

**Ruimtelijke onderbouwing Zuiderzeestraatweg
504**

Ingekomen
dd: 03-04-2017
GEMEENTE
OLDEBROEK

behoort bij
zaaknummer:
0269201700002

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Situering van het projectgebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplan	6
1.4 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Het plan	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Toekomstige situatie	7
2.3 Verkeer en parkeren	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	11
3.1 Algemeen	11
3.2 Nationaal beleid	11
3.3 Provinciaal beleid	12
3.4 Regionaal beleid	14
3.5 Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	19
4.1 Algemeen	19
4.2 Milieuaspecten	19
4.3 Ecologie	25
4.4 Cultuurhistorie en archeologie	26
4.5 Water	27
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	29
5.1 Economische uitvoerbaarheid	29
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
Bijlagen	31
Bijlage 1 Situatieschets	33
Bijlage 2 Geluidsonderzoek	35
Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek	55
Bijlage 4 Aanvullend vooronderzoek	85
Bijlage 5 Parkeernota gemeente Oldebroek 2014	89
Bijlage 6 Watertoets	123

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om de realisatie van maximaal vijf appartementen met inpandige berging op het perceel Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep, kadastraal bekend onder sectie M, nummers 2424, 2233 (gedeeltelijk) en 2982 en 5181 (gedeeltelijk) juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Op basis van het geldende bestemmingsplan is de bouw van deze appartementen niet mogelijk. Omdat binnenplanse afwijkingsmogelijkheden binnen het geldende bestemmingsplan ontoereikend zijn, kan slechts medewerking worden verleend door middel van een bestemmingsplanherziening of door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid onder a, sub 3.

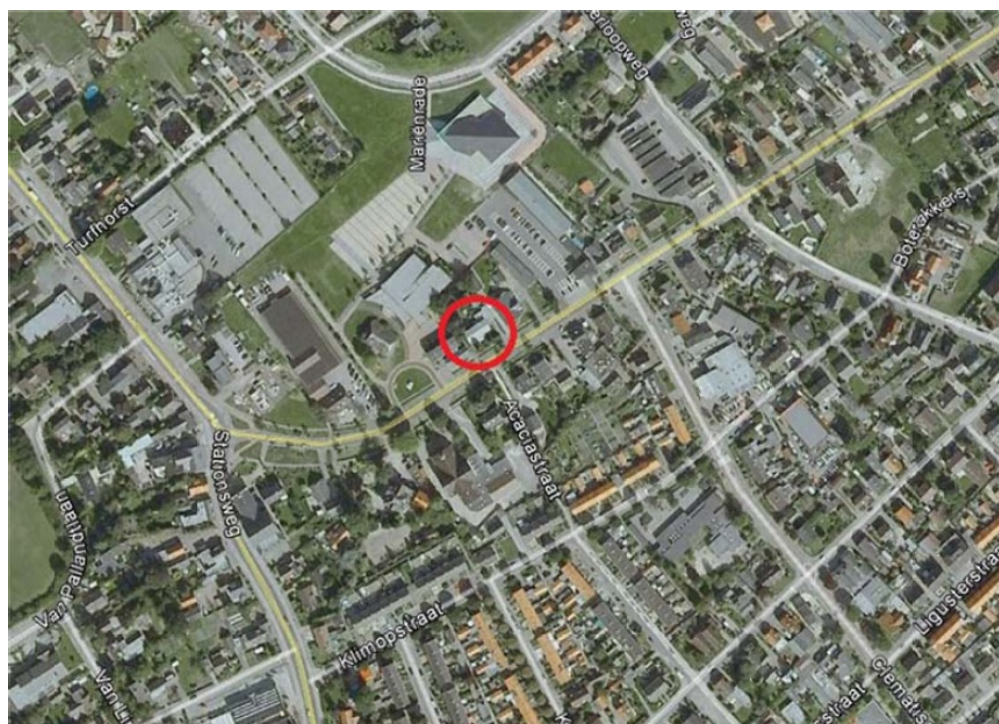
Hiervoor dient eerst een principebesluit te worden genomen. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing dient als onderbouwing bij het besluit om in principe medewerking te verlenen aan de voorgenomen ontwikkeling.

1.2 Situering van het projectgebied

Het projectgebied ligt aan de Zuiderzeestraatweg binnen de bebouwde kom van Wezep. Het perceel ligt in het 'Centrumgebied Wezep Noord'. Dit gebied vormt een schakel tussen de bestaande kern Wezep en de nieuwe woonwijk.

Het perceel is reeds jaren in gebruik als woning met tuin. De bestaande bebouwing zal gesloopt worden. Het toekomstig gebruik van de locatie zal veranderen naar een gebouw met maximaal vijf appartementen.

Onderstaand is de globale ligging van het projectgebied weergegeven.



 **Globale ligging projectgebied**

Afbeelding: Globale ligging projectgebied

1.3 **Geldende bestemmingsplan**

Voor het projectgebied geldt het bestemmingsplan 'Wezep Noord 2009' dat op 16 november 2010 door de gemeenteraad is vastgesteld.

In het bestemmingsplan is voor de locatie de bestemming 'Wonen - 2' opgenomen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend vrijstaande woningen worden gebouwd.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het oprichten van maximaal vijf appartementen. De ontwikkeling kan op basis van het geldende bestemmingsplan niet worden gerealiseerd. Daarom wordt een principeverzoek ingediend. Hierbij dient de voorliggende ruimtelijke onderbouwing als onderbouwing.

1.4 **Leeswijzer**

In de voorliggende rapportage is in hoofdstuk 2 het plan beschreven. In hoofdstuk 3 is ingegaan op het relevante ruimtelijk beleid. Hoofdstuk 4 besteedt aandacht aan de elementen, die van invloed kunnen zijn op de ontwikkeling van het projectgebied. In hoofdstuk 5 is de uitvoerbaarheid weergegeven.

Hoofdstuk 2 Het plan

2.1 Huidige situatie

Op de locatie Zuiderzeestraatweg 504 is een woonhuis gesitueerd met bijbehorende bebouwing, tuin en erf. In de afbeelding 'Ligging van de bebouwing en erf' is dit in beeld gebracht.



 **Ligging projectgebied**

Afbeelding: Ligging van de bebouwing en erf

Het projectgebied ligt in de kern Wezep aan de doorgaande weg Zuiderzeestraatweg. In de directe omgeving van het projectgebied zijn diverse functies aanwezig, zoals een garagebedrijf, het dorps huis, de locatie van de lokale omroep, een kerk, detailhandel et cetera.

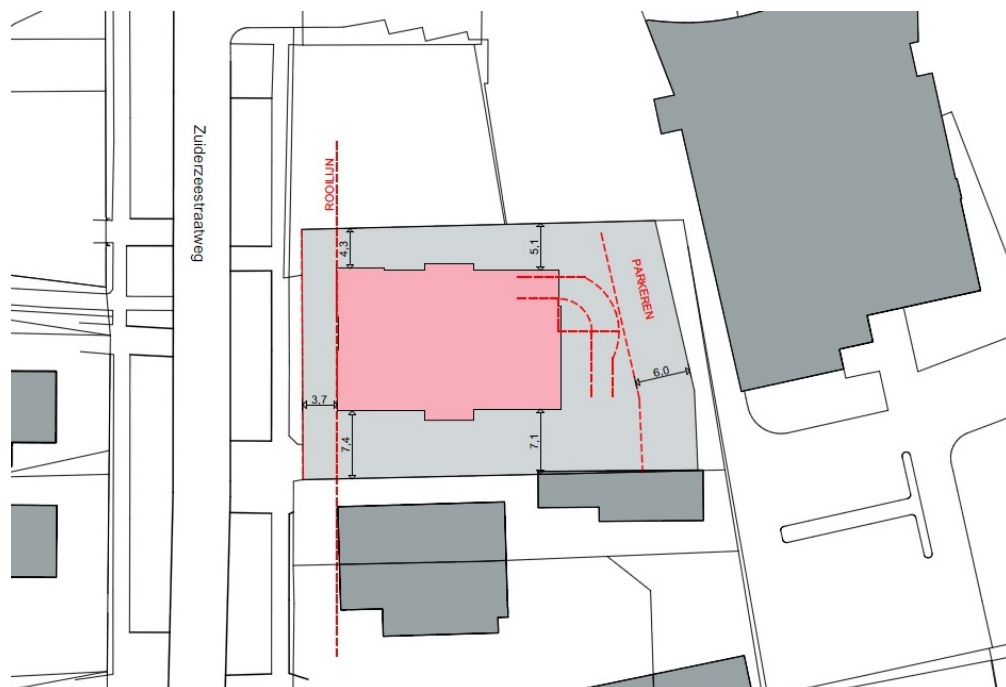
2.2 Toekomstige situatie

Het bouwplan voorziet in de realisatie van maximaal vijf appartementen. Omdat dit object is gesitueerd in het centrum van Wezep, is het de bedoeling om er een karakteristiek en gezichtsbepalend gebouw te realiseren.

De appartementen zullen in een hogere prijsklasse vallen. Het gebouw heeft een tweezijdige oriëntatie op de Zuiderzeestraatweg en de Brink. De oppervlakte van het perceel bedraagt ongeveer 1.200 m². De bebouwde oppervlakte na realisatie bedraagt ongeveer 400 m². De goothoogte bedraagt circa 6,5 meter en de nokhoogte bedraagt

circa 11 meter.

Op de volgende afbeelding is de situatieschets weergegeven. Een uitgebreide weergave hiervan is opgenomen in Bijlage 1.



Afbeelding: Situatieschets en impressie bouwplan

Het plan draagt bij aan de kwaliteitsverbetering van de dorpskern. Het initiatief kan de toegang tot het centrumgebied beter markeren en de ruimtelijke kwaliteit van de Brink versterken. Het gebouw wordt goed ingepast in de omgeving. Het perceel wordt groen aangekleed, bijvoorbeeld met beukenhagen.

2.3

Verkeer en parkeren

Het projectgebied is goed bereikbaar via de Zuiderzeestraatweg. De Zuiderzeestraatweg is een doorgaande weg door de kern Wezep. De ontsluiting is geregeld door de in-/uitrit. Er is geen extra in-/uitrit nodig. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt geen significante verkeerstoename verwacht. Er zijn geen (extra) verkeersmaatregelen noodzakelijk.

Conform de richtlijn van de CROW (publicatie 137) geldt voor woningen (koop, etage, duur) een parkeernorm van 1,2 - 2,0 per woning. Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn 10 parkeerplaatsen gesitueerd. Dit is dus 2 parkeerplaatsen per woning. Dit is conform parkeernorm. Aan de parkeernorm wordt dus voldaan. De gemeente Oldebroek heeft ook een eigen parkeernota, Parkeernota gemeente Oldebroek 2014. In paragraaf 3.5 wordt aangetoond dat ook aan de normen van de parkeernota van de gemeente Oldebroek wordt voldaan.

De parkeerplaatsen die gelegen zijn achter het gebouw zijn bereikbaar via de Zuiderzeestraatweg. Aan de oostkant van het perceel wordt de toegangs'weg' tot de achter het gebouw gelegen parkeerplaatsen gesitueerd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een analyse gemaakt van het relevante beleidskader. Bij het beleidskader worden de beleidsnota's behandeld die direct of indirect doorwerken in de ruimtelijke onderbouwing. Hierna is per bestuursniveau een samenvatting gegeven van deze nota's.

3.2 Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de nationale Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. Deze vervangt onder andere de Nota Ruimte.

Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. In deze structuurvisie zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Voor het projectgebied geldt nationaal belang 13 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing zijn de belangen zorgvuldig afgewogen. Bij de door te lopen procedure in het kader van de ruimtelijke ordening, hebben burgers, belangenorganisaties en andere overheden de mogelijkheid te reageren op deze afweging voor de voorgenomen ontwikkeling.

Een doel van de SVIR is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ontwikkeling betreft het benutten van een bestaande bebouwde locatie binnen het bestaand stedelijk gebied voor appartementen.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, is een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe stedelijke ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

De ladder voor duurzame verstedelijking werkt met de volgende opeenvolgende stappen ('de treden van de ladder'):

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties en andere stedelijke voorzieningen. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of een

specifiek woonmilieu) op regionale schaal.

2. Indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand bebouwd gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of deze vraag op locaties kan worden ontwikkeld die passend multimodaal ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Ad 1

Bij de voorgenomen ontwikkeling is sprake van de realisatie van vijf appartementen die voorziet in de lokale behoefte. Daarnaast zal ook de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. In hoofdstuk 1.2 is ingegaan op de planvorming met daarbij ook de ligging en kwaliteit van de locatie. In paragraaf 3.5 is nader ingegaan op de kwantitatieve en de kwalitatieve aspecten.

Ad 2

De locatie betreft een inbreidingslocatie binnen de kern Wezep en ligt binnen bestaand bebouwd gebied. Door middel van transformatie vindt woningbouwontwikkeling plaats.

Ad 3

Aangezien er aan trede 2 wordt voldaan, hoeft er geen toepassing te worden gegeven aan trede 3.

Conclusie

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing doet geen afbreuk aan het ruimtelijke beleid van het Rijk, omdat het niet in strijd is met één van de nationale belangen en doelen. Daarnaast voldoet deze ontwikkeling aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3

Provinciaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Gelderland

Op 9 juli 2014 is de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld door de Provinciale Staten. Een actualisatieplan van deze visie is door de Provinciale Staten vastgesteld op 8 juli 2015. De visie beschrijft hoe de provincie de komende jaren wil omgaan met ontwikkelingen en initiatieven. Het is een 'plan' dat richting geeft en ruimte biedt en geen plan met exacte antwoorden. De provincie kiest er in deze visie voor om vooral opgaven en rollen te benoemen. De provincie onderscheidt voor zichzelf vier rollen: ondernemend, inspirerend, verbindend en normerend. De provincie heeft twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

De doelen zijn:

- een duurzame economische structuurversterking;
- het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

De Omgevingsverordening Gelderland is vastgesteld op 24 september 2014 door Provinciale Staten. Ook van de verordening is een actualisatieplan door de Provinciale Staten vastgesteld op 8 juli 2015. De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland.

Noord-Veluwe

De provincie geeft per regio aan wat de opgaven voor die regio zijn. De regio Noord-Veluwe wordt gekenmerkt door:

- 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 omliggende regio's.

De opgaven waar de regio voor staat, zijn:

- Economische ontwikkeling is de 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.

Voor woningbouw zijn er op regionale schaal afspraken met ten minste gemeenten en woningcorporaties over de woningvoorraad.

Ladder voor duurzaam ruimtegebruik

In de visie is de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik opgenomen voor kwalitatief goede afwegingen bij keuzes voor nieuwbouw en prioritering bij overcapaciteit in landelijk en stedelijk gebied. De Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik is van toepassing op stedelijke ontwikkelingen of functieverandering naar stedelijke functies.

De provinciale ladder sluit aan op de (nationale) 'ladder voor duurzame verstedelijking'. In paragraaf 3.2 is reeds nader ingegaan op deze ladder in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

Wonen

De provincie en haar partners streven er samen naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Woonagenda agenderen alle (relevante) partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen. De provincie is een van de partijen. De agenda gaat onder meer over hoe partijen met elkaar invulling geven aan flexibiliteit, levensloopbestendigheid, betaalbaarheid, het aandeel 'huur' en andere kwaliteiten waaraan behoefte is.

De provincie maakt op regionale schaal afspraken met gemeenten en woningbouwcorporaties over de woningvoorraad op basis van een recente huishoudensprognose (Primos). De kwantitatieve regionale afspraken worden vastgelegd in het Regionaal Programma Wonen. Dit Regionaal Programma Wonen wordt momenteel nog uitgewerkt en vormt de opvolger van de KWP3 (zie paragraaf 3.4).

Nieuwe woningen moeten inspelen op de toekomstige vraag. Meer flexibiliteit is nodig voor gebruik van woningen door verschillende doelgroepen. Met de voorliggende

ruimtelijke onderbouwing wordt ingespeeld op de woningmarkt en de concrete behoefte voor de woningbouwmogelijkheden.

Provinciale belangen

De volgende provinciale belangen zijn van toepassing op het plangebied:

- Windenergie: Het plangebied en de wijde omgeving liggen binnen een gebied dat is aangewezen als 'Windenergie uitgesloten vanwege wettelijke beperkingen'. Dit heeft geen gevolgen voor de voorgenomen ontwikkeling.
- Glastuinbouw: Voor het plangebied en de wijde omgeving geldt ook 'Glastuinbouw in overige gebieden'. De bepalingen hierbij hebben geen gevolgen voor de voorgenomen ontwikkeling.

Vanuit de provinciale belangen zijn er geen beperkingen voor de voorgenomen woningbouwontwikkeling.

Conclusie

Gelet op de omgevingsvisie en de omgevingsverordening worden met deze ruimtelijke onderbouwing geen provinciale belangen belemmerd.

3.4

Regionaal beleid

Kwantitatieve opgave wonen 2013-2025

De KWP3 is opgevolgd door de Kwantitatieve opgave wonen 2013-2025. Het beleidsstuk is nog niet compleet. Wel zijn er gezamenlijke afspraken tussen de gemeente gemaakt over de verdeling van de bouwopgave tot en met 2024. Per gemeente is een bandbreedte opgesteld. Met de bandbreedte wordt bedoeld de in de regionale woonvisie globaal berekende lokale woningbehoefte. Afgesproken is dat gemeenten bij de ontwikkeling van woningbouwplannen binnen deze bandbreedte blijven. Bij het overschrijden door een gemeente van de gemiddelde waarde van de bandbreedte zal worden bezien of nog opgaven resteren, in beginsel zijn 800 woningen nog niet onderling verdeeld, of dat tot een herverdeling gekomen kan worden. Voor Oldebroek geldt een bandbreedte van 560-850 en een gemiddelde waarde van 705.

3.5

Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie 2030

In 2011 is de Toekomstvisie Oldebroek 2030 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldebroek. Kwaliteit in plaats van kwantiteit - en het behoud van de kernwaarden, zijn voor de toekomst van de gemeente belangrijk. Oldebroek is een woongemeente die optimaal wil inspelen op de kracht van de mensen, de pracht van het landschap, de unieke ligging en de ondernemingsgeest. Een divers en kwalitatief woonaanbod is een van de ontwikkellijnen, waar de gemeente Oldebroek aandacht aan besteedt. Oldebroek heeft meer onderscheid in woonmilieus nodig om een evenwichtige bevolkingsopbouw te waarborgen. De focus op de toekomst ligt op het verhogen van de kwaliteit en het bedienen van enkele specifieke doelgroepen. De ontwikkeling van de vijf appartementen draagt hier aan bij. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de toekomstvisie van de gemeente Oldebroek.

Structuurvisie 2030

De Structuurvisie 2030 (uit 2003) geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke ontwikkeling aan voor de periode 2000-2030. Ambities en wensen over het gebruik van de ruimte zijn

hierin vastgelegd.

In de structuurvisie wordt aangegeven dat vrijgekomen locaties op een zorgvuldige wijze opnieuw bebouwd kunnen worden. De structuurvisie beschrijft dat het merendeel van de ontwikkelingen wordt geconcentreerd in de hoofdkernen Wezep en Oldebroek. Het gemeentelijke beleid is erop gericht een gedifferentieerd woningaanbod te garanderen. Dit betekent dat alle typen woningen en alle prijksklassen aangeboden worden.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling sluit dus aan bij het beleid zoals verwoord in de structuurvisie.

Woonvisie 2016-2020

De Woonvisie 2016-2020 is op 7 juli 2016 vastgesteld door de gemeenteraad van Oldebroek. Goed wonen voor iedereen in de kernen van de gemeente Oldebroek is de doelstelling van deze visie.

De visie op het wonen in de toekomst is uitgewerkt in vier hoofdthema's:

- Beschikbaarheid en betaalbaarheid;
- Wonen met welzijn en zorg;
- Duurzaamheid;
- Vitale kernen met actieve, betrokken inwoners.

Voor het toevoegen van woningen aan de woningvoorraad hanteert de gemeente de bandbreedte zoals die in het kader van de Regionale Woonvisie is bepaald. Voor de periode tot 2025 is er sprake van een lichte overmaat in plancapaciteit, maar de gemeente wil de productie goed op gang houden. De gemeente wil gebruik maken van het momentum in de aantrekkende woningmarkt en dynamiek in de woningmarkt bevorderen zodat de verschillende doelgroepen voldoende keuzemogelijkheden krijgen.

Woningbouw 2013-2024	
gereed gemeld 2013-2015	157
in aanbouw 1-1-2016	48
verwacht start 2016	164
verwacht start 2017-2020	318
verwacht start langere termijn	210
totaal programma	897
afspraken bouwprogramma	776
zachte plancapaciteit	192

Afbeelding: Woningbouw 2013-2024

Nieuwe te bouwen woningen moeten inspelen op de marktvraag. Daarnaast moeten ze de ruimtelijke kwaliteit versterken. Inbreiding heeft daarbij prioriteit boven uitbreiding. In de dorpskern van Wezep worden op verschillende locaties appartementen gerealiseerd. Dit betreffen appartementen in een ander segment dan waar hier sprake van is. In deze situatie betreft het grote en duurdere appartementen waarvan er 3 een oppervlakte hebben van 169 m² en 2 een oppervlakte hebben van 122 m². Hiervan zijn er inmiddels r

3 verkocht. De grootte van de appartementen en de prachtige centrale ligging in het dorp zal hier aan hebben bijgedragen.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past zowel kwantitatief als kwalitatief binnen de Woonvisie.

Welstandsnota

Het welstandsbeleid van de gemeente Oldebroek is omschreven in de Welstandsnota Gemeente Oldebroek (vastgesteld door de gemeenteraad op 22 juni 2004 en in 2014 opnieuw vastgesteld). In de nota staan welstandscriteria die burgemeester en wethouders gebruiken bij de beoordeling of een bouwplan redelijkerwijs voldoet aan de eis van welstand. Voor de locatie wordt het welstandsniveau 1 als basis aangehouden. Hieronder vallen gebieden die een zware toetsing nodig hebben. Het welstandsbeleid is gericht op het handhaven, herstellen en versterken van gewaardeerde of gewenste ruimtelijke karakteristieken en de samenhang binnen het gebied of object.

Met de voorgenomen ontwikkeling wordt zoveel mogelijk ingespeeld op de karakteristiek van het omliggende gebied. Voor zover mogelijk worden deze uitgangspunten vertaald in het voorliggende plan. In het kader van welstand zal het voorgenomen plan nader worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling wordt getoetst aan de welstandsnota.

Parkeernota gemeente Oldebroek 2014

Het doel van de parkeernota van de gemeente Oldebroek 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 Parkeernota van de gemeente Oldebroek is opgenomen in Bijlage 5.

Conform de parkeernota gemeente Oldebroek 2014 geldt voor woningen (koop, etage, duur) een parkeernorm van 2,3 per woning. Hiervan is 2,0 parkeerplaats per woning bedoeld voor parkeergelegenheid op eigen terrein en 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers. De parkeerplaatsen voor bezoekers moeten zich in de openbare ruimte bevinden of moeten openbaar toegankelijk zijn, bij voorkeur binnen 100 m loopafstand

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn 10 parkeerplaatsen gesitueerd. Dit is dus 2 parkeerplaatsen per woning. Dit is conform parkeernorm, mist er nog 0.3 parkeerplaats per woning in de openbare ruimte voor bezoekers beschikbaar is, bij voorkeur binnen 100 m loopafstand. Binnen 100 m loopafstand bevindt zich de openbaar toegankelijke parkeerplaats nabij de Aldi Supermarkt, waar voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de Parkeernota gemeente Oldebroek 2014.

Waterplan Oldebroek (2009)

Het Waterplan Oldebroek "Water waarderen!" is een gezamenlijk plan van de gemeente Oldebroek en het Waterschap Veluwe. Het geldt voor de planperiode 2009-2015. Het doel van het waterplan is het realiseren van een gezond en veerkrachtig watersysteem met het oog op een aantrekkelijke en 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.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen het Waterplan van de gemeente Oldebroek.

Groenvisie gemeente Oldebroek 2014

Deze Groene hoofdstructuur is bindend en heeft een beschermde status en geeft een kader waarbinnen in de toekomst uitbreidingen van het openbaar groen moeten worden gerealiseerd. De Groene hoofdstructuur geeft het gemeentebestuur een duidelijke richtlijn voor de toekomst hoe er binnen de gemeente omgegaan dient te worden met het openbaar groen. De Groene Hoofdstructuur in Oldebroek is onder andere terug te vinden langs de lintbebouwing van de Zuiderzeestraatweg. De historische Zuiderzeestraatweg is herkenbaar als een lange, door bomen begeleide lijn door de dorpen Oldebroek, Wezep en Hattemerbroek. Een van de doelen ter plaatse van de Zuiderzeestraatweg is om de bomen te vervangen en waar mogelijk de bomenrij uit te breiden. De voorgenomen ontwikkeling doet geen afbreuk aan de beschermde status van de Groene hoofdstructuur.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de Groenvisie gemeente Oldebroek 2014.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Algemeen

Ingevolge artikel 3.1.6 van het Bro wordt in dit hoofdstuk een beschrijving opgenomen van het verrichte onderzoek naar relevante feiten en af te wegen belangen (artikel 3.2. Algemene wet bestuursrecht). In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de omgevingsaspecten.

4.2 Milieuaspecten

Bij de opstelling van deze ruimtelijke onderbouwing is in het kader van de milieuaspecten nagegaan welke bronnen in of nabij het projectgebied overlast zouden kunnen veroorzaken dan wel invloed kunnen hebben op de in het projectgebied te bouwen woningen.

De volgende milieuaspecten zijn nagegaan:

1. geluid (in het kader van de Wet geluidhinder);
2. bodem;
3. bedrijven en milieuzoneringen (situering woningen ten opzichte van eventuele bedrijven);
4. luchtkwaliteit;
5. externe veiligheid.

4.2.1 Geluid

Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een plan aandacht te worden besteed aan het aspect geluid.

In de Wet geluidhinder (Wgh) is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat (geluids)eisen worden gesteld aan de milieubelastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd aan milieugevoelige functies. In het projectgebied is sprake van de ontwikkeling van maximaal vier appartementen. Omdat het projectgebied niet gelegen is binnen de zone van de spoorweg en in de nabijheid van geen gezoneerd industrieterrein ligt, is alleen aandacht besteed aan het aspect wegverkeerslawaai.

Wegverkeerslawaai

In hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder is (in geval van zonering) de verplichting opgenomen tot het verrichten van een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevels van de te realiseren woonbebouwing (en daarmee gelijk te stellen objecten) binnen de in artikel 74 genoemde onderzoekszone van een weg. Voor een weg bestaande uit één of twee rijstroken in een stedelijk gebied bedraagt de breedte van de geluidszone aan weerszijden van de weg 200 meter.

In beginsel heeft iedere weg een geluidszone, maar dat geldt niet voor de volgende wegen:

- wegen gelegen in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Het projectgebied valt binnen de 200 meter brede geluidszone van de N308, bestaande uit een deel van de Zuiderzeestraatweg en de Stationsweg.

Daarnaast wordt in het kader van een 'goede ruimtelijke onderbouwing' het deel van de Zuiderzeestraatweg dat direct aan het projectgebied grenst en een maximumsnelheid van 30 km/uur heeft, onderzocht. Deze weg heeft geen geluidszone zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Onderzoek

In het kader van de bouw van appartementen is een akoestisch onderzoek verricht (BVA Verkeersadviezen, Zuiderzeestraatweg 504, akoestisch onderzoek, van augustus 2010). In Bijlage 2 is dit onderzoek opgenomen. De conclusies uit het onderzoek zijn onderstaand weergegeven.

Zoneplichtige wegen

Omdat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het verkeer op de N308 niet wordt overschreden, is er vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling, voor zover het wegverkeerslawaaï betreft.

Niet-zoneplichtige wegen

Indien de geluidsbelastingen van het 30 km/uur deel van de Zuiderzeestraatweg worden getoetst aan de grenswaarden zoals deze in de Wet geluidhinder zijn opgenomen, kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh (Lden 48 dB) overschrijdt. Of hiermee sprake is van een akoestisch aanvaardbare situatie zal moeten blijken uit gemeentelijk geluidsbeleid.

Ten behoeve van de toetsing van de geluidsbelasting binnen de woning (bij gesloten ramen) dient de toegepaste correctie achterwege te worden gelaten. De maximale waarde op de gevel bedraagt dan Lden 60 dB. Dit betekent dat de minimale isolatiewaarde voor gevels zoals die in het Bouwbesluit is opgenomen (20 dB) niet voldoende is om aan de wettelijke binnenwaarde van 33 dB te voldoen.

De gemeente Oldebroek beschikt niet over gemeentelijk geluidsbeleid wat hier relevant voor is of geluidskaarten. De woningen zijn op deze locatie gewenst omdat het gebouw bijdraagt aan de hoge ruimtelijke kwaliteit van het centrum van Wezep. De woningen zijn gelegen in een gebied waar functiemenging plaatsvindt en passen hier goed binnen. Daarnaast staat er in de huidige situatie op de locatie ook een woning (geluidgevoelig object). Bij de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen verlangt de gemeente van initiatiefnemer van het project een bouwakoestisch rapport. Daaruit dient te blijken dat aan de vereiste geluidswering van $G_{ak} = 27$ dB, conform het Bouwbesluit wordt voldaan. Afhankelijk van de gevelopbouw betekent dit extra aandacht voor onder andere glasdikte, kierdichting draaiende delen, eventueel dakisolatie en de ventilatievoorziening.

Conclusie

Indien aan het bovenstaande wordt voldaan, leidt het aspect geluid niet tot belemmeringen. De verkeersintensiteit op de wegen rondom het plangebied is sinds de opstelling van het akoestisch onderzoek zeer beperkt toegenomen. Deze toename heeft geen invloed op de eindconclusie van het onderzoek.

4.2.2

Bodem

Algemeen

Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) Besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan moet de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Hierbij is van belang te weten of er bodemverontreiniging is die de functiedoelen kan frustreren, of er gezondheidsrisico's of ecologische risico's daardoor zijn en wat de mogelijkheden zijn om er tijdig iets aan te doen. Hiervoor is wettelijk verplichte informatie over de bodemkwaliteit nodig. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het projectgebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het projectgebied voor de voorgenomen functie(s).

Onderzoek

In het projectgebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Boluwa & Partner BV, Verkennend bodemonderzoek op een locatie aan de Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep, van december 2006). Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 3.

Doel van het onderzoek is het vaststellen van eventuele verontreiniging van grond en grondwater van de locatie en een globaal inzicht te verschaffen in de aard, plaats en concentratie van eventuele verontreinigende stoffen. Aangezien er na het uitgevoerde onderzoek geen bodemvervuilende activiteiten hebben plaatsgevonden wordt dit onderzoek als actueel gezien voor de ruimtelijke onderbouwing. Bij beoordeling van de omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen zal opnieuw beoordeeld worden in hoeverre voldoende inzicht is in de bodemkwaliteit.

De kwaliteit van de grond en het grondwater heeft op basis van de resultaten van het onderzoek geen milieuhygiënische belemmeringen te geven voor de verkoop van het perceel, of eventuele bouwplannen op het betreffende perceel. De risico's voor mens en milieu zijn verwaarloosbaar.

In december 2016 heeft er een aanvullend vooronderzoek plaatsgevonden. Dit is opgenomen in Bijlage 4. Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat er geen mogelijk bodembedreigende activiteiten op de locatie hebben plaatsgevonden in de periode van 2006-2016. Het terrein wordt daarom als onverdacht bestempeld en verder onderzoek kan achterwege blijven.

Conclusie

Vanuit het aspect bodem zijn er in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.3

Bedrijven en milieuzoneringen

Algemeen

In het kader van de Wet milieubeheer dient in nieuwe situaties rekening te worden gehouden met (wenselijke) afstanden tussen bepaalde milieubelastende functies en milieugevoelige functies. In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, uitgave 2009' is een richtafstandenlijst opgenomen. In de lijst is voor allerlei soorten 'milieubelastende activiteiten' aangegeven welke richtafstanden vanwege geur, stof, geluid en gevaar bij voorkeur aangehouden moeten worden ten opzichte van 'milieugevoelige activiteiten'. De grootste van deze vier richtafstanden is

bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Het waar nodig scheiden van milieubelastende activiteiten en milieugevoelige gebieden en functies bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Onderzoek

In de directe nabijheid van het projectgebied zijn de volgende hinderveroorzakende functies aanwezig.

Zuiderzeestraatweg 496: garagebedrijf Boer

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 30 meter. Aan deze afstand wordt voldaan.

Zuiderzeestraatweg 498: LOCO Lokale omroep en Evink&Petrovic

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 30 meter voor studio's (film, TV, radio en geluid). Voor een kantoor geldt een richtafstand van 10 meter. Aan deze richtafstanden wordt voldaan.

Zuiderzeestraatweg 500: Dorpshuis Wezep

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 30 meter. De afstand van het voorgenomen gebouw tot het dorps huis is minimaal 15 meter. De in de publicatie opgenomen richtafstanden zijn indicatief. Hier kan gemotiveerd van worden afgeweken. In het gebied is sprake van functiemenging (wonen, maatschappelijke functies en bedrijfsfuncties). Deze functiemenging is voor de gemeente een reden om af te wijken van de richtafstand. Parkeren gebeurt overigens aan de achterzijde van het dorps huis. Overlast is hiervan niet te verwachten.

Zuiderzeestraatweg 510: Supermarkt

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 10 meter. In de voorliggende situatie wordt hieraan voldaan.

Zuiderzeestraatweg 503: Kerk

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 30 meter. Hieraan wordt voldaan.

Zuiderzeestraatweg 513: Bakkerij

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 10 meter. Hieraan wordt voldaan in deze situatie.

Marienrade 1: Kerk

Op grond van de in de publicatie opgenomen lijst is sprake van een richtafstand van 30 meter. Hieraan wordt voldaan.

Conclusie

bestemmingsplan "Ruimtelijke onderbouw ing Zuiderzeestraatweg 504" (ontwerp)

Er zijn voor de voorgenomen ontwikkeling geen beperkingen vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.2.4

Luchtkwaliteit

Algemeen

Met betrekking tot luchtkwaliteit moet rekening worden gehouden met het gestelde in de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen en de bijbehorende bijlagen. Op basis van artikel 5.16 Wm kan, samengevat, een plan worden vastgesteld, indien:

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde; of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect; of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie of in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen; of
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (in werking getreden per 01-08-2009).

Ruimtelijke-economische besluiten die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriele regeling NIBM zijn uitvoeringsregels vastgesteld die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Vooralsnog geldt dat:

- voor woningbouwlocaties met minder dan 1.500 woningen (in geval van één ontsluitingsweg) of 3.000 woningen (in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling) geen beoordeling op luchtkwaliteit meer hoeft plaats te vinden;
- voor infrastructuur dat bij minder dan 3% concentratiebijdrage (verkeerseffecten gecorrigeerd voor minder congestie) ook geen beoordeling op luchtkwaliteit meer hoeft plaats te vinden;

- voor kantoorlocaties is dat bij minder dan 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij één ontsluitende weg, of 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij twee ontsluitende wegen.

Onderzoek

Onderhavig plan betreft een ontwikkeling die van geringere omvang is dan wat hiervoor is aangegeven en daarom kan geconcludeerd worden dat de luchtkwaliteit niet 'in betekenende mate' zal verslechteren. Daarom hoeft niet nader op het aspect luchtkwaliteit te worden ingegaan.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.5

Externe veiligheid

Algemeen

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) regelt hoe een gemeente of provincie moet omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Van de ramptypes die verband houden met externe veiligheid zijn vooral ongevallen met brandbare/explosieve of giftige stoffen van belang.

Deze ongevallen kunnen nader worden onderscheiden in ongevallen met betrekking tot:

- inrichtingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

De risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen dienen tot een aanvaardbaar minimum te worden beperkt. Daartoe zijn in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) regels gesteld.

Bij het toekennen van bepaalde bestemmingen dient onderzocht te worden:

- of voldoende afstand in acht wordt genomen tussen (beperkt) kwetsbare objecten enerzijds en risicovolle inrichtingen anderzijds in verband met het plaatsgebonden risico (PR);
- of (beperkt) kwetsbare objecten liggen binnen het invloedsgebied van risicovolle inrichtingen en zo ja, wat de bijdrage is aan het groepsrisico (GR).

Inrichtingen

In de omgeving van de voorgestane ontwikkeling zijn volgens de provinciale risicokaart geen, qua externe veiligheid, relevante inrichtingen aanwezig.

Buisleidingen

In of bij het projectgebied zijn volgens de provinciale risicokaart geen buisleidingen gelegen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

Vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor

In de directe nabijheid van het projectgebied vindt volgens de provinciale risicokaart geen transport van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor plaats. Wel is de N308 door de provincie vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat betekent dat als de gemeente een routing wil instellen zij deze weg op kan nemen in haar

routing.

De N308 is op dit moment niet opgenomen in de gemeentelijke routing. Wel vinden incidenteel vervoersbewegingen met gevaarlijke stoffen plaats en dus ook rond het projectgebied. Het gaat daarbij in hoofdzaak om de bevoorrading van bedrijven in of bij het projectgebied (bijvoorbeeld levering van benzine, gasflessen en bestrijdingsmiddelen). De aard en omvang van deze transporten is uiterst beperkt, zodat met inachtneming van de vuistregels uit de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen duidelijk sprake is van verwaarloosbare risico's. In het projectgebied zijn naast de N308 geen (water)wegen of spoorwegen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

Er zijn in dit kader dan ook geen externe veiligheidseffecten waarmee rekening moet worden gehouden bij onderhavige ontwikkeling.

Conclusie

Vanuit het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.3

Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Wet natuurbescherming. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Een ruimtelijk plan mag namelijk geen significante gevolgen hebben voor een te beschermen gebied en/of soort.

Gebiedsbescherming

Voor de gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen met een hoge wettelijke bescherming. Hiervoor zijn Natura 2000-gebieden en gebieden onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) opgenomen.

Soortbescherming

Op basis van de Wet natuurbescherming zijn gebieden aangewezen voor de bescherming van dier- en plantensoorten. De werkingssfeer van de Wet natuurbescherming is niet beperkt tot of gerelateerd aan speciaal aangewezen gebieden, maar geeft soorten overal in Nederland bescherming. Op grond van de Wet natuurbescherming gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten.

Zorgplicht

De zorgplicht Wet natuurbescherming is mede van toepassing op de beschermde soorten waarvoor geen ontheffing hoeft te worden verkregen. Dit houdt in, dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren en planten (inclusief hun leefomgeving). Concreet betekent dit dat bij een ruimtelijke ingreep rekening moet worden gehouden met alle aanwezige dieren en planten door middel van planning en uitvoering. Voor alle grondgebonden zoogdieren en amfibieën in het projectgebied geldt de zorgplicht. Dit houdt in dat deze dieren gedurende de werkzaamheden zoveel mogelijk moeten worden ontzien.

Het perceel Zuiderzeestraatweg 504 ligt niet in de nabijheid van Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied 'Veluwe' (vogel- en habitatrichtlijngebied) ligt op

ruim een kilometer afstand van het projectgebied, met tussenliggend alleen stedelijk gebied. Daarom mag worden aangenomen dat als gevolg van het voorliggende plan geen significant negatieve gevolgen optreden voor de in deze speciale beschermingszone voorkomende soorten.

Op basis van de Wet natuurbescherming is het onder meer verplicht om bij het opstellen van een plan na te gaan of er mogelijk nadelige consequenties zijn voor beschermde inheemse soorten. Gelet op het huidige gebruik van het perceel tot nu toe (woondoeleinden) en de staat van de bebouwing, mag aangenomen worden dat er op het perceel enkel algemene soorten voorkomen, waarvoor automatisch ontheffing geldt. Een nader onderzoek kan dan ook achterwege blijven.

Conclusie

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn er geen belemmeringen vanuit ecologie.

4.4 Cultuurhistorie en archeologie

De Erfgoedwet bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 van kracht gegaan. De Erfgoedwet vervangt onder meer de Monumentenwet 1988 en de Wet tot behoud van cultuurhistorie. Sommige onderdelen van de Monumentenwet 1988 gaan in 2019 over naar de Omgevingswet. Tot de inwerkingtreding van de omgevingswet blijven deze onderdelen van kracht binnen het overgangsrecht van de Erfgoedwet. Het gaat om artikelen die betrekking hebben op beschermde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, archeologische monumentenzorg en handhaving. Ook enkele andere zaken die uiteindelijk in de Omgevingswet worden geregeld, vinden tijdelijk een onderkomen in de Erfgoedwet.

Archeologie

Op grond van de Erfgoedwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische en cultuurhistorische waarden. In de Erfgoedwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relicten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

Op de gemeentelijke archeologische waarden- en verwachtingenkaart ligt het projectgebied in de zone hoge archeologische verwachting. Het ligt niet in een gebied met verwachtingswaarden met conserverend dek. Bij bodemverstoringen met meer dan 100 m² zijn bodemverstoringen niet uitgezonderd van archeologische verplichtingen.

Omdat een groot deel van het projectgebied bebouwd is, is het gebied, dat mogelijk nog ongeroerd is, klein. Bovendien zal de bestaande bebouwing worden gesloopt en de fundering worden uitgegraven. In het verleden is de locatie bij de bouw grotendeels geroerd en met de sloop zal dit wederom het geval zijn.

In dit geval is sprake van een bebouwd oppervlak van circa 400 m². Op basis van informatie van de gemeente geldt voor de locatie een onderzoeksmelding met nummer 12384. Voor deze locatie blijkt dat geen vervolgonderzoek nodig is en geen behoud is aanbevolen. Zie hiervoor waterschap vallei en veluwe legger. Een nader onderzoek is

dus niet nodig.

Cultuurhistorie

De Erfgoedwet bestaat uit wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. 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. De Erfgoedwet beschermt cultuurhistorisch belangrijke gebouwen. De bestaande woning is in dit kader niet aangewezen als rijks- of gemeentelijk monument. Ook komt de woning niet voor op de lijst van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Er is dan ook geen reden om aan de woning een cultuurhistorische waarde toe te kennen.

Conclusie

Vanuit archeologie en cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5

Water

Algemeen

Het projectgebied valt binnen het bestaand stedelijk gebied. De voorgestelde bebouwing heeft een oppervlakte van circa 400 m². De totale oppervlakte van het perceel bedraagt ongeveer 1.200 m². Als gevolg van de geplande uitbreiding zal de waterhuishouding wijzigen. De belangrijkste oorzaak hiervan is de uitbreiding van het verharde oppervlak en de hiermee gepaard gaande versnelde afvoer van overtollig regenwater. Om in een zo vroeg mogelijk stadium inzicht te krijgen in het meest gewenste waterbeheer en de daarmee gepaard gaande inrichtingsmaatregelen is ten behoeve van ontwikkelingen op deze locatie in 2017 de zogenoemde watertoets uitgevoerd. De watertoets is opgenomen in Bijlage 6 Verplicht onderdeel daarvan is de 'waterparagraaf'. Bij de opzet van de waterparagraaf is aangesloten bij de eisen voor kleine plannen uit de gemeentelijke notitie 'Implementatie watertoets gemeente Oldebroek'. De waterparagraaf is in overleg met het waterschap opgesteld.

Beleid

De watertoets omvat het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in de genoemde ruimtelijke plannen en besluiten. In het Waterplan Oldebroek staat aangegeven dat de gemeente een gezond en veerkrachtig watersysteem wil realiseren, met het oog op een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de ontwikkelingsmogelijkheden van een duurzaam watersysteem en waterketen. Onderdeel hiervan is het gemeentelijk beleid ten aanzien van duurzaam watergebruik. Dit is erop gericht om zo weinig mogelijk schoon hemelwater via de riolering af te voeren. Hierbij heeft het infiltreren van schoon hemelwater de voorkeur; gevolgd door het vertraagd afvoeren.

De nieuwe ontwikkelingen in het onderhavige projectgebied hebben geen grootschalige veranderingen voor het watersysteem tot gevolg. Wel gelden ten aanzien van de riolering en de afvoer van hemelwater de volgende uitgangspunten.

Riolering en afvoer hemelwater

Het droog weer afvoer (dwa) van het nieuw te bouwen gebouw wordt aangesloten op het huidige rioleringsstelsel. Initiatiefnemer moet voor het hemelwater en het grondwater maatregelen treffen conform de Riolaansluit- en afkoppelverordening. Het waterschap hanteert een T=10 (36 mm) gebeurtenis als eis voor de noodzakelijke berging van hemelwater. Om verontreiniging van bodemgrond- en oppervlakte water zo veel mogelijk te voorkomen zal toepassing van uitlogende bouwmaterialen (zoals koper, lood of zink) tot een minimum worden beperkt.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het projectgebied is niet gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebied.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De locatie Zuiderzeestraatweg 504 is een locatie waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Met de initiatiefnemer, tevens eigenaar van de locatie Zuiderzeestraatweg 504, zal een anterieure overeenkomst worden gesloten. De anterieure overeenkomst bevat afspraken over onder andere de planprocedure, eventuele planschade en de plankosten. Door deze anterieure overeenkomst wordt het kostenverhaal voor de gemeente verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

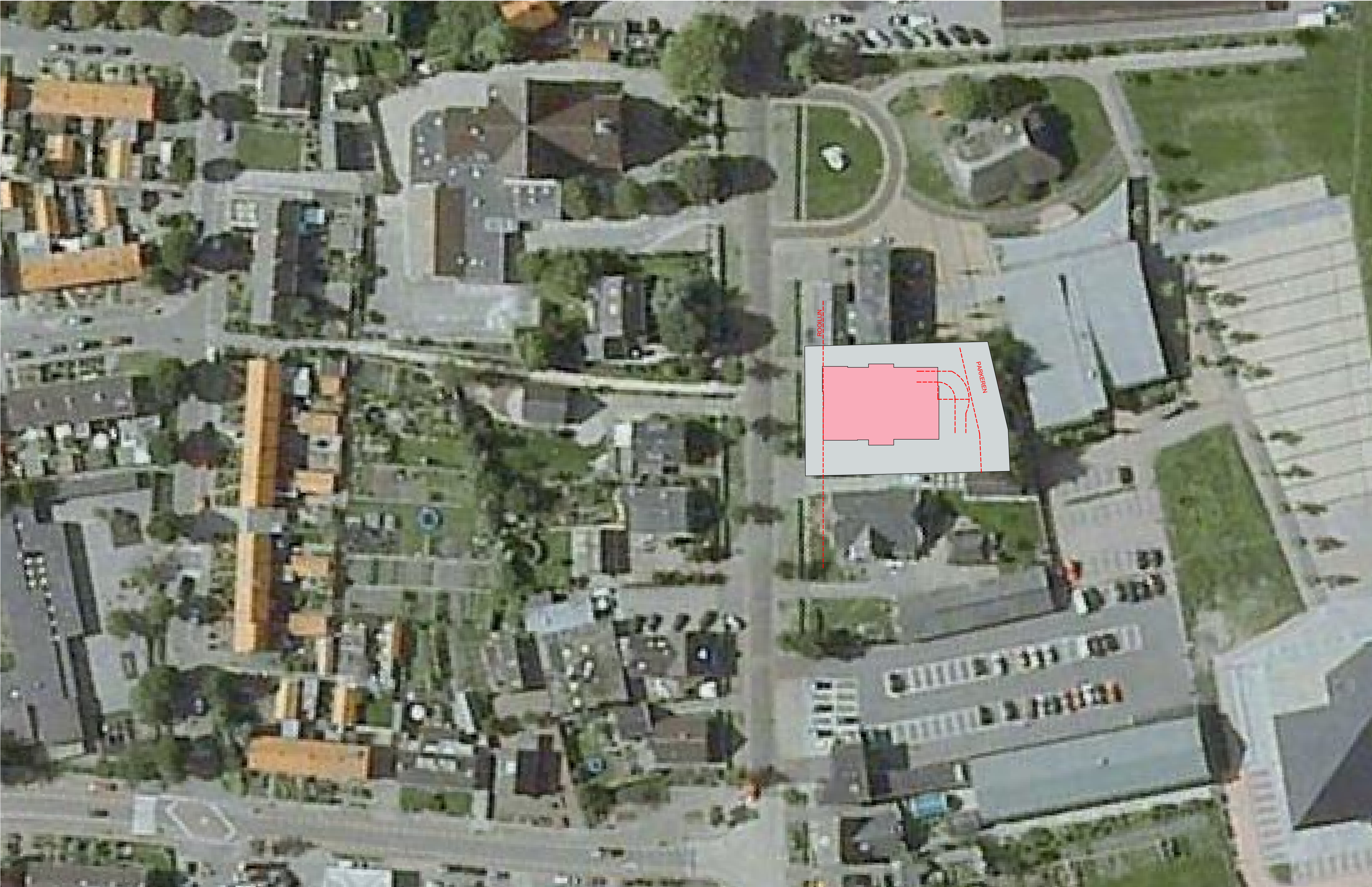
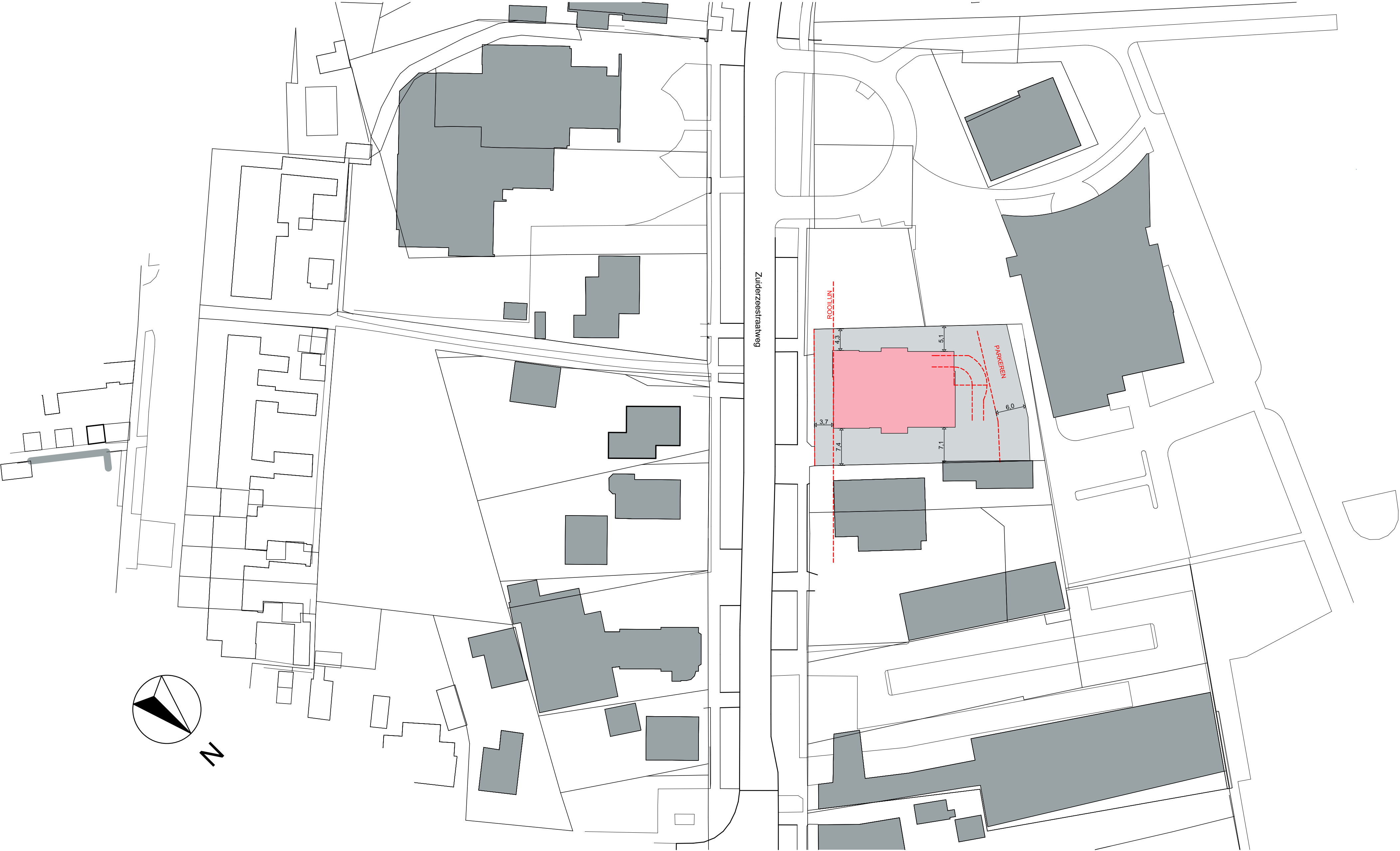
Op 28 november 2016 is er een informatieavond geweest over het ontwerp van de appartementen. De gemeente Oldebroek heeft verzocht om voor de naaste burens van het object Zuiderzeestraatweg 504 een informatieavond te houden. Tijdens deze avond konden de aanwezigen de tekeningen, die op tafel lagen, bekijken. Dit ter aanvulling die de aanwezigen reeds ontvangen hebben bij de uitnodiging voor deze avond. Deze avond was bedoeld om vragen, bedenkingen, zienswijzen en opmerkingen kenbaar te maken. De aanwezigen hadden een aantal opmerkingen en vragen over het ontwerp, waarop de architect en ontwerper heeft gereageerd. Aan het eind van de avond heeft het merendeel van de buurtbewoners aangegeven positief tegenover de plannen te staan. Ook heeft er een vooroverleg plaatsgevonden met Waterschap Vallei en Veluwe en de provincie Gelderland over de voorgenomen ontwikkeling.

Er is een positief principebesluit genomen door het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Oldebroek. Nu moet een procedure worden doorlopen voor een bestemmingsplanherziening of om af te wijken van het bestemmingsplan. In het kader van deze procedure wordt het ontwerpplan voor eenieder ter inzage gelegd. Tijdens deze terinzage termijn is een ieder in de gelegenheid zienswijzen in te dienen. De resultaten hiervan zullen te zijner tijd in deze paragraaf worden weergegeven.

maart 2017

Bijlagen

Bijlage 1 Situatieschets



Bijlage 2 Geluidsonderzoek

Zuiderzeestraatweg 504, Wezep
-akoestisch onderzoek-
Gemeente Oldebroek

Zuiderzeestraatweg 504, Wezep

- akoestisch onderzoek -

Gemeente Oldebroek

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Algemeen	1
1.2.	Leeswijzer	1
2.	Wettelijk kader	2
2.1.	Wet geluidhinder	2
2.1.1.	Algemeen	2
2.1.2.	Geluidszone	2
2.1.3.	Nieuwe situaties	3
2.2.	Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006	3
2.2.1.	Algemeen	3
2.2.2.	Correctie op de berekende geluidsbelasting wegverkeerslawaaï	4
2.2.3.	2 rekenmethodieken	4
3.	Akoestisch model	5
4.	Resultaten	6
4.1.	Wegverkeerslawaaï	6
4.2.	Vervolg	7

Bijlagen

1. Verkeersgegevens
2. Akoestisch model
3. Resultaten akoestisch onderzoek

1. Inleiding

1.1. Algemeen

In de kern Wezep, gemeente Oldebroek, bestaan plannen om een kantoor en een viertal appartementen te realiseren. Deze zijn gelegen in het centrum van Wezep, aan de Zuiderzeestraatweg 504. De globale ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Ligging plangebied

In het kader van de bestemmingsplanprocedure, dat het juridische kader vormt voor deze ontwikkeling, is het op basis van

de Wet geluidhinder noodzakelijk een akoestisch onderzoek te verrichten. In dit geval valt de ontwikkeling binnen de geluidszone van de N308, die bestaat uit de Zuiderzeestraatweg en de Stationsweg. Het onderzoek moet aantonen of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 dB op de gevels van de te realiseren woonbebouwing ten gevolge van het verkeer op de genoemde wegen.

Daarnaast is er een deel van de Zuiderzeestraatweg dat direct aan het plangebied grenst, geen onderdeel van de N308, en een maximumsnelheid van 30 km/uur heeft. Voor een goede ruimtelijke onderbouwing worden ook de effecten van deze weg berekend, deze weg heeft geen geluidszone zoals bedoeld in de Wet geluidhinder.

Stedenbouwkundig adviesbureau Witpaard heeft aan BVA Verkeersadviezen gevraagd het benodigde akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan uit te voeren. In deze rapportage wordt verslag gedaan van de resultaten van dit onderzoek.

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van dit rapport wordt ingegaan op het wettelijke kader, de Wet geluidhinder en de daarin opgenomen normen. In hoofdstuk 3 komen de verkeersgegevens en de opbouw van het akoestische model aan de orde. De resultaten en de eventueel te nemen vervolgstappen worden ten slotte behandeld in hoofdstuk 4.

2. Wettelijk kader

2.1. Wet geluidhinder

2.1.1. Algemeen

Ter bescherming van de burger in Nederland tegen overlast door geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) van kracht. In deze wet zijn normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen (woningen, ziekenhuizen, scholen e.d.). In de Wgh zijn ook normen opgenomen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelastingen in ruimten binnen gebouwen.

Op basis van de Wgh beschikken veel wegen, spoorwegen en industrieterreinen over een geluidszone. Indien geluidgevoelige bestemmingen worden geprojecteerd binnen (één van) deze geluidszones is een akoestisch onderzoek noodzakelijk. Een akoestisch onderzoek is ook verplicht wanneer wegen, spoorwegen of industrieterreinen die beschikken over een geluidszone worden gewijzigd (bijv. meer rijstroken op een weg, snellere treinen of verplaatsing van de spoorstaven of wijzigingen in bedrijfs categorieën), waardoor negatieve akoestische consequenties mogen worden verwacht.

2.1.2. Geluidszone

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder (Wgh) hoofdstuk VI, afdeling 1 bevindt zich aan weerszijden van een weg een zone. Als in deze zone geluidgevoelige bebouwing wordt geprojecteerd dan dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De breedte van deze zone is afhankelijk van:

- de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied;
- het aantal rijstroken.

In stedelijk gebied worden twee typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met één of twee rijstroken: 200 meter;
- wegen met drie of meer rijstroken: 350 meter.

In buitenstedelijk gebied worden drie typen wegen onderscheiden, met aan weerszijden van de weg de volgende zonebreedtes:

- wegen met één of twee rijstroken: 250 meter;
- wegen met drie of vier rijstroken: 400 meter;
- wegen met vijf of meer rijstroken: 600 meter.

De volgende wegen hebben op grond van artikel 74 Wgh geen zone:

- wegen gelegen in een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen met een maximum snelheid van 30 km/uur.

Het plangebied valt binnen de 200 meter brede geluidszone van de N308, bestaande uit een deel van de Zuiderzeestraatweg en de Stationsweg.

2.1.3. Nieuwe situaties

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat (deels) is gelegen binnen een zone zoals hiervoor omschreven, dient voldaan te worden aan het gestelde in de Wgh (artikel 76 Wgh afdeling 2). Hiertoe is bij de voorbereiding daarvan een akoestisch onderzoek noodzakelijk (artikel 77 Wgh). Het onderzoek moet inzicht geven in de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige gebouwen binnen de zone en dient in eerste instantie betrekking te hebben op de geluidsbelasting op de gevels zonder maatregelen (bronmaatregelen en/of afscherming).

Bij de projectie van bebouwing (nieuwbouw) dient in principe te worden voldaan aan de in artikel 82 Wgh gestelde hoogst toelaatbare geluidsbelasting van L_{den} 48 dB (de voorkeursgrenswaarde). Als blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel meer dan de voorkeursgrenswaarde bedraagt, dient het effect van bron- en/of geluidsbeperkende maatregelen te worden onderzocht. Dit heeft als doel de geluidsbelasting te beperken tot de voorkeursgrenswaarde.

Indien uit het akoestisch onderzoek echter blijkt dat genoemde maatregelen om de geluidsbelasting te beperken tot L_{den} 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan is het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) binnen de grenzen van de gemeente bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde.

Voor nieuwe woningen binnen de bebouwde kom bedraagt de maximale ontheffingswaarde L_{den} 63 dB.

2.2. Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006

2.2.1. Algemeen

In artikel 110d van de Wgh is aangegeven dat regels gesteld worden aan de wijze waarop het gemiddelde geluidsniveau over de periode dag, avond en nacht L_{den} dient te worden berekend. Dit wetsartikel is uitgewerkt in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Het L_{den} over een bepaalde periode wordt (vereenvoudigd) weergegeven door:

$$L_{den} = E + C - D$$

Waarin:

E emissiegetal (maat voor de bronsterkte en afhankelijk van maatgevende verkeersintensiteiten, snelheden en wegdektype ($=C_{wegdek}$));

C correctietermen in verband met optrekkend verkeer en reflecties van geluid;

D termen die een verzwakking van de emissie in rekening brengen zoals afstand, luchtdemping, bodemeffect, meteorologische effecten en eventueel de schermwerking.

2.2.2. Correctie op de berekende geluidsbelasting wegverkeerslawaai

In artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is opgenomen dat in situaties langs wegen waarop de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt, de berekende geluidsbelasting op de gevel met 5 dB mag worden gecorrigeerd als gevolg van de verwachting dat het verkeer in de toekomst minder lawaai zal produceren door verdere technische ontwikkelingen en aanscherping van keuringseisen. Voor wegen waarop voornoemde snelheid op 70 km/uur of hoger ligt, bedraagt de toe te passen correctie 2 dB. De resultaten zoals deze in hoofdstuk 4 zijn gepresenteerd zijn conform deze regeling gecorrigeerd.

2.2.3. 2 rekenmethodieken

De berekening van de geluidsbelasting op de gevels dient standaard te worden uitgevoerd conform Standaardrekenmethode II (SRM-II). In eenvoudige situaties en verkennende studies mag de geluidsbelasting worden berekend met behulp van SRM-I. Omdat met SRM-II wordt gerekend per octaafband is alleen deze methode geschikt voor de berekening van effecten die frequentieafhankelijk zijn zoals afscherming door geluidsschermen, dijklichamen en gebouwen of de geluidsreductie van 'stille' verhardingsmaterialen. De berekeningen in het kader van dit akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd conform SRM-II.

3. Akoestisch model

De verkeersgegevens, die de input vormen voor het akoestisch onderzoek, zijn voor wat betreft de zoneplichtige N308 (bestaande uit een deel van de Zuiderzeestraatweg en de Stationsweg) afkomstig van het verkeersmodel van Wezep. Deze omvatten verkeersintensiteiten voor het planjaar 2020 en de verdeling van het verkeer over de dag, avond, en nachtperiode en in licht, middelzwaar en zwaar verkeer over deze periodes.

Voor wat betreft het 30 km/uur deel van de Zuiderzeestraatweg zijn de gegevens afkomstig van een mechanische telling, uitgevoerd in maart 2010. De intensiteiten zijn met 1% per jaar opgehoogd om te komen tot het planjaar 2020. De verdeling van het verkeer over de dag, avond en nachtperiode en in licht, middelzwaar en zwaar verkeer over deze periodes zijn eveneens ontleend uit deze telgegevens.

In tabel 1 en bijlage 1 zijn de verkeersgegevens gepresenteerd.

Tabel 1: Verkeersgegevens akoestisch onderzoek

	N308 Zuiderzeestraatweg	N308 Stationsweg	Zuiderzeestraatweg
etmaalintensiteit 2020 (mvt)	17.480	10.750	5.200
daguurpercentage (%)	6,50	6,50	6,78
verdeling verkeer daguur (%)*	91,0 / 3,0 / 6,0	93,0 / 2,0 / 5,0	90,4 / 8,4 / 1,2
avonduurpercentage (%)	3,70	3,70	3,54
verdeling verkeer avonduur (%)*	91,0 / 3,0 / 6,0	93,0 / 2,0 / 5,0	94,4 / 5,1 / 0,5
nachtuurpercentage (%)	0,90%	0,90	0,56
verdeling verkeer nachtuur (%)*	91,0 / 3,0 / 6,0	93,0 / 2,0 / 5,0	79,6 / 18,9 / 1,5
snelheid (km/uur)	50	50	30
verhardingstype	fijn	fijn	elementen keperverband

* licht, middelzwaar en zwaar verkeer

In het plangebied is geen sprake van relevante hoogteverschillen. Het standaard bodemtype in het akoestische model is zacht, dat wil zeggen akoestisch absorberend. De in bijlage 2 aangegeven bodemgebieden zijn akoestisch reflecterend. De zichthoek in het akoestische model bedraagt 180° en is onderverdeeld in sectorhoeken van 2°. Het maximum aantal reflecties waarmee is gerekend bedraagt 1.

4. Resultaten

4.1. Wegverkeerslawaai

Zoneplichtige wegen

In tabel 2 zijn de resultaten van de berekening van de N308 verkort weergegeven. Hierbij is alleen de hoogste waarde per ontvangerpunt opgenomen. In bijlage 3 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de resultaten per ontvangerpunt op een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter.

Tabel 2: Resultaten wegverkeerslawaai in L_{den} inclusief correctie.

	N308 (Zuiderzeestraatweg + Stationsweg)
001	30
002	33
003	35
004	29
005	25

Uit tabel 2 blijkt dat de voorkeursgrenswaarde L_{den} 48 dB ten gevolge van het verkeer op de N308 (Zuiderzeestraatweg en Stationsweg) niet wordt overschreden.

Niet-zoneplichtige wegen

In tabel 3 staan de resultaten van de berekening weergegeven. Hierbij is alleen de hoogste waarde per ontvangerpunt opgenomen. In bijlage 3 is een uitgebreid overzicht opgenomen van de resultaten per ontvangerpunt op een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter.

Tabel 3: Resultaten wegverkeerslawaai in L_{den} exclusief correctie.

	Zuiderzeestraatweg (30 km/uur)
001	60
002	60
003	55
004	37
005	53

Uit tabel 3 blijkt dat de geluidsbelasting ten hoogste L_{den} 60 dB op de zuidgevel bedraagt. Op de zijgevels liggen de geluidsbelastingen met respectievelijk 55 en 53 dB wat lager.

4.2. Vervolg

Zoneplichtige wegen

Omdat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het verkeer op de N308 niet wordt overschreden, is er vanuit de Wet geluidhinder geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling, voor zover het wegverkeerslawaaï betreft. De verkeersintensiteit op de wegen rondom het plangebied is sinds de opstelling van het akoestisch onderzoek zeer beperkt toegenomen. Deze toename heeft geen invloed op de eindconclusie van het onderzoek.

Niet-zoneplichtige wegen

Indien de geluidsbelastingen van het 30 km/uur deel van de Zuiderzeestraatweg worden getoetst aan de grenswaarden zoals deze in de Wet geluidhinder zijn opgenomen, kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde uit de Wgh (L_{den} 48 dB) overschrijdt. Of hiermee sprake is van een akoestisch aanvaardbare situatie zal moeten blijken uit gemeentelijk geluidbeleid. Dit beleid moet voorzien in de wijze waarop met dergelijke situaties moet worden omgegaan omdat deze situaties niet vallen onder de Wet geluidhinder en de Wet geluidhinder dus geen kader biedt voor onderhavige situatie.

Ten behoeve van de toetsing van de geluidsbelasting binnen de woning (bij gesloten ramen) dient de toegepaste correctie achterwege te worden gelaten. De maximale waarde op de gevel bedraagt dan L_{den} 60 dB. Dit betekent dat de minimale isolatiewaarde voor gevels zoals die in het Bouwbesluit is opgenomen (20 dB) niet voldoende is om aan de wettelijke binnenwaarde van 33 dB te voldoen. In de bouwvergunning dienen aanvullende eisen te worden opgenomen ten aanzien van de isolatie van de zwaarst belaste gevels om een binnenwaarde van 33 dB te kunnen waarborgen.

Bijlagen

Bijlage 1: *Verkeersgegevens*

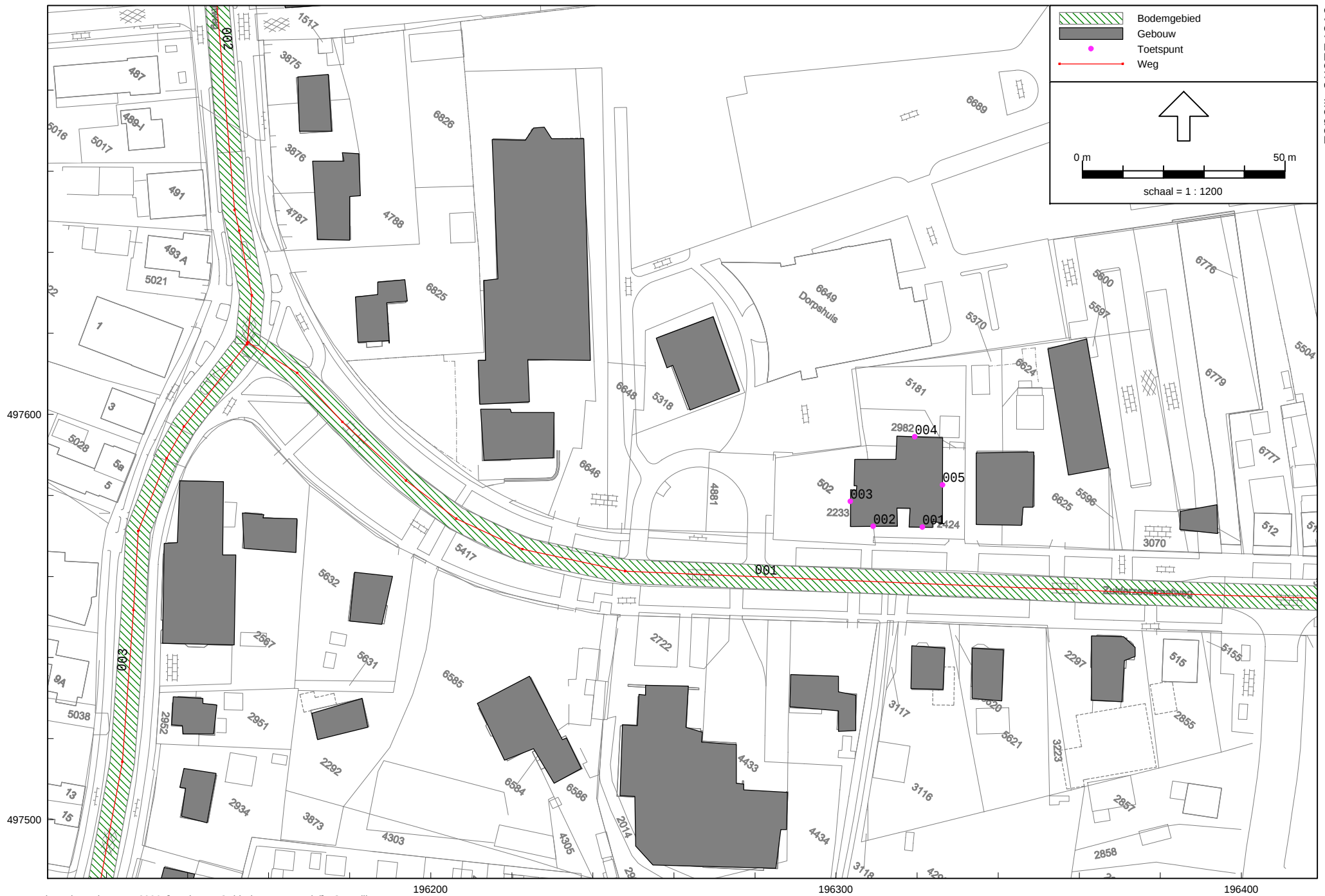
Akoestisch onderzoek Zuiderzeestraatweg 504, Wezep
Verkeersgegevens

ODB-054

Model: eerste model
Groep: (hoofdaroen)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006

Naam	Omschr.	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totaal aantal	%Int.(D)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%Int.(A)	%LV(A)	%MV(A)	%ZV(A)	%Int.(N)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)
001	Zuiderzeestraatweg	W49a	30	30	30	5200,00	6,78	90,40	8,40	1,20	3,54	94,40	5,10	0,50	0,56	79,60	18,90	1,50
002	Zuiderzeestraatweg	W0	50	50	50	17480,00	6,50	91,00	3,00	6,00	3,70	91,00	3,00	6,00	0,90	91,00	3,00	6,00
003	Stationsweg	W0	50	50	50	10750,00	6,50	93,00	2,00	5,00	3,70	93,00	2,00	5,00	0,90	93,00	2,00	5,00

Bijlage 2: *Akoestisch model*



Bijlage 3: *Resultaten akoestisch onderzoek*

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groen: N308
Groepsreductie: Ja

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Daag	Avond	Nacht	Lden
001 A	zuidzijde	1,50	27,54	25,10	18,96	28,55
001 B	zuidzijde	4,50	28,37	25,92	19,78	29,38
001 C	zuidzijde	7,50	28,91	26,47	20,33	29,92
002 A	zuidzijde	1,50	30,80	28,36	22,22	31,81
002_B	zuidzijde	4,50	31,63	29,18	23,04	32,64
002 C	zuidzijde	7,50	32,14	29,70	23,56	33,15
003 A	westzijde	1,50	32,62	30,17	24,03	33,63
003 B	westzijde	4,50	33,47	31,03	24,89	34,48
003 C	westzijde	7,50	34,16	31,71	25,57	35,17
004_A	noordzijde	1,50	25,47	23,03	16,89	26,48
004 B	noordzijde	4,50	26,79	24,34	18,20	27,80
004 C	noordzijde	7,50	27,86	25,41	19,27	28,87
005 A	oostzijde	1,50	19,07	16,62	10,48	20,08
005 B	oostzijde	4,50	21,44	18,99	12,85	22,45
005_C	oostzijde	7,50	24,02	21,57	15,43	25,03

Rapport: Resultatentabel
Model: eerste model
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Zuiderzeestraatweg 30 km
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
001_A	zuidzijde	1,50	59,07	55,67	49,32	59,46
001_B	zuidzijde	4,50	59,55	56,12	49,85	59,95
001_C	zuidzijde	7,50	59,33	55,89	49,65	59,73
002_A	zuidzijde	1,50	59,20	55,80	49,46	59,59
002_B	zuidzijde	4,50	59,65	56,22	49,97	60,06
002_C	zuidzijde	7,50	59,43	55,99	49,75	59,83
003_A	westzijde	1,50	54,01	50,64	44,22	54,39
003_B	westzijde	4,50	54,82	51,41	45,09	55,21
003_C	westzijde	7,50	54,84	51,43	45,13	55,24
004_A	noordzijde	1,50	34,33	31,05	24,41	34,69
004_B	noordzijde	4,50	35,38	32,04	25,54	35,75
004_C	noordzijde	7,50	36,40	33,05	26,60	36,79
005_A	oostzijde	1,50	51,04	47,68	41,24	51,42
005_B	oostzijde	4,50	52,19	48,79	42,45	52,58
005_C	oostzijde	7,50	52,18	48,77	42,48	52,58

Bijlage 3 Verkennend bodemonderzoek

Verkennd bodemonderzoek
op een locatie aan de
Zuiderzeestraatweg 504
te Wezep
(gemeente Oldebroek)

Kenmerk: 06252

Hattem, 9 januari 2007

BOLUWA & PARTNER BV
MILIEU ADVIES- EN
ONDERZOEKSBUREAU
VIJZELPAD 65
8051 KM HATTEM

Verkennd bodemonderzoek
op een locatie aan de
Zuiderzeestraatweg 504
te Wezep
(gemeente Oldebroek)

Opdrachtgever:

Pleiter & Van den Berg
Makelaardij

Contactpersoon:

Adres:

dhr. J. Pleiter
Hogenbrinkweg 9
8096 RS OLDEBROEK

Kenmerk: 06252

Hattem, 9 januari 2007

BOLUWA & PARTNER BV
MILIEU ADVIES- EN
ONDERZOEKSBUREAU
VIJZELPAD 65
8051 KM HATTEM

INHOUDSOPGAVE

Pagina 1

1	Inleiding	2
2	Inventarisatie	3
3	Uitgevoerd veld- en laboratoriumonderzoek	5
4	Resultaten veldonderzoek	6
5	Resultaten laboratoriumonderzoek	7
5.1	Toetsingskader	7
5.2	Analyseresultaten	7
6	Conclusies	10
6.1	Aanbevelingen	11
7	Zorgvuldigheid onderzoek	12

Bijlagen:

1	Onderzoekslocatie op topografische kaart
2	Situatie van boringen en peilbuizen
3	Boorprofielen en verklaringenblad
4	Toegepaste methode bij veldwerk en laboratorium onderzoek
5	Analyseresultaten met toetsingstabel

Door dhr. Pleiter van Pleiter & Van den Berg Makelaardij uit Oldebroek is op 14 december 2006 opdracht verleend tot het instellen van een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van een locatie aan de Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep.

Voor de ligging van de onderzoekslocatie wordt verwezen naar bijlage 1.
De inrichting van de locatie is weergegeven in bijlage 2.

Aanleiding tot het laten instellen van een verkennend bodemonderzoek zijn de plannen voor de verkoop van het perceel.

Doel van het onderzoek is het vaststellen van eventuele verontreiniging van grond en grondwater van de locatie en een globaal inzicht te verschaffen in de aard, plaats en concentratie van eventuele verontreinigende stoffen.

Uit de verstrekte gegevens door de opdrachtgever, terrein verkenning en navraag bij de afdeling milieu van de gemeente Oldebroek kan niet worden opgemaakt dat er mogelijk bodembedreigende activiteiten op de onderzoekslocatie hebben plaatsgevonden.

In de volgende hoofdstukken zal achtereenvolgens worden ingegaan op de verrichte veld- en laboratoriumwerkzaamheden en de resultaten van het onderzoek. In hoofdstuk 6 worden de bevindingen geïnterpreteerd, alsmede conclusies getrokken over de actuele kwaliteit van de grond en het grondwater op de locatie.

De onderzoekslocatie ligt op het perceel Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep (gemeente Oldebroek).

Het perceel is kadastraal bekend als de gemeente Oldebroek, sectie M, nr's. 2424, 2982 en 8181.

x-coördinaat = 196.325 en y-coördinaat = 497.575.

De reden van het onderzoek zijn de plannen voor de verkoop van het perceel.

Historisch gebruik.

Het perceel ligt binnen de bebouwde kom van Wezep.

Het perceel heeft reeds lange tijd de bestemming wonen met tuin.

Op het perceel is in het verleden een huisartsenpraktijk gevestigd geweest.

Het perceel is reeds jaren in gebruik als woning met tuin.

Op het perceel hebben voor zover bekend geen boven- en of ondergrondse tanks gelegen.

Er hebben zich voor zover bekend geen calamiteiten voorgedaan op de locatie.

Huidig gebruik.

Voor de ligging van de onderzoekslocatie wordt verwezen naar bijlage 1.

De inrichting van de locatie is weergegeven in bijlage 2.

Het gehele perceel heeft een oppervlakte van ca. 1050 m².

De onderzoekslocatie betreft het gehele perceel, met daarop de huidige bebouwing.

Toekomstig gebruik

Het toekomstige gebruik van de locatie zal voor zover bekend niet veranderen.

Tot op heden is er in deze situatie geen wijziging.

Geohydrologische gegevens

De geohydrologische formatie rond de locatie in Wezep is volgens de grondwaterkaart van Nederland als volgt:

- het maaiveld bevindt zich op circa 3.0 m + NAP;
- De afdekkende laag bestaat uit Holocene dekzand, met in de stroomdalen plaatselijk veen.
- Een scheidende laag, bestaande uit een dikke laag lemig zand met grond en keien wordt gevormd door de Formatie van Drente.
- Het eerste watervoerende pakket bestaat uit fijne en grove zanden van de Formatie van Urk en begint op ca 25 meter diepte.
- Het tweede watervoerende pakket bestaat overwegend uit grove zanden van de Formatie van Harderwijk.

Het freatisch grondwater bevindt zich op een diepte van circa 2.0 m-mv. Volgens de Grondwaterkaart van Nederland is de stromingsrichting globaal in noord westelijke richting, door de drainerende werking van de randmeren.

Opzet van het onderzoek is om de locatie te onderzoeken, om de milieukwaliteit van de grond en het grondwater vast te stellen.

Hypothese

Uit voorgaande informatie kan niet worden opgemaakt dat er verdachte punten op de locatie aanwezig zijn. Het terrein wordt daarom als niet verdacht bestempeld.

De onderzoeksstrategie voor het terrein is gebaseerd op verkennend bodemonderzoek, zoals is beschreven in de NEN-5740 voor een onverdachte locatie. (ONV)

De relevante resultaten van het zintuiglijk en chemisch onderzoek van de bovengenoemde onderzoekspunten zijn mede in dit rapport opgenomen om een totaal beeld te krijgen van de locatie.

Ten behoeve van het onderzoek is een programma voor veld- en laboratoriumonderzoek opgesteld.

Het veldwerk, de analyses en de voorbehandeling zijn uitgevoerd conform de geldende NEN- en NVN-normen. [zie bijlage 4.2]

De veldwerkzaamheden zijn op 15-12-2006 en 21-12-2006 uitgevoerd en hebben bestaan uit:[zie voor de situatie van de boringen bijlage 2]

- het verrichten van 8 handboringen variabel van 0 – 3.7 m beneden maaiveld [-m.v.];
- het zintuiglijk beoordelen van de uit de boringen vrijkomende grond op bodemkundige eigenschappen en op eventueel aanwezige verontreinigingskenmerken;
- het nemen van grondmonsters;
- het plaatsen van 1 peilbuis;
- het doorpompen van de geplaatste peilbuis;
- het nemen van 1 grondwatermonster uit de doorgepompte peilbuis.

Uit het materiaal van de boringen 1 t/m 8 zijn van de verschillende bodemlagen mengmonsters samengesteld, deze mengmonsters met de verschillende analyses zijn:

- MM1: B1 t/m B8 [0 - 0.5 m-mv, NEN-grond]
- MM2: B1 + B2 [0.5 - 2.0 m-mv, NEN-grond]

Uit boring B1 [peilbuis] is een grondwatermonster genomen en bemonsterd, dit grondwatermonster met analyse is:

- GWM1: PB1 [NEN-grondwater]

zie bijlage 5 voor de analyse uitslagen van dit rapport.

Tijdens het onderzoek is gelet op afwijkingen, die duiden op de aanwezigheid van milieuvreemde en/of schadelijke stoffen.

Per boring is een profielbeschrijving gemaakt, welke zijn vermeld in de bijlage 3.

Tevens zijn in het veld de zuurgraad [pH] en de geleidbaarheid [EC] van het grondwatermonster bepaald.

De resultaten van de bodemkundige beoordeling van de boringen zijn weergegeven in de vorm van boorprofielen met beschrijving. [bijlage 3].

De boringen zijn verspreid over de locatie genomen. De bodemopbouw bestaat globaal uit:

Diepte cm-mv	Grond Grofheid Soort	Toevoegingen	Kleur	Zintuiglijke waarnemingen
0 - 120	zand matig fijn	zwak humeus	donker bruin	
120 - 150	zand matig fijn		donker bruin /geel	
150 - 170	zand matig fijn		geel	
170 - 210	zand matig fijn		beige	
210 - 250	zand matig fijn		licht grijs	
250 - 320	zand matig grof	matig grindig	licht grijs	
320 - 370	zand matig fijn		licht grijs	

De boringen tot 2.0 m-mv worden in trajecten van ten hoogste 0.5 m bemonsterd, of anders, afhankelijk van de bodemgesteldheid en/of de veldwaarnemingen.

De genomen grondmonsters met de betreffende dieptes van de diverse boringen zijn terug te vinden in de boorstaten.

De boringen worden verdeeld over de onderzoekslocatie, waarbij tijdens het onderzoek naar aanleiding van de aangetroffen bevindingen, de strategie aangepast kan worden.

Tijdens het veldonderzoek zijn bij de boringen B5 en B6 zintuiglijke verontreinigings kenmerken waargenomen, deze zijn:

Boring	Zintuiglijke waarneming	Diepte (m-mv)
B5	<1% glas	0.3 – 0.5
B6	1% puinresten	0.3 – 0.5

Op en in de bodem zijn geen asbest verdachte materialen waargenomen.

Uit de veldwaarnemingen blijkt verder:

Grondwaterniveau (m-mv)	2.03
Zuurgraad (pH)	6.54
Elektrische geleidbaarheid (EC in $\mu\text{S}/\text{cm}$)	349

De toegepaste methoden met betrekking tot het veldwerk en het laboratoriumonderzoek van de grondmonsters zijn beschreven in bijlage 4.

De grondmengmonsters en het grondwatermonster zijn volgens de NEN 5740 geanalyseerd door het Sterlab gecertificeerde laboratorium van ACMAA te Hengelo op de onderstaande parameters en de bijbehorende toetsingswaarden. De analyseresultaten van de monsters zijn weergegeven in bijlage 5.

5.1 Toetsingskader

De analyseresultaten zijn getoetst aan het kader uit de circulaire streef en interventiewaarden bodemsanering, waarin een toetsingskader staat vermeld voor een aantal verontreinigende stoffen waarbij men onderscheid maakt in twee toetsingswaarden met concentratieniveau : streefwaarde [S] en interventiewaarde [I].

De streef- en de interventiewaarde zijn gerelateerd aan het humus- en lutumgehalte van de grondmonsters.

[S]streefwaarde:	geldt als referentiewaarde en komt overeen met de gemiddelde achtergrondconcentratie waarbij er sprake is van een duurzame bodemkwaliteit.
[I]nterventiewaarde:	is te beschouwen als de toetsingswaarde, waarboven afhankelijk van de situatie en/of er risico is voor schade aan de volksgezondheid en het milieu, veelal een saneringsonderzoek c.q. sanering wordt uitgevoerd. [$>25 \text{ m}^3$ grond of $>100 \text{ m}^3$ grondwater]
$1/2[S+I]=[N]$ ader:	bij gehalten boven deze grens is er sprake onderzoek van een matige verontreiniging en dient een nader onderzoek [N] uitgevoerd te worden naar de aard en de omvang van de aangetroffen verontreiniging.

5.2 Analyseresultaten

De grondmonsters van de boven- en ondergrond en het grondwatermonster zijn geanalyseerd op het analysepakket van de NEN-5740, de analyseresultaten zijn weergegeven in bijlage 5.

Samenstelling NEN-pakketten:

Parameters	NEN-pakket grond	NEN-pakket grondwater
Zware metalen (arsen, cadmium, chroom, koper, kwik, nikkel, lood en zink)	X	X
EOX (extraheerbare organohalogenen verbindingen)	X	-
PAK (10-VROM) (polycyclische aromatische koolwaterstoffen)	X	-
Minerale olie	X	X
Vluchtige aromaten	-	X
VCK (vluchtige chloorkoolwaterstoffen)	-	X
Chloorbenzenen	-	X

De grondmengmonsters zijn getoetst aan de toetsingswaarden met gehalten in mg/kg droge stof. De toetsingswaarden zijn gecorrigeerd voor het gehalte organische stof en de zware metalen zijn tevens gecorrigeerd voor het lutumgehalte.[zie bijlage 5]

Bovengrond

In het onderzochte grondmengmonster van de **bovengrond** is een licht [$>$ streefwaarde] verhoogde parameter aangetoond, deze is:

- MM1: - PAK (10-VROM) (1.4 mg/kg ds)*

* = overschrijding streefwaarde

Alle overige gemeten gehalten zijn lager of gelijk aan de streefwaarde en/of de detectiegrenzen.

Ondergrond

In het onderzochte grondmengmonster van de **ondergrond** zijn geen verhoogde parameters aangetoond.

Alle gemeten gehalten zijn lager of gelijk aan de streefwaarde en/of de detectiegrenzen.

Dit blijkt uit de analyseresultaten, welke getoetst zijn aan de toetsingstabel uit de circulaire streef- en interventiewaarden bodemsanering.

Opgemerkt dient te worden, dat bij analyses van mengmonsters de gehalten in individuele deelmonsters, zowel hoger dan lager kunnen zijn dan het gemeten gehalte in het mengmonster.

Grondwater

In het grondwatermonster GWM1 afkomstig uit de peilbuis bij boring B1 zijn licht [$>$ streefwaarde] verhoogde parameters aangetoond, deze zijn:

- GWM1-PB1:	- arseen	(2.5 μ g/l)*
	- chroom	(17 μ g/l)*
	- nikkel	(16 μ g/l)*

* = overschrijding streefwaarde

Alle overige gemeten gehalten zijn lager of gelijk aan de streefwaarde en/of de detectiegrenzen.

Bovenstaande concentraties zijn getoetst aan de toetsingstabel uit de circulaire streef- en interventiewaarden bodemsanering.

Toetsing van de onderzoekshypothese

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt de hypothese, dat er wordt uitgegaan van een onverdachte locatie verworpen.

Met betrekking tot de gevolgde onderzoeksstrategie wordt gesteld dat op basis van de beschikbare gegevens, de strategie voldoende van opzet is geweest om de toetsing te verrichten.

In opdracht van dhr. Pleiter van Makelaardij Pleiter & Van den Berg uit Oldebroek heeft Boluwa & Partner BV een verkennend bodemonderzoek verricht naar eventuele aanwezigheid van verontreiniging van grond en grondwater van een locatie aan de Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep.

Voor de opzet van het onderzoek is uitgegaan van een onverdachte locatie op basis van de NEN 5740 norm.

Uitgevoerd zijn in totaal 8 boringen tot een variabele diepte van 0 tot 3.7 m-mv, waarvan er 1 is afgewerkt als peilbuis.

Geanalyseerd zijn:

- 1 grondmengmonster bovengrond [0 - 0.5 m];
- 1 grondmengmonster ondergrond [0.5 - 2.0 m];
- 1 grondwatermonster uit de peilbuis bij boring B1.

Op basis van de resultaten van het onderzoek kan geconcludeerd worden, dat er in de **bovengrond** van MM1 een licht [$>$ streefwaarde] verhoogd gehalte PAK (10-VROM) is aangetoond.

De lichte verhoging met PAK (10-VROM) kan te maken hebben met menselijke activiteiten op de locatie.

De gemeten gehalten zijn niet ongewoon voor plaatsen waar mensen wonen en/of werken. Vroeger was het heel gewoon om de asla in de tuin te legen of vuurtje te stoken om afval te verbranden.

In de **ondergrond** zijn geen verhoogde gehalten aangetoond.

In het **grondwater** zijn licht [$>$ streefwaarde] verhoogde gehalten arseen, chroom en nikkel aangetoond.

Het aangetroffen verhoogde gehalten arseen, chroom en nikkel zijn waarschijnlijk van natuurlijke oorsprong. Zware metalen kunnen van nature in de ondergrond aanwezig zijn. In de loop der jaren zijn deze metalen uitgespoeld naar het grondwater.

De kwaliteit van de grond en het grondwater behoeft op basis van deze gegevens geen milieuhygiënische belemmeringen te geven voor de verkoop van het perceel, of eventuele bouwplannen op het betreffende perceel.

De risico's voor mens en milieu zijn verwaarloosbaar.

6.1 Aanheveling.

Volgens het toetsingskader uit de circulaire streef- en interventiewaarden bodemsanering gedateerd van 24 februari 2000, heeft op de betreffende locatie geen nader onderzoek plaats te vinden, aangezien geen van de gemeten gehalten zich boven het gemiddelde van $1/2\{S+I\}$ bevindt.

Opgemerkt dient te worden dat de bovengrond van MM1 niet geheel voldoet aan het criterium van multifunctionaliteit.

Hergebruik van eventueel bij graafwerkzaamheden vrijkomende grond op het eigen terrein is zondermeer toegestaan.

Eventueel vrijkomende grond mag echter tegenwoordig niet zondermeer worden afgevoerd of elders worden toegepast. De regels van het bouwstoffenbesluit zijn hierop mogelijk van toepassing. De afdeling milieu van de gemeente Oldebroek kan u hieromtrent meer uitleg geven.

ing. G. van Dijk

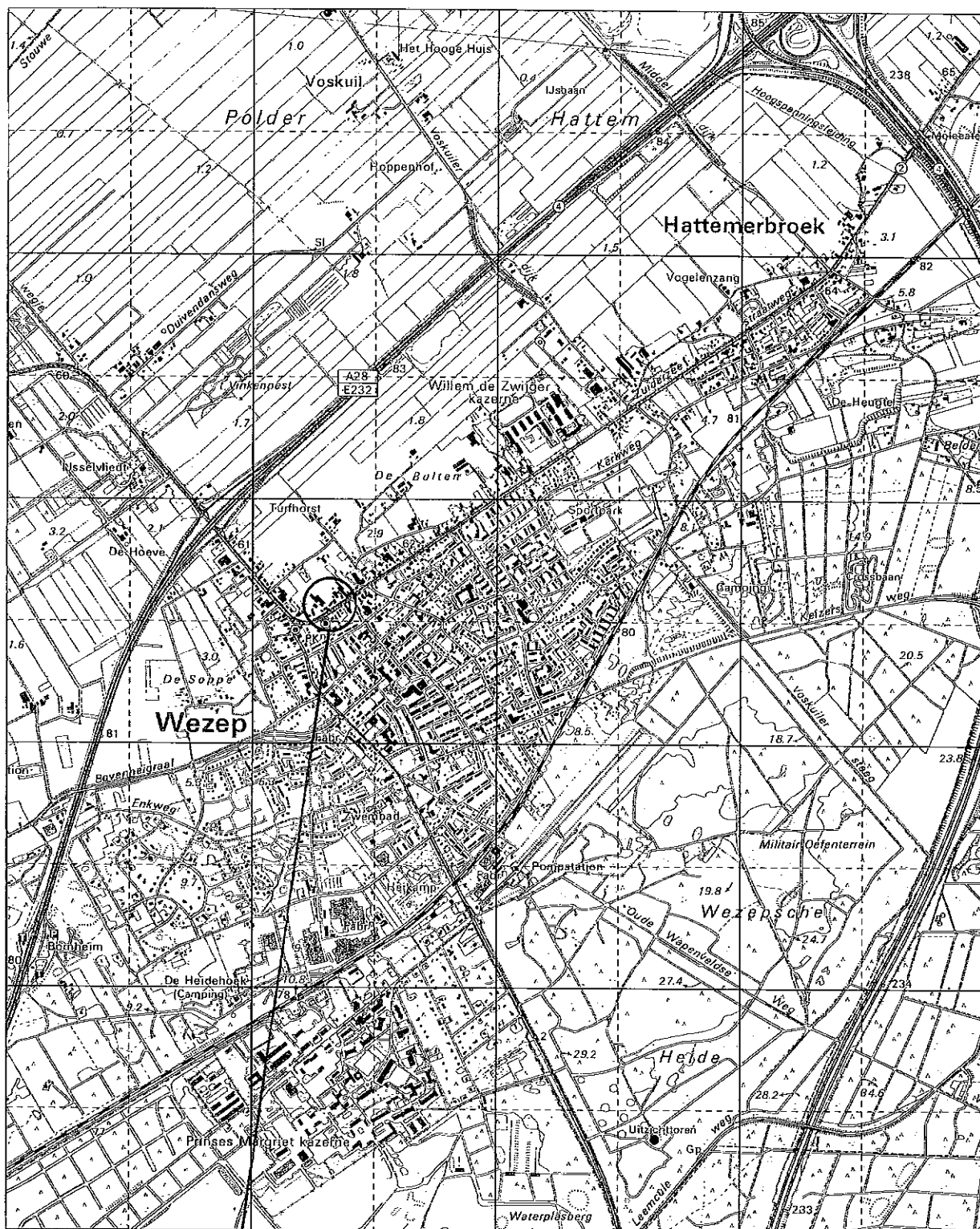
Het in dit rapport beschreven onderzoek is op zorgvuldige wijze verricht. Een bodemonderzoek is echter gebaseerd op door bevoegd gezag en opdrachtgever verstrekte informatie en/of aanwijzingen, zintuiglijke waarnemingen en een beperkt aantal controlemonsters van de bodem.

Hierdoor blijft het mogelijk dat lokale afwijkingen in de bodem kunnen voorkomen, die tijdens dit onderzoek niet naar voren zijn gekomen. Boluwa & Partner BV acht zich niet aansprakelijk voor de schade die hieruit voort kan vloeien.

Hierbij wordt er tevens op gewezen, dat een op enig moment uitgevoerd bodemonderzoek een momentopname is, waarbij diverse invloeden van belang zijn, zoals: ophogingen met grond van elders, storende lagen in de bodem, gebruik van het perceel, lozingen e.d. of van naburige terreinen via het grondwater.

Naarmate de termijn tussen de uitvoering van het bodemonderzoek en het interpreteren van de resultaten van dit rapport groter wordt, dient meer voorzichtigheid te worden betracht bij het beoordelen en het gebruik van de onderzoeksresultaten.

BILLAGEN



onderzoekslocatie

Bijlage 1a: Onderzoekslocatie

Gemeente Oldebroek

Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep

Sektie : M. nr. 2424 e.a.

Pr.nr.: 06252

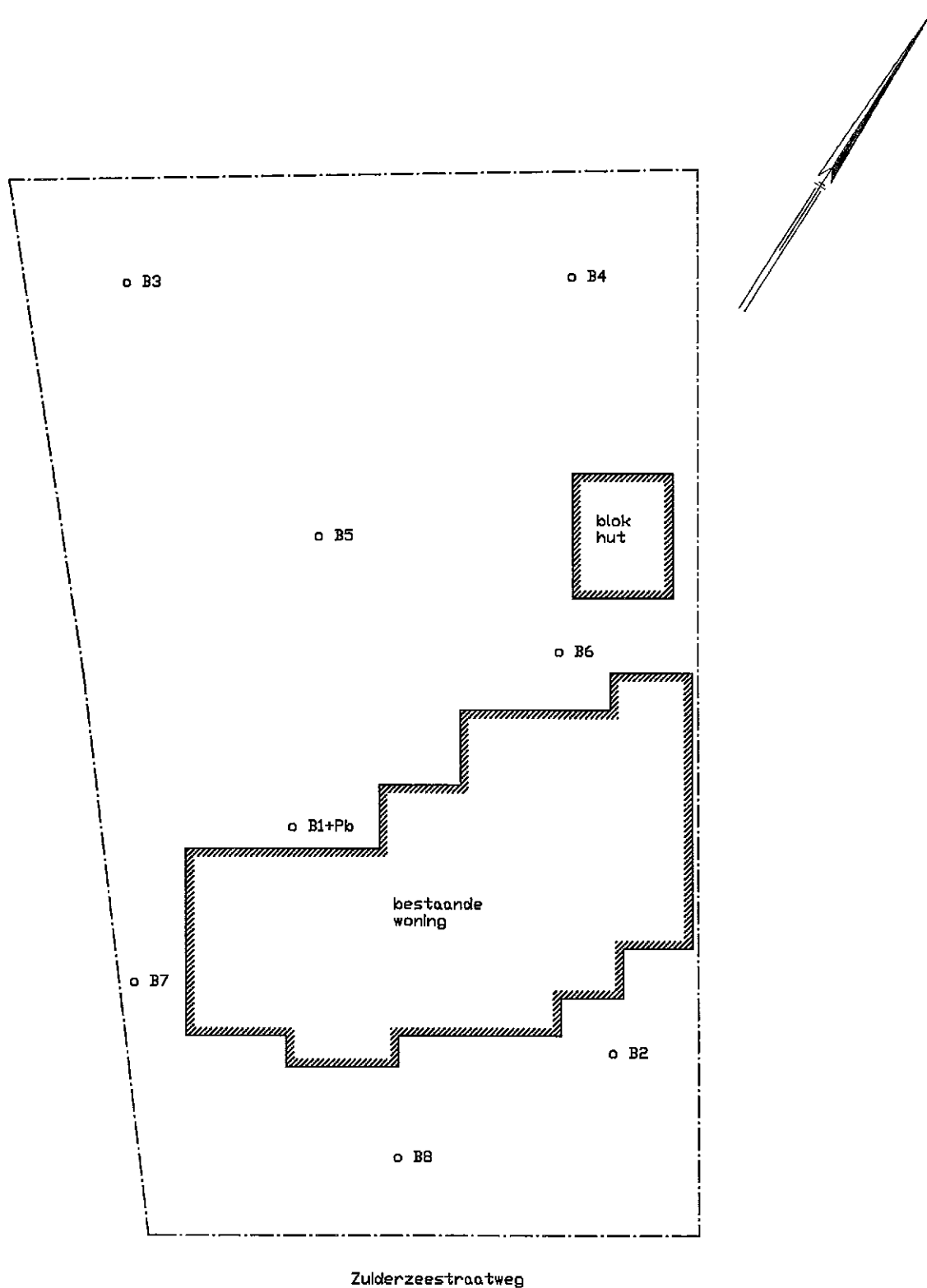
Boluwa & Partner BV

Schaal 1:25000

Get.: G.v.Dijk



Bijlage 1b: Onderzoekslocatie	
Gemeente Oldebroek	
Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep	
Sektie : M. nr. 2424 e.a.	Pr.nr.: 06252
Boluwa & Partner BV	Schaal 1:500
	Get.: G.v.Dijk



Legenda:

- o B1 = boring + nummer
- o B1+PB = boring + nummer + peilbuis

Bijlage 2: Situatie	
Gemeente Oldebroek	
Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep	
Sektie : M. nr's. 2424 e.a.	Pr.nr.: 06252
Boluwa & Partner BV	Schaal 1:250
	Get.: G.v.Dijk

Boorbeschrijvingen

BIJLAGE 3

Blad 1

Verklaring van gebruikte afkortingen en symbolen.

Indeling grondsoorten:

zw gnd = zwarte grond
op gnd = opgebrachte grond
znd = zand [grof-matig-fijn]
kl = klei
le = lemig
grd = grind [grof-middel-fijn]
vee = veen
pui = puin

Indeling kleuren:

zw = zwart
br = bruin
gl = geel
gr = grijs
rd = rood
w = wit
gn = groen
be = beige
or = oranje

Indeling geur:

geen = geen afwijkende geur
licht = licht afwijkende geur
afw = afwijkende geur
st afw = sterk afwijkende geur

Indeling verhardingen:

kl = klinkers
tg = tegels
pv = puinverharding
asf = asfalt
bet = beton

Boorprofielen en zintuiglijke waarnemingen

BIJLAGE 3

Blad 2

Locatie : Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep

Projectnummer : 06252

Boring nr.	Diepte in m-mv	omschrijving	zintuiglijke waarnemingen	opmerkingen
1	0 - 1.2	d.br znd	geen	zwak humeus
	1.2 - 1.5	d.br/gl znd	geen	geen
	1.5 - 1.7	gl znd	geen	geen
	1.7 - 2.1	be znd	geen	geen
	2.1 - 2.5	l.gr znd	geen	geen
	2.5 - 3.2	l.gr znd	geen	matig grindig
	3.2 - 3.7	l.gr znd	geen	geen
Grondwater in boorgat: 2.03 m[-mv]				
Peilfilter: 2.7 - 3.7 m[-mv] GWM1				
Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1				
Grondmonster: 0.5 - 1.0 m[-mv] MM2				
Grondmonster: 1.0 - 1.5 m[-mv] MM2				
Grondmonster: 1.5 - 2.0 m[-mv] MM2				
2	0 - 0.3	d.br znd	geen	zwak humeus
	0.3 - 0.5	br/gl znd	geen	geen
	0.5 - 1.1	d.br znd	geen	geen
	1.1 - 2.0	gl znd	geen	geen
Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1				
Grondmonster: 0.5 - 1.0 m[-mv] MM2				
Grondmonster: 1.0 - 1.5 m[-mv] MM2				
Grondmonster: 1.5 - 2.0 m[-mv] MM2				
3	0 - 0.5	d.br znd	geen	zwak humeus
	Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1			
4	0 - 0.5	d.br znd	geen	zwak humeus
	Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1			

Boorprofielen en zintuiglijke waarnemingenBIJLAGE 3
Blad 3

Locatie : Zuiderzeestraatweg 504 te Oldebroek

Projectnummer : 06252

Boring nr.	Diepte in m-mv	omschrijving	zintuiglijke waarnemingen	opmerkingen
5	0 - 0.3	d.br znd	geen	zwak humeus
	0.3 - 0.5	d.br znd	< 1% glas	geen
Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1				
6	0 - 0.3	d.br znd	geen	zwak humeus
	0.3 - 0.5	br/gr znd	1% puinresten	geen
Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1				
7	0 - 0.5	d.br znd	geen	zwak humeus
Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1				
8	0 - 0.5	d.br znd	geen	zwak humeus
Grondmonster: 0 - 0.5 m[-mv] MM1				

Toegepaste methode bij veldwerk en laboratoriumonderzoek

1 Boringen tot aan de grondwaterspiegel

Voor het uitvoeren van de handboringen is gebruik gemaakt van de Edelmanboor. In vrijwel alle bodemtypen kan men met de Edelmanboren van diverse diameters grondmonsters nemen. Afhankelijk van de grondslag kunnen ook andere boren worden ingezet, zoals de grindboor, de riversideboor en de gutsboor.

2 Boringen onder de grondwaterspiegel

Bij het boren onder de grondwaterspiegel is een zuigerboor gebruikt waarmee de grond omhoog is gehaald.

3 Het plaatsen van een waarnemingfilter

Voor het nemen van een grondwatermonster is een zware metalen vrij PVC waarnemingfilter in het boorgat geplaatst met een diameter van 32 mm. Het waarnemingsfilter bestaat uit een geperforeerd deel [het filter] van 1m en een blind bovenstuk tot aan het maaiveld. Om het geperforeerde deel wordt een nylon filterkous aangebracht.

De bovenkant van het filter ter bemonstering van het freatisch grondwater, wordt 0.5 - 1.0 meter beneden grondwaterniveau geplaatst. Het filter is direct na plaatsing schoongepompt waarbij een hoeveelheid van driemaal de boorgatinhoud wordt weggepompt.

4 Het nemen van grondmonsters

Van de bij de boringen vrijkomende grond de grond van de in glazen monsterpotten gedaan.

Van deze monsters zijn op het laboratorium mengmonsters samengesteld.

De monsterpotten worden opgeslagen in een koele ruimte en 5 weken bewaard voor eventuele aanvullende analyse.

5 Het nemen van grondwatermonsters

Voordat het watermonster is genomen, is het waarnemingfilter doorgepompt. Bij het doorpompen is gebruik gemaakt van een slangenpomp met een polyetheen slang. De glazen monsterflessen worden voorbehandeld en direct na bemonstering gekoeld [4 °C] en vervoerd naar het laboratorium.

Normen veldwerk en analyse

De uitvoering van het veldwerk is afgeleid van de hieronder genoemde normen.

NPR 5741: Bodem – Boorsystemen en bemonsteringstoestellen voor grond, sediment en grondwater, 1^e druk februari 1994;

NEN 5742: Bodem – Monsterneming van grond en sediment ten behoeve van de bepaling van metalen, anorganische verbindingen, matig vluchtige organische verbindingen en fysisch-chemische bodemkenmerken, 1^e druk juni 1991;

Ontwerp NPR 6601: Water – Richtlijn voor conservering en behandeling van monsters voor fysisch en chemisch onderzoek, november 1992;

NEN 5744: Bodem – Monsterneming van grondwater ten behoeve van de bepaling van metalen, anorganische verbindingen, matig-vluchtige organische verbindingen en fysisch-chemische eigenschappen, 1^e druk, juni 1991;

NEN 5766: Bodem – Plaatsing van peilbuizen en bepaling van stijghoogten van grondwater in de verzadigde zone, 1^e druk, mei 1990;

Ontwerp NEN 5743: Bodem – Monsterneming van grond en sediment ten behoeve van de bepaling van vluchtige verbindingen, november 1993;

Ontwerp NEN 5745: Bodem – Monsterneming van grondwater ten behoeve van de bepaling van vluchtige verbindingen, november 1993;

Analyse van grond- en grondwatermonsters worden op verschillende elementen en verbindingen bemonsterd volgens de Voorlopige praktijkrichtlijnen voor bemonstering en analyse bij bodemverontreinigingsonderzoek [VPR] en NEN normen bij het Sterlab gecertificeerde laboratorium van ACMAA te Hengelo.



ACMAA B.V. ANALYTISCH CHEMISCH MILIEU ADVIESBUREAU ALMELO

BIJLAGE 5

Laboratorium/Adviesbureau
Industrieterrein: Westermaat • Hazenweg 30
7556 BM Hengelo • telefoon 074 - 2560600 • fax 074 - 2508402
E-mail: info@acmaa.nl • Internet: www.acmaa.nl

Onderzoeksrapport

Opdrachtgever:

Opdrachtgever : Boluwa Eco Systems B.V.
Aanvrager : Dhr. G. van Dijk
Adres : Vijzelpad 65
Postcode en plaats : 8051 KM Hattem

Pagina: 1 van 4

Opdrachtgegevens:

Opdrachtcode : 06252G1
Rapportnummer : EA61201822
Opdracht omschr. : Zuiderzeestr.weg 504
Bemonsterd door : Opdrachtgever

Datum opdracht : 18-12-2006
Startdatum : 18-12-2006
Datum rapportage : 27-12-2006

Monstergegevens:

Nr. Labnr. Monsteromschrijving
1 SA61202403 MM1: B1 t/m B8 (0 - 0.5 m-mv)

Monstersoort Datum bemonstering
Grond 15-12-2006

Resultaten:

Parameter	Intern ref.nr.	Eenheid	I	S	I
Hom. met Sample Mate	MVB-VBH-G01		+		
Voorbeh. O-NEN 5709	MVB-VBH-G01		+		
Q Droge stof	DIV-DS-G01	% (m/m)	85,7		
Q Gloeiverlies(Org.st)	DIV-ORG-G01	% van ds	4,7		
KORRELGROOTTEVERDELING					
Q Lutum (< 2 µm)	DIV-LUT-G01	% van ds	1,9		
METALEN					
Q Arseen	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<5,0	18	33
Q Cadmium	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<0,4	0,5	7,8
Q Chroom	ICP-BEP-01	mg/kg ds	6,8	54	200
Q Koper	ICP-BEP-01	mg/kg ds	9,6	19	100
Q Kwik	FIMS-Hg-01	mg/kg ds	<0,2	0,2	7,0
Q Lood	ICP-BEP-01	mg/kg ds	26	57	350
Q Nikkel	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<5,0	12	72
Q Zink	ICP-BEP-01	mg/kg ds	42	63	320
EOX					
Q Extr.org.halogeniden	CLM-EOX-01	mg/kg ds	0,2	0,3	
MINERALE OLIE GC					
Q Olie totaal C10-C40	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<50	24	2400
Q Fractie C10 - C12	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Fractie C12 - C22	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Fractie C22 - C30	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Fractie C30 - C40	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Florisil behandeling	GC3-OLIE-G01		+		
PAK(10)					
Q Naftaleen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Fenanthreen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,19		
Q Anthraceen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Fluorantheen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,32		
Q Benzo(a)anthraceen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,20		

Zie volgende pagina



HET MILIEULABORATORIUM IS INGESCHREVEN IN HET RVA REGISTER VOOR TESTLABORATORIA
ONDER NR. L100 VOOR GEBIEDEN ZOALS NADER OMSCHREVEN IN DE ACCREDITATIE

Banknr. RABO nr. 11.09.61.900 • Handelsregister 060.58.291 Enschede • BTW nr. NL805851665B01 • IBAN: NL24 RABO 0110961900 • Swift adres: RABO NL 2U

Opdrachten worden uitgevoerd volgens de Algemene Voorwaarden van ACMAA BV gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Veluwe en Twente.



ACMAA B.V. ANALYTISCH CHEMISCH MILIEU ADVIESBUREAU ALMELO

Laboratorium/Adviesbureau
Industrieterrein: Westermaat • Hazenweg 30
7556 BM Hengelo • telefoon 074 - 2560600 • fax 074 - 2508402
E-mail: info@acmaa.nl • Internet: www.acmaa.nl

Onderzoeksrapport

Opdrachtgever:

Opdrachtgever : Boluwa Eco Systems B.V.
Aanvrager : Dhr. G. van Dijk
Adres : Vijzelpad 65
Postcode en plaats : 8051 KM Hattem

Pagina: 2 van 4

Opdrachtgegevens:

Opdrachtcode : 06252G1
Rapportnummer : EA61201822
Opdracht omschr. : Zuiderzeestr.weg 504
Bemonsterd door : Opdrachtgever

Datum opdracht : 18-12-2006
Startdatum : 18-12-2006
Datum rapportage : 27-12-2006

Monstergegevens:

Nr. Labnr. Monsteromschrijving
1 SA61202403 MM1: B1 t/m B8 (0 - 0.5 m-mv)

Monstersoort Datum bemonstering
Grond 15-12-2006

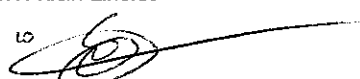
Resultaten:

Parameter	Intern ref.nr.	Eenheid	1	S	I
PAK(10)					
Q Chryseen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,15		
Q Benzo(k)fluorantheen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,07		
Q Benzo(a)pyreen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,15		
Q Benzo(g,h,i)peryleen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,12		
Q Indeno(1,2,3-c,d)pyr	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	0,13		
Q Totaal PAK	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	1,4	1,0	40

Q = door RvA geaccrediteerd

Opmerkingen:

Hoofd lab. ing. J.T. Klein Elhorst

Handtekening: 

Dit rapport mag niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd zonder de schriftelijke toestemming van het laboratorium.
De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.
Nadere informatie over de toegepaste methodes en prestatiekenmerken is beschikbaar en kan op aanvraag worden verkregen.



HET MILIEULABORATORIUM IS INGESCHREVEN IN HET RvA REGISTER VOOR TESTLABORATORIA
ONDER NR. L100 VOOR GEBIEDEN ZOALS NADER OMSCHREVEN IN DE ACCREDITATIE



ACMAA B.V. ANALYTISCH CHEMISCH MILIEU ADVIESBUREAU ALMELO

Laboratorium/Adviesbureau
Industrieterrein: Westermaat • Hazenweg 30
7556 BM Hengelo • telefoon 074 - 2560600 • fax 074 - 2508402
E-mail: info@acmaa.nl • Internet: www.acmaa.nl

Onderzoeksrapport

Opdrachtgever:

Opdrachtgever : Boluwa Eco Systems B.V.
Aanvrager : Dhr. G. van Dijk
Adres : Vijzelpad 65
Postcode en plaats : 8051 KM Hattem

Pagina: 3 van 4

Opdrachtgegevens:

Opdrachtcode : 06252G1
Rapportnummer : EA61201822
Opdracht omschr. : Zuiderzeestr.weg 504
Bemonsterd door : Opdrachtgever

Datum opdracht : 18-12-2006
Startdatum : 18-12-2006
Datum rapportage : 27-12-2006

Monstergegevens:

Nr. Labnr. Monsteromschrijving
1 SA61202404 MM2: B1 + B2 (0.5 - 2.0 m-mv)

Monstersoort
Grond

Datum bemonstering
15-12-2006

Resultaten:

Parameter	Intern ref.nr.	Eenheid	1	S	I
Hom. met Sample Mate	MVB-VBH-G01		+		
Voorbeh. O-NEN 5709	MVB-VBH-G01		+		
Q Droge stof	DIV-DS-G01	% (m/m)	89,0		
Q Gloeiverlies(Org.st)	DIV-ORG-G01	% van ds	1,4		
KORRELGROOTTEVERDELING					
Q Lutum (< 2 µm)	DIV-LUT-G01	% van ds	2,2		
METALEN					
Q Arseen	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<5,0	16	31
Q Cadmium	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<0,4	0,5	6,8
Q Chroom	ICP-BEP-01	mg/kg ds	12	54	210
Q Koper	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<5,0	17	90
Q Kwik	FIMS-Hg-01	mg/kg ds	<0,2	0,2	7,0
Q Lood	ICP-BEP-01	mg/kg ds	12	54	330
Q Nikkel	ICP-BEP-01	mg/kg ds	<5,0	12	73
Q Zink	ICP-BEP-01	mg/kg ds	12	59	300
EOX					
Q Extr.org.halogeniden	CLM-EOX-01	mg/kg ds	<0,1	0,3	
MINERALE OLIE GC					
Q Olie totaal C10-C40	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<50	10	1000
Q Fractie C10 - C12	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Fractie C12 - C22	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Fractie C22 - C30	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Fractie C30 - C40	GC3-OLIE-G01	mg/kg ds	<20		
Q Florisil behandeling	GC3-OLIE-G01		+		
PAK(10)					
Q Naftaleen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Fenanthreen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Anthraceen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Fluorantheen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Benzo(a)anthraceen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		

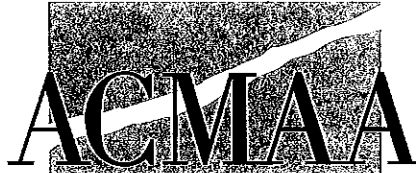
Zie volgende pagina



HET MILIEULABORATORIUM IS INGESCHREVEN IN HET RVA REGISTER VOOR TESTLABORATORIA
ONDER NR. L100 VOOR GEBIEDEN ZOALS NADER OMSCHREVEN IN DE ACCREDITATIE

Banknr. RABO nr. 11.09.61.900 • Handelsregister 060.58.291 Enschede • BTW nr. NL805851665B01 • IBAN: NL24 RABO 0110961900 • Swift adres: RABO NL 2U

Opdrachten worden uitgevoerd volgens de Algemene Voorwaarden van ACMAA BV gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Veluwe en Twente.



ACMAA B.V. ANALYTISCH CHEMISCH MILIEU ADVIESBUREAU ALMELO

Laboratorium/Adviesbureau
Industrieterrein: Westermaat • Hazenweg 30
7556 BM Hengelo • telefoon 074 - 2560600 • fax 074 - 2508402
E-mail: info@acmaa.nl • Internet: www.acmaa.nl

Onderzoeksrapport

Opdrachtgever:

Opdrachtgever : Boluwa Eco Systems B.V.
Aanvrager : Dhr. G. van Dijk
Adres : Vijzelpad 65
Postcode en plaats : 8051 KM Hatterm

Pagina: 4 van 4

Opdrachtgegevens:

Opdrachtcode : 06252G1
Rapportnummer : EA61201822
Opdracht omschr. : Zuiderzeestr.weg 504
Bemonsterd door : Opdrachtgever

Datum opdracht : 18-12-2006
Startdatum : 18-12-2006
Datum rapportage : 27-12-2006

Monstergegevens:

Nr. Labnr. Monsteromschrijving
1 SA61202404 MM2: B1 + B2 (0.5 - 2.0 m-mv)

Monstersoort
Grond

Datum bemonstering
15-12-2006

Resultaten:

Parameter	Intern ref.nr.	Eenheid	1	S	I
PAK(10)					
Q Chryseen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Benzo(k)fluorantheen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Benzo(a)pyreen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Benzo(g,h,i)peryleen	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Indeno(1,2,3-c,d)pyr	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,04		
Q Totaal PAK	HPLC-PAK-02	mg/kg ds	<0,40	1,0	40

Q = door RvA geaccrediteerd

Opmerkingen:

Hoofd lab. ing. J.T. Klein Elhorst

Handtekening: 

Dit rapport mag niet anders dan in z'n geheel worden gereproduceerd zonder de schriftelijke toestemming van het laboratorium.
De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.
Nadere informatie over de toegepaste methodes en prestatiekenmerken is beschikbaar en kan op aanvraag worden verkregen.



HET MILIEULABORATORIUM IS INGESCHREVEN IN HET RvA REGISTER VOOR TESTLABORATORIA
ONDER NR. L100 VOOR GEBIEDEN ZOALS NADER OMSCHREVEN IN DE ACCREDITATIE



ACMAA B.V. ANALYTISCH CHEMISCH MILIEU ADVIESBUREAU ALMELO

Laboratorium/Adviesbureau

Industrieterrein: Westermaat • Hazenweg 30
7556 BM Hengelo • telefoon 074 - 2560600 • fax 074 - 2508402
E-mail: info@acmaa.nl • Internet: www.acmaa.nl

Onderzoeksrapport

Opdrachtgever:

Opdrachtgever : Boluwa Eco Systems B.V.
Aanvrager : Dhr. G. van Dijk
Adres : Vijzelpad 65
Postcode en plaats : 8051 KM Hattem

Pagina: 1 van 2

Opdrachtgegevens:

Opdrachtcode : 06252W1
Rapportnummer : EA70100047
Opdracht omschr. : Zuiderzeestr.weg 504
Bemonsterd door : Opdrachtgever

Datum opdracht : 22-12-06
Startdatum : 22-12-06
Datum rapportage : 3-1-07

Monstergegevens:

Nr. Labnr. Monsteromschrijving
1 SA61203296 GWM1-Pb1

Monstersoort
Water

Datum bemonstering
21-12-06

Resultaten:

Parameter	Intern ref.nr.	Eenheid	1	S	I
METALEN					
Q Arseen	ICP-BEP-01	µg/l	17	10	60
Q Cadmium	ICP-BEP-01	µg/l	<0,3	0,4	6
Q Chroom	ICP-BEP-01	µg/l	2,5	1	30
Q Koper	ICP-BEP-01	µg/l	9,5	15	75
Q Kwik	FIMS-Hg-01	µg/l	<0,05	0,05	0,3
Q Lood	ICP-BEP-01	µg/l	<5	15	75
Q Nikkel	ICP-BEP-01	µg/l	16	15	75
Q Zink	ICP-BEP-01	µg/l	<10	65	800
AROMATEN					
Q Benzeen	GC-PT-01	µg/l	<0,20	0,2	30
Q Toluene	GC-PT-01	µg/l	<0,20	7	1000
Q Ethylbenzeen	GC-PT-01	µg/l	<0,20	4	150
Q P-m-xyleen	GC-PT-01	µg/l	<0,20		
Q O-xyleen	GC-PT-01	µg/l	<0,20		
Q Totaal aromaten	GC-PT-01	µg/l	<1,0 ⁽¹⁾		
Q Totaal xylenen	GC-PT-01	µg/l	<0,20	0,2	70
Q Naftaleen	GC-PT-01	µg/l	<0,20	0,01	70
MINERALE OLIE GC					
Q Olie totaal C10-C40	GC3-OLIE-G01	µg/l	<50	50	600
Q Fractie C10 - C12	GC3-OLIE-G01	µg/l	<50		
Q Fractie C12 - C22	GC3-OLIE-G01	µg/l	<50		
Q Fractie C22 - C30	GC3-OLIE-G01	µg/l	<50		
Q Fractie C30 - C40	GC3-OLIE-G01	µg/l	<50		
Q Florisil behandeling	GC3-OLIE-G01		+		
VOCI NEN-5740					
Q 1,2,-Dichloorethaan	GC-MS-01	µg/l	<0,10	7	400
Q cis-1,2 dichl.etheen	GC-MS-01	µg/l	<0,50		
Q 1,2,-Dichloorpropaan	GC-MS-01	µg/l	<0,50	0,8	80
Q Trichloormethaan	GC-MS-01	µg/l	<0,10	6	400
Q 1,1,1-Trichlooretha.	GC-MS-01	µg/l	<0,10	0,01	300

Zie volgende pagina



HET MILIEULABORATORIUM IS INGESCHREVEN IN HET RvA REGISTER VOOR TESTLABORATORIA
ONDER NR. L100 VOOR GEBIEDEN ZOALS NADER OMSCHREVEN IN DE ACCREDITATIE



ACMAA B.V. ANALYTISCH CHEMISCH MILIEU ADVIESBUREAU ALMELO

Laboratorium/Adviesbureau
Industrieterrein: Westermaat • Hazenweg 30
7556 BM Hengelo • telefoon 074 - 2560600 • fax 074 - 2508402
E-mail: info@acmaa.nl • Internet: www.acmaa.nl

Onderzoeksrapport

Opdrachtgever:

Opdrachtgever : Boluwa Eco Systems B.V.
Aanvrager : Dhr. G. van Dijk
Adres : Vijzelpad 65
Postcode en plaats : 8051 KM Hattem

Pagina: 2 van 2

Opdrachtgegevens:

Opdrachtcode : 06252W1
Rapportnummer : EA70100047
Opdracht omschr. : Zuiderzeestr.weg 504
Bemonsterd door : Opdrachtgever

Datum opdracht : 22-12-06
Startdatum : 22-12-06
Datum rapportage : 3-1-07

Monstergegevens:

Nr. Labnr. Monsteromschrijving
1 SA61203296 GWM1-Pb1

Monstersoort
Water

Datum bemonstering
21-12-06

Resultaten:

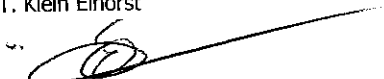
Parameter	Intern ref.nr.	Eenheid	1	S	I
VOC1 NEN-5740					
Q 1,1,2-Trichlooretheen	GC-MS-01	µg/l	<0,10	0,01	130
Q Trichlooretheen	GC-MS-01	µg/l	<0,10	24	500
Q Tetrachloormethaan	GC-MS-01	µg/l	<0,10	0,01	10
Q Tetrachlooretheen	GC-MS-01	µg/l	<0,10	0,01	40
Q Monochloorbenzeen	GC-MS-01	µg/l	<0,50	7	180
Q 1,3-Dichloorbenzeen	GC-MS-01	µg/l	<0,50		
Q 1,4-Dichloorbenzeen	GC-MS-01	µg/l	<0,50		
Q 1,2-Dichloorbenzeen	GC-MS-01	µg/l	<0,50		
Q Som Dichloorbenzenen	GC-MS-01	µg/l	<1,5 ⁽¹⁾	3	50

Q = door RvA geaccrediteerd

Opmerkingen:

1 = Methode vluchtige aromatische en gehalogeneerde koolwaterstoffen: GC-MS

Hoofd lab. ing. J.T. Klein Elhorst

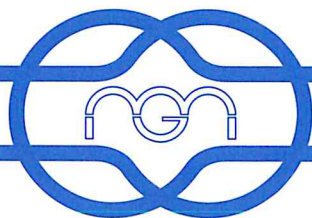
Handtekening: 

Dit rapport mag niet anders dan in z'n geheel worden gereproduceerd zonder de schriftelijke toestemming van het laboratorium.
De resultaten hebben uitsluitend betrekking op de monsters, zoals die door u voor analyse ter beschikking werden gesteld.
Nadere informatie over de toegepaste methodes en prestatiekenmerken is beschikbaar en kan op aanvraag worden verkregen.



HET MILIEULABORATORIUM IS INGESCHREVEN IN HET RvA REGISTER VOOR TESTLABORATORIA
ONDER NR. L100 VOOR GEBIEDEN ZOALS NADER OMSCHREVEN IN DE ACCREDITATIE

Bijlage 4 Aanvullend vooronderzoek



Boluwa Eco Systems BV

Milieu advies en onderzoeksbureau

Postbus 11
8180 AA Heerde
Tel. 0578-691218
Fax 0578-691964
E-mail: info@boluwa.nl
Internet: www.boluwa.nl

Pleiter Makelaars & Taxateurs
t.a.v. dhr. J. Pleiter
Hogenbrinkweg 9
8096 RS OLDEBROEK

Heerde, 12 december 2016

Betreft: bodemonderzoek locatie Zuiderzeestraatweg 504 te Wezep

Geachte heer Pleiter,

Op bovengenoemde locatie Zuiderzeestraatweg 504 is in de periode december 2006 en januari 2007 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door ons bureau.

Uit dit bodemonderzoek (Boluwa & Partner BV, kenmerk 06252, 9 januari 2007) blijkt dat destijds in de bovengrond een licht [$>$ streefwaarde] verhoogd gehalte PAK (10-VROM) werd aangetroffen. Naar de huidige toetsingscriteria is zelfs geen sprake meer van verhoogde gehalten.

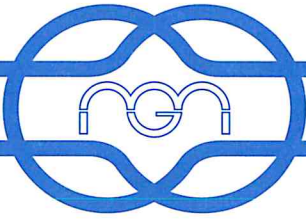
In het grondwater werden enkel licht [$>$ streefwaarde] verhoogde gehalten arseen, chroom en nikkel aangetroffen.

In verband met de huidige plannen is een aanvullend vooronderzoek is uitgevoerd. Ten behoeve van dit vooronderzoek hebben wij aanvullend op de reeds bekende informatie gesproken met de eigenaar van de locatie en is een terreininspectie uitgevoerd.

Uit de verstrekte gegevens kan niet worden opgemaakt dat er mogelijk bodembedreigende activiteiten op de onderzoekslocatie hebben plaatsgevonden in de periode 2006 - 2016.

Uit voorgaande informatie kan niet worden opgemaakt dat er mogelijk verdachte punten op de locatie aanwezig zijn. Het terrein wordt daarom als onverdacht bestempeld.

Ons inziens kan daarom een verkennend bodemonderzoek op de locatie achterwege blijven.



Boluwa Eco Systems BV

Indien er nog vragen zijn horen wij deze van u.

U hiermee van dienst te zijn geweest, verblijven wij,

Met vriendelijke groet,

Boluwa Eco Systems BV

ing. G. van Dijk

Bijlage 5 Parkeernota gemeente Oldebroek 2014

Parkeernota 2014



Gemeente
Oldebroek

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 exclusief btw).....	- 25 -
Bijlage 6 Beleidsregel Laadpalen Elektrisch vervoer (ter illustratie)	- 27 -
Bijlage 7 Parkeerfonds (Nunspeet en Elburg	- 30 -

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 bijlage1b..
- 9 De gemeenten streven bij herinrichtingen en nieuwbouw naar een indeling in parkeervakken om zodoende de herkenbaarheid te verbeteren.
- 10 De gemeenten reserveren in ruimtelijke plannen parkeermogelijkheden voor gehandicapten. Het initiatief daartoe wordt genomen door de vergunningplichtige.
11. (*optioneel*) Een parkeerfonds is een goed instrument dat ruimte biedt om mee te werken aan initiatieven die op eigen terrein onvoldoende parkeerplaatsen kunnen realiseren

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.

Parkeerbalans

Berekenen (on)balans 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 (Nunspeet en Elburg). Hoofdstuk 4 gaat in op de overige parkeeraspecten.

Beleidsuitgangspunt 1

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, Hattum, 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 dichtbij 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 vuilnisophaalddienst 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 9

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 10

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	
Parkeren vrachtwagens	1,0 (minimum)	per 1.000 inwoners

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	1,0/leslokaal	Exclusief halen en brengen

systematiek ontwikkeld waarmee dit berekend kan 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 $0,5^1 \times 0,75^2$

+

Groepen 4 t/m 8

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1 \times 0,85^2$

+

Kinderdagverblijf

aantal leerlingen x % leerlingen met auto x $0,25^1 \times 0,75^2$

=

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 Parkeerbonds 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

7 Parkeerbonds (zoals gebruikt door Elburg en Nunspeet)

7.1 Parkeerbonds

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 parkeerbonds 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 parkeerbonds. 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 parkeerbonds 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 parkeerbonds aan de orde.

7.2 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 parkeerbonds. 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.

7.3 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.

7.4 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.

7.5 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.

7.6 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 11

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

Bijlage 6 Watertoets

datum 2-3-2017
dossiercode 20170302-10-14756

Wateradvies voor ruimtelijke plannen met een klein waterbelang (korte procedure)

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

In het plangebied liggen geen belangrijke oppervlaktewateren (zogenaamde primaire of A- watergangen), waterkeringen of gebieden die zijn aangewezen voor regionale waterberging. Dit betekent dat dit plan geen essentiële waterbelangen raakt. Op basis daarvan wordt door het waterschap voor het onderhavige plan een positief wateradvies gegeven.



Aandachtspunten

Voor de verdere uitwerking en concretisering van de beoogde ontwikkeling, geeft het waterschap aan dat rekening gehouden

moet worden met een aantal algemene en gebiedsspecifieke aandachtspunten voor water.

Algemene aandachtspunten

Vasthouden - bergen - afvoeren

Een belangrijk principe is dat een deel van het hemelwater binnen het plangebied wordt vastgehouden en/of geborgen en dus niet direct afgevoerd wordt naar de riolering of het oppervlaktewater. Hiermee wordt bereikt dat de waterzuiveringsinstallatie beter functioneert, verdroging wordt tegen gegaan en piekafvoeren in het oppervlaktewater (met eventueel wateroverlast in benedenstrooms gelegen gebieden) wordt voorkomen. Bij lozing op oppervlaktewater zal hiervan een melding gedaan moeten worden bij het waterschap.

Grondwaterneutraal bouwen

Om grondwateroverlast te voorkomen adviseert het waterschap om boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) te ontwerpen. Dit betekent dat aspecten zoals ontwateringsdiepte en infiltratie van hemelwater, beschouwd worden ten opzichte van de GHG. Het structureel onttrekken / draineren van grondwater is geen duurzame oplossing en moet worden voorkomen. Het waterschap adviseert de initiatiefnemer dan ook om voorafgaand aan de ontwikkeling een goed beeld te krijgen van de heersende grondwaterstanden en GHG. Eventuele grondwateroverlast is in eerste instantie een zaak voor de betreffende perceeleigenaar.

Schoon houden - scheiden - schoon maken

Om verontreiniging van bodem, grond- en/of oppervlaktewater te voorkomen is het van belang dat het afstromende hemelwater niet verontreinigd raakt. Dit kan door nadere eisen of randvoorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de toegepaste (bouw)materialen. Wij vragen de initiatiefnemer de beslisboom voor het afkoppelen van verhard oppervlak van ons waterschap toe te passen. Deze beslisboom is te vinden op onze website, -link-.

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 - 52 72 911. 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 - 52 72 911.

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

