinatie van Albert Heijn en Aldi is qua bezoekmotief aanvullend ten opzichte van elkaar.

Omvang bestedingen en marktaandeel

Niet alleen heeft Aldi weinig primaire klanten, ook de besteding van primaire klanten is bij Aldi relatief laag. Primaire klanten bij een full-service supermarkt besteden 72% van hun budget aan hun primaire supermarkt; bij Aldi is dit slechts 64%. Er wordt door primaire Aldi-klanten dus relatief veel bij andere supermarkten en speciaalzaken gekocht.

4.6 Shoppers besteden 72% van het boodschappenbudget bij hun primaire supermarkt



Het belang van het aantrekken van veel primaire klanten blijkt uit bovenstaande analyse, die laat zien dat shoppers gemiddeld ongeveer 72% van hun boodschappenbudget besteden bij hun primaire supermarkt. De secundaire supermarkt 'vangt' 19%, het overige wordt bij andere supermarkten besteed. Kijken we naar de primaire klanten van verschillende formuletypen, dan blijkt dat primaire fullservice klanten het meest besteden bij hun primaire supermarkt (76% van het budget), terwijl primaire hard discount klanten relatief veel (36%) besteden bij andere supermarkten dan hun primaire supermarkt.

Figuur 9. Aandeel besteding bij verschillende soorten primaire supermarkten (bron: EFMI consumententrends 2013)

De aanvullende functie van Aldi binnen de supermarktstructuur blijkt ook uit de gemiddelde besteding, van € 25,51 (figuur 10), die bij Aldi-klanten lager ligt dan bij primair bezochte supermarkten, bijvoorbeeld AH: € 40,78. De gemiddelde besteding ligt beduidend lager bij Aldi winkels ten opzichte van alle andere supermarktketens.

	berekend marktaandeel**	gemiddelde besteding per formule
Plus	5,7%	€ 37,48
Coop*	1,3%	€ 27,14
Spar*	0,6%	€ 26,71
C1000	5,3%	€ 31,32
Jumbo	14,7%	€ 39,71
Deen	1,8%	€ 40,79
Dekamarkt	1,8%	€ 35,31
Vomar	1,8%	€ 50,99
Jan Linders	1,2%	€ 33,21
EMTÉ	2,2%	€ 37,12
Poiesz*	0,9%	€ 41,60
Boni*	0,7%	€ 38,80
Aldi	7,2%	€ 25,51
Dirk	1,0%	€ 35,98
Hoogvliet	2,6%	€ 47,15
Lidl	14,9%	€ 31,45
Nettorama	1,6%	€ 41,38
Albert Heijn	25,8%	€ 40,78
Albert Heijn XL	4,8%	€ 50,65
Albert Heijn to go*	0,0%	€ 12,36
buitenlandse supermarkt*	1,1%	€ 38,16

*Bij deze supermarktfomules dient voorzichtigheid te worden betracht bij het interpreteren van de resultaten vanwege het kleine aantal respondenten per formule en mogelijke vertekening als gevolg hiervan.

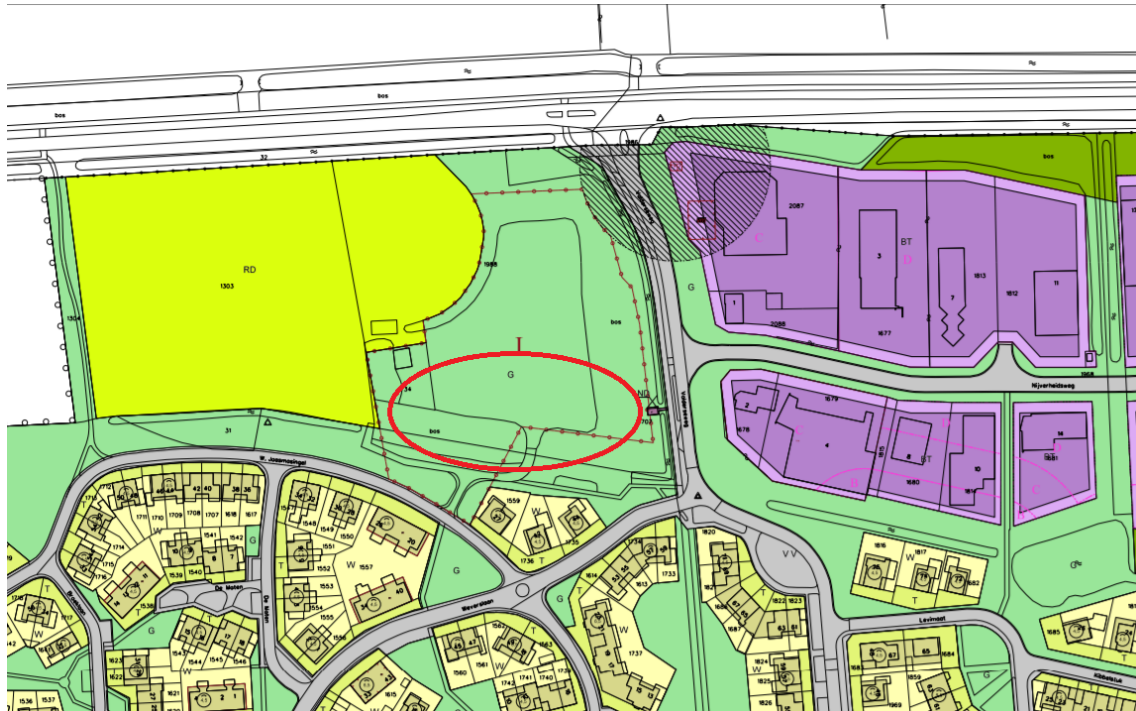
**Het marktaandeel wordt berekend door de gemiddelde wekelijkse besteding maal het aantal bezoekers van de primaire, secundaire en tertiaire supermarkt bij elkaar op te tellen.

Figuur 10. Marktaandeel en gemiddelde besteding supermarkten (Deloitte, 2014)

Uit het voorgaande overzicht van kenmerken kan worden geconcludeerd dat Aldi momenteel een specifieke functie als enige harddiscountformule in Nederland heeft. Deze functie heeft Aldi ook in de gemeente Westerveld, waar de formule momenteel de enige discountformule is. Het overige winkelaanbod vertegenwoordigt de segmenten full-service - en buurtsupermarkten.

1.3 Planologisch regime

Het doel is de huidige Aldi te verplaatsen, zodat deze kan blijven functioneren volgens de meest recente functionele en ruimtelijke eisen. De beoogde locatie aan de Valderseweg maakt deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan 'Dwingeloo 2005', dat is vastgesteld op 6 april 2006. Op basis van het bestemmingsplan 'Dwingeloo 2005' is de beoogde locatie voorzien van de bestemming 'Groenvoorzieningen'. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend andere bouwwerken met een maximale bouwhoogte van 2,50 meter ten dienste van de bestemming toegestaan. Hierbinnen is de vestiging van een supermarkt niet toegestaan. In figuur 11 is een uitsnede van het bestemmingsplan weergegeven.



Figuur 11. Uitsnede bestemmingsplan 'Dwingeloo 2005'

Op dit moment is een nieuw bestemmingsplan voor Dwingeloo in procedure gebracht. De inspraakperiode is geweest van 9 maart tot 20 april 2017.

1.4 Leeswijzer

Na bovenstaande inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de gewenste ontwikkelingen en de ruimtelijke inpassing daarvan en de vertaling naar uitgangspunten voor het bestemmingsplan. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten getoetst aan het, voor het plan relevante, beleid op de rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 bevat de vertaling van de uitgangspunten uit hoofdstuk 2, 3 en 4 naar een juridische regeling. Ten slotte worden in hoofdstuk 6 de maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid van het plan besproken.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Dit bestemmingsplan maakt de verplaatsing van de Aldi in Dwingeloo mogelijk. De invulling van de nieuwe locatie is een belangrijk uitgangspunt voor dit bestemmingsplan. Deze wordt in dit hoofdstuk behandeld. Daarbij wordt ook ingegaan op de bestaande ruimtelijke en functionele structuur.

2.1 De omgeving

Het gebied rondom het plangebied is aan te merken als een gemengd gebied. Er is namelijk sprake van een bundeling van verschillende functies. In 2011 is direct ten noorden van het plangebied een brandweer- en ambulancepost gerealiseerd. Ten noordoosten is sprake van een LPG-tankstation. Verder is ten noordoosten en oosten van het plangebied sprake van de vestiging van verschillende bedrijven, waaronder een garage en een koek- en banketspecialist. Ten zuiden en zuidwesten van het plangebied is overwegend sprake van woningbouw. Het gaat daarbij vooral om grondgebonden woningen. Ten noorden van het plangebied ligt de N855. Daarop is de Valderseweg ontsloten, dat is de weg waaraan het plangebied ligt. De N855 vormt de verbinding tussen Diever en de A28 richting Hogeveen en Assen.

Het feit dat het gaat om een gemengd gebied is van belang voor een goed woon- en leefklimaat. Hierop wordt verder ingegaan in paragraaf 4.1.

2.2 Actuele situatie plangebied

Zoals eerder aangegeven ligt het plangebied aan de Valderseweg in het noorden van Dwingeloo. Op dit moment ligt het terrein braak, omdat de grond volledig gesaneerd is. De locatie is een voormalige vuilstortlocatie. Dit betekent dat de grond niet schoon is. De locatie wordt gesaneerd voor het beoogd gebruik zodra er is sprake van een onherroepelijk bestemmingsplan en voor levering van de kavel. Een deel van het terrein van de voormalige stortplaats is inmiddels heringericht met een brandweerkazerne. Dit perceel grenst direct noordelijk aan het plangebied.

Aan de noord- en oostzijde van het terrein ligt een recentelijk gegraven watergang (sloot). Aan de zuid- en westgrens van het plangebied is een groensingel met bomen en struweel aanwezig. De ontsluiting van het perceel vindt plaats via de noordzijde ervan, over de weg die ook de brandweerkazerne ontsluit. Op één plaats is in de sloot een dam met duiker aanwezig, die het perceel bereikbaar maakt vanaf de genoemde weg. In figuur 12 is een luchtfoto van de huidige feitelijke situatie op genomen.



Figuur 12. Huidige feitelijke situatie plangebied

2.3 Gewenste situatie

Het doel is om in het plangebied een nieuwe Aldi te realiseren. Deze wordt gerealiseerd volgens de meest recente vestigingseisen die bepaald worden door de consumentenwensen en de inzichten voor de rol die Aldi vervult in de beleving van de consument. In paragraaf 1.2 is hierop uitgebreid ingegaan. In de gebouwen van de Aldi wordt kort gezegd rekening gehouden gehouden met de volgende eisen:

- bredere gangpaden;
- verruiming van de schappen;
- beperkt assortiment van circa 1.000 artikelen (voorheen 600 artikelen).

Dit maakt dat de Aldi winkels nu groter zijn dan in het verleden. Deze uitgangspunten maken dat de Aldi op de huidige locatie, met de huidige consumentwensen, niet meer verder kan ontwikkelen. Om het bedrijf levensvatbaar te houden is de verplaatsing naar de nieuwe locatie nodig.

Zoals aangegeven wordt het gebouw vormgegeven volgens de meest recente eisen die gerelateerd zijn aan de nieuwe consumentenwensen. Daarnaast zet de Aldi in op een zo zorgvuldig mogelijk ruimtegebruik en op een duurzaam winkelconcept. De bebouwing wordt hierop aangepast. Het gebouw bestaat uit 1 bouwlaag met een plat dak. Het platte dak biedt ruimte voor de mogelijke aanleg van zonnepanelen voor de stroomvoorziening van de winkel. In figuur 13 staat een impressie van het nieuwe exterieur en interieur van de winkel aan de Valderseweg.



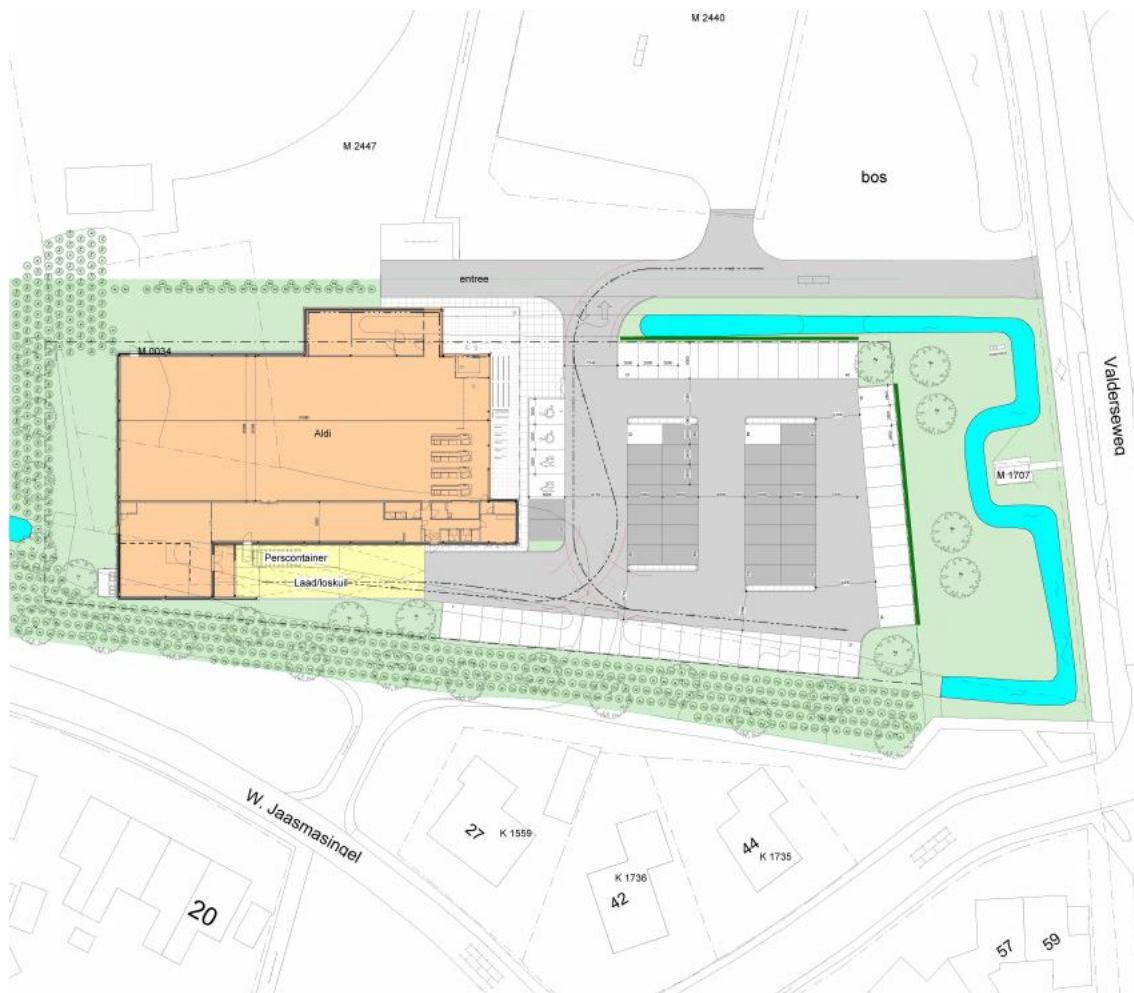
Figuur 13. Impressie exterieur en interieur Aldi winkel

Op de nieuwe locatie aan de Valderseweg komt een Aldi-winkel die volgens de nieuwste vestigingseisen wordt gerealiseerd. De winkel krijgt een bruto vloeroppervlak van circa 1.350 m². De grootste oppervlakte hiervan wordt ingenomen door het winkelvloeroppervlak (wvo) waarvoor tegenwoordig de standaardmaten 19,7 x 51 m = 1.013 m² wvo worden gehanteerd. De overige oppervlakte (circa 350 m²) betreffen ondersteunende ruimten, zoals een magazijn, kantoor, sociale en technische ruimten.

In het plangebied wordt de winkel, met de nieuwste standaardmaten, gerealiseerd. Het gebouw komt daarbij zo ver mogelijk westelijk op het perceel. Van belang daarbij is het behoud van de bestaande groensingel aan de zuid- en westzijde en van de watergang aan de noord- en oostzijde. Daarnaast moet op het perceel voldoende oppervlakte overblijven voor parkeren.

Voor de nieuwbouw is een geringe aanpassing van de genoemde groensingel en watergang nodig. Beide blijven grotendeels wel behouden. Voor het gebouw wordt een deel van de groensingel geroid. Hierbij blijft voldoende volume aanwezig om een afschermende functie voor de omgeving te kunnen vervullen. De ontsluiting van het perceel verschuift in westelijke richting, waarmee ook de watergang verschuift.

Door het verschuiven van de ontsluiting ontstaat voldoende ruimte voor een optimale inrichting van het parkeerterrein. Daarnaast heeft het vrachtverkeer voor laden en lossen hiermee voldoende manoeuvreerruimte op het perceel. Het parkeerterrein bestaat uit circa 100 parkeerplaatsen, waarmee voldoende gelegenheid voor de nieuwe winkel wordt gerealiseerd (zie ook paragraaf 2.5). De gewenste situatie is aangegeven in figuur 14.



Figuur 14. Plattegrond beoogde situatie

De groenvoorzieningen die in figuur 14 te zien zijn, langs de randen van het perceel, is expliciet bepaald. Gekozen is voor een bepaalde planten, bomen en struiken. In de regels is het beplantingsplan opgenomen in de vorm van een voorwaardelijke verplichting om te waarborgen dat het beplantingsplan ook daadwerkelijk op deze manier wordt uitgevoerd. In figuur 15 is een lijst opgenomen met soorten bosplantsoen en bomen.

Renvooi bosplantsoen en bomen					
Soort bosplantsoen:	Nederlandse naam:	Afkorting	Percentag	Aantal	
Amelanchier lamarkii	Krent	Al	e	30	st.
Corylus avellaa	Hazelaar	Ca	5%	60	st.
Crateagus monogyna	Meidoorn	Cm	10%	60	st.
Prunus spinosa	Sleedoorn	Ps	10%	60	st.
Prunus avium	Zoete kers	Pa	10%	60	st.
Ilex aquifolium	Hulst	Ia	10%	120	st.
Sambucus nigra	Vlier	Sn	20%	30	st.
Rhamnus frangula	Vuilboom	Rf	5%	60	st.
Rosa canina	Hondsroos	Rc	10%	60	st.
Acer campestre	Veldesdoorn	Ac	10%	60	st.
Soort bomen:	Nederlandse naam:	Afkorting	Percentage	Aantal	
Quercus robur	Wintereik	Qr	40%	10	st.
Sorbus aucuparia	Lijsterbes	Sa	20%	5	st.
Alnus glutinosa	Els	Ag	20%	5	st.
Betula pubescens	Zachte berk	Bp	20%	5	st.
Totaal aantal bossingel Aldi Dwingeloo					
600 bosplantsoen					
25 bomen					

Figuur 15. Renvooi behorende bij het beplantingsplan

2.4 Verkeersgeneratie

Om een goed en volledig beeld van de verkeersgeneratie te krijgen is een mobiliteitsscan uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting. Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste onderdelen.

De verkeersgeneratie van supermarkten wordt bepaald op basis van de CROW-kencijfers uit publicatie 317. Op basis van de beschreven uitgangspunten genereert de nieuwe Aldi maximaal 1.881 mvt/etmaal weekdag. De omrekeningsfactor van weekdag naar werkdag is voor discountsupermarkten 1,2 (publicatie 272, CROW 2008). De intensiteit voor een werkdag bedraagt voor de nieuwe Aldi op basis van deze omrekenfactor maximaal 2.257 mvt/etmaal werkdag. Hierbij is rekening gehouden met het gebied "rest bebouwde kom".

In vergelijking met de bestaande Aldi in Dwingeloo aan de Heuvelenweg 34H, genereert de nieuwe Aldi meer verkeer. Dit is het logische gevolg van een vergroting van de Aldi ten opzichte van de huidige locatie. Gegeven de huidige situatie met een winkelvloeroppervlak (hierna wvo) van 721 m2, komt dit met een omrekenfactor van 1,2 (publicatie 272, CROW 2008) uit op 865 m2 bvo. De verkeersgeneratie voor de huidige Aldi winkel bedraagt op basis van deze omvang 1.205 mvt/etmaal weekdag en 1.446 mvt/etmaal werkdag.

Deze verkeersgeneratie van de nieuwe supermarkt heeft gevolgen voor de aanrijroutes ernaar toe. Dit betekent vooral een verkeerstoename op de Valderseweg. Een deel van het verkeer komt uit het dorp, een deel komt van buiten het dorp. Het verkeer van buiten het dorp benadert de supermarkt vanaf de provinciale weg N855. Ook het vrachtverkeer, voor de aanvoer van goederen, gaat gebruik maken van deze route. Hierdoor komt dit verkeer niet meer door het dorp. De N855 is goed berekend op een grote verkeersintensiteit. Gezien het feit dat Dwingeloo rond de 2.400 inwoners heeft (CBS, 2012) en de gemeente een autobezit van 465 auto's per 1.000 inwoners (GVVP) kent, is het niet aannemelijk dat deze

maximaal wensbare intensiteit op de Valderseweg wordt overschreden. Er zijn namelijk meerdere wegen ter ontsluiting van de dorpskern waarbij de Etingheweg de belangrijkste weg is ter ontsluiting van het dorp.

De ontsluiting van het terrein is op zorgvuldige wijze gekozen om de veiligheid van verkeersdeelnemers te waarborgen. De ontsluiting van het plangebied sluit niet direct aan de op de doorgaande weg, op deze manier wordt een doorstroming van het verkeer op de Valderseweg gewaarborgd. Verder is de situering van het laad- en lospunt gekozen, zodat de vrachtwagen op een relatief simpele en veilige wijze achteruit kan insteken.

2.5 Parkeren

Uit het voorgaande blijkt dat de nieuwe Aldi relatief veel autobezoekers en daarmee verkeersgeneratie heeft. Een Aldi heeft daardoor een relatief hoge parkeernorm van 6-7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo bij solitaire winkels.

Voor supermarkten is het van belang dat klanten gemakkelijk kunnen parkeren en de boodschappen gemakkelijk kunnen in- en uitladen. Daarnaast worden de auto's steeds breder. Aldi speelt hier op in door de parkeerplaatsen iets breder te maken (2,80 m in plaats van 2,50 m) en de rijloper iets breder (7,00 m in plaats van 6,00 m). Op een parkeerveld heeft een parkeerplaats met deze uitgangspunten een gemiddeld oppervlak van 28,80 m², waar deze bij een gemiddelde supermarkt een oppervlak heeft van 25,0 m². Op basis van deze uitgangspunten is het benodigde oppervlak voor parkeren bij de nieuwe Aldi: 2.333 m² - 2.736 m². Met de voor Aldi gehanteerde uitgangspunten worden in het plangebied 81 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarmee voldaan wordt aan de minimale norm. Dit zijn voldoende parkeerplaatsen om te kunnen voldoen aan de normen en overlast voor de omgeving te voorkomen. Hierbij is rekening gehouden met het aantal inwoners in relatie tot het percentage autobezit in de gemeente. Hierop is dieper ingegaan in de mobiliteitsscan. Deze is opgenomen in bijlage 1.

Naast parkeren voor auto's wordt in het plangebied ook rekening gehouden met de nodige stallingsruimte voor fietsen en winkelwagentjes. Deze vinden ook in het gebied direct bij de winkel plaats. In relatie tot het formaat van de winkels is daarvoor 400 m² nodig. De stalling voor fietsen en winkelwagens wordt aan de voorzijde van de winkel gerealiseerd, nabij de entree ervan.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

In de SVIR is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. De ladder is ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor (trede 1) de onderliggende vraag in de regio, (trede 2) de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en (trede 3) multimodale ontsluiting. De ontwikkelingen binnen het plangebied zijn aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. Om deze reden wordt onderstaand toepassing gegeven aan de ladder van duurzame verstedelijking.

Trede 1: Vraag in de regio

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien. Met de regionale ruimtevraag in beeld, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Op basis van het gestelde in paragraaf 1.2.1 en hoofdstuk 2 is voor de marktpositie en het winkelgedrag van de consumenten het volgende van belang:

- Aldi is vooral een aanvullende supermarkt: slechts 20% van de klanten heeft Aldi als primaire supermarkt (Deloitte Consumententrends, 2015);
- de bestedingen van primaire Aldi-klanten zijn bij Aldi lager dan bij andere primaire supermarkten (Aldi is ook goedkoper).

Dit betekent voor de gemeente Westerveld dat Aldi een belangrijke supermarktketen is die zich wezenlijk onderscheidt van het overige aanbod. Om de boodschappenfunctie van Dwingeloo binnen de gemeente Westerveld vast te houden is het van belang om Aldi te behouden voor de gemeente. Bij een eventueel vertrek van Aldi zullen de consumenten uit de gemeente mogelijk andere kernen bezoeken voor de aanvullende (discount)aankopen. De consument heeft behoefte aan een gevarieerd en compleet dagelijks winkelaanbod. De huidige winkel is te klein en qua parkeergelegenheid en ontsluiting is de

situatie niet optimaal. Een verplaatsing binnen Dwingeloo is daarom gewenst.

Trede 2: de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijke gebied

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. Naast het feit dat het plangebied binnen bestaand bebouwd gebied ligt, is beoogde locatie, aan de Valderseweg, op geschiktheid beoordeeld.

Voldoende ruimte

De beoogde locatie is dusdanig groot dat de gewenste oppervlaktes voor het gebouw, het parkeerterrein, de voorruimte en ruimte voor laden en lossen van de winkelvoorraad. Eerder is aangegeven dat zo'n 81 parkeerplaatsen nodig zijn. In dit geval is ruimte gemaakt voor 81 parkeerplaatsen, waaronder 4 invalideparkeerplaatsen. De verwachting is daarom dat geen afwenteling van geparkeerde auto's in het openbare gebied plaatsvindt.

Goed bereikbaar

De Valderseweg vormt de directe ontsluiting op de N855. De N855 vormt de verbinding tussen Diever en Lheebroek en daarmee meerdere kleinere omliggende dorpen. Het is daarmee een belangrijke weg in het verzorgingsgebied van Dwingeloo. Dit maakt de locatie goed bereikbaar. De Heuvelenweg is daarentegen een drukke weg die midden door het dorp loopt en niet zo geschikt is voor vrachtwagens. Daarnaast is de ontsluiting hier verre van optimaal, het laden en lossen moet helemaal op het achtererf plaatsvinden, met een lastige draaicirkel. Het terrein bij de Valderseweg wordt zo ingericht, dat de draaicirkel en het laden en lossen op een geschikte wijze kunnen plaatsvinden.

Trede 3:

In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggegebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden. Omdat wordt voldaan aan trede 2, is toetsing aan de derde trede niet noodzakelijk. De locatie is overigens passend ontsloten en wordt voorzien van voldoende parkeerplaatsen.

Conclusie Ladder duurzame verstedelijking

Zoals hiervoor beschreven is de behoefte aan een verplaatsing en uitbreiding van de winkelvloeroppervlakte van Aldi nader gemotiveerd. In deze behoefte wordt voorzien in bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit bestemmingsplan raakt geen rijksbelangen zoals deze genoemd zijn in het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Drenthe

De provincie Drenthe heeft het ruimtelijk beleid voor de periode 2010-2020 vastgelegd in de Omgevingsvisie Drenthe. In 2014 is de Omgevingsvisie geactualiseerd. De focus ligt op behoud van bestaande winkelgebieden en het weren van vestiging van grootschalige winkels buiten het stedelijk gebied ('weidewinkels'). Bij ruimtelijke plannen voor nieuwe grootschalige detailhandel ontwikkelingen vraagt de provincie gemeenten aandacht te geven aan regionale afstemming. Bij het plannen van detailhandel wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking gehanteerd. De provincie heeft een eigen handreiking van de ladder opgesteld als hulpmiddel en inspiratiebron hoe de ladder toegepast kan worden in de Drentse praktijk. De handreiking geeft concrete handvatten hoe de ladder kan werken met voorbeelden en tips: wat werkt goed en wat minder? Welke ervaringen hebben regio's en gemeenten elders al opgedaan? De toetsing aan de ladder wijzigt hiermee echter niet. Voor de ontwikkeling staat de toets aan de ladder beschreven in paragraaf 3.1.

3.2.2 Omgevingsverordening Drenthe

Het ruimtelijk beleid is vertaald naar de provinciale Omgevingsverordening (2016), waaronder bovengenoemd detailhandelsbeleid. In artikel 3.25 is opgenomen dat een ruimtelijk plan niet voorziet in nieuwe locaties voor detailhandel, voor zover deze ten koste gaat van het bestaande winkelgebied (lid 6). Volgens lid 7 van dit artikel kan echter wel afgeweken worden van dit artikel door een motivatie vanuit een integrale visie op de lokale of regionale detailhandelsstructuur. In lid 8 is opgenomen dat een bestemmingsplan geen weidewinkels mogelijk kan maken. Kortom, nieuwe ontwikkelingen kunnen alleen in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd worden. Voor iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling is het toetsingskader van de Ladder voor duurzame verstedelijking het uitgangspunt. Zoals eerder aangegeven is deze opgenomen in paragraaf 3.1.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie gemeente Westerveld

Op 26 november 2013 is de Structuurvisie Westerveld opgesteld. Het voorzieningenaanbod in de gemeente Westerveld voorziet vooral in de lokale behoefte en heeft in beperkte mate ook een verzorgingsfunctie voor de toeristen. Westerveld zorgt voor het op peil houden van het aanbod aan voorzieningen voor de dagelijkse boodschappen, aangevuld met ander frequent benodigde artikelen, zoals doe-het-zelf- en huishoudelijke artikelen.

Om naar de toekomst levensvatbare winkelgebieden te behouden, dient gestreefd te worden naar vier helder afgebakende centra: Havelte, Dwingeloo, Diever en Vledder. Toekomstige initiatieven moeten hier plaatsvinden. Supermarkten zijn de grote trekkers van deze winkelgebieden. Enige schaalvergroting van de supermarkten is naar de toekomst gewenst, maar terughoudendheid is gewenst bij supermarkten van megaschaal.

Met het oog op de vergrijzing vraagt bereikbaarheid van de voorzieningen wel extra aandacht. Vooral de nieuwe bewoners zijn heel mobiel. Deze mensen kiezen bewust voor de rust en ruimte en minder moeite met de afstanden die afgelegd moeten worden voor de dagelijkse boodschappen. De oudere bewoners kunnen het reizen wel als negatief ervaren.

De supermarkt in het plangebied is goed bereikbaar vanaf de Valderseweg. Niet alleen voor de bewoners van Dwingeloo, maar ook voor de bewoners uit de omgeving van het dorp. De supermarkt heeft voldoende parkeercapaciteit en biedt faciliteiten voor fietsers. Meer hierover staat in hoofdstuk

2.

De beoogde locatie ligt niet binnen het kernwinkelgebied, terwijl dit in de huidige situatie wel het geval is. De prioriteit hierbij is dat de winkelgebieden levensvatbaar worden gehouden. Zoals is opgenomen in paragraaf 1.2.2 en 1.2.3 is beschreven, is een harddiscounter aanvullend op de andere supermarkten. Hierbij spelen andere vestigingseisen, zoals een goede bereikbaarheid met de auto. De harddiscounter wordt over het algemeen voor bulkinkopen (minder frequent) bezocht. Dit betekent dat een harddiscounter op een solitaire locatie kan vestigen, zonder dat dit een negatief effect heeft op het kernwinkelgebied. Daarnaast is het andersom voor de leefbaarheid gewenst dat het voorzieningenniveau op peil blijft. Er is behoefte aan een Aldi als aanvulling op de overige supermarkten. Voor de continuïteit van de Aldi in Dwingeloo is het noodzakelijk dat het huidige concept wordt toegepast. Een verplaatsing van de Aldi is dan ook wenselijk.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Een richtafstand kan worden beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten. In geval van een gemengd gebied kan worden gewerkt met een verkleinde richtafstand.

Bij het plangebied is vooral sprake van een uitwaartse werking; de supermarkt heeft op het gebied van milieu een uitstraling op de omgeving. De richtafstand bepaald de afstand van deze uitstraling. Voor een supermarkt is dit 10 meter (milieucategorie 1) ten opzichte van de woningen van derden, gebaseerd op het aspect geluid. Daarbij gaat het vooral om het geluid van het laden en lossen en de winkelkarretjes. In mindere mate speelt ook het autogeluid een rol. De afstand tussen de grens van de inrichting en de dichtstbijzijnde woning van derden (aan de zuidzijde) is groter dan 10 meter, namelijk ongeveer 15 meter. Toch is ter hoogte van de grens van de inrichting sprake van laden en lossen. Het laden en lossen vindt alleen in de dagperiode (van 7:00 tot 19:00 uur) plaats en wel drie maal per dag. Om aan te tonen dat geen overlast ontstaat voor de bewoners van de dichtstbijzijnde woningen, is een akoestisch onderzoek naar inrichtingslawaai uitgevoerd.

Uit het onderzoek blijkt dat een geluidsscherm nodig is om aan de streefwaarden te kunnen voldoen. Op basis van de uitgevoerde berekeningen blijkt dat, rekening houdend met plaatsing van een geluidsscherm van 2.2 m hoog, de nieuwe Aldi supermarkt op de beoogde locatie vanuit akoestisch oogpunt ruimtelijk inpasbaar is. Alleen in de avondperiode (19:00 - 23:00 uur) is bij Jaasmasingel 27 sprake van een kleine overschrijding van de streefwaarde van 40 dB(A). De berekende waarde van 42.5 dB(A) is wél lager dan de grenswaarde conform het Activiteitenbesluit. De waarde past daarmee binnen de normering van het Activiteitenbesluit. Om de verdieping van Jaasmasingel 27 af te schermen is een scherm van circa 3,6 meter hoogte nodig. Maatregelen aan de gevel zijn in principe mogelijk, maar die zijn gezien de beperkte overschrijding niet nodig. Er is sprake van één overschrijding van 2dB(A) voor 1 woning gedurende één uur in de avond in een rustige woonwijk. Een dergelijk scherm plaatsen om een reductie van 2dB(A) te bewerkstelligen voor slechts één woning gedurende één uur is niet doelmatig. Een dermate lichte overschrijding is acceptabel. Dit is mogelijk op basis van bijlage 5 van de VNG Brochure. Hierin is een stappenplan opgenomen om af te wijken. Er wordt in dit geval voldaan aan stap 3. Het volledige onderzoek is opgenomen in bijlage 2.

Voor een supermarkt staat verder een indice 2 (hogere verkeersgeneratie) en een indice P (mogelijk parkeeroverlast) bij verkeer. De onderbouwing voor de verkeersgeneratie en het parkeren is opgenomen in de paragrafen 2.4 en 2.5.

4.2 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone. Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Voor de supermarkt geldt dat dit geen inrichting is die wettelijk als geluidgevoelig is aangewezen. Hiervoor is een onderzoek naar weg- en verkeerslawaaï dan ook niet relevant.

4.3 Water

Van groot belang voor de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte 'watertoets'. De watertoets kan worden gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder. Het onderhavige plangebied ligt in het beheersgebied van Waterschap Drents Overijsselse Delta.

Ter invulling van de watertoets is het bestemmingsplan aangemeld via www.dewatertoets.nl. Na het doorlopen van een aantal standaardvragen is gebleken dat voor het plan de normale procedure moet worden doorlopen. Het waterschap heeft een advies gegeven over de beoogde ontwikkeling. Na de beoordeling blijkt dat kan worden volstaan met het volgen van de korte procedure.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is het verplicht de Watertoets uit te voeren. De Watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten. Deze standaard waterparagraaf heeft betrekking op het plan verplaatsing Aldi Dwingeloo.

Waterhuishouding

Het plan loopt geen verhoogd risico op wateroverlast als gevolg van overstromingen. Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. In het verleden is er in of rondom het plangebied geen wateroverlast of grondwateroverlast geconstateerd. De toename van het verharde oppervlak is minder dan 1.500 m².

Voorkeursbeleid hemelwaterafvoer

In het plan wordt er naar gestreefd het voorkeursbeleid van het waterschap op te volgen. Als de hemelwaterafvoer:

- niet wordt aangesloten op een gescheiden rioolstelsel; of
- niet wordt afgekoppeld van het bestaande rioolstelsel,

is oppervlakkige afvoer en infiltratie in de bodem uitgangspunt. Als infiltratie in de bodem niet mogelijk is, is lozing op het oppervlaktewater via een bodempassage gewenst. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Oppervlaktewater

Er wordt rekening gehouden met de wijze van onderhoud (varend of vanaf de kant) en de daarbij geldende voorwaarden. Voor werkzaamheden binnen de aangegeven zones van het waterschap is een vergunning op grond van de Waterwet noodzakelijk.

Het gebruik van materialen

Het waterschap is verantwoordelijk voor een goede waterkwaliteit van het regionale watersysteem. Om verontreiniging van het watersysteem te voorkomen adviseert het waterschap om materialen zoals lood, koper en zink niet te gebruiken als het hemelwater vrij afstroomt naar het watersysteem.

Aanleghoogte van de bebouwing

Voor de aanleghoogte van de gebouwen (onderkant vloer begane grond) wordt een ontwateringsdiepte geadviseerd van minimaal 80 centimeter ten opzichte van de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG). Bij een afwijkende maatvoering is de kans op structurele grondwateroverlast groot. Bij het bouwen zonder kruipruimte kan worden volstaan met een geringere ontwateringsdiepte. Om wateroverlast en schade in woningen en bedrijven te voorkomen wordt geadviseerd om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Ook voor lager, beneden het maaiveld, gelegen ruimtes (kelders, parkeergarages) moet aandacht worden besteed aan het voorkomen van wateroverlast.

Wetgeving lozen in oppervlaktewater

In het plan vindt een lozing plaats van water in oppervlaktewater. Hemelwater van schone oppervlakken (zoals daken en tuinen) mag rechtstreeks geloosd worden. Hemelwater dat van een parkeerterrein afstroomt (of anderszins) vervuild raakt, dient via een bodempassage af te wateren. Indien u grondwater gaat onttrekken tijdens de aanleg en u wilt dat lozen in oppervlaktewater dan gelden er specifieke regels. Neem hierover contact op met het waterschap.

Wetgeving grondwateronttrekking

Er vindt in het plan een grondwateronttrekking plaats. Gezien de verschillende belangen is het grondwaterbeheer wettelijk geregeld in de Waterwet. In het kort komt het er op neer dat u voor grote grondwateronttrekkingen vergunningplichtig bent. Voor kleinere onttrekkingen geldt een meldingsplicht. Neem contact op met het waterschap.

Watertoetsproces

De initiatiefnemer heeft waterschap Drents Overijsselse Delta geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de korte procedure van de watertoets is toegepast. De bestemming en de grootte van het plan hebben een geringe invloed op de waterhuishouding.

De procedure in het kader van de watertoets is goed doorlopen conform de Handreiking Watertoets III. Het Waterschap Drents Overijsselse Delta geeft een positief wateradvies.

4.4 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Uitgangspunt voor de bodemkwaliteit is dat deze bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zodanig goed moet zijn dat er geen risico's voor de volksgezondheid bestaan bij het gebruik van het plangebied.

Het gebied is in gebruik geweest als stortplaats. Dit betekent dat de grond niet schoon is. Met het oog op de toekomstige herontwikkeling hiervan voor verschillende functies, is een sanering van de bodem nodig. De locatie wordt gesaneerd voor het beoogd gebruik zodra er is sprake van een onherroepelijk bestemmingsplan en voor levering van de kavel. De bodem krijgt met de sanering voldoende kwaliteit voor de gewenste ontwikkeling van de supermarkt. De supermarkt is in relatie tot dit aspect mogelijk.

4.5 Archeologie

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in 2019 in werking treedt. Dit geldt ook voor de verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De kern van de wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven. Als dit niet mogelijk is, is opgraving een optie. Om inzicht te krijgen in de kans op het aantreffen van archeologische resten in bepaalde gebieden zijn op basis van historisch onderzoek archeologische verwachtingskaarten opgesteld.

Het omgevingsaspect archeologie levert geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling. Met de bodemsanering (zie ook paragraaf 4.4) is in het hele plangebied de bodem geroerd. Tijdens de werkzaamheden zijn geen archeologische waarden aangetroffen. Daarnaast is het gebied vanuit het beleid niet aangewezen als archeologisch waardevol of met aardkundige waarden.

4.6 Cultuurhistorie

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijk plan een beschrijving opgenomen moet worden van de manier waarop met de aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Binnen het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. In het provinciaal beleid is voor het gebied wel aangegeven dat voor de cultuurhistorische kernkwaliteiten het beleidsuitgangspunt respecteren van toepassing is. Dit heeft echter geen gevolgen voor dit bestemmingsplan, omdat het gebied geen cultuurhistorische kwaliteiten kent.

4.7 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming.

4.7.1 Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de Wet Natuurbescherming. Wanneer ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het rijksbeleid voor de Natuur Netwerk Nederland (NNN) (voorheen Ecologisch Hoofdstructuur). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Dwingelerveld, op ruim een kilometer zuidelijk van het plangebied. Ditzelfde gebied valt ook onder het NNN.

4.7.2 Soortenbescherming

Op grond van de Wet Natuurbescherming geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is een afwijking van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode-Lijst-soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

4.7.3 Onderzoek

Voor het aspect ecologie is een onderzoek uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van negatieve effecten. Hierbij is het wel van belang dat buiten het broedseizoen om werkzaamheden te verrichten of op een manier te werken waardoor geen externe effecten ontstaan. Op deze manier wordt de aanwezigheid van broedvogels voorkomen of niet verstoord. Het broedseizoen of op een manier te werken dat er geen externe effecten ontstaan (rustig werken). Daarnaast foerageren en vliegen er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren en vliegen. Effecten op vleermuizen worden derhalve uitgesloten. Het voorkomen van overige soorten is uitgesloten. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 3.

4.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. Het toetsingskader wordt gevormd door verschillende besluiten en documenten (Bevi, Bevb, Bevt). Risico's zijn inzichtelijk gemaakt op de risicokaart die per provincie wordt bijgehouden.

Ten noordoosten van het plangebied is een LPG-tankstation aanwezig. Rond de bij dit LPG tankstation horende voorzieningen (vulpunt, afleverzuil, opslagtank) zijn plaatsgebonden risicocontouren (PR 10^{-6}) aanwezig. Deze risicocontouren zijn afhankelijk van de doorzet van het tankstation, in dit geval 999 m³. Daarmee is de PR van het vulpunt 35m, die van de opslagtank 25m en die van de afleverzuil 15m. Deze contouren raken het plangebied niet en geven daarmee geen beperkingen voor de gewenste supermarkt.

Rond een LPG-tankstation is een invloedsgebied voor het groepsrisico vastgesteld op 150 m. Deze contour valt over het plangebied heen. Een kwantitatieve risicoanalyse voor het groepsrisico is uitgevoerd, omdat de supermarkt aangewezen is als beperkt kwetsbaar object.

Uit de rekenresultaten van het onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie (inclusief Aldi) het groepsrisico nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie (exclusief Aldi). Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,50% van de oriëntatiewaarde en na realisatie van de beoogde ontwikkeling blijft dit 0,50% van de oriëntatiewaarde. Het maximum slachtofferaantal neemt toe van 40 naar 60 slachtoffers. Het groepsrisico neemt lichtelijk toe, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. De toename van het groepsrisico behoeft niet verantwoord te worden. Het volledige rapport met resultaten is opgenomen in bijlage 4.

4.9 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn normen voor luchtkwaliteit opgenomen. Deze normen zijn bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging, tegen te gaan. Als maatgevend voor de luchtkwaliteit worden de gehalten fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) gehanteerd.

Overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn veelal het gevolg van het aantal verkeersbewegingen in een gebied. Op grond van de algemene maatregel van bestuur "Nibm" vormen luchtkwaliteitseisen geen belemmeringen voor projecten als deze niet in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In de huidige situatie voldoet het plangebied en haar omgeving aan de normen voor luchtkwaliteit. De nieuwe supermarkt heeft echter een grotere verkeersaantrekkende werking dan de huidige situatie in het plangebied. Het kantelpunt ligt op 1.400 extra verkeersbewegingen per dag. Het projectgebied ligt in bestaand bebouwd gebied, in een gedeelte waar sprake is van verschillende functies en relatief veel

verkeersbewegingen. De toevoeging van de beoogde ontwikkeling heeft niet een dusdanig grote invloed dat sprake is van een verslechterde luchtkwaliteit.

4.10 Kabels, leidingen en zonering

Bij de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van elektriciteit- en communicatiekabels en nutsleidingen in de grond. Hier gelden beperkingen voor ingrepen in de bodem. Daarnaast zijn zones, bijvoorbeeld rondom hoogspanningsverbindingen, straalpaden en radarsystemen van belang. Deze vragen vaak om het beperken van gevoelige functies of van de hoogte van bouwwerken. Voor ruimtelijke plannen zijn alleen de hoofdleidingen van belang. De kleinere, lokale leidingen worden bij de uitvoering door middel van een Klic-melding in kaart gebracht.

In of nabij het plangebied lopen geen hoofdleidingen of -kabels. Daarnaast liggen er geen relevante zones over het plangebied. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 Juridische beschrijving

5.1 Het juridische systeem

Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2012 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, digitaal en analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

5.2 Beschrijving van de bestemmingen

5.2.1 Detailhandel - Supermarkt

Het doel is om op de gronden met de bestemming 'Detailhandel' een supermarkt met bijbehorende voorzieningen mogelijk te maken.

Functionele mogelijkheden

Gekozen is voor een passende bestemming voor detailhandel. Voor de bestemming zijn ook daarbij horende gebouwen, andere bouwwerken, erven, wegen en paden, terreinen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en water mogelijk. Door dit toe te staan worden maximale gebruiksmogelijkheden geboden voor de bestaande en gewenste supermarkt. Expliciet is bepaald dat de winkelvloeroppervlakte (inclusief andere bedrijfsruimten als een magazijn) maximaal 1.350 m² mag bedragen. Ondanks de globale regeling wordt hiermee vormgegeven aan het feit dat er een harddiscounter kan vestigen, maar niet een full-service supermarkt. Voor deze laatste is de oppervlakte namelijk te klein.

Bouwmogelijkheden hoofdgebouw

Een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd. Hierbij geldt een bouwhoogte van 6 meter. Hierbij is gesteld dat de dakhelling niet meer dan 60° mag bedragen. Een plat dak is dan ook toegestaan.

Bouwmogelijkheden aanbouw, uitbouw en bijgebouw

De afstand van een aanbouw, uitbouw of bijgebouw tot de zijdelingse perceelgrens mag niet minder dan 1 meter bedragen, tenzij in de perceelgrens wordt gebouwd. Verder mag de gezamenlijke

oppervlakte niet meer dan 50 m² te bedragen met een maximale bouwhoogte van 4 meter.

Bouwmogelijkheden bouwwerken, geen gebouwen zijnde

De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer bedragen dan 1 meter voor de voorgevelrooilijn en niet meer dan 2 meter achter de voorgevelrooilijn. De bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouw zijnde mag niet meer dan 5 meter bedragen.

5.2.2 Groen

Rondom de detailhandelsbestemming, met uitzondering van de ontsluiting, is sprake van de bestemming 'Groen'.

Functionele mogelijkheden

Binnen deze bestemming zijn groenvoorzieningen, bos, boswallen en hoogopgaande beplanting, water en waterhuishoudkundige voorzieningen met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Bouwmogelijkheden

Voor palen en vlaggenmasten geldt daarbij een maximale bouwhoogte van 6 meter. Voor overige bouwwerken geldt een maximale bouwhoogte van 2,5 meter.

Bijzonderheden

Ten behoeve van het beplantingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Het is in strijd met de bestemming wanneer het beplantingsplan niet wordt uitgevoerd binnen een jaar vanaf de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient ten aanzien van een bestemmingsplanprocedure vroegtijdig overleg plaats te vinden met de betrokken adviespartners en overheden. Daarnaast wordt, overeenkomstig de gemeentelijke inspraakverordening, het voorontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter inzage gelegd.

Eventuele inspraak- en overlegreacties worden verwerkt tijdens de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan. Dit ontwerpplan wordt vervolgens gedurende 6 weken ter inzage gelegd overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb), waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gebracht zienswijzen in te dienen. Deze zienswijzen worden vervolgens betrokken bij de vaststellingsfase. Het plan wordt uiteindelijk door de gemeenteraad (al dan niet gewijzigd) vastgesteld.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Voor de uitvoerbaarheid van het plan is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt enerzijds bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en anderzijds door de wijze van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

Financiële haalbaarheid

De beoogde ontwikkeling is een initiatief van Aldi. De initiatiefnemer koopt de grond van de gemeente en realiseert de beoogde ontwikkeling. De initiatiefnemer is financieel niet verbonden aan de huidige locatie, omdat hier sprake is van huur. Aldi heeft richting de gemeente aannemelijk gemaakt dat de ontwikkeling vanuit financieel oogpunt haalbaar is.

Grondexploitatie

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

In dit geval wordt tussen de initiatiefnemer en de gemeente een anterieure overeenkomst opgemaakt en ondertekend. Hierin wordt ook eventuele planschade meegenomen, waarbij deze voor rekening van de ontwikkelaar zijn.

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Mobiliteitsscan

MEMO

Door : Ing. R. F. Smit

Project : Verplaatsing Aldi Dwingeloo

Gemeente : Westerveld

Datum : 20-04-2017

Betreft : Mobiliteitstoets Aldi Valderseweg



Aanleiding

In de gemeente Westerveld is men in Dwingeloo voornemens de bestaande Aldi aan de Heuvelenweg 34H te verplaatsen naar een grotere locatie aan de Valderseweg. De huidige locatie voldoet niet meer aan de eisen die gesteld mogen worden door de consument aan een moderne harddiscounter. De effecten als gevolg van de ontwikkeling worden in deze mobiliteitstoets voor de aspecten verkeer en parkeren onderzocht.

Uitgangspunten

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit volgt uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op basis van vaste jurisprudentie dient in dat kader onder meer te worden aangetoond dat er een goede verkeersafwikkeling is, er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en de verkeersveiligheid gewaarborgd is.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie zijn de kencijfers uit publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (CROW, 2012) geraadpleegd. Bij het werken met deze kencijfers worden gebiedstypen onderscheiden als mede de stedelijkheidsgraad. Daarnaast worden minimale en maximale kencijfers gegeven. Ter aanvulling is publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen' (CROW, 2008) geraadpleegd.

Relevante informatie over de omvang van de Aldi en de inrichting van het toekomstige Aldi terrein zijn verkregen via de opdrachtgever.

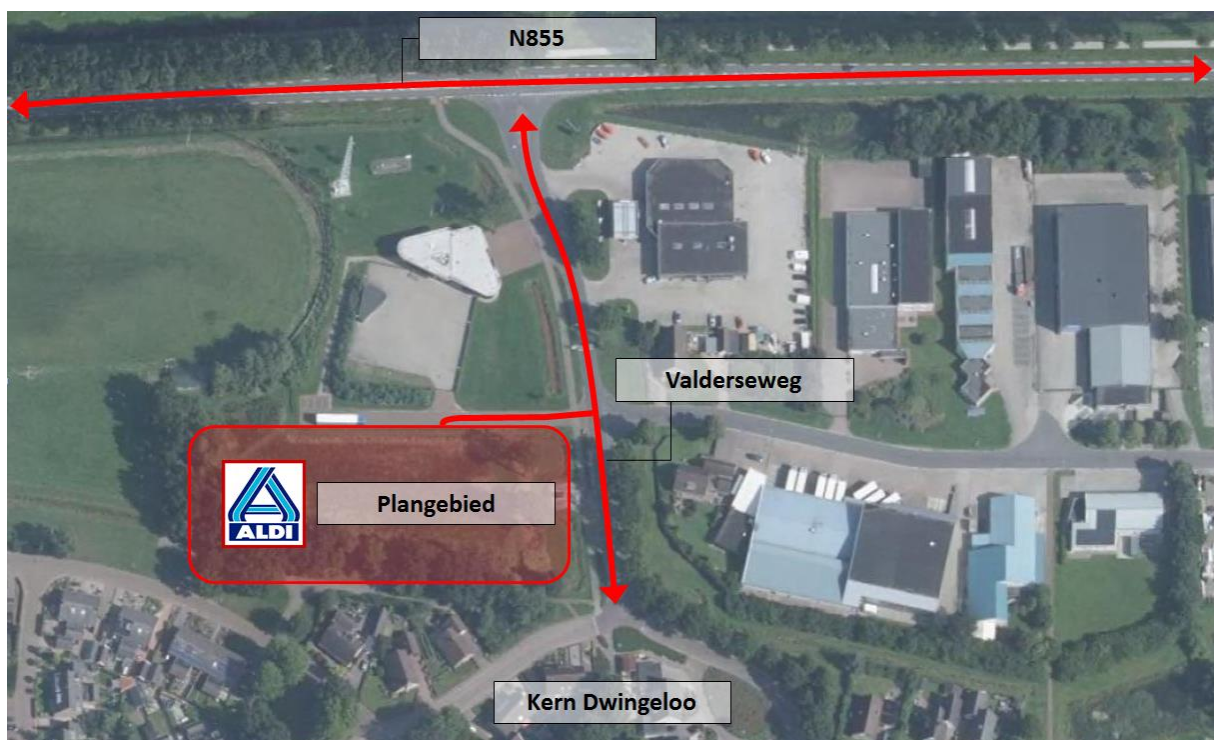
Onderstaand volgen de uitgangspunten welke toegepast zijn bij het raadplegen van bovenstaande documenten:

- De gemeente Westerveld kent een omgevingsadressendichtheid van 204 per vierkante kilometer (CBS, 2015). Op basis van dit gegeven valt Westerveld volgens het CROW in stedelijkheidsgraad 'niet stedelijk';
- Op basis van de ligging van het plangebied is gebiedstype 'rest bebouwde kom' van toepassing;
- Op basis van een autobezit van 1,2 per huishouden, worden de gemiddelde kencijfers van de door het CROW gegeven bandbreedte gehanteerd voor de gemeente;
- De Aldi supermarkt valt gezien het prijspeil in de CROW categorie 'discountsupermarkt';
- Op basis van afstemming met de opdrachtgever wordt voor de nieuwe Aldi uitgegaan van 1.350 m2 brutovloeroppervlak (hierna bvo);
- Beleidsmatige informatie met betrekking tot verkeer en parkeren is uit het 'Gemeentelijke verkeer- en vervoerplan Westerveld' (hierna GVVP) gehaald. In dit document is het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid voor de periode 2012-2020 vastgesteld.

Verkeersontsluiting

De nieuwe Aldi locatie wordt ontsloten via de Valderseweg. De Valderseweg ontsluit de noordoostzijde van Dwingeloo richting de N855 en heeft vrijliggende fietspaden, het auto en fietsverkeer wordt hier gescheiden van elkaar afgewikkeld. Conform het beleid van de gemeente, zoals beschreven in het GVVP, is de Valderseweg ingericht als erftoegangsweg. Ter hoogte van het plangebied ligt de Valderseweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 km/u. Het toekomstige parkeerterrein van de nieuwe Aldi sluit hier via een korte zijweg aan op de Valderseweg. De komgrens ligt even ten noorden van deze aansluiting. Hier loopt de Valderseweg over in een ligging buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 60 km/u. De Valderseweg takt hier middels een voorrangskruispunt aan op de N855. Hier komt in de nabije toekomst een rotonde. In zuidelijke richting loopt de Valderseweg de kern van Dwingeloo in. Zodoende is de Aldi voor intern verkeer uit Dwingeloo goed bereikbaar.

Op hoger schaalniveau is er een vrij eenduidige ontsluiting van de provinciale weg N855 (80 km/u) op de snelwegen A28 en A32 en de provinciale weg N371. De toekomstige Aldi heeft hiermee een goede bereikbaarheid voor extern verkeer zoals personenauto's en vrachtverkeer (bevoorrading) uit verdere richtingen.



Figuur 1: Ligging plangebied

Verkeersgeneratie

Op basis van de beschreven uitgangspunten genereert de nieuwe Aldi maximaal 1.881 mvt/etmaal weekdag. De omrekeningsfactor van weekdag naar werkdag is voor discountsupermarkten 1,2 (publicatie 272, CROW 2008). De intensiteit voor een werkdag bedraagt op basis van deze omrekenfactor maximaal 2.257 mvt/etmaal werkdag.

In vergelijking met de bestaande Aldi in Dwingeloo aan de Heuvelenweg 34H, genereert de nieuwe Aldi meer verkeer. Dit is het logische gevolg van een vergroting van de Aldi ten opzichte van de huidige locatie. Gegeven de huidige situatie met een winkelvloeroppervlak (hierna wvo) van 721 m², komt dit met een omrekenfactor van 1,2 (publicatie 272, CROW 2008) uit op 865 m² bvo. De verkeersgeneratie voor de huidige Aldi winkel bedraagt op basis van deze omvang 1.205 mvt/etmaal weekdag en 1.446 mvt/etmaal werkdag.

De verkeersgeneratie voor de nieuwe Aldi neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. Voor een werkdag bedraagt de verkeersgeneratie voor de nieuwe Aldi 2.257 mvt/etmaal en voor de voormalige Aldi 1.446. Dit verschil van 811 mvt/etmaal is het gevolg van een groter winkelpand. Echter geeft Aldi zelf aan dat de groei in

klanten beperkt zal zijn in vergelijking met de huidige locatie. Zodoende kan de berekende verkeersgeneratie als een 'worst case' scenario worden gezien.

Verkeersafwikkeling

De Aldi trekt intern verkeer uit Dwingeloo en extern verkeer uit de regio. Voor de verkeersafwikkeling is het relevant welke richting het verkeer uitgaat. In de basis voorziet de Aldi in de behoefte van inwoners uit Dwingeloo. De gunstige ligging van de toekomstige winkel aan de Provincialeweg maakt de winkel echter ook goed bereikbaar voor naastgelegen woonkernen zoals de plaats Diever, waar geen Aldi is gevestigd.

Op basis van expert judgement is een schatting gemaakt van de verdeling van het verkeer van/naar de Aldi over het wegennetwerk, zie tabel 1. Hierbij is de veronderstelling dat ook in de toekomst het merendeel van de bezoekers uit Dwingeloo zelf komt (70%). Daarnaast is gezien de nabij gelegen dorpskern van Diever, 25% van het verkeer toegekend aan het wegvak van de N855 in westelijke richting. Slechts 5% van het verkeer wordt toegekend aan het wegvak van de N855 in oostelijke richting. Er zijn geen grote dorpskernen maar enkel woonpercelen in het buitengebied met een mogelijk verkeersaantrekkende werking vanuit deze richting.

Wegvak	MVT/etmaal in percentages
Via Valderseweg in zuidelijke richting naar dorpskern (intern)	70%
N855 richting westen N371 en Diever (extern)	25%
N855 richting oosten A28 (extern)	5%

Tabel 1: Verdeling mvt/etmaal van en naar nieuwe Aldi in percentages

Er zijn bij de gemeente geen verkeersgegevens beschikbaar van de Valderseweg. De Valderseweg kan als erftoegangsweg doorgaans intensiteiten tot maximaal 6.000 mvt/etmaal naar behoren afwikkelen. Gezien het feit dat Dwingeloo rond de 2.400 inwoners heeft (CBS, 2012) en de gemeente een autobezit van 465 auto's per 1.000 inwoners (GVVP) kent, is het niet aannemelijk dat deze maximaal wensbare intensiteit op de Valderseweg wordt overschreden. Er zijn namelijk meerdere wegen ter ontsluiting van de dorpskern waarbij de Etingheweg de belangrijkste weg is ter ontsluiting van het dorp. Bovendien heeft de Valderseweg geen doorgaande verkeersfunctie voor verkeer met een herkomst of bestemming buiten Dwingeloo. Zodoende worden ook geen problemen verwacht ten aanzien van de verkeersafwikkeling op de Valderseweg als verkeer van en naar de nieuwe Aldi hier gebruik van maakt. De extra voertuigbewegingen van 2.257 mvt/etmaal op een werkdag dragen niet onverwacht bij aan een overschrijding van de maximaal wensbare verkeersintensiteit.

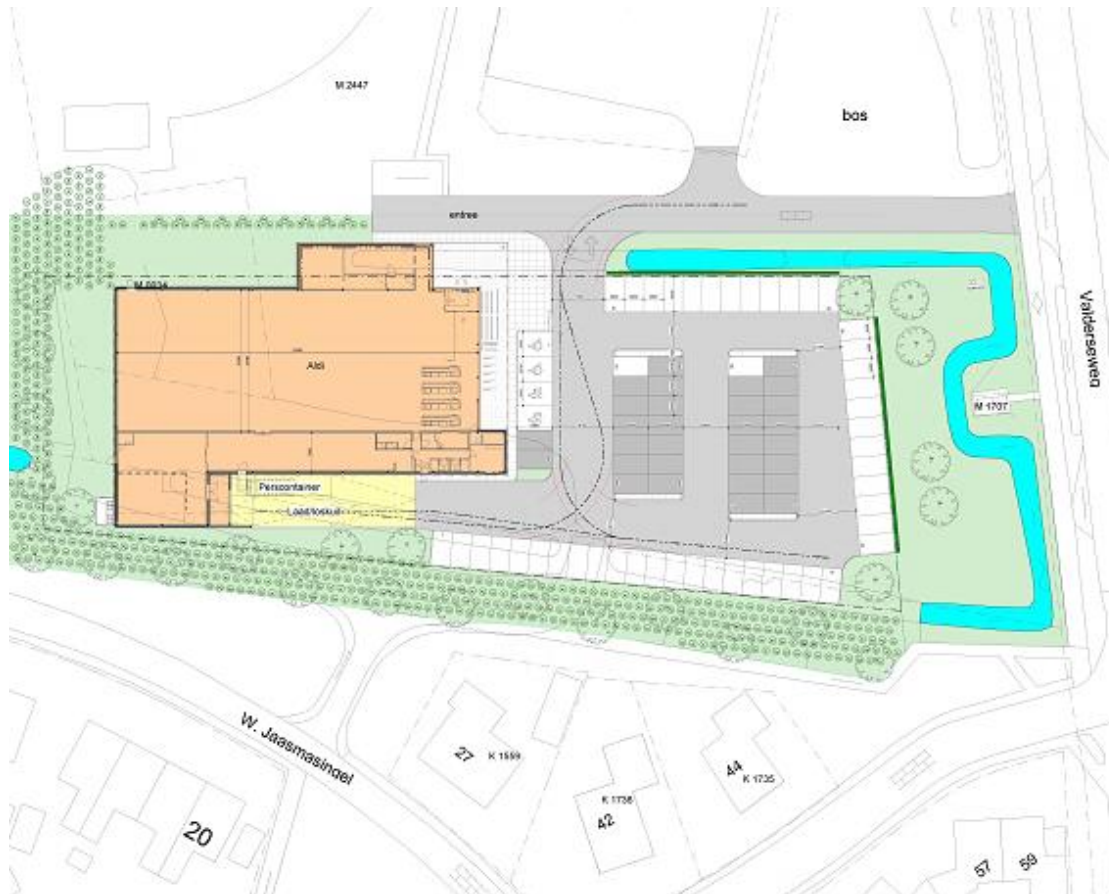
Voor de N855 zijn er wel verkeersgegevens beschikbaar. Voor een maatgevende drukste dag (werkdag) maken er in 2012 ter hoogte van Dwingeloo 5.100 mvt/etmaal gebruik van de deze provinciale weg (Monitor verkeer en vervoer Noord-Nederland). De planhorizon van het ruimtelijk plan dat de realisatie van de Aldi planologisch mogelijk zal maken, ligt 10 jaar na vaststelling van het plan. Omdat uitgegaan wordt van een situatie van 10 jaar na realisatie, zijn de verkeersintensiteiten doorgerekend naar 2027 op basis van een autonome verkeersgroei van 1% per jaar. De verkeersintensiteit komt voor 2027 uit op 5.900 mvt/etmaal werkdag. Dergelijke wegen kunnen doorgaans verkeersintensiteiten tot ruim boven de 10.000 mvt/etmaal zonder problemen afwikkelen. Omdat kruispunten of een rotonde de zwakste schakel zijn in het verkeerssysteem van gebiedsontsluitingswegen, zijn ze het meest bepalend voor de verkeersdoorstroming. Er zijn geen problemen bekend ten aanzien van de verkeersafwikkeling op het voorrangskruispunt van de Valderseweg met de N855. Bovendien gaat de provincie het voorrangskruispunt op termijn vervangen voor een rotonde ten gunste van de verkeersveiligheid. De toekomstige rotonde komt de verkeersafwikkeling ten goede.

Parkeerbehoefte

Er worden 81 parkeerplaatsen voorzien op het parkeerterrein bij de nieuwe Aldi vestiging aan de Valderseweg (zie figuur 2). Een berekening van de parkeerbehoefte op basis van de beschreven uitgangspunten laat zien dat er afgerond maximaal 106 parkeerplaatsen nodig zijn om de parkeerbehoefte op de drukste momenten op te vangen. Deze drukste momenten zijn bijvoorbeeld zaterdagmiddag of koopavonden.

Gezien de verwachte omzet verwacht Aldi zelf op voorhand uit te kunnen met 81 parkeerplaatsen. Aldi zelf heeft op basis van opgedane ervaringen in het verleden met vergelijkbare winkels ingezet op 81 parkeerplaatsen. Ondanks de toekomstige ligging aan de N855 en de extra vierkante meters bvo, verwacht Aldi niet plotseling met enorm stijgende bezoekersaantallen te maken te krijgen. Aldi benadrukt dat de nieuwe winkel in gebruik niet veel zal veranderen maar dat de toekomstige ligging aan de rand van het dorp bij uitstek geschikt is om de winkel

ruimer op te zetten. Een vergroot vloeroppervlak hoeft niet direct te resulteren in meer bezoekers. De CROW kencijfers suggereren dit wel. Daarom lijken in dit geval deze kencijfers op basis van de verwachte omzet van Aldi zelf geen goede indicatie. Gezien de beperkte omvang van Dwingeloo met 2.400 inwoners en het lage percentage autobezit in de gemeente van 465 auto's per 1.000 inwoners, is het aantal parkeerplaatsen van 81 realistisch. De huidige winkel van de Aldi aan de Heuvelenweg 34H heeft rond de 55 parkeerplaatsen. Hierdoor worden er dus wel extra parkeerplaatsen gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie. Zodoende voorziet het plan in voldoende parkeercapaciteit.



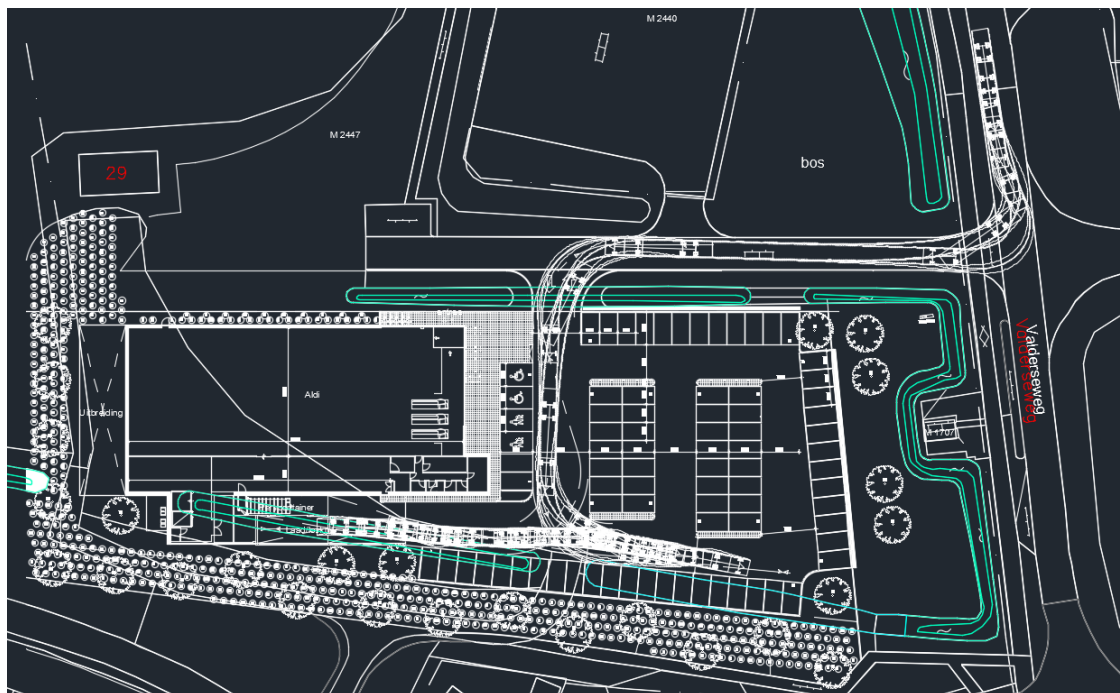
Figuur 2: Inrichting toekomstig Aldi terrein

Bevoorravingsverkeer

Een gemiddelde supermarkt wordt bevoorraadt door twee grote vrachtwagencombinaties per dag (publicatie 272, CROW 2008). Daarnaast is meerdere keren per week sprake van afvoer van afval/karton middels vrachtwagens en is er bevoorrading van kleinere leveranciers via kleine- en middelgrote bestelbussen.

Het bevoorravingsverkeer voor de toekomstige supermarkt vraagt om voldoende ruimte op de toegangswegen. Zoals in figuur 2 te zien wordt het laden en lossen middels een dock aan de zijkant van de winkel opgelost. Aangezien het terrein aan de voorkant - ten noorden - van de supermarkt wordt ontsloten, is er ruimte nodig om te manoeuvreren met de vrachtwagens. Er moet voldoende ruimte zijn om te draaien en de bochten goed te nemen.

Het vrachtverkeer (komende vanaf de N855) richting de toekomstige Aldi neemt de bocht vanaf de Valderseweg richting de nieuwe zijweg naar de Aldi. Vanaf deze zijweg wordt eveneens een bocht genomen om het Aldi terrein op te rijden. Op dit terrein wordt doorgereden en aan de zuidkant de bocht naar links genomen. Vervolgens moet het vrachtverkeer achteruit in steken om goed uit te komen voor het laad en los dock. Met behulp van het softwarepakket Cursim is een modelmatige benadering van deze rijbewegingen opgebouwd en zijn de rijcurves getoetst, zie figuur 3.



Figuur 3: Inrijden en achteruit steken vrachtverkeer (Cursim)

Uit de benadering van de situatie voor het vrachtverkeer in Cursim blijkt dat het vrachtverkeer de bochten op het Aldi terrein en de Valderseweg goed kan nemen. In werkelijkheid zullen de vrachtwagenchauffeurs, met hun ervaren rijstijl, nog betere stuurbewegingen kunnen uitvoeren.

Verkeersveiligheid

De verplaatsing van de Aldi komt de verkeersveiligheid ten goede. Waar de huidige Aldi gelegen is in het verblijfsgebied rondom de Heuvelenweg, is de nieuwe locatie aan de Valderseweg redelijk geïsoleerd gelegen. Het vrachtverkeer voor de bevoorrading van de Aldi hoeft voortaan niet meer door de dorpskern van Dwingeloo maar kan rechtstreeks vanaf de N855 via de Valderseweg het nieuwe Aldi terrein bereiken. Het vrijliggende fietspad naast de Valderseweg vormt een aandachtspunt. Bij de afrit van de Valderseweg richting het Aldi terrein kruist het gemotoriseerde wegverkeer het langzame fietsverkeer op dit naastgelegen fietspad. Gezien de 'open' groene ruimte is er voor de verkeersdeelnemers in alle richting goed zicht op dit toekomstige kruisingsvlak. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer kunnen op deze manier vroegtijdig op elkaar anticiperen. De verkeersveiligheid is hierdoor gewaarborgd.

Conclusie

Een discountsupermarkt (Aldi) is bij uitstek gebaat bij een goed bereikbare (auto)locatie. Dit maakt de beoogde locatie aan de Valderseweg zeer geschikt, want deze voldoet veel meer aan de bereikbaarheidsvereisten dan de huidige locatie aan de Heuvelenweg in de kern van Dwingeloo. De ligging aan de Valderseweg, welke aansluit op de N855, zorgt voor een goede en snelle ontsluiting voor het externe verkeer. Het interne verkeer uit Dwingeloo komt vanuit zuidelijke richting via de Valderseweg bij het Aldi terrein.

Voor een maatgevende werkdag genereert de nieuwe Aldi 2.257 mvt/etmaal. Gezien de functie, inrichting en het gebruik van de Valderseweg, is er geen aanleiding om de verkeersafwikkeling voor de toekomstige situatie in twijfel te trekken. De parkeerbehoefte voor de nieuwe Aldi komt op basis van de CROW kencijfers uit op 106 parkeerplaatsen. In het ontwerp is rekening gehouden met 81 parkeerplaatsen. Gezien de beperkte omvang van Dwingeloo met 2.400 inwoners en het lage percentage autobezit in de gemeente van 465 auto's per 1.000 inwoners, is het aantal parkeerplaatsen van 81 realistisch. De huidige winkel van de Aldi aan de Heuvelenweg 34H heeft rond de 55 parkeerplaatsen. Hierdoor worden er dus wel extra parkeerplaatsen gerealiseerd ten opzichte van de huidige situatie. Echter verwacht Aldi geen enorm stijgende bezoekersaantallen, ondanks de gunstige ligging aan de N855. Aldi benadrukt bovendien dat de nieuwe winkel in gebruik niet veel zal veranderen maar dat de toekomstige ligging aan de rand van het dorp bij uitstek geschikt is om de winkel ruimer op te zetten. Een vergroot vloeroppervlak hoeft niet direct te resulteren in meer bezoekers zoals de kencijfers van het CROW suggereren. Zodoende voorziet het plan met 81 parkeerplaatsen in voldoende parkeercapaciteit.

Uit onderzoek naar de toekomstige rijcurves op het Aldi terrein blijkt dat het ontwerp in voldoende manoeuvreer ruimte voorziet. Het vrachtverkeer kan hierdoor gemakkelijk laden en lossen.

De verplaatsing van de Aldi naar de Valderseweg zal tot slot leiden tot een vermindering van het autoverkeer en vrachtverkeer in Dwingeloo zelf. Dit heeft positieve effecten op het woon- en leefklimaat en op de verkeersveiligheid op de Heuvelenweg. Bij de afrit van de Valderseweg richting het Aldi terrein kruist het gemotoriseerde wegverkeer het langzame fietsverkeer op het naastgelegen fietspad. Gezien de 'open' groene ruimte is er voor de verkeersdeelnemers in alle richtingen goed zicht op dit toekomstige kruisingsvlak. Hierdoor is er sprake van een verkeersveilig kruispunt waarbij de verkeersdeelnemers goed zicht hebben op elkaar.

Bijlage 2 Geluidsonderzoek wegverkeerslawaaï Valderseweg



WESTERVELD

Aldi Dwingeloo

**AKOESTISCH ONDERZOEK
INRICHTINGSLAWAAI**



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Westerveld

Aldi Dwingeloo

akoestisch onderzoek inrichtingslawaaï

identificatie

projectnummer:

20170096

projectleider:

mevr. R. Keijzer

auteur(s):

Dr.ir. W. Soede (ARDEA)

planstatus

datum:

02-05-2017

opdrachtgever:

Aldi Vastgoed BV

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Toetsingskader	5
2.1. Normstelling	5
2.2. Gebiedstypering en streefwaarden	5
2.3. Activiteitenbesluit en grenswaarden	6
2.4. Indirecte hinder	6
3. Uitgangspunten	7
3.1. Rekenmethodiek	7
3.2. Terreinindeling en bedrijfsvoering	7
3.3. Rekenmodel	9
4. Rekenresultaten	11
4.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	11
4.2. Maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$)	12
4.3. Indirecte hinder	12
5. Maatregel	15
5.1. Maatregel	15
5.2. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	15
5.3. Maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$)	16
6. Conclusie	19

Bijlagen:

Bijlage 1: Geluidmodel

Bijlage 2: Berekeningsresultaten langtijdgemiddeld $L_{Ar,LT}$

Bijlage 3: Berekeningsresultaten $L_{A,max}$

Bijlage 4: Berekeningsresultaten indirecte hinder

1. Inleiding

De bestaande vestiging van Aldi aan de Heuvelenweg 34h voldoet niet meer aan de eisen van de consument en de vestigingseisen van een moderne harddiscountvoorziening. De bestaande winkel is namelijk te klein (721 m² wvo).

Er is een geschikte locatie gevonden voor nieuwvestiging aan de Valderseweg in Dwingeloo. De vestiging van een supermarkt is op deze locatie niet toegestaan op basis van het geldende bestemmingsplan. De locatie is bestemd als 'Groen'.

Om de gewenste ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken is het noodzakelijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen. Het voorliggende akoestisch onderzoek inrichtingslawaaai wordt uitgevoerd vanwege de ligging van de locatie ten opzichte van de woningen aan de zuidzijde (Weverslaan en de W Jaasmasingel) en oostzijde (Valderseweg).

In dit onderzoek worden geluidsberekeningen uitgevoerd om het langtijdgemiddelde geluidsniveau ($L_{AR,LT}$), het maximale geluidsniveau ($L_{A_{max}}$) en de indirecte hinder te bepalen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is het toetsingskader beschreven. Hoofdstuk 3 geeft de uitgangspunten voor de berekeningen. Hoofdstuk 4 geeft de resultaten en in hoofdstuk 5 volgen de conclusies.



Figuur 1.1 Beoogde locatie voor nieuwe Aldi aan de Valderseweg te Dwingeloo.

2. Toetsingskader

2.1. Normstelling

Om de belangenafweging tussen een goed woon- en leefklimaat en de bedrijfsvoering goed mee te nemen wordt voor dit plan gebruik gemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden en milieunormen die gehanteerd worden voor gevoelige functies.

2.2. Gebiedstypering en streefwaarden

De VNG-brochure hanteert twee soorten omgevingstypen. Een rustige woonwijk en gemengd gebied, voor beide omgevingstypen gelden andere richtafstanden en/of normen.

De definitie van een rustige woonwijk/ rustig buitengebied is:

“Een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven kantoren) voor. Langs de randen (in de overgang naar mogelijke bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Een vergelijkbaar omgevingstype qua aanvaardbare milieubelasting is een rustig buitengebied (eventueel inclusief verblijfsrecreatie), een stiltegebied of een natuurgebied.”

De definitie van een gemengd gebied is:

“een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden en hogere milieunormen rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten meestal bepalend.”

Voor de woningen aan de zuidzijde (W Jaasmasingel en Weverslaan) kan gesteld worden dat deze deel uitmaken van een rustige woonwijk. Voor deze woningen zijn dan de richtwaarden voor een rustige woonwijk van toepassing zoals aangegeven in Tabel 2.1

Tabel 2.1 Streefwaarden voor de langtijdgemiddelde en maximale geluidsniveaus op basis van de VNG-brochure.

Periode	Rustige woonwijk		Gemengd gebied	
	Gemiddeld ($L_{Ar,LT}$)	Maximaal ($L_{A,max}$)	Gemiddeld ($L_{Ar,LT}$)	Maximaal ($L_{A,max}$)
Dagperiode (7-19 uur)	45	65	50	70
Avondperiode (19-23 uur)	40	60	45	65
Nachtperiode (23-7 uur)	35	55	40	60

Voor de woningen langs de Valderseweg is de situatie anders. Deze woningen liggen ingeklemd tussen de Valderseweg en het bedrijventerrein en (deels) ook gebonden aan de achterliggende bedrijven. Voor

deze woningen kan daarom uitgegaan worden van de richtwaarden voor een gemengd gebied conform Tabel 2.1.

2.3. Activiteitenbesluit en grenswaarden

In dit rapport wordt voor de beoordeling van de ruimtelijke ontwikkeling uitgegaan van de VNG-brochure. Op basis van de Wet milieubeheer geldt na realisatie van het plan het Activiteitenbesluit. In het Activiteitenbesluit zijn grenswaarden voor het geluid opgenomen (art 2.17, lid 1) die overeenkomen met de richtwaarden van de VNG voor een gemengd gebied. Aanvullend wordt in art. 2.17, lid 2 gesteld dat de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur de maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten.

2.4. Indirecte hinder

Voor de beoordeling van de indirecte hinder van aantrekkend verkeer wordt in het algemeen gebruik gemaakt van de Circulaire indirecte hinder. Deze Circulaire geeft als streefwaarden 50 dB(A) overdag, 45 dB(A) in de avond en 40 dB(A) in de nacht. Een waarde tot 65 dB(A) overdag, 60 dB(A) 's avond en 55 dB(A) in de nachtperiode is volgens deze Circulaire ook nog toelaatbaar indien woningen voorzien van voldoende gevelisolatie zodat het geluid binnen niet meer bedraagt dan respectievelijk 35, 30 en 25 dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. In dit rapport wordt in eerste instantie getoetst aan de streefwaarden.

3. Uitgangspunten

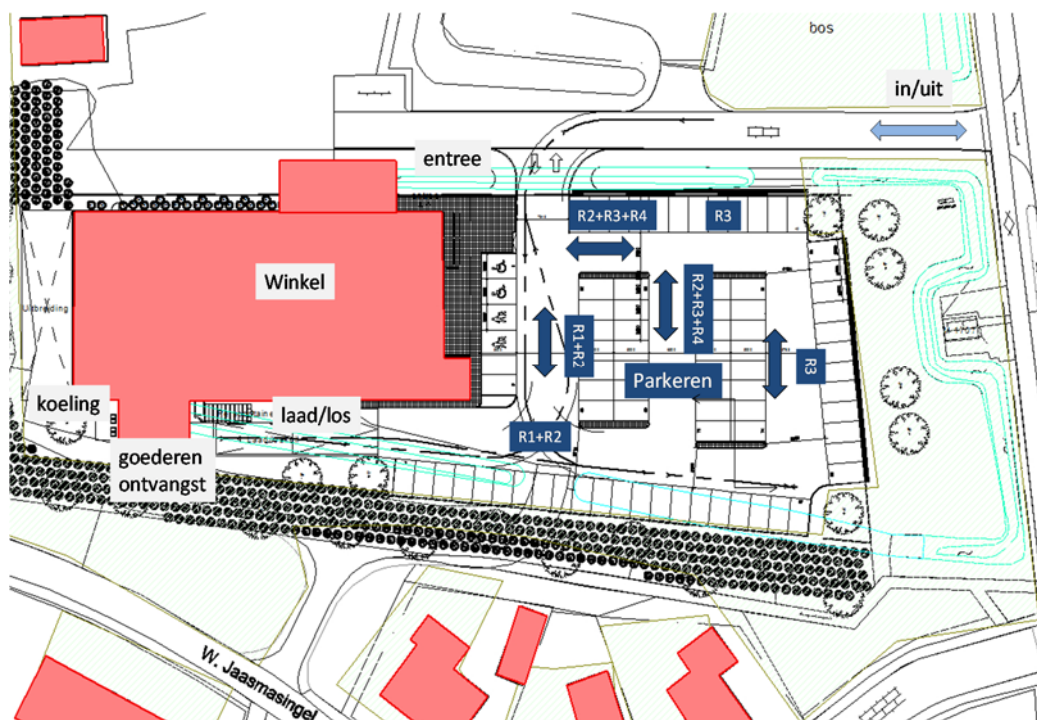
3.1. Rekenmethodiek

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai 1999 (HMRI-99). De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het softwareprogramma Geomilieu versie 4.20 van DGMR.

De geluidsbelasting als gevolg van de inrichting hangt af van verschillende factoren. Voor een deel hebben deze factoren betrekking op de activiteiten (geluiduitstraling) die op het terrein zelf plaatsvinden. Beoordeling vindt plaats op basis van het langtijdgemiddelde geluidsniveau ($L_{AR,LT}$) en het maximale geluidsniveau ($L_{A,max}$). Voor een ander deel gaat het om het geluid in de omgeving vanwege het verkeer op de openbare weg. Dit wordt beschouwd als indirecte hinder.

3.2. Terreinindeling en bedrijfsvoering

Figuur 3.1 geeft een overzicht van de locatie met terreinindeling. De in/uitrit komt aan de oostzijde aan de Valderseweg. De winkel wordt gebouwd op het westelijk terreindeel. De goederenontvangst komt aan de zuidzijde van het gebouw. De koelaggregaten komen achter de goederenontvangst. Bezoekers parkeren op het oostelijk terreindeel. Er zijn 81 parkeerplaatsen beschikbaar.



Figuur 3.1 Overzicht terreinindeling met winkel, goederenontvangst en parkeerterrein. De codes R1, R2 en R3 verwijzen naar rijroutes voor de akoestische berekeningen in de dagperiode. R4 is een verkorte route voor de avondperiode.

Op basis van gegevens van Aldi is de winkel dagelijks geopend van 8.30 tot 18.00 uur. Op zondag is de Aldi gesloten. Op donderdagavond is er koopavond tot 20.00 uur. De winkel wordt meerdere malen per dag bevoorrad. De bevoorrading vindt alleen in de dagperiode plaats (7.00-19.00 uur).

Voor het geluidonderzoek wordt uitgegaan van de zogenoemde representatieve bedrijfssituatie. Dat is de maatgevende drukke situatie die zich meer dan 12 maal per jaar kan voordoen. In dit onderzoek wordt voor de representatieve bedrijfssituatie rekening gehouden met de volgende akoestisch relevante bronnen.

Personenwagens

Op basis van kentallen van het CROW is het aantal autobewegingen/bezoekers per auto bepaald. Voor een gemiddelde weekdag komt dat uit op 1881 mvt/etmaal (941 bezoekers). Voor een zaterdag wordt uitgegaan van 2.370 mvt/etmaal (1185 bezoekers). Voor de koopavond wordt ervan uitgegaan dat er na 19.00 uur nog 5% van de weekdagbezoekers komen.

Klanten zijn vrij om een eigen route over het parkeerterrein te kiezen. In dit onderzoek wordt uitgegaan van drie rijroutes R1, R2 en R3 met een verkeersverdeling naar rato van het aantal parkeerplaatsen (zie afbeelding 3.1). In de avond zal in hoofdzaak vlak bij de winkel geparkeerd worden. Voor de avond wordt daarom uitgegaan van alleen gebruik van route R1 en een korte route R4. Voor de aanrijroute van het verkeer wordt ervan uitgegaan dat 75% van de klanten uit zuidelijke richting komt en 25% uit noordelijke richting via de N855.

Winkelwagens

Klanten die per auto komen brengen hun boodschappen met de winkelwagen naar de auto. De klant brengt de winkelwagen daarna terug naar de winkelwagen opstelplaats bij de entree van de winkel. Op basis van ervaring elders wordt ervan uitgegaan dat 75% van de klanten met de wagen naar de auto gaat.

Bevoorrading

Er wordt drie keer per dag bevoorrad. De vrachtwagens rijden naar het zuidelijk terreindeel en rijden achteruit naar de laad/loslocatie. Vanwege de aanwezigheid van de parkeerplaatsen zullen chauffeurs ervoor kiezen om gebruikt te maken van achteruitrijsignalering. Er wordt uitgegaan van ca. 1 minuut achteruitrijden. De vrachtwagen die komt bevoorraden kan voorzien zijn van een koelmotor boven de cabine. Bij het laden/lossen zal de motor van de wagen en de koelmotor normaal gesproken uitstaan. In dit onderzoek wordt er nog wel rekening mee gehouden dat op een warme dag de chauffeur toch de motor een deel van de tijd aanlaat om bederf te voorkomen. Er is gerekend met een effectieve bedrijfsduur van 15 minuten.

Bij de laad/loslocatie wordt een papierperscontainer opgesteld. Deze container is in de dagperiode gemiddeld 30 minuten in gebruik en na 19.00 uur nog ca. 15 minuten.

Luchtbehandeling/koeling

Voor de luchtbehandeling/koeling worden twee installaties achter de laad/loslocatie opgesteld. In dit onderzoek wordt uitgegaan van 2 Daikin installaties met een geluidvermogen van 72 dB(A).

In dit onderzoek wordt verder rekening gehouden met de mogelijkheid dat voor de ventilatie van het gebouw enkele afzuigventilatoren worden geplaatst op het dak. Voor deze ventilatie zijn twee 'reserveringsbronnen' opgenomen met een geluidvermogen van 80 dB(A).

Tabel 3.1 geeft een samenvattend overzicht van de bovenbeschreven bronnen en aantallen.

Tabel 3.1 Samenvattend bronnenoverzicht

Bron	Aantal/duur		
	Dag 7-19 uur	Avond 19-23 uur	Nacht 23-7 uur
Personenwagens	1185	113	-
Winkelwagens (75%)	889	84	-
Vrachtwagens	3	-	-
Koelmotor	15 minuten	-	-
Achteruitrijsignalering	3 minuten	-	-
Laden-Lossen	60 minuten	-	-
Installaties			
Luchtbehandeling	100%	75%	10% (nachtstand)
Koeling	85%	75%	50%
Papierpers	30 minuten	15 minuten	-

3.3. Rekenmodel

Voor de toekomstige situatie is een rekenmodel opgesteld. Bijlage 1 geeft een overzicht van het model met de invoergegevens.

Gebouwen

Voor de bestaande bebouwing is uitgegaan van openbare gegevens qua ligging en hoogte. Bij de relevante woningen zijn rekenpunten opgenomen. Voor de dagperiode wordt gerekend op 1.5 m hoogte, voor de avond- en nachtperiode op 5 m hoogte. Voor de woningen W Jaasmasingel zou ook volstaan kunnen worden met alleen berekenen op 1.5 m hoogte gezien het (lage) gesloten pannendak. Vanuit conservatief oogpunt wordt toch ook daar op 5 m hoogte gerekend.

Bodem

Voor tuinen en grasoppervlakken wordt uitgegaan van een akoestisch absorberende bodem met bodemfactor $B_f = 1.0$. Voor het overige wordt gerekend met een harde bodem $B_f = 0.0$.

Geluidbronnen

Het computerprogramma geeft de mogelijkheid om geluidbronnen in te voeren als mobiele bron of als puntbron. Voor de bewegingen van personenwagens, winkelwagens en vrachtwagens zijn mobiele bronnen gemodelleerd. Op het terrein De overige bronnen zijn gemodelleerd als puntbron.

Tabel 3.2 geeft een overzicht van de gehanteerde bronvermogens. De vermogens voor de gemiddelde niveaus en de piekniveaus zijn gebaseerd op algemeen gebruikelijk kentallen en standaardwaarden voor dit type activiteiten.

De bronnen zijn gegroepeerd in drie groepen: Een groep voor berekening van de gemiddelde geluidsniveau ($L_{A,r,LT}$) (bestaande uit stationaire installatiebronnen en mobiele bronnen), de maximale geluidsniveaus ($L_{A,max}$) en de indirecte hinder van rijden op de openbare weg (indirect).

Voor het rijden van de personenwagens en vrachtwagens op het terrein wordt uitgegaan van een gemiddelde rijsnelheid van 10 km/uur en voor de Valderseweg 30 km/uur. Naast de rijroute op het parkeerterrein zijn ook bronnen opgenomen voor het manoeuvreren van de personenwagens bij het parkeervak (10 s) per wagen. Verder zijn ook piekgeluidsbronnen opgenomen voor het dichtslaan van een autoportier (bronsterkte 100 dB(A)), het ontsnappen van remlucht bij een vrachtwagen 108 dB(A) en een hoger geluidsniveau bij optrekken bij de in/uitrit.

Tabel 3.2 Samenvattend overzicht bronsterkte punt- en lijnbronnen en groepen in rekenmodel.
 Voor detailgegevens zie Bijlage 1.

PUNTBRONNEN	LWR	Groep
PA manoeuvreren	89	Mobiele bronnen
Achteruitrijsignalering	108	Mobiele bronnen
VRW Koelmotor (incid.)	96	Mobiele bronnen
Laden-Lossen	94	Mobiele bronnen
LAmix VRW	108	LAmix
LAmix PA	100	LAmix
Laden-Lossen	94	Mobiele bronnen
Koelinstallatie	72	Stationaire bronnen
LBK/ventilatie	80	Stationaire bronnen
Papierpers	73	Stationaire bronnen

LIJNBRONNEN	LWR	Groep
PA rijden	89	Mobiele bronnen
Vrachtwagen	102	Mobiele bronnen
Winkelwagen 1	85	Mobiele bronnen
PA Indirect	91	Indirecte hinder
VRW indirect	103	Indirecte hinder

Geluidscherm 2.2 m hoog

In dit onderzoek worden berekening gedaan voor de toekomstige situatie zonder geluidscherm (hoofdstuk 4). Daarnaast wordt rekening gehouden met de realisatie van een geluidscherm aan de zuidzijde van het terrein met een lengte van 90 m. (hoofdstuk 5).

4. Rekenresultaten

4.1. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$)

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) is berekend voor de representatieve bedrijfssituatie zoals samengevat in paragraaf 3.2, zonder geluidscherm. Tabel 4.1. geeft de resultaten en een figuur met de locatie van de waarneempunten.

Tabel 4.1 Berekeningsresultaten langtijdgemiddeld geluidsniveau $L_{A,T}$, berekening zonder akoestische maatregelen (zie hoofdstuk 5).

Naam	Omschrijving	Hoogte	dag	avond	nacht	Letm
W01_A	Weverslaan 44	1.5/5/5	47.7	41.2	22.3	48
W02_A	Weverslaan 42	1.5/5/5	44.8	39.0	23.8	45
W03_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	51.0	43.5	26.5	51
W04_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	45.2	37.3	27.1	45
W05_A	Jaasmasingel 20-22	1.5/5/5	44.5	37.9	29.1	44
W06_A	Jaasmasingel 24-26	1.5/5/5	43.8	38.5	33.8	44
W07_A	Jaasmasingel 28-30	1.5/5/5	42.1	39.0	35.8	46
W08_A	Weverslaan 57-59	1.5/5/5	43.6	37.3	17.2	44
W09_A	Valderseweg 79	1.5/5/5	42.5	35.2	15.6	42
W10_A	Nijverheidsweg 2	1.5/5/5	44.3	39.1	16.4	44
W11_A	Nijverheidsweg 1	1.5/5/5	44.2	39.0	17.0	44



Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de gemiddelde geluidsniveaus in de dagperiode niet hoger zijn dan 51 dB(A). In de avondperiode is het geluidsniveau bij de meeste woningen lager dan 40 dB(A). Alleen bij waarneempunten W01 en W03 is het geluidsniveau hoger dan 40 dB(A). In de nachtperiode is het geluid niet hoger dan 36 dB(A).

Uit deze berekeningen blijkt dat zonder maatregelen niet voldaan wordt aan de streefwaarden conform de VNG. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op mogelijke maatregelen.

4.2. Maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$)

Het maximale geluidsniveau is berekend voor zowel de dag-, avond-, als nachtperiode. Voor deze berekening is uitgegaan van aparte piekgeluidbronnen voor de representatie van het dichtslaan van een autoportier (dag en avond), de remontluchting van een vrachtwagen (dag) en optrekkend verkeer bij de in/uitrit. Voor de nachtperiode is niet sprake van echte geluidspieken maar wordt het geluidsniveau bepaald door het geluid van de installaties. De piekgeluidvermogens zijn aangegeven in Bijlage 1. Tabel 4.2 geeft de berekeningsresultaten per woning. Uit de berekeningen blijkt dat de piekniveaus in de dagperiode uitkomen op 69 dB(A). In de avondperiode is het piekniveau gelijk aan 63 dB(A). In de nachtperiode is het piekniveau niet hoger dan 35 dB(A). In de dag- en avondperiode zijn de waarden hoger dan de streefwaarden die de VNG adviseert voor een rustige woonwijk. Uit deze berekeningen blijkt dat zonder maatregelen niet voldaan wordt aan de streefwaarden conform de VNG. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op mogelijke maatregelen.

Tabel 4.2 Berekeningsresultaten maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ zonder geluidscherm.

Naam	Omschrijving	Hoogte	dag	avond	nacht
W01_A	Weverslaan 44	1.5/5/5	60.7	57.3	29.8
W02_A	Weverslaan 42	1.5/5/5	54.5	58.2	31.0
W03_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	69.1	63.4	33.6
W04_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	67.4	61.2	33.1
W05_A	Jaasmasingel 20-22	1.5/5/5	62.0	57.7	32.5
W06_A	Jaasmasingel 24-26	1.5/5/5	62.5	55.4	33.8
W07_A	Jaasmasingel 28-30	1.5/5/5	60.9	52.3	35.8
W08_A	Weverslaan 57-59	1.5/5/5	54.0	54.7	24.3
W09_A	Valderseweg 79	1.5/5/5	54.4	51.5	22.7
W10_A	Nijverheidsweg 2	1.5/5/5	61.7	52.0	23.4
W11_A	Nijverheidsweg 1	1.5/5/5	63.1	53.0	23.1

4.3. Indirecte hinder

De indirecte hinder is berekend voor de verkeersgegevens zoals gemeld in paragraaf 3.2 met 25% verkeer uit noordelijke richting en 75% uit zuidelijke richting. Voor het verkeer vanuit het zuiden is daarbij nog aangehouden dat een deel van dat verkeer via de Weverslaan rijdt (1/3 deel).

Tabel 4.3 geeft de berekeningsresultaten (zie bijlage 4 voor alle resultaten). Voor Weverslaan 44 is een extra rekenpunt W12 toegevoegd voor de zuidgevel van de woning (zie figuur bij tabel 4.1).

Uit de berekeningen blijkt dat het geluidsniveau in de dagperiode niet hoger is dan 50 dB(A) en in de avondperiode niet hoger 42 dB(A). Daarmee wordt voldaan aan de streefwaarden van 50 en 45 dB(A) voor de dag- en avondperiode conform de Circulaire indirecte hinder.

Tabel 4.3 Berekeningsresultaten indirecte hinder, verkeer voor Aldi op Valderseweg en Weverslaan.

Naam	Omschrijving	Hoogte	dag	avond	nacht
W01_A	Weverslaan 44	1.5/5/5	31.1	24.9	--
W02_A	Weverslaan 42	1.5/5/5	29.9	18.0	--
W03_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	32.1	26.5	--
W04_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	23.9	15.9	--
W05_A	Jaasmasingel 20-22	1.5/5/5	28.2	20.6	--
W06_A	Jaasmasingel 24-26	1.5/5/5	28.4	20.9	--
W07_A	Jaasmasingel 28-30	1.5/5/5	28.3	20.7	--
W08_A	Weverslaan 57-59	1.5/5/5	47.9	40.2	--
W09_A	Valderseweg 79	1.5/5/5	49.7	41.6	--
W10_A	Nijverheidsweg 2	1.5/5/5	45.6	38.3	--
W11_A	Nijverheidsweg 1	1.5/5/5	42.4	35.8	--
W12_A	Weverslaan 44	1.5/5/5	47.8	24.9	--

5. Maatregel

5.1. Maatregel

Uit de berekeningsresultaten zoals samengevat in Hoofdstuk 4 blijkt dat zowel voor de gemiddelde als de piekgeluidsniveaus in de dag- en avondperiode niet voldaan kan worden aan streefwaarden op basis van de VNG-richtlijn. De overschrijdingen worden veroorzaakt door het geluid van de vrachtwagens bij de laad/loslocatie en de personenwagens op het parkeerterrein.

Voor dit soort geluiden zijn geen bronmaatregelen mogelijk omdat al is uitgegaan van moderne vrachtwagens en voor de personenwagens van de klanten is uitgegaan van een normale gemiddelde auto.

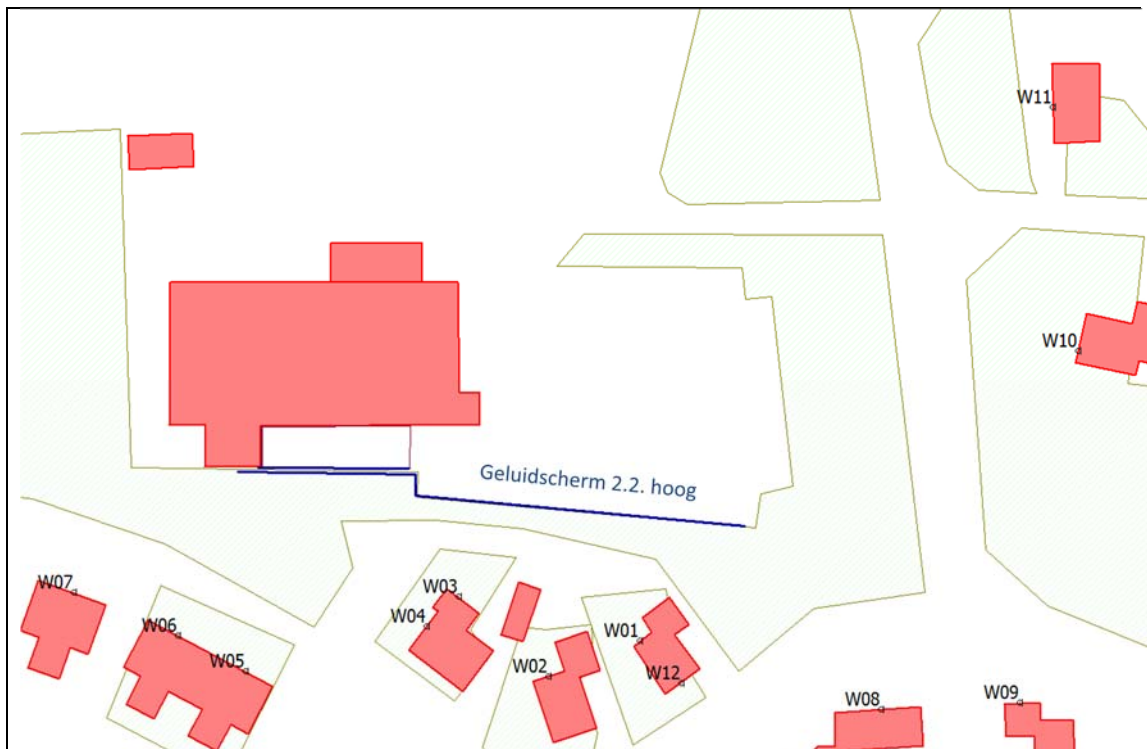
De beste mogelijkheid is plaatsing van een geluidscherm langs de zuidzijde van de terreingrens. Met een geluidscherm kunnen dan zowel de gemiddelde als de piekgeluidsniveaus worden beperkt. In de paragraaf 5.2 en 5.3 worden de resultaten gepresenteerd op basis van plaatsing van een geluidscherm van 2.2 m hoog met een lengte van ca. 90 m.

5.2. Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$)

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,T}$) is berekend voor de representatieve bedrijfssituatie zoals samengevat in paragraaf 3.2, zonder geluidscherm. Tabel 4.1. geeft de resultaten en een figuur met de locatie van de waarneempunten.

Tabel 4.1 Berekeningsresultaten langtijdgemiddeld geluidsniveau $L_{A,T}$, inclusief geluidscherm 2.2 m.

Naam	Omschrijving	Hoogte	dag	avond	nacht	Letm
W01_A	Weverslaan 44	1.5/5/5	41.3	40.3	21.9	45
W02_A	Weverslaan 42	1.5/5/5	39.4	37.9	23.2	43
W03_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	44.9	42.5	26.1	47
W04_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	41.5	36.9	26.8	42
W05_A	Jaasmasingel 20-22	1.5/5/5	41.2	37.4	29.0	42
W06_A	Jaasnasingel 24-26	1.5/5/5	41.2	38.2	33.7	44
W07_A	Jaasmasingel 28-30	1.5/5/5	40.8	38.8	35.7	46
W08_A	Weverslaan 57-59	1.5/5/5	42.3	36.8	17.0	42
W09_A	Valderseweg 79	1.5/5/5	41.5	34.7	15.4	42
W10_A	Nijverheidsweg 2	1.5/5/5	44.3	38.7	16.2	44
W11_A	Nijverheidsweg 1	1.5/5/5	44.3	38.9	16.7	44



Uit de berekeningsresultaten voor de situatie met scherm blijkt dat de gemiddelde geluidsniveaus in de dagperiode niet hoger zijn dan 45 dB(A). In de avondperiode is het geluidsniveau bij de meeste woningen nu lager dan 40 dB(A). Alleen bij waarneempunt W03 is het geluidsniveau 42,5 dB(A). Bij waarneempunt W01 bedraagt het geluidsniveau 40,3 dB(A), maar dit is afgerond 40 dB(A). In de nachtperiode is het geluidsniveau niet hoger dan 35 dB(A).

In de dagperiode wordt bij alle punten voldaan aan de streefwaarde van 45 dB(A) voor een rustige woonwijk dankzij de plaatsing van het geluidscherm van 2.2 m hoog. In de avondperiode is het geluidsniveau bij de meeste woningen lager dan 40 dB(A) en wordt voldaan aan de streefwaarde van 40 dB(A) voor een rustige woonwijk.

Alleen bij woning W03 (Jaasmasingel 27) is het geluidsniveau in de avondperiode (beoordelingshoogte 5 m) hoger dan de streefwaarde van 40 dB(A) voor een rustige woonwijk. De waarde is wel lager dan de streefwaarde van 45 dB(A) voor een gemengd gebied c.q. de toelaatbare waarde conform het Activiteitenbesluit.

Uit de berekeningsresultaten (zie Bijlage 2) blijkt dat het geluidsniveau bij deze woning vooral wordt bepaald door het rijden van de personenwagens op het parkeerterrein. Een reductie van het geluid tot 40 dB(A) is dan alleen mogelijk door verhogen van het geluidscherm tot een hoogte van ca. 3.6 m. Bij deze hoogte en omvang lijkt het gewenst dat een nadere afweging plaatsvindt. Het gaat immers om één woning waar alleen op koopavond tot 20.00 uur sprake is van een beperkte overschrijding van de streefwaarde terwijl dus nog wel voldaan wordt aan de grenswaarde conform het Activiteitenbesluit.

5.3. Maximaal geluidsniveau ($L_{A,max}$)

Het maximale geluidsniveau is berekend voor zowel de dag-, avond-, als nachtperiode. Voor deze berekening is uitgegaan van aparte piekgeluidbronnen voor de representatie van het dichtslaan van een autoportier (dag en avond), de remontluchting van een vrachtwagen (dag) en optrekkend verkeer bij de in/uitrit. De piekgeluidvermogens zijn aangegeven in Bijlage 1.

Tabel 4.2 geeft de berekeningsresultaten per woning. Uit de berekeningen blijkt dat de piekniveaus in de dagperiode niet hoger zijn dan 62 dB(A), in de avondperiode niet hoger dan 58 dB(A) en in de

nachtperiode niet hoger dan 35 dB(A). Deze waarden zijn lager dan de streefwaarden die de VNG adviseert voor een rustige woonwijk.

Tabel 4.2 Berekeningsresultaten maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$ zonder geluidscherm.

Naam	Omschrijving	Hoogte	dag	avond	nacht
W01_A	Weverslaan 44	1.5/5/5	54.1	56.0	29.3
W02_A	Weverslaan 42	1.5/5/5	50.2	54.9	30.3
W03_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	59.9	58.4	33.4
W04_A	Jaasmasingel 27	1.5/5/5	58.3	56.4	32.7
W05_A	Jaasmasingel 20-22	1.5/5/5	53.9	52.7	32.5
W06_A	Jaasmasingel 24-26	1.5/5/5	55.1	52.0	33.7
W07_A	Jaasmasingel 28-30	1.5/5/5	54.7	50.3	35.7
W08_A	Weverslaan 57-59	1.5/5/5	52.6	54.1	24.1
W09_A	Valderseweg 79	1.5/5/5	54.2	51.3	22.4
W10_A	Nijverheidsweg 2	1.5/5/5	61.6	53.0	23.0
W11_A	Nijverheidsweg 1	1.5/5/5	63.1	53.0	22.5

6. Conclusie

De geluiduitstraling voor de beoogde nieuwe locatie van de Aldi aan de Valderseweg te Dwingeloo is onderzocht. Voor de beoordeling wordt uitgegaan van de richtlijnen van de VNG. Voor de woningen aan de Weverslaan en de W Jaasmasingel wordt conform de VNG uitgegaan van de streefwaarden voor een rustige woonwijk (zie tabel 2.1). Voor de woningen op de hoek van de Valderseweg en Nijverheidsweg is de situatie anders vanwege het verkeer op de Valderseweg en het achterliggende bedrijventerrein. Voor deze woningen wordt uitgegaan van de streefwaarden voor een gemengd gebied.

Geluidscherm 2.2. m hoog

Uit de eerste berekeningen blijkt dat in de dagperiode (beoordelingshoogte 1.5 m) niet voldaan kan worden aan de streefwaarden conform de VNG (zie Hoofdstuk 4). In dit rapport wordt daarom voorgesteld uit te gaan van plaatsing van een geluidscherm van 2.2. m hoog langs de zuidzijde van het parkeerterrein.

Langtijdgemiddelde geluidsniveaus ($L_{Ar, LT}$)

Door de plaatsing van het geluidscherm wordt bij alle woningen in de dagperiode voldaan aan de streefwaarde van 45 dB(A) bij de woningen aan de Weverslaan en de Jaasmasingel en de streefwaarde van 50 dB(A) voor de woningen aan de Nijverheidsweg. In de avondperiode wordt bij nagenoeg alle woningen voldaan aan de streefwaarde van 40 (Weverslaan/Jaasmasingel) en 45 dB(A) (Nijverheidsweg).

Alleen bij de woning Jaasmasingel 27 (W03) bedraagt het gemiddelde geluidsniveau 42.5 dB(A) bij beoordeling op 5 m hoogte en wordt niet voldaan aan de streefwaarde van 40 dB(A) voor de avondperiode. Het geluid wordt voornamelijk bepaald door het geluid van het rijden van personenwagens op het parkeerterrein. Om het geluid te reduceren zou het voorgestelde scherm verder moeten worden opgetrokken naar een hoogte van 3.6 m. Bij deze hoogte en omvang lijkt het gewenst dat een nadere afweging plaatsvindt tussen de impact van de maatregel versus het doel. Het gaat om een overschrijding die alleen optreedt ten gevolge van een koopavond tot 20.00 uur sprake waarbij het dan gaat om één woning. De overschrijding is relatief beperkt waarbij wel wordt voldaan aan de grenswaarde van 45 dB(A) conform het Activiteitenbesluit.

Piekgeluidsniveaus (L_{Amax})

De piekgeluiden zijn, bij plaatsing van het geluidscherm, zowel overdag als 's avonds niet hoger dan de streefwaarden conform de VNG.

Indirecte hinder

Het geluid van het aantrekkend verkeer is niet hoger dan de streefwaarden conform de Circulaire indirecte hinder.

Op basis van de uitgevoerde berekeningen blijkt dat, rekening houdend met plaatsing van een geluidscherm van 2.2 m hoog, de nieuwe Aldi supermarkt op de beoogde locatie vanuit akoestisch oogpunt ruimtelijk inpasbaar is. Alleen in de avondperiode is bij Jaasmasingel 27 sprake van een kleine overschrijding van de streefwaarde van 40 dB(A). De berekende waarde van 42.5 dB(A) is wél lager dan de grenswaarde conform het Activiteitenbesluit.

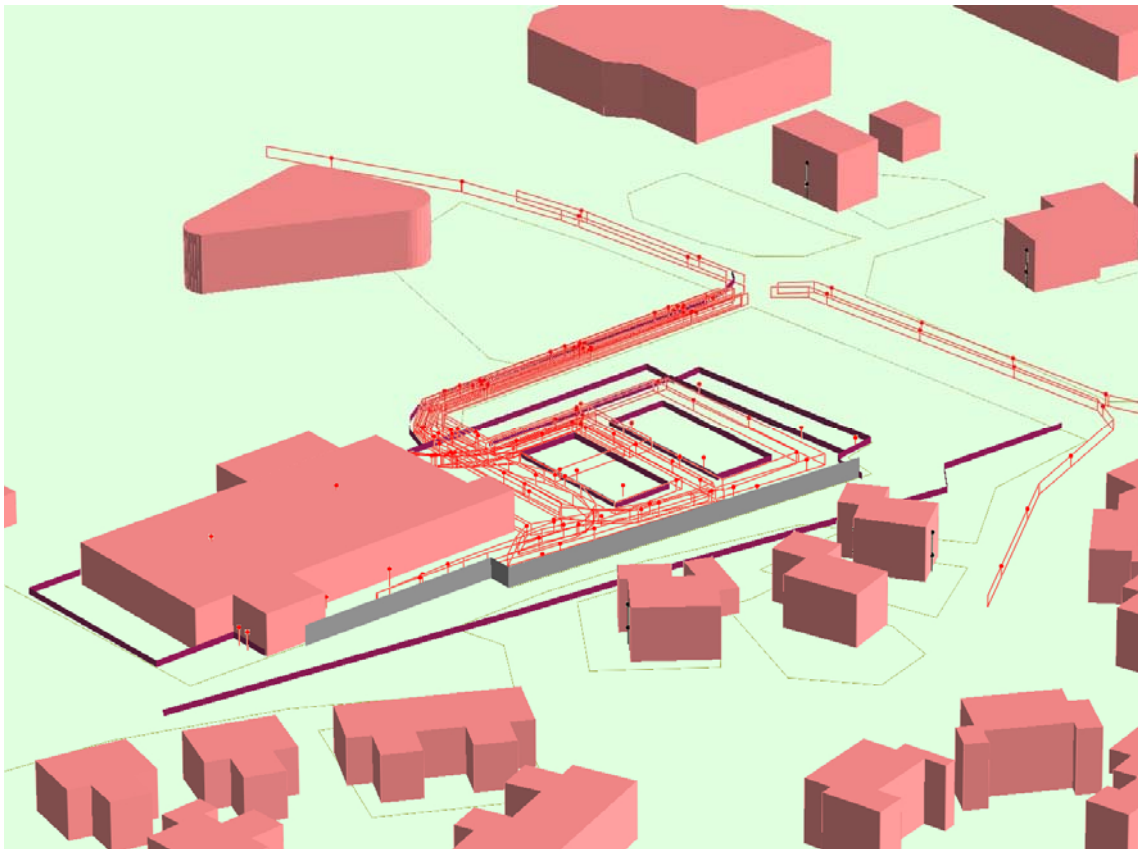


Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1: Geluidmodel



3D impressie geluidmodel met scherm 2.2 m hoog

PUNT BRONNEN

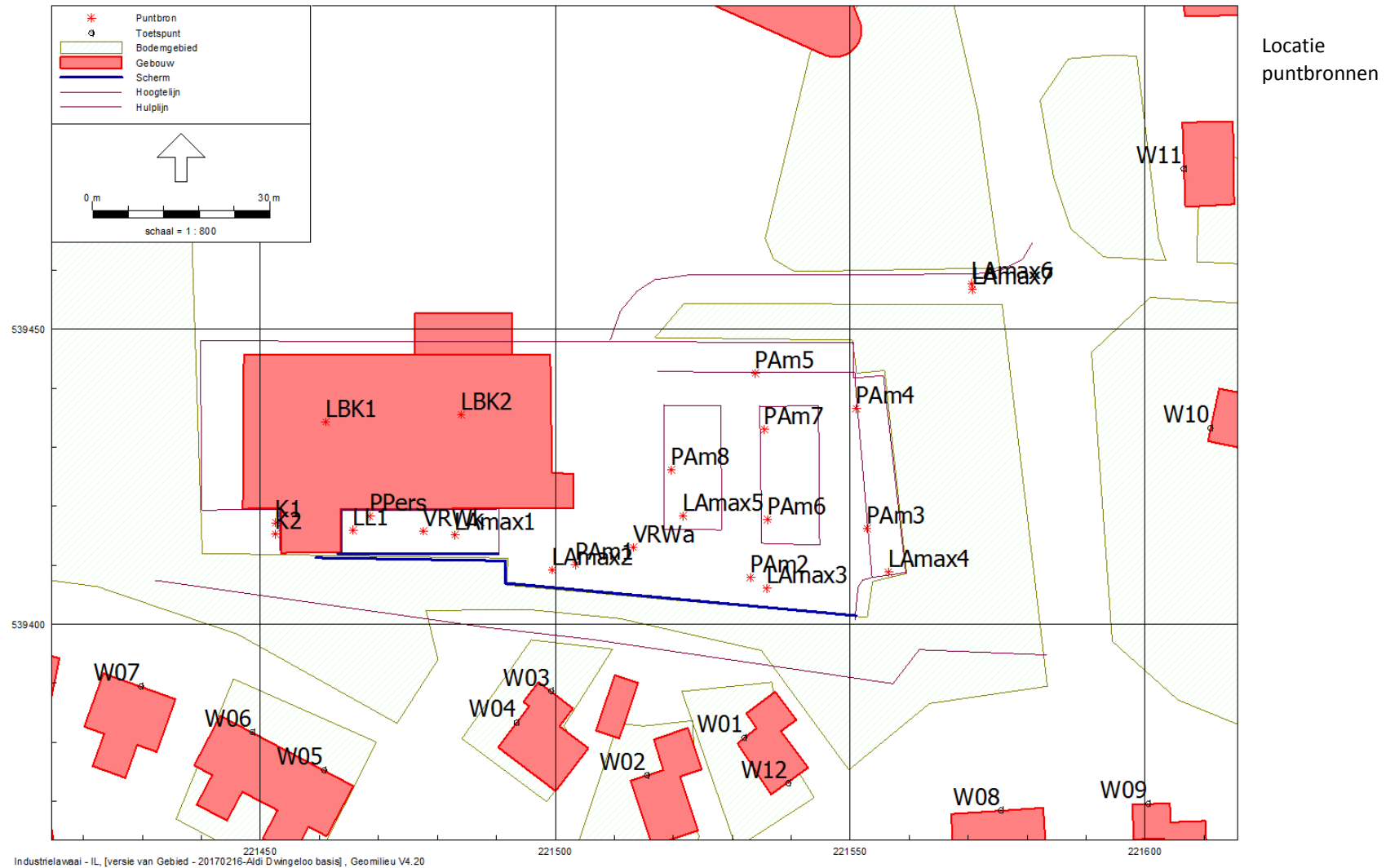
Berekening bedrijfsduur manoeuvreren

Bron	Manoeuvreren PA dag		dag	avond	nacht
		aantal	1185	0	0
		aantal acties	1185	0	0
Tijd per actie	10.0 s	totaal tijd acties	11850	0	0
Aantal bronnen	8	tijd per bron (s)	1481.3	0.0	0.0
		periode duur	12	4	8
		Cb per bron (dB)	14.6	-	-

Bron	Manoeuvreren PA avond		dag	avond	nacht
		aantal	0	84	0
		aantal acties	0	84	0
Tijd per actie	10.0 s	totaal tijd acties	0	840	0
Aantal bronnen	4	tijd per bron (s)	0.0	210.0	0.0
		periode duur	12	4	8
		Cb per bron (dB)	-	18.4	-

#	Locatie		h	m	Groep	naam	bedrijfsduur			dB % h	Lwr dB(A)	spectrum								
	x1	y1					dag	avond	nacht			31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000
LAmx1	221482.9	539415.1	1.0	-0.3	Lamax	LAmx VRW	100.0	-	-	%	108.3	80.0	90.0	97.0	100.0	102.0	101.0	101.0	98.0	96.0
LAmx2	221499.4	539409.2	0.8	0.0	Lamax	LAmx PA	100.0	100.0	-	%	99.7	70.0	81.0	88.0	91.0	94.0	93.0	92.0	89.0	87.0
LAmx3	221535.8	539406.1	0.8	0.0	Lamax	LAmx PA	100.0	100.0	-	%	99.7	70.0	81.0	88.0	91.0	94.0	93.0	92.0	89.0	87.0
LAmx4	221556.5	539408.8	0.8	0.0	Lamax	LAmx PA	100.0	100.0	-	%	99.7	70.0	81.0	88.0	91.0	94.0	93.0	92.0	89.0	87.0
LAmx5	221521.6	539418.4	0.8	0.0	Lamax	LAmx PA	100.0	100.0	-	%	99.7	70.0	81.0	88.0	91.0	94.0	93.0	92.0	89.0	87.0
LAmx6	221570.6	539457.7	0.8	0.0	Lamax	LAmx PA	100.0	100.0	-	%	95.1	66.0	79.8	81.8	84.8	87.8	89.8	88.8	84.8	74.8
LAmx7	221570.7	539456.7	1.0	0.0	Lamax	LAmx VRW	100.0	-	-	%	108.3	80.0	90.0	97.0	100.0	102.0	101.0	101.0	98.0	96.0
LL1	221465.7	539415.9	1.0	-0.9	Mobiele bronnen	Laden-Lossen	1.0	-	-	h	94.1	60.0	72.0	79.5	85.2	87.9	89.3	87.2	80.0	74.7
PAm1	221503.4	539410.1	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	18.4	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm2	221533.1	539407.9	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	-	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm3	221552.8	539416.3	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	-	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm4	221551.0	539436.5	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	-	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm5	221533.9	539442.5	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	18.4	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm6	221535.9	539417.8	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	-	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm7	221535.5	539433.0	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.6	18.4	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
PAm8	221519.6	539426.2	0.8	0.0	Mobiele bronnen	PA manoeuvreren	14.60	18.4	-	dB	89.0	52.7	67.7	74.1	76.9	80.5	84.5	83.5	79.0	73.1
VRWa	221513.2	539413.0	0.7	0.0	Mobiele bronnen	Achteruitrijsignalering	23.8	-	-	dB	108.1	77.0	86.0	86.0	90.0	95.0	107.0	99.0	92.0	81.0
VRWk	221477.6	539415.8	3.5	-0.5	Mobiele bronnen	VRW Koelmotor (incid.)	0.25	-	-	h	95.9	49.6	65.8	77.2	80.2	85.1	91.2	91.9	86.9	76.9
K1	221452.6	539417.2	1.8	0.0	Stationaire bronnen	Koelinstallatie	84.9	75.0	60.0	%	72.1	40.0	51.9	56.5	63.5	66.9	67.1	64.3	57.6	50.0
K2	221452.6	539415.3	1.8	0.0	Stationaire bronnen	Koelinstallatie	84.9	75.0	60.0	%	72.1	40.0	51.9	56.5	63.5	66.9	67.1	64.3	57.6	50.0
LBK1	221461.1	539434.3	0.8	5.5	Stationaire bronnen	LBK/ventilatie	100.0	75.0	10.0	%	80.5	58.0	68.0	77.0	74.0	72.0	69.0	67.0	58.0	50.0
LBK2	221484.0	539435.5	0.8	5.5	Stationaire bronnen	LBK/ventilatie	100.00	50.0	10.0	%	79.5	57.0	67.0	76.0	73.0	71.0	68.0	66.0	58.0	58.0
PPers	221468.5	539418.3	1.5	-0.8	Stationaire bronnen	Papierpers	0.5	0.25	-	h	72.9	42.5	45.2	53.3	65.6	67.8	67.2	64.6	60.0	55.9

Locatie zie figuur volgende pagina

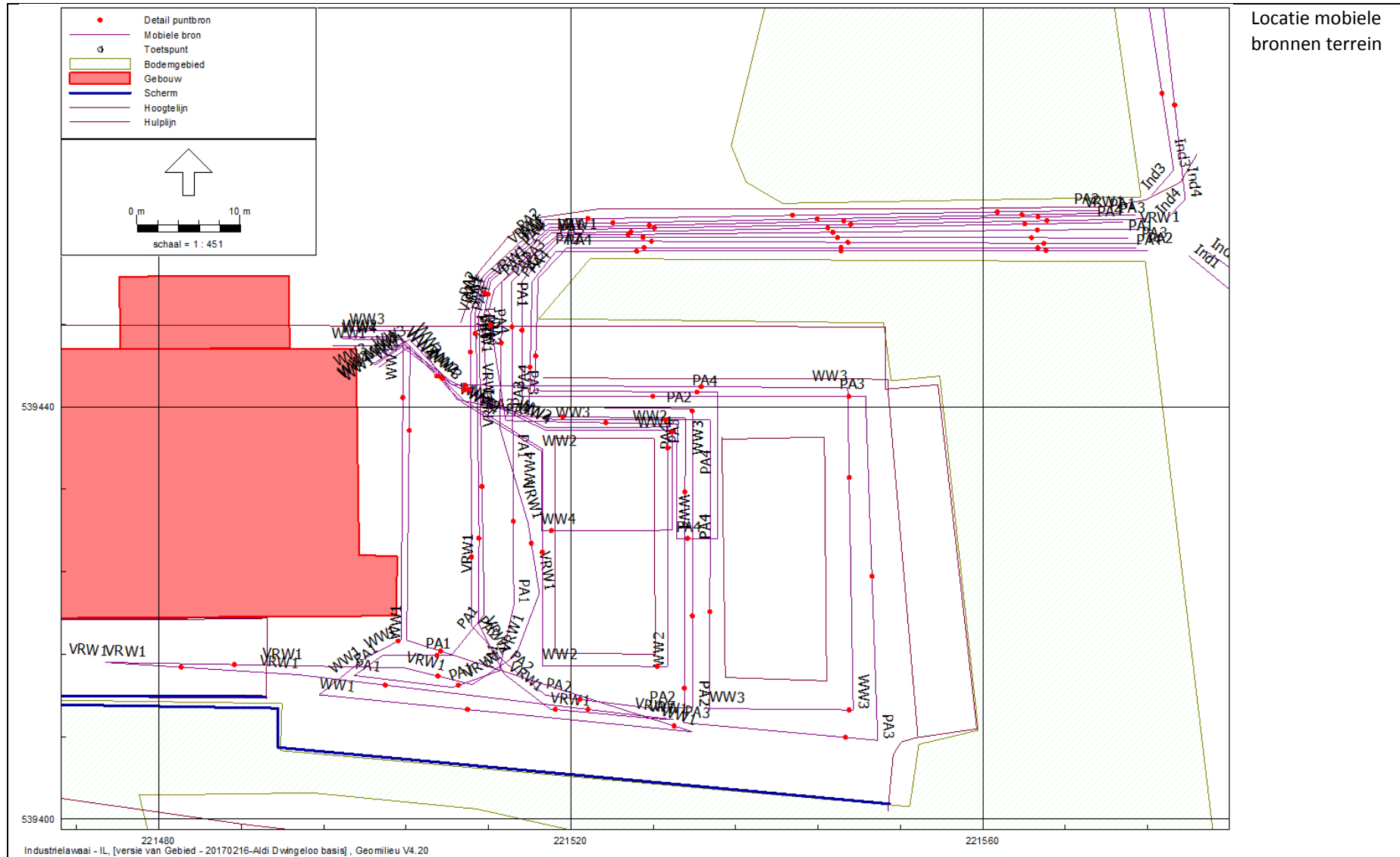


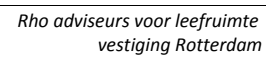
MOBIELE LIJNBronnen

Groep indirect

Groep mobiel: deel van gemiddelde berekening

#	Locatie				Type	Groep	Naam	snelheid	aantal		Lwr	spectrum							
	x1	y1	h	m					dag	avond		dB(A)	31	63	125	250	500	1000	2000
Ind1	221580.0	539454.6	0.8	0.0	mobbron: 127 m	Indirecte hinder	PA Indirect	30 km/u	592	28	91.1	70.0	75.8	77.8	80.8	83.8	85.8	84.8	
Ind2	221581.7	539455.1	0.8	0.0	mobbron: 105 m	Indirecte hinder	PA Indirect	30 km/u	1185	56	91.1	70.0	75.8	77.8	80.8	83.8	85.8	84.8	
Ind3	221576.4	539460.5	0.8	0.0	mobbron: 86 m	Indirecte hinder	PA Indirect	30 km/u	593	28	91.1	70.0	75.8	77.8	80.8	83.8	85.8	84.8	
Ind4	221577.8	539458.1	0.8	0.0	mobbron: 48 m	Indirecte hinder	VRW indirect	30 km/u	6	--	103.1	57.6	76.9	86.0	91.6	96.9	99.4	95.5	
PA1	221574.8	539458.6	0.8	0.0	mobbron: 226 m	Mobiele bronnen	PA rijden	10 km/u	308	8	89.1	60.0	73.8	75.8	78.8	81.8	83.8	82.8	
PA2	221571.4	539459.1	0.8	0.0	mobbron: 239 m	Mobiele bronnen	PA rijden	10 km/u	438	--	89.1	60.0	73.8	75.8	78.8	81.8	83.8	82.8	
PA3	221575.8	539458.2	0.8	0.0	mobbron: 286 m	Mobiele bronnen	PA rijden	10 km/u	438	--	89.1	60.0	73.8	75.8	78.8	81.8	83.8	82.8	
PA4	221573.6	539457.9	0.8	0.0	mobbron: 210 m	Mobiele bronnen	PA rijden avond	10 km/u	--	74	89.1	60.0	73.8	75.8	78.8	81.8	83.8	82.8	
VRW1	221573.7	539458.8	1.0	0.0	mobbron: 318 m	Mobiele bronnen	Vrachtwagen	10 km/u	4	--	101.5	60.1	76.1	84.1	89.3	94.5	98.3	94.5	
WW1	221496.8	539445.9	0.8	0.0	mobbron: 143 m	Mobiele bronnen	Winkelwagen 1	5 km/u	231	15	85.1	54.0	53.2	59.4	64.7	66.6	72.0	77.3	
WW2	221497.9	539446.8	0.8	0.0	mobbron: 111 m	Mobiele bronnen	Winkelwagen 2	5 km/u	332	--	85.1	54.0	53.2	59.4	64.7	66.6	72.0	77.3	
WW3	221498.5	539447.4	0.8	0.0	mobbron: 161 m	Mobiele bronnen	Winkelwagen 3	5 km/u	329	--	85.1	54.0	53.2	59.4	64.7	66.6	72.0	77.3	
WW4	221497.8	539446.6	0.8	0.0	mobbron: 85 m	Mobiele bronnen	Winkelwagen avond	5 km/u	--	63	85.1	54.0	53.2	59.4	64.7	66.6	72.0	77.3	





Bijlage 2: Berekeningsresultaten langtijdgemiddeld $L_{Ar,LT}$

W03_A	Jaasmasingel 27	Hoogte		1.5 m	W03_B		wnh	5 m	5 m	
Naam	Omschrijving	Li	Cm	Dag	Naam	Omschrijving	Li	Cm	Avond	Nacht
VRWk	VRW Koelmotor (incid.)	57.3	0.0	40.5	PA4	PA rijden avond	53.8	0.5	38.7	-
PA4	PA rijden avond	49.1	3.3	-	PA3	PA rijden	55.4	0.5	-	-
PA2	PA rijden	49.9	2.8	35.6	PA2	PA rijden	55.0	0.3	-	-
PA3	PA rijden	50.4	3.2	35.6	VRWa	Achteruitrijsignale ring	66.2	0.0	-	-
PA1	PA rijden	50.2	2.4	34.7	PA1	PA rijden	55.4	0.3	30.8	-
VRWa	Achteruitrijsignalering	58.3	1.1	33.4	VRWk	VRW Koelmotor (incid.)	56.8	0.0	-	-
LBK1	LBK/ventilatie	32.7	3.1	29.6	WW1	Winkelwagen 1	49.7	0.0	32.2	-
LBK2	LBK/ventilatie	32.7	2.7	30.0	WW4	Winkelwagen avond	46.0	0.0	34.3	-
VRW1	Vrachtwagen	64.1	1.6	30.7	WW3	Winkelwagen 3	47.9	0.1	-	-
LL1	Laden-Lossen	43.6	2.1	30.7	WW2	Winkelwagen 2	47.6	0.0	-	-
PAm1	PA manoeuvreren	42.2	0.0	27.6	VRW1	Vrachtwagen	70.1	0.2	-	-
WW4	Winkelwagen avond	37.7	2.9	-	LL1	Laden-Lossen	48.3	0.0	-	-
WW3	Winkelwagen 3	39.6	3.0	27.6	LBK1	LBK/ventilatie	32.7	0.2	31.3	22.6
WW1	Winkelwagen 1	38.7	1.4	26.9	LBK2	LBK/ventilatie	33.4	0.0	30.4	23.4
WW2	Winkelwagen 2	38.3	2.7	26.5	PAm1	PA manoeuvreren	47.9	0.0	29.5	-
PAm8	PA manoeuvreren	39.3	2.4	22.3	PAm8	PA manoeuvreren	46.8	0.0	28.4	-
PAm7	PA manoeuvreren	38.5	3.0	20.9	PAm6	PA manoeuvreren	46.7	0.0	-	-
PAm5	PA manoeuvreren	38.1	3.2	20.3	PAm7	PA manoeuvreren	44.4	0.0	26.0	-
PAm6	PA manoeuvreren	38.5	2.6	21.3	PAm4	PA manoeuvreren	45.3	0.9	-	-
PAm4	PA manoeuvreren	39.0	3.4	21.0	PAm5	PA manoeuvreren	43.5	0.5	24.6	-
	Overig			24.4		Overig			20.1	8.2
Totaal LAr,LT				44.9					42.5	26.1

W06_A	Jaarsmasingel 24-26	Hoogte		1.5 m			wnh		5 m	5 m
Naam	Omschrijving	Li	Cm	Dag	Naam	Omschrijving	Li	Cm	Avond	Nacht
K1	Koelinstallatie	31.7	0.4	30.6	K2	Koelinstallatie	32.4	0.0	31.1	30.1
K2	Koelinstallatie	31.8	0.1	31.0	K1	Koelinstallatie	32.2	0.0	31.0	30.0
LBK1	LBK/ventilatie	30.4	2.9	27.5	VRWk	VRW Koelmotor (incid.)	54.3	0.0	-	-
LBK2	LBK/ventilatie	30.9	3.3	27.6	LBK1	LBK/ventilatie	33.3	0.0	32.1	23.3
LL1	Laden-Lossen	39.8	1.7	27.3	PA3	PA rijden	47.7	2.2	-	-
PA1	PA rijden	44.1	3.7	27.3	VRWa	Achteruitrijsignale ring	58.7	1.0	-	-
PA2	PA rijden	44.5	3.9	29.2	PA1	PA rijden	48.2	1.2	22.8	-
PA3	PA rijden	45.9	3.9	30.3	PA2	PA rijden	47.0	1.9	-	-
PA4	PA rijden avond	43.7	3.9	-	PA4	PA rijden avond	45.3	2.2	28.6	-
PAm1	PA manoeuvreren	36.5	3.2	18.7	LBK2	LBK/ventilatie	30.9	0.5	27.4	20.4
PAm2	PA manoeuvreren	30.9	3.7	12.5	WW1	Winkelwagen 1	42.7	0.8	24.5	-
PAm3	PA manoeuvreren	37.6	4.0	19.0	VRW1	Vrachtwagen	63.5	0.6	-	-
PAm4	PA manoeuvreren	37.6	4.0	19.0	LL1	Laden-Lossen	41.3	0.0	-	-
PAm5	PA manoeuvreren	34.0	3.9	15.5	WW4	Winkelwagen avond	37.4	1.8	23.9	-
PAm6	PA manoeuvreren	36.9	3.8	18.5	WW2	Winkelwagen 2	39.2	1.7	-	-
PAm7	PA manoeuvreren	38.7	3.9	20.2	PAm1	PA manoeuvreren	41.7	0.3	22.9	-
PAm8	PA manoeuvreren	37.2	3.7	18.9	WW3	Winkelwagen 3	38.5	2.1	-	-
PPers	Papierpers	21.6	1.4	6.4	PAm8	PA manoeuvreren	40.8	1.6	20.8	-
VRW1	Vrachtwagen	58.4	3.2	23.4	PAm7	PA manoeuvreren	39.5	2.2	19.0	-
VRWa	Achteruitrijsignalering	52.3	3.5	25.0	PAm6	PA manoeuvreren	39.4	2.0	-	-
	Overig			37.5		Overig			17.1	-
Totaal LAr,LT				41.2					38.2	33.7

W11_A	Nijverheidsweg 1	Hoogte		1.5 m	wnh				5 m	5 m
Naam	Omschrijving	Li	Cm	Dag	Naam	Omschrijving	Li	Cm	Avond	Nacht
PA4	PA rijden avond	52.7	3.2	-	LAm7	LAm7 VRW	65.4	0.0	-	-
PA3	PA rijden	54.0	3.2	39.2	LAm6	LAm6 PA	53.0	0.0	53.0	-
PA2	PA rijden	53.0	3.3	38.3	LAm3	LAm3 PA	52.9	2.1	50.8	-
PA1	PA rijden	52.7	3.2	36.3	LAm5	LAm5 PA	52.6	2.2	50.4	-
VRWa	Achteruitrijsignalering	60.1	4.0	32.3	LAm4	LAm4 PA	50.1	1.6	48.5	-
WW3	Winkelwagen 3	43.5	3.7	30.8	LAm2	LAm2 PA	50.2	2.7	47.5	-
VRW1	Vrachtwagen	65.5	3.2	30.5	LAm1	LAm1 VRW	54.4	2.8	-	-
WW4	Winkelwagen avond	40.6	3.8	-	PA4	PA rijden avond	52.9	0.8	37.6	-
WW2	Winkelwagen 2	41.7	3.9	28.8	PA3	PA rijden	54.1	0.9	-	-
WW1	Winkelwagen 1	41.9	4.0	27.5	PA2	PA rijden	53.1	1.0	-	-
PAm5	PA manoeuvreren	41.9	3.6	23.7	Ind2	PA Indirect	53.2	0.3	32.0	-
LBK1	LBK/ventilatie	25.1	4.3	20.9	Ind3	PA Indirect	54.7	0.1	31.6	-
PAm7	PA manoeuvreren	41.6	3.7	23.4	PA1	PA rijden	52.8	0.9	27.7	-
PAm6	PA manoeuvreren	42.4	3.8	24.0	Ind1	PA Indirect	53.3	0.5	29.1	-
PAm2	PA manoeuvreren	42.3	3.9	23.8	VRWa	Achteruitrijsignale ring	59.7	2.5	-	-
PAm8	PA manoeuvreren	41.0	3.9	22.5	VRW1	Vrachtwagen	65.7	1.1	-	-
PAm4	PA manoeuvreren	41.6	3.4	23.7	WW3	Winkelwagen 3	43.2	1.7	-	-
PAm3	PA manoeuvreren	40.9	3.6	22.6	WW4	Winkelwagen avond	40.3	2.0	26.5	-
PAm1	PA manoeuvreren	40.1	4.1	21.4	Ind4	VRW indirect	64.5	0.0	-	-
LBK2	LBK/ventilatie	24.7	4.1	20.6	WW2	Winkelwagen 2	41.4	2.1	-	-
	Overig			25.0		Overig			-	16.7
Totaal LAr,LT				44.3					57.5	16.7

Bijlage 3: Berekeningsresultaten L_{Amax}

W03_A Jaasmasingel 27			Hoogte		1.5 m	W03_B wnh			5 m	5 m
Naam	Omschrijving	Hoogte	Li	Cm	Dag	Naam	Li	Cm	Avond	Nacht
LAmax1	LAmax VRW	1.0	60.9	1.0	59.9	LAmax1	64.9	0.0	--	--
LAmax2	LAmax PA	0.8	53.9	0.0	53.9	LAmax2	58.4	0.0	58.4	--
LAmax3	LAmax PA	0.8	47.0	2.2	44.8	LAmax3	49.9	0.0	49.9	--
LAmax4	LAmax PA	0.8	46.5	3.2	43.4	LAmax4	52.6	0.3	52.3	--
LAmax5	LAmax PA	0.8	50.4	2.0	48.5	LAmax5	57.2	0.0	57.2	--
LAmax6	LAmax PA	0.8	43.1	3.9	39.2	LAmax6	44.6	2.1	42.5	--
LAmax7	LAmax VRW	1.0	55.9	3.7	52.2	LAmax7	57.9	2.0	--	--
LAmax					59.9				58.4	0.0

W06_A Jaarsmasingel 24-26			Hoogte		1.5 m	W06_B wnh			5 m	5 m
Naam	Omschrijving	Hoogte	Li	Cm	Dag	Naam	Li	Cm	Avond	Nacht
LAmax1	LAmax VRW	1.0	57.5	2.4	55.1	LAmax1	61.5	0.0	--	--
LAmax2	LAmax PA	0.8	47.4	3.1	44.4	LAmax2	52.0	0.0	52.0	--
LAmax3	LAmax PA	0.8	40.7	3.8	36.9	LAmax3	41.4	1.8	39.6	--
LAmax4	LAmax PA	0.8	43.2	4.0	39.2	LAmax4	47.6	2.4	45.2	--
LAmax5	LAmax PA	0.8	45.8	3.6	42.2	LAmax5	51.1	1.5	49.6	--
LAmax6	LAmax PA	0.8	40.0	4.2	35.8	LAmax6	39.3	3.0	36.3	--
LAmax7	LAmax VRW	1.0	52.5	4.1	48.3	LAmax7	52.3	2.9	--	--
LAmax					55.1				52.0	0.0

W11_A Nijverheidsweg 1			Hoogte		1.5 m	W11_B wnh			5 m	5 m
Naam	Omschrijving	Hoogte	Li	Cm	Dag	Naam	Li	Cm	Avond	Nacht
LAmax1	LAmax VRW	1.0	55.1	4.1	51.0	LAmax1	54.4	2.8	--	--
LAmax2	LAmax PA	0.8	50.4	4.1	46.2	LAmax2	50.2	2.7	47.5	--
LAmax3	LAmax PA	0.8	52.8	3.9	48.9	LAmax3	52.9	2.1	50.8	--
LAmax4	LAmax PA	0.8	50.5	3.7	46.8	LAmax4	50.1	1.6	48.5	--
LAmax5	LAmax PA	0.8	52.6	3.9	48.6	LAmax5	52.6	2.2	50.4	--
LAmax6	LAmax PA	0.8	52.8	2.2	50.5	LAmax6	53.0	0.0	53.0	--
LAmax7	LAmax VRW	1.0	65.1	2.0	63.1	LAmax7	65.4	0.0	--	--
LAmax					63.1				53.0	0.0

Bijlage 4: Berekeningsresultaten indirecte hinder

Berekeningsresultaat indirecte hinder

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li	Cm
W01_A	Weverslaan 44	1.5	31.1	22.6	--	31.1	48.1	
W01_B	Weverslaan 44	5	33.4	24.9	--	33.4	48.6	
W02_A	Weverslaan 42	1.5	29.9	21.4	--	29.9	47.5	
W02_B	Weverslaan 42	5	26.5	18	--	26.5	43.2	
W03_A	Jaasmasingel 27	1.5	32.1	23.5	--	32.1	55.2	
W03_B	Jaasmasingel 27	5	35.1	26.5	--	35.1	56.8	
W04_A	Jaasmasingel 27	1.5	23.9	15.4	--	23.9	44.1	
W04_B	Jaasmasingel 27	5	24.5	15.9	--	24.5	43.2	
W05_A	Jaarsmasingel 20-22	1.5	28.2	19.6	--	28.2	52.7	
W05_B	Jaarsmasingel 20-22	5	29.2	20.6	--	29.2	52.2	
W06_A	Jaarsmasingel 24-26	1.5	28.4	19.8	--	28.4	51.7	
W06_B	Jaarsmasingel 24-26	5	29.6	20.9	--	29.6	52.9	
W07_A	Jaarsmasingel 28-30	1.5	28.3	19.8	--	28.3	47.7	
W07_B	Jaarsmasingel 28-30	5	29.3	20.7	--	29.3	51.1	
W08_A	Weverslaan 57-59	1.5	47.9	39.5	--	47.9	63.8	
W08_B	Weverslaan 57-59	5	48.7	40.2	--	48.7	63.8	
W09_A	Valderseweg 79	1.5	49.7	41.2	--	49.7	64.3	
W09_B	Valderseweg 79	5	50	41.6	--	50	64	
W10_A	Nijverheidsweg 2	1.5	45.6	37.1	--	45.6	63.4	
W10_B	Nijverheidsweg 2	5	46.8	38.3	--	46.8	63.8	
W11_A	Nijverheidsweg 1	1.5	42.4	33.7	--	42.4	65.3	
W11_B	Nijverheidsweg 1	5	44.5	35.8	--	44.5	65.5	
W12_A	Weverslaan 44	1.5	47.8	39.4	--	47.8	63.3	
W12_B	Weverslaan 44	5	47.8	39.3	--	47.8	62.9	



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlage 3 Ecologisch onderzoek

Eindrapport

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN SUPERMARKT AAN DE VALDERSEWEG TE DWINGELOO

Adviesbureau

Mertens

Eindrapport

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN SUPERMARKT AAN DE VALDERSEWEG TE DWINGELOO

rapportnr. 2017.2487

mei 2017

In opdracht van:
Rho adviseurs voor leefruimte
Postbus 150
3000 AD ROTTERDAM

Adviesbureau Mertens B.V.
Bureau voor natuur, ruimtelijke
ordening en ecotoxicologie

Bezoekadres: Dr. Willem Dreeslaan 1 te Bennekom
Postadres: Postbus 367, 6700 AJ te Wageningen

T: 0317-428694
M: 06-29458456

E: info@adviesbureau-mertens.nl
I: www.adviesbureau-mertens.nl

© Adviesbureau Mertens BV, Wageningen, 2017.

Deze rapportage mag zonder schriftelijke toestemming vrij worden vermenigvuldigd. De verzamelde data zijn alleen te gebruiken voor het hier geschetste onderzoek en mogen niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	2
1.1 INLEIDING.....	2
1.2 HET PLANGEBIED EN DE PLANNEN	2
1.3 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK.....	4
1.4 OPBOUW RAPPORT.....	4
 2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN	6
2.1 WET NATUURBESCHERMING	6
2.2 RODE LIJST	6
 3. METHODE	7
 4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING	8
4.1 FLORA	8
4.2 VLEERMUIZEN	8
4.3 OVERIGE ZOOGDIEREN	9
4.4 BROEDVOGELS.....	9
4.5 AMFIBIEËN	9
4.6 VISSEN	9
4.7 REPTIELEN.....	9
4.8 OVERIGE.....	9
 5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE.....	10
 GERAADPLEEGDE LITERATUUR.....	11
 BIJLAGEN	12
1. PLANGEBIED	13
2. BEGRIPPEN.....	14

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Er is het voornemen voor het realiseren van een supermarkt aan de Valderseweg te Dwingeloo. Het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten vormt een te onderzoeken aspect omdat met de plannen effecten kunnen ontstaan op soorten die beschermd zijn via de Wet Natuurbescherming. Op grond hiervan is aan Adviesbureau Mertens B.V. uit Wageningen gevraagd om een verkennend veldonderzoek uit te voeren naar het voorkomen van wettelijk beschermde soorten en om bij het eventueel voorkomen hiervan, aan te geven hoe hiermee dient te worden omgegaan. In dit rapport worden de resultaten van deze verkenning gepresenteerd.

1.2 Het plangebied en de plannen

Het plangebied van de supermarkt aan de Valderseweg is gelegen aan de noordrand van het dorp. Dit gebied bestaat uit een braakliggend gebied met zuidelijk en oostelijk een houtwal. Recentelijk is het feitelijk plangebied volledig gesaneerd (zie bijlage 2 voor een beeld van deze sanering). In figuur 2 wordt een beeld gegeven van het plangebied op woensdag 1 februari 2017.

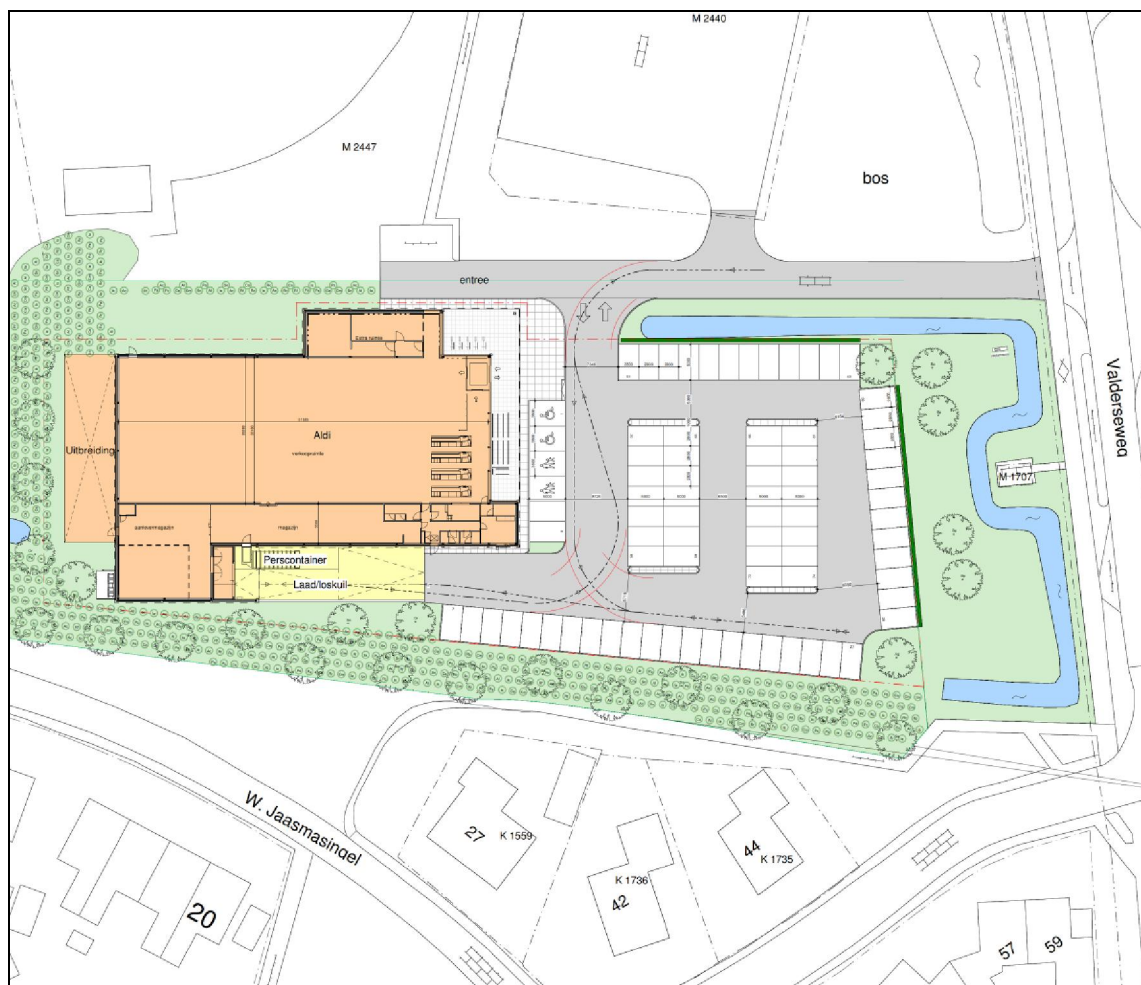
Het plan is om een supermarkt te realiseren met omliggend groen. De houtwallen rondom het plangebied worden daarbij ingepast in de plannen. In figuur 3 wordt een impressie gegeven van de plannen.



Figuur 1. Globale ligging van het plangebied van de supermarkt aan de Valderseweg te Dwingeloo.



Figuur 2. Foto-impressie van het plangebied van supermarkt aan de Valderseweg te Dwingeloo.



Figuur 3. Impressie van de plannen van de supermarkt aan de Valderseweg te Dwingeloo.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de soortbescherming van planten- en diersoorten te verwachten zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven. Gelet op de opdracht genoemd in de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde planten- en diersoorten komen mogelijk voor ter plaatse van en in de directe omgeving van het plangebied?
2. Welke verwachte wettelijk beschermde planten- en diersoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?
3. Hoe dient te worden omgegaan met eventuele negatieve effecten van de plansituatie op wettelijk beschermde planten- en diersoorten?

1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over de soortbescherming van de Wet Natuurbescherming (hoofdstuk 2) komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode (hoofdstuk 3).
 - Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten (hoofdstuk 4).
 - Een beoordeling van de effecten op beschermde soorten (hoofdstuk 5).
- In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van de gebruikte definities en afkortingen.

2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN

2.1 Wet Natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming van kracht. Deze wet integreert de Flora- en faunawet, Boswet en Natuurbeschermingswet 1998 tot één wet. Deze wet implementeert tevens de Vogel- en Habitatrichtlijn en andere verdragen in het nationaal natuurbeschermingsrecht. Het bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van de Provincie(s) waar een project wordt gerealiseerd. Gedeputeerde Staten kunnen deze bevoegdheid ook overdragen conform lid 7 van deze wet. De nieuwe Wet natuurbescherming sluit aan bij de internationale kaders zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn. De soortbescherming richt zich dan ook primair op de bescherming van plant- en diersoorten die genoemd zijn in deze richtlijnen.

Daarnaast zal een deel van de soorten van de Rode Lijst (zie paragraaf 2.3) worden beschermd via de Nieuwe Wet natuurbescherming. Tevens geldt voor alle soorten de algemene zorgplicht, zoals deze ook al gold onder de Flora- en faunawet.

Indien een plan resulteert in negatieve beïnvloeding van een soort of soorten kan ontheffing worden verleend conform artikel 3.3 van de Wet Natuurbescherming voor soorten van artikel 3.1 en 3.2 (Vogelrichtlijnsoorten). Ontheffing kan worden verleend conform artikel 3.8 van de Wet Natuurbescherming voor soorten van artikel 3.4 en 3.6 (Habitatrichtlijnsoorten). De criteria voor ontheffingsverlening voor deze soorten zijn identiek aan die van de Flora- en faunawet omdat de ontheffingsgronden van de Vogel- en Habitatrichtlijn gelijk zijn gebleven. Het nationaal recht staat het niet toe om hiervan af te wijken.

Provincies kunnen voor de nationaal beschermde soorten een algemene vrijstelling verlenen. In de provincie Drenthe wordt voor een aantal soorten vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Het betreft onder andere, bosmuis, egel, bruine kikker en gewone pad.

2.2 Rode lijst

De Rode lijst met bedreigde soorten is eind 2004 gepubliceerd in de Staatscourant en voor een deel in 2009 herzien. Aan de op deze lijst genoemde soorten komt bescherming toe voor zover zij vallen onder het beschermingsregime van de Flora- en faunawet.

Tussen de Wet Natuurbescherming en de Rode lijsten bestaat geen formele relatie. Alleen op basis van "gunstige staat van instandhouding" kunnen bij beschermde Rode lijstsoorten "zwaardere" randvoorwaarden gelden ten aanzien van mitigerende en compenserende maatregelen dan voor algemene soorten. Zo zal het bij zeer algemeen voorkomende soorten die gering afnemen in aantal (Rode lijstsoort met het criterium gevoelig) relatief eenvoudig zijn om aan te tonen dat de "gunstige staat van instandhouding" niet in het geding komt. Voor soorten met een beperkt verspreidingsbeeld en die afnemen in aantal (soorten van de Rode lijst met het criterium bedreigd of ernstig bedreigd) is een uitgebreide effectenstudie wenselijk. Voor deze soorten geldt namelijk de zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Op deze manier wordt nader invulling gegeven aan de bescherming van soorten die in aantal en/of verspreiding afnemen.

3. METHODE

Op woensdag 1 februari 2017 is een bezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving. Gedurende dit bezoek is dit gebied en de directe omgeving beoordeeld op het mogelijk voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Dit vond plaats aan de hand van aanwezige ecotopen en sporen. Er is beperkt gebruik gemaakt van bestaande verspreidingsgegevens om het (potentieel) voorkomen van beschermde soorten te bepalen omdat deze via o.a. Waarneming.nl worden beheerd voor een veel groter gebied. Overige waarnemingen worden tevens bewaard voor een groot gebied, namelijk op kilometerniveau zoals weergegeven op www.telmee.nl. en op een nog groter schaalniveau in verspreidingsatlassen.

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING

4.1 Flora

Het plangebied is volledig in het pioniersstadium niet ontgroeid. Het voorkomen van beschermde planten wordt derhalve uitgesloten. Gedurende het verkennend veldonderzoek op woensdag 1 februari 2017 zijn geen beschermde plantensoorten of resten van beschermde plantensoorten vastgesteld. Op grond hiervan wordt het voorkomen van beschermde plantensoorten uitgesloten.



Figuur 4. Beeld van de vegetatie in het plangebied van de supermarkt aan Valderseweg te Dwingeloo.

4.2 Vleermuizen

Getoetst is op de verschillende functies die het plangebied kan hebben voor vleermuizen. Dit betreft plaatsen waar vleermuizen kunnen verblijven (verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en winterverblijfplaatsen), vaste routen tussen verblijfplaatsen in de zomer en winter; respectievelijk vlieg- en migratierouten en plaatsen en gebieden waar vleermuizen foerageren.

Het voorkomen van verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en overwinteringsplaatsen van vleermuizen kan worden uitgesloten. In de bomen rond het plangebied zijn geen geschikte openingen aangetroffen waarin vleermuizen kunnen verblijven. In het plangebied ontbreekt het aan bebouwing en bomen.

Het plangebied kent met name aan de zuid- en oostzijde een lijnvormig landschapselement waarop vleermuizen zich kunnen oriënteren. De bomen en opgaande beplanting kunnen vleermuizen gebruiken als begeleidend element in een eventuele vliegroute. Deze opgaande beplanting blijft behouden en wordt plaatselijk versterkt. Effecten op vliegroutes worden derhalve uitgesloten.

Het voorkomen van migratieroutes wordt uitgesloten omdat grootschalige landschapselementen zoals dijken en rivieren niet voorkomen in het plangebied of aansluiten op het plangebied van de Supermarkt aan de Valderseweg.

Met de realisatie van de plannen zal het gebied van vorm veranderen. De pioniersvegetatie in het plangebied zal verloren gaan. De houtwallen blijven behouden waarlangs vleermuizen kunnen foerageren. In de omgeving zijn daarnaast voldoende alternatieve foerageermogelijkheden. Effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

4.3 Overige zoogdieren

Gelet op de aanwezige ecotopen van het plangebied en de geografische ligging (zie Broekhuizen e.a., 2016) wordt het voorkomen van internationaal beschermde overige zoogdieren uitgesloten. Mogelijk komen in het plantsoen sporadisch egel, bosmuis en huisspitsmuis voor. Voor deze soorten is het plangebied geen leefgebied. Voor deze soorten bestaat daarnaast een algemene vrijstelling in de Provincie Drenthe.

4.4 Broedvogels

Gedurende het verkennend veldonderzoek op woensdag 1 februari 2017 zijn geen geschikte (potentiële) nestlocaties aangetroffen die eventueel van waarde zouden kunnen zijn voor vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen.

In struiken en bomen rond het plangebied broeden algemene broedvogels broeden zoals houtduif, roodborst, merel en winterkoning. In verband met het voorkomen van algemene broedvogels is het noodzakelijk om te starten met de werkzaamheden buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat er geen externe effecten ontstaan (rustig werken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet Natuurbescherming worden overtreden.

4.5 Amfibieën

Gelet op de aanwezige ecotopen van het plangebied, het ontbreken van oppervlaktewater, de geografische ligging (zie Ravon.nl, Creemers & Delft, 2009) en de ligging in de stad, wordt het voorkomen van internationaal beschermde amfibieën uitgesloten. Mogelijk komen in het plangebied wel algemene nationaal beschermde amfibieën voor. Voor deze soorten bestaat daarnaast een algemene vrijstelling in de Provincie Drenthe.

4.6 Vissen

Door het ontbreken van oppervlaktewater in het plangebied, wordt het voorkomen van vissen uitgesloten.

4.7 Reptielen

Gezien de huidige aanwezige ecotopen van het plangebied ten opzichte van de verspreiding van reptielen (zie Ravon.nl, Creemers & Delft, 2009) en de ligging in de stad, kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten.

4.8 Overige

Gezien de huidige aanwezige ecotopen kan de aanwezigheid van beschermde ongewervelden (o.a. diverse soorten dagvlinders en libellen) worden uitgesloten. Nationaal beschermde dagvlinders en libellen komen alleen voor in specifieke ecotopen.

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE

Er is het voornemen voor het realiseren van een supermarkt aan de Valderseweg te Dwingeloo. Deze activiteit zou kunnen samen gaan met effecten op beschermde planten- en diersoorten. Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten.

In verband met het voorkomen van algemene broedvogels is het van belang om werkzaamheden buiten het broedseizoen of op een manier te werken dat er geen externe effecten ontstaan (rustig werken). Daarnaast foerageren en vliegen er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven foerageren en vliegen. Effecten op vleermuizen worden derhalve uitgesloten. Het voorkomen van overige soorten is uitgesloten.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de plannen van een supermarkt aan de Valderseweg te Dwingeloo zijn niet in strijd met het gestelde binnen de Wet Natuurbescherming.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Literatuur

- Broekhuizen, S., Spoelstra, K., Thissen, J.B.M., 2016. Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, VZZ, Nijmegen, 1-348.
- Creemers, C.M., Delft, J., 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nijmegen, 1-476.
- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblaas van de Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Gerstmeier, R., Romig, T., 1997. Zoetwatervissen van Europa, Tirion, Baarn, 1-368.
- Hustings, F., Vergeer, J.W., Eekelder, P., 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, SOVON, Beek-Upbergen, 1-584.
- Limpens, H., Mostert, K., Bongers, W., 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. KNNV, Utrecht, 1-260.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009a. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009b. Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2004. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2009. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 1998. Wet van 25 mei 1998, houdende regels ter bescherming van in het wild levende planten en diersoorten (Flora en Faunawet). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 402, 1-37.
- SOVON, 1987. Atlas van de Nederlandse broedvogels.
- Nie, H.W. de, 1996. Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen. Media Publishing, Doetinchem, 1-151.
- Spikmans, F., Jong, T. de, 2006. Het waarnemen van zoetwatervissen, Nijmegen, 1-55.

Website

- www.ravon.nl
- www.waarneming.nl
- www.sovon.nl
- www.telmee.nl
- www.zoogdiervereniging.nl

BIJLAGEN

1. PLANGEBIED



2. BEGRIPPEN

Baltsplaats	Plaats waar een vleermuis al roepend rondvliegt in de herfst en die doorgaans wordt verdedigd tegen andere mannetjes.
Foerageergebied	Een gebied waar een vleermuis of een groep van vleermuizen foerageert. Dat gebied wordt regelmatig bezocht door vleermuizen om in te foerageren en dat doorgaans meerdere foerageerplaatsen kent die langere tijd worden gebruikt.
Foerageerplaats	Plek (jachtplek) waar wordt gejaagd door vleermuizen. De plek kan in de directe omgeving van de kolonieplaats liggen maar ook kilometers verderop.
Kolonie	Groep vleermuizen (kleine groep mannetjes of meestal grotere groep vrouwtjes, soms gemengd (soorten, geslacht)) die in het voorjaar tot de herfst bijeen blijven. De groep kan zich vestigen in gebouwen (in spouwmuren of onder daklijsten e.d.) of bomen (spechtengaten, scheuren). Een groep vrouwelijke vleermuizen wordt ook wel aangeduid als een kraamkolonie. In zo'n groep worden jongen geboren en grootgebracht. Een kolonie maakt vaak gebruik van meerdere verblijfplaatsen die soms gelijktijdig worden gebruikt.
Migratieroute	Een vaste route van zomerverblijfplaats naar winterverblijfplaats en visa versa (zie ook vliegroute) of een route in een andere tijd; bijvoorbeeld tussen foerageerplaatsen.
Paarplaats	Territorium van territoriale mannetjes. Voor de ruige dwergvleermuis en de rosse vleermuis is dit doorgaans te vinden in boomholten. Voor de laatvlieger en de dwergvleermuis is dit te vinden in gebouwen. Voor de watervleermuis is dit te vinden in bomen en later, tegen de winter, zijn ze te vinden in overwinteringverblijven. Het mannetje vormt een harem met meerdere vrouwtjes. De paartijd valt in de herfst (uitgezonderd de grootoorvleermuis waarbij het in april valt (vroeg voorjaar)). De hier geschetste situatie van de paring wordt in dit rapport omschreven als "herfst situatie".
Verblijfplaats	Een object (huis, boom, bunker, grot, kast en dergelijke) waarin een of meerdere vleermuizen verblijven (overdag of 's winters permanent).
Vliegroute	Route die door vleermuizen elke avond wordt gebruikt om van de kolonieplaats naar foerageergebied te vliegen en visa versa (zie ook migratieroute). Vrouwtjes met jongen keren soms midden in de nacht terug om de jongen te zogen en gebruiken dan de route. Vliegroutes liggen over het algemeen langs lijnvormige (landschaps)elementen als bomenlanen, huizenrijen e.d. De functies zijn beschutting bij windig en koud weer, oriëntatie in verband met de echolotatie-geluiden en het vinden van voedsel.
Voorbijvliegend	Vleermuizen die voorbijvliegen, niet via een vaste route. Het betreft meestal zwervers of trekkers.
Zwermen	Direct na het uitvliegen, naar vooral voor het invliegen bij een kolonie zwemt een deel van de kolonie rond de kolonieplaats. Zwermgedrag is derhalve een indicatie voor een eventuele kolonieplaats.
Winterverblijfplaats	Een verblijfplaats waar in de winter een of meerdere vleermuizen in winterslaap (hybernation) gaan. Deze ruimte is doorgaans donker, heeft een hoge luchtvochtigheid en

temperatuurwisselingen zijn nihil.

Zomerverblijfplaats Een verblijfplaats die gebruikt wordt door vleermuizen die niet in winterslaap zijn waarvan niet aangetoond is dat het een kraamverblijfplaats dan wel een paarverblijfplaats is. In sommige gevallen vormen bijvoorbeeld mannetjes kleine groepjes.

Postbus 367
6700 AJ Wageningen
Tel: 0317-428694
Fax: 0317-450601

Bijlage 4 Kwantitatieve risicoanalyse



LPG tankstation ter plaatse van de Valderseweg te Dwingeloo

*Kwantitatieve risicoanalyse (QRA) in het kader van de
planologische inpassing van detailhandel*

Concept



LPG tankstation ter plaatse van de Valderseweg te Dwingeloo

*Kwantitatieve risicoanalyse (QRA) in het kader van de
planologische inpassing van detailhandel*

Concept

opdrachtgever	Rho adviseurs
rapportnummer	O 15817-1-RA
datum	10 april 2017
referentie	KvdN/RLa//O 15817-1-RA
verantwoordelijke	ir. K.V. van der Nat
opsteller	MSc R.F.J.A. Laurijsse +31 79 3470335 r.laurijsse@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 79 347 03 47, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2008

mook – zoetermeer – groningen – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Toetsingskader	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Besluit externe veiligheid inrichtingen	5
3	Situering en beschrijving van het plangebied	7
4	Uitgangspunten QRA LPG tankstation	8
4.1	Uitgangspunten berekeningen	8
4.2	Gegevens tankstation:	8
4.3	Populatie in de omgeving bestaande situatie	9
4.4	Populatie gegevens van de beoogde ontwikkeling	11
5	Berekening	12
5.1	Scenario's voor het reservoir	12
5.2	Scenario's voor de tankauto in de inrichting	12
5.3	Overige parameters	14
6	Rekenresultaten	15
7	Conclusie	17

1 Inleiding

In opdracht van Rho adviseurs zijn de externe veiligheidsrisico's onderzocht in het kader van de planologische inpassing van een Aldi ter plaatse van een braakliggend perceel aan de Valdserweg te Dwingeloo.

Het vigerende bestemmingsplan staat deze ontwikkeling niet toe. Om het project mogelijk te maken zal er worden afgeweken van het bestemmingsplan conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aangezien de beoogde ontwikkeling, conform wetgeving op het gebied van externe veiligheid, als beperkt kwetsbaar object moet worden beschouwd is aandacht voor het aspect externe veiligheid noodzakelijk. In de omgeving van het perceel is sprake van een LPG-tankstation waarvan de externe veiligheidsrisico's ter plaatse inzichtelijk moeten worden gemaakt.

Het LPG-tankstation is een inrichting die ressorteert onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en is niet gelegen over het plangebied. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling verandert de populatie binnen het invloedsgebied. Dit betekent dat ook het groepsrisico verandert. Deze toename dient inzichtelijk gemaakt te worden middels een kwantitatieve risico analyse (QRA). In voorliggend rapport zijn de externe veiligheidsrisico's ter plaatse van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk gemaakt.

Uit de rekenresultaten van het onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie (inclusief Aldi) het groepsrisico nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie (exclusief Aldi). Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,50% van de oriëntatiewaarde en na realisatie van de beoogde ontwikkeling blijft dit 0,50% van de oriëntatiewaarde. Het maximum slachtofferaantal neemt toe van 40 naar 60 slachtoffers. Het groepsrisico neemt lichtelijk toe, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. De toename van het groepsrisico behoeft niet verantwoord te worden. De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is primair een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

2 Toetsingskader

2.1 Algemeen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving ten gevolge van:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen;
- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het luchtvaartverkeer.

Er zijn twee situaties waarbij externe veiligheid een rol speelt, namelijk bij het ontplooiën van een risicovolle activiteit en bij het realiseren van een (beperkt) kwetsbaar object binnen het invloedsgebied van een dergelijke "activiteit" (zoals hierboven omschreven).

2.2 Besluit externe veiligheid inrichtingen

In de zin van het Bevi gaat externe veiligheid over de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Drie begrippen spelen een belangrijke rol bij het beoordelen van risico's, te weten het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het invloedsgebied. Deze begrippen worden hierna beknopt toegelicht.

2.2.1 Plaatsgebonden risico, groepsrisico en invloedsgebied

Relevant voor toetsing van de externe veiligheid op een locatie nabij een bedrijf met gevaarlijke stoffen zijn de begrippen plaatsgebonden risico, groepsrisico en het invloedsgebied. Deze zijn als volgt gedefinieerd:

– Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken, onbeschermd op een bepaalde plaats verblijft, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting of op een transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

– Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kans dat een groep van ten minste N personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting of op een transportroute waarbij een gevaarlijke stof betrokken is, of als rechtstreeks gevolg van een vliegtuigongeval.

Bij het PR is het niet van belang of er daadwerkelijk personen op die bepaalde locatie aanwezig zijn. Voor het GR geldt dat in een gebied waar zich geen personen bevinden, het GR gelijk aan nul is.

Voor het GR geldt dat hoe meer slachtoffers bij een ongeval in één keer kunnen vallen hoe lager (strenger) de norm (de oriëntatiewaarde). Grote slachtofferaantallen geven namelijk meer kans op maatschappelijke ontwrichting.

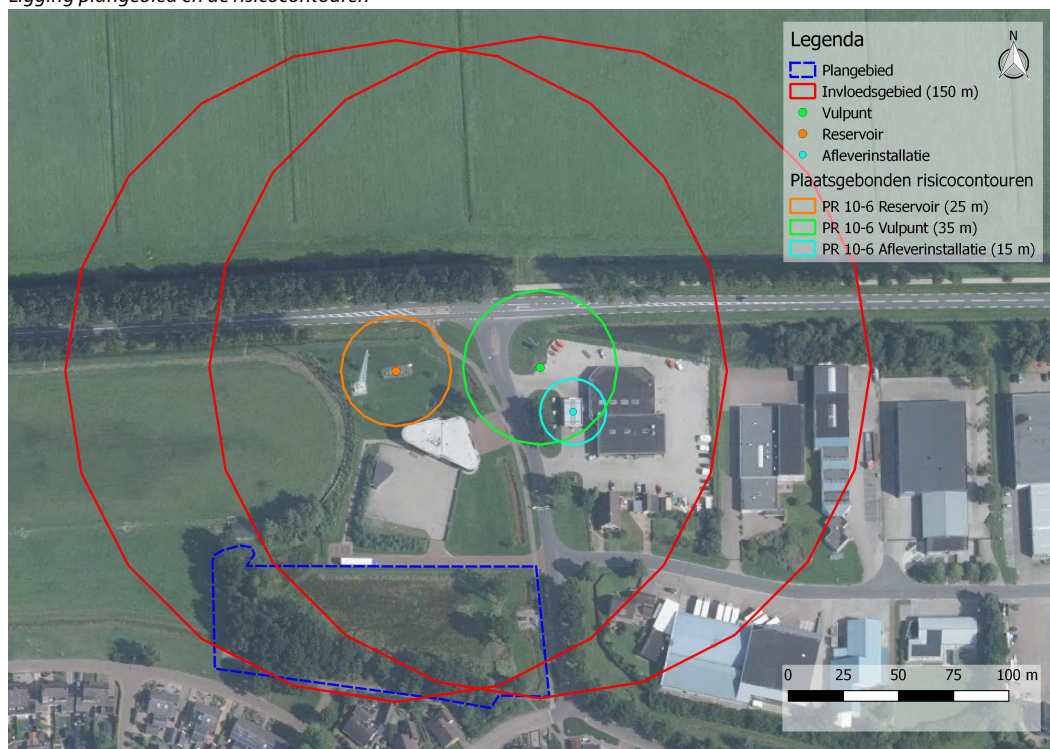
– **Invloedsgebied**

Het invloedsgebied is gedefinieerd als het gebied rondom een risicovolle activiteit waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn en waar een onbeschermd persoon een kans van 1% op overlijden heeft, gegeven het risicoscenario en de weerklassse. Het invloedsgebied van een activiteit met gevaarlijke stoffen of het vervoer van gevaarlijke stoffen is normaliter de afstand tot de 1%-letaliteitsgrens.

3 Situering en beschrijving van het plangebied

Het voornemen bestaat om ter plaatse van een op dit moment braakliggende terrein in Dwingeloo een nieuwe Aldi te realiseren. In figuur 3.1 is de ligging van het plangebied weergegeven, alsmede de locatie van de risicobronnen. Ten noordoosten van het plangebied, nabij de kruising met de Dwingelderdijk, ligt een LPG tankstation (Total aan de Valdserweg 28). Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en is niet gelegen over het plangebied (zie figuur 3.1). Voor respectievelijk het vulpunt, het ondergronds reservoir en de afleverzuil zijn deze afstanden 35 meter, 25 meter en 15 meter. Het tankstation kent echter een invloedsgebied van 150 meter. Het plangebied ligt op circa 120 meter en is derhalve gelegen binnen het invloedsgebied van deze inrichting.

f3.1 Ligging plangebied en de risicocontouren



4 Uitgangspunten QRA LPG tankstation

4.1 Uitgangspunten berekeningen

De kwantitatieve risicoanalyse (QRA) is uitgevoerd met het rekenpakket Safeti-NL, versie 6.54.314. Dit pakket is voorgeschreven vanuit het Bevi. Om de QRA uit te kunnen voeren, zijn gegevens nodig over de aanwezigheid van personen in de omgeving van het tankstation en over het tankstation zelf. De gebruikte gegevens worden in de navolgende paragrafen toegelicht.

Voor de modellering van het LPG-tankstation is gebruik gemaakt van de door het RIVM opgestelde rekenmethodiek voor LPG-tankstations, versie 1.2 d.d. 5 november 2014. Voor een aantal gegevens van het tankstation en het aantal aanwezigen in de directe omgeving van het LPG-tankstation is gebruik gemaakt van een eerder uitgevoerde QRA (Groepsrisico bij nieuwbouw brandweerkazerne en ambulancepost met kenmerk: 196969 090159 – de36 d.d. 09 februari 2009).

Voor LPG-tankstations moeten scenario's worden meegenomen voor het opslagvat inclusief leidingwerk en de verlading inclusief de tankauto. Voor de verlading zijn de volgende scenario's van belang:

- intrinsiek falen van de tankauto;
- BLEVE tankauto ten gevolge van brand (warme BLEVE);
- BLEVE tankauto ten gevolge van externe beschadiging (koude BLEVE);
- falen pomp;
- falen losslang.

De berekening moet worden uitgevoerd met propaan als karakteristieke stof. Het LPG-tankstation kent een LPG-doorzet van 1000 m³ per jaar.

4.2 Gegevens tankstation:

Voor de berekening van de ongevalfrequenties, die de kans op een ongeval beschrijven, is uitgegaan van de volgende gegevens:

- Er is sprake van één ondergronds reservoir (de tank) van 20 m³. Het volume van LPG in deze tank is begrensd op 18 m³.
- De LPG-doorzet is begrensd tot maximaal 1.000 m³/jaar. Dit betekent dat circa 70 lossingen per jaar plaatsvinden die een half uur duren.
- Sprake is van een "geïsoleerde opstelplaats van de tankauto waarbij een aanrijding van opzij tegen de leidingkast niet aannemelijk wordt geacht (ook niet met lage snelheid)". De opstelplaats is ter plaatse van de uitrit van het tankstation. Tijdens het lossen kan deze uitrit niet worden gebruikt door ander verkeer.
- De vloeistofleiding (van vulpunt naar reservoir) is circa 66 meter lang, de afleverleiding (van reservoir naar afleverzuil) is circa 90 meter lang.

- De afstand tussen LPG-vulpunt en:
 - de LPG afleverzuil is $\geq 17,5$ meter;
 - de benzine afleverzuil is ≥ 5 meter;
 - de opstelplaats van de benzine tankauto is < 25 meter;
 - het dichtstbijzijnde gebouw is verder dan 15 meter. De hoogte van het gebouw is tussen de 5 en de 10 meter.

Bovenstaande gegevens geven voor de zogenaamde “BLEVE-frequentie door aanrijding” een waarde van $2,5 \times 10^{-9}$ per 100 verladingen en voor de “BLEVE door brand” een waarde van $6,0 \times 10^{-7}$ per 100 verladingen.

4.3 Populatie in de omgeving bestaande situatie

In het kader van de voorliggende rapportage heeft een inventarisatie van populatie in de omgeving van het plangebied plaatsgevonden ten behoeve van het berekenen van het groepsrisico. Volledigheidshalve is binnen een straal van circa 150 meter de populatie gedetailleerd geïnventariseerd. In figuur 4.1 en tabel 4.2 is een overzicht van de geïnventariseerde populatie weergegeven.

Voor woningen is uitgegaan van 2,4 personen per woning die voor 50% aanwezig zijn in de dagperiode en voor 100% in de nachtperiode. Dit is conform de Handreiking verantwoordingsplicht Groepsrisico d.d. november 2007.

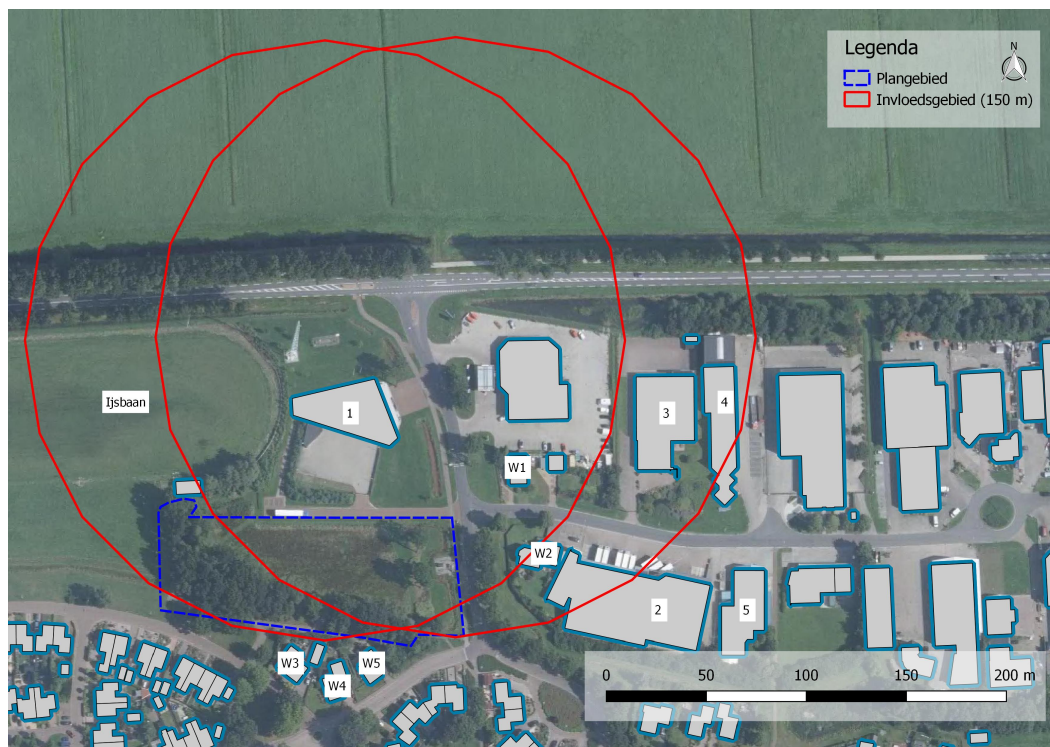
Voor de bedrijven is uitgegaan van 1 werknemer per 100 m² bvo. Voor de aanwezigheid in de dagperiode wordt uitgegaan voor 100% voor alle bedrijven. Echter voor bedrijf 2 Banketbakkerij Vos is in de nachtperiode uitgegaan van een aanwezigheid van 100%. Voor de overige bedrijven geldt een aanwezigheid van 0% in de nachtperiode.

Daarnaast geldt ook voor bedrijf 1 de Brandweer/ambulancepost een afwijkende aanwezigheid. Uit de door Save opgestelde QRA¹ volgt voor de Brandweer/ambulancepost een aanwezigheid in de dagperiode van maximaal 16 personen. Daarnaast zijn permanent 2 personen aanwezig, deze zijn dus ook in de nachtperiode aanwezig.

De ijsbaan is qua bezetting verwaarloosbaar, gegeven het incidentele karakter van het gebruik en de wettelijk begrenzing van het groepsrisico 10^{-9} per jaar

¹Groepsrisico bij nieuwbouw brandweerkazerne en ambulancepost met kenmerk: 196969 090159 – de36 d.d. 09 februari 2009

f4.1 Populatie in de omgeving van de het LPG tankstation



t4.1 Populatiegegevens in de omgeving van het LPG tankstation

Nr	Naam	Functie	Kengetal ²	Eenheid	Aanwezigheid	
					Dag	Nacht
1	Brandweerpost	Industrie	QRA Save ¹	--	16	2
2	Banketbakkerij Vos	Industrie	1 werknemer per 100 m ² bvo	2400 m ²	24	24
3	Klay Instruments	Industrie	1 werknemer per 100 m ² bvo	1200 m ²	12	0
4	Bouwbedrijf Zoer	Industrie	1 werknemer per 100 m ² bvo	750 m ²	8	0
5	Partyverhuur Burger	Industrie	1 werknemer per 100 m ² bvo	700 m ²	7	0
W1	Woning 1	Wonen	2,4 per woning	1 woning	1.2	2.4
W2	Woning 2	Wonen	2,4 per woning	1 woning	1.2	2.4
W3	Woning 3	Wonen	2,4 per woning	1 woning	1.2	2.4
W4	Woning 4	Wonen	2,4 per woning	1 woning	1.2	2.4
W5	Woning 5	Wonen	2,4 per woning	1 woning	1.2	2.4

4.4 Populatie gegevens van de beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling dient hier eveneens meegewogen te worden. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling verandert de populatie binnen het invloedsgebied. Dit betekent dat ook het groepsrisico verandert, deze toename dient dan ook inzichtelijk gemaakt te worden. De oppervlakte van de nieuwe Aldi zal circa 1750 m² bedragen, de populatiegegevens met betrekking tot de beoogde ontwikkeling zijn opgenomen in tabel 4.2 en worden meegenomen in de berekeningen.

t4.2 Populatiegegevens beoogde ontwikkeling

Nr	Naam	Functie	Kengetal ³	Eenheid	Aanwezigheid	
					Dag	Nacht
Plangebied	Aldi	Winkel	1 persoon per 30 m ² bvo	1750 m ²	60	60 (tot 20:00)

3 Conform Handreiking Verantwoordingsplicht groepsrisico d.d. November 2007

5 Berekening

In de rekenmethodiek van het RIVM (zie hoofdstuk 3) wordt rekening gehouden met locatiespecifieke omstandigheden voor de BLEVE-kans. De scenario's beschrijven wat er mis kan gaan in geval van een calamiteit. De scenario's voor de LPG-installatie hebben betrekking op de ondergronds reservoir, en het vulpunt voor verlading.

5.1 Scenario's voor het reservoir

De scenario's voor het reservoir zijn weergegeven in tabel 5.1.

t5.1 Scenario's voor een reservoir onder druk

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
0.1 opslagvat - Instantaan falen	5×10^{-7}	1	5×10^{-7}
0.2 opslagvat – 10 minuten	5×10^{-7}	1	5×10^{-7}
0.3 opslagvat – 10 mm gat	5×10^{-7}	1	1×10^{-5}
0.4 vloeistofleiding - Breuk	5×10^{-7} per meter	10 m	5×10^{-6}
0.5 vloeistofleiding - lek	$1,5 \times 10^{-6}$ per meter	10 m	$1,5 \times 10^{-5}$
0.6 afleverleiding -breuk	5×10^{-7} per meter	75 m	$3,75 \times 10^{-5}$
0.7 afleverleiding – lek	$1,5 \times 10^{-6}$ per meter	75 m	$1,125 \times 10^{-4}$

Opmerkingen:

- Het reservoir van 18 m^3 bevat ca. 9.200 kg LPG.
- De scenario's O2 en O3 zijn gemodelleerd als een verticale uitstroming.
- De vloeistofleiding en de afleverleiding hebben beide een diameter van 1,25". De leidingen zijn gemodelleerd als ondergronds (verticale uitstroming).

5.2 Scenario's voor de tankauto in de inrichting

De scenario's voor het intrinsiek falen van de tankauto zijn weergegeven in tabel 5.2.

t5.2 Scenario's voor intrinsiek falen van de tankauto

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
T.1 tankauto - Instantaan falen vulgraad 100%	5×10^{-7}	$70 \times 0,5/8766$	2×10^{-9}
T.2 tankauto – grootste aansluiting vulgraad 100%	5×10^{-7}	$70 \times 0,5/8766$	2×10^{-9}

Opmerkingen:

- Bij een LPG omzet tot 1000 m^3 per jaar is het aantal verladingen gelijk aan 70 per jaar. De aanwezigheid is 0,5 uur per bezoek.

- De BLEVE wordt gemodelleerd als een warme BLEVE. De insteldruk van het veiligheidsventiel van de tankauto is 19,25 barg⁴, zodat de faaldruk gelijk is aan $1,21 \times 20,25 \text{ bara} = 24,5 \text{ bara}$.

Door brand tijdens verlading kan een warme BLEVE ontstaan. Het BLEVE-scenario door brand tijdens verlading is weergegeven in de volgende tabel (dit is de frequentie voor het geval er een hittewerende coating op de tankauto zit. De frequentie van dit scenario is dan een factor 20 lager).

De scenario's voor een warme BLEVE tijdens verlading zijn weergegeven in tabel 5.3.

t5.3 Scenario's voor tankauto warme BLEVE

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
B.1 BLEVE tankauto vulgraad (100%)	$5,8 \times 10^{-10}$	$70 \times 0,5 \times 0,05$	$1,02 \times 10^{-9}$

De frequenties van een warme BLEVE door omgevingsbrand zijn afhankelijk van de locatiespecifieke omstandigheden bij een tankstation. De afstanden tussen het LPG-vulpunt en de opstelplaats van de benzinetankauto, de LPG- en benzine-afleverzuilen en gebouwen zijn van invloed op de kans dat er een BLEVE optreedt door een brand in de directe omgeving. Bij dit tankstation is de warme BLEVE-frequentie 6×10^{-7} per 100 verladingen, omdat aan drie van de vier interne afstanden wordt voldaan. De BLEVE-scenario's ten gevolge van brand zijn weergegeven in onderstaande tabel (dit zijn de frequenties voor het geval er een hittewerende coating op de tankauto zit).

De scenario's voor een warme BLEVE ten gevolge van brand zijn weergegeven in tabel 5.4.

t5.4 Scenario's voor tankauto warme BLEVE ten gevolge van brand

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
B.2 BLEVE tankauto - vulgraad 100%	6×10^{-7}	$70/100 \times 0,333 \times 0,19/20$	$1,32 \times 10^{-9}$
B.3 BLEVE tankauto - vulgraad 67%	6×10^{-7}	$70/100 \times 0,333 \times 0,46/20$	$3,19 \times 10^{-8}$
B.4 BLEVE tankauto - vulgraad 33%	6×10^{-7}	$70/100 \times 0,333 \times 0,73/20$	$5,06 \times 10^{-8}$

Een BLEVE van een tankauto kan ook plaatsvinden ten gevolge van externe impact. De BLEVE kans is afhankelijk van de opstelplaats. Voor deze opstelplaats (geïsoleerd) geldt een basiskans van $2,5 \times 10^{-9}$ per 100 verladingen. De scenario's zijn weergegeven in tabel 5.5.

⁴ TNO, Invloed systeemreacties LPG-tankinstallatie op risico LPG-tankstation (ligging PR-contour), rapportnummer R 2004/107, 2004

t5.5 Scenario's tankauto door externe impact

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
B.5 BLEVE tankauto - vulgraad 100%	$2,5 \times 10^{-9}$	$70/100 \times 0,333$	$5,78 \times 10^{-10}$
B.6 BLEVE tankauto - vulgraad 67%	$2,5 \times 10^{-9}$	$70/100 \times 0,333$	$5,78 \times 10^{-10}$
B.7 BLEVE tankauto - vulgraad 33%	$2,5 \times 10^{-9}$	$70/100 \times 0,333$	$5,78 \times 10^{-10}$

De scenario's voor het falen van de pomp zijn gegeven in tabel 5.6.

t5.6 Scenario's pomp

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
P.1 Breuk pomp, doorstroombegrenzer sluit	1×10^{-4}	$0,94 \times 70 \times 0,5/8766$	$3,75 \times 10^{-7}$
P.2 Breuk pomp, doorstroombegrenzer sluit niet	1×10^{-4}	$0,06 \times 70 \times 0,5/8766$	$2,4 \times 10^{-8}$
P.3 lek pomp	$4,4 \times 10^{-3}$	$70 \times 0,5/8766$	$1,76 \times 10^{-5}$

Opmerkingen:

- De effecten van de doorstroombegrenzer zijn meegenomen. Aangenomen is dat deze een faalkans heeft van 0,06 bij het breukscenario en niet in werking treedt bij het lekscenario.

De scenario's voor het falen van de losslang zijn gegeven in tabel 5.7.

t5.7 Scenario's pomp

Scenario	Basisfrequentie (per jaar)	Factor	Frequentie (per jaar)
L.1 Breuk losslang, doorstroombegrenzer sluit	4×10^{-6}	$0,88 \times 0,1 \times 70 \times 0,5$	$1,23 \times 10^{-5}$
L.2 Breuk losslang, doorstroombegrenzer sluit niet	4×10^{-6}	$0,12 \times 0,1 \times 70 \times 0,5$	$1,68 \times 10^{-6}$
L.3 lek losslang	4×10^{-5}	$70 \times 0,5$	$1,4 \times 10^{-3}$

Alle bovenstaande scenario's zijn in het rekenmodel ingevoerd en bepalen samen de risico's van het LPG-tankstation.

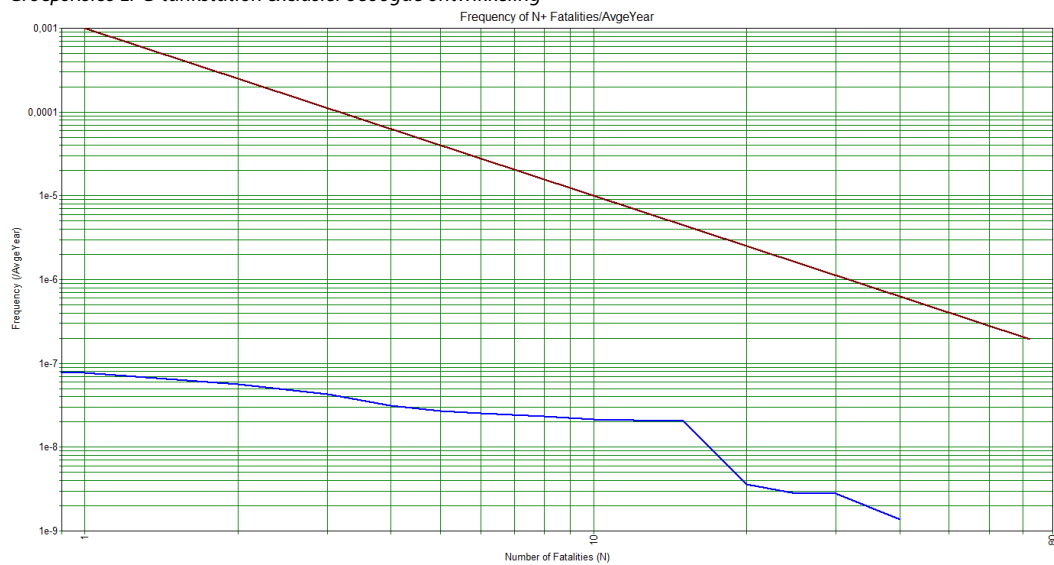
5.3 Overige parameters

De standaard parameters van Safeti-NL versie 6.54.314 zijn gebruikt voor de berekening. De gegevens voor het weerstation Eelde worden gebruikt voor de kans op het voorkomen van een bepaalde weersklasse. De ruwheidslengte is 0.3 m.

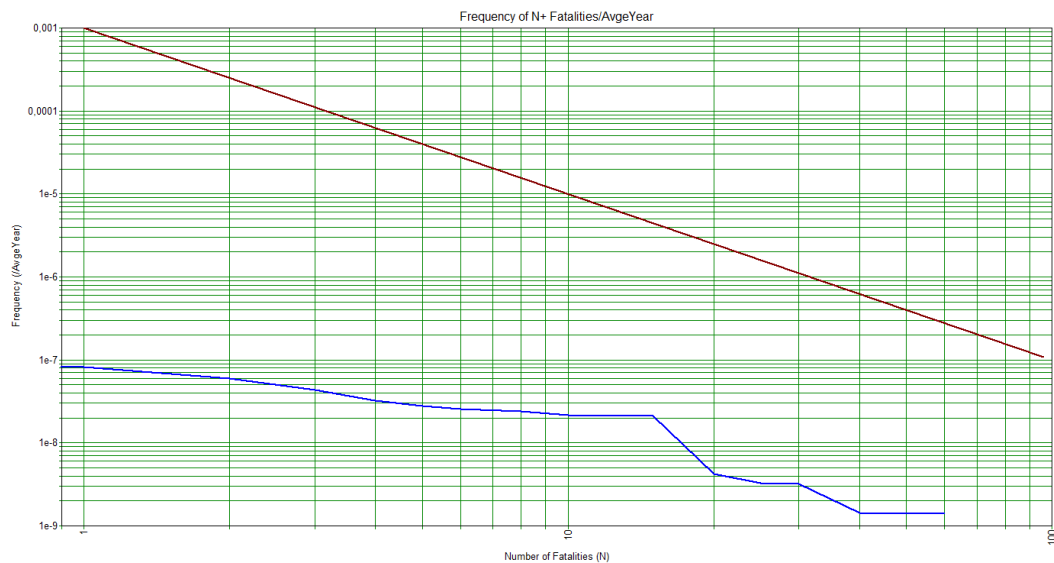
6 Rekenresultaten

In figuur 6.1 is het berekende groepsrisico ten gevolge van het LPG-tankstation weergegeven exclusief beoogde ontwikkeling, in figuur 6.2 is het berekende groepsrisico weergegeven inclusief beoogde ontwikkeling.

f6.1 Groepsrisico LPG-tankstation exclusief beoogde ontwikkeling



f6.2 Groepsrisico LPG-tankstation inclusief beoogde ontwikkeling





Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,50% van de oriëntatiewaarde en na realisatie van de beoogde ontwikkeling blijft dit 0,50% van de oriëntatiewaarde. Het maximum slachtofferaantal neemt toe van 40 naar 60. Het groepsrisico neemt lichtelijk toe, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. Er is dus sprake van een minimale toename van het groepsrisico ten gevolge van de geplande realisatie van de Aldi in relatie tot het LPG-tankstation. De toename van het groepsrisico behoeft niet verantwoordt te worden.

7 Conclusie

In opdracht van Rho adviseurs zijn de externe veiligheidsrisico's onderzocht in het kader van de planologische inpassing van een Aldi ter plaatse van een braakliggend perceel aan de Valdserweg te Dwingeloo.

Het vigerende bestemmingsplan staat deze ontwikkeling niet toe. Om het project mogelijk te maken zal er worden afgeweken van het bestemmingsplan conform de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Aangezien de beoogde ontwikkeling, conform wetgeving op het gebied van externe veiligheid, als beperkt kwetsbaar object moet worden beschouwd is aandacht voor het aspect externe veiligheid noodzakelijk. In de omgeving van het perceel is sprake van een LPG-tankstation waarvan de externe veiligheidsrisico's ter plaatse inzichtelijk moeten worden gemaakt.

Het LPG-tankstation is een inrichting die ressorteert onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en is niet gelegen over het plangebied. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling verandert de populatie binnen het invloedsgebied. Dit betekent dat ook het groepsrisico verandert. Deze toename dient inzichtelijk gemaakt te worden middels een kwantitatieve risico analyse (QRA). In voorliggend rapport zijn de externe veiligheidsrisico's ter plaatse van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk gemaakt.

Uit de rekenresultaten van het onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie (inclusief Aldi) het groepsrisico nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie (exclusief Aldi). Het groepsrisico bedraagt in de huidige situatie 0,50% van de oriëntatiewaarde en na realisatie van de beoogde ontwikkeling blijft dit 0,50% van de oriëntatiewaarde. Het maximum slachtofferaantal neemt toe van 40 naar 60 slachtoffers. Het groepsrisico neemt lichtelijk toe, maar de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. De toename van het groepsrisico behoeft niet verantwoord te worden. De uiteindelijke verantwoording van het groepsrisico is primair een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

Zoetermeer,

Dit rapport bevat 17 pagina's

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het bestemmingsplan Dwingeloo - Aldi Valderseweg met identificatienummer NL.IMRO.1701.0000BP000000000577-0001 van de gemeente Westerveld;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanbouw:

een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw; functionele ondergeschiktheid is niet vereist;

1.4 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.5 bijgebouw:

een gebouw, dat in bouwkundig opzicht qua massa en vorm ondergeschikt is aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw en ten dienste staat van het hoofdgebouw, vrijstaand dan wel aangebouwd;

1.6 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.7 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.8 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.9 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.10 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.11 dienstverlenend bedrijf:

het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden, zoals een kapperszaak, een schoonheidssalon, een arts en een reisbureau, met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting;

1.12 erf:

al dan niet bebouwd perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw, en, voor zover dit bestemmingsplan deze inrichting niet verbiedt;

1.13 erker:

een uitbouw van de gevel van het hoofdgebouw;

1.14 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.15 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel in bouwkundig opzicht qua massa en vorm, dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste gebouw valt aan te merken;

1.16 peil:

1. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
2. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;

1.17 seksinrichting:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, seks theater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.18 uitbouw:

een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw; functionele ondergeschiktheid is niet vereist;

1.19 voorgevel:

de naar de weg gekeerde gevel van een woning of, indien een woning met meer dan één zijde naar de weg is gekeerd, de als zodanig door burgemeester en wethouders aan te wijzen gevel(s);

1.20 voorgevelrooilijn:

de voorgevelrooilijn is de naar de openbare weg gekeerde bouwvlakgrens;

1.21 winkel:

een gebouw, dat een ruimte omvat, welke door zijn indeling kennelijk bedoeld is te worden gebruikt voor de detailhandel;

1.22 winkelvloeroppervlakte:

de totale bedrijfsvloeroppervlakte van de ruimte binnen een winkel, die wordt gebruikt voor de detailhandel, inclusief opslag- en administratie-ruimten en dergelijke;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand tot de grens van een bouwperceel:

de kortste afstand vanaf enig punt van een bouwwerk tot de grens van een bouwperceel;

2.2 bebouwd oppervlak van een bouwperceel:

de oppervlakte van alle op een bouwperceel aanwezige bouwwerken tezamen;

2.3 bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.4 dakhelling:

langs het dakvlak gemeten ten opzichte van het horizontale vlak (dakhellingregels zijn niet van toepassing op de horizontale gedeelten van afgeknotte daken, de onderste dakvlakken van mansarde kappen en op dakvlakken welke niet evenwijdig aan de noklijn zijn gelegen);

2.5 goothoogte:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel, wolfseinden uitgezonderd;

2.6 inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.7 ondergeschikte bouwonderdelen:

bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen, worden ondergeschikte bouwdelen als:

- a. plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten;
 - b. overstekende daken en/of luifels kleiner dan 0,75 m;
- buiten beschouwing gelaten.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Detailhandel

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Detailhandel' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. detailhandel;
- b. aan detailhandel ondergeschikte en daarbijbehorende dienstverlening; met daarbij behorende:
- c. gebouwen;
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- e. erven;
- f. wegen en paden;
- g. terreinen;
- h. parkeervoorzieningen;
- i. water;
- j. groenvoorzieningen.

3.2 Bouwregels

Op de voor 'Detailhandel' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

- a. Voor een hoofdgebouw gelden de volgende regels:
 1. een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
 2. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 6 meter;
 3. de winkelvloeroppervlakte mag niet meer bedragen dan 1.350 m²;
- b. voor een aanbouw, uitbouw en bijgebouw gelden de volgende regels:
 1. de afstand van een aanbouw, uitbouw of bijgebouw tot de zijdelingse perceelgrens mag niet minder dan 1 m bedragen, tenzij in de perceelgrens wordt gebouwd;
 2. de gezamenlijke oppervlakte mag niet meer dan 50 m² bedragen;
 3. de bouwhoogte mag niet meer dan 6 m bedragen;
- c. voor een overkapping gelden de volgende regels:
 1. een overkapping mag buiten het bouwvlak worden gebouwd;
- d. voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
 1. de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouw zijnde mag niet meer dan 5 m bedragen.

3.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing ten behoeve van:

- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de milieusituatie;
- de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- de cultuurhistorische waarde van de bebouwing en/of het erf.

Artikel 4 Groen

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bos, boswallen en hoogopgaande beplanting;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
met daarbij behorende
- d. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

Op de voor 'Groen' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

4.2.1 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van palen en masten mag niet meer bedragen dan 6 m;
- b. in overige gevallen mag de bouwhoogte niet meer dan 2,5 m bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de bouwwerken, niet zijnde bestaande bouwwerken, zonder dat de landschappelijke inpassing is gerealiseerd:
 - 1. binnen een jaar na inwerkingtreding van het bestemmingsplan;
 - 2. overeenkomstig het landschappelijk inpassingsplan in Bijlage 1.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Grond welke eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene bouwregels

De bouwgrenzen mogen in afwijking van de bestemmingen worden overschreden door:

- a. tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, trappen(huizen), galerijen, hellingbanen, funderingen, balkons, erkers, serres, entreeportalen, veranda's en afdaken, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 m;
- b. andere ondergeschikte onderdelen van gebouwen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1 m.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden voor de stalling en opslag van (aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken) voer-, vaar- en/of vliegtuigen;
- b. het gebruik van de gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, grond bodemspecie en puin voor het storten van vuil, anders dan ten behoeve van de uitvoering krachtens de bestemming toegelaten bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting;
- d. het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen.

Artikel 8 Overige algemene regels

8.1 Voldoende parkeergelegenheid

- a. Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, kan niet worden gebouwd of gebruikt wanneer op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden;
- b. Bij de afweging omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning wordt aan de hand van op dat moment van toepassing zijnde beleidsregels bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.

Hoofdstuk 4 Overgangsregels- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van lid 9.1 sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 9.1 sub a met maximaal 10%.
- c. lid 9.1 sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

9.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 9.2 sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. Indien het gebruik, bedoeld in sublid a., na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. lid 9.2 sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

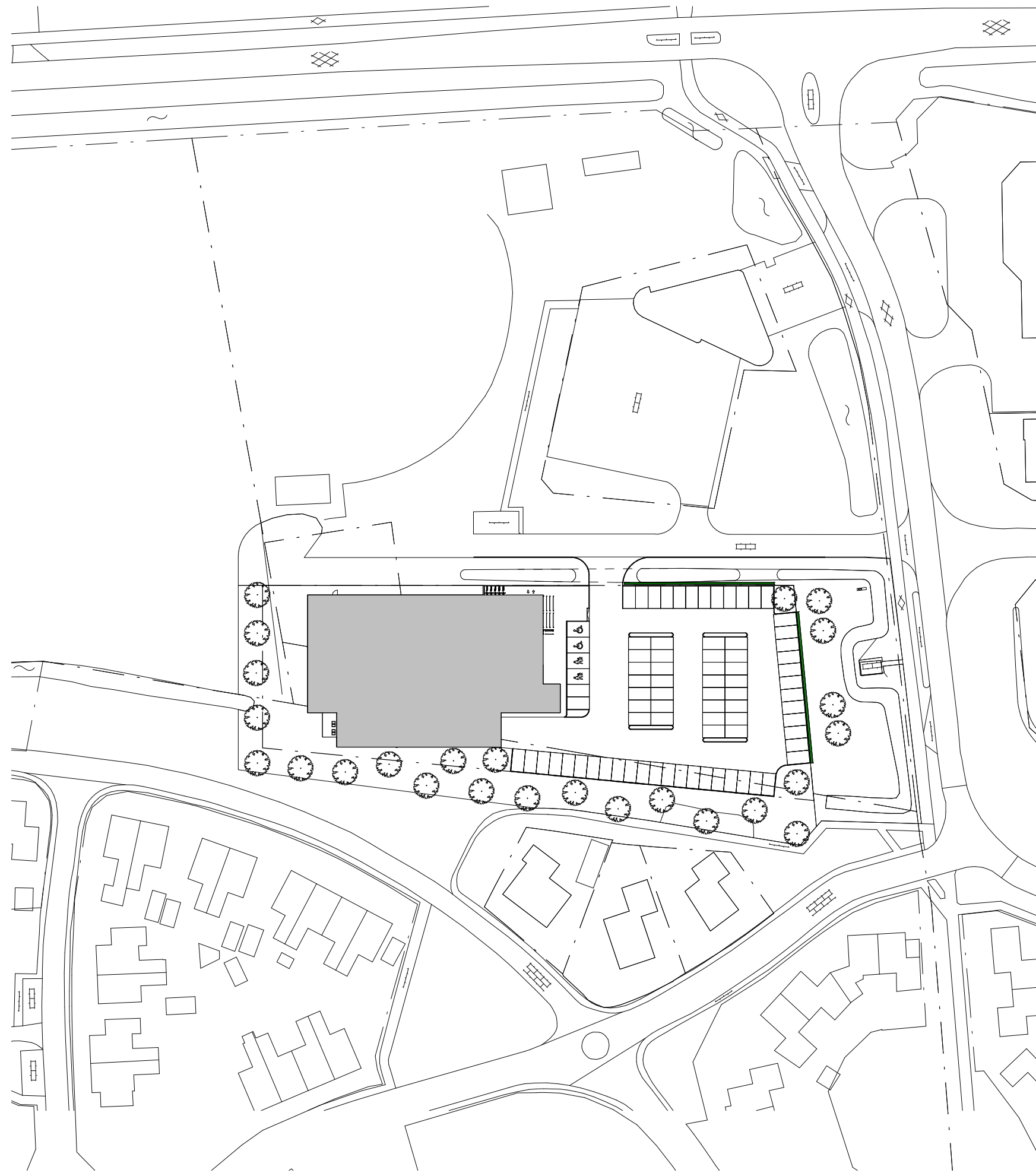
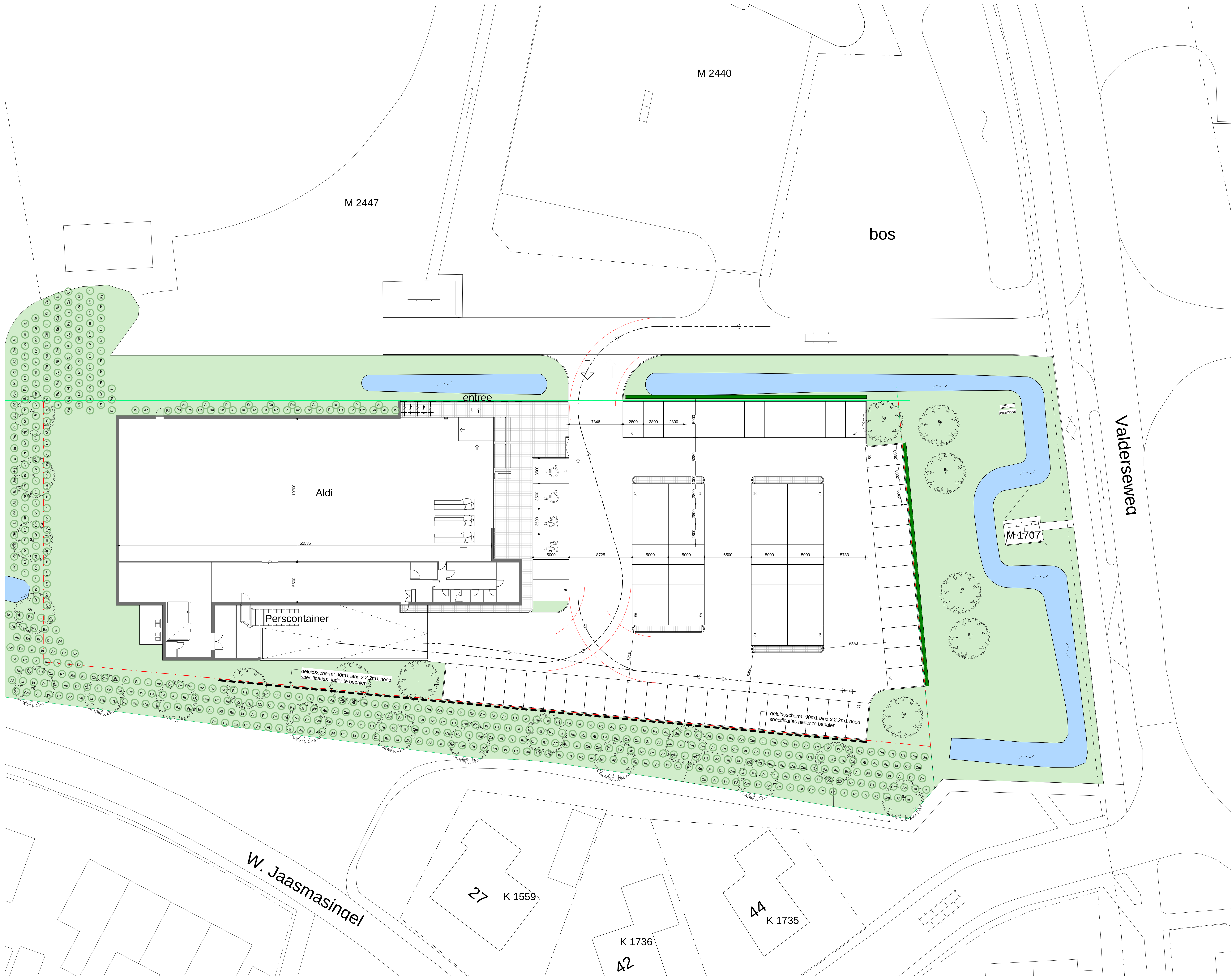
Artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Dwingeloo - Aldi Valderseweg van de gemeente Westerveld.

Bijlagen regels

Bijlage 1 Beplantingsplan



Renovac bosplantsoen en bomen				
Soort bosplantsoen:	Nederlandse naam:	Afkorting	Percentage	Aantal
Amelanchier lamarkii	Krent	Al	e	30 st.
Corylus avellana	Hazelaar	Ca	5%	60 st.
Crataegus monogyna	Meidoorn	Cm	10%	60 st.
Prunus spinosa	Sleedoorn	Ps	10%	60 st.
Prunus avium	Zoete kers	Pa	10%	60 st.
Ilex aquifolium	Hulst	Ia	10%	120 st.
Sambucus nigra	Vlier	Sn	20%	30 st.
Rhamnus frangula	Vuilboom	Rf	5%	60 st.
Rosa canina	Hondsroos	Rc	10%	60 st.
Acer campestre	Veldsleedoorn	Ac	10%	60 st.
Totaal aantal bossingel Aldi Dwingeloo				
600 bosplantsoen				25 bomen

PARKEERPLAATSEN	
81 st.	eigen parkeerplaatsen
KADASTRAAL BEKEND	
Gemeente	: Dwingeloo
Sectie	: M
Nummer	: 0034 en 2447
Schaal	: 1:1000
NIEUW TE CREEËREN KAVEL	
5056 m²	

VOORLOPIG ONTWERP

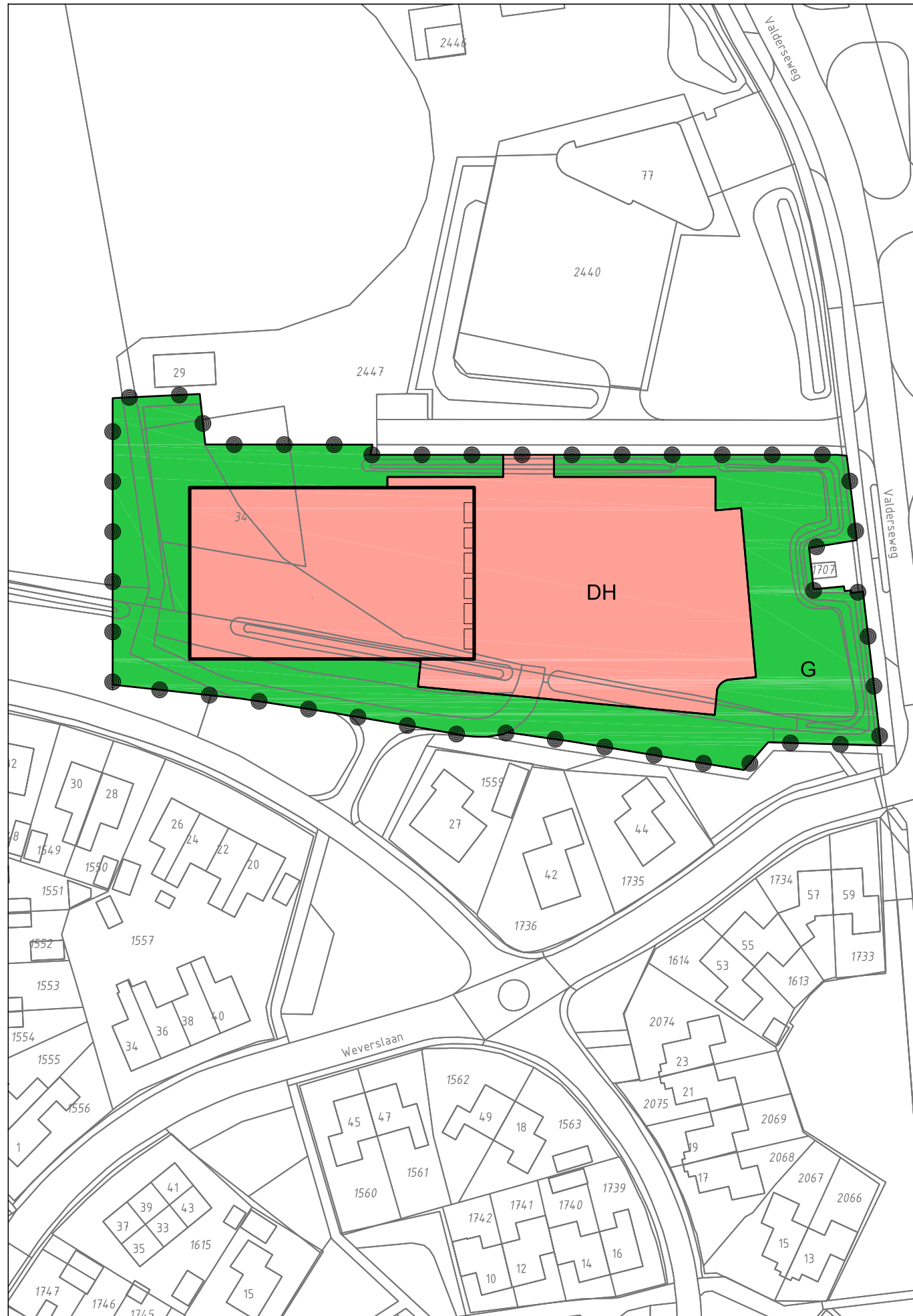


Tweentspoort Oost 29
7600 RG Alenro
tel. 0546 455 100
fax. 0546 455 660
email. info@kienhuis-om.nl

projectleider: ing. D. Weening
ass.projectleider: J. Tijnk
tekenaar:

plan: Nieuwbouw Aldi a/d Valderseweg te Dwingeloo
opdrachtgever: Aldi Drachten B.V.
onderwerp: Terreinlekening
projectnr.: 15_086
datum: 24-07-2015
d: 11-04-2016
h: 20-02-2017 LK
h: 28-02-2017 LK
formaat: 594x841
schaal: 1 : 200
gecontr.:
blad: 01

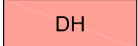
Verbeelding



Plangebied

 Dwingeloo - Aldi Valderseweg

Enkelbestemmingen

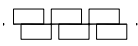
 DH Detailhandel

 G Groen

Bouwvlakken

 bouwvlak

Figuren

 gevellijn

Gemeente Westerveld
Dwingeloo - Aldi Valderseweg

Bestemmingsplan



project	20160763		
formaat	A3	vastgesteld	
schaal	1:1000	ontwerp	
kaart	1/1	voorontwerp	09-05-2017
getekend	RV	concept	12-04-2017
idn	NL.IMRO.0000BP000000000577-0001		



Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

w www.rho.nl
e info@rho.nl