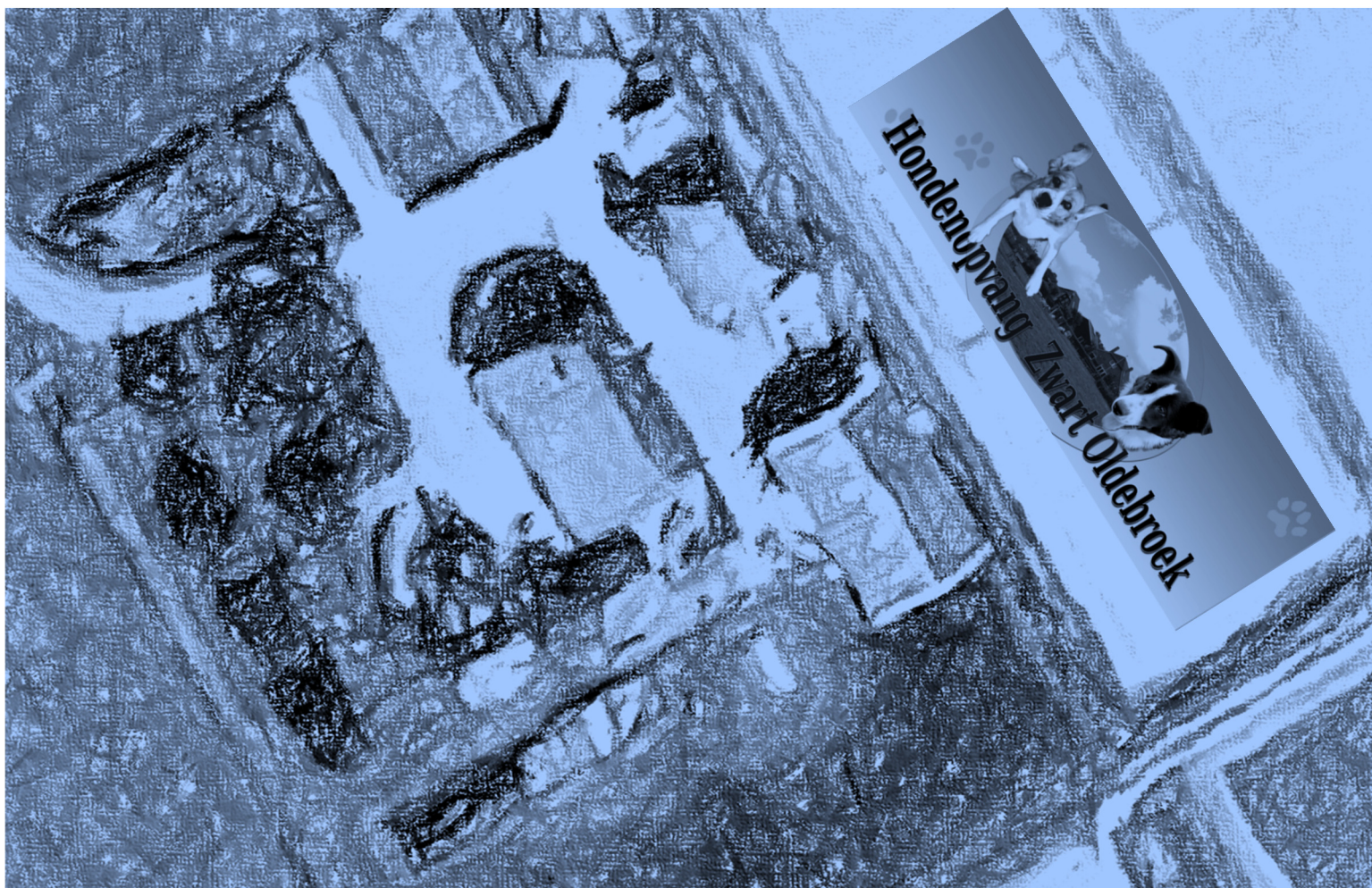


**Ruimtelijke onderbouwing in verband met de herziening van het
bestemmingsplan Buitengebied Oldebroek ten behoeve van de
realisatie van een hondenopvang op het perceel
Zuiderzeestraatweg 337 te Oldebroek**



Documentatiepagina

Titel	Ruimtelijke onderbouwing in verband met de herziening van het bestemmingsplan Buitengebied Oldebroek ten behoeve van de realisatie van een hondenopvang op het perceel Zuiderzeestraatweg 337 te Oldebroek
-------	--

Opdrachtgever De heer G.J. Zwart Zuiderzeestraatweg 337 8096 BM OLDEBROEK

Datum herziene versie d.d. 1 maart 2017

Contactpersoon gem. Oldebroek De heren J.W. Van Hoorn en B. Bij 't Werk

Contactpersoon procedure voor
hondenopvang zwart Thea Engeltjes

Inhoudsopgave	Pagina
1. Inleiding	4
1.1 Ligging en begrenzing	4
1.2 Bestemming en procedure	5
1.3 Eisen aan ruimtelijke onderbouwing	5
2. Plangebied	6
2.1. Voorgeschiedenis	6
2.2. Bestaande situatie	8
2.3 Toekomstige situatie	11
2.4 Verkeer	12
3. Beleidskader	13
3.1. Rijksbeleid	13
3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	13
3.1.2. Visie erfgoed en ruimte	15
3.2. Provinciaal beleid	15
3.2.1. Omgevingsvisie Gelderland	15
3.2.2. Omgevingsverordening Gelderland	19
3.2.3. Conclusie provinciaal beleid	19
3.3. Gemeentelijk beleid	20
3.3.1. Structuurvisie 2030 gemeente Oldebroek	20
3.3.2. Toekomstvisie 2030	21
3.3.3. Landschapsontwikkelingsplan	21
3.3.4. Conclusie gemeentelijk beleid	23
4. Onderzoek	24
4.1. Algemeen	24
4.2. Geologie	24
4.3. Luchtkwaliteit	24
4.4. Geluid	25
4.5. Geur	28
4.6. Bodem	28
4.7. Externe veiligheid	29
4.8. Bedrijven en milieuzonering	30
4.9. Kabels en leidingen	31
4.10. Water	31
4.10.1. Vigerend beleid	31
4.10.2. Waterparagraaf	32
4.10.3. Waterhuishoudkundige aspecten	33
4.11. Besluit milieueffectrapportage	33
4.12. Archeologie en cultuurhistorie	34
5. Economische uitvoerbaarheid	35
6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
6.1. Communicatie	35

Bijlagen:

- Akoestisch onderzoek Hondenopvang Zwart te Oldebroek Rapport 21610211.R01
- Parkeernota Oldebroek
- Watertoets d.d. 10-12-2016

1. Inleiding

De initiatiefnemer, de heer G.J. Zwart, Zuiderzeestraatweg 337 te Oldebroek heeft momenteel op de locatie Zuiderzeestraatweg 337 te Oldebroek een hondenopvang voor ca. 35 honden gerealiseerd in vier van de (bij)gebouwen op de locatie Zuiderzeestraatweg 337. Daarnaast verricht hij agrarische hobbyactiviteiten door het houden van ca. 49 schapen in 1 van de bijgebouwen op het perceel.

De initiatiefnemer is eigenaar van het perceel, dat in het buitengebied van Oldebroek gelegen is. De hondenopvang is gerealiseerd en verspreid over meerdere bestaande gebouwen te weten een deel van de bestaande woning (de deel aan de achterzijde van de woning en 3 bijgebouwen (waarvan 1 deels) in gebruik is. Op het terrein zijn meerdere uitloopterreinen aanwezig. In de schuur die het meest aan de achterzijde van het perceel is gerealiseerd worden in het najaar ca. 49 schapen met lammeren gehuisvest. Deze verblijven met name in de periode half februari tot en met half april in deze schuur op het terrein en in de uitloopgebieden buiten.

Vanwege het feit dat het initiatief niet rechtstreeks binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan Buitengebied 2007 past moet er een uitgebreide omgevingsvergunningaanvraag ingediend worden. Ten behoeve van deze aanvraag is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

De projectlocatie heeft nu nog een woonfunctie, deels bedrijf door de vestiging van het hondenopvang en het houden van schapen. Voor de toevoeging van de nieuwe activiteiten kan worden aangehaakt bij de huidige bestemming Wonen en ter plekke de voor wonen aangewezen gronden te bestemmen voor een hondenopvang bij een woning, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van wonen- hondenopvang". Het wonen is op dit moment bestemd. Er zijn diverse gebouwen aanwezig. De situatie wordt hieronder in figuur 1 duidelijk aangegeven

1.1 Ligging en begrenzing



Afbeelding 1: Situering plangebied.

De locatie ligt in het buitengebied van Oldebroek. De projectlocatie Zuiderzeestraatweg 337 ligt aan de oostkant van de kern Oldebroek. Het perceel ligt op ongeveer 180 meter van de

Zuiderzeestraatweg. De Zuiderzeestraatweg kenmerkt zich door de lintbebouwing. In de directe omgeving bevinden zich diverse niet-agrarische functies zoals burgerwoningen en enkele bedrijven waaronder een glastuinbouwbedrijf en een groot transportbedrijf. Voor het overige wordt de locatie omgeven door agrarische percelen. De initiatiefnemer heeft zelf 1,13 ha aan agrarische gronden in eigendom. Deze worden nu voor agrarische activiteiten, zoals het houden van schapen gebruikt en voor uitloopmogelijkheden voor de honden in de opvang.

1.2 Bestemmingsplan en procedure.

Van toepassing is het bestemmingsplan Buitengebied 2007, (vastgesteld op 15 december 2009). Het perceel is bestemd als Wonen (maximaal 1 vrijstaande woning), al dan niet in combinatie met ruimten voor aan-huis-verbonden bedrijfsactiviteiten. De activiteit hondenopvang kan niet als een toegestane aan-huis verbonden bedrijfsactiviteit worden beschouwd, omdat de honden ook buiten de (woon)bebouwing worden gehouden en niet wordt voldaan aan de voorwaarde dat de activiteit uitsluitend plaatsvindt in de woning en/of in de daarbij behorende bijgebouwen. Een hondenopvang is daarom in strijd met het bestemmingsplan.



1.3 Eisen aan de ruimtelijke onderbouwing

Een op artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 30 Wabo gebaseerde zelfstandige instructie voor de inhoud en inrichting van deze ruimtelijke onderbouwing ontbreekt in het Besluit omgevingsrecht (Bor). Artikel 5.20 van het (Bor) verklaart voor de inhoud van het besluit de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing belicht alle relevante aspecten vanuit de ruimtelijke ordening en toont aan dat voorliggende ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Hieronder is verwoord waaraan een ruimtelijke onderbouwing moet voldoen.

In een goede ruimtelijke onderbouwing zijn neergelegd:

1. een verantwoording van de gemaakte keuzen;
2. een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding; Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.9;
3. de uitkomsten van het in artikel 3.1.1 bedoelde overleg; Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 7;

4. de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek; verwezen wordt naar de gehele ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat met alle relevante feiten en af te wegen belangen rekening is gehouden;
5. een beschrijving van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding zijn betrokken; het ontwerpbesluit wordt voor een ieder ter inzage gelegd. Er wordt gelegenheid geboden om zienswijzen in te dienen;
6. de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan; Verwezen wordt naar hoofdstuk 6.

Voor zover bij het project geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, waarin de hierna volgende onderdelen zijn beschreven, worden in de ruimtelijke onderbouwing ten minste neergelegd:

7. een beschrijving van de wijze waarop met de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden; Verwezen wordt naar paragraaf 4.10.
8. voor zover nodig een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overige waarden van de in het besluit begrepen gronden en de verhouding tot het aangrenzende gebied; In hoofdstuk 4 is aandacht besteed aan relevante aspecten;
9. een beschrijving van de wijze waarop krachtens hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer vastgestelde milieukwaliteitseisen bij het besluit zijn betrokken; het betreffende hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer heeft betrekking op luchtkwaliteitseisen. Deze zijn beschreven in paragraaf 4.3.

2. Plangebied

2.1. Voorgeschiedenis

Het reliëf en de bodem van het Oldebroeker landschap zijn voornamelijk tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saalien, ontstaan. In die periode is de stuwwal van de Veluwe gevormd, doordat het landijs zand, grind en stenen voor zich uitschoof en opstuwde tot wallen. Het landschap van de gemeente Oldebroek kent relatief grote verschillen in zijn hoogteligging. De noordelijk gelegen polders liggen rond de hoogte van de zeespiegel en gedeeltelijk zelfs lager. Op de Veluwe in het zuiden trekt het reliëf op tot 60 meter boven NAP. Na het smelten van het ijs zijn de stuwwal met de hoge zandgronden en de dekzandgebieden met de lagere zandgronden blijven liggen. Aan de rand van de stuwwal waar het smeltwater niet afstroomde maar langzaam infiltreerde, heeft zich een smeltwaterterras gevormd. Waar het water wel kon wegstromen, ontstonden nieuwe tracés voor rivieren en beken. Wind en water hebben zanden uit de stuwwal meegenomen en op lagere plaatsen het dekzandgebied opnieuw gevormd met brede lage beekvalleien en de hogere dekzandruggen. Later in het Weichselien zijn de dekzandlandschappen ontstaan. Ze komen voornamelijk voor in de vorm van min of meer evenwijdige ruggen, die ongeveer noordoost-zuidwest lopen. Deze ruggen liggen onder andere in het gebied tussen de Bovenstraatweg en de Veenweg en in de vorm van een smalle rug langs de Veenweg ten Oosten van Mulligen. Op de noordelijke rug is het dorp Oosterwolde tot ontwikkeling gekomen.

De Zuiderzeestraatweg ligt op middelhoge dekzanden en lagere veengebiedjes. Er zijn op korte afstand veel gradiënten van droog naar nat en hoog naar laag. Het bergt een veelheid aan functies en grote variaties aan landschappelijke sferen. Veel cultuurhistorische landschapsdelen, elementen en monumenten zijn in het middengebied aanwezig. Oude dekzandontginningen, escomplexen en landgoederen met lanenstelsels en bosjes wisselen af met enclaven van veenontginningen. Op de dekzandruggen in het middengebied liggen Oldebroek en Wezep.

Omdat de meeste kernen in dit gebied liggen, zijn wonen en bedrijvigheid (op grotere schaal) de economische dragers van dit gebied. Maar ook het open gebied is in bezit van een economische draagkracht; wonen en recreatie in clusters, kleinschalige landbouw en ambachtelijke bedrijvigheid. In de rand van de kernen, langs oude wegen en nabij kleinere bebouwingsclusters in het buitengebied, is in de afgelopen decennia de omvang van de bebouwing toegenomen. Binnen de verschillende landschapsgedeeltes wisselen openheid en geslotenheid elkaar af, zodat van een reeks op elkaar volgende landschapscompartimenten gesproken kan worden.

Van oudsher hebben mensen zich bij voorkeur gevestigd op locaties die op de overgang van droog naar nat en van hoog naar laag liggen. Zo liggen de woonplaatsen en buurtschappen Hattemerbroek, Wezep, 't Loo, Mulligen en Bovenveen als een kralensnoer aan de noordrand van de huidige bossen. De drogere gronden werden gebruikt als akkers, de lagere zandgronden als weiland en de veengronden als hooiland. Het bewoningslint van de Zuiderzeestraatweg met de plaats Oldebroek is gesitueerd op de overgang van de zandgronden naar de natte veengronden en markeert de lijn vanwaar de ontginning van de lage veen- en kleigebieden in noordwestelijke richting in het verleden is gestart. De (lint)bebouwing van de Zuiderzeestraatweg is afkomstig uit de 19e en 20e eeuw en is bepalend voor het beeld van de gemeente. Haaks op de Zuiderzeestraatweg liggen langgerekte percelen.

Afbeelding 2: Bestaande situatie.

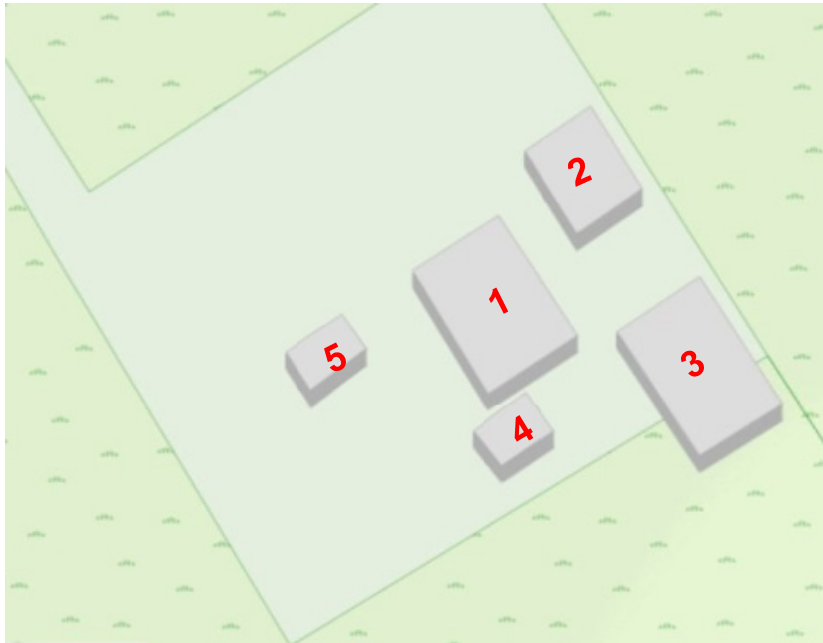


2.2. Bestaande en toekomstige situatie

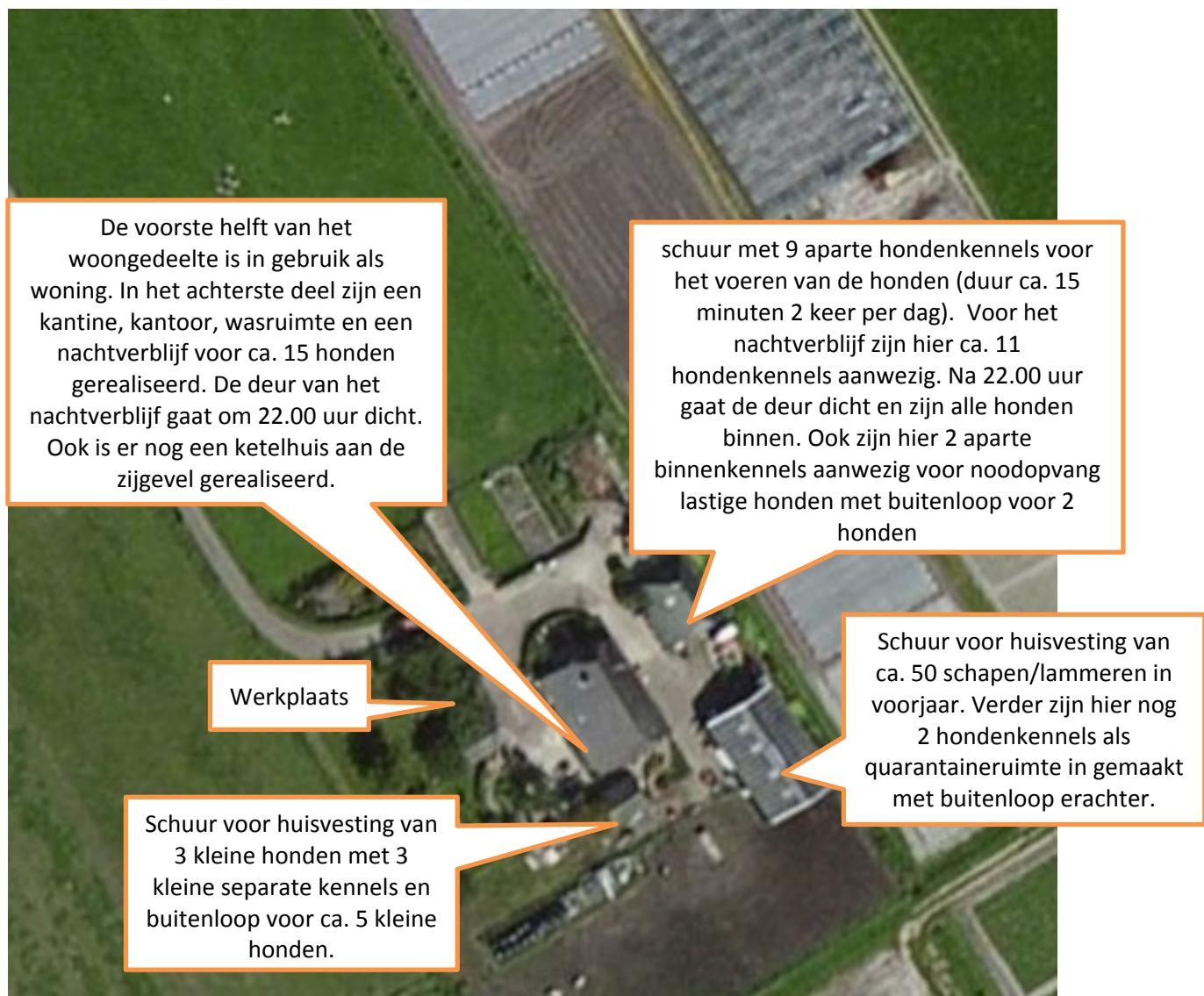
De projectlocatie Zuiderzeestraatweg 337 ligt aan de oostkant van de kern Oldebroek. Het perceel ligt op ongeveer 180 meter van de Zuiderzeestraatweg omgeven door weilanden. De doorgaande provinciale weg Zuiderzeestraatweg is een drukke weg met veel vrachtverkeer. De zuiderzeestraatweg kenmerkt zich door de lintbebouwing. In de nabije omgeving is de snelweg A28 gelegen. Het bedrijf is op korte afstand van de kern 't Loo gelegen. In de directe omgeving bevinden zich diverse niet-agrarische functies zoals burgerwoningen en enkele bedrijven waaronder een glastuinbouwbedrijf en een groot transportbedrijf. Voor het overige wordt de locatie omgeven door agrarische percelen. De initiatiefnemer heeft zelf 1,13 ha aan agrarische gronden in eigendom. Deze worden nu voor agrarische activiteiten, zoals het houden van schapen gebruikt en voor uitloopmogelijkheden voor de honden in de opvang.

De projectlocatie heeft nu nog een woonfunctie voor 1 vrijstaande woning en is ook als zodanig bestemd. In het verleden heeft deze locatie de bestemming agrarisch gehad. Er zijn diverse gebouwen aanwezig die nu net als de deel van de woning in gebruik zijn voor de exploitatie van een hondenopvang en het hobbymatig houden van schapen met lammeren. Achter de gebouwen zijn uitloopterreinen aanwezig. Er zijn ook nog 3 grotere uitloopterreinen gerealiseerd in de weilanden voor en naast het woongebouw en achter gebouw 3 en 4. De honden lopen tijdens de opvang los op het terrein rond waardoor een natuurlijke situatie ontstaat wat ook het blaffen van honden voorkomt. Het huidige gebruik wordt doorgezet en de situatie blijft in de toekomst dus ongewijzigd.

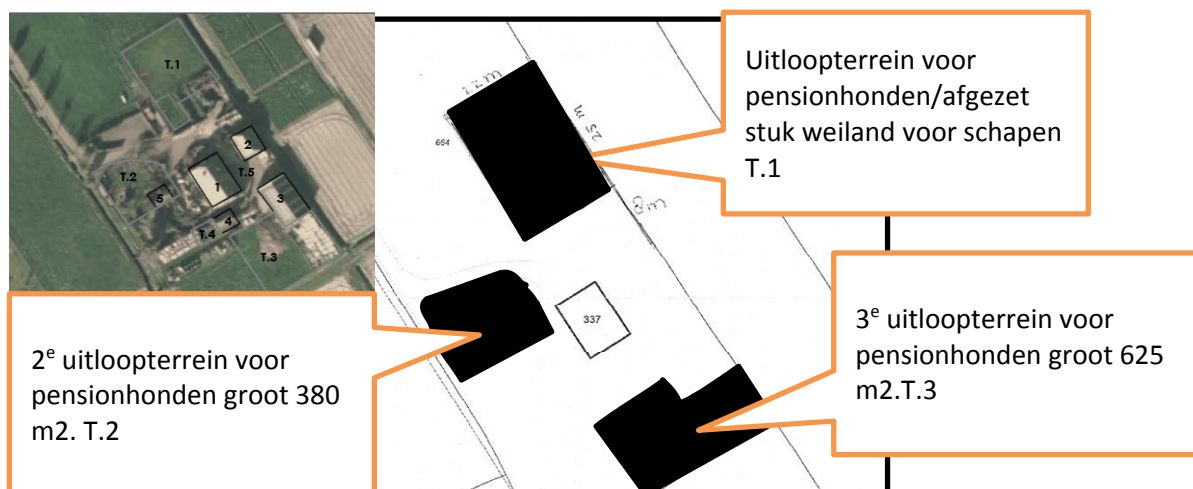
Het gebruik van de gebouwen is zoals hieronder staat aangegeven:



- Woning (gebouw 1) Zuiderzeestraatweg 337 groot 160 m2
 - o De helft van de woning wordt gebruikt als woning en de andere helft (de achterzijde) is opgesplitst in
 - Kantoor 13 m2
 - Kantine 13 m2
 - Wasruimte 12 m2
 - Nachtverblijf 44 m2
 - Ketelhuis (aangebouwd) 7 m2
- Bestaande schuur (gebouw 2) groot 80 m2
 - o 9 sep. binnenkennels voor het voeren van de honden (ca. 15 min.) per stuk 1,8 m2
 - o 2 binnenkennels voor noodopvang lastige honden per stuk 9,25 m2
 - o Ca. 11 hondenkennels voor nachtopvang (na 22.00 uur deur dicht) 80 m2
 - o Buitenloop voor ca. 2 honden. 12 m2
- Bestaande schuur in 1999 gebouwd (gebouw 3) als vervanging van oude schuur
 - o Schuur voor ca. 50 schapen/lammeren (half febr./half april) 160 m2
 - o 2 binnenkennels als quarantaineruime per stuk 4 m2
 - o Buitenloop voor 2 honden 10 m2
 - o Buitenloop 200 m2
- Bestaande schuur (gebouw 4) groot 26.65 m2
 - o 3 kennels voor de opvang van kleine honden 5.60 m2
 - o Buitenloop voor ca. 5 kleine honden 23.40m2
- Bestaande schuur (gebouw 5) groot 28 m2
 - o werkplaats



Op het perceel staat een woning met 4 bijgebouwen en een aangebouwd ketelhuis tegen de woning. Het perceel wordt aan de buitenranden omzoomd door weilanden en is opgenomen in het open landschap. Het perceelsgedeelte voor de woning is gedeeltelijk voorzien van een hekwerk met een afmeting van ca. 25 meter lang en 22 meter breed zodat dit weiland gebruikt kan worden als uitloopterrein voor de honden en het buiten laten lopen van de schapen. Een 2^e uitloopterrein, afgezet met hekwerk bevindt zich aan de westzijde van de woning. De afmeting van het 2^e uitloopgebied is 337 m². De afmeting is ca. 18.70 m x 19.50 m. De werkplaats moet hier van afgetrokken worden. Achter de schapenschuur is een stuk weiland met hekwerk afgezet als 3^e uitloopterrein voor de pensionhonden. E.e.a. is gerealiseerd zoals op onderstaande tekening is aangegeven.



Ter ontsluiting van de opvang wordt de bestaande ontsluiting van het terrein benut. Het parkeren van de auto's van de bezoekers en werknemers vindt op eigen terrein plaats. Bij het pension is ruimte aanwezig voor het parkeren van ca. 6 auto's voor bezoekers en ca. 5 auto's voor werknemers. Dit parkeerterrein is aan de westzijde voor de woning aangelegd en met name bedoeld voor het kortstondig parkeren van auto's van bezoekers voor het brengen en halen van de pensionhonden. Deze parkeerplaats is als een rotonde aangelegd om het verkeer bij meerdere bezoekers tegelijk makkelijk te laten passeren zodat er geen opstoppen ontstaan.

2.3 Toekomstige situatie



Het huidige gebruik van het terrein wordt in de toekomst doorgezet. De woning en de hierbij behorende bijgebouwen blijven intact. Het aanzicht van de woning, bijgebouwen en gronden blijven dan ook ongewijzigd en passen in het landschappelijke en agrarische beeld van de directe omgeving. De woning (gebouw 1) blijft als woning bestaan waarbij de helft als woonruimte wordt gebruikt en de andere helft van de boerderij (de deel) wordt opgesplitst in kantoor, kantine, wasruimte en nachtkennel. Het buitenaanzicht van de woning verandert hierdoor niet. De bestaande schuren

(gebouw 2 en 4) worden gebruikt als binnen kennels en veranderen niet aan de buitenzijde. De functie van schuur (gebouw 5) blijft ongewijzigd als werkplaats dienen. Schuur (gebouw 3) dient als schuur voor de stalling van 49 schapen/lammeren en heeft 2 binnen kennels als quarantaineruimte. Ook dit gebouw verandert niet aan de buitenzijde voor het aanzicht in de omgeving.

2.4. Verkeer

Bij het opstellen van bestemmingsplannen moet rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat door een nieuwe ontwikkeling. De gemeente Oldebroek beschikt, samen met enkele andere gemeenten, over eigen parkeerbeleid. Dit parkeerbeleid is vastgelegd in de beleidsnotitie 'Parkeernota 2014' zoals opgenomen in de bijlage van deze onderbouwing.

Voor wat betreft de verkeersgeneratie wordt aangesloten bij de publicatie 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317 (oktober 2012)' van het CROW. Het CROW ontwikkelt en publiceert kennis onder andere op het gebied van verkeer en parkeren. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccepteerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeersgeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Werken	Parkeernorm*	opmerkingen
Kantoor (zonder baliefunctie) Administratief en zakelijk.	2,6	
Commerciële dienstverlening Kantoren met een baliefunctie.	3,2	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief Bijvoorbeeld industrie, laboratorium, garagebedrijf of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).	2,2	Exclusief vrachtwagenparkeren
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief Bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).	1,1	Exclusief vrachtwagenparkeren
Bedrijfsverzamelgebouw Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.	2,0	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
Showroom	1,7	

In CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn geen parkeerkencijfers opgenomen voor de voorziening hondenopvang. In deze gevallen moet de gemeente bepalen welke parkeernorm zij hiervoor willen hanteren.

De verkeersbewegingen van en naar de woning zullen niet toenemen als gevolg van de oprichting van het hondenopvang omdat de hondenopvang al in de gewenste omvang in gebruik is. Bezoekers en personeel kunnen parkeren op eigen terrein. In de parkeernota staat voor deze specifieke vorm van bedrijfsvoering geen norm opgenomen. Doordat er slechts sprake is van kortdurig parkeren (kiss and ride systematiek) omdat het hier (kort) parkeren betreft voor het wegbrengen en ophalen van honden is in overleg met de gemeente geconcludeerd dat er het beste aangesloten kan worden bij de parkeernorm van 1,1 omdat er sprake is van minimaal en kortstondig parkeren en nagenoeg geen parkeerbehoefte bestaat t.b.v. personeel. Om dit veilig te laten verlopen heeft de ondernemer de parkeerplaats zo aangelegd dat aankomend en vertrekkend verkeer elkaar niet tegenkomen en niet op elkaar hoeven te wachten. Volgens de parkeernorm van de gemeente Oldebroek moeten bij de parkeernorm van 1,1 voor bedrijf en 2,5 voor wonen er 10 parkeerplaatsen aanwezig zijn. Op het perceel is voldoende ruimte aanwezig om hierin te voorzien (6 pp voor bezoekers en 5 pp voor personeel). Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid.

Op dit moment vinden er ca. 75 verkeersbewegingen in de dagperiode plaats en ca. 25 in de nachtperiode. Dit huidige gebruik zal worden doorgezet en er zal in de toekomst geen verdere toename van verkeersbewegingen plaatsvinden. Het huidige gebruik levert geen problemen met de omgeving op en veroorzaken geen knelpunten bij de afrit bij de Zuiderzeestraatweg door de minimaal aantal vervoersbewegingen en de rustige oprijlaan die naar het perceel van de hondenopvang leidt. Door deze rustige oprijlaan kan de parkeerplaats bij de hondenopvang goed bereikt worden. De ontsluiting van de hondenopvang vindt plaats op de Zuiderzeestaatweg. De Zuiderzeestraatweg beschikt over voldoende capaciteit om de beperkte toename aan verkeersbewegingen op te vangen. De bestaande in- en uitrit naar de Zuiderzeestaatweg is overzichtelijk en blijft ongewijzigd. De Zuiderzeestraatweg is een provinciale weg (N308) en gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. In principe wordt er vanuit “Duurzaam Veilig (Verkeer)” geen maximumgrens gesteld aan de intensiteit van het autoverkeer. Echter hoe hoger de intensiteit, hoe groter de kans op overlast. In de praktijk wordt voor genoemde erftoegangswegen 5.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) gehanteerd.

Het bovenstaande wijst uit dat er ruim voldoende parkeerplaatsen op eigen erf aanwezig zijn om aan de parkeernorm te kunnen voldoen en de parkeerplaatsen zijn zo aangelegd dat het verkeer zonder onnodig op elkaar te hoeven wachten kan komen en gaan naar de hondenopvang waardoor overlast voor de direct omwonenden tot een minimum wordt beperkt. Het aantal verkeersbewegingen neemt niet toe ten opzichte van de bestaande situatie en kan via een goede ontsluiting van en naar het bedrijf toekomen. De minimum aantal verkeersbewegingen zijn verwaarloosbaar voor de aantallen op de Zuiderzeestraatweg.

3. Beleidskader

3.1. Rijksbeleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het vaststellingsbesluit van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) ondertekend. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit te bereiken, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeente en provincies en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Het Rijk richt zich daarbij op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

Buiten de nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en laat verstedelijkings- en landschapsbeleid over aan de provincies en gemeenten. De gemeente is in dat opzicht de overheid die het dichtst bij de burger staat en zorg draagt voor een veilige en leefbare woon- en werkomgeving. In het ruimtelijk domein gaat het om de ruimtelijke ontwikkeling van stad en platteland in brede zin, waarbij onder meer belangen ten aanzien van mobiliteit, milieu, natuur, water, economie en wonen worden

afgewogen. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei geënt op het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

De gebieden met de meest unieke of kenmerkende landschappen zijn aangewezen als Nationaal Landschap. Deze gebieden zijn waardevol door hun cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Uitgangspunt voor het Nationaal Landschap is dat de belangrijkste landschappelijke kwaliteiten niet mogen worden aangetast. Voor nationale landschappen (twintig in totaal) geldt het uitgangspunt 'behoud door ontwikkeling': mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt ('ja, mits'-principe), zijn ruimtelijke ontwikkelingen binnen die landschappen mogelijk.

Grootschalige ontwikkelingen zijn niet toegestaan, tenzij het het nationaal belang betreft en er compenserende maatregelen worden getroffen. Binnen de nationale landschappen is ruimte voor ten hoogste de eigen bevolkingsgroei (migratiesaldo nul). Daarnaast bieden de nationale landschappen ruimte voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid. Maat, schaal en ontwerp zijn bepalend voor behoud van de kwaliteiten van de landschappen.

Het begrip 'grootschalig' moet gerelateerd worden aan de aanwezige kernkwaliteiten en aan het reeds aanwezige verstedelijkingspatroon en het -volume. Zo kan in relatief onbebouwde landschappen een beperkte toename van de bebouwing reeds afbreuk doen aan de kernkwaliteiten van dat landschap, terwijl in andere landschappen een zelfde toename van bebouwing geen gevolgen hoeft te hebben voor de aanwezige kernkwaliteiten.

Op 3 juli 2007 heeft de provincie de begrenzing van de nationale landschappen in Gelderland vastgesteld in de Streekplanuitwerking Nationale Landschappen (zie paragraaf 3.2.3). De gemeente Oldebroek ligt geheel in de het nationaal landschap 'Veluwe'.

De SVIR gaat (uiteraard) niet in op uitbreidingsmogelijkheden van op individuele initiatieven waarvan in het onderhavige geval sprake is.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond. De ladder kent drie treden die achter elkaar worden doorlopen.

1. voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (m.a.w. zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).



De ladder heeft betrekking op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De locatie van de hondenopvang ligt buiten bestaand bebouwd gebied waarbij de beoogde functie goed past in dit buitengebied. Door de ligging aan de ontsluitingsweg Zuiderzeestraatweg is de locatie goed ontsloten. De beoogde ontwikkeling kan niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling zoals is bepaald in artikel 1.1.1, lid 1, sub i Bro. Een verantwoording van de voorgestane ontwikkeling in dit kader kan achterwege blijven. In de paragraaf 3.2 volgt een nadere uitwerking in het provinciaal kader.

Het nationale beleid staat de planontwikkeling, gezien het karakter van het plan, niet in de weg. De voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten zoals verwoord in de structuurvisie infrastructuur en ruimte.

3.1.2. Visie erfgoed en ruimte

In de Nota 'Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte' schetst het kabinet haar visie op het borgen van onroerend cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening. Om dit te bewerkstelligen is op 1 januari 2012 artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd. Deze wijziging verplicht gemeenten nu om het aspect cultureel erfgoed expliciet mee te wegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan.

In de Richtlijnen bouwhistorisch onderzoek wordt een onderscheid in de fysieke omgeving gemaakt tussen de cultuurhistorie in de ondergrond en de bovengrond:

- het bodemarchief;
- het bouwkundig erfgoed (gebouwen en structuren);
- het cultuurlandschap.

De locatie aan de Zuiderzeestraatweg is al enkele decennia bebouwd. Gedurende die periode is de bebouwing diverse keren aangepast. Op het perceel zijn geen cultuurhistorisch waardevolle panden aanwezig. Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie hebben de ontwikkelingsmogelijkheden van dit plan daarom geen negatieve invloed.

3.2. Provinciaal beleid

3.2.1. omgevingsvisie Gelderland

Op 9 juli 2014 heeft de provincie Gelderland de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De Omgevingsvisie komt daarmee in de plaats van de Structuurvisie Gelderland uit 2005. Op 24 september 2014 heeft de provincie de bijbehorende Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld.

Het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Streekplan, het Milieuplan en de Reconstructieplannen zijn herzien en samengebracht in de nieuwe Omgevingsvisie. Met de Omgevingsvisie kiest de provincie voor een gezamenlijke aanpak met gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en particulieren van de maatschappelijke opgaven voor de komende vijf à tien jaar. De provincie ondersteunt, faciliteert en handelt vanuit mogelijkheden en niet alleen vanuit kaders. Hierbij staan twee hoofddoelen centraal:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

Duurzame economische structuur

Het verbeteren van de economische structuur is een belangrijke opgave voor de Gelderse samenleving. Door samen kansen te benutten, met oog voor de unieke kwaliteiten van Gelderland, is de economische structuur te verbeteren. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door een duurzame versterking van de ruimtelijk-economische structuur. Het beleid richt zich op:

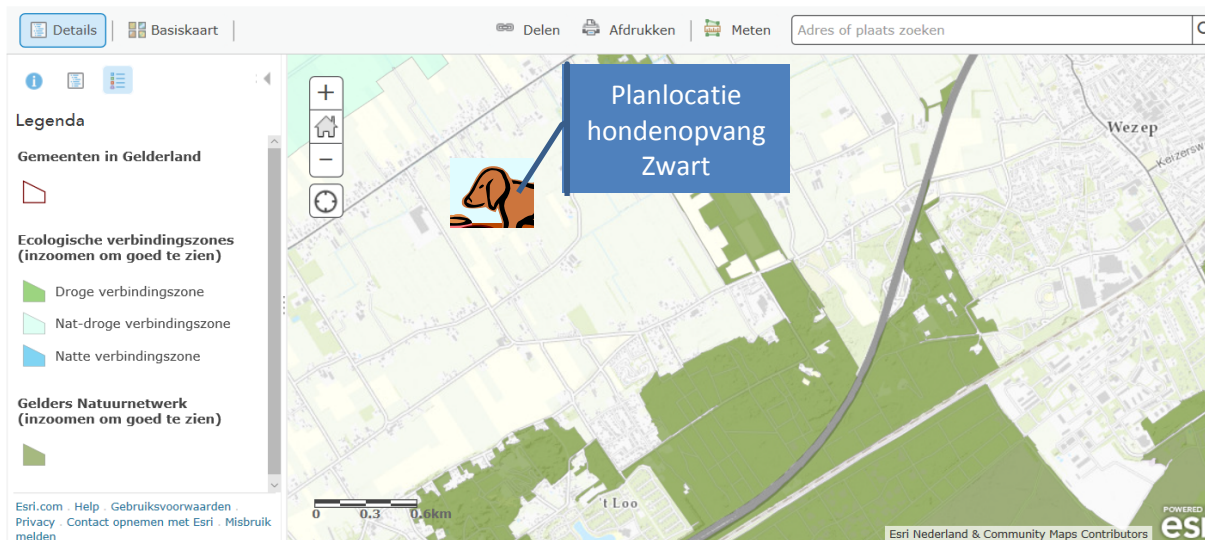
- kansen bieden aan bestaande en nieuwe bedrijven;
- het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's;
- het creëren van een goede bereikbaarheid van de stedelijke gebieden en de economische kerngebieden met fiets, openbaar vervoer en auto maar ook digitaal;
- het versterken van ruimtelijke randvoorwaarden voor de sterke (top)sectoren en het verbeteren van de kennisinfrastructuur;
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor cultuurbeleving;
- een adequaat beheer (kwaliteit en kwantiteit) van bestaande en eventueel nieuwe woongebieden, bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel in Gelderland.

Ter versterking van de kansen voor bedrijvigheid zet de provincie gericht stappen om ruimte te bieden aan initiatiefnemers en om hen te faciliteren. Deze stappen zijn als volgt:

- a. Meer aandacht voor de versterking van opgaven in steden en stedelijke netwerken;
- b. Meer ruimte scheppen voor economie, voor kansen pakken door actief te ondersteunen en te faciliteren van bestaande en nieuwe bedrijven in de (top)sectoren, logistiek en vrijetijdseconomie. Een duurzame groei van agrarische bedrijven is hier onderdeel van.
- c. Meer mogelijkheden creëren voor bedrijven in en rond natuur. In het Gelders Natuurnetwerk is uitsluitend sprake van natuurbescherming. In de Gelderse Groene Ontwikkelingszone is er ruimte voor passende economische ontwikkeling in combinatie met versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden.

ArcGIS ▾ Kaart Gelders Natuurnetwerk (inzoomen om goed te zien)

Aanmelde



Planspecifiek m.b.t. Geldersnatuurnetwerk

In de visie zijn het Gelders Natuurwerk en Groene Ontwikkelingszone (voorheen EHS genoemd) opgenomen. Op de voorgaande afbeelding is de ligging van de Groene ontwikkelingszone ten opzichte van het plangebied weergegeven. In de directe omgeving van het plangebied liggen geen gronden die behoren tot het Gelders Natuurnetwerk.

Borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving

Een aantrekkelijke leefomgeving vergt een goede kwaliteit en beleving van natuur en landschap in Gelderland, een gezonde en veilige leefomgeving en een robuust bodem- en watersysteem. Dit kan door het waarborgen en verder ontwikkelen van die kwaliteiten van Gelderland. De realisatie betekent vooral:

- ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek;
- zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap;
 - een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- een gezonde en veilige leefomgeving;
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

Ter versterking van het bevorderen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving gaat de provincie meer inzetten op:

- a. de gevolgen voor de gezondheid met een benadering die meer gericht is op gezondheidseffecten dan op het al dan niet halen van bepaalde normen;
- b. het ondersteunen van ontwikkelingen met kwaliteit door gebiedskwaliteiten op te nemen in een Gebiedenatlas;
- c. bij ruimtelijke initiatieven een match te maken tussen kwaliteiten van het initiatief en de kwaliteiten van de plek of het gebied. Voor stedelijk gebied is hier de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik ontwikkeld.

Voor een vitaal platteland betekent het dat mensen inspelen op grote veranderingen en inwoners zich actief inzetten voor hun gezamenlijke toekomst. Een platteland met eigen economische kracht en een grote natuurlijke en landschappelijke waarde.

Gelderse ladder

De Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik is gebaseerd op de Rijksladder, die de focus legt op het toevoegen van stedelijke functies binnen bestaand stedelijk gebied. De provincie wenst de ladder uit te werken voor landelijke functies. Het gaat dan om functieveranderingen, waaronder wordt verstaan: het hergebruik van vrijkomende (agrarische) bebouwing in het buitengebied, waarbij

- al dan niet vervangende nieuwbouw plaatsvindt,
- ruimtelijke kwaliteitswinst ontstaat door sloop van gebouwen, landschappelijke inpassing en eventueel aanvullende investeringen in ruimtelijke kwaliteit,
- de vervangende nieuwbouw in verhouding staat tot het te slopen oppervlak,
- de nieuwe functies qua aard en schaal passend zijn in het buitengebied.

De ambitie is om bij de toepassing van de Gelderse ladder expliciet aandacht te schenken aan de borging van ruimtelijke kwaliteit of kwaliteit van de leefomgeving.

Nadere invulling van de ambities

De provinciale hoofddoelen zijn in vertaald in provinciale ambities. Afhankelijk van het accent van de ambitie, zijn zij in de Omgevingsvisie opgenomen onder 'Divers', 'Dynamisch' of 'Mooi' Gelderland.

1. Divers Gelderland betreft de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten;
2. Dynamisch Gelderland betreft de provinciale ambities die zich afspelen op met name ruimtelijk-economisch vlak, bijvoorbeeld wonen, werken, mobiliteit

3. Mooi Gelderland betreft de Gelderse kwaliteiten die bescherming danwel ontwikkeling nodig hebben en die tegelijk richting geven aan ontwikkelingen. Het gaan dan om cultuurhistorie, natuur, water en ondergrond.

Per ambitie is de aanpak op hoofdlijnen beschreven. De nadere invulling vindt plaats via provinciale uitvoeringsprogramma's en samenwerking met partners. Door te sturen op doelen en kwaliteit geeft de Omgevingsvisie richting en ruimte.

Regio Noord-Veluwe

Gemeente Oldebroek ligt in de regio Noord-Veluwe. Kenmerkend voor de regio NoordVeluwe zijn:

- rust en ruimte;
- afwisselend landschap: water, boerenland, steden, dorpen, bos en hei;
- een rijke cultuurhistorie;
- gastvrijheid en mensen die omzien naar elkaar;
- de recreatieve en toeristische sector en zorg;
- goede verbindingen met omringende regio's.

De opgaven waar de regio voor staat:

- Economische ontwikkeling is motor van de regio: versterking van de recreatieve en toeristische sector, innovatie in het bedrijfsleven, vasthouden en versterken van zorgondernemers, een toekomstbestendige agrarische sector;
- Behouden, versterken en benutten van bestaande kwaliteiten: natuur, landschappen, water, gemeenschappen, steden en dorpen;
- Verbinden van leefbaarheid in kernen met natuurgebieden en het waterlandschap;
- Ruimte bieden aan ondernemers om een passend aanbod te ontwikkelen op deze opgaven.

De inzet van de gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie is nodig om in te spelen op de opgaven in de Noord-Veluwe. De gezamenlijke inspanningen richten zich op vier speerpunten:

Gastvrije regio

- Veluwe als merk versterken;
- doorontwikkelen tot dé fietsregio van Nederland;
- bestaande kwaliteiten beter benutten.

Zorgzame regio

- van zorgen voor naar zorgen dat;
- dwarsverbanden zoeken in zorgsectoren met sociale en economische activiteiten;
- een passend woonaanbod voor elke leeftijdsfase en doelgroep;
- duurzame participatie arbeidsmarkt.

Duurzame regio

- inzet op groene economie en duurzame energiehuishouding;
- versnelling van de energietransitie;
- duurzame mobiliteit.

Bereikbare regio

- bereikbare voorzieningen en leefbare kernen;
- goede ontsluiting van het groene gebied voor recreanten met respect voor de omgeving;
- goede bereikbaarheid van werklocaties, per auto en met goed openbaar vervoer;
- garanderen van goede verbindingen met omliggende regio's;
- verbeteren en stimuleren van de binnenvaart.

Planspecifiek

De economische ontwikkeling is de motor van de regio. Het gaat daarbij om een toekomstbestendige agrarische sector. Prioriteiten zijn onder andere ruimte bieden aan ondernemers om een passend aanbod te ontwikkelen op deze opgaven. Verder wordt het verbeteren van de economische structuur als een belangrijke opgave voor de Gelderse samenleving gezien. Door samen kansen te benutten, met oog voor de unieke kwaliteiten van Gelderland, is de economische structuur te verbeteren. Het beleid richt zich op: “kansen bieden aan bestaande en nieuwe bedrijven”.

Dit plan maakt een economische ontwikkeling mogelijk waarin goed wonen en werken verbonden met landschappelijke-, en natuurkwaliteiten samenkomen. De kracht van het concept ligt in de verbinding van functies (hondenopvang en hobbymatig houden van schapen) en wonen in relatie met haar omgeving (agrarisch gebied en de Veluwe). Een economische drager met toekomstwaarde, die een bijdrage levert aan een vitaal platteland en een versterking is van de Noord-Veluwe als afwisselend landschap met rust en ruimte hoog in het vaandel met toevoeging van nieuwe/bestaande functies die qua aard en schaal passend zijn in het buitengebied.

Het plangebied ligt niet in of bij de Groene Ontwikkelingszone en is landschappelijk op verantwoorde wijze ingepast. De bijbehorende kwaliteitsprestatie uit zich hoofdzakelijk in de hiervoor genoemde bijdrage. Uit de toetsing op de milieu- en omgevingswaarden blijkt dat de kernkwaliteiten van het gebied intact blijven en de leefomgeving niet onevenredig wordt aangetast.

3.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De omgevingsverordening Gelderland is vastgesteld op 24 september 2014 door Provinciale Staten. De Omgevingsverordening voorziet in algemene regels om de doorwerking van het provinciaal beleid (Omgevingsvisie) veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen. Het gaat om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, verkeer en bodem.

Planspecifiek

Het plangebied is aangeduid als verwevingsgebied (landbouw). Op grond van de bepalingen opgenomen in de omgevingsverordening gelden er geen restricties of specifieke regels ten aanzien van de uitvoering van een combinatie van wonen met hondenopvang.

3.2.3. Conclusie provinciaal beleid

De stukken die ten grondslag liggen aan het provinciaal beleid sluiten de vestiging van een hondenopvang aan de Zuiderzeestraat 337 niet uit. Binnen het aangeduide 'waardevol landschap' wordt uitgegaan van de 'ja mits'-benadering. Dit betekent dat indien de landschappelijke kernkwaliteiten worden behouden en versterkt, ontwikkelingen mogelijk zijn. Als kernkwaliteiten voor het deelgebied waarin de Zuiderzeestraatweg ligt, worden onder meer genoemd de gradiënt van Veluwe naar Randmeer: van besloten boslandschap via kleinschalig met houtsingels naar zeer open weidegebied ten noorden van Oosterwolde en de karakteristieke veenontginningen ten noorden en zuiden van de Zuiderzeestraatweg met strokenverkaveling. In het zuidelijk deel hiervan zijn houtwallen en opvallende lanen (met lichte lintbebouwing) aanwezig.

Door de locatie, en het behouden van de bestaande bebouwing in combinatie met het gebruik van de agrarische gronden, wijzigt er niets aan het bestaande aanzicht van de locatie en het landschap van de locatie.

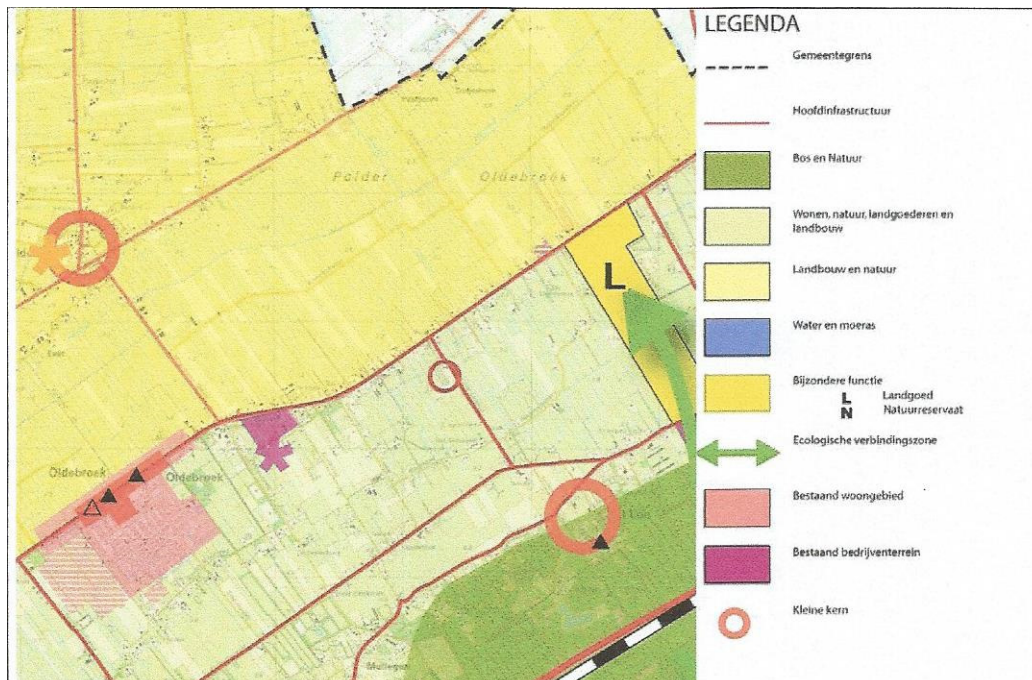
3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Structuurvisie 2030 gemeente Oldebroek

Op 18 februari 2003 heeft de raad van de gemeente Oldebroek de Structuurvisie 2030 gemeente Oldebroek vastgesteld. In de structuurvisie zijn de lijnen naar de toekomst uitgezet. In de visie wordt een beeld gegeven van de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente tot 2030. Aangegeven wordt hoe wordt omgegaan met zaken als woningbouw, bedrijventerreinen, voorzieningen, recreatie, infrastructuur, natuur, landschap en landbouw. De gemeente Oldebroek wil haar eigen identiteit bewaren. Oldebroek is een aantrekkelijke woongemeente met een prachtig buitengebied. Dat moet het over dertig jaar nog steeds zijn. Met deze gedachte als uitgangspunt geeft de gemeente aan wat er in de komende jaren wel en niet kan. De structuurvisie zal het uitgangspunt zijn voor bestemmingsplannen en andere ruimtelijke maatregelen die genomen gaan worden.

De Zuiderzeestraatweg ligt in het gebied tussen Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) en Zuiderzeestraatweg. Dit is een zeer gevarieerd tussengebied (dat gekenmerkt wordt door lintbebouwing, landgoederen en een coulissenlandschap). Kenmerkend voor dit gebied is de kleinschaligheid. Er is relatief veel (woon)bebouwing en groen, waaronder een aantal landgoederen. De betekenis als agrarisch gebied neemt af. Het aantal agrarische bedrijven daalt sterk. De landbouw blijft wel een belangrijke gebruiker van de gronden. Het beleid voor het gebied is gericht op het behoud van natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden: de oude lintstructuren, de waardevolle panden, houtwallen, lanen en de aanwezige landgoederen. Om het karakter van het gebied te bewaren is de bouw van nieuwe agrarische bedrijven of nieuwe woningen in principe niet toegestaan, tenzij dit leidt tot een passende landschappelijke of sociaal-economische versterking van het gebied.

Structuurvisieplankaart.



Het beleid is gericht op behoud en de ontwikkeling van de lokale werkgelegenheid. De bedrijven worden geconcentreerd op bedrijventerreinen. Gelet op de nabijheid van de grootschalige economische ontwikkelingen in Zwolle zal een deel van de groei van de beroepsbevolking daar worden opgevangen. Dit correspondeert met de huidige situaties waarbij een groot deel van de beroepsbevolking werkt buiten Oldebroek. De werknemers in de aannemerij bijvoorbeeld werken op

locaties verspreid door het gehele land. Een ander deel van de huidige beroepsbevolking is ook nu al werkzaam bij bedrijven in Zwolle. Volgens het provinciaal beleid mag de gemeente Oldebroek alleen bedrijventerreinen ontwikkelen voor bedrijven van lokale herkomst.

De gemeente is van mening dat bedrijventerreinen de beste vestigingsplaats zijn voor bedrijfsmatige activiteiten. Bedrijven die nu reeds ergens anders gevestigd zijn (in de kom, in het buitengebied) kunnen hun activiteiten voortzetten zolang zij geen hinder opleveren voor hun omgeving. Een sterke groei van deze bedrijven is echter uitgesloten, zij worden geconsolideerd naar aard en omvang. Bedrijven die hinder veroorzaken voor hun omgeving moeten worden verplaatst. Vanuit dit oogpunt past het legaliseren van het hondenopvang dat al in werking is op bestaande locatie prima binnen deze visie zolang dit geen hinder oplevert voor de omgeving. Bijgaand akoestisch rapport sluit de hinder van deze activiteiten uit.

3.3.2. Toekomstvisie 2030

Op 28 juni 2011 heeft de gemeenteraad de Toekomstvisie Oldebroek 2030, met als ondertitel Oldebroek: Natuurlijk Dynamisch vastgesteld. De visie omvat een strategische koers voor de toekomst. De toekomstvisie geeft een beeld van de toekomst en beschrijft een route om dit beeld ook te realiseren. Nadat de toekomstvisie is vastgesteld kan een uitvoeringsprogramma worden uitgewerkt, waarin de doelstellingen van de toekomstvisie nader zijn uitgewerkt. Tevens kunnen een ruimtelijke en sociale structuurvisie worden uitgewerkt, evenals dorpsvisies en een woonvisie.

Met betrekking tot de werkgelegenheid wordt geconstateerd dat de gemeente Oldebroek vitaal is door actieve inwoners en ondernemers in de kernen. Het is hier goed werken, nu en in de toekomst. Oldebroek streeft een gezond ondernemersklimaat na en biedt ruimte aan vakmanschap, innovatie en duurzame economische ontwikkeling. Feit blijft dat Oldebroek voor een belangrijk deel een woongemeente is en dat een deel van de werkgelegenheid in de directe regio te vinden is, ook in de toekomst.

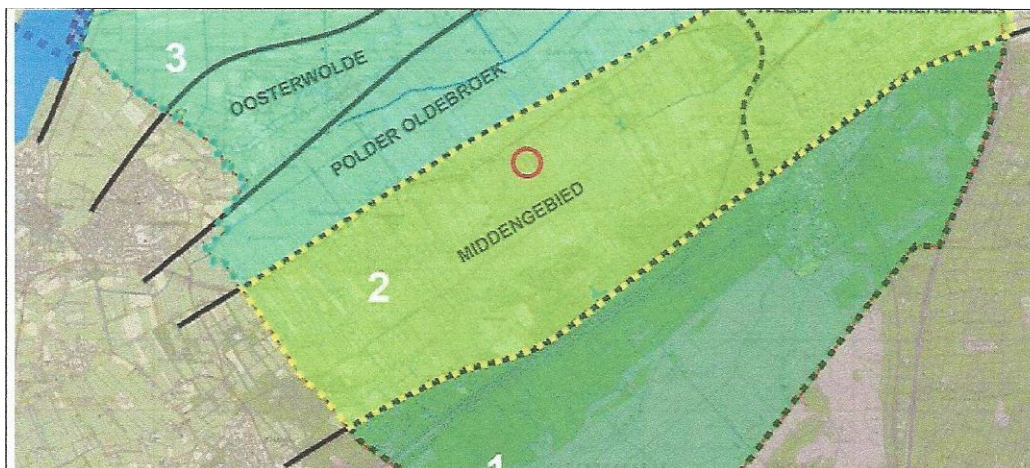
3.3.3. Landschapsontwikkelingsplan

Sinds 2006 heeft de gemeente Oldebroek een Landschapsontwikkelingsplan (LOP). Dit LOP bestaat uit drie delen; inventarisatie, visiebepaling en vaststelling en een uitvoeringsplan. De inventarisatie omvat de huidige aspecten en het beleid, de visie vormt het kader voor de toekomstige ontwikkelingen en projecten in het landschap. In het uitvoeringsprogramma krijgt de visie handen en voeten in de vorm van projecten. Er wordt duidelijk wat er gaat gebeuren in Oldebroek. Een onderdeel van het uitvoeringsprogramma is een financieringsplan. Voor nieuwe ontwikkelingen is met name de visie van belang. In deze subparagraaf wordt daarom met name op die visie ingegaan.

Het LOP geeft aan hoe het buitengebied van Oldebroek er in de toekomst moet komen uitzien en gaat over alle factoren die van invloed zijn op het landschap zoals landbouw, natuur, recreatie, cultuurhistorie, wonen en werken. Het plan geeft een overzicht waarin staat aangegeven welke waarden in de gemeente aanwezig zijn en waar, wat de mogelijkheden zijn in het buitengebied en wat de voorwaarden daarbij zijn. Ook onderwerpen als nieuwe landgoederen, paardenbakken, erfbeplanting, herstel houtwallen, openheid van gebieden komen daarbij aan de orde.

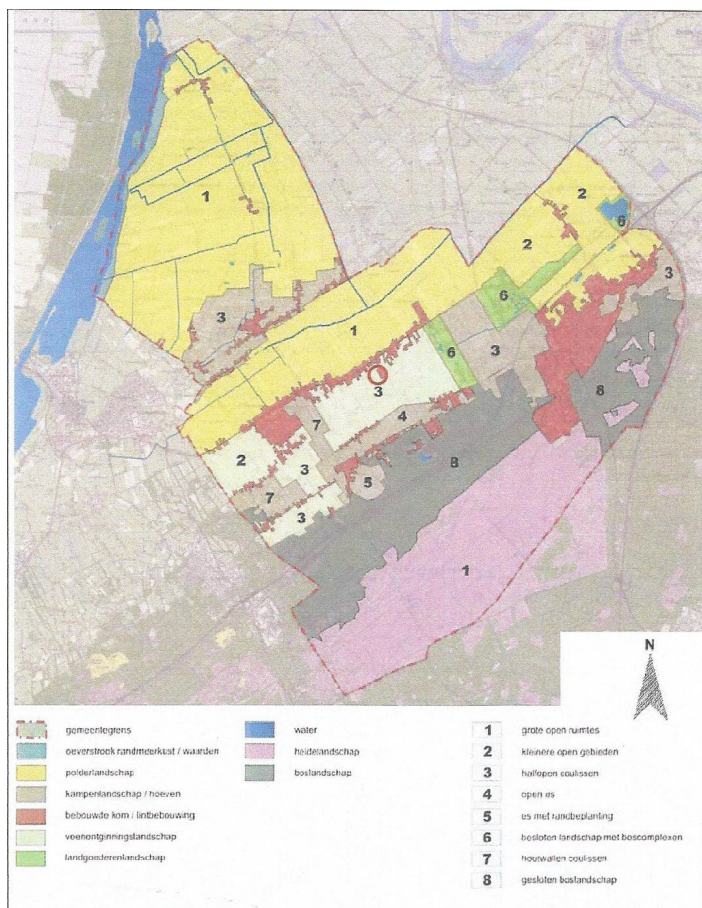
De Zuiderzeestraatweg 337 ligt in het 'middengebied' (zie afbeelding 12). Het middengebied omvat de landschapstrook tussen de bosrand van de Veluwe en de Zuiderstraatweg en ligt op middelhoge dekzanden en lagere veengebiedjes. Er zijn op korte afstand veel gradiënten van droog naar nat en hoog naar laag. Het bergt een veelheid aan functies en grote variaties aan landschappelijke sferen. Veel cultuurhistorische landschapsdelen, elementen en monumenten zijn in het middengebied aanwezig. Oude dekzandontginningen, escomplexen en landgoederen met lanenstelsels en bosjes wisselen af met enclaven van veenontginningen. Op de dekzandruggen in het middengebied liggen

Oldebroek en Wezep. Omdat de meeste kernen in dit gebied liggen, zijn wonen en bedrijvigheid (op grotere schaal) de economische dragers van dit gebied. Maar ook het open gebied is in bezit van een economische draagkracht; wonen en recreatie in clusters, kleinschalige landbouw en ambachtelijke bedrijvigheid. In de rand van de kernen, langs oude wegen en nabij kleinere bebouwingsclusters in het buitengebied, is in de afgelopen tijd de omvang van de bebouwing gestegen.



De economische draagkracht van het gebied is in sterke mate afhankelijk van zijn esthetische uitstraling, de hoge cultuurhistorische waarde en de natuurwaarde. Binnen de verschillende landschapsgedeeltes is het spel van openheid en geslotenheid afwisselend, zodat van een reeks op elkaar volgende landschapscompartimenten gesproken kan worden. Wel moet worden aangegeven, dat in de loop der jaren de ritmiek van openheid en geslotenheid aangetast is door versnippering en dichtgroeïende bebouwing.

Binnen Oldebroek worden in het 'Landschapsontwikkelingsplan Oldebroek' zeven landschapstypen onderscheiden met ieder hun kenmerkende c.q. structuurbepalende elementen. De locatie Zuiderzeestraatweg 337 behoort tot het veenontginningslandschap.



In het LOP wordt ingezet op het accentueren van de ruimtelijke structuur zodat de verschillende landschappen herkenbaar en leesbaar worden. Door het afnemen van de betekenis van de landbouw moet ruimte worden gegeven aan nieuwe functies zoals recreatie en landgoederen, die met het oog op kwaliteit worden ingepast. Natuurontwikkeling kan plaatsvinden op de aangewezen plaatsen en de grondgebonden veehouderij moet behouden blijven, om de openheid van het landschap ook in de toekomst te kunnen blijven garanderen. Het plangebied de aanduiding 'halfopen coulissen' aangegeven. Hier wordt onder meer gestreefd naar het herstel van de structuur van het middengebied met openheid en coulissen.

Paragraaf 3.4 van de landschapsvisie omvat een nadere uitwerking per deelgebied. Voor het middengebied wordt geconstateerd dat de grote waarde hiervan de veelzijdigheid van het landschap door de afwisseling van open en gesloten deelgebieden is. De nog open gebieden moeten worden behouden. De randen van de open gebiedjes kunnen juist door smalle boscomplexen, houtwallen of fruitboomgaard afgebakend worden in nabijheid van bebouwingsclusters zodat de openheid benadrukt wordt. Op deze manier kan de bebouwing aan het zicht worden onttrokken of landschappelijk worden begeleid.

3.3.4. Conclusie gemeentelijk beleid

De locatie van de heer Zwart ligt in het gebied tussen Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) en Zuiderzeestraatweg, dat wordt gekenmerkt door lintbebouwing, landgoederen en een coulissenlandschap. Kenmerkend voor dit gebied is de kleinschaligheid. Door het terrein en de bebouwing aan de buitenzijde ongewijzigd te laten blijft de bedrijfsvoering kleinschalig en wijzigt er niks in het landschap. Verder is het economisch beleid van de gemeente Oldebroek gericht op

behoud en de ontwikkeling van de lokale werkgelegenheid. Het initiatief past binnen de uitgangspunten van het gemeentelijk beleid.

4. Onderzoek

4.1. Algemeen

In het kader van de vervaardiging van een bestemmingsplan dienen de omgevingsaspecten die van belang zijn onderzocht, te weten: archeologie, bodem, ecologie, geluid, geur, externe veiligheid, lucht en water. De uitkomsten van die onderzoeken zijn vertaald in dit hoofdstuk.

4.2. Ecologie

De natuur in Nederland wordt beschermd vanuit twee invalshoeken: bescherming van gebieden en bescherming van soorten. De gebiedsbescherming is geregeld via de Natuurbeschermingswet (Natura2000-gebieden en Beschermde natuurmonumenten) en het Streekplan (onder andere Ecologische Hoofdstructuur (EHS), weidevogelgebieden en ganzenfoerageergebieden). De soortbescherming is geregeld door middel van de Flora- en faunawet. De verschillende natuurwetgevingen in Nederland hebben als belangrijk component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet binnen de Ecologische Hoofdstructuur of binnen beschermingszones in het kader van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn dan wel de Natuurbeschermingswet (Natura 2000-gebied). Derhalve zijn er vanuit het oogpunt van gebiedsbescherming geen beperkingen voor de onderhavige planontwikkeling.

Soortenbescherming

In verband met de op 1 april 2002 in werking getreden Flora- en Faunawet en de daarin verwerkte Europese richtlijnen, de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn, dienen ruimtelijke en andere ingrepen te worden getoetst aan deze regelgeving.

In de Flora- en Faunawet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde plant- en diersoorten. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3).

Conclusie

In de huidige situatie is de locatie ten behoeve van wonen in combinatie met een hondenopvang in gebruik. Deze situatie wijzigt door de legalisatie niet. Derhalve is er geen invloed op de instandhouding van beschermde flora en fauna.

4.3. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 zijn de Wet luchtkwaliteit samen met de AMvB "Niet in betekenende mate bijdragen" (NIBM), de ministeriële regeling NIBM, de ministeriële regeling Projectsaldering en de ministeriële regeling Beoordeling luchtkwaliteit in werking getreden. Projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging, hoeven volgens de wet niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. Het Besluit NIBM omschrijft het begrip nader: een project dat minder dan 3% van de grenswaarden bijdraagt is NIBM. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor fijn stof en NO₂. Voor woningbouw ligt de 3%-grens op 1.500 woningen, voor kantoren op 100.000 m² BVO.

Bedrijfsactiviteiten worden niet genoemd in het Besluit NIBM. Voor de activiteiten van Zwart zijn voor de luchtkwaliteit de verkeersbewegingen relevant. Deze zijn echter zo minimaal dat kan worden geconcludeerd dat uit het oogpunt van het 'Wet luchtkwaliteit' er geen belemmeringen zijn voor de legalisering van de hondenopvang.

4.4. Geluid

Wegverkeerslawaaï

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs een aantal wegen geluidzones, waarbinnen in het geval van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen onderzoek moet worden gedaan naar de geluidbelasting. In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

Bedrijfsactiviteiten

Er is geen sprake van een gezoneerd industrieterrein. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat de ruimtelijke inpasbaarheid ten aanzien van het aspect geluidhinder wordt afgewogen. Hoewel er vanuit de Wet geluidhinder geen geluidnormering van toepassing is, dient de afweging dus wel plaats te vinden. Initiatiefnemer beschouwt de locatie Zuiderzeestraatweg 337 als een uitstekende locatie voor het houden van een hondenopvang; de afstand tot nabijgelegen panden is groot genoeg om rust voor alle partijen te waarborgen; zowel voor de dieren als voor de omwonenden en zonder verdere aanpassingen kan er aan de akoestische eisen worden voldaan. De dagindeling in het hondenopvang is er op gericht zoveel mogelijk op te gaan in de omgeving door de honden niet op te sluiten in kennels maar vrij rond te laten lopen op het terrein waardoor er minder geblaf is gedurende de dag en omwonenden niet worden gehinderd door de aanwezigheid van het pension.

De aanvaardbaarheid voor wat betreft het aspect geluid volgt uit een beoordeling van de volgende aspecten afkomstig uit akoestisch onderzoek opgesteld door Spa WNP Ingenieurs uit Groningen met de datum 30 september 2016.

Uit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting binnen hondenpensions nogal uiteen kunnen lopen en sterk afhankelijk is van de wijze van bedrijfsvoering. O.a. bureau Oranjewoud heeft hier uitvoerig onderzoek naar verricht.

Oranjewoud heeft voor een aantal pensions en kennels langdurige blaftijdregistraties uitgevoerd voor zowel honden in de speelweides als in de binnenverblijven.

De registratie heeft plaatsgevonden onder zo representatief mogelijke omstandigheden (volle bezetting in het hoogseizoen, gedurende lange tijd (ruim 4 uur)).

Uit de blaftijdregistraties blijkt dat de blaftijd inderdaad afhankelijk is van de bedrijfsvoering. De gemiddelde geregistreerde blaftijd per hond in de speelweides bedraagt maximaal 2 %.

Uit het onderzoek bij Hondenpension Zwart blijkt uit de ter plekke verrichte meting dat ruimschoots kan worden volstaan met 1% blaftijd. Dit is mogelijk door de wijze waarop het hondenpension wordt gerund. De bedrijfsvoering vindt als volgt plaats.

Korte omschrijving bedrijfsvoering

De honden lopen allemaal los door elkaar heen over het erf en de speelweide. De eigenaar van het pension heeft een Hollandse Herder die als erf bewaker en als leider van de roedel is opgeleid om de rust in de roedel te bewaken. Ook wordt er een tweede jonge hond door de eigenaar opgeleid hiervoor.

Bij aanname van nieuwe honden wordt er altijd eerst een intakebezoek gevoerd voordat de hond wordt aangenomen bij het pension. De eigenaar brengt dan samen met zijn hond een bezoek aan het pension. De Roedelleider van de pensionhouder staat voor aan bij het hek. De nieuwe hond die dan binnen komt word gelijk duidelijk gemaakt dat de roedelleider van de pensionhouder de baas is en dat de logeerhond zich aan zijn regels en aan die van zijn baas moet houden. Gemiddeld duurt het 5 minuten voordat de roedelleider de nieuwe hond met rust laat en de rangorde is bepaald. Als de nieuwe hond zich niet aan de roedelleider wil overgeven wordt de nieuwe hond niet aangenomen bij het hondenpension omdat er dan onrust in de roedel bij de andere honden ontstaat. Verder vindt er een screening van ras bij de aanmelding plaats. De bekende vechtrassen worden bij aanmelding afgewezen. In de zomervakantie worden geen herders aangenomen in het pension omdat deze honden vaak druk zijn en hard blaffen.

De roedelleider loopt meestal op het erf en maakt de pensionhonden duidelijk als iets niet mag. Als een hond tegen de hekken springt omdat ze wat buiten het hek zien gaat hij er naar toe en maant ze tot rust. Ook als er honden aan het spelen zijn gaat vaak een derde of vierde hond erbij staan blaffen. Dit gedrag wordt dan door de Roedelleider gecorrigeerd. Het grootste gedeelte van de dag is de pensionhouder op het erf en als hij de honden hoort blaffen wordt dit meteen gecorrigeerd. Als de honden dan niet meteen luisteren weten de pensionhonden dat de roedelleider komt en tot een hardere correctie overgaat.

Naast de eigenaar van het hondenpension zijn er ook vaak meerdere mensen aan het werk die een arbeidshandicap hebben of stagiaires. Zij geven de honden ook aandacht en knuffelen en spelen met de honden. Ook zij corrigeren een hond die blaft gelijk.

Als er toch een hond is die veel blaft krijgt deze hond een trainingsband om die de pensionhouder van afstand kan laten trillen als hij blaft. Na 3 keer heeft de hond in de gaten dat als hij blaft de band gaat trillen en dan ook stopt met blaffen.

Als er een hond is die door wat voor reden dan ook toch teveel onrust brengt in de roedel wordt deze hond niet meer aangenomen in het hondenpension en wordt dit bij het afhalen van de hond met de eigenaar van de hond afgestemd.

Verder is er een kleine honden afdeling. Deze kleine honden worden van de grote honden gescheiden omdat zij zich dan moeten verdedigen en dit kunnen zij alleen maar doen door fel te blaffen met vaak een hoge toon. Deze hondjes zitten vaak binnen in een lekkere warme ruimte die ook goed geïsoleerd is.

Er worden binnen het hondenpension strikte haal- en brengtijden gehanteerd. s Morgens tussen 10 en 11 uur kunnen de honden gebracht worden en kunnen mensen komen kijken die een nieuwe hond willen brengen. Het voordeel hiervan is dat de honden aan elkaar kunnen wennen en dat de onrust snel weer voorbij is.

De daggasten brengen de hond 's morgens door het hek in de sluis en rijden weer door. De pensionhouder loopt naar de sluis en laat de hond op het erf. Als de daggasten worden gebracht zitten de honden die logeren binnen of lopen in de uitloop weide achter het huis zodat ze geen zicht hebben op wat er bij het hek gebeurt.

In de middag als de daggasten opgehaald worden zijn de honden ook weer aan de achterzijde. De honden die opgehaald worden lopen voor bij het hek; de andere honden zitten nog in de groep aan de achterzijde zodat ze niet geprikkeld worden.

In de schoolvakanties als er veel logeerhonden zijn, zijn er juist weinig daggasten. Dit komt de rust ten goede.

Doordat de honden binnen het pension genoeg te doen hebben en het personeel veel op het erf aanwezig is waardoor de honden met en om ze heen kunnen lopen krijgen de honden veel aandacht en kunnen ze naar hartenlust met elkaar spelen. De honden kunnen ook naar binnen om lekker warm bij de kachel te liggen. Er wordt binnen het pension optimaal naar gestreefd dat de honden geen stress hebben zodat ze dan ook geen reden hebben om te gaan blaffen.

Ook aan het voeren van de honden binnen het pension wordt de nodige zorg besteed en verloopt anders dan bij gemiddelde hondenpensions waardoor minder onrust ontstaat. De eigenaar van de hond brengt zijn eigen brokken voor de hond mee naar het pension zodat de hond niet aan ander voer hoeft te wennen wat minder stress oplevert.

De honden worden niet eerst opgesloten en krijgen dan hun voer, maar binnen dit hondenpension wordt eerst het voer voor de hond klaargemaakt en de hond wordt daarna geroepen en gaat de kennel in en krijgt gelijk zijn bak voer. Als de hond de bak leeg heeft mag die gelijk weer vrij en hoeft

Beoordelingspunt en omschrijving *		L _{A,LT} in dB(A)		
		dagperiode	avondperiode	nachtperiode
		h _o = 1,5 m	h _o = 5 m	h _o = 5 m
1	Zuiderzeestraatweg 333 - woonhuis	37 +5 = 42	38 +5 = 43	27 +5 = 32
2	Zuiderzeestraatweg 335 - woning	18 +5 = 23	32 +5 = 37	22 +5 = 27
03a	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	24 +5 = 29	33 +5 = 38	23 +5 = 28
03b	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	21 +5 = 26	37 +5 = 42	27 +5 = 32
4	Zuiderzeestraatweg 345 - woning	36 +5 = 41	36 +5 = 41	26 +5 = 31
5	Zuiderzeestraatweg 347 - woning	24 +5 = 29	34 +5 = 39	24 +5 = 29
6	Zuiderzeestraatweg 353 - woonhuis	31 +5 = 36	33 +5 = 38	23 +5 = 28
7	Hogenbrinkweg 29 - woning	24 +5 = 29	24 +5 = 29	13 +5 = 18
8	Verlengde Looweg 9 - woning	30 +5 = 35	29 +5 = 34	19 +5 = 24
9	Verlengde Looweg 5 - woning	32 +5 = 37	31 +5 = 36	21 +5 = 26
10	Verlengde Looweg 3 - woning	32 +5 = 37	31 +5 = 36	21 +5 = 26
11	Verlengde Looweg 1a - woning	31 +5 = 36	30 +5 = 35	20 +5 = 25

* De ligging van de beoordelingspunten is gegeven in figuur 1.

Uit de resultaten volgt dat inclusief 5 dB impuls toeslag kan worden voldaan aan de op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer ter plaatse van gevoelige gebouwen toelaatbare waarden van 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Tevens wordt daarmee voldaan aan de VNG-richtwaarden voor een gemengde woonomgeving.

Uit het akoestisch onderzoek dat door SPA WNG ingenieurs uit Groningen is verricht blijkt dat ter plaatse van de omliggende woningen kan worden voldaan aan de algemene geluidsvoorschriften als verbonden aan het Activiteitenbesluit milieubeheer. Ook kan worden voldaan aan de VNG-richtwaarden voor een gemengde woonomgeving (hier van toepassing). Ook kan worden voldaan aan de indirecte hinder geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dBa.

Bij de berekeningen is uitgegaan van de vakantieperiode met een maximale bezetting van 60 honden.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de wijziging van het bestemmingsplan. Het rapport is als bijlage aan dit document toegevoegd.

4.5. Geur

Het onderhavige project voorziet niet in realisatie van geurgevoelige objecten in de zin van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) met betrekking tot de hondenopvang. Voor geurbelasting t.b.v. een hondenopvang is geen beleid opgesteld. Er gelden geen afstandscriteria.

Met betrekking tot het houden van 49 schapen is er geen sprake van een inrichting of een vergunningplichtige situatie en daarom is er in dit geval sprake van hobbymatig gebruik. Voor hobbymatig gebruik geldt dat geen toetsing plaatsvindt aan de milieuwetgeving, omdat dit niet zorgt voor een onevenredige (toename van) milieuhinder aan de omgeving.

Doordat de initiatiefnemer hobbymatig schapen houdt (49 stuks) zit hij met het aantal schapen onder de ondergrens voor de noodzaak van een OBM. Initiatiefnemers zullen hygienisch werken, waardoor de kans op geur uitstoot wordt geminimaliseerd.

De bestemmingsplanwijziging ziet toe op de hondenopvang en het hobbymatig houden van schapen. Het houden van maximaal 50 schapen past ruim binnen de normen voor o.a. geur die binnen het activiteitenbesluit worden gesteld en hoeft dan ook niet nader uitgewerkt te worden.

schapen of geiten

Onderstaande tabel geeft aan wanneer voor deze activiteit een Omgevingsvergunning Beperkte Milieutoets (OBM) nodig is en welke bijzonderheden voor deze OBM gelden.

Zie ook: de [uitgebreide pagina's](#) over de OBM voor veehouderijen.

JURIDISCH OVERZICHT OMGEVINGSVERGUNNING BEPERKTE MILIEUTOETS (OBM)

Schapen of geiten	
Aangewezen activiteit	Categorie D14, kolom 2, onder 11°, van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage = De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor het fokken, mesten of houden van ten minste 51 en ten hoogste 2.000 schapen of geiten (Rav cat. B.1 en C.1 t/m C.3) (Art. 2.2a lid 1, onder d, Bor).
Ondergrens	51 schapen of geiten.
Bovengrens	2.000 schapen of geiten.

Conclusie

Uit onderzoek is gebleken dat de gewenste plannen op grond van geurhinder kunnen worden toegestaan.

4.6. Bodem

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het -met het oog op een goede ruimtelijke ordening- in principe noodzakelijk de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied te onderzoeken. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor

de betreffende functiewijziging. In dit geval heeft het terrein een woonbestemming. Het deel van het terrein dat in het vigerende bestemmingsplan een agrarische bestemming heeft, heeft sinds de ingebruikname altijd een agrarische functie gehad. Gelet hierop is bodemonderzoek niet noodzakelijk.

4.7. Externe veiligheid

Bij de externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van 27 oktober 2004 en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen, geeft aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Het BEVI heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in bedrijven tot het aanvaarde maximum te beperken. Het gaat daarbij om het beperken van de kans op en effect van een ernstig ongeval vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen. Het doel wordt in het BEVI vertaald naar de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

- Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
- Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen de inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
-

In het BEVI zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Deze normen zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een kansberekening. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. Er is in het BEVI geen harde norm voor het groepsrisico vastgesteld. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht.

Om het aspect externe veiligheid te beoordelen is de risicokaart van de provincie Gelderland geraadpleegd. Door de afwezigheid van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen in de directe omgeving van het plan, voldoet de ontwikkeling aan de eis voor het plaatsgebonden risico (artikel 5 van het BEVI).

Binnen het plangebied liggen geen gevaarlijke risicovolle inrichtingen en worden ook niet met het initiatief gerealiseerd. Wat betreft de route voor gevaarlijke stoffen kan worden opgemerkt dat het plangebied niet nabij of binnen het invloedsgebied van deze route ligt. Aan het aspect externe veiligheid hoeft dan ook geen verdere aandacht worden besteed.

Het aspect externe veiligheid belemmert het gebruik van het perceel Zuiderzeestraatweg 337 niet.

4.8. Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

In planologische procedures waarin de vestiging van woningen in de nabijheid van bedrijven mogelijk wordt gemaakt, moet rekening worden gehouden met ruimtelijk relevante milieuhygiënische

aspecten van die bedrijven. In het bestemmingsplan staat het begrip "een goede ruimtelijke ordening" centraal. Ook het milieubeleid beoogt handhaving en bevordering van een goede kwaliteit van het leefmilieu. Om dit te realiseren wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Milieuzonering zorgt voor een voldoende afstand tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) in ruimtelijke plannen en heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen: "zware" bedrijven zullen verder van gevoelige bestemmingen worden gesitueerd dan "lichte" bedrijven.

Milieuzonering heeft met name betrekking op milieuaspecten die een ruimtelijke dimensie hebben, te weten geur, stof, geluid en gevaar. Een belangrijk hulpmiddel om hiermee rekening te houden is de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering', die voor het eerst in 1986 verscheen en voor het laatst in 2009 geactualiseerd. Voor dit bestemmingsplan zijn de richtafstandenlijst en omgevingstypen belangrijkste bouwstenen van milieuzonering:

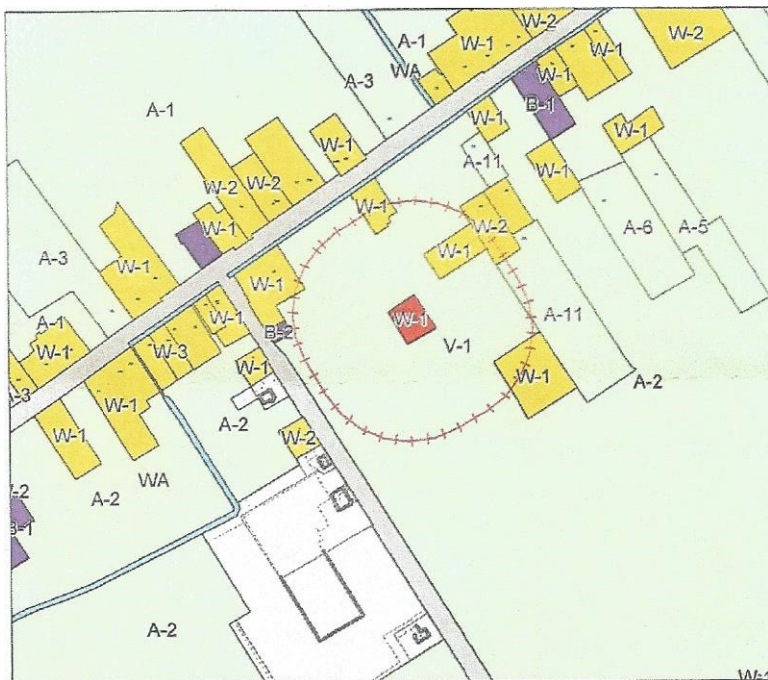
- richtafstandenlijst
In de richtafstandenlijst zijn bedrijven op grond van hun potentiële milieubelasting ingedeeld in zes categorieën. De categorie 1 staat voor de laagste potentiële milieubelastingen en de categorie 6 staat voor de hoogste potentiële milieubelasting. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand.
- omgevingstype
Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten, is onder meer afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk. Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor; langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Wanneer sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende functies en richtafstanden met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Het uitgangspunt van de VNG handreiking is dat de gemeente deze gemotiveerd toepast. Het is een hulpmiddel, maar het legt niet vast wat wel en wat niet is toegestaan. Een gemeente dient zelf zorgvuldig af te wegen, te bepalen en te motiveren welke functies en activiteiten zij in een bepaald gebied toelaatbaar acht en welke Staat van Bedrijfsactiviteiten zal worden toegepast, zodat maatwerk en flexibiliteit voor een plangebied ontstaat. Milieuzonering is niet zonder meer van toepassing op bestaande situaties, die historisch gegroeid zijn. In dergelijke situaties kan de richtafstandenlijst niet blindelings worden gebruikt, maar is maatwerk nodig. Daarvan is in dit geval

Afbeelding 16: Omgevingstype.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woon- wijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3.1	50 meter	30 meter
3.2	100 meter	50 meter
4.1	200 meter	100 meter
4.2	300 meter	200 meter

De bedrijfsactiviteiten van de hondenopvang behoren tot categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Geluid is daarbij de bepalende hinderfactor. In nieuwe situaties zijn dit bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en dienen te zijn gescheiden door een andere niet of



Vijf woningen staan op kortere afstand. Doordat de honden overdag niet separaat in kennels opgesloten zitten maar gedurende de gehele dag vrij rondlopen op het terrein wordt de overlast door hondengeblaf tot een minimum beperkt en wordt de geluidhinder tot een minimum gereduceerd en zullen de honden alleen aanslaan bij het arriveren van mensen of auto's op het terrein. Hierdoor is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor omwonenden.

4.9. Kabels en leidingen

In het plangebied bevinden zich geen straalpaden, hoogspanningslijnen of aardgas-transportleidingen.

4.10. Water

4.9 Wateraspecten

4.10.1 Vigerend beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2003)

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater. Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; emissies worden verbeterd; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

Vierde Nota Waterhuishouding (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998)

De Vierde Nota Waterhuishouding geeft het kader voor het waterbeheer voor Nederland, nu en in de toekomst. De hoofddoelstelling is "een veilig en goed bewoonbaar land en het in stand houden /

versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Om de veerkracht van de watersystemen te vergroten dient de waterconservering en buffering te worden bevorderd en de afwenteling van (water-) problemen op naastgelegen gebieden te worden beperkt.

Waterbeleid in de 21e eeuw (2000)

De hoge waterstanden in de rivieren in 1995 en 1996 en de klimaatscenario's waarin naast de zeespiegelstijging ook meer en heviger buien worden voorspeld hebben geleid tot vernieuwde aandacht voor water. Nederland is met zijn lage ligging en hoge verstedelijkingsgraad kwetsbaar voor wateroverlast en de veiligheid is in de toekomst in het geding. Maar ook door de drogere zomers is er het risico van watertekorten en verdroging. De commissie "Waterbeheer 21e eeuw" heeft in opdracht van de regering duidelijk gemaakt dat we anders moeten omgaan met water en ruimte. Ruimte die nu beschikbaar is voor de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast moet ten minste behouden blijven. De aanwezige ruimte mag niet sluipenderwijs verloren gaan bij de uitvoering van nieuwe projecten voor infrastructuur, woningbouw, landbouw of bedrijventerreinen.

Waterplan provincie Gelderland

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is mede kader voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in het plangebied. Het waterplan is beschreven aan de hand van een aantal thema's zoals landbouw, wateroverlast, watertekort, natte natuur, grondwaterbescherming en hoogwaterbescherming. Voor deze thema's is beschreven welke doelstellingen voor 2007 en 2015 er liggen. Hierbij is rekening gehouden met de Europese kaderrichtlijn water en het beleid.

Waterbeheer 21e eeuw (WB21)

Het thema "water als ordenend principe" loopt als een rode draad door het gehele plan. Dit houdt in dat, voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied, er wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen. Dit waterplan valt onder het regime van de nieuwe waterwet (22 dec. 2009). Waterbeheersplan Waterschap Vallei en Eem/Veluwe In de Waterbeheersplannen 2010 - 2015 hebben beide Waterschappen hun ambities en uitvoeringsprogramma's vastgelegd voor de periode 2010 tot en met 2015. De plannen bepalen in grote lijnen de agenda's voor de komende zes jaar. De plannen zijn mede kaderstellend voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in de plangebieden.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid op het gebied van water is ondergebracht in het 'Waterplan Oldebroek 2009 - 2015'. Dit waterplan is een gezamenlijk plan van de gemeente en het toenmalige waterschap Veluwe. Het doel van het waterplan is het realiseren van een gezond en veerkrachtig watersysteem met het oog op een aantrekkelijke en een gezonde leefomgeving. Gestreefd wordt naar de ontwikkeling van een duurzaam watersysteem en waterketen. Uitgangspunt is de zogenaamde drietrapsstrategie van vasthouden, bergen en afvoeren (niet afwentelen van waterproblemen) en schoonhouden, scheiden en schoonmaken. Het beleid is erop gericht om zo weinig mogelijk schoon hemelwater via de riolering af te voeren. Bij voorkeur wordt hemelwater afgekoppeld van de riolering en zoveel mogelijk geïnfiltreerd in de bodem of afgevoerd naar het oppervlaktewater.

4.10.2 Waterparagraaf

4.10.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is

gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets). Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

4.10.2.2 Watertoets

Het waterschap Vallei en Veluwe is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de er geen waterbelang



datum 10-12-2016
dossiercode 20161210-10-14238

Wateradvies voor ruimtelijke plannen met geen waterbelang

Algemeen

Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten. Via de digitale watertoets is beoordeeld of en welke waterbelangen voor het plan relevant zijn.

Beoordeling

Het plan is, vanuit de waterhuishouding bezien, voor het waterschap beperkt van belang. De motivatie daarvoor is dat plannen zonder (nieuwe) ontwikkelingsmogelijkheden, zoals functiewijzigingen en actualisaties, nauwelijks tot geen effect hebben op de waterhuishouding. Dit betekent dat geen essentieel waterbelangen wordt geraakt en het waterschap op basis daarvan een positief wateradvies geeft.

In de bijlagen is het watertoets resultaat in zijn geheel opgenomen. Bovenstaand het wateradvies dat naar aanleiding van de toets is uitgebracht. Hierna wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied.

4.10.3 Waterhuishoudkundige aspecten

Het plan heeft geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie. In het verleden is er in of rondom het projectgebied geen wateroverlast of grondwateroverlast geconstateerd. Het projectgebied bevindt zich voor het overige niet binnen een beschermingszone of herinrichtingszone langs een waterloop, primair watergebied, invloedszone zuiveringstechnisch werk of een retentiecompensatiegebied.

4.11 Besluit milieueffectrapportage

4.11.1 Kader

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport (MER) opgesteld dient te worden. De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden zijn opgenomen in de bijlage van het Besluit m.e.r. Een bestemmingsplan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn op de volgende manieren:

- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien een passende beoordeling op basis van artikel 19j, lid 2 van de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk is;
- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit de onderdelen C en D overschrijden en waarbij het bestemmingsplan wordt genoemd in kolom 3 (plannen).
- Een plan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn indien het bestemmingsplan wordt genoemd in kolom 4 (besluiten) en er sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit onderdeel C en D overschrijden. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel C is in dit geval sprake van een m.e.r.-plicht. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel D is het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'.

Het komt er op neer dat voor een bestemmingsplan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen in onderdeel D en beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.(beoordeling) plaatsvinden.

Onderzoek en resultaten

De Wabo-vergunning is geen plan volgens de m.e.r. regelgeving en valt niet onder de plan m.e.r.-plicht. Het oprichten van een dierenpension voor honden is niet genoemd in Bijlage C of D van Besluit m.e.r. Er geldt daarom geen (project of besluit) m.e.r. – beoordelingsplicht voor de voorgenomen activiteit.

4.11.2 Conclusie

Dit plan is niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Tevens zijn geen nadelige milieugevolgen te verwachten als gevolg van dit plan.

4.12. Archeologie en cultuurhistorie

4.12.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan “een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden” dient te bevatten.

4.12.2. Situatie projectgebied

In het plangebied zelf is geen sprake van cultuurhistorische waarden. In de directe omgeving van het plangebied is eveneens geen sprake van cultuurhistorische waarden waar met de herontwikkeling van het plangebied rekening mee gehouden moet te worden.

4.12.3

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

5. Economische uitvoerbaarheid

Het plan zal geheel in particuliere handen uitgevoerd worden. Voor de gemeente zijn er geen financiële consequenties aan verbonden. Om de financiële risico's voor de gemeente oldebroek verder uit te sluiten wordt er tussen partijen een planschade overeenkomst opgesteld en ondertekend.

.

6. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1. Communicatie

Om de plannen te kunnen realiseren moet er draagvalk zijn voor dit initiatief vanuit de directe omgeving. Er is op 17 juni 2016 een buurtbijeenkomst geweest die een positieve uitkomst biedt. De conclusie is dat de directe omgeving geen bezwaar heeft tegen de legalisering van het hondenopvang. Van deze overeenkomst is een verslag gemaakt en aan de gemeente verstrekt indertijd.

datum 10-12-2016
dossiercode 20161210-10-14238

Wateradvies voor ruimtelijke plannen met geen waterbelang

Algemeen

Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, Provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten. Via de digitale watertoets is beoordeeld of en welke waterbelangen voor het plan relevant zijn.

Beoordeling

Het plan is, vanuit de waterhuishouding gezien, voor het waterschap beperkt van belang. De motivatie daarvoor is dat plannen zonder (nieuwe) ontwikkelingsmogelijkheden, zoals functiewijzigingen en actualisaties, nauwelijks tot geen effect hebben op de waterhuishouding. Dit betekent dat geen essentieel waterbelangen wordt geraakt en het waterschap op basis daarvan een positief wateradvies geeft.



{image_mapplangebied}

Tot slot

Eventueel benodigde vergunningen worden niet binnen de watertoets procedure of met deze Digitale Watertoets geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Een watervergunning van het waterschap is bijvoorbeeld nodig voor het dempen en/of vergraven van watergangen, het lozen van water op oppervlaktewater en het onttrekken van grondwater. Informatie over een watervergunning kunt u vinden op de website van het waterschap (www.vallei-veluwe.nl/loket). Op www.omgevingsloket.nl kunt u een watervergunning aanvragen. Daarnaast kunt u telefonisch contact opnemen met het waterschap onder telefoonnummer 055-5272911. Wij wensen u succes met de verdere ruimtelijke planvorming en verzoeken u het voorontwerp bestemmingsplan naar ons te mailen [watertoets@vallei-veluwe.nl].

Heeft u vragen of opmerkingen over deze watertoetsapplicatie? Laat het ons per mail weten [watertoets@vallei-veluwe.nl]. Voor dringende watertoetszaken kunt u ons telefonisch bereiken op 055-5272911.

Team Watertoets, Waterschap Vallei en Veluwe.

Disclaimer

Waterschap Vallei en Veluwe streeft ernaar om correcte en actuele informatie in deze watertoetsapplicatie aan te bieden. Aan

het beschikbaar gestelde kaartinformatie kunnen geen rechten worden ontleend. Waterschap Vallei en Veluwe aanvaard geen aansprakelijkheid voor enige vorm van schade naar aanleiding van het gebruik of de informatie die via deze applicatie beschikbaar wordt gesteld.

De WaterToets 2014

Parkeernota Oldebroek

Ingekomen
dd: 17-01-2017
GEMEENTE
OLDEBROEK

behoort bij
zaaknummer:
0269201700048

Een weergave van de te hanteren beleidsuitgangspunten en daaruit voortvloeiende parkeernormen in de gemeenten Elburg, Hattem, Nunspeet en Oldebroek



Parkeernota Oldebroek

**Een weergave van de te hanteren beleidsuitgangspunten en daaruit
voortvloeiende parkeernormen in de
gemeenten Elburg, Hattem, Nunspeet en Oldebroek**

Inhoud	Blz.
Samenvatting	- 3 -
Begrippenlijst.....	- 4 -
1.1 Aanleiding	- 5 -
1.2 Doel	- 6 -
2 Parkeernormen	- 7 -
2.1 Landelijke richtlijnen en stedelijkheidszone	- 7 -
2.3 Parkeernormen wonen.....	- 8 -
2.4 Parkeernormen voor functies anders dan wonen	- 9 -
2.5 Dubbelgebruik parkeerplaatsen	- 10 -
2.6 Halen en brengen bij scholen	- 10 -
2.7 Fietsparkeervoorzieningen	- 10 -
3 Overige parkeeraspecten	- 12 -
3.1 Parkeerregulering	- 12 -
3.2 Parkeren op de rijbaan.....	- 12 -
3.3 Vrachtwagenparkeren.....	- 12 -
3.4 Parkeren elektrische voertuigen	- 12 -
3.5 Parkeren gehandicapten.....	- 13 -
3.6 Parkeerregulering in woonwijken.....	- 13 -
 Bijlage 1a – Parkeernormen voor de verschillende functies (per 100 m ² bvo*, tenzij anders vermeld).....	- 14 -
Bijlage 1b – Fietsparkeernormen voor de verschillende functies (per 100 m ² bvo, tenzij anders vermeld).....	- 18 -
Bijlage 1c – Overzicht berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen	- 19 -
Bijlage 2 – Onderbouwing parkeernorm.....	- 20 -
Bijlage 3 – Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven	- 21 -
Bijlage 4 – Werkwijze berekening parkeerbehoefte (gedeeltelijke) nieuwbouw en herbestemming -	22 -
Bijlage 5 – Kostenonderbouwing aanleg parkeervoorziening prijspeil 2013 (bedragen zijn exclusief btw)	- 25 -
Bijlage 6 Beleidsregel Laadpalen Elektrisch vervoer (ter illustratie)	- 27 -
Bijlage 7 Parkeerfonds.....	- 27 -

Samenvatting

Hoofddoel

- 1 De gemeenten voeren een parkeerbeleid dat (afgezien van pieken in de vraag) op acceptabele loopafstand voldoende parkeercapaciteit genereert.

Beleidsuitgangspunten

- 2 De gemeenten hanteren een vaste parkeernorm voor alle functies binnen de bebouwde kom. Deze norm komt overeen met de maximale norm van "schil centrum" uit publicatie 317 van de CROW.
- 3 De gemeenten maken geen onderscheid in geografische ligging: centrum, schil en rest bebouwde kom.
- 4 Bij het toetsen van parkeernormen voor woningen moeten de berekeningsnormen worden gebruikt, waarbij er per woning ten minste 0,3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte of openbaar toegankelijk moet zijn, bij voorkeur binnen 100 m loopafstand.
- 5 Garages zonder oprit of oprit waarop geen ruimte is om de auto te parkeren, worden in de parkeernorm niet meegeteld.
- 6 Parkeergelegenheid vindt zo veel mogelijk op eigen terrein plaats.
- 7 De onderlinge uitwisselbaarheid (het dubbelgebruik) wordt door een parkeeronderzoek (uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige) bepaald. Het parkeeronderzoek wordt betaald door de aanvrager.
- 8 Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Toetsing vindt plaats aan de hand van tellingen en van de kencijfers in bijlage 1b.
- 9 Een parkeerfonds is een goed instrument dat ruimte biedt om mee te werken aan initiatieven die op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen kunnen realiseren.
- 10 De gemeenten streven bij herinrichtingen en nieuwbouw naar een indeling in parkeervakken om zodoende de herkenbaarheid te verbeteren.
- 11 De gemeenten reserveren in ruimtelijke plannen parkeermogelijkheden voor gehandicapten. Het initiatief daartoe wordt genomen door de vergunningplichtige.

Begrippenlijst

Acceptabele loopafstand

Als maat voor situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies kan de acceptabele loopafstand tussen parkeerplaats en het bestemmingsadres dienen. De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges. (publicatie 317, CROW, tabel 22; ASVV 2004 figuur 8.6/3).

Activiteit

Evenement

ASVV

Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.

Bezettingsgraad

Door het aantal geparkeerde voertuigen te delen op de parkeercapaciteit wordt de bezettingsgraad berekend. De bezettingsgraad is een indicator voor de beschikbaarheid van de parkeervoorzieningen.

Bvo

De vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten (volgens [NEN 2580](#)) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende [ruimte](#)(n) omhullen.

CROW

Nationaal kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte.

Drukste structurele parkeerbehoefte

De periodiek terugkerende parkeerbehoefte op de drukste momenten.

Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Onderlinge uitwisselbaarheid parkeerplaatsen indien meerdere functies hiervan op verschillende tijdstippen gebruik maken.

Functie

Gebruik.

Functiewijziging

Wijziging van het gebruik.

Parkeerbilans

Berekenen (on)bilans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied.

Parkeernorm

Dit cijfer geeft weer hoeveel parkeerplaatsen geëist worden bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op dit moment wordt in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen getoetst aan het parkeerartikel 2.5.30 in de bouwverordening. Op termijn (wanneer is nu nog niet duidelijk) is dat niet meer mogelijk maar zal het parkeren in bestemmingsplannen geregeld moeten worden.

Het opnemen van alle concrete parkeernormen, zoals benoemd in bijlage 1 van deze nota, in alle bestemmingsplannen zou ertoe leiden dat alle bestemmingsplannen moeten worden gewijzigd wanneer de parkeernormen worden geactualiseerd. Dat is niet efficiënt. Het is voldoende in de bestemmingsplannen de algemene bepaling op te nemen dat binnen het plan voldaan moet worden aan de parkeernormen, zoals vastgelegd in de door de raad vastgestelde vigerende parkeernota. Dit ter aanvulling op het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP), dat het verkeers- en parkeerbeleid op strategisch niveau behandelt. Bepalend voor de te hanteren parkeernormen is het moment waarop de voorgeschreven openbare procedure wordt opgestart. Bijvoorbeeld het moment van eerste publicatie. Omdat dat voor het bestemmingsplan als geheel anders is dan voor latere wijzigingen, kan dat ertoe leiden dat bij op verschillende tijdstippen vastgestelde plannen, en wijzigingen daarop, verschillende parkeernormen van kracht zijn.

De in deze nota opgenomen fietsparkeernormen beogen een bijdrage te leveren aan een fietssysteem dat voor lokale verplaatsingen een aantrekkelijk alternatief is voor autoverplaatsingen. Desondanks is deze nota niet het geëigende instrument om invulling te geven aan het streven naar minder (auto)mobiliteit. Ook al zijn de parkeernormen in deze nota ca. 10 % lager dan de maximum parkeernormen met een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. De bedoeling van deze nota is te voorzien in de parkeercapaciteit die hoort bij een gegeven (auto)mobiliteit.

Rijksbeleid

Door de sterke groei van het autobezit, is de auto in het dagelijks straatbeeld steeds dominanter aanwezig. De toename van deze fysieke aanwezigheid resulteert onder andere in een toenemende vraag naar parkeergelegenheid. Deze landelijke trend doet zich ook voor in Elburg, Nunspeet en Oldebroek. Omdat de in het verleden bebouwde gebieden niet allemaal op deze toename van het autobezit zijn ontworpen, leidt dit op verschillende plaatsen tot capaciteitsproblemen. Hierdoor hebben bewoners niet altijd de ruimte om hun voertuig op redelijke afstand van de te bezoeken locatie te parkeren wat leidt tot illegaal parkeren en frustratie. Daarnaast geeft het rijksbeleid in de rijksnota's Mobiliteit en Ruimte een prikkel tot aanpassing van het gemeentelijk beleid.

De nota Mobiliteit lijkt de sturing van de mobiliteit door de rijksoverheid geheel achterwege te willen laten. Burgers en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor hun mobiliteitsgedrag en het maakt daarbij niet uit of zij gebruikmaken van de auto, de fiets of het openbaar vervoer. De overheid krijgt de taak de mobiliteitsvraag te faciliteren. Er wordt wel naar gestreefd de gebruiker te verleiden een keuze te maken voor een in een bepaalde situatie meest gewenste vervoersmiddel, zodat de leefbaarheid en de bereikbaarheid gegarandeerd blijven. De behoefte aan verplaatsen is het gevolg van de combinatie van de ruimtelijke spreiding van activiteiten. De persoonsgebonden behoefte aan en/of noodzaak tot bepaalde activiteiten en de persoonlijke vervoerwijzekeuze. Minder (auto)mobiliteit is dus het gevolg van goed doordachte maatregelen op het vlak van de ruimtelijke ordening en het doordacht inspelen op menselijke behoeften.

De kern van de nota Ruimte is het toepassen van efficiëntere manieren om met de ruimte om te gaan. Daarbij wordt gesteld: centraal regelen wat moet, decentraal wat kan. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Vervallen van het ABC-locatiebeleid: woningen, bedrijven en voorzieningen worden niet langer gescheiden maar met elkaar gemengd.
- Vervoermanagement: bedrijven en instellingen worden meer gestimuleerd om hun verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van vervoer in relatie met ruimtelijk beleid, milieuzorg en energiebesparing.

- Prijsbeleid: minder betalen voor bezit, meer betalen voor het gebruik van de auto.
- Stimulering gedeeld autogebruik bij inwoners en werknemers.

1.2 Doel

Het doel is dat er in nieuwbouwsituaties, na functiewijzigingen en na verbouwingen op acceptabele loopafstand voldoende parkeercapaciteit is om te voorzien in de drukste structurele parkeerbehoefte.

De in hoofdstuk 2 en bijlage 1 beschreven parkeernormen (inclusief fietsparkeernormen) fungeren als toetskader bij nieuwbouw, verbouw en functiewijzigingen. Voor bestaande situaties kunnen geen rechten of verplichtingen worden ontleend. Hoofdstuk 3 beschrijft het parkeerfonds. Hoofdstuk 4 gaat in op de overige parkeeraspecten.

De gemeenten voeren een parkeerbeleid dat (afgezien van pieken in de vraag) op acceptabele loopafstand voldoende parkeercapaciteit genereert.

2 Parkeernormen

2.1 Landelijke richtlijnen en stedelijkheidszone

Beschikt de aanvrager over gegevens (onafhankelijke praktijkwaarnemingen, onafhankelijk extern onderzoek door deskundig adviesbureau naar genoegen van de gemeente) waaruit een parkeernorm voor het desbetreffende bedrijf en/of het specifieke beoogde gebruik kan worden afgeleid? Zo ja, dan wordt die parkeernorm als uitgangspunt voor de berekening gehanteerd.

Anders wordt voor het bepalen van de parkeernorm gebruikgemaakt van de cijfers van het CBS en de richtlijnen van CROW. Het betreft hier CROW-publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. Deze kencijfers zijn ook verwerkt in de ASVV 2012. Deze richtlijnen zijn landelijk geaccepteerd en worden gezien als meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de benodigde parkeerplaatsen. Op basis hiervan wordt voorgesteld de parkeernorm voor woningen, bedrijven en voorzieningen te hanteren.

De normen voor de functie wonen en de overige functies zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers. Hierbij is rekening gehouden met de autonome ontwikkeling en autonome groei. In bijlage 1a wordt een overzicht gegeven. De CROW-systematiek heeft parkeernormdifferentiatie op basis van de stedelijkheidsgraad per gemeente, niet per kern. De gemeenten conformeren zich daaraan, en zullen dus niet per kern de stedelijkheidsgraad bepalen. En dus komen de gemeenten ook niet met verschillende parkeernormen per kern. Er wordt voor geen enkele kern onderscheid gemaakt in geografische ligging: centrum, schil centrum en rest bebouwde kom. Voor alle kernen geldt, ongeacht de locatie binnen de kern, één norm zonder bandbreedte. De vastgestelde norm die het meest aansluit bij de gemeentelijke praktijk komt overeen met de maximale norm van "schil centrum". In bijlage 2 wordt deze praktijkbehoefte nader onderbouwd.

Beleidsuitgangspunt 2

De gemeenten hanteren één vaste parkeernorm voor alle functies binnen de bebouwde kom. Deze norm komt overeen met de maximale norm van "schil centrum" uit publicatie 317 van de CROW

Beleidsuitgangspunt 3

De gemeenten maken geen onderscheid in geografische ligging: centrum, schil en rest bebouwde kom

In publicatie 317 is een nieuwe categorie: 'buitengebied' toegevoegd. Voor nieuwbouw en functiewijzigingen buiten de bebouwde kom wordt de maximale norm buitengebied gehanteerd. Vanwege het beperkt voorkomen van de parkeertoets bij functies in het buitengebied wordt hiervoor verwezen naar publicatie 317 van het CROW. In principe vindt parkeren buiten de bebouwde kom op eigen terrein plaats.

Ook de stedelijkheidsgraad (het aantal adressen per vierkante kilometer) speelt een rol bij de vraag naar parkeergelegenheid. De volgende vijf stedelijkheidsgraden worden onderscheiden:

1. niet stedelijk;
2. weinig stedelijk;
3. matig stedelijk;
4. sterk stedelijk;
5. zeer sterk stedelijk.

Volgens de cijfers van het CBS en de richtlijnen van de CROW vallen de gemeenten Elburg, Hattem, Nunspeet en Oldebroek onder de noemer 'weinig stedelijk'. Door hiervoor te kiezen, wordt impliciet rekening gehouden met het aanbod aan openbaar vervoer, dat lager is dan in bijvoorbeeld (zeer) sterk stedelijke gemeenten. Deze nota is geen instrument om het openbaar vervoer te stimuleren.

2.3 Parkeernormen wonen

De parkeernormen voor woningen geven de gelegenheid om te differentiëren per type woning, ingedeeld naar prijsklasse. Deze verdeling komt overeen met de categorieverdeling in de landelijke richtlijnen. De normen gelden bij nieuwbouw en functiewijziging.

Met de indeling in goedkoop¹, midden² en duur³ worden voor koop- en huurwoningen andere prijscategorieën bedoeld.

Bij de totstandkoming van deze norm is rekening gehouden met bezoekers. Voor alle woningen uit bijlage 1a is *binnen* de parkeernorm 0,3 parkeerplaats voor bezoekers opgenomen. In verband met bezoekers moet deze 0,3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte beschikbaar zijn dan wel openbaar toegankelijk⁴. Dit hoeft niet noodzakelijk voor de woning te zijn maar binnen acceptabele loopafstand. Bij nieuwbouw moeten woningen in de dure klasse in alle gevallen voorzien zijn van parkeergelegenheid op eigen terrein.

Beleidsuitgangspunt 4

Bij het toetsen van parkeernormen voor woningen moeten de berekeningsnormen worden gebruikt, waarbij er per woning ten minste 0,3 parkeerplaats voor bezoekers in de openbare ruimte of openbaar toegankelijk moet zijn, bij voorkeur binnen 100 m loopafstand.

Een voorbeeld ter illustratie: men stelt bij een uitbreidingsplan een norm van 2,1. Er worden twee parkeervakken naast elkaar per woning als oprit aangebracht. In dat geval tellen de twee parkeervakken als 1,7 parkeerplaats (zie tabel 5.1) zodat er nog 0,4 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte gezocht zal gaan worden (de norm is immers 2,1). Dit voldoet daarmee aan de wens om minimaal 0,3 parkeerplaats in de openbare ruimte aan te leggen.

Parkeren op eigen terrein

Bij het aanleggen van een parkeerplaats op eigen terrein bij een woning moet rekening worden gehouden met het *gebruik* van de parkeerplaats. Privéparkeerplaatsen worden over het algemeen minder efficiënt gebruikt. Deze zijn over het algemeen niet uitwisselbaar met andere gebruikers. Het inrichten van de tuin als parkeerplaats is een mogelijkheid om zeker te zijn van een vrije parkeerplaats. Voor het gebruik van deze plaats is een inrit nodig. De aanleg van een inrit tot de tuin gaat meestal ten koste van het parkeren op straat, zodat bij het beoordelen van de vergunning de parkeerlast meegewogen moet worden. Dit geldt over het algemeen niet of minder buiten de bebouwde kom.

Het onttrekken van een openbare parkeerplaats voor bijvoorbeeld de aanleg een parkeerplaats in de tuin mag alleen als:

- dit niet leidt tot een verhoging van de parkeerdruk in de straat;
- het niet ten koste gaat van beeldbepalend groen;
- het niet ten koste gaat van de bruikbaarheid en verkeersveiligheid van de weg (niet op gebiedsontsluitende wegen).

De Algemene plaatselijke verordening (artikel 2:12 maken, veranderen uitweg) biedt hiervoor het wettelijke kader.

¹ Koop: < € 170.000,-, huur: beneden aftoppingsgrens voor 1- en 2 persoonshuishoudens (in 2013: € 535,91/maand)."

² Koop: € 170.000,- - € 250.000,- v.o.n.; huur: tussen aftoppingsgrens voor 1- en 2persoonshuishoudens (in 2013: € 535,91/maand) en huurtoeslaggrens (in 2013: € 681,02/maand)."

³ Koop: > € 250.000,- v.o.n.; huur: boven huurtoeslaggrens (in 2013: € 681,02/maand).

⁴ als art. 1, lid 1, sub b in de Wegenverkeerswet 1994

Uitritten kunnen tot problemen leiden als er aan die zijde ook wordt geparkeerd in de straat. Door het aanleggen van de benodigde uitritconstructie vervalt een uitwisselbare parkeerplek. Bovendien kunnen bewoners hun uitrit moeilijk bereiken of uitgaan als voertuigen tot aan de uitrit parkeren

Bij het toepassen van de normen uit bijlage 1a (parkeernormen voor de verschillende functies) moeten deze daarom verrekend worden met de berekeningsaantallen uit bijlage 1c (overzicht berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen).

Privéparkeerplaatsen bij de woning moeten bij voorkeur naast elkaar gesitueerd worden. Hierdoor wordt de beschikbare ruimte zo effectief mogelijk benut. Garages krijgen gaandeweg een andere legale functie dan het stallen van de auto, bijvoorbeeld zoals berging, woon- of hobbyruimte. Daarom worden garages bij de woning, zonder oprit of met een oprit waarop geen ruimte is om de auto te parkeren, niet als parkeerplaats beschouwd.

Beleidsuitgangspunt 5

Garages zonder oprit of met een oprit waarop geen ruimte is om de auto te parkeren, worden in de parkeernorm niet meegeteld.

De vormgeving van straten kan bewoners (en bezoekers) een belangrijke impuls geven om toch vooral op eigen erf te parkeren. Door parkeren in de straat niet toe te staan, kan bijvoorbeeld de loopafstand naar de parkeervoorziening worden vergroot waardoor de behoefte om op eigen terrein te parkeren toeneemt.

Het stedenbouwkundig concept en besluiten zijn bepalend voor de verdeling en gebruik van de parkeerplaatsen op eigen erf en op openbaar gebied.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren moet, met uitzondering van de directe omgeving rond verkeersaantrekkende voorzieningen, parkeergelegenheid zo veel mogelijk op eigen terrein plaatsvinden.

Locatie parkeervoorzieningen

Bewoners willen hun auto graag voor de deur parkeren. Wanneer zij de auto op meer dan 100 m van de woning moeten plaatsen, wordt dit vaak gezien als een lange loopafstand. Als iedereen zijn auto voor de deur zou willen parkeren dan creëren wij als gemeenschap echter een groot probleem. De benodigde ruimte hiervoor is ontoereikend. De acceptatie van een afstand wordt in de praktijk bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de inrichting van de parkeerplaats, concurrentiekracht van de alternatieven maar ook het vertrouwen in een veilige omgeving. Voor het openbaar vervoer wordt in de regel uitgegaan van een loopafstand van circa 500 m (circa 5 minuten lopen). Daarnaast is een van de eisen voor het afgeven van een gehandicaptenparkeerkaart dat de aanvrager minder dan 100 m zonder onderbreking kan lopen.

Beleidsuitgangspunt 6

Parkeergelegenheid vindt zo veel mogelijk op eigen terrein plaats

2.4 Parkeernormen voor functies anders dan wonen

Naast de normen voor woningen moeten ook normen vastgesteld worden voor de overige functies (bijlage 1a). Ook voor deze normen is de stedelijkheidsgraad bepalend voor de hoogte van de norm. Hier geldt hetzelfde als voor de normen voor de functie wonen. Bij opmerkingen in bijlage 1 a, b en c wordt overige relevante informatie gegeven. In sommige gevallen komen functies/voorzieningen op een bepaalde plek niet of nauwelijks voor. Achtereenvolgens komen aan bod: werken, winkelen en boodschappen, sport, cultuur en ontspanning, horeca en (verblijfs)recreatie, gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen, onderwijs.

2.5 Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Bij het maken van herinrichting-, nieuwbouw- en (her)ontwikkelingsplannen komt ook de onderlinge uitwisselbaarheid (dubbelgebruik) van parkeerplaatsen aan de orde. Hierbij gaat het om de mate waarin een parkeervoorziening afwisselend door bewoners of hun bezoekers of werknemers of de bezoekers van kantoren, bedrijven, winkels en andere commerciële voorzieningen kunnen worden gebruikt. Uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen zorgt er voor dat de openbare ruimte efficiënt wordt benut. Om deze benutting te bepalen, wordt gebruikgemaakt van aanwezigheidspercentages. Deze percentages worden gebruikt wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen.

Met een parkeerbalans wordt onderzocht of een gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Vaak blijkt dat het niet noodzakelijk is om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch slechts een deel ervan. De mogelijkheid tot gecombineerd gebruik binnen een gebied hangt af van de mate van openbaarheid en de locatie van de parkeervoorzieningen en de loopafstanden naar de bestemming. De opgenomen parkeernormen en aanwezigheidspercentages geven indicatief de omvang aan van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Elke functie en elk gebied heeft zijn eigen karakter en omstandigheden. De gebruiker moet zich daarom vooraf goed inleven in de kenmerken van de functies en het gebied voordat hij de normen en aanwezigheidspercentages toepast. Parkeeronderzoek kan nauwkeuriger inzicht geven in lokale omstandigheden en in de te hanteren kencijfers.

Beleidsuitgangspunt 7

De onderlinge uitwisselbaarheid (het dubbelgebruik) wordt door een parkeeronderzoek (uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige) bepaald. Het parkeeronderzoek wordt betaald door de aanvrager.

2.6 Halen en brengen bij scholen

Bij het halen en brengen van kinderen wordt veelal gebruik gemaakt van de auto. Door de ligging van de scholen in combinatie met een grote drukte tijdens het aan- en uitgaan van de scholen ontstaan dikwijls opstoppen in de omliggende straten waardoor de verkeersveiligheid afneemt. Vanuit dit oogpunt verdient het, niet altijd geoorloofde, parkeren bij basisscholen en kinderdagverblijven/crèches bijzondere aandacht. Door een combinatie van dubbelgebruik van parkeerplaatsen van bewoners, handhaving, voorlichting en het stimuleren van fietsgebruik, kan het parkeerprobleem op de piekmomenten worden teruggedrongen. Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is afhankelijk van het type en grootte van de school. In bijlage 3 wordt voor het halen en brengen een rekenmethode weergegeven.

2.7 Fietsparkeervoorzieningen

Om het verhaal over parkeernormen compleet te maken, is deze paragraaf met fietsparkeerkencijfers toegevoegd (bijlage 1b).

Voor afstanden tot 7,5 kilometer is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Met de in opkomst zijnde E-bike zijn afstanden tot 12,5 km, met name voor woon-werkverkeer, goed te fietsen. Voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen kunnen leiden tot minder autogebruik en dus tot een geringere behoefte aan parkeerplaatsen voor auto's. Deze redenering geldt in mindere mate voor woningen, omdat de eigen auto doorgaans in de directe woonomgeving geparkeerd zal worden. Het gewenste aantal fietsparkeervoorzieningen bij een kantoor, een winkel of openbare voorziening wordt bij voorkeur bepaald op basis van tellingen. Dat biedt de beste garantie dat het aanbod past bij de vraag.

De fietsparkeerkencijfers zijn bedoeld voor 'solitaire' functies. Ze zijn dus niet geschikt voor gebieden met een grote menging van functies, zoals binnensteden. Het drukste moment in de week of in het jaar is maatgevend voor het kencijfer.

Standaard is een marge van plus twintig procent in de kencijfers verwerkt (uitgezonderd woningen). Deze extra parkeercapaciteit is gewenst, omdat fietsers de lege plekken ook moeten kunnen vinden (frictieleegstand). Daarnaast wordt zo enige flexibiliteit geboden om een kleine groei van het fietsgebruik te kunnen opvangen. Voor werklocaties wordt zo veel mogelijk onderscheid gemaakt tussen werknemers en bezoekers. De fietsparkeerplekken voor werknemers worden bij voorkeur inpandig gerealiseerd. Treinstations zijn niet opgenomen in de cijfers. Daar waar geen kencijfers bekend zijn, wordt door middel van tellingen of empirisch het aantal aan te leggen fietsparkeervoorzieningen bepaald.

Beleidsuitgangspunt 8

Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van voldoende fietsparkeervoorzieningen. Toetsing vindt plaats aan de hand van tellingen en van de kencijfers in bijlage 1b.

3 Overige parkeeraspecten

In de voorgaande hoofdstukken is weergegeven op welke wijze parkeerproblemen in de toekomst voorkomen kunnen worden. In dit hoofdstuk komen parkeeraspecten aan de orde die de kwaliteit van de openbare ruimte in zowel bestaande als nieuwe situaties kunnen verbeteren.

3.1 Parkeerregulering

Deze nota gaat vooral in op de totale parkeerbehoefte die nodig is voor een bepaalde activiteit, of cluster van activiteiten. Juist bij clusters komt het voor dat de ene activiteit andere eisen stelt aan loopafstand (in relatie tot verblijfsduur) dan een andere activiteit. Het komt ook voor dat bepaalde parkeerplaatsen specifiek voor een bepaalde doelgroep moeten worden gereserveerd. In dat soort omstandigheden kan het parkeren worden gereguleerd door het invoeren van betaald parkeren, een parkeerschijfzone ("blauwe zone") of vergunninghoudersparkeren. Daarmee kan bijvoorbeeld worden bereikt dat kortparkerende winkelbezoekers dichterbij de winkel kunnen parkeren dan langparkerend winkelpersoneel. De gemeenten zien parkeerregulering als een verbijzondering van de totale parkeerbehoefte, zoals die volgt uit deze nota. De behoefte aan een dergelijke verbijzondering blijkt doorgaans in de praktijk. Daarom valt gebiedsgebonden parkeerregulering buiten de reikwijdte van deze nota, die zich vooral richt op nieuwe locaties.

3.2 Parkeren op de rijbaan

In beginsel is het toegestaan om te parkeren op de rijbaan, zowel binnen als buiten de bebouwde kom. De inrichting van de meeste woonwijken is zodanig dat parkeren op de rijbaan plaatsvindt. Omdat er in die straten geen vakaanduiding is, ligt de verantwoordelijkheid voor het (nette) parkeergedrag bij de desbetreffende voertuigbestuurder. Het parkeren van voertuigen op de rijbaan kan soms tot problemen leiden voor het normale gebruik van de weg. De toegankelijkheid voor vooral grotere voertuigen, zoals nooddiensten of vuilnisophaaldienst is dan niet meer gewaarborgd of uitritten worden onbereikbaar. Om dit te reguleren, worden er parkeerverboden geplaatst en zijn er in de wet bepalingen opgenomen. Daarom streven De gemeenten naar meer herkenbaarheid bij de inrichting van de openbare ruimte.

Beleidsuitgangspunt 10

De gemeenten streven bij herinrichtingen en nieuwbouw naar een indeling in parkeervakken om zodoende de herkenbaarheid te verbeteren.

3.3 Vrachtwagenparkeren

De gemeenten hebben een vrachtwagenparkeerverbod (voor de openbare weg) in de kernen, de gemeente Elburg ook voor het buitengebied. De gemeenten Elburg en Oldebroek hebben al een of meer vrachtwagenparkeerterrein(en), de gemeente Nunspeet streeft ernaar dit te realiseren. De hoofdmotieven voor dit vrachtwagenparkeerverbod zijn bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente, het voorkomen van excessief weggebruik en de verkeersveiligheid. Bij 'parkeerexces' gaat het in de eerste plaats om het parkeren dat buitensporig is naar andere weggebruikers toe met het oog op de verdeling van de beschikbare parkeerruimte, en dat dit op grond daarvan niet toelaatbaar is. In de tweede plaats betreft het parkeren dat onaanvaardbaar is om andere redenen zoals de aantasting van de openbare orde en veiligheid, het schaden van het uiterlijk aanzien van de gemeente, geluidhinder en belemmering van het uitzicht.

3.4 Parkeren elektrische voertuigen

Het gebruik van elektrische voertuigen is in opkomst. Daarmee ontstaat ook een claim op de openbare ruimte om oplaadpunten aan te brengen. Deze ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt voor zover een aanvrager niet de mogelijkheid heeft op eigen terrein te parkeren. De snelheid van

de ontwikkelingen en de mogelijke gevolgen zijn op dit moment echter nog lastig in te schatten. De ontwikkeling op dit gebied wordt gevolgd. Ter illustratie is het Nunspeetse beleid bijgevoegd in bijlage 6.

3.5 Parkeren gehandicapten

Mensen met een handicap kunnen in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Deze kaart geeft hen bijzondere rechten voor het gebruik van parkeervoorzieningen. Gehandicapten mogen met een algemene gehandicaptenparkeerkaart op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen parkeren. Met de kaart mogen zij ook op andere plaatsen parkeren. De algemene regel: andere verkeersdeelnemers niet in gevaar brengen of hinderen, moet hierbij nageleefd worden.

De plaatsen zijn:

- Op wegen met een parkeerverbod; maximaal drie uur aaneengesloten. In de auto moet ook een parkeerschijf aanwezig zijn waarop de aankomsttijd duidelijk zichtbaar is.
- In een erf, buiten de vakken; ook hier maximaal drie uur aaneengesloten en duidelijk zichtbaar een parkeerschijf met daarop de aankomsttijd.
- Op wegen of parkeerterreinen met verplicht gebruik van een parkeerschijf; hier mag zonder parkeerschijf geparkeerd worden.

Met een algemene gehandicaptenparkeerkaart mag niet geparkeerd worden:

- Op wegen en terreinen die zijn aangeduid als parkeervoorziening voor vergunninghouders.
- Op ruimte bestemd voor noodvoertuigen.
- Voor uitritten (openbaar en particulier).
- Bij een verbod om stil te staan.

Aantal en plaats

Bij publieke voorzieningen zoals gemeentehuis en bibliotheek moeten 5% van de parkeerplaatsen, algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn. Deze gehandicaptenparkeerplaatsen moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand moet minder dan 100 meter zijn en bij voorkeur 50 meter of kleiner.

De verantwoordelijkheid voor het initiëren van een algemene gehandicaptenparkeerplaats ligt bij de organisatie (bijvoorbeeld winkeliersvereniging, school, kerkgenootschap, bedrijf, vereniging van eigenaren, penvoerder namens gezamenlijke gebruikers van een gebouw) ten behoeve waarvan de gehandicaptenparkeerplaats zal gaan functioneren.

Beleidsuitgangspunt 11

De gemeenten reserveren in ruimtelijke plannen parkeermogelijkheden voor gehandicapten. Het initiatief daartoe wordt genomen door de vergunningplichtige.

3.6 Parkeerregulering in woonwijken

Soms is in een straat/buurt de behoefte aan parkeerplaatsen groter dan het aantal dat beschikbaar is. Vaak is er geen ruimte of geld om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Dan kunnen de gemeente en de straat/buurt in onderling overleg besluiten het aantal voertuigen te beperken dat in het betreffende gebied mag parkeren. Bijvoorbeeld door het instellen van parkeren voor vergunninghouders (waarbij bijvoorbeeld per huishouden 1 vergunning wordt verleend). Of door een parkeerverbod voor een bepaalde voertuigcategorie. Zo kan in de APV een bepaling worden opgenomen waarmee de gemeente gebieden kan aanwijzen waarin het verboden is te parkeren met 'bedrijfsbusjes'. En zo zijn er nog wel meer mogelijkheden denkbaar. Dergelijke maatregelen worden gezien als maatwerk per straat/buurt. Daarom worden dergelijke maatregelen niet verder uitgewerkt in deze, voor het hele grondgebied van de gemeenten bedoelde nota.

Bijlage 1a – Parkeernormen voor de verschillende functies (per 100 m² bvo*, tenzij anders vermeld)

Bvo: de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten (volgens [NEN 2580](#)) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende [ruimte](#)(n) omhullen.

Woningtype	Parkeernorm (per woning)	Aandeel bezoeker
Koop, vrijstaand	2,5	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	2,4	0,3
Koop, tussen/hoek	2,2	0,3
Koop, etage, duur	2,3	0,3
Koop, etage, midden	2,1	0,3
Koop, etage, goedkoop	1,8	0,3
Huurhuis, vrije sector	2,2	0,3
Huurhuis, sociale huur	1,8	0,3
Huur, etage, duur	2,1	0,3
Huur, etage, midden goedkoop	1,6	
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,3	0,2
Aanleunwoning en serviceflat	1,3	0,3

Werken	Parkeernorm*	opmerkingen
Kantoor (zonder baliefunctie) Administratief en zakelijk.	2,6	
Commerciële dienstverlening Kantoren met een baliefunctie.	3,2	
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief Bijvoorbeeld industrie, laboratorium, garagebedrijf of een werkplaats (relatief veel werknemers en relatief weinig bezoekers).	2,2	Exclusief vrachtwagenparkeren
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief Bijvoorbeeld loods, opslag of transportbedrijf (relatief weinig werknemers en relatief weinig bezoekers).	1,1	Exclusief vrachtwagenparkeren
Bedrijfsverzamelgebouw Mix van kantoren (zonder baliefunctie) en bedrijven.	2,0	Gelijkwaardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeidsextensieve en arbeidsintensieve bedrijven
Showroom	1,7	

Winkelen en boodschappen	Parkeernorm*	opmerkingen
Buurtsupermarkt	4,2	
Discountsupermarkt	6,6	
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	6,3	
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	5,6	
Grote supermarkt	8,6	
Buurt- en dorpscentrum	4,3	

Weekmarkt	0,27 per m1 kraam	
Kringloopwinkel	1,5	
Groothandel in levensmiddelen	8,1	
Bruin- en witgoedzaken	6,9	
Woonwarenhuis/woonwinkel (overig)	2,0	
Meubelboulevard/woonboulevard	2,4	
Winkelboulevard	4,2	
Outletcentrum	10,5	
Bouwmarkt	2,1	
Tuincentrum (inclusief buitenruimte)	2,6	
Groencentrum (inclusief buitenruimte)	2,6	

Sport, cultuur en ontspanning	Parkeernorm	opmerkingen
Bibliotheek	1,0	
Bioscoop	9,0	
Filmtheater/filmhuis	6,3	
Theater/schouwburg	9,5	
Musicaltheater	3,9	
Casino	6,6	
Bowlingcentrum	2,8	
Biljartcentrum/snookercentrum	1,4	
Dansstudio	4,4	
Sportschool	3,9	
Fitnesscentrum	5,0	
Wellnesscentrum	9,8	
Sauna/hammam	5,1	
Sporthal	2,4	wedstrijdsport
Sportzaal	2,2	gymzaal
Tennishal	0,5	
Squashhal	2,5	
Zwembad (overdekt)	11,7	
Zwembad (openlucht)	11,1	
Zwembad (combi)	12,5	
Kunstijsbaan Kleiner/groter dan 400 m	1,8/2,5	
Golfoefencentrum (ook wel pitch & put)	53,1	Per centrum, uitgaande van 6 ha
Golfbaan (18 holes)	106	Per 18 holes/60 ha
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal	6,4	
Volkstuin	1,4/10 tuinen	
Museum	0,9	
Sportveld	27,0/ha netto terrein	
Stadion	0,2/zitplaats	
Ski- en snowboardhal	5,7 Per 100 m ² sneeuw, exclusief oefenpistes	
Jachthaven	0,7/ligplaats	
Kinderboerderij (stadsboerderij)	18,8/gemiddelde boerderij	
Manege (paardenhouderij)	0,5/box	
Dierenpark	12,0/ha. Netto terrein	
Attractie- en pretpark	12,0/ha. Netto terrein	
Evenementen	0,1/bezoeker op het	

	drukste uur	
--	-------------	--

Horeca en (verblijfs)recreatie	Parkeernorm*	opmerkingen
Camping (kampeerterrein)	1,3/standplaats	Exclusief 10% voor gasten en bezoekers
Bungalowpark (huisjescomplex)	1,8/bungalow	
1 t/m 5 *hotel	11,8/10 kamers	
Discotheek	15,9	
Café/bar/cafetaria	8,0	
Restaurant	16*	
Evenementenhal/beursgebouw/congresgebouw	8,0	

* Voor onbebouwd terras geldt geen parkeernorm. Grondslag hiervoor is dat aangenomen moet worden dat men of binnen of buiten eet en niet allebei. Zodoende is er geen sprake van extra bezetting van de horecagelegenheid en dus geen verkeersaantrekkende werking, zodat realisatie van extra parkeerplaatsen niet nodig is."

Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Parkeernorm*	opmerkingen
Huisartsenpraktijk (-centrum)	3,0/behandelkamer	
Apotheek	3,1/apotheek	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,9/behandelkamer	
Consultatiebureau	2,0/behandelkamer	
Consultatiebureau voor ouderen	1,7/behandelkamer	
Tandartsenpraktijk	2,4/behandelkamer	
Gezondheidscentrum	2,3/behandelkamer	Een gezondheidscentrum is een locatie waar verschillende gezondheidsinstellingen onder een dak gevestigd zijn. Vaak zijn dit huisartsen, fysiotherapeuten, verloskundigen en/of een consultatiebureau.
Crematorium	35,1/deels gelijktijdige plechtigheid	
Begraafplaats	36,6/deels gelijktijdige plechtigheid	
Religiegebouw	0,2/zitplaats	
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,7/wooneenheid	inclusief parkeren personeel
Onderwijs	Parkeernorm*	opmerkingen
Kinderdagverblijf (crèche)	1,3	Exclusief halen en brengen
Basisschool De grootste parkeer- en verkeersdruk bij basisscholen ontstaat door het brengen en halen van kinderen. De hoeveelheid auto's die hiermee gemoeid is, is mede afhankelijk van de grootte van de school (aantal kinderen), hoeveel kinderen begeleid naar school komen, hoeveel kinderen met de auto worden gebracht en hoeveel kinderen er overblijven. Er is een systematiek ontwikkeld waarmee dit berekend kan	1,0/leslokaal	Exclusief halen en brengen

worden.		
Middelbare school	5,6/100 leerlingen	
ROC	6,4/100 leerlingen	
Hogeschool	12,1/100 studenten	
Universiteit	17,4/100 studenten	
Avondonderwijs of vrijetijdsonderwijs	6,7/10 studenten	

Bijlage 1b – Fietsparkeernormen voor de verschillende functies (per 100 m² bvo, tenzij anders vermeld)

Functie	fietsparkeereis	opmerkingen
Kantoor (personeel)	1,7	Hoe meer gespecialiseerde functies, hoe lager het fietsgebruik. Ook de cultuur van de branche heeft invloed
Kantoor met balie (bezoekers)	5	Minimaal 10
Basisschool (leerlingen)	5/10 leerlingen	
Basisschool (medewerkers)	0,4/10 leerlingen	
Middelbare school (leerlingen)	14	
Middelbare school (medewerkers)	0,5	
Winkelcentrum	2,7	
Supermarkt	2,9	
Bouwmarkt	0,25	
Tuincentrum	0,4	
Restaurant (eenvoudig)	18	Bijvoorbeeld pannenkoekenhuis (terras meetellen)
Restaurant (luxe)	4	
Apotheek (bezoekers)	7/locatie	
Apotheek (medewerkers)	4/locatie	
Begraafplaats/crematorium	5/gelijktijdige plechtigheid	
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,3	
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,4	
Kerk/moskee	40/100 zitplaatsen	
Ziekenhuis (bezoekers)	0,5	
Ziekenhuis (medewerkers)	0,4	
Bibliotheek	3	
Bioscoop	4,3	
Fitness	3,7	
Museum	0,9	
Sporthal	2,5	wedstrijdsport
Sportveld	61/ha netto terrein	
Sportzaal	4	gymzaal
Stadion	9/100 zitplaatsen	
Evenement	32/100 bezoekers	
Theater	21/100 zitplaatsen	
Zwembad (openlucht)	28/100 m ² bassin	
Zwembad (overdekt)	20/100 m ² bassin	
Busstation	42/halterende buslijn	
Carpoolplaats	0,8/autoparkeerplaats	
Rij- en vrijstaande woning (bewoners)	6/woning	
Appartement (met fietsenberging) (bewoners)	3/woning	
Appartement (zonder fietsenberging) (bewoners)	1/woning	

Bijlage 1c – Overzicht berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings-aantal	Opmerking ⁵
Geclusterde parkeerplaats appartement	1	1	
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	Oprit minimaal 3 m breed en 5,5 m diep
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	Oprit minimaal 10,0 m diep
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	Oprit minimaal 4,5 m breed en 5,5 m diep
Lange dubbele oprit met garage	5	2,2	
Garage zonder oprit (bij woning)	1	0	
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
Garage met enkele oprit	2	1,0	Oprit minimaal 5,5 m diep
Garage met lange oprit	3	1,3	Oprit minimaal 10,0 m diep
Garage met dubbele oprit	3	1,8	Oprit minimaal 4,5 m breed en 5,5 m diep

⁵ De diepte en breedte betreffen de ruimte die ten behoeve van het parkeren van het voertuig obstakelvrij dient te zijn. Indien er binnen deze ruimte geen obstakels zijn mag de diepte bij enkele opritten zonder garage minimaal 5,0 m zijn (met garage 5,5 m).

Bijlage 2 – Onderbouwing parkeernorm

Het gemiddeld autobezit per inwoner bedroeg in 2007 in Elburg 0,45, in Nunspeet 0,43 en in Oldebroek ook 0,43. (geen recentere CBS-cijfers beschikbaar) Het gemiddeld aantal bewoners per woning bedroeg op 1/1/10 in Elburg 2,66, in Nunspeet 2,72 en in Oldebroek 2,75. (bron: Statistisch Zakboek Provincie Gelderland). Beide kentallen met elkaar combinerend, is het gemiddeld aantal auto's per woning in Elburg 1,20, in Nunspeet 1,17 en in Oldebroek 1,18.

De verwachting is dat het autobezit in 2030 14% hoger is dan in 2005 (bron: planbureau voor de leefomgeving). Landelijk wordt een daling verwacht van het aantal bewoners per woning met 8% (van 2,26 in 2005 tot 2,08 in 2030; bron: CBS). Het toepassen van deze trends op het bovengenoemde gemeentelijke autobezit en de gemeentelijke grootte van het huishouden, zal per saldo leiden tot een stijging van het aantal auto's per woning met 0,05 (+ 4%) in 25 jaar.

De gemiddelde levensduur van een woning is 120 jaar (bron: kennisbank bestaande woningbouw). Bij een nu te bouwen woning zal het gemiddeld aantal auto's aan het einde van de levensduur dus circa $1,20 + (5 \times 0,05) = 1,45$ zijn. Hierbij is uitgegaan van extrapolatie van de trends uit de afgelopen 25 jaar naar de komende 125 jaar.

Een steekproef leert dat momenteel de parkeerbehoefte bij sociale huurwoningen rond de 1,25 ligt, bij middeldure rijtjes(koop)woningen op 1,5. Gaat ook die behoefte met 0,05 per 25 jaar omhoog, dan is deze behoefte -bij extrapolatie- aan het einde van de levensduur 1,5 respectievelijk 1,75. Daarbij opgeteld 0,3 parkeerplaats voor bezoekers, en De gemeenten komen uit op een parkeernorm voor sociale huurwoningen van 1,8 en voor middeldure rijtjes(koop)woningen van 2,1.

Bijlage 3 – Rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

Groepen 1 t/m 3

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,5¹ x 0,75²

+

Groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,85²

+

Kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x 0,25¹ x 0,75²

=

Het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen.

¹ = reductiefactor parkeerduur

groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5

groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25

kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25

² = reductiefactor aantal kinderen per auto

groepen 1 t/m 3 = 0,75

groepen 4 t/m 8 = 0,85

kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald kan door middel van locatiespecifiek parkeeronderzoek worden vastgesteld. Zijn geen locatiespecifieke cijfers beschikbaar, dan wordt uitgegaan van de volgende percentages:

groepen 1 t/m 3: 60%

groepen 4 t/m 8: 40%

kinderdagverblijf: 80%

Het drukste tijdstip is maatgevend

Bijlage 4 – Werkwijze berekening parkeerbehoefte (gedeeltelijke) nieuwbouw en herbestemming

Stap 1 -Parkeernorm

Beschikt de aanvrager over gegevens (onafhankelijke praktijkwaarnemingen, onafhankelijk extern onderzoek door deskundig adviesbureau naar genoegen van de gemeente) waaruit een parkeernorm voor het desbetreffende bedrijf en/of het specifieke beoogde gebruik kan worden afgeleid?

Zo ja, dan wordt die parkeernorm als uitgangspunt voor de berekening gehanteerd.

Zo nee, dan wordt teruggevallen op de normen uit de geldende Parkeernota. Die zijn gebaseerd op de meest recente landelijke kentallen (momenteel CROW 317).

Stap 2 - Bepaling van de huidige/voormalige parkeerbehoefte

Is er in het verleden een bouw-/omgevingsvergunning voor het desbetreffende perceel verleend, waarbij de toenmalige parkeerbehoefte is vastgesteld?

Zo ja, dan wordt die toenmalige parkeerbehoefte overgenomen.

Zo nee, dan wordt in kaart gebracht wat het huidige/voormalige gebruik op het desbetreffende perceel is (met bijbehorende oppervlaktes), en wordt de parkeerbehoefte daarvan bepaald met gebruikmaking van de maximale parkeernorm voor het desbetreffende gebruik zoals die is opgenomen in het ASVV1996. De huidige/voormalige parkeerbehoefte wordt zowel bepaald voor het moment van de week dat het huidige/voormalige gebruik maximaal is, als voor het moment dat de parkeerbehoefte in de omgeving van het perceel maximaal is (voor woongebieden: doorgaans op weekendavonden; voor winkelgebieden: doorgaans op koopavonden en zaterdagmiddagen voor bedrijven doorgaans op werkdagen).

Stap 3 - Bepaling van de nieuwe parkeerbehoefte

Er wordt in kaart gebracht wat het beoogde gebruik op het desbetreffende perceel is (met bijbehorende oppervlaktes). Is er een locatiespecifieke parkeernorm voor (onderdelen van) dit gebruik, dan wordt aan de hand daarvan de nieuwe parkeerbehoefte bepaald. Is er geen locatiespecifieke parkeernorm, dan wordt de nieuwe parkeerbehoefte bepaald op basis van de normen zoals aangegeven in de Parkeernota. Ook de nieuwe parkeerbehoefte wordt zowel bepaald voor het moment van de week dat het nieuwe gebruik maximaal is, als voor het moment dat de parkeerbehoefte in de omgeving van het perceel maximaal is (voor woongebieden: doorgaans op weekendavonden; voor winkelgebieden: doorgaans op koopavonden en zaterdagmiddagen, voor bedrijven doorgaans op werkdagen). De parkeerbehoefte wordt berekend tot op 1 cijfer achter de komma. Het eindtotaal wordt altijd afgerond op het eersthogere hele getal (zo wordt 11,1 afgerond op 12).

Stap 4 - Bepaling veilig bruikbare parkeercapaciteit op eigen terrein

In veel gevallen gaat de aanvraag vergezeld van een nieuwe terreinindelingstekening, waarop de aanvrager aandacht besteedt aan het parkeren. Of de beoogde parkeerplaatsen veilig bruikbaar zijn wordt de tekening getoetst op de volgende criteria:

- a. er wordt in principe niet toegestaan dat over een grotere lengte dan circa 4 m verkeer van/naar het perceel de openbare weg kan af- of oprijden;
- b. de 'rijbaan' naast een haaksparkerplaats moet in principe 6 m breed zijn, langs langsparkerplaatsen ten minste 3,0 m breed; bij zogenoemde 'gestoken parkeren' (dat wil zeggen onder een andere hoek dan 90° [haaksparkeren] of 0° [langsparkeren] met de rijbaan) naar verhouding; zie ASVV 2004, blz. 898;
- c. een parkeerplaats moet bij haaksparkeren ten minste 5 x 2,5 m zijn en bij langsparkeren ten minste 6 x 2 m. De vakindeling moet op straat zijn aangegeven;
- d. achteruitrijden is redelijkerwijs geminimaliseerd, en wordt over een grotere afstand dan circa 5 m niet toegestaan;

- e. bij uitritten en nabij kruispunten van openbare wegen moeten uitzichtdriehoeken met rechthoekszijden van minimaal 10 m (buiten de bebouwde kom: minimaal 40 m) te worden vrijgehouden.

Parkeerplaatsen die niet voldoen aan een of meer van deze criteria, tellen niet mee bij de bepaling van de veilig bruikbare parkeercapaciteit. Van criteria kan worden afgeweken wanneer de aanvrager daarvoor naar het oordeel van de gemeente goede argumenten aandraagt en/of op andere wijze voorziet in een veilige bruikbaarheid. De aanvrager krijgt gelegenheid de terreinindelingstekening aan te passen aan de hand van de gemaakte opmerkingen. Dit moet in ieder geval gereed zijn voordat de omgevingsvergunning is verleend.

Stap 5 - Vergelijking van parkeercapaciteit op eigen terrein en nieuwe parkeerbehoefte

De uitkomsten van de stappen 3 en 4 worden met elkaar vergeleken. Als de veilig bruikbare (nieuwe) parkeercapaciteit groter is dan de benodigde (nieuwe) parkeercapaciteit, dan wordt in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning positief geadviseerd op het aspect parkeren. Zo niet, dan worden de volgende stappen doorlopen.

Stap 6 - Parkeerbehoefte op drukste dagdeel in de omgeving

De parkeerbehoefte is niet op alle 24 dagdelen van de week even groot. Zoals al bij de stappen 2 en 3 is aangegeven, is het dagdeel waarop de parkeerbehoefte het grootst is afhankelijk van het gebruik. Soms is het gebruik van een bepaald perceel afwijkend van het gebruik van percelen in de omgeving. (Bijvoorbeeld kantoren in een woon- of winkelgebied.) Dat kan leiden tot een verschillend piekmoment. Wanneer op eigen terrein wel voldoende veilig bruikbare parkeercapaciteit is op het drukste dagdeel in de omgeving, maar niet op het drukste moment voor het perceel zelf, dan kan worden gekeken of er op het drukste moment voor het perceel zelf voldoende vrij beschikbare parkeercapaciteit is op de openbare weg binnen de voor het desbetreffende gebruik aanvaardbare loopafstand (volgens landelijke kentallen). Is dat het geval, dan kunnen deze parkeerplaatsen ingezet worden ten behoeve van het beoogde gebruik/bestemming. Voor het inzetten van deze parkeerplaatsen dient dan een bedrag ter hoogte van 50 % van de vastgestelde bijdrage zoals opgenomen in het parkeerfonds te betalen. Dit bedrag is 50 % omdat de parkeerplaatsen/parkeermogelijkheden reeds aanwezig zijn en het daarom niet redelijk is het volledige bedrag in rekening te brengen.

Stap 7 - Parkeerfonds (facultatief)

Wanneer

- de aanvraag niet op eigen terrein voorziet in de voor het desbetreffende perceel (nieuwe) parkeerbehoefte, verminderd met de huidige/voormalige parkeerbehoefte in het geval het een gedeeltelijke nieuwbouw dan wel herbestemming is;
 - de aanvraag niet op eigen terrein voorziet in de parkeerbehoefte op het drukste dagdeel in de omgeving, terwijl er op het moment van de maximale behoefte voor het desbetreffende gebruik ook niet voldoende vrije openbare parkeercapaciteit beschikbaar is binnen aanvaardbare loopafstand op de openbare weg,
- wordt op het aspect parkeren negatief geadviseerd.

Een omgevingsvergunning kan dan alleen worden verleend wanneer een bijdrage wordt gestort in het parkeerfonds. De hoogte van deze storting wordt bepaald door de extra parkeerbehoefte. Deze is afhankelijk van de benodigde parkeerbehoefte verminderd met het aantal bruikbare parkeerplaatsen op eigen terrein (stap 4). Een tekort kan eventueel gecompenseerd worden door openbare parkeerplaatsen, stap 6 (hier zijn kosten aan verbonden van 50 % van de vastgestelde bijdrage).

Voorbeeld

De voorgaande stappen worden nu toegelicht met een voorbeeld.

In dit voorbeeld wordt in een winkelgebied een winkel (300 m² b.v.o.) met middelgrote bovenwoning verbouwd tot restaurant (300 m² b.v.o.) met kantoor op de bovenverdieping (150 m² b.v.o.). Er zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein. Er zijn geen specifieke parkeercijfers beschikbaar. Er is geen eerdere bouw-/omgevingsvergunning bekend. De openbare parkeercapaciteit in de omgeving wordt volledig benut.

Stap 1

Zie inleiding.

Stap 2

De maximale parkeerbehoefte van een winkel van 300 m² b.v.o. was (volgens ASVV1996) $3 \times 2,4 = 7,2$ parkeerplaatsen (pp). De maximale parkeerbehoefte van de bovenwoning was 1,1 pp. Samen 8,3 pp. In een winkelgebied zijn de koopavond en de zaterdag (overdag) de drukste dagdelen. Gedurende vooral de koopavond zijn ook de winkel en de woning volledig in gebruik. De parkeerbehoefte op het perceel tijdens het drukste moment in de omgeving is dus in de oude situatie gelijk aan de maximale parkeerbehoefte.

Stap 3

De maximale parkeerbehoefte van een restaurant is $3 \times 16,0 = 48,0$ pp. De maximale parkeerbehoefte van een kantoor is $1,5 \times 2,8 = 4,2$ pp. Samen 52,2 pp. Op de drukste dagdelen in een winkelgebied (koopavond en zaterdag) is het kantoor gesloten. De parkeerbehoefte van het perceel is in de nieuwe situatie dan 48,0 pp.

Stap 4

Omdat er geen plan is voor parkeren op eigen terrein, is deze stap niet van toepassing.

Stap 5

Het plan kent dus een maximaal tekort van 52,2 pp. Afgerond (naar boven): 53 pp

Stap 6

Het plan kent dus op de drukste dagdelen in het gebied een tekort van 48,0 pp.

Stap 7(facultatief)

De storting in het Parkeerfonds is gebaseerd op: $48,0$ (stap 3) – $8,3$ (stap 2, op drukste tijdstip in omgeving) – 0 (stap 4) = $39,7$ pp. Afgerond (naar boven): 40 pp. Deze 40 pp wordt vermenigvuldigd met € 6.038,--. Dit komt uit van een storting in het fonds van € 241.520,--.

Bijlage 5 – *Kostenonderbouwing aanleg parkeervoorziening prijspeil 2013 (bedragen zijn exclusief btw)*

Opnemen bestaande band 13/15*25	10	m	€ 4,00	€ 40,00
Opnemen bestaand trottoir	18	m2	€ 4,00	€ 72,00
Frezen graszoden	25	m2	€ 2,00	€ 50,00
Zagen bestaande asfaltverharding	10	m	€ 12,00	€ 120,00
Opnemen en verwijderen bestaande asfaltverharding	2,5	m2	€ 40,00	€ 100,00

GRAAFWERKZAAMHEDEN

Ontgraven zwarte grond	8	m3	€ 3,00	€ 24,00
Ontgraven zand	8	m3	€ 3,00	€ 24,00
Ontgraven rioolsleuf	2,5	m3	€ 4,00	€ 10,00

RIOLERING

Leveren en aanbrengen pvc 125	5	m1	€ 32,00	€ 160,00
leveren en aanbrengen hulpstukken	6	st	€ 20,00	€ 120,00
Boren rioolleiding	1	st	€ 100,00	€ 100,00
Leveren en aanbrengen opzetstuk	1	st	€ 200,00	€ 200,00
aanvullen grond sleuf	2,5	m2	€ 8,00	€ 20,00
Rijbaan maken	20	m2	€ 15,00	€ 300,-

VERHARDINGEN

Blokken BSS	2,5	m2	€ 20,00	€ 50,00
Leveren en aanbrengen straatkolk	1	st	€ 230,00	€ 230,00
Leveren en aanbrengen Bkk geel	8,5	m2	€ 25,00	€ 212,50
Leveren en aanbrengen Bkk zwart	7,6	m2	€ 30,00	€ 228,00
Leveren en aanbrengen hoekstukken	4	st	€ 40,00	€ 160,00
Leveren en aanbrengen trottoirband	12	m	€ 25,00	€ 300,00
Leveren en aanbrengen tegels (incl. zagen)	14	m2	€ 15,00	€ 210,00
Leveren en aanbrengen asfalt				€ 500,00

ALGEMEEN

Inzaaien groen	10	m2	€ 5,00	€ 50,00
Afvoeren puin	1	??	€ 250,00	€ 250,00

AANKOOP GROND

Openbaar groen (inclusief kosten notaris + ambtelijke uren)	20	m2	€ 65*	€ 1300,00
---	----	----	-------	-----------

* gemiddelde van de deelnemende gemeenten

Subtotaal				€ 4.830,50
------------------	--	--	--	-------------------

Uitvoeringskosten	10%	€ 483,05
voorbereiding, toezicht	15%	€ 724,58

€ 1.207,63

TOTAAL		€ 6038,13
---------------	--	------------------

Bijlage 6 Beleidsregel Laadpalen Elektrisch vervoer (ter illustratie)

Onderwerp

De hier aan de orde zijnde beleidsregel is bedoeld als afwegingskader ter beoordeling van particuliere aanvragen om (privaatrechtelijke) toestemming te verlenen voor het realiseren van oplaadlocatie's voor elektrische auto's.

Juridisch kader

Op basis van artikel 4:81 Algemene wet bestuursrecht (AWB) jo. artikel 160, eerste lid Gemeentewet.

Artikel 1 - Definities

Voor de toepassing van deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- a. Aanvraag: de bij de gemeente ingediende aanvraag voor toestemming tot het plaatsen van een laadpaal op grond die in eigendom is van de gemeente.
- b. Elektrische auto: een motorvoertuig zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c van de Wegenverkeerswet 1994 dat bij de RDW staat geregistreerd als auto en geheel of gedeeltelijk door een elektromotor wordt aangedreven waarvoor de elektrische energie geleverd wordt door een batterij en waarvan de batterij (mede) kan worden opgeladen door een oplaadpunt.
- c. Laadpaal: openbare voorziening, inclusief alle daarbij behorende en achterliggende installaties, waar een elektrische auto kan worden opgeladen: een laadpaal kan een of meer oplaadpunten bevatten.
- d. Oplaadlocatie: locatie in de openbare ruimte waar een laadpaal en een of meer parkeerplaatsen uitsluitend voor het opladen van elektrische auto's aanwezig zijn.
- e. Oplaadpunt: een op de laadpaal aanwezige voorziening waarmee de houder van een elektrische auto deze van stroom kan voorzien.
- f. Opladen: het gedurende een aaneengesloten periode opladen van een elektrisch voertuig bij een openbaar toegankelijke laadpaal;
- g. Bewoner: degene die daadwerkelijk woont in Nunspeet, volgens inschrijving in de gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens;
- h. Houder van een motorvoertuig: degene die naar de omstandigheden als houder van een motorvoertuig moet worden beschouwd, met dien verstande dat voor een motorvoertuig dat is ingeschreven in het krachtens de Wegenverkeerswet 1994 aangehouden register van opgegeven kentekens als houder wordt aangemerkt:
 1. degene op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven, of
 2. degene die een leasecontract heeft met een erkend autoverhuurbedrijf dan wel in dienst is van een bedrijf op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven en die in het bezit is van dat motorvoertuig of een leasecontract heeft met een erkend autoverhuurbedrijf, of
 3. degene die een contract heeft voor een auto op afroep met een erkend autoverhuurbedrijf op wiens naam het voor het motorvoertuig opgegeven kenteken ten tijde van het parkeren in het register was ingeschreven en die in het bezit is van dat motorvoertuig.

Artikel 2 - Elektrische auto

1. Op een aanvraag wordt toestemming verleend als de elektrische auto een volledig elektrisch bereik heeft van meer dan 60 km.
2. De elektrische auto mag met inbegrip van de lading een lengte hebben van niet meer dan 6 m en/of een hoogte van niet meer dan 2.40 m, en mag geen woonwagen, kampeerwagen, kampeerauto, aanhangwagen, keetwagen of ander dergelijk voertuig zijn dat voor de recreatie dan wel anderszins uitsluitend of mede voor andere dan verkeersdoeleinden wordt gebezigd.
3. De elektrische auto mag niet voorzien zijn van een handelaarskenteken (groene kentekenplaat).

Artikel 3 - Parkeergelegenheid op eigen terrein

Een aanvraag wordt geen toestemming verleend wanneer:

- a. De particuliere aanvrager over een privéparkeergelegenheid op het woonadres kan beschikken. Aan het hebben van een privéparkeergelegenheid wordt gelijkgesteld de situatie dat men woont in gebouwen die gerealiseerd zijn inclusief een parkeergelegenheid in het gebouw.
- b. De zakelijke aanvrager over een parkeergelegenheid op het zakelijke adres binnen de gemeente, zoals geregistreerd in het register van de kamer van koophandel, beschikt.

Artikel 4 - Gebieden met parkeerschijfzone

In gebieden waar van gemeentewege een parkeerschijfzone is ingesteld, wordt geen toestemming verleend, tenzij aanvrager ook ontheffinghouder is of hiervoor in aanmerking komt in dit gebied en daarvoor een aanvraag heeft ingediend. Het streven is dat medewerking aan de realisatie van een oplaadpunt in gebieden waar de parkeerdruk op maatgevende momenten boven de 80% is, niet ten koste gaat van de bestaande parkeercapaciteit. In dat geval moet het mogelijk zijn een extra parkeergelegenheid te realiseren.

Artikel 5 - Eén oplaadpunt per perceel, woning of per voertuig

- a. Per perceel of woning geldt een maximum van één oplaadpunt in de openbare ruimte.
- b. Per voertuig geldt een maximum van één oplaadpunt in de openbare ruimte.

Artikel 6 - Locatiebepaling

- a. Aan een particulier verzoek wordt geen medewerking verleend als de locatie van het oplaadpunt niet in de directe nabijheid van het perceel of de woning is gepland.
- b. Aan het nabijheidscriterium wordt voldaan voor zover de afstand tot de woning hemelsbreed gezien niet meer bedraagt dan 250 m.
- c. Voor zover de aanvrager al een parkeerplaats van gemeentewege is aangewezen en deze is ingericht als gehandicaptenparkeerplaats, wordt deze aangemerkt als zijnde de locatie als bedoeld onder a.
- d. Op een aanvraag wordt geen toestemming verleend als er een openbaar toegankelijk oplaadpunt is binnen 500 m van het perceel of de woning van de aanvrager.

Artikel 7 - Tenaamstelling elektrische auto

Op een aanvraag wordt geen toestemming verleend als de aanvrager niet de houder is van de elektrische auto.

Artikel 8 - Openbaarheid

1. De oplaadlocatie is een openbare voorziening voor het laden van elektrische auto's.
2. Op een aanvraag wordt geen toestemming verleend wanneer blijkt dat aanvrager niet de intentie heeft de oplaadlocatie openbaar toegankelijk te houden voor het opladen van elektrische auto's.
3. De oplaadlocatie mag, met uitzondering van de situatie zoals onder 6d geschetst, niet zijn voorzien van een bord waaruit zou blijken dat de locatie slechts voor een of meerdere bepaalde nader aangegeven elektrische auto's is bedoeld.

Artikel 9 - Dubbele laadvoorziening

Er wordt alleen toestemming verleend als de laadpaal is voorzien of kan worden voorzien van een dubbele laadvoorziening zodat er gelegenheid is voor twee elektrische auto's tegelijk om te kunnen laden.

Artikel 10 - Maximum aantal laadpalen

Er wordt toestemming verleend voor ten hoogste twintig openbare laadpalen op gemeentelijk grondgebied naast de al door e-laad.nl gerealiseerde vier openbaar toegankelijke laadpalen. Bij het bereiken van het maximum wordt de beleidsregel geëvalueerd.

Artikel 11 - Kosten plaatsen, onderhoud, beheer en aansprakelijkheid ten gevolge van schade door laadpaal en oplaadpunt

1. Alle kosten voor het plaatsen, onderhouden, beheren van en schade veroorzaakt door de laadpaal en het oplaadpunt, die niet worden gedragen door degene die de laadpaal en het oplaadpunt realiseert (bijvoorbeeld de netbeheerder of de leverancier), zijn voor rekening van de aanvrager.
2. De gemeente aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor kosten, onderhoud en (vervolg)schade die het realiseren en gebruiken van de laadpaal met zich mee kan brengen.
3. De gemeente verleent alleen toestemming op een aanvraag wanneer in een overeenkomst met de leverancier ervan is vastgelegd, dat alle aansprakelijkheid waaronder voor het gebruik en onderhoud van de laadpalen en het oplaadpunt en eventuele schade hierdoor voor rekening van de aanvrager of de leverancier komen.

Artikel 12 - Realisatie

Om voor toestemming op een aanvraag in aanmerking te komen, moet een oplaadpunt op de oplaadlocatie daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd. In dat kader wordt ook de (technische) haalbaarheid gezien. Daarbij is de aanwezigheid van (hoofd)kabels en leidingen en het voorhanden zijn van een netwerk van belang.

Artikel 13 - Deelauto

Als uit de aanvraag blijkt dat er meerdere gebruikers van één elektrische auto zijn (bijvoorbeeld bij een deelauto), kan in afwijking van deze regeling toestemming worden gegeven.

Artikel 14 - Hardheidsclausule

Er kan van deze regeling worden afgeweken wanneer toepassing ervan gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 15 - Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking de dag na bekendmaking.

Bijlage 7

3 Parkeerfonds (zoals gebruikt door Elburg en Nunspeet)

3.1 Parkeerfonds

De afgelopen jaren is gebleken dat het bij diverse bouwplannen niet mogelijk is om op eigen terrein te voorzien in parkeerruimte volgens de gemeentelijke parkeernorm. In dit soort gevallen zijn er vaak geen aangrenzend terrein aanwezig waarop die ruimte kan worden gerealiseerd en ook de bestaande openbare parkeerruimte biedt in de regel geen soelaas voor de extra parkeerdruk. Dat betekent concreet dat in zo'n geval een omgevingsvergunning niet kan worden verleend en dat de realisatie van de door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties niet mogelijk is. Een parkeerfonds kan hier uitkomst bieden. In bepaalde omstandigheden kan dan door het college van burgemeester en wethouders in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning worden verleend. Voorwaarde is dat de aanvrager van de omgevingsvergunning voor bouwen een financiële bijdrage stort in het parkeerfonds. De middelen in dit fonds worden vervolgens door de gemeente gebruikt voor de aanleg van openbare parkeerplaatsen. Op die manier kan het totale gemeentelijke parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

Hieronder wordt eerst het juridisch kader van het parkeerfonds uiteengezet. Vervolgens wordt aangegeven hoe de gemeentelijke parkeereis wordt vastgesteld en onder welke voorwaarden in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning wordt verleend. Tot slot komen de hoogte van de parkeerbijdrage en de aanwending van de middelen uit het parkeerfonds aan de orde.

3.2 Juridisch kader

Het vragen van een parkeerbijdrage vindt zijn juridische grondslag in de bouwverordening, het zogenoemde 'parkeerartikel' 2.5.30 vierde lid. Hierin staat dat het college in afwijking van het bepaalde in het eerste en derde lid van artikel 2.5.30 een omgevingsvergunning kan verlenen als de aanvrager een parkeerbijdrage stort in het gemeentelijk parkeerfonds. Als financiële voorwaarden worden gesteld, neemt de gemeente de verplichting van de aanleg van parkeerplaatsen over. De in afwijking van de parkeereis verleende omgevingsvergunning met financiële consequentie wordt verleend volgens een publiekrechtelijke regeling. De parkeerbijdrage moet op dezelfde wijze als de bouwleges door de aanvrager worden betaald. Er is geen sprake van een contract tussen partijen.

In bijlage 1a zijn de parkeernormen opgenomen. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de voorwaarden waaronder vrijstelling van de parkeereis wordt verleend.

3.3 Beoordeling en verlening omgevingsvergunning in afwijking van de gemeentelijke parkeereis

In deze paragraaf wordt aangegeven welke stappen worden doorlopen in de beoordeling om in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen.

- a) Uitgangspunt daarbij is dat de parkeereis op eigen terrein wordt gerealiseerd (het voldoen aan de gemeentelijke parkeereis).
- b) Als realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is, wordt beoordeeld of een aanpassing van het bouwplan (bijvoorbeeld minder bouwvolume) kan leiden tot het wel voldoen aan de gemeentelijke parkeereis op eigen terrein.
- c) Als op omliggende percelen onvoldoende restparkeercapaciteit beschikbaar is, kan de aanvrager door een onafhankelijk verkeersadviesbureau onderzoek laten doen naar de drukste structurele parkeerbehoefte. Wanneer blijkt dat op het moment met de drukste structurele parkeerbehoefte de bezettingsgraad lager is dan 85%, kan de aanvrager aan de gemeente verzoeken het verschil tussen de feitelijke bezettingsgraad (inclusief reserveringen voor al

verleende, maar nog niet gerealiseerde omgevingsvergunningen) en de 85%-bezettingsgraad in te mogen zetten voor de aangevraagde omgevingsvergunning. Per gecompenseerde parkeerplaats dient aanvrager 50 % van de vastgelegde bijdrage zoals opgenomen in het parkeerfonds te betalen (deze bijdrage is lager omdat de parkeermogelijkheden er al wel zijn maar de gemeente wel de grond ter beschikking moet stellen en in stand moet houden). In de regel doet de drukste structurele parkeerbehoefte zich voor:

- in woonwijken: op het drukste uur van negen gemiddelde weekendavonden (vrijdag, zaterdag, zondag);
- bij winkels en hun invloedsgebied (500 m hemelsbreed vanaf het middelpunt van het gebied): op de drukste van drie koopavonden en drie zaterdagen;
- bij toeristische bezienswaardigheden en weersafhankelijke activiteiten: op het drukste dagdeel in de op-2-na-drukste week van het jaar.

Als a, b, c niet mogelijk blijken, kan de aanvrager van een omgevingsvergunning, een schriftelijk verzoek indienen bij het college van burgemeester en wethouders om in afwijking van de parkeereis toch een omgevingsvergunning te verlenen. Het verzoek van de aanvrager moet gegronde redenen bevatten om aan te tonen en/of aannemelijk te maken dat de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is en dat de parkeerbehoefte door een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd door (een combinatie van) de hiervoor genoemde mogelijkheden. Het college van burgemeester en wethouders kan besluiten in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning te verlenen. Dit doet het college als zij de realisatie van het initiatief belangrijker acht dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en het college bereid is de verplichting van de aanvrager over te nemen om te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen. Bij dit besluit moet aannemelijk worden gemaakt dat door de gemeente binnen een redelijke termijn (maximaal tien jaar) wordt voorzien in de gecompenseerde parkeerplaatsen binnen een hemelsbrede (redelijke) afstand van maximaal 750 meter van het bouwplan. Per afwijking van de norm moet dus gemotiveerd worden aangegeven waar en wanneer de parkeerplaatsen gecompenseerd worden door de gemeente.

De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college. Een aanvrager kan geen rechten ontleen aan het bestaan van het fonds. Wanneer het college in afwijking van de parkeereis een omgevingsvergunning verleent, moet de aanvrager van een omgevingsvergunning een parkeerbijdrage per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds storten.

3.4 Berekeningswijze hoogte storting

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, onder meer de uitspraken van 14 december 2005 (LJN: AU7951) van 1 september 2010 (LJN: BN5727) moet bij beoordeling van de vraag of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid alleen worden gelet op de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het (bouw)plan.

Het bedrag dat de aanvrager in het parkeerfonds moet storten = het aantal parkeerplaatsen behorend bij de nieuwe situatie berekend volgens de parkeernormen die zijn opgenomen in bijlage 1, (minus) de parkeerbehoefte behorend bij het laatst actieve gebruik berekend op basis van het ASVV 1996 of als het laatst actieve gebruik is begonnen na een nieuwere versie van het ASVV deze nieuwere versie (minus) de extra parkeercapaciteit op eigen terrein.

De uitkomst van bovenstaande som wordt vermenigvuldigd met het tarief van € 6.038,--, exclusief btw (per parkeerplaats).

In bijlage 4 wordt de werkwijze voor de berekening van de parkeerbehoefte toegelicht. Ook is in deze bijlage een voorbeeld opgenomen hoe de hoogte van de bijdrage in het parkeerfonds wordt berekend.

3.5 Tarief per parkeerplaats

In deze paragraaf wordt aangegeven hoe hoog de parkeerbijdrage is en binnen welke voorwaarden de gemeente na storting in het parkeerfonds voorziet in de aanleg van parkeerplaatsen.

De hoogte van het te storten bedrag bij realisatie van minder parkeerplaatsen dan de parkeerverplichting voorschrijft, is afgeleid van de reële gemiddelde aanlegkosten of stichtingskosten (inclusief de kosten voor grondverwerving). Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente wordt één gelijke parkeerbijdrage gehanteerd. Ook in de parkeernormen is geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden. In bijlage 5 is een overzicht opgenomen van de reële aanlegkosten van een parkeerplaats. De hoogte van de storting is onafhankelijk van de soort ontwikkeling. De bijdrage voor de storting in het gemeentelijk parkeerfonds bedraagt € 6.038,-- exclusief btw per parkeerplaats.

Het tarief wordt niet geïndexeerd. Jaarlijks wordt door het college een toets uitgevoerd of het gehanteerde bedrag nog toereikend is. Als het nodig is, wordt een voorstel gedaan tot wijziging van het tarief. Er vindt geen restitutie plaats in het geval het betaalde bedrag te hoog blijkt. Omgekeerd geldt dat geen nabetaling plaatsvindt in het geval het betaalde bedrag niet toereikend is.

3.6 Besteden gelden parkeerfonds

De gemeente heeft bij een storting van € 6.038,-- per parkeerplaats in het fonds de verplichting om binnen tien jaar het aantal financieel gecompenseerde parkeerplaatsen te realiseren. De 10 jaar is reëel in relatie tot de tijd die gemoeid is met de realisatie van een bouwproject. Deze periode (van initiatief tot realisatie bedraagt gemiddeld namelijk 8 jaar. De parkeerplaatsen moeten openbaar toegankelijk zijn en gelegen zijn binnen een straal van hemelsbreed 750 m van het bouwplan. Voldoet de gemeente niet aan deze verplichting dan wordt het gestorte bedrag terugbetaald inclusief de wettelijk verschuldigde rente.

Omdat de stortingen middelen zijn ter compensatie van het niet voldoen aan de parkeernorm, worden deze middelen gestort in de 'voorziening parkeerfonds'. Het is niet mogelijk deze gelden later anders te bestemmen dan voor de aanleg van openbare parkeerplaatsen. Aan een storting in het fonds kan de aanvrager van de omgevingsvergunning geen rechten ontlenen aangaande het parkeren in de openbare ruimte en/of gebouwde parkeervoorziening. Er is geen sprake van een verworven eigendomsrecht.

Beleidsuitgangspunt 9

Een parkeerfonds is een goed instrument dat ruimte biedt om mee te werken aan initiatieven die op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen kunnen realiseren.

Rapport 21610211.R01

Akoestisch onderzoek Hondenopvang Zwart te
Oldebroek

Rapport 21610211.R01

Akoestisch onderzoek Hondenopvang Zwart te
Oldebroek

Opdrachtgever: Hondenopvang Zwart
Zuiderzeestraatweg 337
8096 BM OLDEBROEK

Datum: 30 september 2016
Auteur: J. Dijkstra

Goedgekeurd:
ing. H. Wijnmaalen





INHOUD	PAGINA
1. INLEIDING	4
2. SITUATIE	4
2.1 Ligging	4
2.2 Bedrijfsactiviteiten	5
3. NORMSTELLING	7
3.1 Activiteitenbesluit milieubeheer	7
3.2 VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering	7
3.3 Indirecte hinder	9
4. MEET- EN REKENVOORSCHRIFT	9
5. GELUIDMETINGEN	9
5.1 Algemeen	9
5.2 Meetapparatuur	10
5.3 Meteo	10
5.4 Meetresultaten en bronsterkte	10
6. GELUIDGEGEVENS	10
6.1 Algemeen	10
6.2 Hondengeblaf	11
6.3 Geluidbronnen hondengeblaf	12
6.4 Verkeersbewegingen	13
7. ZORGPLICHT	13
8. REKENMODEL	14
8.1 Algemeen	14
8.2 Geluidbronnen	14
8.3 Objecten	14
8.4 Beoordelingspunten	14
8.5 Grafische weergave	14
8.6 Geluidoverdracht	15
9. RESULTATEN	16
9.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	16
9.2 Maximale geluidniveaus	16
10. INDIRECTE HINDER	17
11. CONCLUSIE	17

**FIGUREN**

- 1 Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde objecten, bodemgebieden en ontvangerpunten
- 2 Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde equivalente geluidbronnen
- 3 Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde maximale geluidbronnen
- 4 Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde rijroute 'indirecte hinder'.

BIJLAGEN

- 1 Standaard geluidvoorschriften als verbonden aan het Activiteitenbesluit milieubeheer
- 2 Overzicht van de ingevoerde geluidbronnen
- 3 Overzicht van de ingevoerde objecten
- 4 Berekende langtijdgemiddelde deelgeluidniveaus $L_{Aeq,LT}$
- 5 Berekende maximale geluidniveaus L_{Amax}
- 6 Berekende equivalente geluidniveaus L_{Aeq} indirecte hinder
- 7 Akoestische begrippen



1. INLEIDING

In opdracht van Hondenopvang Zwart is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting aan de Zuiderzeestraatweg 337 te Oldebroek.

Voor de realisatie c.q. formalisatie van het hondenpension dient een plan-procedure te worden doorlopen. Doel van het akoestisch onderzoek is het ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing bepalen van de te verwachten geluidniveaus invallend op de dichtstbijzijnde woningen van derden.

Ten behoeve van het onderzoek is op 19 september 2016 een bezoek gebracht aan de inrichting, waarbij de situatie ter plaatse is geïnventariseerd, de bedrijfsvoering is doorgesproken en geluidmetingen zijn uitgevoerd.

Teneinde de geluidniveaus in de omgeving te bepalen, is een akoestisch rekenmodel opgesteld, waarin de relevante geluidbronnen op het terrein van de inrichting zijn opgenomen.

De gehanteerde akoestische begrippen zijn in bijlage 7 toegelicht.

2. SITUATIE

2.1 Ligging

Het hondenpension ligt zuidoostelijk van de Zuiderzeestraatweg. De omgeving wordt gekenmerkt door lintbebouwing en agrarische percelen. In de directe omgeving, binnen een afstand van 100 m van de inrichting, liggen woningen van derden. Noordoostelijk ligt een glastuinbouwbedrijf. Zuidoostelijk, aan de Verlengde Looweg ligt het bedrijf Van Werven Infra & Recycling. De dichtstbijzijnde woningen liggen aan de Zuiderzeestraatweg 333, 339 en 345.

De inrichting wordt ontsloten via de Zuiderzeestraatweg en aansluitend een erftoegangsweg die voert langs de woning Zuiderzeestraatweg 339.

Een overzicht van de situatie is gegeven in afbeelding 1.



Afbeelding 1: Luchtfoto van de bestaande situatie



2.2 Bedrijfsactiviteiten

Algemeen

Hondenopvang Zwart vraagt vergunning aan voor het opvangen van maximaal 60 honden. Daarnaast worden bedrijfsmatig schapen gehouden (maximaal 50 schapen met lammeren).

Het maximale aantal van 60 honden kan met name gedurende het 'hoogseizoen', enkele weken in de zomervakantie en mogelijk de voorjaars- en herfstvakantie, aanwezig zijn. Buiten deze drukke perioden zijn naar verwachting circa 30 tot 35 honden aanwezig.

Het bedrijfsmatig, binnen de terreingrens van de inrichting, houden van schapen met lammeren vindt met name plaats in de periode tussen circa half februari tot en met half april.

Akoestisch maatgevend en in voorliggend onderzoek nader uitgewerkt is het 'hoogseizoen' met een maximale bezetting van de hondenopvang.

Hondenopvang

Hondenopvang Zwart hanteert ten opzichte van reguliere hondenpensions een enigszins afwijkende bedrijfsvoering. Waar bij reguliere hondenpensions de honden gedurende een groot deel van de dag verblijven in kleinere kennels, hebben de honden bij Hondenopvang Zwart de mogelijkheid om gedurende de gehele dag vrijelijk rond te lopen op de verschillende uitlaatvelden.

Vanwege deze grotere bewegingsvrijheid, zijn de honden minder geprikkeld/gestresst en is de natuurlijke neiging tot blaffen (lager dan deze bij reguliere kennels. Dit is ter plaatse ook als zodanig vastgesteld.



De bedrijfsvoering is gebaseerd op rust. Overmatig blaffende honden worden tot de orde groepen en kunnen indien nodig apart worden worden gezet. Kleine hondjes zitten gescheiden van de grotere honden in een apart verblijf met vrije uitloopmogelijkheid. Dit geeft voor de kleine hondjes meer rust dan wanneer zij zich staande moeten houden in een roedel met grotere honden.

De honden kunnen, op de verschillende uitloopterreinen (zie ook de volgende paragraaf), vrijelijk rondlopen in de periode tussen 06.30 en 22.00 uur. De honden worden inpandig gevoerd tussen circa 07.00 en 7.30 uur en 16.00 en 17.00 uur. Ook hiervoor geldt dat door de afwijkende benadering, waarbij de honden naar de voederplek worden geroepen en vervolgens het voer in een inpandige kennel krijgen opgediend, er aanzienlijk minder geblafft wordt dan bij reguliere hondenpensies (waarbij de honden al in de kennel zitten en dan moeten wachten op het voer).

Vanaf 22.00 tot 06.30 uur verblijven de honden binnen in de nachtverblijven (deuren gesloten).

In de praktijk zijn de honden, vooral buiten vakantieperioden, veelal daggasten. Hierbij worden de honden 's morgens tussen 07.00 en 9.00 uur afgezet en tussen 18.30 en 19.30 uur opgehaald.

Tijdens vakanties zijn meer honden aanwezig die langdurig verblijven. Deze honden worden tussen 10.00 uur en 11.00 uur gebracht en kunnen tussen 18.30 en 19.30 uur worden opgehaald.

Om het aantal prikkels te vermijden worden honden die aan het eind van de dag niet worden opgehaald zoveel mogelijk gehouden op het achterterrein (zonder zicht op parkeerplaats / entree).

Inrichting

Afbeelding 2 geeft een schematisch overzicht van het terrein van de inrichting, met een nummering van de gebouwen en uitloopterreinen. De afbeelding is ontleend aan het gehanteerde akoestische rekenmodel (zie ook hoofdstuk 8).

Een nadere beschrijving is onderstaand gegeven:

- Nr. 1 Hoofdgebouw, met bedrijfswoning en nachtverblijf/binnenkennels voor honden.
- Nr. 2 Bijgebouw met nachtverblijf/binnenkennels voor honden. Tevens worden de honden hier twee maal daags gevoerd. Er zijn twee kennels specifiek bedoeld voor lastige/la waaige honden.
- Nr. 3 Schuur/loods, met twee quarantainekennels voor zieke honden.
- Nr. 4 Bijgebouw met nachtverblijf/binnenkennels voor kleine honden.
- Nr. 5 Werkplaats (privégebruik).
- Nr. T.1 Uitloopterrein 1 (gras).
- Nr. T.2 Uitloopterrein 2 (gras).
- Nr. T.3 Uitloopterrein 3 (gras).
- Nr. T.4 Uitloopterrein 4 (gras).
- Nr. T.5 Uitloopterrein 5 / binnenplaats (verhard).



Afbeelding 2: Terrein inrichting



Verkeer

De honden worden gebracht en gehaald met personenauto's. Rekening houdend met een drukke dag, met relatief veel brengen en halen, bedraagt het te verwachten aantal personenwagens 25 tussen circa 07.00 en 11.00 uur en 25 tussen 18.30 en 19.30 uur.

3. NORMSTELLING

3.1 Activiteitenbesluit milieubeheer

De hondenopvang betreft een type B inrichting als bedoeld in het 'Activiteitenbesluit milieubeheer' en valt daarmee onder de algemene regels van het besluit. Een overzicht van de aan dit besluit verbonden algemene geluidvoorschriften is gegeven in bijlage 1 van dit rapport.

De relevante voorschriften zijn zwartgedrukt weergegeven. De niet of minder relevante voorschriften zijn grijsgedrukt weergegeven.

3.2 VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering

Richt- en grenswaarden

Voor de realisatie/formalisatie van de hondenopvang dient een planprocedure te worden doorlopen. Een mogelijk toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is vastgelegd in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering, handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk' (editie 2009). De publicatie wordt gebruikt als hulpmiddel bij



planologische ontwikkelingen en geeft o.a. richtafstanden en stappenplannen om te komen tot het verantwoord inpassen van bedrijvigheid in de directe omgeving van (ge-luid)gevoelige functies.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de aanbevolen richt- en grenswaarden conform de VNG-uitgave:

Tabel 1: Richt- en grenswaarden conform de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering, handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk'

Gebiedstype	Richtwaarde*	Grenswaarde*
Rustige woonwijk	$L_{Ar,LT} \leq 45 \text{ dB(A)}$ $L_{Amax} \leq 65 \text{ dB(A)}$ indirecte hinder $L_{Aeq} \leq 50 \text{ dB(A)}$	$L_{Ar,LT} \leq 50 \text{ dB(A)}$ $L_{Amax} \leq 70 \text{ dB(A)}$ indirecte hinder $L_{Aeq} \leq 50 \text{ dB(A)}$
Gemengd gebied	$L_{Ar,LT} \leq 50 \text{ dB(A)}$ $L_{Amax} \leq 70 \text{ dB(A)}$ indirecte hinder $L_{Aeq} \leq 50 \text{ dB(A)}$	$L_{Ar,LT} \leq 55 \text{ dB(A)}$ $L_{Amax} \leq 70 \text{ dB(A)}$ indirecte hinder $L_{Aeq} \leq 65 \text{ dB(A)}$

* als etmaalwaarde

De grenswaarden voor een rustige woonwijk c.q. richtwaarden voor een gemengde omgeving komen in grote mate overeen met de standaard grenswaarden als opgenomen in het 'Activiteitenbesluit milieubeheer'. Als voldaan wordt aan de richt- en/of grenswaarden is een buitenplanse inpassing in principe mogelijk.

Als aangegeven dient de VNG-publicatie als hulpmiddel en geeft het een mogelijk toetsingskader. Het bevoegd gezag kan gemotiveerd van de richt- en grenswaarden afwijken. De geldende milieuregelgeving (waaronder het Activiteitenbesluit milieubeheer) kan daarbij een rol spelen. In de motivatie dient te worden aangegeven waarom het bevoegd gezag in deze concrete situatie de (hogere) geluidbelasting acceptabel acht, waarbij tevens de cumulatie met eventueel reeds aanwezige geluidbelasting moet worden betrokken.

Gebiedstypering

De VNG-richtwaarden (zie tabel 1) zijn afhankelijk van de aard van de woonomgeving. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Onder het omgevingstype gemengd gebied wordt een gebied verstaan met een matige tot sterke functievermenging. Als aangegeven in de publicatie kan ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid als gemengd gebied worden beschouwd.

De Zuiderzeestraatweg kenmerkt zich door de lintbebouwing. De bebouwing ligt binnen de akoestische invloedsfeer van deze (provinciale) weg en in mindere mate binnen de akoestische onvloedseer van de op afstand gelegen rijksweg A28 en de spoorweg Zwolle – Amersfoort. In de directe omgeving van de inrichting bevinden zich agrarische percelen alsmede bedrijven van derden (onder meer een glastuinbouwbedrijf en een infra- en recyclingbedrijf).

Uit voorgaande volgt dat er sprake is van een 'gemengde woonomgeving' als bedoeld in de VNG-publicatie.



3.3 Indirecte hinder

In het 'Activiteitenbesluit milieubeheer' is aangegeven dat maatwerkvoorschriften kunnen worden afgegeven ter voorkoming van indirecte geluidhinder vanwege wegverkeer. Voor de beoordeling kan worden aangesloten bij de Circulaire van 29 februari 1996 'Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening Wet milieubeheer', uitgave VROM.

Als voorkeurswaarde geldt een grenswaarde van 50 dB(A) en een maximale grenswaarde van 65 dB(A). De indirecte hinder wordt apart van de activiteiten op het terrein van de inrichting getoetst.

De voorkeurswaarde van 50 dB(A) komt overeen met de richtwaarde van 50 dB(A) voor een 'gemengd gebied' als gegeven in de VNG-publicatie (zie voorgaande paragraaf).

Maximale geluidniveaus (L_{Amax}) vanwege het bedrijfsverkeer over de openbare weg worden niet beoordeeld.

4. MEET- EN REKENVOORSCHRIFT

De geluidmetingen en -berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de richtlijnen van de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' van 1999 (uitgave Samsom). De handleiding geeft technische procedures aan voor zowel de vergunningverlening en zonering in het kader van de Wet geluid-hinder (Wgh), als voor de vergunningverlening in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), het Activiteitenbesluit milieubeheer en gemeentelijke verordeningen.

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van Module C / Methode II.

5. GELUIDMETINGEN

5.1 Algemeen

Ten behoeve van het onderzoek zijn op maandag 19 september 2016 geluidmetingen uitgevoerd binnen de inrichting.

Tijdens de metingen waren 21 (middel)grote honden aanwezig, waarvan 9 voornamelijk ter hoogte van uitloopterrein nr. 2 en 12 honden ter hoogte van uitloopterrein 3. Verder waren een aantal kleine honden aanwezig binnen bijgebouw 4. Deze hondjes konden naar buiten (uitloopterrein 4), maar bleven tijdens de metingen voornamelijk binnen zonder te blaffen.

De geluidmetingen zijn uitgevoerd in de namiddag. Gedurende de meetperiode werden een aantal honden opgehaald.



5.2 Meetapparatuur

Bij de geluidmetingen is gebruik gemaakt van de volgende apparatuur:

- Sound & Vibration Analyser, SVAN 958, SVANTEK, serienummer 14280;
- voorversterker, SVANTEK, model SV12L, serienummer 17258;
- rondom gevoelige microfoon, BSWA TECH, model SV22, serienummer 4012810;
- windbol;
- calibrator met een constant signaal van 94 dB bij 1000 Hz (mic 1/2"), Precision Acoustic Calibrator CAL 200, fabrikaat Larson & Davis, serienummer 6177.

Bij de analyse en nabewerking is gebruik gemaakt van het programma SvanPC++ versie 2.5.18.

5.3 Meteo

De geluidmetingen zijn uitgevoerd onder de volgende meteocondities:

datum	19-09-2016
tijd	15.15 – 17.00 uur
windrichting	oost tot noordoost
windsnelheid	3 - 4 m/s
bewolking	6 - 8 octa's
temperatuur	20 - 21 °C
bodem	droog

De metingen zijn uitgevoerd als geluidemissiemeting op korte afstand van de bron, zodat het meteoraam industrielawaai niet van toepassing is.

5.4 Meetresultaten en bronsterkte

Uit de geluidmetingen volgt een voor het blaffen van de (middel)grote honden vastgestelde equivalente bronsterkte van $L_w = 101$ dB(A). De bronsterkte is bepaald overeenkomstig methode II.10 'Hybride methoden' als beschreven in de handreiking. De bronsterkte wordt daarbij vastgesteld door de meet- en rekenresultaten op het meetpunt te vergelijken en de bronsterkte overeenkomstig bij te stellen.

De vastgestelde effectieve blafduur bedraagt gemiddeld 0,3 s per blaf. Het gedurende de metingen vastgestelde totale blafduurpercentage (effectieve tijdsduur van het blaffen) bedraagt 0,5% ter plaatse van uitloopterrein 2 en 0,2% ter plaatse van uitloopterrein 3.

6. GELUIDGEGEVENS

6.1 Algemeen

Met behulp van een akoestisch rekenmodel (zie hoofdstuk 8) zijn de geluidniveaus vanwege de inrichting in de omgeving berekend. Een overzicht van het rekenmodel met de ligging



van de objecten, bodemplakken en rekenpunten is gegeven in figuur 1. De ligging van de ingevoerde geluidbronnen is gegeven in de figuren 2 t/m 4.

In de berekening is voor de representatieve bedrijfssituatie uitgegaan van de in dit hoofdstuk omschreven geluidbronnen en tijden. Uitgangspunt is een akoestisch maatgevende vakantieperiode, met een volledige bezetting (60 honden).

6.2 Hondengeblaf

Bronsterkte blaffen

Bij de beoordeling van hondengeblaf is de geluidenergie van een representatieve blaf van belang. In het tijdschrift 'Geluid', jaargang 2006, nummer 1 worden SEL-waarden gegeven voor verschillende hondenrassen. De SEL-waarde (Sound Exposure Level) komt overeen met de gemiddelde geluidenergie per blaf uitgesmeerd over een periode van één seconde. Uit het artikel volgt dat de SEL-waarde van de bronsterkte $L_{WR; SEL}$ varieert van 88 dB(A) voor een kleine hond (mopshond) tot 105 dB(A) voor een grote hond (Rottweiler).

De voor Hondenopvang Zwart op basis van metingen vastgestelde bronsterkte bedraagt gemiddeld $L_W = 101$ dB(A) per blaf (effectieve tijdsduur 0,3 s), overeenkomend met een SEL-waarde $L_{WR; SEL} = 96,0$ dB(A). De vastgestelde (gemiddelde) waarde komt daarmee goed overeen met de in het artikel opgegeven waarden.

Voor het blaffen van kleinere hondjes (niet gemeten) is in voorliggend onderzoek als veilige waarde een bronsterkte aangehouden van $L_W = 95$ dB(A) per blaf, overeenkomend met $L_{WR; SEL} = 90$ dB(A).

De ter plaatse vanwege het blaffen vastgestelde maximale bronsterkte varieert van circa $L_{Wmax} = 105 - 110$ dB(A). Uit metingen elders volgt dat bij luid blaffen rekening moet worden gehouden met een maximale bronsterkte tot $L_{Wmax} = 115$ dB(A). In voorliggend onderzoek is uitgegaan van laatstgenoemde waarde. Dit is 2 dB meer dan de in het voornoemd artikel opgegeven waarde van $L_{Wmax} = 113$ dB(A).

Blafduur

Het op basis van meting vastgestelde blafduurpercentage bedraagt 0,5% voor uitloopveld 2 en 0,2% voor uitloopveld 3. Bij uitloopveld 3 is er minder zicht op aankomende en vertrekkende bezoekers. Dit is ten minste een factor 5 tot 6 lager dan bij reguliere pensions (met de honden veelal opgesloten in kleinere individuele buitenkennels). Het voor Hondenopvang Zwart vastgestelde lagere blafduurpercentage is een gevolg van de afwijkende bedrijfsvoering die binnen de inrichting wordt gehanteerd. E.e.a. als beschreven in hoofdstuk 2.

Veiligheidshalve is in voorliggend onderzoek voor de situatie in het hoogseizoen, met een volledige bezetting, rekening gehouden met een effectieve blafduurpercentage van $2 \times 0,5 = 1\%$ bij aanwezigheid op de velden 1, 2, 4 en 5. Voor veld 3 wordt rekening gehouden met een effectief blafduurpercentage van $2 \times 0,2 = 0,4\%$.



6.3 Geluidbronnen hondengeblaf

Buitenterrein

Het blaffen van de honden op het buitenterrein (terreinen T.1 t/m T.5, zie afbeelding 1, hoofdstuk 2) wordt gepresenteerd door de oppervlaktebronnen 01 t/m 05.

Tabel 2 geeft per uitloopveld/buitenterrein een overzicht van het gemiddeld aantal aanwezige honden, het vastgestelde blafduurpercentage per beoordelingsperiode en de bijbehorende bronsterkte. Uitgangspunt daarbij is dat de honden buiten aanwezig zijn tussen 06.30 en 22.00 uur.

Tabel 2: Ingevoerde geluidbronnen buitenterrein

Bron	Terrein	Effectieve blafduur per hond	Aantal honden	Blafduur per uur %	Blafduur per beoordelingsperiode			Bronsterkte L _w in dB(A)
					Dag 07 - 19 uur	Avond 19 - 23 uur	Nacht 23 - 07 uur	
01	uitloopterrein 1	1,0 %	15	15,0 %	15,0 %	11,3 %	0,9 %	101
02	uitloopterrein 2	1,0 %	15	15,0 %	15,0 %	11,3 %	0,9 %	101
03	uitloopterrein 3	0,4 %	20	8,0 %	8,0 %	6,0 %	0,5 %	101
04	uitloopterrein 4	1,0 %	10	10,0 %	10,0 %	7,5 %	0,6 %	95
05	buitenterrein 5	1,0 %	5	5,0 %	5,0 %	3,8 %	0,3 %	101

Slaapverblijven

De honden zijn tussen 22.00 en 06.30 uur in de slaapverblijven binnen de gebouwen 1 t/m 4 (zie afbeelding 1, hoofdstuk 2). De gebouwen 1, 2 en 4 zijn opgetrokken in metselwerk en voorzien van een pannen- of golfplaten dak. De gebouwen 1 en 2 zijn tevens voorzien van een zolder. De loods (gebouw 3) is opgetrokken in enkelvoudig geprofileerd staalplaat.

De geluidemissie (blaffen) vanuit de slaapverblijven naar de omgeving wordt gepresenteerd door de puntbronnen 06 t/m 09. Gelet op de gevel- en dakopbouw bedraagt de gevelgeluidwering (c.q. de in rekening te brengen geluidreductie) ten minste 15 dB. De aan te houden bronsterkte bedraagt $L_w = 101 - 15 = 86$ dB(A) voor de geluidemissie vanuit de slaapverblijven van de (middel)grote honden [bron 06 t/m 08] en $L_w = 95 - 15 = 80$ dB(A) voor de geluidemissie vanuit het slaapverblijf van de kleine honden (gebouw 4).

De honden zijn overdag veelal buiten en verbruiken daarbij veel energie. 's Avonds en 's nachts zijn de honden in rust en wordt er nauwelijks geblaft. Veiligheidshalve is in voorliggend onderzoek rekening gehouden met een relatief onrustige nacht, met een effectief blafduurpercentage per hond van 0,25%. Uitgangspunt is dat 50 honden overnachten.

Een overzicht van de voor de geluidemissie vanuit de binnenverblijven in het akoestisch onderzoek opgenomen puntbronnen is gegeven in tabel 3.



Tabel 3: Ingevoerde geluidbronnen binnenverblijven

Bron	Gebouw	Effectieve blafduur per hond	Aantal honden	Blafduur per uur %	Blafduur per beoordelingsperiode			Bronsterkte L _w in dB(A)
					Dag 07 - 19 uur	Avond 19 - 23 uur	Nacht 23 - 07 uur	
06	hoofdgebouw 1	0,25 %	20	5,0 %	--	1,3 %	4,7 %	85
07	bijgebouw 2	0,25 %	20	5,0 %	--	1,3 %	4,7 %	85
08	loods 3	0,25 %	2	0,5 %	--	0,1 %	0,5 %	85
09	bijgebouw 4	0,25 %	8	2,0 %	--	0,5 %	1,9 %	80

Maximale geluidbronnen

De maximale geluidemissie vanwege (op het buitenterrein) luid blaffende honden wordt gepresenteerd door de bronnen max-01 t/m max-07. De ingevoerde maximale bronsterkte bedraagt $L_{Wmax} = 115$ dB(A).

6.4 Verkeersbewegingen

De verkeersbewegingen op het terrein van de inrichting en over de ontsluitingsweg (= indirecte hinder) worden gepresenteerd door de mobiele bronnen mb-01 en mb-02. Bij rustig rijden (rijdsnelheid tot circa 25 km/uur) bedraagt de gemiddelde bronsterkte $L_w = 89$ dB(A) voor personenauto's.

Eén maal aankomst en vertrek komt overeen met twee verkeersbewegingen. Het aan te houden totale aantal verkeersbewegingen bedraagt 75 in de dagperiode en 25 in de avondperiode. Voor de nachtperiode (aankomst voor 07.00 uur) is aanvullend rekening gehouden met 2 verkeersbewegingen.

De gemiddelde rijdsnelheid bedraagt inclusief manoeuvreren en/of starten en wegrijden circa 3 km/uur ter plaatse van de parkeerplaats op het eigen terrein en 20 km/uur over de ontsluitingsweg.

De maximale bronsterkte vanwege het dichtklappen van autoportieren bedraagt circa $L_{Wmax} = 100$ dB(A) en is daarmee lager dan de vanwege het blaffen te verwachten maximale geluidniveaus.

7. ZORGPLICHT

Teneinde de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk te beperken, zijn c.q. worden binnen de inrichting geluidbeperkende maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn reeds beschreven in hoofdstuk 2. Kortgezegd komt het er op neer dat de bedrijfsvoering gericht is op het creëren van een voor de honden rustige omgeving door prikkels zoveel mogelijk te voorkomen en/of weg te nemen.



8. REKENMODEL

8.1 Algemeen

De inrichting en de directe omgeving zijn verwerkt in een akoestisch rekenmodel. Daarbij is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu, versie V4.00.

8.2 Geluidbronnen

Een overzicht van de in het rekenmodel ingevoerde geluidbronnen met coördinaten, hoogten en octaafbandspectra is gegeven in bijlage 2.

8.3 Objecten

De in het rekenmodel opgenomen objecten zijn met coördinaten, hoogten, reflectiecoëfficiënten en bodemfactoren gegeven in bijlage 3. De verharde delen van het terrein van de inrichting, alsmede van omliggende wegen is ingevoerd als reflecterend (verhard, bodemfactor $B = 0,0$). Voor het niet gedefinieerde bodemgebied is een bodemfactor $B = 1,0$ aangehouden (absorberend). De semi-verharde ontsluitingsweg is ingevoerd met een bodemfactor $B = 0,5$.

8.4 Beoordelingspunten

De ingevoerde beoordelingspunten liggen ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen van derden. De beoordelingshoogte bedraagt $h_o = 1,5$ m (= leefniveau dagperiode) in de dagperiode en $h_o = 5,0$ m in de avond- en nachtperiode.

8.5 Grafische weergave

Een grafische weergave van het rekenmodel met de ligging van de ingevoerde objecten, beoordelingspunten en geluidbronnen is gegeven in de figuren 1 t/m 3 en op de onderstaande 3D-afbeelding.

Afbeelding 3: 3D-weergave van het rekenmodel (gezien vanuit zuidoostelijke richting)





8.6 Geluidoverdracht

Met behulp van het geluidoverdrachtmodel is voor iedere geluidbron het gestandaardiseerde immissieniveau L_i op het berekeningspunt bepaald. Uit het gestandaardiseerde immissieniveau wordt per beoordelingsperiode en per relevante bedrijfstoestand het langtijdgemiddelde deelgeluidniveau $L_{Aeqi,LT}$ bepaald volgens:

$$L_{Aeqi,LT} = L_i - C_b - C_m - C_g$$

waarin: C_b = bedrijfstijdcorrectieterm
 C_m = meteocorrectieterm
 C_g = gevelreflectieterm

Aangezien, voor zover van toepassing, is gerekend met invallend geluid is de gevelreflectieterm $C_g = 0$ dB.

In de 'Handleiding meten en rekenen industrielawaai' wordt als beoordelingsgrootte het 'langtijdgemiddelde beoordelingsniveau' $L_{Ar,LT}$ in dB(A) gehanteerd. Deze grootte is gebaseerd op het equivalente geluidniveau $L_{Aeq,T}$ waarbij rekening wordt gehouden met de afzonderlijke geluidbijdragen tijdens verschillende bedrijfstoestanden van de inrichting, alsmede het karakter van het geluid (impulsachtig, tonaal, muziek) en de meteocorrectie.

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ wordt voor elke beoordelingsperiode (dag-, avond- of nachtperiode) bepaald uit de energetische sommatie van de deelbeoordelingsniveaus $L_{Ari,LT}$ voor de verschillende bedrijfstoestanden. Het deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ wordt voor elke afzonderlijke beoordelingsperiode en voor elke verschillende bedrijfstoestand bepaald uit:

$$L_{Ari,LT} = L_{Aeqi,LT} + K_x$$

waarin: $L_{Aeqi,LT}$ = het langtijdgemiddeld deelgeluidniveau voor elke afzonderlijke bedrijfstoestand;
 K_x = een toeslag voor tonaal geluid ($K_1 = 5$ dB), impulsgeluid ($K_2 = 5$ dB) of muziekgeluid ($K_3 = 10$ dB).

Impulscorrectie

Hondengeblaf kan impulsachtig van karakter zijn. De toeslag K_2 is bij onderhavige inrichting van toepassing. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ komt overeen met het A-gewogen equivalente deelgeluidniveau $L_{Aeqi,LT}$ vermeerderd met 5 dB.



9. RESULTATEN

9.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

De in de aan te vragen representatieve bedrijfssituatie (RBS) berekende langtijdgemiddelde deelgeluidniveaus $L_{Aeq,LT}$ invallend op de beoordelingspunten zijn gegeven in bijlage 4.1. In bijlage 4.2 t/m 4.5 is voor de meest relevante punten een overzicht gegeven van de afzonderlijke deelbijdragen per bron.

De in de bijlagen gepresenteerde langtijdgemiddelde geluidniveaus zijn zonder impulscorrectie K_2 van 5 dB voor het blaffen van de honden.

Een samenvatting van de resultaten, inclusief toeslag K_2 , is gegeven in tabel 4.

Tabel 4: Overzicht van de berekende langtijdgemiddelde geluidniveaus $L_{A,LT}$ in dB(A), geldend voor de representatieve bedrijfssituatie (inclusief impulscorrectie)

Beoordelingspunt en omschrijving *		$L_{A,LT}$ in dB(A)		
		dagperiode	avondperiode	nachtperiode
		$h_o = 1,5 \text{ m}$	$h_o = 5 \text{ m}$	$h_o = 5 \text{ m}$
1	Zuiderzeestraatweg 333 - woonhuis	37 +5 = 42	38 +5 = 43	27 +5 = 32
2	Zuiderzeestraatweg 335 - woning	18 +5 = 23	32 +5 = 37	22 +5 = 27
03a	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	24 +5 = 29	33 +5 = 38	23 +5 = 28
03b	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	21 +5 = 26	37 +5 = 42	27 +5 = 32
4	Zuiderzeestraatweg 345 - woning	36 +5 = 41	36 +5 = 41	26 +5 = 31
5	Zuiderzeestraatweg 347 - woning	24 +5 = 29	34 +5 = 39	24 +5 = 29
6	Zuiderzeestraatweg 353 - woonhuis	31 +5 = 36	33 +5 = 38	23 +5 = 28
7	Hogenbrinkweg 29 - woning	24 +5 = 29	24 +5 = 29	13 +5 = 18
8	Verlengde Looweg 9 - woning	30 +5 = 35	29 +5 = 34	19 +5 = 24
9	Verlengde Looweg 5 - woning	32 +5 = 37	31 +5 = 36	21 +5 = 26
10	Verlengde Looweg 3 - woning	32 +5 = 37	31 +5 = 36	21 +5 = 26
11	Verlengde Looweg 1a - woning	31 +5 = 36	30 +5 = 35	20 +5 = 25

* De ligging van de beoordelingspunten is gegeven in figuur 1.

Uit de resultaten volgt dat inclusief 5 dB impulstoeslag kan worden voldaan aan de op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer ter plaatse van gevoelige gebouwen toelaatbare waarden van 50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Tevens wordt daarmee voldaan aan de VNG-richtwaarden voor een gemengde woonomgeving.

9.2 Maximale geluidniveaus

De in de aan te vragen representatieve bedrijfssituatie (RBS) berekende maximale geluidniveaus L_{Amax} invallend op de beoordelingspunten zijn gegeven in bijlage 5. Een samenvatting van de resultaten is gegeven in tabel 5.



Tabel 5: Overzicht van de maximale geluidniveaus L_{Amax} in dB(A), geldend voor de representatieve bedrijfssituatie (inclusief impulscorrectie)

Beoordelingspunt en omschrijving *		L_{Amax} in dB(A)		
		dagperiode	avondperiode	nachtperiode
		$h_o = 1,5 \text{ m}$	$h_o = 5 \text{ m}$	$h_o = 5 \text{ m}$
1	Zuiderzeestraatweg 333 - woonhuis	57	59	59
2	Zuiderzeestraatweg 335 - woning	38	54	54
03a	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	44	57	57
03b	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	42	60	60
4	Zuiderzeestraatweg 345 - woning	56	56	56
5	Zuiderzeestraatweg 347 - woning	45	55	55
6	Zuiderzeestraatweg 353 - woonhuis	52	54	54
7	Hogenbrinkweg 29 - woning	45	46	46
8	Verlengde Looweg 9 - woning	50	50	50
9	Verlengde Looweg 5 - woning	52	53	53
10	Verlengde Looweg 3 - woning	54	55	55
11	Verlengde Looweg 1a - woning	53	54	54

* De ligging van de beoordelingspunten is weergegeven in figuur 1.

Uit de resultaten volgt dat kan worden voldaan aan de op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer ter plaatse van gevoelige gebouwen toelaatbare waarden van 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Tevens wordt daarmee voldaan aan de VNG-richtwaarden voor een gemengde woonomgeving.

10. INDIRECTE HINDER

De berekende equivalente geluidniveaus (L_{Aeq}) vanwege het bedrijfsverkeer naar en van de inrichting (rijdend over de ontsluitingsweg) zijn gegeven in bijlage 6.

De berekende geluidbelasting bedraagt ten hoogste 43 dB(A) (etmaalwaarde) invallend op de woning Zuiderzeestraatweg 339 [rekenpunt 03a]. Aan de vookeursgrenswaarde van 50 B(A) (= tevens richtwaarde VNG-publicatie) kan worden voldaan.

11. CONCLUSIE

In opdracht van de Hondenopvang Zwart is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de inrichting aan de Zuiderzeestraatweg 337 te Oldebroek.

Voor de realisatie c.q. formalisatie van het hondenpension dient een plan-procedure te worden doorlopen. Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd met als doel het ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing bepalen van de te verwachten geluidniveaus invallend op de dichtstbijzijnde woningen van derden.



Akoestisch maatgevend zijn de vakantieperioden met een maximale bezetting van 60 honden. De bedrijfsvoering is gericht op het creëren van een voor de honden rustige omgeving door prikkels zoveel mogelijk te voorkomen en/of weg te nemen en de honden veel vrijheid te gunnen. Uit metingen ter plaatse volgt dat het blafduurpercentage als gevolg van deze bedrijfsvoering lager is dan bij reguliere dierenpensions.

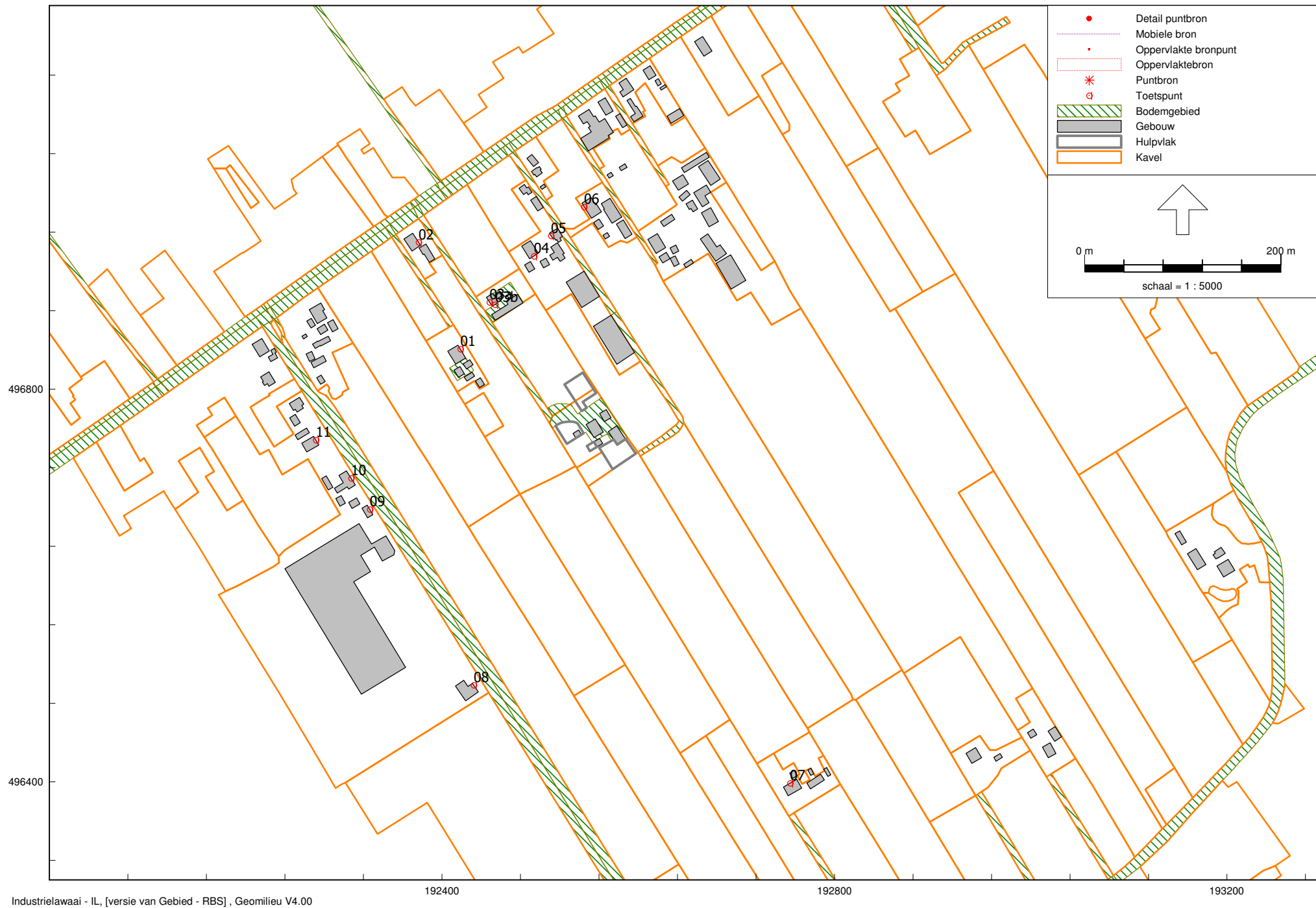
Uit de resultaten volgt dat ter plaatse van de omliggende woningen kan worden voldaan aan de algemene geluidvoorschriften als verbonden aan het Activiteitenbesluit milieubeheer. Tevens kan worden voldaan aan de VNG-richtwaarden voor een gemengde woonomgeving (hier van toepassing).

Verder kan worden voldaan aan de voor indirecte hinder geldende vookeursgrenswaarde van 50 dB(A).

SPA WNP ingenieurs
JD

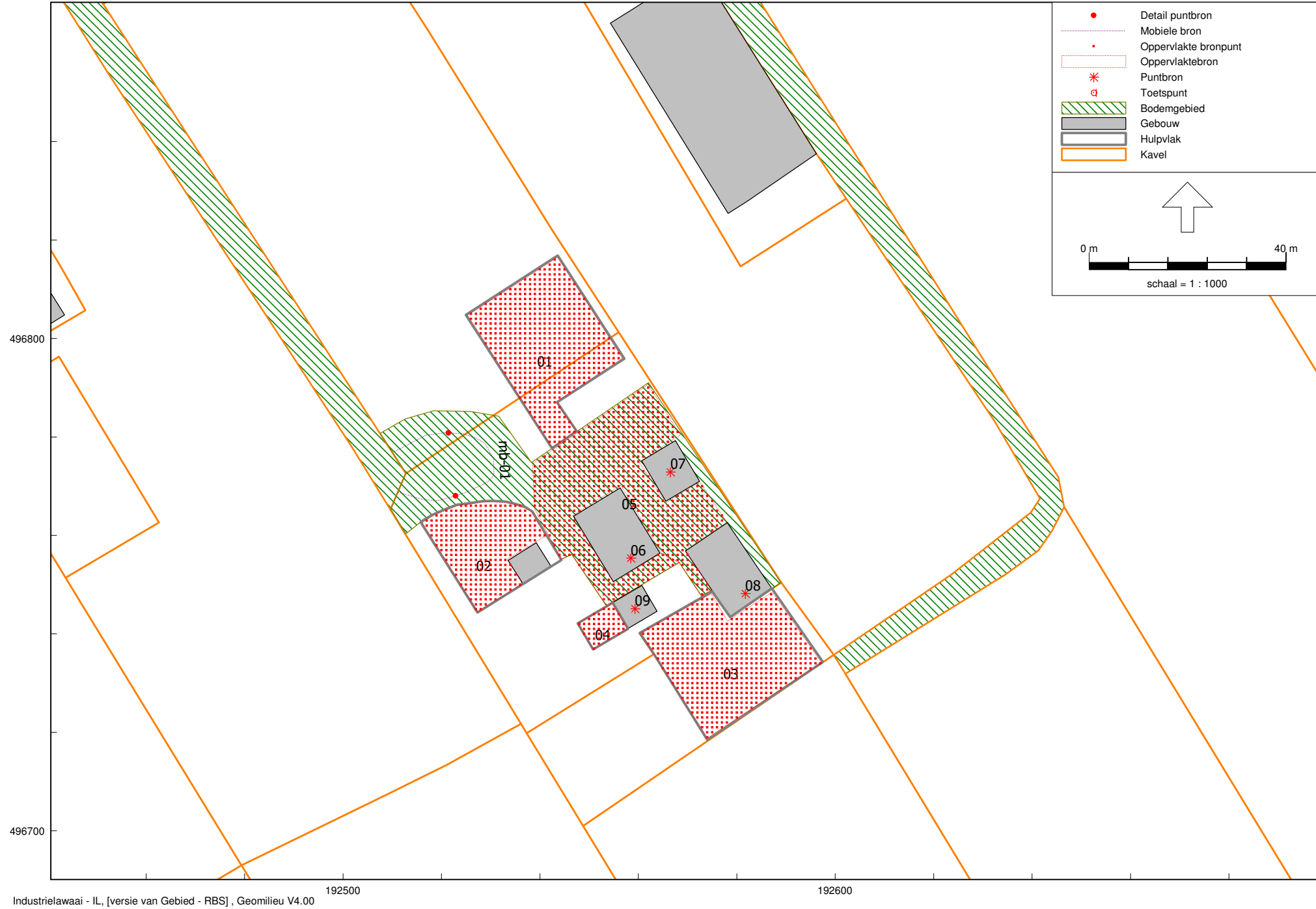


FIGUREN



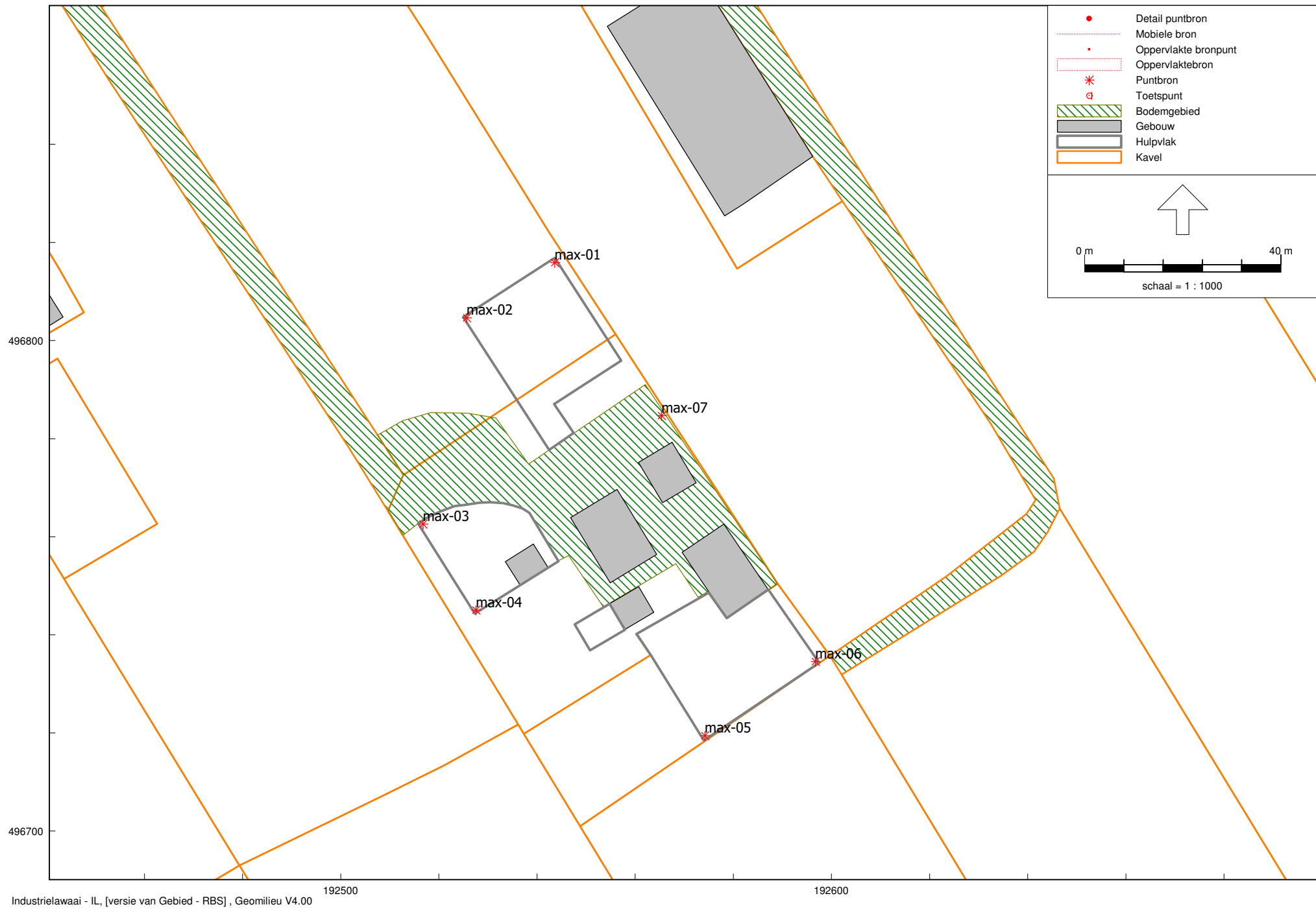
Industrielaan - IL, [versie van Gebied - RBS], Geomilieu V4.00

Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde objecten, bodemgebieden en ontvangerpunten

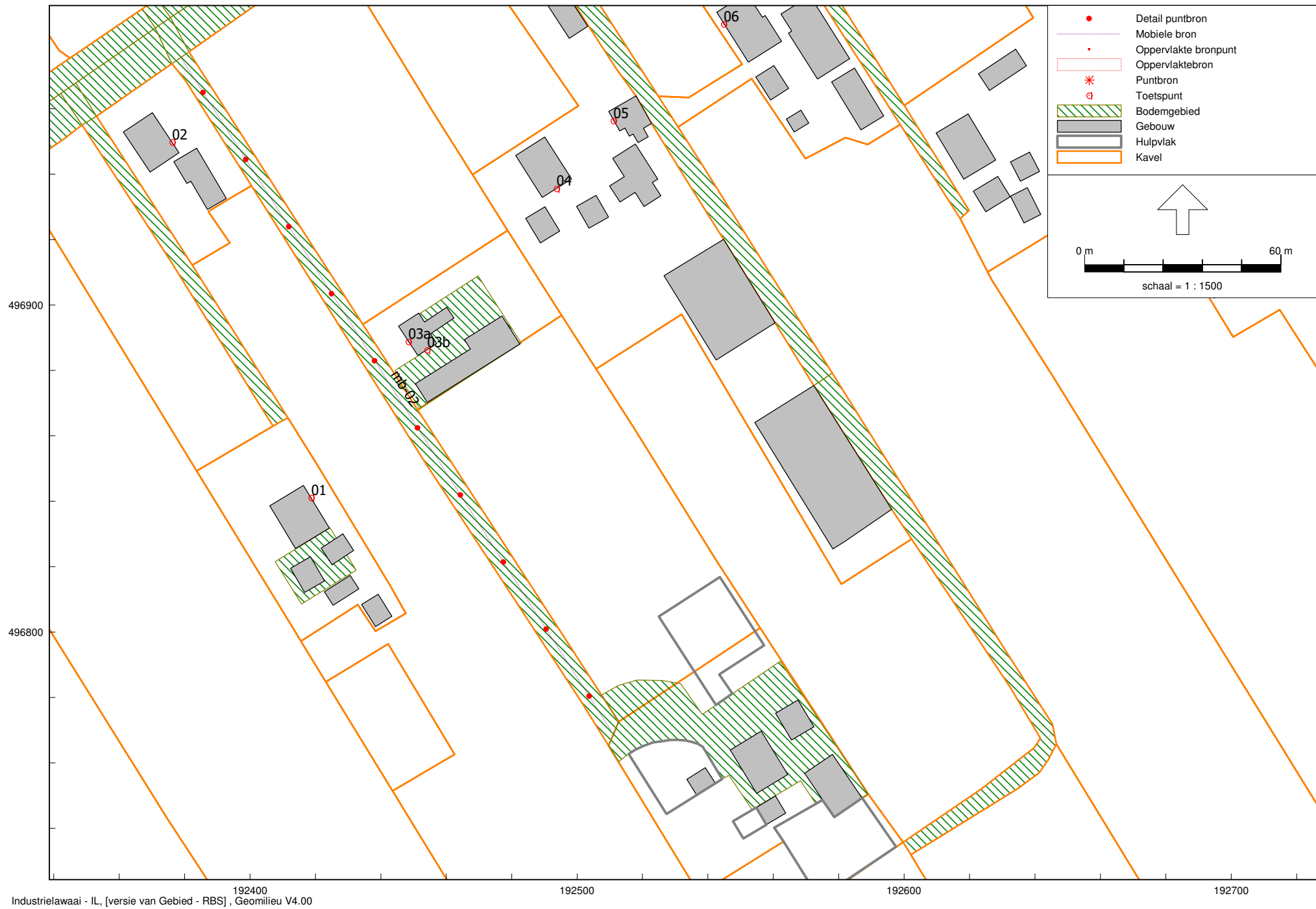


Industrielawaai - IL, [versie van Gebied - RBS], Geomilieu V4.00

Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde equivalente geluidbronnen



Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde maximale geluidbronnen



Overzicht van het akoestisch rekenmodel, met de ligging van de ingevoerde rijroute 'indirecte hinder'



BIJLAGEN

Activiteitenbesluit milieubeheer

Geldend van 01-01-2016 t/m heden

Afdeling 2.8. Geluidhinder

Artikel 2.16b

Deze afdeling is van toepassing op degene die een inrichting type A of een inrichting type B drijft.

Artikel 2.17

1. Voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} , veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, geldt dat:

- a. de niveaus op de in tabel 2.17a genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17a

	07:00–19:00 uur	19:00–23:00 uur	23:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- b. de in de periode tussen 07.00 en 19.00 uur in tabel 2.17a opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
 - c. de in tabel 2.17a aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
 - d. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
 - e. de in tabel 2.17a aangegeven waarden op de gevel, vermeerderd met 5 dB(A), ook gelden op de grens van het terrein in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, voor zover deze ligplaatsen:
 - 1°. als zodanig zijn bestemd voor 1 juli 2012, of
 - 2°. voor 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen en voor 1 juli 2022 als zodanig zijn bestemd;
 - f. de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten; en
 - g. de in tabel 2.17a aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.
2. Indien de inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein gelden de waarden van het

langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) uit tabel 2.17a ook op een afstand van 50 meter vanaf de grens van de inrichting.

3. In afwijking van het eerste lid geldt voor een inrichting die is gelegen op een bedrijventerrein, dat:
- het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}) op de in tabel 2.17c genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;
 - de in de periode tussen 07:00 uur en 19:00 uur in tabel 2.17c opgenomen maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;
 - de in tabel 2.17c aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet van toepassing zijn, indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
 - de in tabel 2.17c aangegeven waarden op de gevel ook van toepassing zijn bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein;
 - de waarden in in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten, en
 - de in tabel 2.17c aangegeven waarden gelden niet op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezondeerd industrieterrein.

Tabel 2.17c

	07.00-19.00 uur	19.00-23.00 uur	23.00-07.00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	75 dB(A)	70 dB(A)	65 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen op het bedrijventerrein	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

4. In afwijking van het eerste en het tweede lid, geldt voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), bij een inrichting die uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor openbare verkoop van vloeibare brandstoffen, mengsmering of aardgas aan derden voor motorvoertuigen voor het wegverkeer, dat:
- de geluidsniveaus op de in tabel 2.17d genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;
 - de in de periode tussen 07.00 en 21.00 uur in tabel 2.17d opgenomen maximale geluidsniveaus L_{Amax} niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Tabel 2.17d

	07:00–21:00 uur	21:00–07:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	40 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	60 dB(A)

- c. de in tabel 2.17d aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
 - d. indien de inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein de waarden van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) uit tabel 2.17d ook gelden op een afstand van 50 meter vanaf de grens van de inrichting, en
 - e. indien de inrichting is gelegen op een gezoneerd industrieterrein en binnen een afstand van 50 meter geen gevoelige objecten, anders dan gevoelige objecten gelegen op het gezoneerde industrieterrein zijn gelegen, de waarden van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) uit tabel 2.17d gelden op een afstand van 50 meter vanaf de grens van de inrichting; en
 - f. de in tabel 2.17d aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezoneerd industrieterrein.
5. In afwijking van het eerste, tweede en derde lid geldt voor een inrichting waar uitsluitend of in hoofdzaak agrarische activiteiten dan wel activiteiten die daarmee verband houden worden verricht, niet zijnde een glastuinbouwbedrijf dat is gelegen in een glastuinbouwgebied, dat:
- a. voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$), veroorzaakt door de vast opgestelde installaties en toestellen, de niveaus op de plaatsen en tijdstippen, genoemd in tabel 2.17e, niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17e

	06.00–19.00 uur	19.00–22.00 uur	22.00–06.00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)

- b. voor het maximaal geluidsniveau (L_{amax}), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, de niveaus op de plaatsen en tijdstippen, genoemd in tabel 2.17f, niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;

Tabel 2.17f

	06.00–19.00 uur	19.00–22.00 uur	22.00–06.00 uur
L_{amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- c. de in de periode tussen 06.00 uur en 19.00 uur in tabel 2.17f opgenomen waarden niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten, alsmede op het in en uit de inrichting rijden van landbouwtractoren of motorrijtuigen met beperkte snelheid;
- d. de in tabel 2.17e en 2.17f aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidmetingen;
- e. de in tabel 2.17e en 2.17f aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid,

- onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
- f. de in tabel 2.17e en 2.17f aangegeven waarden op de gevel, vermeerderd met 5 dB(A), ook gelden op de grens van het terrein in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, voor zover deze ligplaatsen:
 - 1°. als zodanig zijn bestemd voor 1 juli 2012, of
 - 2°. voor 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen en voor 1 juli 2022 als zodanig zijn bestemd;
 - g. de waarden binnen in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten, en
 - h. de in tabel 2.17e en 2.17f aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezondeerd industrieterrein.
6. In afwijking van het eerste, tweede en derde lid geldt voor een glastuinbouwbedrijf binnen een glastuinbouwgebied dat:
- a. voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) en het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting, de niveaus op de in tabel 2.17g genoemde plaatsen en tijdstippen niet meer bedragen dan de in die tabel aangegeven waarden;
 - b. de in de periode tussen 06.00 uur en 19.00 uur in tabel 2.17g opgenomen maximale geluidsniveaus (L_{Amax}) niet van toepassing zijn op laad- en losactiviteiten;

Tabel 2.17g

	06:00–19:00 uur	19:00–22:00 uur	22:00–06:00 uur
$L_{Ar,LT}$ op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
$L_{Ar,LT}$ in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L_{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L_{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- c. de in tabel 2.17g aangegeven waarden binnen in- of aanpandige gevoelige gebouwen niet gelden indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen;
- d. de in tabel 2.17g aangegeven waarden op de gevel ook gelden bij gevoelige terreinen op de grens van het terrein, met dien verstande dat de waarden in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, slechts gelden voor zover deze ligplaatsen als zodanig zijn bestemd op of na 1 juli 2012 en niet daarvoor in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen;
- e. de in tabel 2.17g aangegeven waarden op de gevel, vermeerderd met 5 dB(A), ook gelden op de grens van het terrein in geval van ligplaatsen, bestemd om te worden ingenomen door een woonschip als bedoeld in artikel 1.2, derde lid, onderdeel b, van het Besluit geluidhinder, voor zover deze ligplaatsen:
 - 1°. als zodanig zijn bestemd voor 1 juli 2012, of
 - 2°. voor 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening waren aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen en voor 1 juli 2022 als zodanig zijn bestemd;
- f. de waarden binnen in- en aanpandige gevoelige gebouwen slechts gelden in geluidsgevoelige ruimten en verblijfsruimten, en

- g. de in tabel 2.17g aangegeven waarden niet gelden op gevoelige objecten die zijn gelegen op een gezonde industrieterrein.
7. De waarden van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) op de gevel van gevoelige gebouwen in de tabellen 2.17e en 2.17g zijn niet van toepassing op inrichtingen die zijn gelegen in een gebied waarvoor bij of krachtens een gemeentelijke verordening regels zijn gesteld. In een dergelijk gebied bedraagt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) niet meer dan de waarden die zijn opgenomen in die gemeentelijke verordening.
8. Voor inrichtingen in een gebied als bedoeld in het zevende lid, bedragen de in de verordening vastgelegde waarden ten hoogste 5 dB(A) meer of minder dan de waarden in tabel 2.17e en voor inrichtingen als bedoeld in het zesde lid, bedragen de in de verordening vastgelegde waarden ten hoogste 5 dB(A) meer of minder dan de waarden in tabel 2.17g.
9. Bij vaststelling van de waarden, bedoeld in het zevende lid, wordt in ieder geval rekening gehouden met het in het gebied heersende referentieniveau. Indien voor inrichtingen als bedoeld in het zesde lid, waarden worden vastgelegd die hoger zijn dan de waarden in tabel 2.17g, wordt daarmee het in het gebied heersende referentieniveau niet overschreden.

Artikel 2.17a

1. De waarden op de gevel van gevoelige gebouwen en op de grens van gevoelige terreinen in tabel 2.17a onderscheidenlijk 2.17g worden met 5 dB(A) verhoogd indien tot het van toepassing worden van artikel 2.17 op een inrichting, op grond van een voorschrift als bedoeld in het derde lid van dat artikel hogere waarden golden.
2. Indien in een milieuvergunning die in werking en onherroepelijk was op het tijdstip genoemd in het op de inrichting van toepassing geweest zijnde voorschrift, genoemd in artikel 2.17a, derde lid, lagere waarden dan de waarden, bedoeld in artikel 2.17, eerste lid, waren vastgesteld, zijn die lagere waarden van toepassing.
3. De voorschriften, bedoeld in artikel 2.17, eerste en tweede lid zijn: voorschrift 1.1.3 van de bijlage van het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer, voorschrift 1.1.5 van bijlage 2 van het Besluit detailhandel- en ambachtsbedrijven milieubeheer, voorschrift 1.1.7 van de bijlage van het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer, voorschrift 1.1.3 van de bijlage van het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer, voorschrift 1.1.5 van de bijlage van het Besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer, voorschrift 1.1.3 van bijlage 2 van het Besluit voorzieningen- en installaties milieubeheer, voorschrift 1.1.3 van bijlage 1 van het Besluit textielreinigingsbedrijven milieubeheer, voorschrift 1.1.3 van de bijlage van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer, voorschrift 3.2 van bijlage 2 van het Besluit tankstations milieubeheer, voorschrift 4.2.1 van bijlage 1 van het Besluit tandartspraktijken milieubeheer en voorschrift 1.1.3 van bijlage 2 van het Besluit glastuinbouw.
4. [Vervallen.]
5. Een gemeentelijke verordening als bedoeld in voorschrift 1.1.2 van de bijlage bij het Besluit landbouw milieubeheer, zoals dat luidde tot 1 januari 2013, berust met ingang van die datum op artikel 2.17, zevende lid.
6. Voor inrichtingen waarop tot 1 januari 2008 het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer, het Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer of het Besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer van toepassing was, zijn de waarden uit artikel 2.17 niet van toepassing op de gevel van onderscheidenlijk in een dienst- of bedrijfswoning dan wel een woning die deel uitmaakt van een inrichting.

Artikel 2.18

1. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing:
 - a. het stemgeluid van personen op een onverwarmd en onoverdekt terrein, dat onderdeel is van de inrichting, tenzij dit terrein kan worden aangemerkt als een binnenterrein;
 - b. het stemgeluid van bezoekers op het open terrein van een inrichting voor sport- of recreatieactiviteiten;
 - c. het geluid ten behoeve van het oproepen tot het belijden van godsdienst of levensovertuiging of het bijwonen van godsdienstige of levensbeschouwelijke bijeenkomsten en lijkplechtigheden, alsmede geluid in verband met het houden van deze bijeenkomsten of plechtigheden;
 - d. het geluid van het traditioneel ten gehore brengen van muziek tijdens het hijsen en strijken van de nationale vlag bij zonsopkomst en zonsondergang op militaire inrichtingen;
 - e. het ten gehore brengen van muziek vanwege het oefenen door militaire muziekcorpsen in de buitenlucht gedurende de dagperiode met een maximum van twee uren per week op militaire inrichtingen;
 - f. het ten gehore brengen van onversterkte muziek tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
 - g. het traditioneel schieten, bedoeld in paragraaf 3.7.2., tenzij en voor zover daarvoor bij gemeentelijke verordening regels zijn gesteld;
 - h. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een inrichting voor primair onderwijs, in de periode vanaf een uur voor aanvang van het onderwijs tot een uur na beëindiging van het onderwijs;
 - i. het stemgeluid van kinderen op een onverwarmd of onoverdekt terrein dat onderdeel is van een instelling voor kinderopvang.
2. Bij het bepalen van de geluidsniveaus, bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, wordt voor muziekgeluid geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.
3. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau (L_{Amax}), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van:
 - a. het komen en gaan van bezoekers bij inrichtingen waar uitsluitend of in hoofdzaak horeca-, sport- en recreatieactiviteiten plaatsvinden;
 - b. het verrichten in de open lucht van sportactiviteiten of activiteiten die hiermee in nauw verband staan;
 - c. laad- en losactiviteiten in de periode tussen 19.00 uur en 06.00 uur ten behoeve van de aan- en afvoer van producten bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid, voor zover dat ten hoogste een keer in de genoemde periode plaatsvindt;
 - d. het verrichten van activiteiten in de periode tussen 19.00 uur en 6.00 uur ten behoeve van het wassen van kasdekken bij inrichtingen als bedoeld in artikel 2.17, vijfde en zesde lid.
4. De maximale geluidsniveaus (L_{Amax}), bedoeld in artikel 2.17, 2.17a dan wel 2.20, zijn tussen 23.00 en 7.00 uur niet van toepassing ten aanzien van aandrijfgeluid van motorvoertuigen bij laad- en losactiviteiten indien:
 - a. degene die de inrichting drijft aantoont dat het voor de betreffende inrichting in die periode geldende maximale geluidsniveau (L_{Amax}), niet te bereiken is door het treffen van maatregelen; en
 - b. het niveau van het aandrijfgeluid op een afstand van 7,5 meter van het motorvoertuig niet hoger is van 65dB(A).
5. Bij gemeentelijke verordening kunnen ten behoeve van het voorkomen van geluidhinder regels worden gesteld met betrekking tot:
 - a. het ten gehore brengen van onversterkte muziek, en

- b. het traditioneel schieten, bedoeld in paragraaf 3.7.2.
6. Bij het bepalen van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$) blijft het geluid veroorzaakt door het stomen van grond met een installatie van derden buiten beschouwing.
7. Degene die een inrichting drijft, waar het stomen van grond plaatsvindt met een installatie van derden, treft maatregelen of voorzieningen die betrekking hebben op:
- de periode waarin het grondstomen plaatsvindt;
 - de locatie waar de installatie wordt opgesteld, en
 - het aanbrengen van geluidreducerende voorzieningen binnen de inrichting.
8. Het bevoegd gezag kan ten behoeve van het voorkomen van geluidhinder dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken daarvan, bij maatwerkvoorschrift eisen stellen aan de maatregelen of voorzieningen, bedoeld in het zevende lid.
9. Voor inrichtingen waarop tot 1 januari 2008, het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer van toepassing was, en waarvoor voor muziekgeluid een bedrijfsduurcorrectie werd toegepast, kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift bepalen dat het tweede lid niet van toepassing is voor de toetsing van geluidsniveaus tussen 23.00 en 07.00 uur.
10. Indien op grond van het maatwerkvoorschrift, bedoeld in het negende lid, een bedrijfsduurcorrectie wordt toegepast, is het door de inrichting veroorzaakte geluidsniveau gedurende de bedrijfstijd tussen 23.00 en 07.00 uur niet hoger dan op grond van artikel 2.17 is toegestaan tussen 19.00 en 23.00 uur.

Artikel 2.19

[Dit onderdeel is nog niet inwerking getreden]

Artikel 2.19a

- Tot de inwerkingtreding van artikel 2.19 zijn het tweede tot en met vierde lid van toepassing.
- Artikel 2.17 is niet van toepassing op inrichtingen die zijn gelegen in een concentratiegebied voor horeca-inrichtingen of in een concentratiegebied voor detailhandel en ambachtsbedrijven, dat bij of krachtens een verordening als zodanig is aangewezen.
- In een gebied als bedoeld in het tweede lid bedraagt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau, veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten, in ieder geval niet meer:
 - dan de in tabel 2.17 bedoelde waarden op de gevel of, als dat hoger is, het in dat gebied heersende referentieniveau;
 - dan de in tabel 2.19a aangegeven waarden binnen gevoelige gebouwen.

Tabel 2.19a

	07.00–19.00 uur	19.00–23.00 uur	23.00–07.00 uur
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
Maximaal geluidsniveau	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

- Voor inrichtingen waarop tot 1 januari 2008 het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer, het Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer of het Besluit woon- en

verblijfsgebouwen milieubeheer van toepassing was, zijn de waarden uit dit artikel niet van toepassing op de gevel van onderscheidenlijk een dienst- of bedrijfswoning dan wel een woning die deel uitmaakt van een inrichting.

Artikel 2.20

1. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19 dan wel 2.19a, kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} vaststellen.
2. Het bevoegd gezag kan slechts hogere waarden vaststellen dan de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19 dan wel 2.19a, indien binnen geluidsgevoelige ruimten dan wel verblijfsruimten van gevoelige gebouwen, die zijn gelegen binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting, een etmaalwaarde van maximaal 35 dB(A) wordt gewaarborgd.
3. De in het tweede lid bedoelde etmaalwaarde is niet van toepassing indien de gebruiker van deze gevoelige gebouwen geen toestemming geeft voor het in redelijkheid uitvoeren of doen uitvoeren van geluidsmetingen.
4. Het bevoegd gezag kan maatwerkvoorschriften stellen over de plaats waar de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19 dan wel 2.19a, voor een inrichting gelden.
5. Het bevoegd gezag kan bij maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen in de inrichting worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen teneinde aan geldende geluidsnormen te voldoen.
6. In afwijking van de waarden, bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19 dan wel 2.19a kan het bevoegd gezag bij maatwerkvoorschrift voor bepaalde activiteiten in een inrichting, anders dan festiviteiten als bedoeld in artikel 2.21, andere waarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) en het maximaal geluidsniveau L_{Amax} vaststellen. Het bevoegd gezag kan daarbij voorschriften vaststellen met betrekking tot de duur van de activiteiten, het treffen van maatregelen, de tijdstippen waarop de activiteiten plaatsvinden of het vooraf melden per keer dat de activiteit plaatsvindt.
7. Het bevoegd gezag kan bij maatwerkvoorschrift bepalen welke technische voorzieningen worden aangebracht en welke gedragsregels in acht worden genomen ter beperking van het geluid als gevolg van werkzaamheden en activiteiten bij een inrichting als bedoeld in artikel 2.17, vijfde lid.
8. De etmaalwaarde die het bevoegd gezag vaststelt op grond van het eerste lid, is niet lager dan 40 dB(A) voor een inrichting:
 - a. waarop tot het van toepassing worden van dit artikel op die inrichting, het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer, het Besluit detailhandel- en ambachtsbedrijven milieubeheer, het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer, het Besluit bouw- en houtbedrijven milieubeheer, het Besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer, het Besluit textielreinigingsbedrijven milieubeheer, het Besluit jachthavens milieubeheer, het Besluit motorvoertuigen milieubeheer of het Besluit glastuinbouw van toepassing was, en
 - b. die voor de inwerkingtreding van het in onderdeel a genoemde besluit dat van toepassing was, is opgericht.
9. De etmaalwaarde die het bevoegd gezag vaststelt op grond van het eerste lid is niet lager dan 40 dB(A) voor een inrichting waarop tot 1 januari 2008 het Besluit tankstations milieubeheer of het Besluit tandartspraktijken milieubeheer van toepassing was.

Artikel 2.21

1. De waarden bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20 zijn voor zover de

naleving van deze normen redelijkerwijs niet kan worden geleverd, niet van toepassing op dagen of dagdelen in verband met de viering van:

- a. festiviteiten die bij of krachtens een gemeentelijke verordening zijn aangewezen, in de gebieden in de gemeente waarvoor de verordening geldt;
 - b. andere festiviteiten die plaatsvinden in de inrichting, waarbij het aantal bij of krachtens een gemeentelijke verordening aan te wijzen dagen of dagdelen per gebied of categorie van inrichtingen kan verschillen en niet meer mag bedragen dan twaalf per kalenderjaar.
2. Bij of krachtens gemeentelijke verordening kunnen voorwaarden worden verbonden aan de festiviteiten ter voorkoming of beperking van geluidhinder.
 3. Een festiviteit als bedoeld in het eerste lid die maximaal een etmaal duurt, maar die zowel voor als na 00.00 uur plaatsvindt, wordt beschouwd als plaatshebbende op één dag.

Artikel 2.22

1. Bij het bepalen van het maximaal geluidsniveau L_{Amax} , bedoeld in de artikelen 2.17, 2.17a, 2.19, 2.19a dan wel 2.20, blijft buiten beschouwing het geluid als gevolg van het uitrukken van motorvoertuigen ten behoeve van ongevallenbestrijding, spoedeisende medische hulpverlening, brandbestrijding en gladheidbestrijding en het vrijmaken van de weg na een ongeval.
2. Het bevoegd gezag kan maatwerkvoorschriften stellen met betrekking tot het treffen van technische en organisatorische maatregelen ten aanzien van het uitrukken van motorvoertuigen ten behoeve van ongevallenbestrijding, spoedeisende medische hulpverlening, brandbestrijding en gladheidbestrijding en het vrijmaken van de weg na een ongeval, indien dat bijzonder is aangewezen in het belang van het milieu.

Model: RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai – IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Rel.H	Maaiveld	Hdef.	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500
01	15 honden buiten (terrein 1)	192542,45	496777,78	0,50	0,50	0,00	Relatief	42,00	53,00	63,40	70,00	93,40
02	15 honden buiten (terrein 2)	192527,30	496744,44	0,50	0,50	0,00	Relatief	42,00	53,00	63,40	70,00	93,40
03	20 honden buiten (terrein 3)	192574,01	496718,85	0,50	0,50	0,00	Relatief	42,00	53,00	63,40	70,00	93,40
04	10 honden buiten (terrein 4)	192550,82	496736,87	0,50	0,50	0,00	Relatief	36,00	47,00	57,40	64,00	87,40
05	5 honden buiten (terrein 5)	192544,31	496755,17	0,50	0,50	0,00	Relatief	42,00	53,00	63,40	70,00	93,40

Model: RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai – IL

Naam	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(%) (D)	Cb(u) (D)	Cb(%) (A)	Cb(u) (A)	Cb(%) (N)	Cb(u) (N)
01	99,00	94,40	78,90	67,40	101,13	14,997	1,800	11,246	0,450	0,938	0,075
02	99,00	94,40	78,90	67,40	101,13	14,997	1,800	11,246	0,450	0,938	0,075
03	99,00	94,40	78,90	67,40	101,13	7,998	0,960	5,998	0,240	0,500	0,040
04	93,00	88,40	72,90	61,40	95,13	10,000	1,200	7,499	0,300	0,625	0,050
05	99,00	94,40	78,90	67,40	101,13	5,000	0,600	3,750	0,150	0,313	0,025

Model: RBS
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai – IL

Naam	Omschr.	X	Y	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Richt.	Hoek	GeenDemping	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125
max-01	blaffen buiten (max)	192543,61	496815,87	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
max-02	blaffen buiten (max)	192525,65	496804,60	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
max-03	blaffen buiten (max)	192516,77	496762,57	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
max-04	blaffen buiten (max)	192527,56	496745,04	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
max-05	blaffen buiten (max)	192574,23	496719,44	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
max-06	blaffen buiten (max)	192596,74	496734,56	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
max-07	blaffen buiten (max)	192565,35	496784,67	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Nee	56,10	67,10	77,50
06	hoofdgebouw 1	192558,47	496755,40	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Ja	27,00	38,00	48,40
07	bijgebouw 2	192566,51	496772,88	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Ja	27,00	38,00	48,40
08	loods 3	192581,75	496748,20	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Ja	27,00	38,00	48,40
09	bijgebouw 4	192559,31	496745,11	0,50	0,00	Relatief	0,00	360,00	Ja	21,00	32,00	42,40

Model: RBS
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai – IL

Naam	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(u)(D)	Cb(%) (D)	Cb(u)(A)	Cb(%) (A)	Cb(u)(N)	Cb(%) (N)
max-01	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
max-02	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
max-03	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
max-04	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
max-05	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
max-06	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
max-07	84,10	107,50	113,10	108,50	93,00	82,50	115,23	12,000	100,000	4,000	100,000	8,000	100,000
06	55,00	78,40	84,00	79,40	63,90	52,40	86,13	--	--	0,050	1,250	0,375	4,688
07	55,00	78,40	84,00	79,40	63,90	52,40	86,13	--	--	0,050	1,250	0,375	4,688
08	55,00	78,40	84,00	79,40	63,90	52,40	86,13	--	--	0,005	0,125	0,038	0,469
09	49,00	72,40	78,00	73,40	57,90	46,40	80,13	--	--	0,020	0,500	0,150	1,875

Model: RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	ISO_H	ISO M	Hdef.	Lengte	Vormpunten	Max.afst.	Aantal(D)	Aantal(A)
mb-01	parkeren personenauto's	192511,32	496768,71	--	0,00	Relatief	47,48	17	25,00	75	25
mb-02	rustig rijden personenauto's	192379,10	496975,21	0,75	0,00	Relatief	243,47	2	25,00	75	25

Model: RBS
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Aantal(N)	Gem.snelheid	Lwr 31	Lwr 63	Lwr 125	Lwr 250	Lwr 500	Lwr 1k	Lwr 2k	Lwr 4k	Lwr 8k	Lwr Totaal	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)
mb-01	2	3	52,80	79,50	75,00	77,60	80,40	84,40	82,20	76,00	65,10	88,88	13,06	13,06	27,04
mb-02	2	20	52,80	79,50	75,00	77,60	80,40	84,40	82,20	76,00	65,10	88,88	21,19	21,19	35,17

Model: RBS
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Omtrek	Cp	Oppervlak	Refl. 1k
05	Zuiderzeestraatweg 337	192557,85	496741,09	3,50	0,00	Relatief	26,00	0 dB	42,08	0,80
04	Zuiderzeestraatweg 337	192536,62	496750,07	3,00	0,00	Relatief	24,96	0 dB	38,70	0,80
03	Zuiderzeestraatweg 337	192578,65	496743,40	5,00	0,00	Relatief	52,98	0 dB	166,71	0,80
02	Zuiderzeestraatweg 337	192572,43	496771,02	4,00	0,00	Relatief	35,12	0 dB	76,47	0,80
01	Zuiderzeestraatweg 337	192546,83	496763,89	5,00	0,00	Relatief	53,27	0 dB	172,43	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192498,29	496938,54	6,00	0,00	Relatief	51,50	0 dB	160,37	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192486,68	497035,01	6,00	0,00	Relatief	34,07	0 dB	68,53	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192496,05	496996,30	6,00	0,00	Relatief	39,99	0 dB	89,34	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192478,57	497004,66	6,00	0,00	Relatief	38,96	0 dB	73,12	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192778,89	496407,98	3,00	0,00	Relatief	19,61	0 dB	21,94	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192754,34	496408,89	3,00	0,00	Relatief	23,04	0 dB	32,94	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192709,60	496910,82	6,00	0,00	Relatief	95,10	0 dB	522,72	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192793,32	496405,51	3,00	0,00	Relatief	23,36	0 dB	27,59	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192667,00	497139,13	6,00	0,00	Relatief	55,05	0 dB	173,77	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192971,05	496424,85	6,00	0,00	Relatief	23,96	0 dB	33,56	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192940,02	496418,70	6,00	0,00	Relatief	46,62	0 dB	135,77	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192567,08	497079,03	6,00	0,00	Relatief	48,56	0 dB	134,59	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192564,66	496966,20	4,00	0,00	Relatief	29,78	0 dB	54,61	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192583,34	496975,32	6,00	0,00	Relatief	68,81	0 dB	257,99	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192574,56	497017,58	6,00	0,00	Relatief	17,69	0 dB	19,40	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192570,85	496955,63	4,00	0,00	Relatief	19,66	0 dB	24,07	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192551,94	496995,37	6,00	0,00	Relatief	60,13	0 dB	207,69	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192505,83	497006,31	6,00	0,00	Relatief	15,77	0 dB	14,93	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192499,34	497026,80	6,00	0,00	Relatief	34,08	0 dB	61,92	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192522,79	496955,45	6,00	0,00	Relatief	44,65	0 dB	99,01	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192549,89	497085,00	6,00	0,00	Relatief	143,23	0 dB	727,00	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192523,05	496937,42	4,50	0,00	Relatief	62,10	0 dB	164,66	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192672,33	496965,51	6,00	0,00	Relatief	54,19	0 dB	176,25	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192747,90	496394,62	6,00	0,00	Relatief	51,98	0 dB	160,89	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193198,61	496609,89	6,00	0,00	Relatief	52,69	0 dB	173,35	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192771,84	496398,61	6,00	0,00	Relatief	47,47	0 dB	116,56	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192622,70	496970,63	4,00	0,00	Relatief	39,35	0 dB	82,39	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192624,96	496928,52	4,00	0,00	Relatief	32,11	0 dB	63,92	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193198,19	496632,66	6,00	0,00	Relatief	37,30	0 dB	77,39	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193017,77	496424,46	6,00	0,00	Relatief	42,73	0 dB	111,29	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193000,15	496444,30	6,00	0,00	Relatief	27,52	0 dB	47,34	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193017,73	496451,45	6,00	0,00	Relatief	41,58	0 dB	104,57	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193159,72	496632,35	6,00	0,00	Relatief	58,66	0 dB	193,87	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	193158,53	496644,14	6,00	0,00	Relatief	37,62	0 dB	73,29	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192655,24	496992,56	6,00	0,00	Relatief	35,89	0 dB	70,48	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192656,35	496928,90	4,00	0,00	Relatief	26,53	0 dB	37,14	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192669,41	497008,10	6,00	0,00	Relatief	63,82	0 dB	197,05	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192663,24	496952,89	6,00	0,00	Relatief	81,63	0 dB	301,46	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192673,88	497007,65	6,00	0,00	Relatief	68,97	0 dB	267,53	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192644,13	497025,52	6,00	0,00	Relatief	71,03	0 dB	170,24	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192641,77	496927,67	4,00	0,00	Relatief	29,94	0 dB	53,11	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192633,44	497070,94	6,00	0,00	Relatief	46,75	0 dB	125,14	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192635,52	496937,82	4,00	0,00	Relatief	26,44	0 dB	43,70	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192645,21	496991,59	6,00	0,00	Relatief	31,76	0 dB	57,31	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192645,57	497018,50	6,00	0,00	Relatief	46,72	0 dB	136,04	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192450,59	496875,91	4,50	0,00	Relatief	87,30	0 dB	272,76	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192451,31	496884,53	6,00	0,00	Relatief	52,42	0 dB	110,25	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192494,68	496922,57	4,00	0,00	Relatief	31,16	0 dB	59,86	0,80
nl.top10nl	(1:kas, warenhuis)	192560,57	496894,52	4,00	0,00	Relatief	103,04	0 dB	644,01	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192509,60	496926,86	4,00	0,00	Relatief	28,99	0 dB	52,38	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192434,13	496808,39	4,00	0,00	Relatief	27,87	0 dB	47,53	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192422,79	496815,62	4,00	0,00	Relatief	31,14	0 dB	60,01	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192416,37	496844,82	6,00	0,00	Relatief	54,61	0 dB	183,83	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192413,84	496497,55	6,00	0,00	Relatief	67,94	0 dB	244,40	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192422,78	496812,29	4,00	0,00	Relatief	28,48	0 dB	45,81	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192431,73	496824,96	4,00	0,00	Relatief	28,17	0 dB	48,52	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192255,75	496765,92	6,00	0,00	Relatief	33,25	0 dB	66,64	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192258,93	496780,59	6,00	0,00	Relatief	47,78	0 dB	126,99	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192250,31	496753,10	6,00	0,00	Relatief	38,64	0 dB	76,18	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192262,95	496853,62	6,00	0,00	Relatief	15,24	0 dB	14,05	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192257,16	496744,83	6,00	0,00	Relatief	48,53	0 dB	143,67	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192232,60	496831,95	6,00	0,00	Relatief	39,39	0 dB	62,07	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192361,28	496952,87	6,00	0,00	Relatief	50,84	0 dB	157,39	0,80
nl.top10nl	(1:kas, warenhuis)	192596,18	496837,50	4,00	0,00	Relatief	133,16	0 dB	969,81	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192383,72	496947,93	4,50	0,00	Relatief	51,88	0 dB	130,25	0,80

Model: RBS
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Omtrek	Cp	Oppervlak	Ref. 1k
nl.top10nl	(1:overig)	192230,27	496806,95	6,00	0,00	Relatief	47,41	0 dB	122,11	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192224,24	496838,85	6,00	0,00	Relatief	52,94	0 dB	172,43	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192318,47	496678,64	6,00	0,00	Relatief	34,81	0 dB	69,59	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192623,63	497110,99	6,00	0,00	Relatief	20,16	0 dB	24,26	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192619,52	496958,42	4,00	0,00	Relatief	55,66	0 dB	187,27	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192628,74	497108,09	6,00	0,00	Relatief	17,60	0 dB	16,34	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192270,81	496830,85	6,00	0,00	Relatief	29,60	0 dB	53,74	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192315,69	496663,04	6,00	0,00	Relatief	541,80	0 dB	9658,70	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192618,16	497119,78	6,00	0,00	Relatief	40,04	0 dB	97,93	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192584,77	496972,44	4,00	0,00	Relatief	50,79	0 dB	140,76	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192577,01	497078,16	6,00	0,00	Relatief	37,87	0 dB	70,89	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192595,60	497105,07	6,00	0,00	Relatief	54,88	0 dB	152,01	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192591,91	497096,32	6,00	0,00	Relatief	66,52	0 dB	139,85	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192580,50	497026,09	6,00	0,00	Relatief	22,35	0 dB	29,21	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192288,50	496858,29	6,00	0,00	Relatief	34,50	0 dB	70,26	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192288,92	496700,14	4,00	0,00	Relatief	37,82	0 dB	73,61	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192290,35	496698,96	6,00	0,00	Relatief	74,02	0 dB	212,56	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192304,98	496684,66	4,00	0,00	Relatief	32,35	0 dB	64,27	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192291,79	496688,59	4,00	0,00	Relatief	30,29	0 dB	55,69	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192283,86	496860,32	6,00	0,00	Relatief	31,45	0 dB	61,04	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192282,87	496872,58	6,00	0,00	Relatief	60,09	0 dB	205,26	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192271,24	496865,14	6,00	0,00	Relatief	27,28	0 dB	44,36	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192282,15	496828,61	6,00	0,00	Relatief	41,48	0 dB	91,72	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192281,03	496807,79	4,00	0,00	Relatief	26,15	0 dB	41,19	0,80
nl.top10nl	(1:overig)	192286,67	496849,32	6,00	0,00	Relatief	47,44	0 dB	93,79	0,80

Model: RBS
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai – IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak	Bf
03	verhard terrein nr 339	192451,87	496868,27	123,04	811,98	0,00
02	ontsluitingsweg semi-verhard	192434,48	496894,08	505,30	1540,08	0,50
01	verhard terrein nr 333	192432,45	496818,92	69,73	298,98	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193183,22	497533,98	256,68	733,00	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193187,18	497521,91	262,51	1415,06	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193082,41	497467,33	26,96	44,64	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193296,36	497594,95	263,20	1446,43	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193195,62	497527,62	47,77	133,74	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193078,77	497471,84	217,46	622,00	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193088,59	497457,80	39,02	92,75	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192932,77	497355,35	32,67	59,43	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193075,64	497462,81	614,98	1860,90	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193109,14	497296,20	305,08	779,17	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193025,50	497416,79	242,16	1169,56	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193081,66	497453,30	144,65	670,93	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193030,44	497420,00	32,88	62,02	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193604,00	497435,10	659,82	2568,53	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193193,06	497540,46	34,14	68,03	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193084,31	496304,48	255,76	761,98	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193026,38	496262,73	313,27	1149,21	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192956,54	497312,37	284,86	764,20	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193033,18	496253,68	40,71	102,42	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193450,29	496931,98	1681,42	8620,84	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193090,18	496296,83	32,72	64,27	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193084,98	496292,83	151,03	699,42	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193303,38	497599,58	40,66	99,74	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193290,35	497605,33	249,72	649,22	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193149,60	497604,42	212,92	672,51	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193297,18	497609,90	26,58	43,06	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193025,76	496248,18	340,14	1503,60	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192891,31	496159,03	27,22	46,17	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192884,71	497170,33	547,45	2448,44	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193380,75	497665,30	213,06	598,38	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193384,42	497744,19	417,97	752,18	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193278,68	497916,20	16,09	15,44	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193387,58	497654,84	225,51	1225,95	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193357,22	497720,85	24,31	36,67	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193409,11	497753,61	515,61	1015,75	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193330,93	497943,61	28,65	38,71	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193890,03	498004,00	24,82	38,34	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193900,46	497993,12	79,19	365,41	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193879,48	497979,62	641,33	4097,38	0,00
nl.top10nl	openbare weg	194162,38	498184,88	665,82	1805,34	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193362,88	497699,33	313,73	1132,85	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193354,43	497725,55	412,60	1056,22	0,00
nl.top10nl	openbare weg	194049,18	498100,39	391,66	1718,20	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193368,08	497702,40	55,52	135,90	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193605,02	497798,49	408,72	2483,21	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193445,52	497692,67	41,68	102,72	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193438,77	497688,24	129,31	658,38	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193615,65	497805,45	50,58	160,00	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193253,86	497430,42	791,12	3801,01	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193623,10	497810,32	43,58	114,73	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193622,07	497795,81	48,47	146,54	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193384,42	497674,65	58,83	175,69	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193373,80	497692,69	37,59	83,05	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193378,73	497735,17	61,98	134,57	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193386,69	497740,26	28,61	45,82	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193884,53	498000,33	1204,55	3782,04	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193395,34	497659,90	43,53	115,82	0,00
nl.top10nl	openbare weg	193388,51	497670,38	29,06	50,47	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192736,94	496056,22	57,96	186,57	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192849,45	496129,44	285,19	964,33	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192728,86	496051,39	56,24	168,67	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192718,62	496067,92	33,24	68,90	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192718,02	496076,97	1882,46	8187,45	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192710,48	496072,20	1890,45	8596,50	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192726,63	496072,89	34,89	75,59	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192741,88	496030,34	347,64	1355,51	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192641,83	497563,04	1346,36	6120,11	0,00

Model: RBS
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai – IL

Naam	Omschr.	X-1	Y-1	Omtrek	Oppervlak	Bf
nl.top10nl	openbare weg	192825,17	497298,18	30,11	49,15	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192743,68	496045,17	343,61	952,54	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192742,32	496047,62	30,75	54,02	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192738,45	496044,63	30,22	45,91	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192734,78	496041,82	39,79	97,28	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192221,78	496867,08	50,57	153,96	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192039,59	496904,70	429,36	989,79	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192221,58	496881,11	274,48	777,49	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192229,87	496871,88	33,66	54,93	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192115,20	496792,85	698,98	4142,37	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192107,94	496802,35	686,77	1560,72	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192223,29	496882,30	21,47	27,03	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192857,44	496206,11	498,75	1433,77	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192885,61	496154,98	88,42	254,43	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192854,87	496133,23	25,67	41,14	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192646,51	496765,76	382,09	1087,10	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192114,29	496806,75	23,48	33,06	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192125,98	496800,33	256,89	1366,94	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192121,45	496797,19	39,23	91,50	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192928,23	497352,37	254,50	1265,74	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192375,71	496987,86	25,16	39,02	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192404,53	496993,64	78,49	320,15	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192381,35	496977,40	35,91	70,96	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192398,00	497002,96	69,65	195,57	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192403,49	497006,67	26,06	41,62	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192467,64	497037,93	162,86	755,71	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192409,96	496997,44	35,90	75,01	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192575,10	496877,20	402,03	1249,90	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192258,90	496893,03	309,82	1682,94	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192382,37	496912,20	228,59	554,33	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192342,18	496964,70	368,91	1291,96	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192376,15	496973,78	81,73	343,87	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192353,07	496957,71	34,27	62,96	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192549,44	497042,21	362,05	835,83	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192885,92	497147,82	309,66	1204,51	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192802,65	497268,90	583,87	2835,15	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192570,71	497109,17	30,14	52,93	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192809,24	497273,44	38,03	88,04	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192831,80	497288,99	44,59	124,25	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192822,68	497282,70	32,29	55,49	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192818,45	497279,79	44,20	121,99	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192278,63	497279,28	1139,35	3231,34	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192594,22	497070,65	244,04	592,91	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192816,20	497291,85	1014,80	2747,08	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192473,99	497042,40	35,43	77,06	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192566,07	497106,00	113,14	444,11	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192526,80	497078,45	32,23	58,36	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192522,08	497075,10	138,44	583,47	0,00
nl.top10nl	openbare weg	192515,87	496762,81	239,02	1814,83	0,00

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: RBS
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
01_A	Zuiderzeestraatweg 333 – woonhuis	1,50	37,1	35,9	25,7	40,9	51,2
01_B	Zuiderzeestraatweg 333 – woonhuis	5,00	38,7	37,6	27,4	42,6	51,7
02_A	Zuiderzeestraatweg 335 – woning	1,50	17,6	16,7	6,2	21,7	33,3
02_B	Zuiderzeestraatweg 335 – woning	5,00	32,8	31,6	21,8	36,6	46,7
03a_A	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	1,50	23,6	22,6	12,0	27,6	38,5
03a_B	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	5,00	34,6	33,4	22,7	38,4	47,1
03b_A	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	1,50	21,2	20,2	9,5	25,2	36,1
03b_B	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	5,00	38,2	37,1	26,9	42,1	51,1
04_A	Zuiderzeestraatweg 345 – woning	1,50	36,4	35,2	25,1	40,2	50,5
04_B	Zuiderzeestraatweg 345 – woning	5,00	36,9	35,7	25,6	40,7	50,0
05_A	Zuiderzeestraatweg 347 – woning	1,50	24,2	23,1	12,4	28,1	38,7
05_B	Zuiderzeestraatweg 347 – woning	5,00	35,6	34,4	24,2	39,4	48,9
06_A	Zuiderzeestraatweg 353 – woonhuis	1,50	31,1	29,9	19,7	34,9	45,7
06_B	Zuiderzeestraatweg 353 – woonhuis	5,00	33,9	32,7	22,6	37,7	47,6
07_A	Hogenbrinkweg 29	1,50	23,9	22,7	12,3	27,7	39,3
07_B	Hogenbrinkweg 29	5,00	24,9	23,7	13,3	28,7	39,8
08_A	Verlengde Looweg 9	1,50	29,8	28,6	18,2	33,6	44,2
08_B	Verlengde Looweg 9	5,00	30,4	29,2	18,8	34,2	44,2
09_A	Verlengde Looweg 5	1,50	31,8	30,6	20,0	35,6	46,4
09_B	Verlengde Looweg 5	5,00	32,5	31,3	20,8	36,3	46,4
10_A	Verlengde Looweg 3	1,50	31,6	30,4	19,9	35,4	46,3
10_B	Verlengde Looweg 3	5,00	32,3	31,1	20,6	36,1	46,3
11_A	Verlengde Looweg 1a	1,50	30,6	29,4	19,0	34,4	45,4
11_B	Verlengde Looweg 1a	5,00	31,2	30,0	19,6	35,0	45,3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAeq bij Bron voor toetspunt: 01_B - Zuiderzeestraatweg 333 - woonhuis
Groep: RBS
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
01_B	Zuiderzeestraatweg 333 - woonhuis	5,00	38,7	37,6	27,4	42,6	51,7
01	15 honden buiten (terrein 1)	0,50	34,5	33,2	22,4	38,2	45,6
02	15 honden buiten (terrein 2)	0,50	34,5	33,2	22,4	38,2	45,7
05	5 honden buiten (terrein 5)	0,50	30,7	29,5	18,7	34,5	46,9
mb-01	parkeren personenauto's	0,75	24,0	24,0	10,0	29,0	39,7
04	10 honden buiten (terrein 4)	0,50	24,3	23,0	12,2	28,0	37,6
06	hoofdgebouw 1	0,50	--	11,6	17,3	27,3	33,9
03	20 honden buiten (terrein 3)	0,50	21,9	20,6	9,8	25,6	36,4
07	bijgebouw 2	0,50	--	9,1	14,8	24,8	31,4
09	bijgebouw 4	0,50	--	-3,3	2,5	12,5	23,1
08	loods 3	0,50	--	-15,0	-9,3	0,7	17,5

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAeq bij Bron voor toetspunt: 02_B - Zuiderzeestraatweg 335 - woning
Groep: RBS
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
02_B	Zuiderzeestraatweg 335 - woning	5,00	32,8	31,6	21,8	36,6	46,7
02	15 honden buiten (terrein 2)	0,50	28,6	27,3	16,5	32,3	40,7
01	15 honden buiten (terrein 1)	0,50	28,4	27,2	16,4	32,2	40,4
05	5 honden buiten (terrein 5)	0,50	25,2	23,9	13,2	28,9	42,1
mb-01	parkeren personenauto's	0,75	17,4	17,4	3,4	22,4	34,2
06	hoofdgebouw 1	0,50	--	6,1	11,9	21,9	29,1
07	bijgebouw 2	0,50	--	6,1	11,9	21,9	29,1
04	10 honden buiten (terrein 4)	0,50	17,6	16,3	5,5	21,3	31,5
03	20 honden buiten (terrein 3)	0,50	16,4	15,2	4,4	20,2	31,5
08	loads 3	0,50	--	-6,9	-1,2	8,8	26,2
09	bijgebouw 4	0,50	--	-7,5	-1,8	8,2	19,5

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAeq bij Bron voor toetspunt: 03b_B - Zuiderzeestraatweg 339 - woning
Groep: RBS
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
03b_B	Zuiderzeestraatweg 339 - woning	5,00	38,2	37,1	26,9	42,1	51,1
01	15 honden buiten (terrein 1)	0,50	34,7	33,4	22,6	38,4	45,7
02	15 honden buiten (terrein 2)	0,50	33,6	32,3	21,5	37,3	44,9
03	20 honden buiten (terrein 3)	0,50	20,5	19,3	8,5	24,3	35,1
04	10 honden buiten (terrein 4)	0,50	22,2	20,9	10,1	25,9	35,6
05	5 honden buiten (terrein 5)	0,50	30,1	28,9	18,1	33,9	46,3
06	hoofdgebouw 1	0,50	--	8,3	14,0	24,0	30,7
07	bijgebouw 2	0,50	--	10,8	16,6	26,6	33,1
08	loods 3	0,50	--	-2,4	3,3	13,3	30,1
09	bijgebouw 4	0,50	--	-6,8	-1,1	8,9	19,6
mb-01	parkeren personenauto's	0,75	22,3	22,3	8,3	27,3	38,2

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAeq bij Bron voor toetspunt: 04_B - Zuiderzeestraatweg 345 - woning
Groep: RBS
Groepsreductie: Nee

Naam Bron	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
04_B	Zuiderzeestraatweg 345 - woning	5,00	36,9	35,7	25,6	40,7	50,0
01	15 honden buiten (terrein 1)	0,50	33,2	31,9	21,1	36,9	44,5
02	15 honden buiten (terrein 2)	0,50	32,1	30,9	20,1	35,9	43,8
05	5 honden buiten (terrein 5)	0,50	28,7	27,4	16,6	32,4	45,1
mb-01	parkeren personenauto's	0,75	21,4	21,4	7,4	26,4	37,7
07	bijgebouw 2	0,50	--	10,2	15,9	25,9	32,7
03	20 honden buiten (terrein 3)	0,50	21,8	20,6	9,8	25,6	36,5
04	10 honden buiten (terrein 4)	0,50	20,6	19,3	8,5	24,3	34,2
06	hoofdgebouw 1	0,50	--	7,5	13,2	23,2	30,1
08	loods 3	0,50	--	-9,6	-3,9	6,1	23,1
09	bijgebouw 4	0,50	--	-19,1	-13,3	-3,3	7,6

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
Groep: L_{Amax} totaalresultaten voor toetspunten
Max

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht
01_A	Zuiderzeestraatweg 333 – woonhuis	1,50	57,0	57,0	57,0
01_B	Zuiderzeestraatweg 333 – woonhuis	5,00	58,8	58,8	58,8
02_A	Zuiderzeestraatweg 335 – woning	1,50	38,4	38,4	38,4
02_B	Zuiderzeestraatweg 335 – woning	5,00	53,8	53,8	53,8
03a_A	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	1,50	44,0	44,0	44,0
03a_B	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	5,00	57,4	57,4	57,4
03b_A	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	1,50	41,8	41,8	41,8
03b_B	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	5,00	59,5	59,5	59,5
04_A	Zuiderzeestraatweg 345 – woning	1,50	56,2	56,2	56,2
04_B	Zuiderzeestraatweg 345 – woning	5,00	56,2	56,2	56,2
05_A	Zuiderzeestraatweg 347 – woning	1,50	44,8	44,8	44,8
05_B	Zuiderzeestraatweg 347 – woning	5,00	54,8	54,8	54,8
06_A	Zuiderzeestraatweg 353 – woonhuis	1,50	51,6	51,6	51,6
06_B	Zuiderzeestraatweg 353 – woonhuis	5,00	54,5	54,5	54,5
07_A	Hogenbrinkweg 29	1,50	45,0	45,0	45,0
07_B	Hogenbrinkweg 29	5,00	45,9	45,9	45,9
08_A	Verlengde Looweg 9	1,50	49,8	49,8	49,8
08_B	Verlengde Looweg 9	5,00	50,4	50,4	50,4
09_A	Verlengde Looweg 5	1,50	51,8	51,8	51,8
09_B	Verlengde Looweg 5	5,00	52,6	52,6	52,6
10_A	Verlengde Looweg 3	1,50	53,8	53,8	53,8
10_B	Verlengde Looweg 3	5,00	54,7	54,7	54,7
11_A	Verlengde Looweg 1a	1,50	52,9	52,9	52,9
11_B	Verlengde Looweg 1a	5,00	53,7	53,7	53,7

Rapport: Resultatentabel
Model: RBS
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Indirecte hinder
Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal	Li
01_A	Zuiderzeestraatweg 333 – woonhuis	1,50	28,5	28,5	14,5	33,5	52,5
01_B	Zuiderzeestraatweg 333 – woonhuis	5,00	31,0	31,0	17,0	36,0	52,6
02_A	Zuiderzeestraatweg 335 – woning	1,50	35,2	35,2	21,2	40,2	56,5
02_B	Zuiderzeestraatweg 335 – woning	5,00	35,5	35,5	21,5	40,5	56,7
03a_A	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	1,50	37,7	37,7	23,7	42,7	59,3
03a_B	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	5,00	37,8	37,8	23,9	42,8	59,1
03b_A	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	1,50	31,7	31,7	17,7	36,7	53,4
03b_B	Zuiderzeestraatweg 339 – woning	5,00	32,6	32,6	18,6	37,6	53,8
04_A	Zuiderzeestraatweg 345 – woning	1,50	17,6	17,6	3,6	22,6	42,6
04_B	Zuiderzeestraatweg 345 – woning	5,00	20,8	20,8	6,8	25,8	44,0
05_A	Zuiderzeestraatweg 347 – woning	1,50	19,1	19,1	5,2	24,1	44,4
05_B	Zuiderzeestraatweg 347 – woning	5,00	20,7	20,7	6,8	25,7	44,6
06_A	Zuiderzeestraatweg 353 – woonhuis	1,50	17,4	17,4	3,4	22,4	42,9
06_B	Zuiderzeestraatweg 353 – woonhuis	5,00	18,1	18,1	4,1	23,1	42,5
07_A	Hogenbrinkweg 29	1,50	7,8	7,8	-6,2	12,8	33,7
07_B	Hogenbrinkweg 29	5,00	8,0	8,0	-6,0	13,0	33,6
08_A	Verlengde Looweg 9	1,50	11,5	11,5	-2,5	16,5	37,4
08_B	Verlengde Looweg 9	5,00	11,5	11,5	-2,5	16,5	36,8
09_A	Verlengde Looweg 5	1,50	15,0	15,0	1,0	20,0	40,7
09_B	Verlengde Looweg 5	5,00	14,9	14,9	0,9	19,9	39,8
10_A	Verlengde Looweg 3	1,50	15,6	15,6	1,6	20,6	41,3
10_B	Verlengde Looweg 3	5,00	15,5	15,5	1,5	20,5	40,4
11_A	Verlengde Looweg 1a	1,50	15,1	15,1	1,1	20,1	40,8
11_B	Verlengde Looweg 1a	5,00	15,0	15,0	1,0	20,0	39,9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BEGRIPPEN

Decibel A, afgekort dB(A): een maat voor de sterkte van geluid, zoals het door de mens wordt waargenomen, ten opzichte van een referentiedruk van 20 μ Pa.

Equivalent geluidsniveau $L_{Aeq,T}$ in dB(A): het energetisch gemiddelde van de fluctuerende niveaus van het ter plaatse, in de loop van een bepaalde periode optredende geluid.

Gestandaardiseerd immissieniveau L_i in dB(A): het equivalente geluidsniveau dat tijdens een bepaalde bedrijfstoestand onder meteoraamomstandigheden op een bepaalde plaats en hoogte wordt vastgesteld.

Immissierelevante bronsterkte L_{WR} in dB(A): het geluidvermogensniveau van een denkbeeldige bron, gelegen in het centrum van de werkelijke geluidsbron, die in de richting van het immissiepunt dezelfde geluidsdruk-niveaus veroorzaakt als de werkelijke geluidsbron.

Langtijdgemiddeld deelgeluidsniveau $L_{Aeqi,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een immissiepunt, bij een meteoraamgemiddelde geluidsoverdracht, zo nodig gecorrigeerd voor de gevelreflectie.

Langtijdgemiddeld deelbeoordelingsniveau $L_{Ari,LT}$ in dB(A): equivalent A-gewogen geluidsniveau over een specifieke beoordelingsperiode ten gevolge van een specifieke bedrijfstoestand op een beoordelingspunt, zo nodig gecorrigeerd voor de aanwezigheid van impulsachtig geluid, zuivere tooncomponent of muziekgeluid.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ in dB(A): energetische sommatie van de langtijdgemiddelde deelbeoordelingsniveaus.

Etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau vanwege het industrieterrein L_{etmaal} in dB(A): de hoogste van de volgende drie waarden:

- $L_{Ar,LT}$ over de dagperiode;
- $L_{Ar,LT}$ over de avondperiode + 5;
- $L_{Ar,LT}$ over de nachtperiode + 10.

Europese dosismaat L_{den} in dB: eengetalswaarde, uitgedrukt in dB, voor het A-gewogen energetisch gemiddelde van het (jaar)gemiddelde geluidsniveau over de dagperiode, de avondperiode + 5 dB en de nachtperiode + 10 dB.

Dagperiode: de beoordelingsperiode van 07.00 tot 19.00 uur.

Avondperiode: de beoordelingsperiode van 19.00 tot 23.00 uur.

Nachtperiode: de beoordelingsperiode van 23.00 tot 07.00 uur.

Maximaal geluidsniveau (piekgeluidsniveau) L_{Amax} in dB(A): het maximaal te meten A-gewogen geluidsniveau, meterstand "fast" gecorrigeerd met de meteorocorrectieterm C_m .

Immissiepunt: de plaats waarop het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau wordt bepaald.

Representatieve bedrijfssituatie: toestand waarbij de voor de geluidproductie relevante omstandigheden kenmerkend zijn voor een bedrijfsvoering bij volledige capaciteit in de te beschouwen etmaalperiode.

Bedrijfstoestand: toestand van een inrichting, die relevant is voor te verrichten metingen.

Meteoraam: de meteorologische omstandigheden waaronder een goede en stabiele geluidsoverdracht plaatsvindt.

Stoorgeluid: het op een bepaalde plaats optredende geluid, veroorzaakt door andere geluidsbronnen dan die waarvan het geluidsniveau wordt bepaald.

Zone: een rond een industrieterrein gelegen gebied, waarbuiten een bepaalde geluidsbelasting vanwege dit terrein niet wordt overschreden.



Klinkenbergerweg 30a | 6711 MK **EDE** | 0318 614 383
Oostelijk Bolwerk 9 | 4531 GP **TERNEUZEN** | 0115 649 680
Paterswoldseweg 808 | 9728 BM **GRONINGEN** | 050 5250 992

Hondenopvang Zwart
t.a.v. dhr. Zwart
Zuiderzeestraatweg 337
8096 BM OLDEBROEK

Groningen, 13 maart 2017

Onze referentie : 21610211.B01

Betreft : Reactie SPA WNP op de beoordeling van rapport 21610211.R01 door de
Omgevingsdienst Noord-Veluwe

Behandeld door : J. Dijkstra

Geachte heer Zwart,

Voor de realisatie c.q. formalisatie van Hondenopvang Zwart dient een plan-procedure te worden doorlopen. In dat kader is door ons een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek zijn vastgelegd in rapport 21610211.R01 "Akoestisch onderzoek Hondenopvang Zwart te Oldebroek", d.d. 30 september 2016.

Het akoestisch onderzoek is beoordeeld door de Omgevingsdienst Noord-Veluwe (ODNV). De resultaten van de beoordeling zijn per brief d.d. 13 februari 2017, kenmerk M 17/012, verstrekt. Per mail, kenmerk M 17/012-01, "Melding Activiteitenbesluit Hondenopvang Zwart, Zuiderzeestraatweg 337 Oldebroek", d.d. 20 februari 2017 is door dhr. S. Epskamp van het ODNV een nadere toelichting gegeven op de beoordeling.

In deze brief geven wij u puntsgewijs onze reactie op de beoordeling.

Opmerking 1 ODNV (brief d.d. 13-02-2017):

In het rekenmodel heeft de mobiele bron mb-01, parkeren auto's geen bronhoogte. Dit moet aangepast worden.

**Reactie SPAWNP:**

De mobiele bron mb-01 is met een standaard bronhoogte van 0,75 m in het rekenmodel opgenomen. In de uitvoer van de bronparameters (bijlage 2.3 van het rapport) is dit niet zichtbaar. De bijdrage is op de juiste manier berekend.

Opmerking 2 ODNV (brief d.d. 13-02-2017):

In het onderzoek wordt uitgegaan van een blaftijdpercentage van 1% en minder per hond. Dit is vastgesteld tijdens een meting gedurende 2 uur in de dagperiode. In jurisprudentie (uitspraak 200406907/1 woensdag 21 juli 2005) staat dat uit onderzoek blijkt dat honden in het algemeen tussen 3% en 10% van de dagperiode blaffen. In de jurisprudentie staat dat voor een hondenpension, waarin verschillende soorten honden worden gehouden, moet worden uitgegaan van een blaftijd van 5% per hond.

In het akoestisch onderzoek zijn de blaftijden te laag aangehouden en moet een meer realistisch scenario worden aangehouden om de inpasbaarheid van een hondenkennel te kunnen beoordelen. Als dit realistische scenario leidt tot een normoverschrijding moet inzichtelijk zijn welke maatregelen genomen worden om aan de norm te voldoen.

Reactie SPA WNP:

Op basis van onderstaande toelichting wordt bestreden dat het aangehouden blafduurpercentage te laag is vastgesteld.

Bedrijfsvoering

De door de ODNV aangehaalde blafduurpercentages zijn van toepassing op een reguliere bedrijfsvoering voor hondenpensions. De wijze waarop door Hondenopvang Zwart de honden worden gehouden wijkt hier duidelijk en aantoonbaar van af. In paragraaf 2.2 van het akoestisch onderzoek is dit omschreven. Er is onder meer aangegeven dat:

- bij Hondenopvang Zwart de honden de mogelijkheid hebben om gedurende de gehele dag vrij rond te lopen. Vanwege deze grotere bewegingsvrijheid, zijn de honden minder geprikkeld/gestresst en is de natuurlijke neiging tot blaffen lager dan bij reguliere kennels.
- de bedrijfsvoering is gebaseerd op rust. Overmatig blaffende honden worden tot de orde geroepen en kunnen indien nodig apart worden gezet. Kleine hondjes zitten gescheiden van de grotere honden in een apart verblijf met vrije uitlopmogelijkheid. Dit geeft voor de kleine hondjes meer rust dan wanneer zij zich staande moeten houden in een roedel met grotere honden.
- om het aantal prikkels te vermijden worden honden die aan het eind van de dag niet worden opgehaald zoveel mogelijk gehouden op het achterterrein (zonder zicht op parkeerplaats / entree).

In de herziene versie, d.d. 1 maart 2017, van de ruimtelijke onderbouwing (ROB) is de bedrijfsvoering nader toegelicht. Deze toelichting is als bijlage bij deze brief gevoegd.

Representativiteit geluidmetingen

De in het akoestisch onderzoek aangehouden blafduurpercentages zijn gebaseerd op ter plaatse uitgevoerde geluidmetingen, d.d. 19 september 2016. De meetsituatie is beschreven in hoofdstuk 5.1. van het onderzoek. Tijdens de metingen waren 21 (middel)grote honden aanwezig. De geluidmetingen zijn uitgevoerd in de namiddag. Gedurende de meetperiode



werden een aantal honden opgehaald. De meetresultaten zijn representatief te achten. Bovendien is bij de uitwerking reeds rekening gehouden met een veiligheidsfactor. In hoofdstuk 6.2 van het akoestisch onderzoek is hieromtrent het volgende aangegeven:

Het op basis van metingen vastgestelde blafduurpercentage bedraagt 0,5% voor uitloopveld 2 en 0,2% voor uitloopveld 3 (bij uitloopveld 3 is er minder zicht op aankomende en vertrekkende bezoekers). Dit is ten minste een factor 5 tot 6 lager dan bij reguliere pensions (met de honden veelal opgesloten in kleinere individuele buitenkennels). Het voor Hondenopvang Zwart vastgestelde lagere blafduurpercentage is een gevolg van de in positieve zin afwijkende bedrijfsvoering die binnen de inrichting wordt gehanteerd. Veiligheidshalve is in voorliggend onderzoek voor de situatie in het hoogseizoen, met een volledige bezetting, rekening gehouden met een effectieve blafduurpercentage van $2 \times 0,5 = 1\%$ bij aanwezigheid op de velden 1, 2, 4 en 5. Voor veld 3 wordt rekening gehouden met een effectief blafduurpercentage van $2 \times 0,2 = 0,4\%$.

Jurisprudentie en literatuur

De door de ODNV aangehaalde jurisprudentie heeft betrekking op een concrete situatie binnen de gemeente Grootegast. Uit de uitspraak blijkt niet dat er sprake is van een bedrijfsvoering die vergelijkbaar is met die van Hondenopvang Zwart (voor zover bekend zijn er ook geen hondenpensions met een vergelijkbare bedrijfsvoering). Uit de uitspraak volgt tevens dat er in Grootegast geen metingen zijn uitgevoerd ter onderbouwing van de casus. Dit in tegenstelling tot Hondenopvang Zwart.

De door de ODNV en in de uitspraak aangehaald blafduurpercentages zijn ontleend aan het artikel "Blaffende honden bijten niet" van ing. M.J. Tennekes, uit het blad "Geluid" van maart 1998. De gehanteerde blafduurpercentages kunnen mogelijk worden toegepast voor hondenpensions met een reguliere bedrijfsvoering. Dat wil niet zeggen dat in concrete situaties het gemiddelde blafduurpercentage niet lager kan zijn. In het artikel "Akoestisch adviseur een hondenbaan" van ir. K.B.A. Bijsterbosch en ir. D.D.T.R. Valkenburg – Van Bierlo, (blad "Geluid" van maart 2006) is onder meer aangegeven dat:

- er in de praktijk grote verschillen zijn tussen bewaakte uitloopterreinen (waar honden tot de orde kunnen worden geroepen, vergelijkbaar aan de bedrijfsvoering bij Hondenopvang Zwart) en onbewaakte uitloopterreinen van een hondenverblijf;
- het ontbreken van een duidelijke roedelleider bij het uitlopen in groepen, vaak leidt tot een verhoogd blafgedrag (bij Hondenopvang Zwart is er wél sprake van een duidelijke roedelleider, zie bijlage).

Lagere blafduurpercentages zijn derhalve mogelijk. Dit wordt ook bevestigd door geluidmetingen elders. In rapport "Akoestisch onderzoek dierenpension annex caravanstalling Van den Heuvel verlengde Molenstraat 12a A te Winssen", projectnr. 10712-131890, februari 2005 van Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. is bijvoorbeeld het volgende aangegeven:

"Oranjewoud heeft voor een aantal pensions en kennels langdurige blaftijdregistraties uitgevoerd voor zowel honden in speelweides als in de binnenverblijven. De registratie heeft plaatsgevonden onder zo representatief mogelijke omstandigheden (volle bezetting in het hoogseizoen, gedurende langere tijd (ruim 4 uur)). Uit de blaftijdregistraties blijkt dat de blaftijd inderdaad afhankelijk is van de bedrijfsvoering. De gemiddeld geregistreerde blaftijd per hond in speelweides bedraagt maximaal 2%."



Opmerking 3 ODNV (mail d.d. 20-02-2017):

In het kader van goede ruimtelijke ordening lijkt het me niet juist om uit te gaan van een kortere blaftijd die gebaseerd is op een meting van 2 uur, terwijl de blaftijden die geconstateerd zijn bij andere kennels een stuk hoger liggen. Het feit dat een speciaal uitloopbeleid wordt gehanteerd door de inrichting waardoor de honden veel minder blaffen is in het kader van ruimtelijke ordening niet relevant. Op het moment dat er een hondenkennel wordt toegestaan kan er zich in principe ook een andere kennel vestigen.

Reactie SPA WNP:

In feite wordt hier beargumenteerd dat, in het kader van de bestemmingsplanwijziging, uit dient te worden gegaan van een maximale invulling (meer maximaal dan nu beoogd). Dat argument gaat met name op wanneer de voorgenomen activiteiten nog niet nader gedefinieerd zijn. Dat is hier niet het geval. Het is duidelijk hoe en op welke wijze de terreinen in gebruik zijn en/of worden genomen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek rapport 21610211.R01 de geluidbelasting vanwege Hondenopvang Zwart getoetst aan de van toepassing zijnde VNG richt-/en grenswaarden. Als aangegeven in het onderzoek komen deze waarden in belangrijke mate overeen met de reguliere geluidvoorschriften als verbonden aan het 'Activiteitenbesluit milieubeheer'. Met deze voorschriften is de akoestische kwaliteit van de woonomgeving voldoende geborgd. Ook wanneer de inrichting zou worden overgenomen door derden en/of een wijziging in de bedrijfsvoering wordt doorgevoerd geldt onverminderd dat aan de geluidvoorschriften als verbonden aan het Activiteitenbesluit milieubeheer moet worden voldaan.

Hoogachtend,
SPA WNP ingenieurs

ing. H. Wijnmaalen

Bijlage 1

Omschrijving bedrijfsvoering (tekst ontleend aan ROB, herziene versie 1 maart 2017)

De honden lopen allemaal los door elkaar heen over het erf en de speelweide. De eigenaar van het pension heeft een Hollandse Herder die als erf bewaker en als leider van de roedel is opgeleid om de rust in de roedel te bewaken. Ook wordt er een tweede jonge hond door de eigenaar opgeleid hiervoor.

Bij aanname van nieuwe honden wordt er altijd eerst een intakebezoek gevoerd voordat de hond wordt aangenomen bij het pension. De eigenaar brengt dan samen met zijn hond een bezoek aan het pension. De Roedelleider van de pensionhouder staat voor aan bij het hek. De nieuwe hond die dan binnen komt wordt gelijk duidelijk gemaakt dat de roedelleider van de pensionhouder de baas is en dat de logeerhond zich aan zijn regels en aan die van zijn baas moet houden. Gemiddeld duurt het 5 minuten voordat de roedelleider de nieuwe hond met rust laat en de rangorde is bepaald. Als de nieuwe hond zich niet aan de roedelleider wil overgeven wordt de nieuwe hond niet aangenomen bij het hondenpension omdat er dan onrust in de roedel bij de andere honden ontstaat.

Verder vindt er een screening van ras bij de aanmelding plaats. De bekende vechtrassen worden bij aanmelding afgewezen. In de zomervakantie worden geen herders aangenomen in het pension omdat deze honden vaak druk zijn en hard blaffen.

De roedelleider loopt meestal op het erf en maakt de pensionhonden duidelijk als iets niet mag. Als een hond tegen de hekken springt omdat ze wat buiten het hek zien gaat hij er naar toe en maant ze tot rust. Ook als er honden aan het spelen zijn gaat vaak een derde of vierde hond erbij staan blaffen. Dit gedrag wordt dan door de Roedelleider gecorrigeerd. Het grootste gedeelte van de dag is de pensionhouder op het erf en als hij de honden hoort blaffen wordt dit meteen gecorrigeerd. Als de honden dan niet meteen luisteren weten de pensionhonden dat de roedelleider komt en tot een hardere correctie overgaat.

Naast de eigenaar van het hondenpension zijn er ook vaak meerdere mensen aan het werk die een arbeidshandicap hebben of stagiaires. Zij geven de honden ook aandacht en knuffelen en spelen met de honden. Ook zij corrigeren een hond die blaft gelijk.

Als er toch een hond is die veel blaft krijgt deze hond een trainingsband om die de pensionhouder van afstand kan laten trillen als hij blaft. Na 3 keer heeft de hond in de gaten dat als hij blaft de band gaat trillen en dan ook stopt met blaffen.

Als er een hond is die door wat voor reden dan ook toch teveel onrust brengt in de roedel wordt deze hond niet meer aangenomen in het hondenpension en wordt dit bij het afhalen van de hond met de eigenaar van de hond afgestemd.



Verder is er een kleine honden afdeling. Deze kleine honden worden van de grote honden gescheiden omdat zij zich dan moeten verdedigen en dit kunnen zij alleen maar doen door fel te blaffen met vaak een hoge toon. Deze hondjes zitten vaak binnen in een lekkere warme ruimte die ook goed geïsoleerd is.

Er worden binnen het hondenpension strikte haal- en brengtijden gehanteerd. 's Morgens tussen 10 en 11 uur kunnen de honden gebracht worden en kunnen mensen komen kijken die een nieuwe hond willen brengen. Het voordeel hiervan is dat de honden aan elkaar kunnen wennen en dat de onrust snel weer voorbij is.

De daggasten brengen de hond 's morgens door het hek in de sluis en rijden weer door. De pensionhouder loopt naar de sluis en laat de hond op het erf. Als de daggasten worden gebracht zitten de honden die logeren binnen of lopen in de uitloop weide achter het huis zodat ze geen zicht hebben op wat er bij het hek gebeurt.

In de middag als de daggasten opgehaald worden zijn de honden ook weer aan de achterzijde. De honden die opgehaald worden lopen voor bij het hek; de andere honden zitten nog in de groep aan de achterzijde zodat ze niet geprikkeld worden.

In de schoolvakanties als er veel logeerhonden zijn, zijn er juist weinig daggasten. Dit komt de rust ten goede.

Doordat de honden binnen het pension genoeg te doen hebben en het personeel veel op het erf aanwezig is waardoor de honden met en om ze heen kunnen lopen krijgen de honden veel aandacht en kunnen ze naar hartenlust met elkaar spelen. De honden kunnen ook naar binnen om lekker warm bij de kachel te liggen. Er wordt binnen het pension optimaal naar gestreefd dat de honden geen stress hebben zodat ze dan ook geen reden hebben om te gaan blaffen.

Ook aan het voeren van de honden binnen het pension wordt de nodige zorg besteed en verloopt anders dan bij gemiddelde hondenpensions waardoor minder onrust ontstaat. De eigenaar van de hond brengt zijn eigen brokken voor de hond mee naar het pension zodat de hond niet aan ander voer hoeft te wennen wat minder stress oplevert.

De honden worden niet eerst opgesloten en krijgen dan hun voer, maar binnen dit hondenpension wordt eerst het voer voor de hond klaargemaakt en de hond wordt daarna geroepen en gaat de kennel in en krijgt gelijk zijn bak voer. Als de hond de bak leeg heeft mag die gelijk weer vrij en hoeft niet in de kennel rust te houden.