

Verkeerskundige en Stedenbouwkundige Beoordeling Ontwikkeling van VechtHorst

In opdracht van de gemeenteraad van de
gemeente Staphorst



Sweco Nederland B.V.	30129769		
Onderwerp	Verkeerskundige en Stedenbouwkundige Beoordeling Ontwikkeling van VechtHorst		
Projectnummer	51016233		
Klant	Gemeente Staphorst		
Auteur	Max de Heus, Spyke Hantelmann		
		Gecontroleerd door	Arnout Zaal
Datum	01-05-2023		
		Vrijgegeven door	Tom van den Oever
Document referentie	D3 26.05 - Verkeerskundig en Stedenbouwkundig Beoordeling Ontwikkeling Vechthorst		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.1.1	Uitgangspunten	5
2	Verkeerskundige analyse en onderzoek	6
2.1	Vraagstelling	6
2.2	Parkeren	6
2.2.1	Parkeernormen	6
2.3	Parkeerdruk	8
2.4	Verkeerskundige situatie omgeving	10
2.5	Afmetingen parkeerruimte	11
2.6	Conclusie parkeeronderzoek	12
3	Stedenbouwkundige analyse en onderzoek	13
3.1	Bestemmingsplan	13
3.2	Landschapsinpassing	13
3.2.1	Inpassing in lint/ dorpstructuur	13
3.2.2	Inpassing in Ebbinge Wubbenlaan	14
3.3	Inpassing vormgeving plattegrond	16
3.3.1	Hoeveelheid bebouwing (pand)	16
3.3.2	Hoeveelheid verharding (bestrating)	17
3.3.3	Hoeveelheid groen	17
3.4	Aangezicht planmodel	17
3.4.1	Opbouw van de gevel	18
3.4.2	Opbouw van het dak	18
3.4.3	Opbouw van de entree, omheining en bergingen	19
3.5	Hoogte ontwikkeling	19
3.5.1	Vergelijking hoogte met omliggende kavels	19
3.5.2	Verandering situatie voor omliggende kavels	20
3.6	Conclusie stedenbouwkundig onderzoek	21
4	Advisering	23
4.1	Verkeerskundig	23
4.1.1	Conclusie	23
4.2	Stedenbouwkundig	24
4.2.1	Conclusie	24
	Bijlage I: Plattegrond plan 2020	25
	Bijlage II: Tekeningenboek plan 2018	26
	Bijlage III: Beoordeling stedenbouwkundig	28
	onderdeel	28

1 Inleiding

Staphorst is een hecht en gemeenschapsgericht dorp. Inwoners van Staphorst hechten veel waarde aan sociale cohesie en het ondersteunen van lokale initiatieven. Hierdoor voelen inwoners zich sterk verbonden met elkaar en de landelijke omgeving.

Woonstichting VechtHorst is een woningcorporatie met sociale huurwoningen, vrije sectorwoningen, zorgeenheden, bedrijfsruimten, winkels en garages. VechtHorst is actief in de gemeente Staphorst en de gemeente Dalfsen.

Eén van de geplande ontwikkelingen is de nieuwbouw van 9 appartementen aan de Ebbinge Wubbenlaan 12-14 in het centrum van Staphorst. Het plan voorziet in een appartementencomplex van 3 bouwlagen van het hoofdgebouw, 2 bijgebouwen en 14 parkeerplaatsen.

1.1 Aanleiding

Woonstichting VechtHorst wil haar eigen percelen Ebbinge Wubbenlaan 12 en 14 ontwikkelen tot een complex met 9 appartementen voor senioren. Het college van burgemeester en wethouders van Staphorst besloot aan dit verzoek mee te werken waarna het bestemmingsplan door de gemeenteraad kon worden vastgesteld. De gemeenteraad stelde het bestemmingplan 8 september 2020 niet vast, omdat maatschappelijk draagvlak ontbreekt. Volgens de gemeenteraad wijkt de stedenbouwkundige opzet af van de omgeving en worden onvoldoende parkeerplaatsen gerealiseerd.

VechtHorst heeft beroep ingesteld tegen het geweigerde bestemmingsplan bij de Raad van State. In artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht is bepaald dat een besluit op een deugdelijke motivering moet berusten. In een tussenuitspraak van 28 december 2020 oordeelde de Raad van State dat dit niet het geval was op de volgende twee punten:

1. De raad heeft niet deugdelijk gemotiveerd waarom de stedenbouwkundige opzet van het ontwerpplan zo afwijkt van de omgeving dat dit niet in verhouding staat tot de met het ontwerpplan te dienen doelen (r.o. 4.2).
2. De raad heeft niet deugdelijk gemotiveerd waarom bij de berekening van de parkeerbehoefte van het hoogste parkeergetal had moet worden uitgegaan (r.o. 5.3).

De Raad van State heeft de gemeenteraad middels een tussenuitspraak in de gelegenheid gesteld deze gebreken te herstellen, dan wel om een nieuw gewijzigd besluit te nemen. De gemeenteraad onderzoekt of deze motiveringsgebreken kunnen worden hersteld. Hierbij is Sweco Nederland B.V. benaderd om tot een onafhankelijk en deskundig advies te komen.

1.1.1 Uitgangspunten

Voor het onderzoek hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- Uw offerteaanvraag van 30 maart 2023.
- De ontvangen informatie op 30 maart 2023; 23 afzonderlijke documenten.
- De ontvangen informatie op 6 april 2023.
- Locatiebezoek maandagochtend 24 april 2023.
- We gaan ervan uit dat de gemeente eventueel aanvullende stedenbouwkundige en/of verkeerskundige informatie omtrent de (omgeving van) de ontwikkeling van VechtHorst kan en wilt overleggen.

2 Verkeerskundige analyse en onderzoek

De verkeerskundige analyse gaat in op het mobiliteitsaspect van de ontwikkeling aan de Ebbingse Wubbenlaan van VechtHorst. Hier worden de parkeernormen van de gemeente Staphorst uitgelegd en getoetst. Vervolgens lichten wij andere verkeerskundige aspecten zoals de weginrichting en de ligging in het netwerk toe.

2.1 Vraagstelling

Om de motiveringsgebreken voor het parkeervraagstuk op te lossen, heeft de gemeenteraad de volgende vraag gesteld:

Bent u van oordeel dat bij de berekening van de parkeerbehoefte van het door VechtHorst aangevraagde plan van het hoogste parkeerkengetal moet worden uitgegaan?

In de komende paragrafen van hoofdstuk 2 lichten wij toe hoe wij tot de beantwoording van deze vraag zijn gekomen. Hiervoor is gebruikgemaakt van deskresearch, expert judgement en een locatiebezoek.

2.2 Parkeren

In het woningbouwprogramma voor de ontwikkeling van VechtHorst aan de Ebbingse Wubbenlaan staan woningtypen aangegeven. Het gaat om 9 appartementen voor senioren in het sociale domein. Aan de hand van woningtypen is vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen voor de ontwikkeling gerealiseerd moeten worden.

2.2.1 Parkeernormen

Gemeentelijke parkeernormen schrijven voor, eventueel binnen een bandbreedte, hoeveel parkeerplaatsen er gerealiseerd dienen te worden bij een nieuwe ontwikkeling. Over het algemeen dienen de landelijke richtlijnen van het CROW de basis voor een gemeentelijke parkeernota. De parkeernota van Staphorst gaat uit van de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' en de zones 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Daarmee hanteert de gemeente Staphorst de landelijke richtlijnen van het CROW, waarbij de grootstedelijke zones en gebiedsindelingen achterwege blijven. Vanwege de ruime opzet met lage dichtheid van de gemeente is dat een logische redenatie.

De ontwikkeling van VechtHorst aan de Ebbingse Wubbenlaan ligt in het centrum van Staphorst. Dit is te zien aan de aanwezigheid van verschillende voorzieningen anders dan de functie wonen in de directe omgeving. Omdat de parkeernota van Staphorst slechts uitgaat van de twee zones 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied', en geen zone voor het centrum gebruikt, wordt hier de zone 'rest bebouwde kom' toegepast. Dat is begrijpelijk en de meest logische keuze binnen deze parkeernota. Over het algemeen vallen parkeerkengetallen voor een centrum overigens lager uit dan parkeerkengetallen voor 'rest bebouwde kom'. Staphorst rekent dus, op basis van het landelijk gemiddelde, met relatief hoge parkeernormen.

In de planvorming van de ontwikkeling van VechtHorst gaat het om 9 appartementen voor senioren in het sociale domein. De parkeernota van Staphorst schrijft de categorie 'Huur, etage midden / goedkoop' voor.

Deze categorie heeft een bandbreedte tussen de 1,0 en 1,8 parkeerplaatsen per appartement. In deze kengetallen is het bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaatsen per appartement verwerkt. De standaard werkwijze bij het bepalen van de parkeernorm op basis van een bandbreedte is om uit te gaan van de gemiddelde bandbreedte. Afwijken van het gemiddelde naar boven of naar onder is dan over het algemeen ondervangen door richtlijnen en voorwaarden.

De parkeerkengetallen van de gemeente Staphorst komen overigens overeen met de landelijke parkeerkengetallen voor een 'weinig stedelijke' omgeving in de zone 'rest bebouwde kom'. De landelijke richtlijnen gaan ook uit van 1,0 tot 1,8 parkeerplaatsen.

De ontwikkeling van VechtHorst, met de 9 appartementen 'Huur, etage midden / goedkoop, in het centrum van Staphorst dient voor de berekening van de parkeerbehoefte gebruikt te maken van 1,4 parkeerplaatsen per appartement. Voor 9 appartementen in het sociale domein in het centrum van Staphorst moeten volgens de vastgestelde parkeernormen van de gemeente 12,6 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Afgerond volgens de parkeernormen van de gemeente komt dit neer op 13 parkeerplaatsen.

Afwijken van de gemiddelde bandbreedte is onder voorwaarden mogelijk. Onder de volgende voorwaarden is het mogelijk de maximale bandbreedte toe te passen:

- In de omliggende omgeving is objectief aantoonbaar dat de parkeerdruk op representatieve momenten hoger dan 85% ligt.
- Als bij vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen in de praktijk blijkt het gemiddelde van de bandbreedte onvoldoende in de parkeerbehoefte voorziet.
- Het overduidelijk is dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn.

Van deze voorwaarden is enkel de parkeerdruk toetsbaar. Een parkeerdrukmeting wijst uit of de parkeerdruk op maatgevende momenten boven de 85% komt. Paragraaf 2.3 duikt in op de parkeerdruk uit de omliggende omgeving van de ontwikkeling van VechtHorst.

In paragraaf 2.4 lichten wij de resultaten van de overige twee voorwaarden over 'vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen' en 'overduidelijk dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn' verder toe.

Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen is gekeken naar de nota parkeernormen van de gemeente Staphorst. Om het juiste parkeerkengetal te gebruiken, moet de juiste categorie worden toegepast. Bij de ontwikkeling van de 9 appartementen in het sociale domein sluit de categorie 'Huur, etage midden/goedkoop' aan. De categorie 'Huur, etage duur' is bij een ontwikkeling in het sociale domein niet toepasbaar. De categorie 'Huurhuis, sociale huur' valt binnen het sociale domein, maar is enkel geschikt voor grondgebonden woningen. Bij deze ontwikkeling gaat het om appartementen die niet grondgebonden zijn. Andere categorieën dan 'Huur, etage midden/goedkoop' zijn daardoor bij deze ontwikkeling ongeschikt en niet toepasbaar.

2.3 Parkeerdruk

Parkeerdruk is een aspect dat de leefbaarheid in steden en dorpen kan beïnvloeden. Hoe drukker het op straat is, hoe meer zoekgedrag van automobilisten naar een parkeerplaats er bestaat en hoe minder makkelijk bij de plaats van bestemming geparkeerd kan worden.

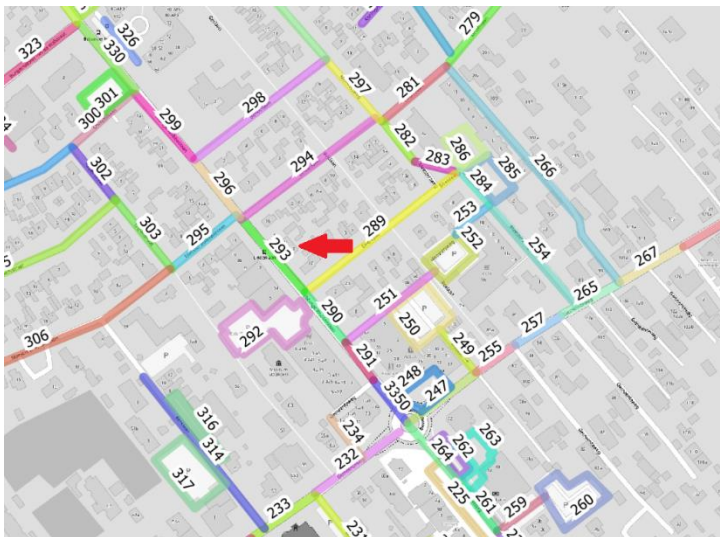
De mate van parkeerdruk en de mate van overlast verschilt. Over het algemeen wordt aangenomen dat bij een parkeerdruk van 85% of hoger een hoge parkeerdruk bestaat. Dit is een landelijke richtlijn en wordt, ook door de gemeente Staphorst, veelvuldig overgenomen. Een parkeerdruk hoger dan 85% roept in beleid vaak op tot aanvullende maatregelen om de parkeerdruk te beperken of bijvoorbeeld van (geplande) ontwikkelingen af te zien.

Parkeerdruk bestaat uit een verhouding van de parkeercapaciteit en de parkeerbezetting. Deze parkeerdruk wordt door gemeenten over het algemeen periodiek in kaart gebracht. Bonotraffics heeft in 2019 de parkeerdruk van Staphorst geactualiseerd. Deze actualisatie is onderdeel van het deskresearch voor deze notitie geweest. Het parkeerdrukonderzoek levert inzicht in het aantal voertuigen dat in een gebied staat geparkeerd. Door het aantal geparkeerde voertuigen te delen door de parkeercapaciteit is de bezettingsgraad berekend. Voor een goed overzicht en ter voorkoming van een eenzijdig beeld is de parkeerdruk op verschillende momenten gemeten:

- Donderdag 17 januari tussen 00:00 en 06:00 uur.
- Donderdag 17 januari tussen 11:00 en 13:00 uur.
- Donderdag 17 januari tussen 20:00 en 22:00 uur.
- Zaterdag 19 januari tussen 21:00 en 23:00 uur.

De omgeving is opgedeeld in secties. De ontwikkeling aan de Ebbingewubbenlaan ligt in sectie 293. De parkeernota van Staphorst houdt een acceptabele loopafstand van 100 meter aan, van woning naar de geparkeerde auto. Voor de ontwikkeling van VechtHorst telt daarom de parkeerdruk in de volgende secties: 250, 251, 289, 290, 292, 293, 294 en 296 mee.

In de metingen is enkel op sectie 292 sprake van een bezettingsgraad van 110%. In de andere secties is de parkeerdruk op geen enkel moment boven de maatgevende 85% gekomen. Op de momenten dat sectie 292 een bezettingsgraad van 110% heeft, hebben de secties in de omgeving niet meer dan 60% parkeerdruk.



Figuur 1 Secties voor parkeerdrukmetingen

Tabel 1 Parkeerdruk op de secties in de omgeving van de ontwikkeling

Sectie	Capaciteit	Donderdag 17 januari tussen 00:00 en 06:00 uur	Bezettingsgraad	Donderdag 17 januari tussen 11:00 en 13:00 uur	Bezettingsgraad	Donderdag 17 januari tussen 20:00 en 22:00 uur	Bezettingsgraad	Zaterdag 19 januari tussen 21:00 en 23:00 uur	Bezettingsgraad
		Bezetting		Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad	Bezetting	Bezettingsgraad
250	60	10	18%	36	60%	14	23%	7	12%
251	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
289	26	3	12%	5	19%	4	15%	4	15%
290	10	0	0%	11	110%	1	10%	0	0%
292	82	4	5%	42	51%	27	33%	4	5%
293	22	2	9%	5	23%	9	41%	0	0%
294	11	8	73%	7	64%	7	64%	9	82%
296	6	0	0%	2	33%	0	0%	0	0%

Naast de parkeerdruk cijfers hebben wij tijdens de deskresearch de Ebbinge Wubbenlaan door de jaren heen bekeken. Deze (digitale) beelden blikken terug tot 2007. Op de beelden zijn geen parkeer- of intensiteitsproblemen zichtbaar. Uit het locatiebezoek uitgevoerd op 24 april 2023 waren geen parkeer- of intensiteitsproblemen zichtbaar. De digitale beelden en het locatiebezoek vonden niet plaats op de meest maatgevende momenten maar geven een indruk van de situatie op momenten die bij de mogelijkheden van deze notitie passen.



Figuur 2 & 3 Parkeerdruk Eikenlaan en parkeerterrein Boni tijdens locatiebezoek

Uit de parkeerdrukmetingen op maatgevende momenten komt de parkeerdruk in de omgeving niet boven de maatgevende 85% uit. Hierdoor wordt niet aan de voorwaarde voldaan om van de maximale bandbreedte uit te gaan of van de ontwikkeling af te zien.

2.4 Verkeerskundige situatie omgeving

Ter Hoogte van de ontwikkeling is de Ebbinge Wubbenlaan 6,4 meter breed en uitgerust met een klinkerpatroon. Het klinkerpatroon sluit aan bij de maximum-snelheid van 30 km/h van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Alle straten in de directe omgeving zijn ingericht als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Deze wegen zijn geschikt voor maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Tijdens het locatiebezoek kwamen de geconstateerde intensiteiten overeen met wat voor dit wegtype geschikt is. De intensiteiten waren ook geen belemmering om de Ebbinge Wubbenlaan over te steken.

Tegenover Ebbinge Wubbenlaan 12-14 liggen parkeervakken die voornamelijk door winkelend publiek worden gebruikt. Aan de overzijde van de geplande ontwikkeling van VechtHorst aan de Ebbinge Wubbenlaan liggen verschillende winkels. Tijdens het locatiebezoek bleken deze parkeerplaatsen voornamelijk door kortparkeerders te worden gebruikt. Kortparkeren sluit aan bij het motief 'winkelen'.



Figuur 4 & 5 Wisselende parkeerdruk voor de winkels op de Ebbingewubbenlaan tijdens het locatiebezoek

900 meter richting het noorden vanaf de ontwikkeling ligt de komgrens. Vanaf de komgrens verandert de Ebbingewubbenlaan in een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Hier geldt een maximumsnelheid van 60 km/h.

De Ebbingewubbenlaan vormt een verbinding naar de Klaas Kloosterweg Oost en de Viaductweg.

De inrichting en ligging van de Ebbingewubbenlaan ter hoogte van nummer 12-14 sluit aan bij de inrichting van de wegenstructuur bij de kern van Staphorst. De wegen binnen de kern van Staphorst zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Deze weginrichting past bij een rustig karakter. Met een wegbreedte van ongeveer 6 meter is uitrijden vanaf de Ebbingewubbenlaan 12-14 tegenover haakspaarkeervakken geen probleem.

In het aangeleverde document 'e. 0902 B&W Aanvullende informatie aan raad EW 12-14' staan voorbeelden van vergelijkbare reeds gerealiseerde plannen.

Deze informatie is niet bruikbaar, omdat de vergelijkbaarheid en de maatgevendheid van het onderzoek oncontroleerbaar is. Deze reeds gerealiseerde ontwikkelingen zeggen daarom te weinig over de geplande ontwikkeling aan de Ebbingewubbenlaan.

Omdat 'vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen' onvoldoende gedefinieerd zijn, is toetsen op deze voorwaarde niet mogelijk. Dit geldt ook voor de voorwaarde 'Het overduidelijk is dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn.' Hierbij zijn 'overduidelijk' en 'bovengemiddeld' ongedefinieerd waardoor het toetsen van deze voorwaarde niet mogelijk is.

2.5 Afmetingen parkeerruimte

De parkeervakken in het plan van de ontwikkeling van VechtHorst zijn 5 meter lang en 2,5 meter breed. De gehandicaptenparkeerplaats is 5 meter lang en 3,5 meter breed. De achterste twee parkeervakken beschikken over 40 centimeter extra ruimte om het in- en uitstappen te vergemakkelijken. De rijbaan voor het in- en uitrijden is 6 meter breed. Zowel de rijbaanbreedte als de afmetingen van de gehandicapten- en reguliere parkeervakken zijn hiermee conform de landelijke richtlijnen van het CROW. Het is niet de verwachting dat dit tot problemen gaat leiden bij het in en uitrijden van de parkeerplekken.

2.6 Conclusie parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek heeft de woningtypen uit de woningbouwplannen van de ontwikkeling van VechtHorst getoetst op de nota parkeernormen van de gemeente Staphorst. Appartementen voor senioren in het sociale domein sluiten aan op de categorie 'Huur, etage midden/ goedkoop' met een bandbreedte van 1 tot 1,8 parkeerplaatsen per woning. Het toepassen van een andere categorie uit de nota parkeernormen is niet mogelijk, omdat deze niet aansluiten op de door VechtHorst beschreven woningtypen. De nota parkeernormen van de gemeente Staphorst schrijft voor van een gemiddelde bandbreedte uit te gaan. Het is onder voorwaarden mogelijk de maximum bandbreedte toe te passen. In het geval van de 9 sociale appartementen aan de Ebbingse Wubbenlaan gaat het dan om 1,8 parkeerplaatsen per appartement. Dit komt bij 9 appartementen neer op 16 parkeerplaatsen. Echter mag de maximum bandbreedte volgens de parkeernormen enkel onder de volgende voorwaarden worden toegepast:

- In de omliggende omgeving is objectief aantoonbaar dat de parkeerdruk op representatieve momenten hoger dan 85% ligt.
- Als bij vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen in de praktijk blijkt dat het gemiddelde van de bandbreedte onvoldoende in de parkeerbehoefte voorziet.
- Het overduidelijk is dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn.

Uit parkeerdrukmetingen blijkt de parkeerdruk op representatieve momenten in de omgeving van de ontwikkeling van VechtHorst niet boven de 85% uit te komen. De parkeerdruk is hierdoor niet hoog genoeg om aan de gestelde voorwaarde te voldoen de maximale bandbreedte te gebruiken.

Omdat 'vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen', 'overduidelijk' en 'bovengemiddeld veel' ongedefinieerd zijn, is toetsen op deze voorwaarden niet mogelijk. Hierdoor wordt bij de ontwikkeling van VechtHorst aan geen enkele voorwaarde uit de parkeernormen van Staphorst voldaan om de maximale bandbreedte toe te passen.

Na deskresearch van de aangeleverde documenten en een locatiebezoek hebben wij geen aanleiding gevonden dat de maximum bandbreedte van de nota parkeernormen gebruikt dient te worden. Volgens de gestelde parkeernormen van de gemeente Staphorst volstaan 13 parkeerplaatsen bij de ontwikkeling van 9 appartementen in het sociale domein. Met de 14 parkeerplaatsen uit de woningbouwplannen ligt het aantal parkeerplaatsen hoger dan de gestelde norm vanuit de gemeente Staphorst.

De afmetingen van de reguliere- en gehandicaptenparkeerplaatsen voldoen aan de landelijke richtlijnen. Dit geldt ook voor de rijbaanbreedte om het parkeervak in- en uit te rijden. Enige problemen, waaronder het achteruit de Ebingen Wubbenlaan oprijden, zijn niet te verwachten.

3 Stedenbouwkundige analyse en onderzoek

De stedenbouwkundige analyse gaat in op de inpassing van de ontwikkeling aan de Ebbingse Wubbenlaan van VechtHorst. Hier wordt de invloed van het plan op de lokale ruimtelijke ordening uitgelegd en getoetst. Vervolgens wordt er per aspect verwoord waarom het plan wel of niet voldoet aan de lokale ruimtelijke ordening. Uiteindelijk vormen alle adviezen samen een eindadvies, waarmee kan worden gesteld of het plan van VechtHorst wel of niet past binnen de stedenbouwkundige structuur van het plangebied.

3.1 Bestemmingsplan

Vechthorst heeft een wijziging binnen het bestemmingsplan Staphorst Dorp – Rouveen 2016 aangevraagd. Het gaat hier om de toepassing 'gestapeld' binnen de regels. Gestapeld bouwen is momenteel niet toegestaan binnen dit bestemmingsplan. Er is tijdens de aanvraag voor de wijziging binnen het bestemmingsplan veel kritiek ontstaan over de hoogte en het bebouwingspercentage. Op het gebied van hoogte kent Vechthorst duidelijk geen afwijkend ontwerp. Het pand wordt 11 meter terwijl er 12 meter is toegestaan. De bergingen mogen niet hoger dan 3,5 meter zijn. In het ontwerp van 6 april 2018 is te zien dat deze maximaal 3 meter hoog worden. Verder kent het plan geen andere objecten zoals nutsvoorzieningen. Hiermee wordt er op het gebied van hoogte voldaan aan het huidige bestemmingsplan.

Op het gebied van bebouwingspercentage is er uitgerekend hoe de bezettingsgraad is opgebouwd. Hierin wordt de grondoppervlakte van het woonpand samen met die van de bergingen opgeteld. Het kavel zelf kent volgens het tekeningenboek van 6 april 2018 een oppervlakte van 960 m². Het toekomstige pand heeft een oppervlakte van ongeveer 310 m². Alle 9 bergingen bij elkaar zijn 45 m². Dit samen geeft een oppervlakte van 355 m². Dit is circa 35-40% van de totale kaveloppervlakte. In het bestemmingsplan staat beschreven dat het kavel voor maximaal 50% mag worden bebouwd. Hieraan wordt dus door het plan van Vechthorst voldaan.

Op het gebied van de maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wijkt het plan van Vechthorst niet af van het huidige bestemmingsplan Staphorst Dorp-Rouveen 2016.

3.2 Landschapsinpassing

Staphorst is een dorp met een uitzonderlijke structuur, zowel binnen de bebouwde kom als erbuiten. Bij het aspect landschapsinpassing wordt gekeken of het kavel passend is binnen de structuur van Staphorst. Er wordt hiermee rekening gehouden met zowel de gehele dorpsvorm als de omliggende woonblokken.

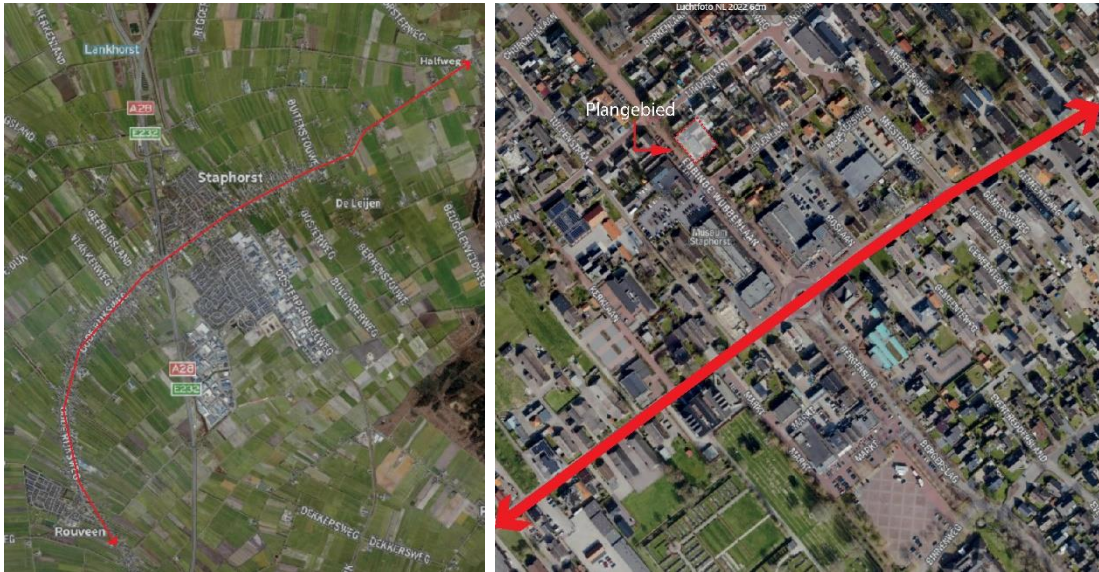
3.2.1 Inpassing in lint/ dorpstructuur

Het dorp Staphorst is een dorp met een landelijk karakter.

De stedenbouwkundige structuur kan worden benoemd als dorps wonen in het groen. Vanuit de westelijke en oostelijke omgeving (van Rouveen tot Halfweg) trekt een lintstructuur door het hart van het dorp (zie Figuur 6 en 7).

Het desbetreffende kavel grenst aan de uiteinden van deze structuur.

In tegenstelling tot de kavels die aan het lint grenzen is het kavel van VechtHorst niet georiënteerd aan de hoofdweg (in dit geval de Gemeenteweg). Buiten het feit dat het kavel al aan een straat buiten de lintstructuur ligt, en daarmee dus ook niet hoeft in te passen binnen de lintkavels, zijn de omliggende kavels (binnen het woonblok tussen de Eikenlaan en Lindenlaan) ook niet georiënteerd op het lint. Hierin lijkt dus geen bedreiging te worden gevormd voor de landschappelijke inpassing. De inpassing van het plan binnen de lintstructuur van Staphorst krijgt hiermee een positieve advisering.



Figuur 6: Lintstructuur van Rouveen naar Halfweg & Figuur 7: Lintstructuur binnen de kern van Staphorst

3.2.2 Inpassing in Ebbingewubbenlaan

Als we inzoomen op de omliggende woonblokken, kunnen we de inpassing op lokaal niveau bekijken. Wat meteen opvalt aan de omliggende kavels is de verscheidenheid aan bebouwing (zie Figuur 7). Het dorp kent op sommige locaties enorm landelijke bebouwing, maar op sommige plekken weer modernere woonblokken (zie Figuren 8 en 9). De omgeving ten noorden van de Gemeenteweg kan worden beschouwd als een gebied met meerdere stedenbouwkundige inpassingen.



Figuur 8 & 9: Verschillende typen bebouwing binnen dezelfde woongebieden, van modern tot historisch

De Ebbinge Wubbenlaan zelf kent deze verscheidenheid ook. Buiten de verschillende woningen zijn er ook meerdere functies. De entree van de laan (na de rotonde) kan worden gezien als een appartementenblok in terrasvorm, met gelijkwaardige bebouwing aan beide zijden. Hierna verandert de structuur per kant van de straat. Aan de westkant beginnen de voorzieningen met plekken om te parkeren. Deze kant past beter bij de structuur rondom de Boni supermarkt en niet zozeer bij het bebouwingsblok tussen de Eikenlaan en Lindenlaan (oostkant). Aan deze oostkant zijn vrijstaande kavels gesitueerd. De vrijstaande kavelstructuur is iets dat doorzet in de resterende straten van Staphorst-Noord. De voorzieningen aan de westkant trekken door tot en met het woningblok van Ebbinge Wubbenlaan 12-14. De voorzieningen liggen hierdoor wel direct tegenover het kavel van Vechthorst, maar kennen een andere functie. Het stedenbouwkundig vergelijken van het plan van Vechthorst en de voorzieningen op nummer 5 t/m 11 is daarom minder relevant dan het stedenbouwkundig vergelijken van de woonblokken aan de oostkant.



Figuur 10: De nokrichtingen binnen de omliggende woonblokken, met het nieuwe pand ingevoegd

Qua inpassing omtrent de direct aangrenzende woningblokken kent het ontwerp een andere nokrichting (zie Figuur 10). Vrijwel alle panden in de omgeving zijn georiënteerd in de richting van de straat. Dit geldt ook voor de huidige bebouwing, maar niet voor de toekomstige. Deze wijkt af van dit terugkerende dorpsgezicht. Als heel kritisch wordt gekeken zijn er enkele kavels die deze afwijking ook kennen, zoals Lindenlaan 1.

Door de enkele uitzonderingen (op het gebied van stedenbouw en bouwmassa) in de omgeving en het feit dat de panden op Ebbinge Wubbenlaan 10 en 16 ook een oost-west oriëntatie hebben, kan het plan (voor dit onderwerp) niet worden afgekeurd. De oriëntatie vormt pas een probleem wanneer te kolossaal of te hoog wordt gebouwd, hier gaan wij in de hoofdstukken 3.2 en 3.4 verder op in.

3.3 Inpassing vormgeving plattegrond

Het plan zelf kent meerdere ontwerpen. Wij hebben tekeningen geraadpleegd van 6 april 2018 en 11 maart 2020. Bij de ontwerpen van 2018 zijn meerdere 3D-ontwerpen te zien. De versie van 2020 is echter alleen een plattegrond. De plattegrond van 2020 (zie bijlage I) wordt in dit hoofdstuk geraadpleegd omtrent de vormgeving van het 2D-model. Het plan wordt getoetst op de invulling van het kavel omtrent de verhouding van bebouwing, verharding en groen.

3.3.1 Hoeveelheid bebouwing (pand)

Wat bij het 2D-model opvalt is het verschil van invulling tussen de huidige en toekomstige situatie. De huidige situatie kent een rommelige opbouw met meerdere bijgebouwen die vaak onzorgvuldig zijn onderhouden. De nieuwe structuur is daarentegen een stuk netter opgezet. Het pand zelf is minstens dubbel zo breed als de panden op de kavels van nummer 10 en 16, maar in de lengte is het plankavel even groot als het pand op nummer 16 en korter dan het pand op nummer 10. In hoofdstuk 3.1 is al benoemd dat volgens het bestemmingsplan er niet wordt afgeweken van het maximale bebouwingspercentage. We zullen in dit hoofdstuk kijken of de stedenbouwkundige structuur van de bebouwing past binnen de omgeving.

Wat ten eerste opvalt is de situering op het kavel. Het pand in de huidige opzet is centraal gelegen binnen het kavel. De toekomstige opzet wijkt hier van af doordat het pand meer richting het kavel van nummer 10 is getekend. Buiten het feit dat dit niet binnen de lokale stedenbouwkundige structuur past, kan het ook voor twee problemen zorgen: zicht- en zonbeperking. De zichtbeperking is iets wat voornamelijk voor de toekomstige bewoners van appartement 3 en misschien ook 6 van toepassing gaat zijn. De bewoners van nummer 10 hebben een schutting gebouwd, waardoor de inwoners van de appartementen bijna direct tegen de schutting aankijken. Omtrent de zonbeperking kunnen zowel dezelfde bewoners van de appartementen als de bewoners van nummer 10 last hebben van schaduwwerking. De panden staan dicht op elkaar, waardoor nummer 10 last kan krijgen van schaduwwerking op het eigen erf. De bewoners van de appartementen zouden last kunnen krijgen van schaduwwerking door de schutting. Bewijs hiervoor zou echter moeten worden onderzocht middels 3D-modellen.

Als er wordt gekeken naar de bebouwing aan de overzijde van de Ebbinge Wubbenlaan kan er geconcludeerd worden dat het plan ten opzichte van die bebouwing wel inpassend kan worden geacht. De nummers 5 t/m 11 kennen een compacte structuur zonder ruimtes tussen de kavels.

Het plan kent dus meerdere antwoorden op de vraag of de hoeveelheid bebouwing passend is binnen zijn directe omgeving. Voor de grenzende panden is de structuur te breed opgezet, met nadruk richting het pand van nummer 10. Voor alle panden aan de overzijde van de straat is dit plan geen enkele bedreiging voor de stedenbouwkundige structuur. Er moet door middel van onderzoek worden uitgewezen of de positionering van de bebouwing een negatief effect heeft op het zicht en de zonuren van zowel de toekomstige bewoners als de bewoners van nummer 10. Wanneer er overlast blijkt te zijn dan moet er worden nagedacht over een nieuwe positionering of het inkrimpen van de beukmaat. Het advies omtrent de verhouding van de bebouwing is dus negatief, tenzij er bewijs kan worden geleverd dat de positionering van de

bebouwing voor weinig tot geen overlast zorgt op het gebied van zicht- en zonbeperking.

3.3.2 Hoeveelheid verharding (bestrating)

Als we opnieuw naar bijlage I kijken, kunnen we concluderen dat het kavel optimaal wordt benut tot aan beide grenzen. Dit transformeert de slordige structuur van de huidige situatie volledig naar een net en opgevuld kavel.

Het opvullen van een kavel heeft echter ook negatieve aspecten. In een dorpse structuur, zoals die in Staphorst, horen kavels veel ruimte en zichtlijnen te hebben. We kijken in hoofdstuk 3.4 verder naar de beoordeling van de zichtlijnen. Het plan kent veel minder ruimte dan in de huidige situatie door de hoge parkeervraag. Het linkerdeel van het kavel wordt volledig ingenomen door parkeerplaatsen en bestrating. Hoewel dit element van het plan past bij de structuur van het terrein van de Boni op nummer 3 en de voorzieningen aan de westkant van de laan, past het niet bij de omliggende kavels. Binnen het bouwblok van het plan heeft enkel Meestersweg 3 een hogere hoeveelheid verharding. De andere kavels vullen de ruimte op met groen of bijgebouwen, vaak omheind. Dit maakt het plan te afwijkend van de omliggende stedenbouwkundige structuur omtrent verharding. Het wijkt te veel af van het dorpse wonen binnen Staphorst. We adviseren daarom negatief over de hoeveelheid verharding in het plan.

3.3.3 Hoeveelheid groen

De conclusie van de verhouding omtrent groen hangt samen met de conclusie van de verhouding verharding. Het plan levert met de huidige visie een groot gedeelte van het groen in voor verharding. Er wordt wel wat groen gewonnen aangrenzend aan het kavel van nummer 10, maar dit weegt niet op aan de hoeveelheid ingeleverd groen aan de kant van nummer 16.

De tuinen van de onderste appartementen zijn op de verbeelding van 11 maart 2020 (bijlage I) wel als groen aangeduid. Dit geeft het plan nog een groene impuls, maar zorgt niet meteen voor groene zekerheid. De invulling van de tuin is aanpasbaar, desbetreffend wie er woonachtig is en wat diegene(n) wensen te doen in de tuin. Daarnaast kent de tuin van appartement 1 een parkeerplaats met graskeien. Dit kent twee nadelen: er staat grotendeels van de tijd een auto midden in de tuin *en* doordat de auto veel dagen in de week op de parkeerplaats staat kan het groen binnen de halfverharding niet optimaal groeien. Hierin is wel de aanname gedaan dat de auto grotendeels van de tijd op het erf staat doordat het hier om seniorenappartementen gaat, waar waarschijnlijk mensen wonen zonder voltijsbaan.

Het behoud van de bomen binnen het plan is daarentegen een pluspunt. Dit behoud de bestaande dorpse structuur en voegt waarde toe aan het plan. Het weegt in zijn totaliteit alleen niet op aan de mindering in de totale groencapaciteit. Er wordt daarom voor de invulling van het plan op basis van het groen een negatief advies gegeven.

3.4 Aangezicht planmodel

We hebben in hoofdstuk 3.2 gekeken naar de plattegrond van 11 maart 2020, de meest recente versie. Voor het 3D-beeld van het plan hebben we het tekeningenboek van 6 april 2018 (bijlage II) geraadpleegd. De gemeente Staphorst heeft deze naar Sweco Nederland B.V. gemaild voor

analyse. We hebben echter wel enkele verschillen opgemerkt tussen de plattegrond van 2020 en het tekeningenboek van 2018. Het grootste verschil is dat de parkeerplekken en bergingen zijn gespiegeld. In de versie van 2020 grenzen de parkeerplekken aan het kavel van nummer 16 in plaats van nummer 10. Verder is het achterste gedeelte met de ingang, brievenbussen, lift en trap smaller in de versie van 2020. Hoewel deze verschillen in 3D niet visueel inzichtelijk zijn, houden we er in onze beoordeling zeker rekening mee.

3.4.1 Opbouw van de gevel

De gevel is een typisch modern Nederlandse gevel die vaker wordt gezien bij nieuwbouwprojecten. De plint met dubbele deuren geeft een open en harmonisch gevoel, iets wat binnen Staphorst gewenst is. De eerste verdieping kent een balkon, iets wat niet ongebruikelijk is binnen het centrum van Staphorst. Het feit dat het balkon ietwat openbaar is met weinig privacy, is niet direct schadelijk voor de omgeving of de toekomstige bewoners. Het centrum van Staphorst kent veel open terreinen (voornamelijk bij tuinen) die passend zijn binnen het dorp. De gevel krijgt hiermee geen negatieve advisering.

3.4.2 Opbouw van het dak

Het dak van het pand is opgedeeld in twee vormen: plat dak en een dak met een nok. De twee uiterste panden kennen een dak met een nok. Iets wat passend is binnen de omgeving en de Nederlandse dorpse structuur. Het middelste pand kent aan de voorkant ook een dak met een nok, daarna gaat het over in een plat dak met zonnepanelen. Het platte dak overkapt een groot gedeelte van appartement 8 en de achterhal met de lift en de trap. De 3D-tekening van 2018 (bijlage II) laat zien dat het hier om een groot oppervlakte gaat, maar in 2020 is dit oppervlakte verminderd. Dit zorgt ervoor dat er aan de voor- en de bovenkant wel een verschil is in bebouwing van het dak, maar dat de impact daarvan wordt beperkt. Met de inpassing van de zonnepanelen wordt het platte dak ook nog eens benut, wellicht het toevoegen van een groen dak zou het dorpse (groene) beeld nog kunnen verbeteren.

De achterkant van het dak komt anders naar voren dan de voorkant. Doordat de achterkant het pand anders is opgebouwd dan de voorkant kent het ook een ander dak. De twee uiterste daken met een nok lopen door tot het einde van de appartementen. Het bijgebouw voor de ingang, brievenbussen, lift en trap steekt hier uit. In tegenstelling tot de voorkant kent dit gedeelte van het pand niet een inpassing die past binnen Staphorst. Uiteraard wordt er rekening gehouden met het feit dat het 3D-model van 2018 een bredere opzet toont dan de plattegrond van 2020. Toch valt de bebouwing van de achterzijde uit de toon met de omgeving, met nadruk op alle kavels aan de Eikenlaan en Lindenlaan. De achterkant kent eerder een kantooruitstraling dan een woninguitstraling. Deze opbouw is wel terug te zien op de Boslaan, maar dat is een omsloten terrein. Het kavel op de Ebbinge Wubbenlaan 12-14 behoort in zijn structuur echt tot het eigen woonblok.

Voor het dak wordt niet een direct positief advies gegeven. Het dak kent genoeg potentie, alleen als de achterzijde anders wordt vormgegeven. Het is uiteraard noodzakelijk om een bijgebouw te situeren, door de aanwezigheid van de lift en trap. Hierom is het advies om de gevel van de achterzijde anders in te vullen dan de tekeningen van 2018. De achterkant moet beter passen binnen de structuur van de kavels op de Eikenlaan en Lindenlaan. Het plan krijgt voor

het dak een negatief advies, tenzij de achterzijde wordt aangepast aan de dorpse structuur.

3.4.3 Opbouw van de entree, omheining en bergingen

De gehele structuur van het kavel toont een open vormgeving met veel zichtlijnen. Dit is een kenmerk wat typerend is voor de kern van Staphorst en dus een positief element. De entree is niet per definitie opvallend, maar dat zorgt er juist voor dat het binnen de rustige dorpskern past. Het kavel kent een lage omheining die transparantie uitstraalt, een stimulerend effect voor de harmonische werking van de dorpscultuur.

De bergingen aan de achterzijde zijn goed verborgen voor de straatkant. Verder zijn ze laag opgesteld, waardoor ze geen last zijn voor de panden aan de Eikenlaan en Lindenlaan. Alomvattend zijn de entree, omheining en de bergingen goed ingepast binnen de bestaande structuur. Het is wel de vraag in hoeverre de bergingen passen binnen de huidige structuur. Schuren zijn een vertrouwd beeld in Staphorst, maar een rij bergingen is dit niet. Een goede onderbouwing waarom deze bergingen daadwerkelijk nodig zijn, zou het verhaal kunnen versterken. Stedenbouwkundig gezien zou een gezamenlijke fietsenstalling met daarnaast meer ruimte voor groen beter passen.

Desondanks krijgt dit onderwerp geen negatieve beoordeling. Door de ligging aan de achterzijde en de geringe zichtbaarheid kent de omgeving weinig last van deze inpassing.

3.5 Hoogte ontwikkeling

De hoogte van het pand is een onderwerp waar veel discussie over is. Het pand heeft een uiterste hoogte van 11 meter en past daarmee binnen de regels van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan is 12 meter het maximum wanneer de plaats is aangeduid met 'gestapeld'. Op dit moment heeft de Ebbingse Wubbenlaan 12-14 nog geen akkoord op het toestaan van gestapelde bouw binnen het bestemmingsplan Staphorst Dorp – Rouveen 2016. In dit hoofdstuk kijken we of de hoogte passend is binnen de stedenbouwkundige structuur en/of omliggende kavels last kunnen hebben van de hoogteverandering.

3.5.1 Vergelijking hoogte met omliggende kavels

De dorpskern kent meerdere panden met twee lagen en een kap. Dit zijn ook appartementencomplexen. De complexen zijn gelegen aan het begin van de Ebbingse Wubbenlaan, aan de Boslaan en aan de Gemeenteweg. Ondanks dat de afstand tussen het kavel van VechtHorst en de complexen van de eerdergenoemde drie straten minimaal is, is de functie van de kavels verschillend. De appartementen dienen als een poort van de Ebbingse Wubbenlaan, terwijl het kavel van VechtHorst daar losstaand van is. Verder hebben de appartementencomplexen een plint met voorzieningen. Dat geeft het een andere functie dan het kavel van VechtHorst.

Stedenbouwkundig gezien is het kavel van VechtHorst georiënteerd op het woonblok tussen de Eikenlaan en de Lindenlaan en de voorzieningen aan de overkant van de straat. De panden die hier staan kennen allemaal een maximale hoogte van circa 9 meter, er is dus een verschil van ongeveer 2 meter aanwezig. Het is lastig te zeggen of dit verschil een aanzienlijk grote invloed heeft op de stedenbouwkundige structuur van Staphorst en de

vermindering van de zichtlijnen. De appartementencomplexen aan de Boslaan kennen ongeveer dezelfde hoogte als het plan van VechtHorst. De kavels omringend aan het plan kennen daarentegen wel een aanzienlijk lagere nokhoogte, maar zijn georiënteerd op de Eikenlaan en Lindenlaan. Hierdoor is niet met zekerheid te zeggen of zichtlijnen worden geblokkeerd.

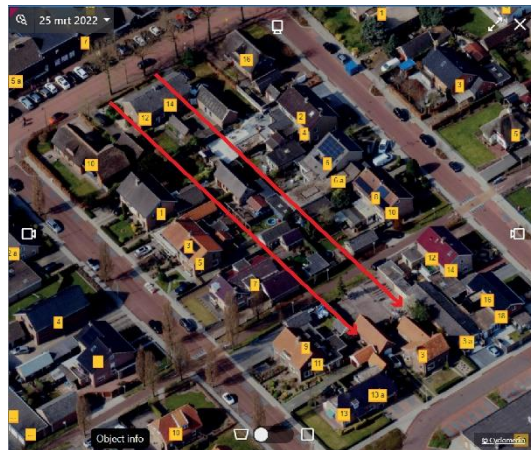
Er wordt hiermee geen negatief advies gegeven, enkel wanneer de hoogte een veranderingen en/of overlast veroorzaakt voor de omliggende kavels. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 3.4.2.

3.5.2 Verandering situatie voor omliggende kavels

De structuur van het huidige pand zal verdwijnen en worden vervangen door een breder en hoger pand. Dit heeft effecten voor de omliggende kavels. De situering van het nieuwe pand maakt deze opgave interessant. Aan de overkant van de Ebbinge Wubbenlaan liggen panden met een voorzieningen-functie die weinig overlast zullen hebben van de hoogte van de bebouwing. Wellicht dat er wat schaduwwerking ontstaat op de parkeervakken tijdens de ochtendzon, maar dat effect zal minimaal zijn. De bewoners van de kavels op nummer 10 en 16 met daarbij alle achterburen van de Eikenlaan en Lindenlaan kunnen wel effect merken van de hoogteverandering. Ten eerste zou er een verandering in de schaduw situatie voor Ebbinge Wubbenlaan 10, Eikenlaan 1, Lindenlaan 2 en wellicht ook Lindenlaan 4 kunnen ontstaan. Zij kunnen door de nieuwe hoogte en het verder naar achter situeren van de bebouwing (oftewel het pand vergroten) meer last krijgen van schaduwwerking tijdens de avondzon. Dit kan in de lente- en zomermaanden als overlast worden gezien. Om te bewijzen dat dit niet het geval is zou hier onderzoek naar moeten worden gedaan, bijvoorbeeld door 3D-analyse.

Daarbuiten is er in een van de tuinen van de Eikenlaan gekeken naar de huidige hoogte (zie Figuur 11). Bij de huidige hoogte hebben weinig tuinen last van inbreuk op de privacy. Buiten het feit dat de ramen van het pand amper zichtbaar zijn, wonen er ook maar twee huishoudens in totaal. Wanneer de hoogte nog eens toeneemt én er in de bovenste laag ook nog ramen komen met per laag drie huishoudens wordt het pand wel gezien als te hoog. Met name voor de eerder genoemde 4 adressen is dit een vervelende toekomst-situatie. Als er wordt gekeken naar de andere kavels binnen het woonblok van de Eikenlaan en de Lindenlaan is het niet uitgesloten dat de nieuwe hoogte ook voor overlast zorgt bij andere adressen (zie Figuur 12).

Met nadruk de volgende adressen lijken last te hebben op inkijk in de tuin: Eikenlaan 1 t/m 7 en Lindenlaan 2 t/m 6a. Het advies omtrent de hoogte van het pand wordt daarom ook met negatief aangeduid. Het gebouw is te massaal en te hoog, waardoor overlast ontstaat op het gebied van zonlicht en privacy. Daarmee wordt ook automatisch het advies voor hoofdstuk 3.4.1. omgezet in negatief.



Figuur 11: Zicht op de huidige bebouwing vanuit een tuin op de Eikenlaan & Figuur 12: de zichtlijnen van de nieuwe bebouwing op de tuinen van de panden aan de Eikenlaan en Lindenlaan (en zelfs nog een stukje Meestersweg)

3.6 Conclusie stedenbouwkundig onderzoek

Volgens het bestemmingsplan Staphorst Dorp – Rouveen 2016 kent het plan van Vechthorst geen vreemde afwijkingen. De maximale bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage worden niet overschreden. De aanvraag voor een wijziging enkel voor gestapeld bouwen is dan ook een logische vervolgstap geweest. Het feit dat het plan voldoet aan de regels binnen het bestemmingsplan is geen reden dat het plan ook direct stedenbouwkundig past binnen de omgeving.

De gemeente heeft daarom aan Sweco gevraagd om een stedenbouwkundige analyse uit te voeren voor het plan. Hierin wordt het huidige bestemmingsplan buiten beschouwing gelaten. Voor de vier stedenbouwkundige onderwerpen landschapsinpassing, inpassing vormgeving plattegrond, aangezicht planmodel en hoogte ontwikkeling zijn meerdere conclusies te vormen. Het plan heeft sterke en zwakke punten op het gebied van inpassing binnen de lokale ruimtelijke ordening. Deze uitkomsten zijn voor een uiteindelijk advies met elkaar vergeleken.

Op het gebied van een goede inpassing binnen de (lint)structuur van het dorp Staphorst wordt het plan gezien als redelijk positief. Het plan staat de zichtlijnen vanuit het lint niet in de weg. Ook is het kavel net buiten de grens van het lint gesitueerd. Hierdoor wordt de inpassing binnen het dorp niet gezien als een bedreiging voor de lintstructuur. Wanneer er wordt gekeken op woonblokniveau valt het toekomstige kavel wel wat meer buiten de toon. Dit voornamelijk door de nokrichting van het dak. Dit is alleen geen reden om het plan als bedreiging voor de omgeving te zien. Er zijn meerdere kavels in de omgeving met een andere nokrichting, wat het niet geheel ongebruikelijk maakt.

De inpasbaarheid van het ontwerp binnen de omgeving zorgt wel voor meerdere vraagtekens. Het gaat hier om twee dingen: de situering van de bebouwing en de hoeveelheid verharding. De bebouwing is te ver richting het kavel van nummer 10 gebouwd, ten eerste iets wat ongebruikelijk is binnen de lokale structuur, maar ook ongunstig kan uitpakken voor de bewoners van nummer 10. De verhouding verhard tegenover groen is ook een element wat

het plan niet laat passen binnen de omgeving. Er wordt veel op groen ingeleverd, wat niet ten goede komt van het lokale dorpse beeld. Er is al veel verharding aan de westkant van het plan, waardoor nog meer verharding de dorpse structuur in gevaar kan brengen. Verder wordt veel van het groen weergegeven in tuin- en parkeervorm. Dit is een keuze die ervoor zorgt dat in de toekomst het groen nog verder kan verdwijnen. Hiermee past het plan niet in de stedenbouwkundige dorpse opzet van Staphorst. Er wordt daarom een algemeen negatieve beoordeling gegeven voor de tweedimensionale stedenbouwkundige opzet.

Het 3D-model heeft ook meerdere aandachtspunten. Dit zit hem voornamelijk in het dak en de achterkant van het pand. Het platte dak, waarvan wordt aangenomen dat deze kleiner is in de schets van 2020, is iets wat niet gebruikelijk is in de omgeving. Dit zorgt aan de voorzijde niet direct voor een grote botsing met de lokale stedenbouw, maar aan de achterzijde wel. Aanpassingen kunnen ervoor zorgen dat het plan passender wordt binnen de huidige ruimtelijke ordening. Hiervoor moet VechtHorst echter wel terug naar de tekentafel. Hierdoor wordt er geen positief advies gegeven voor het ontwerp.

De ontwikkeling omtrent de hoogte is een belangrijk onderwerp tijdens dit ontwerpproces. Er is moeilijk te zeggen of de hoogte per direct invloed gaat hebben op de stedenbouwkundige structuur van het dorp. Er zijn meerdere appartementenblokken met gelijke hoogtes. Er kan wel worden gesteld dat de panden op nummer 10 en 16 wel stedenbouwkundig uit de toon gaan vallen. Het hangt ervan af of de hoogte ook invloed heeft op de omliggende kavels. Deze vraag moet met een onderzoek worden beantwoord. Op het gebied van zoninval en privacy kunnen de omliggende kavels, voornamelijk van de Eikenlaan en Lindenlaan, overlast gaan ervaren. Hiermee wordt er wederom geen positief advies gegeven aan het plan.

Terwijl de vergelijking met het bestemmingsplan Staphorst Dorp – Rouveen 2016 een positieve is, valt de stedenbouwkundige analyse uit in een negatief advies. Het plan voldoet aan de huidige hoogte- en bebouwingseisen, maar dat weegt niet op aan de stedenbouwkundige inpassing. Er wordt inderdaad niet hoger dan 12 meter gebouwd, maar door de situering richting de omliggende kavels kan het plan als niet-passend worden gezien. Dit geldt ook voor de verhouding bebouwing. Er is in verhouding niet te veel bebouwing, maar het onbebouwde deel is vrijwel geheel verhard. Dit is een beeld wat niet in de omgeving past. Hierom krijgt het plan een negatief stedenbouwkundig advies.

4 Advisering

4.1 Verkeerskundig

We hebben een aantal zaken onderzocht aan de hand van de beschikbare informatie. We komen tot de conclusie dat er in het beleid van de gemeente Staphorst ruimte bestaat voor interpretatie, danwel verschil van begrip van bepalingen. Daarnaast zijn er cijfers voorhanden die aangeven hoe het gesteld is met de parkeerdruk. De situatie in de omgeving is ook geanalyseerd door middel van een locatiebezoek.

4.1.1 Conclusie

De gemeenteraad van Staphorst heeft Sweco gevraagd om een antwoord te formuleren op onderstaande vraag.

Bent u van oordeel dat bij de berekening van de parkeerbehoefte van het door VechtHorst aangevraagde plan van het hoogste parkeerkengetal moet worden uitgegaan?

Het antwoord wat wij hierop kunnen formuleren is:

Nee, we zijn niet van mening dat de hoogste parkeernorm dient te worden toegepast.

De gehanteerde parkeernorm voldoet aan de Parkeernota van de gemeente Staphorst. Deze Parkeernorm is als bandbreedte gegeven. Het gemiddelde van de bandbreedte dient te worden aangehouden. Er zijn mogelijkheden om een lagere of hogere norm binnen deze bandbreedte te hanteren, maar die zijn aan voorwaarden verbonden. Geen van de voorwaarden voor verhoging van de parkeernorm is echter van toepassing. Deels omdat er aantoonbaar niet aan de voorwaarden wordt voldaan, deels omdat de voorwaarden niet concreet en onderbouwd zijn toe te passen.

Voorwaarden voor hogere parkeernorm:

- In de omliggende omgeving is objectief aantoonbaar dat de parkeerdruk op representatieve momenten hoger dan 85% ligt.
- Als bij vergelijkbare, reeds gerealiseerde plannen in de praktijk blijkt het gemiddelde van de bandbreedte onvoldoende in de parkeerbehoefte voorziet.
- Het overduidelijk is dat voor het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zijn.

- De parkeerdruk in de omliggende omgeving is niet hoger dan 85%. Daarmee is er geen reden tot het hanteren van een hogere parkeernorm.
- De praktijkvoorbeelden van reeds gerealiseerde plannen zijn met behulp van de beschikbare informatie niet controleerbaar op maatgevende meetmomenten of vergelijkbaar met de beoogde ontwikkeling.
- Het is niet overduidelijk bevonden dat het plan bovengemiddeld veel parkeerplaatsen nodig zou hebben.

4.2 Stedenbouwkundig

Sweco heeft een aantal zaken onderzocht aan de hand van de beschikbare informatie. Er is door middel van locatiebezoek, plattegronden, 3D-tekeningen, satellietbeelden en foto's van de huidige situatie een oordeel geveld over het ontwerp van de ontwikkeling van VechtHorst. Het plan is op 4 onderwerpen getoetst met daarin weer subcategorieën.

4.2.1 Conclusie

De gemeenteraad van Staphorst heeft Sweco gevraagd om een antwoord te formuleren op onderstaande vraag.

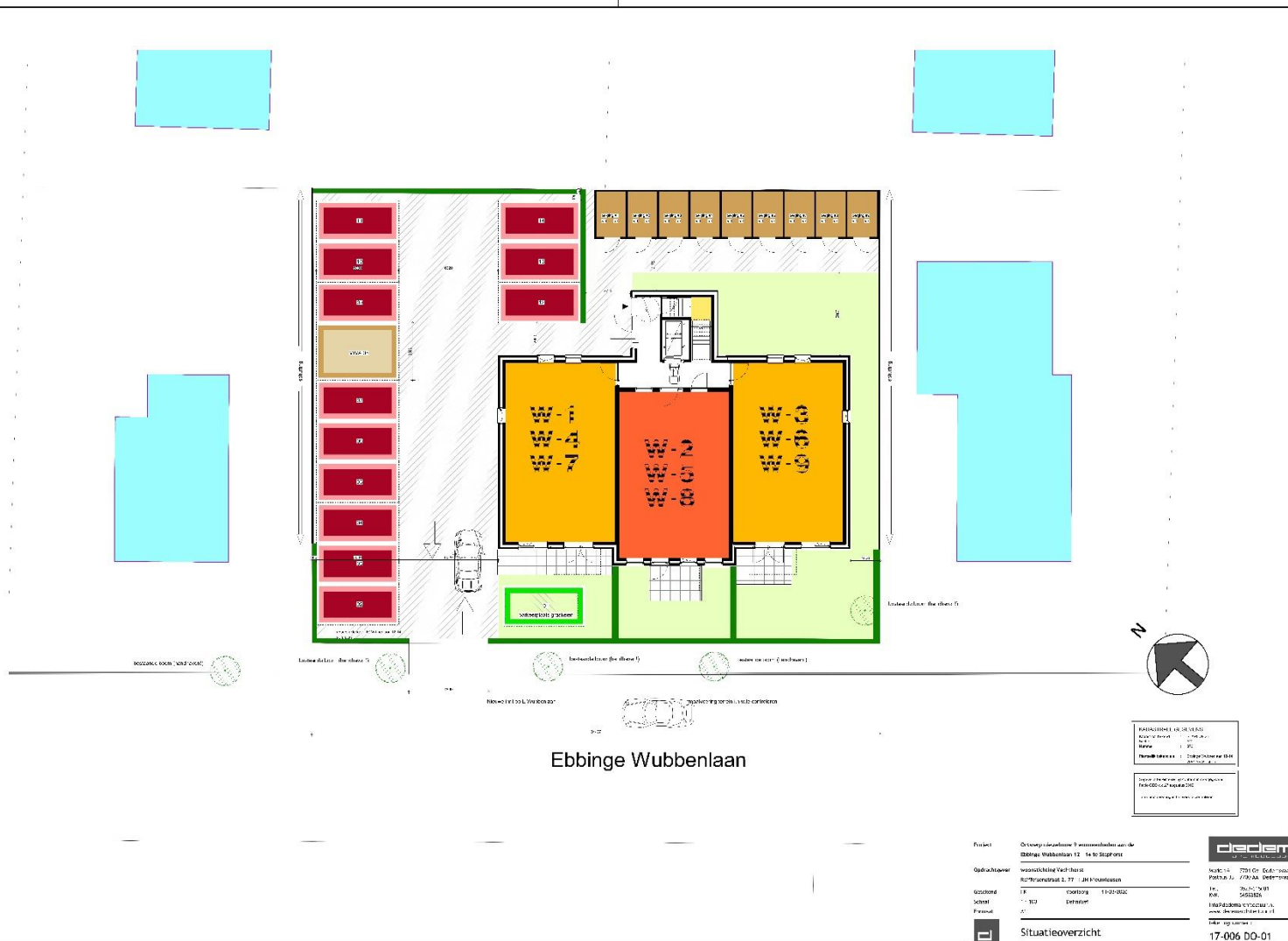
Bent u van oordeel dat de stedenbouwkundige opzet van het door VechtHorst aangevraagde plan zodanig afwijkt van de omgeving, dat het plan – gelet op de goede ruimtelijke ordening – niet kan worden vastgesteld?

Het antwoord wat wij hierop kunnen formuleren is: **Ja**, wij zijn van mening dat het plan van VechtHorst dusdanig afwijkt van de omgeving dat het plan niet vastgesteld kan worden. Met het oog op de lokale ruimtelijke ordening is er gekeken naar kenmerken van het plan en de inpassing in de omgeving op het gebied van landschap, verdeling van de bebouwing, het planmodel en de (bouw)hoogte. Daaruit kan worden geconcludeerd dat het plan niet volledig voldoet aan alle kenmerken.

Er zijn een aantal aspecten met een positief advies (zie tabel in bijlage III), maar deze wegen niet op aan de negatieve adviezen. Het is daarom niet stedenbouwkundig verantwoord dit plan doorgang te geven. Aanpassingen zijn naar ons inzicht mogelijk, maar het is de vraag of dit op het gebied van exploitatie haalbaar is. Met name de hoogte en de plaatsing van de bebouwing zijn hierin lastige punten. Het is de vraag of het voor VechtHorst haalbaar is om de hoogte en de verhouding verharding/ bebouwing aan te passen. Dit kan worden gedaan doormiddel van de volgende punten:

- De verhouding bebouwing, verharding en groen is scheef met betrekking tot de omgeving. De hoeveelheid groen moet hoger om het plan te laten slagen. Het inleveren van verharding (met grote waarschijnlijkheid parkeerplaatsen), is hierin essentieel.
- De positie van de bebouwing is te veel richting het kavel van nummer 10 gesitueerd. Een aanpassing, oftewel centralisatie, is noodzakelijk om het plan te laten passen binnen de omgeving.
- De achterkant van het pand is niet optimaal ontworpen. Het past niet bij het dorpse wonen van Staphorst en dient dan ook te worden aangepast.
- Het pand is te hoog, wat kan zorgen voor overlast bij de omliggende kavels. Het pand dient lager te worden gebouwd of er dient bewijs te worden geleverd dat er geen schaduwwerking ontstaat en dat de privacy van de bewoners kan worden gewaarborgd.

Bijlage I: Plattegrond plan 2020



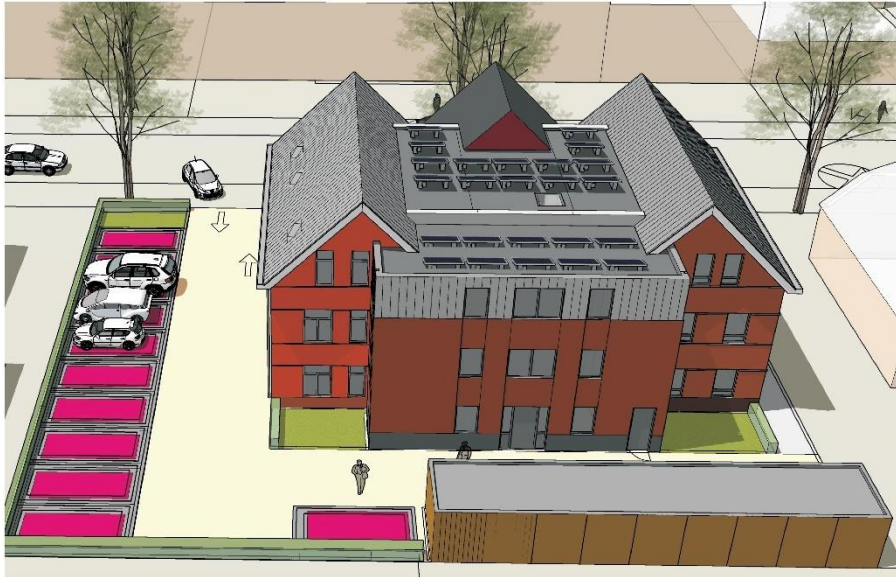
Bijlage II: Tekeningenboek plan 2018



bird-view



Impressies



impressie



impressie

Bijlage III: Beoordeling stedenbouwkundig onderdeel

Onderwerp	Subcategorie	Advies
Bestemmingsplan	Inpassing binnen huidig bestemmingsplan	Positief , op het gebied van hoogte- en bebouwingspercentage voldoet het plan aan het huidige bestemmingsplan Staphorst Dorp-Rouveen 2016.
Landschapsinpassing	Inpassing binnen lint	Positief , het ontwerp is geen bedreiging voor de lintstructuur.
	Inpassing binnen Ebbinge Wubbenlaan	Positief , het is niet aantoonbaar of het ontwerp een bedreiging is voor de lokale oriëntatie.
Inpassing vormgeving plattegrond	Hoeveelheid bebouwing	Negatief , de positionering past niet binnen de omgeving en het is niet duidelijk of de bewoners van nummer 10 en van de appartementen zelf overlast zullen ervaren door de kleine ruimte tussen de twee panden.
	Hoeveelheid verharding	Negatief , het plan wijkt te veel af van de kavels in de omgeving. Er is te veel verharding aanwezig op het kavel, wat botst met de dorpse structuur.
	Hoeveelheid groen	Negatief , door de vele verharding valt de ruimte voor groen weg. Ook de keuze voor het groen in tuinen en halfverharde parkeervakken tellen mee als onzeker groen, waardoor de capaciteit in de toekomst alleen nog maar kan dalen.
Aangezicht planmodel	Opbouw van de gevel	Positief , de gevel is passend binnen de omgeving en draagt bij aan de transparante structuur van Staphorst.
	Opbouw van het dak	Negatief , het dak en de achterzijde van het pand vallen te veel buiten de stedenbouwkundige structuur van het dorp.
	Opbouw van entree, omheining en bergingen	Positief , de entree, omheining en bergingen kennen een dorpse uitstraling met veel transparante kenmerken. Dit past binnen de dorpse structuur van Staphorst.
Hoogte ontwikkeling	Vergelijking hoogte met omgeving	Negatief , het plan past niet binnen de structuur van de kavels van nummer 10 en 16. Het is alleen niet duidelijk of dit schadelijk is voor de stedenbouwkundige structuur. Dit hangt van het punt "verandering situatie voor omliggende kavels" af.
	Verandering situatie voor omliggende kavels	Negatief , bewoners van de Eikenlaan en de Lindenlaan (en wellicht ook van de Ebbinge Wubbenlaan zelf) gaan last ervaren omtrent zoninval (bij de avondzon) en er ontstaat een grotere inbreuk op de privacy.