

REACTIENOTA ZIENSWIJZEN

Ontwerp-bestemmingsplan 'TILLIGTE, partiële herziening
uitbreiding winkel en parkeerplaatsen Koopman''.

- 1.** Inleiding
- 2.** Behandeling zienswijzen
- 3.** Conclusie en wijzigingen

1. Inleiding

In dit document wordt de binnengekomen zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan 'Tilligte, partiële herziening uitbreiding winkel en parkeerplaatsen Koopman' behandeld. Na voorafgaande publicatie op 18 augustus 2011 in de Staatscourant en het huis-aan-huis blad Dinkellandvisie is in overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 19 augustus 2011 het ontwerp-bestemmingsplan "Tilligte, herziening uitbreiding winkel en parkeerplaatsen Koopman" voor een ieder ter inzage gelegd. Het ontwerp-bestemmingsplan met de hierbij behorende stukken kon tijdens de openingsuren in het gemeentehuis te Denekamp worden ingezien. Ook was het ontwerp te raadplegen op de gemeentelijke website www.dinkelland.nl en de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl

Het ontwerp-bestemmingsplan biedt een actuele regeling voor de toekomstige uitbreiding/parkeergelegenheid bij het bedrijf Koopman Mode, Oldenzaalsestraat 145 te Tilligte en de aanleg van parkeergelegenheid, te realiseren op een perceel grond, gelegen naast en achter Café Ten Dam en achter de woningen Ootmarsumsestraat 144 t/m 156 te Tilligte.

Tijdens de periode van terinzagelegging kon een ieder mondeling dan wel schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. Er is één schriftelijke zienswijze ingekomen. Deze reclamant is in de gelegenheid gesteld om zijn zienswijze nader toe te lichten ten overstaan van de door de gemeenteraad ingestelde Hoorcommissie bestemmingsplannen. Reclamant heeft schriftelijk bevestigd van deze gelegenheid geen gebruik te willen maken.

Verder zijn er eerder twee mondelinge zienswijzen ingediend op respectievelijk 29 en 30 juli 2010. De reden hiervoor is dat het ontwerpplan gedurende de termijn 25 juni t/m 5 augustus 2010 voor de eerste keer ter inzage heeft gelegen. Hiertegen zijn één schriftelijke en twee mondelinge zienswijzen ingediend. Eén van de bezwaren was dat het bijbehorende geluidsrapport niet ter inzage had gelegen. Dit is gecorrigeerd door het ontwerpplan met het opnieuw ter inzage te leggen met ingang van 17 juni 2011. Van deze nieuwe terinzagelegging zijn alle indieners van een zienswijze bij brief van 10 juni 2011 schriftelijk in kennis gesteld. Bij deze terinzagelegging ontbraken bijlagen bij het geluidsrapport. Hierdoor moest het ontwerpplan nogmaals ter inzage worden gelegd vanaf 19 augustus 2011. Ook hiervan zijn alle indieners van een zienswijze bij brief van 19 augustus 2011 in kennis gesteld. Op deze brief hebben de twee indieners van een mondelinge zienswijze niet meer gereageerd, waardoor deze zienswijzen verder buiten behandeling zijn gelaten.

Hierna wordt de onderwerpen in de overgebleven zienswijze in het kort weergegeven en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De afzonderlijke onderdelen worden afgesloten met een conclusie. Hierin wordt aangegeven of dat onderdeel al dan niet wordt overgenomen.

2. BEHANDELING ZIENSWIJZEN

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft twee keer ter inzage gelegen. In beide periodes heeft H.J.M. Arens (hierna: reclamant) een zienswijze ingediend. Door reclamant is aangegeven dat de eerste zienswijze ook geldt ten aanzien van de twee ter inzagelegginge en voorts hij heeft naar aanleiding van de tweede ter inzagelegging zijn zienswijze aangevuld. Hierna wordt eerst ingegaan op de gronden die in de eerste zienswijze naar voren zijn gebracht en daarna wordt de tweede zienswijze behandeld.

H.J.M. Arens
Ootmarsumsestraat 146
7634 PR Tilligte

Datum brief: 18 juli 2011

Datum ontvangst: 22 juli 2011

De ingediende zienswijze is binnen de termijn ingebracht.

Hoofdlijn van de zienswijze.

Reclamant 1 stelt een vijftal aspecten aan de orde:

- a. verkeersveiligheid
- b. water
- c. geluid
- d. afwijkingsbevoegdheden
- e. waardevermindering woning

a. verkeersveiligheid

Reclamant stelt dat invoering van het plan de verkeersveiligheid zal verminderen, doordat de ontsluiting op de openbare weg niet voldoende geschikt is. Het verkeer kan bij aan- en afvoer slechts gebruik maken van een nauwe doorgang die op één punt minder dan 4 meter is. Op grond van artikel 2.5.3 van de Bouwverordening is een breedte vereist van 4,5 meter.

Verder valt de toegang naar de parkeerplaats niet goed op, zodat bezoekers de toegang voorbijrijden, draaien en keren op de weg hetgeen de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Ook de verkeersveiligheid van fietsers komt in het gedrang doordat uitrijdende auto's onvoldoende uitzicht hebben op het fietspad.

Gemeentelijk standpunt:

Vermindering verkeersveiligheid.

De verbinding tussen de Ootmarsumsestraat en het parkeerterrein aan de oostzijde (Ten Dam) voert over een plaatselijk smalle verbindingsweg. Op enig punt is deze verbinding 4.13 meter, waardoor deze niet door twee elkaar tegemoetkomende voertuigen tegelijkertijd kan worden gepasseerd. Ten tijde van de ter inzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan was een bepaling over de bereikbaarheid van hulpdiensten opgenomen in de Bouwverordening. Deze bepaling is momenteel door een wijziging van het Bouwbesluit 2012 en dientengevolge de Bouwverordening terug te vinden in artikel 6.37 van het Bouwbesluit. Hierin is de bereikbaarheid van bouwwerken voor hulpdiensten geregeld. In het derde lid van dit artikel is bepaald dat een verbindingsweg een breedte heeft van tenminste 4,5 meter, tenzij in een bestemmingsplan of een gemeentelijke verordening anderszins is bepaald. Deze bepaling dient ervoor om de bereikbaarheid van hulpdiensten te verzekeren. De Brandweer Twente heeft op 13 oktober 2009 geadviseerd over de bereikbaarheid van de parkeerplaats. Wat betreft de bereikbaarheid op perceelniveau worden drie eisen gesteld die een goede bereikbaarheid moet bewerkstelligen. De toegang voldoet wat betreft de maatvoering. Echter om een goede ontsluiting te garanderen adviseert de brandweer conform het gemeentelijk voorstel een extra ontsluiting te creëren nabij perceel 156.

Het is derhalve mogelijk om van deze afstandsmaat af te wijken en gezien de huidige situatie en de aanwezige bouwwerken is de bestaande doorgang voldoende voor de doorgang van een hulpdienst.

Wij zullen dan ook de raad voorstellen om het plan gewijzigd vast te stellen, in die zin dat in artikel 6 "Verkeer" van de planregels een afwijkende afstand wordt opgenomen.

Verder wordt door reclamant vraagtekens geplaatst of het plaatsen van verkeersborden afdoende werkt. Weggebruikers dienen de geldende verkeersregels op te volgen. In het plan is voorzien in het aanbrengen van F5 en F6 borden (bijlage I van het RVV1990), waarbij de bestuurders die het parkeerterrein verlaten vrije doorgang moeten verlenen aan de bestuurders die het parkeerterrein willen gebruiken. De keuze is hierbij uitdrukkelijk gemaakt om het verkeer vanaf de Ootmarsumsestraat te laten doorrijden en zodoende opstoppingen op de provinciale weg te voorkomen.

Tevens worden borden A1 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV1990, zonaal) geplaatst. Hiermee wordt het gebied aangewezen als gebied waar een maximumsnelheid van 20 km/uur geldt.

Slechts indien in een zeer kort tijdsbestek veel auto's arriveren en er ook veel wegrijden van het parkeerterrein kan het voorkomen dat de grens van de afvoercapaciteit van de inrit wordt bereikt. De kans hierop is vrij gering. Van belang is namelijk dat het primaire parkeerterrein voor bezoekers zich bevindt aan de zijde van de winkel. Parkeren van personeel gebeurt aan de zijde van Ten Dam en dat parkeerterrein wordt tevens gebruikt als overloopterrein bij pieken. Dit betekent dat het aantal parkeerbewegingen op het aan de oostzijde gelegen parkeerterrein beperkt is. Het maximale aantal voertuigbewegingen in piektijden (wanneer alles vol is), is berekend op ruim 200 voertuigen per uur (beide richtingen tezamen). In "normale" situaties is dit aantal minder, aangezien dan door de klanten voornamelijk op het bij de winkel gelegen parkeerterrein wordt geparkeerd. In die situatie wordt een aantal verkeersbewegingen van 75 per uur berekend.

De aankomst- en vertrekpatronen van de auto's kunnen statistisch worden gemodelleerd als een Poisson-proces. Een Poisson-verdeling gaat uit van het voorkomen van een aantal gebeurtenissen in een vaste tijdsperiode. Kenmerkend van een Poisson proces is dat de gebeurtenissen toevallig zijn en geen invloed op elkaar uitoefenen; de volgende aankomende auto "weet" niet wanneer de vorige er was.

Op basis van statistische berekeningen kan de kans worden berekend dat er gedurende een bepaalde tijdsinterval er meer dan N voertuigen aankomen. Bij 3 of minder voertuigen per 10 seconden is er geen sprake van stagnerende verkeersstroom op het smalle weggedeelte. In de normale situatie is de kans dat er binnen een tijdsbestek van 10 seconden meer dan 2 auto's aankomen is 0,13 %. De kans op meer dan 3 auto's is slechts 0,01%. In de pieksituatie, die zich zoals gemeld slechts voordoet wanneer alles vol is, is de kans op meer dan 3 aankomsten per 10 seconden 0,32%. De conclusie is dan ook dat de kans dat het verkeer komt vast te staan als gevolg van de plaatselijke versmalling in de toegang dus verwaarloosbaar klein is.

Toegang zou onvoldoende opvallen, waardoor bezoekers de inrit voorbijrijden en keren op Ootmarsumsestraat.

Bij de toegang naar het parkeerterrein staat al geruime tijd een aanduidingsbord van Café Ten Dam. Recent is dit aangepast met daarop ook de aanduiding dat het bestaande parkeerterrein van Café Ten Dam ook voor bezoekers van Koopman kan worden gebruikt. De zichtbaarheid van deze aanduiding is voldoende, temeer daar bezoekers van Koopman speciaal naar Tilligte komen en daar aangekomen hun attentieniveau groot is.

Uitzicht vanaf toegang parkeerplaats op Ootmarsumsestraat zou onvoldoend zijn..

De afstand van de bebouwingslijn tot aan de rijbaanzijde is 4,85 meter. Indien voertuigen met de voorzijde van de auto tegen de scheidsweg van voetpad-fietspad staan, is er voldoende zicht op de hoofdrijbaan. Een capaciteitsberekening van de aansluiting (methode Harders) toont aan dat de wachttijd voor verkeer komende vanaf het parkeerterrein valt in de klasse "zeer gering" en er daarmee geen probleem met de verkeersafwikkeling is.

Conclusie onderdeel verkeersveiligheid

De door reclamant ingebrachte zienswijze wordt voor een deel overgenomen. De breedte van de toegangsweg zal in artikel 6 "Verkeer" worden opgenomen. De overige aspecten leveren geen grond

op om het onderhavige bestemmingsplan gewijzigd te doen vaststellen ten opzichte van het ontwerp-plan.

b. water

Reclamant wijst erop dat in de toelichting staat dat er geen sprake is van wateroverlast in de omgeving. Hij acht dat een onjuiste conclusie. Zijn perceel ligt lager dan het huidige sportveld waar de parkeerplaats wordt gerealiseerd en ligt eveneens lager dan de bestaande parkeerplaats naast café Ten Dam. Bij hevige regen staat de bestaande parkeerplaats onder water en stroomt vervolgens naar de Ootmarsumsestraat, waardoor reclamant wateroverlast ondervindt. Hij vraagt zich af op welke wijze het water van de nieuwe parkeerplaats wordt afgevoerd.

Gemeentelijk standpunt

In het ontwerp-bestemmingsplan wordt in de waterparagraaf vermeld dat er in het gebied geen sprake is van wateroverlast. Met betrekking tot de opvang van hemelwater in het plandeel "parkeerplaatsen" wordt opgemerkt dat infiltratie van hemelwater in de deklaag niet zonder meer mogelijk is gezien de doorlatendheid van de bodem ter plaatse. Wat dieper in de bodem zal de doorlatendheid mogelijk voldoende zijn voor infiltratie. Berging (minimaal 20 mm) kan worden gecreëerd door de aanleg van een IT-riool, infiltratiekragen of waterdoorlatende verharding. Bij de aanleg van de parkeerplaats wordt gekozen voor de aanleg van IT-riolering onder de verharding die kan worden aangesloten op het IT-riool in het Kerkepad. Dit IT-riool heeft een noodoverstort naar de sloot langs de Ootmarsumsestraat, zodat daarmee gewaarborgd wordt dat geen wateroverlast ontstaat bij zwaardere neerslaggebeurtenissen. De aanleg van de nieuwe parkeerplaats zal daarom niet leiden tot meer (water)overlast dan nu ervaren wordt.

Conclusie onderdeel water

De door reclamant ingebrachte zienswijze wordt niet overgenomen en levert geen grond op om het onderhavige bestemmingsplan op dit punt gewijzigd te doen vaststellen ten opzichte van het ontwerp-plan.

c. geluid (1)

In de zienswijze van 18 juli 2011 merkt reclamant op dat bij het geluidsrapport geen situatieschets gevoegd was, zodat niet duidelijk was op welke punten de metingen verricht zijn. Deze informatie was onderdeel van het rapport, maar is per abuis niet ter inzage gelegd. Op grond hiervan hebben we het plan inclusief aanvullende stukken behorende bij het geluidsrapport opnieuw ter inzage gelegd met ingang van 19 augustus 2011. Bij brief van 6 november 2011 heeft reclamant zijn zienswijze van 18 juli 2011 aangevuld met betrekking tot het aspect geluid. De aanvullende zienswijze wordt hierna afzonderlijk behandeld.

Reclamant herhaalt hierin dat het bestemmingsplan uitgaat van één op- en afrit voor 105 parkeerplaatsen. Reclamant stelt dat er geen rekening is gehouden met de parkeercapaciteit van de huidige parkeerplaats bij café-restaurant Ten Dam. De aan- en afvoer van verkeer kan slechts gebruik maken van een nauwe doorgang. Op één punt is de doorgang nog geen 4 meter. Op basis van artikel 2.5.3 van de bouwverordening is een breedte vereist van minstens 4,5 meter. Hieraan wordt niet voldaan.

Gemeentelijke standpunt

De punten waarop metingen zijn verricht worden hieronder onder "geluid 2" behandeld.

De punten met betrekking tot de voorschriften in de Bouwverordening en de verkeersveiligheid zijn behandeld onder punt a. Voor de gemeentelijke reactie hierop wordt verwezen naar hetgeen onder punt a hierover is overwogen.

Conclusie t.a.v. geluid (1):

Zie verder onder "geluid (2)" m.b.t. de metingen. Zie verder onder "Conclusie onderdeel Verkeersveiligheid" m.b.t. voorschriften Bouwbesluit 2012.

d. Afwijkingsbevoegdheid

Reclamant acht de mogelijkheid dat een zendmast met een hoogte tot 40 meter in de woonomgeving kan worden toegestaan niet passen binnen deze woonomgeving.

Gemeentelijk standpunt

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwhoogte door bouwwerken, geen gebouw zijnde en toestaan dat de bouwhoogte van een zendmast wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter. Deze bevoegdheid valt onder de algemene afwijkingsregels. In dit artikel is een aantal regels opgenomen teneinde het mogelijk te maken dat het plan op ondergeschikte punten wordt aangepast, met dien verstande dat de belangen van derden in redelijkheid niet mogen worden aangetast. Ook kleine afwijkingen (maximaal 10%) van de in de regels opgenomen, dan wel op de kaart aangegeven maten, kunnen volgens dit artikel mogelijk worden gemaakt. Omdat een en ander zich niet beperkt tot één bestemming, maar bij diverse bestemmingen gewenst of noodzakelijk kan blijken, zijn deze regels op alle bestemmingscategorieën van toepassing.

Wij achten het van belang dat alle algemene afwijkingsregels worden gehandhaafd, ook die ten aanzien van de bouwhoogte van kunstwerken en van zend-, ontvang en/of sirenemasten. Het gaat hierbij om situaties die het algemeen belang dienen. Indien gebruik gemaakt zou moeten worden van deze afwijkingsbevoegdheid, dan vindt de belangenafweging plaats in de omgevingsvergunning. Dit betekent dat een afweging zal worden gemaakt of de belangen van derden in redelijkheid niet zullen worden geschaad. In deze belangafweging ligt de bescherming voor de omwonenden waar de ontwikkeling zich zal voordoen. Tegen de omgevingsvergunning staan dan ook de gebruikelijke rechtsbeschermingsmogelijkheden open. Door het opnemen van deze algemene afwijkingsregels worden de belangen van reclamant dan ook niet geschaad.

Conclusie t.a.v. afwijkingsbevoegdheid

De door reclamant ingebrachte zienswijze wordt niet overgenomen en levert geen grond op om het onderhavige bestemmingsplan op dit punt gewijzigd te doen vaststellen ten opzichte van het ontwerpplan.

e. Waardevermindering woning

Reclamant is van mening dat door een bestemmingswijziging van recreatief naar verkeer/parkeren de waarde van zijn woning zal dalen door intensiever gebruik van het terrein.

Gemeentelijk standpunt.

Indien reclamant van oordeel is dat door realisering van de nieuwe bestemming sprake is van waardedaling van zijn woning kan hij een verzoek om planschade indienen.

Conclusie t.a.v. waardevermindering woning

De door reclamant ingebrachte zienswijze wordt niet overgenomen en levert geen grond op om het onderhavige bestemmingsplan op dit punt gewijzigd te doen vaststellen ten opzichte van het ontwerpplan.

H.J.M. Arens
Ootmarsumsestraat 146
7634 PR Tilligte)

Datum brief: 6 november 2011

Datum ontvangst: 7 november 2011

De ingediende aanvullende zienswijze is binnen de termijn ingebracht.

Geluid (2)

Vanaf 19 augustus 2011 heeft het ontwerpplan met het geluidsrapport d.d. 19 mei 2011 inclusief de situatietekening met meetpunten opnieuw ter inzage gelegen. Deze meetpunten hebben in de aanvullende zienswijze van 6 november 2011 geen vragen meer opgeroepen.

De aanvullende zienswijze betreft enkel de inhoud van het akoestisch onderzoek d.d. 19 mei 2011.

1. In de inleiding van het rapport wordt gesproken over een capaciteit van slechts 89 voertuigen.

Reactie gemeente:

Er wordt rekening gehouden met een capaciteit van 89 parkeerplaatsen. Dat er sprake is van één open afrit voor 105 parkeerplaatsen klopt. Met de nieuwe indeling en uitbreiding van het parkeerterrein wordt het totaal aantal parkeerplaatsen $89 + 16 = 105$ parkeerplaatsen. Er is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd d.d. 20 november 2012 dat ter vervanging dient van het akoestisch onderzoek d.d. 19 mei 2011.

2. In punt 2.2 Bedrijfstijdcorrecties van het rapport wordt gesproken over een "verversing" van 3 x per dag. Dat zijn 400 bewegingen in de dag, 60 per avond en 30 in de nacht. In totaal 490. Reclamant rekent voor dat bij een capaciteit van 89 voertuigen dit $89 \times 3 = 267$ enkele bewegingen zijn. Vertrekkend verkeer betekent $2 \times 267 = 534$ bewegingen waardoor de etmaalwaarde niet juist zou zijn.

Reactie gemeente

Reclamant betwist de etmaalwaarde van het geluidsrapport dat ter inzage heeft gelegen bij het ontwerpbesluit. Zoals wij hiervoor reeds hebben aangegeven is er een nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd. In paragraaf 2.2 van dit nieuwe geluidsonderzoek zijn de activiteiten en geluidsbronnen beschreven. De etmaalwaarde waarover reclamant spreekt in het oude onderzoek niet meer relevant.

3. In het rapport is vermeld dat de informatie over de aantallen voertuigen komt van de opdrachtgever. Vraag is of het rapport daardoor wel onafhankelijk is en een afspiegeling van de werkelijkheid.

Reactie gemeente

Gemeentelijke kengetallen en ervaringscijfers (geluidsmodel/verkeerstellingen) zijn gebruikt voor de voertuigbewegingen op de N349 Ootmarsumsestraat. Informatie van de opdrachtgever is geleverd in de vorm van het aantal medewerkers dat op de parkeerplaats de auto parkeert en de openingstijden van de winkel.

4. In punt 1.1 onder "Beschrijving verkeersbewegingen" staat dat het parkeerterrein zal worden gebruikt voor Koopman, horecabedrijf Ten Dam en voor kerkdiensten. Er wordt geen rekening gehouden met drukte tijdens carnaval, uitvaarten, avondwakes etc.. Bij de reconstructie van de provinciale Ootmarsumsestraat is de openbare parkeergelegenheid vervallen, o.a. bij de kerk en café Ten Dam. Reclamant verwacht meer drukte in de avond en de nacht, omdat dan een andere horecazaak gesloten is wat invloed heeft op de nachtrust.

Reactie gemeente

Deze akoestische relevante activiteiten zijn meegenomen in het nieuwe akoestisch onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat aan de geluidsnormen wordt voldaan.

- 5. In de inleiding wordt gesproken over lawaai dat ontstaat door het sluiten van portieren. Verder in het rapport wordt hier niet meer over gesproken en geen waarde aan het geluid gegeven. Bovendien wordt niet gesproken over het starten van voertuigen dat ook extra geluid zal opleveren met een hogere geluidsbelasting dan een voertuig dat zich met een snelheid van 10 km/uur verplaatst.**

Reactie gemeente

Voor berekeningen van wegverkeerslawaai (volgens RMG 2012) wordt bij een snelheid van 30 km per uur uitgegaan van een bronvermogensniveau van 94 dBA voor lichte voertuigen. Bij het rustig rijden/manoeuvreren van voertuigen met lagere snelheden in een lager toerental liggen de bronvermogens nog lager. Gerekend wordt met gemiddeld 90 dBA voor lichte voertuigen incl. sluiten portier, starten en manoeuvreren. Tijdens het langzaam rijden langs de woning (tussen het parkeerterrein en de openbare weg) vinden geen echte piekgeluiden plaats t.g.v. starten of sluiten van portieren ligt hete gemiddeld bronvermogensniveau op hooguit 88 dBA. Het piekbronvermogen bij het dichtslaan van portieren en starten bedraagt maximaal 99 dBA. In het nieuwe akoestisch rapport is hier rekening mee gehouden.

- 6. Uit de nieuwe gegevens blijkt dat een deel van de tuin van de woning Ootmarsumsestraat 144 is verkocht/ingepland als doorgangsweg naar de nieuwe parkeerplaats. In de situatieschets van Munsterhuis Geluidsadvies BV is dit niet zichtbaar. De heer Arens vermoed dat dit nodig was om te voldoen aan de rijbaanbreedte van 4,5 meter.**

Reactie gemeente

Er is sprake van een bestaande situatie die niet wijzigt. De plankaart geeft de grens van het bestemmingsplan aan, zodat het argument van reclamant niet te volgen is.

- 7. Het afslaand verkeer komende uit de richting Ootmarsum zal geregeld moeten wachten voor tegemoet komend verkeer voordat naar de parkeerplaats afgebogen kan worden. De heer Arens verwacht dan verkeersonveilige situaties. Bij punt 1.2 in het geluidsrapport wordt gesteld "Het equivalente geluidniveau door verkeer dat aan het parkeerterrein moet worden toegekend dient separaat te worden beoordeeld zonder dat de geluidbelasting wordt opgeteld bij die welke wordt veroorzaakt door het overige wegverkeer". Reclamant stelt dat het aan elkaar gekoppeld is, want de extra geluidsoverlast van het verkeer aan de voor- en zijgevel van zijn woonhuis wordt veroorzaakt door de parkeerplaats.**

Reactie gemeente

Ten aanzien van het standpunt van reclamant over verkeersveilige situaties verwijzen wij naar de gemeentelijke reactie hierop onder punt a bij de zienswijze van 18 juli 2011. Het standpunt van reclamant ziet op het oude geluidsrapport d.d. 19 mei 2011. In het nieuwe geluidsrapport d.d. 20 november 2012 is in hoofdstuk 3 de geluidsbelasting t.g.v. aan- en afrijdende voertuigen en stemgeluid op het terrein bepaald met het rekenmodel volgens de Handleiding meten en rekenen industriellawaai. Waarbij rekening is gehouden met de lokale situatie.

- 8. Bij punt 3.1 van het geluidsrapport staat dat het binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde moet worden gewaarborgd. Om dit te bereiken wordt aangenomen dat de gevelisolatie 20 dB(A) is. Reclamant stelt dat zijn woning uit 1934 grotendeels niet voorzien is van moderne isolatie en geluidwerende materialen en dat zeker op de 1^e verdieping de 35 dB(A) overschreden zal worden. Ook staat in dit deel van het rapport dat de belasting op punt 1 wel wordt overschreden met 5 dB(A). De etmaalwaarde komt daar uit op 55,4 dB(A) waardoor er conform de Nota hogere grenswaarden van de gemeente Dinkelland eerst een procedure hogere grenswaarde moeten worden gevoerd.**

Reactie gemeente

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau Lar,LT onder de genoemde uitgangspunten ligt in punt 1 (verdieping achtergevel nr 146) in de avondperiode boven de ambitiewaarde (40 dBA) maar onder de bovengrens (45 dBA). Deze woning heeft nu ook al een hoge belasting (41 dBA) boven de ambitiewaarde t.g.v. de bestaande parkeerplaats achter café ten Dam. Door de toename van het aantal bewegingen neemt de belasting toe tot 45 dBA. Een hogere geluidbelasting is mogelijk mits onderzoek is gedaan naar mogelijke maatregelen in de volgorde van bron-, overdrachts- en ontvangermaatregelen. Maatregelen aan de bron zijn niet realistisch omdat wordt uitgegaan van rustig rijden van het gemiddelde Nederlandse wagenpark. Maatregelen in de vorm van een geluidscherm zijn niet voldoende effectief omdat het waarneempunt op de verdieping ligt en een deel van het scherm op te grote afstand uit de bron.

Een geluidbelasting van 45 dBA is toelaatbaar mits het binnenniveau is gewaarborgd tot de grenswaarden voor aanpandige woningen uit tabel I. Dit betekent in dit geval een noodzakelijke geluidwering van (45 – 30 =) 15 dBA. Standaard heeft een gevel met een ventilatierooster een geluidwering van 20 dBA. Het binnenniveau van 30 dBA in de verblijfsruimte achter de gevel wordt dus zonder extra maatregelen ruimschoots gewaarborgd. Een geluidbelasting van 45 dBA in de avond is milieuhygiënisch aanvaardbaar, mede omdat het geluid t.g.v. de parkeerplaats alleen in het achterliggende vertrek kan worden ervaren. Op het terras op 1.5 m hoogte, waar evt. hinder buiten kan worden ondervonden, ligt de geluidbelasting met 37 dBA ruim onder de ambitiewaarde. Het aantal bewegingen in de nachtperiode als gevolg van vertrek bij café ten Dam blijft gelijk, de geluidbelasting neemt met 1 dBA toe als gevolg van de herindeling waardoor een deel van de route anders verloopt. Voor de beoordeling is de avondperiode maatgevend zoals hiervoor behandeld.

- 9. Reclamant stelt dat er sprake is van een cumulatief effect door het verkeerslawaai van de weg aan de voorzijde van de woning en het geluid afkomstig van de nieuwe parkeerplaats aan de achterzijde van de woning. Verder is er de reflectie van geluid via de zijgevel van de opslagloods van Steghuis aan de Ootmarsumsestraat 150 die niet is meegenomen in het meetrapport.**

Reactie gemeente

Een bezwaar van de bewoners van nr 146 is dat door cumulatie van geluid door wegverkeerslawaai en de auto's naar en van het parkeerterrein de belasting toeneemt. Om na te gaan welke rol cumulatie speelt is de geluidbelasting t.g.v. wegverkeerslawaai berekend conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012, standaard-methode II. De verkeersgegevens zoals opgenomen in onderstaande tabel V zijn afkomstig van de gemeente Dinkelland en de provincie Overijssel.

TABEL V : overzicht weg- en verkeersgegevens	
omschrijving	Ootmarsumsestraat (N-349)
- etmaalintensiteit jaar 2011 weekdag	4500 (bron prov Overijssel)
- dag/avond/nachtuurintensiteit %	6.83/3.25/0.625
- percentage motorrijwielen	-
- percentage lichte motorvoertuigen D/A/N	89/96/92
- percentage middelzw vrachtw. D/A/N	8/3/6
- percentage zware vrachtwagens D/A/N	3/1/3
- wettelijke rijsnelheid km/uur	50
- wegdektype	asfalt

De geluidbelasting t.g.v. wegverkeerslawaai is opgenomen in de plot in bijlage I. De geluidbelasting t.g.v. wegverkeerslawaai in de punten 1, 4, en 5 is niet relevant. Cumulatie is op de gevels van woning nr 146 niet relevant. De geluidbelasting L_{Aeq} in de voor de beoordeling maatgevende avondperiode op de voorgevel van nr 146 (rekenpunt 3) bedraagt 60 dBA en ligt zeer ruim boven de belasting t.g.v. de parkeerplaats waardoor de geluidbelasting na cumulatie gelijk blijft. Alleen in rekenpunt 6 neemt de geluidbelasting na cumulatie in de maatgevende avond in de nieuwe situatie met 1 dBA toe tot 56 en 55 dBA op de begane grond respectievelijk de verdieping. Bij toetsing van wegverkeerslawaai in het kader van een wijziging aan een weg is een toename tot 1 dBA wettelijk nog toelaatbaar, de verhoging is dan nauwelijks merkbaar en dus acceptabel. In dit geval is de toename in rekenpunt 6 maximaal 1 dBA en wordt acceptabel geacht.

10. In de invoergegevens worden verschillende meetpunten door elkaar gebruikt. In bijlage 1 (parkeerterrein invoergegevens) staan 28 punten vermeld. Deze zijn niet te herleiden naar de 19 meetpunten die in een 2^e bijlage 1 (invoergegevens ontvangers) staan.

Reactie gemeente

Het standpunt van reclamant zie op het oude geluidsrapport d.d. 19 mei 2011. Gezien het feit dat er een nieuw geluidsrapport is d.d. 20 november 2012 hoeven de invoergegevens van het oude rapport geen bespreking meer.

3. Conclusie en wijzigingen

Bij het bepalen van de keuze om wel of geen medewerking te verlenen aan een verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan hebben wij een ruime beleidsvrijheid om te bepalen of een bepaalde ontwikkeling met de daarbij behorende maatvoeringen uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening acceptabel is. Een dergelijk besluit is immers in belangrijke mate afhankelijk van de inzichten die bij ons bestaan over de wenselijk geachte planologische ontwikkelingen in het betrokken gebied. Bepaalde beoordelingsmarges mogen echter niet worden overschreden en het recht mag ook niet onjuist worden toegepast. Tevens dienen de in het geding zijnde (individuele) belangen op een zorgvuldige wijze te zijn afgewogen.

Het vaststellen van de partiële herziening levert in onze optiek een wenselijke planologische situatie op, welke wij vanuit een ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar achten. Daarbij hebben wij tevens de belangen van de omwonenden in ogenschouw genomen. De belangen van de omwonenden zijn gelegen in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Door datgene wat reclamant stelt is het niet aannemelijk dat hier een verslechtering optreedt die onaanvaardbaar zou zijn. Het vaststellen van deze partiële herziening levert geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden op.

Op grond van de bevindingen naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze wordt ten opzichte van ontwerp-bestemmingsplan de navolgende wijzigingen doorgevoerd:

In de Toelichting wordt Hoofdstuk 4 onder 4.3 Planregels – Verkeer een nadere motivering gegeven op grond waarvan een breedte van de toegangsweg minder dan 4,50 m kan worden toegestaan. Bijlagen bij de Toelichting: Bijlage 6 Geluidsonderzoek van 19 mei 2011 wordt vervangen door het Akoestisch onderzoek parkeerterrein Ootmarsumsestraat te Tilligte van Buijvoets Bouw- en geluidsadvies d.d. 20 november 2012.

In de Regels wordt artikel 6 "Verkeer" aangevuld. Onder 6.1 "Bestemmingsomschrijving" staat: De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor: met daaronder een opsomming a t/m h. De opsomming wordt aangevuld met:

- ontsluitingsweg met een minimale breedte van 4.00 meter ter plaatse van de betreffende aanduiding.

Op de Verbeelding wordt een aanduiding opgenomen ter hoogte van het smalste deel van de toegangsweg waarvoor geldt dat de breedte daar minimaal 4 meter mag bedragen.

***Behoort bij het besluit van de raad van de gemeente Dinkelland
d.d. 16 april 2013 tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan
"Tilligte, partiële herziening uitbreiding winkel en parkeerplaatsen Koopman".***

Mij bekend,

De griffier

