

bestemmingsplan Achter
Kraakweg 14

ontwerp



gemeente
putten



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

bestemmingsplan Bijlagen bij de regels

Achter Kraakweg 14

ontwerp

Inhoudsopgave

Bijlagen bij de regels	5
Bijlage 1 Akoestisch onderzoek industrielawaai	6
Bijlage 2 Nota Parkeernormen Putten	48
Bijlage 3 Inwoningsnota 2016	71

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek industrielawaai



Geluidadvies

Akoestisch onderzoek industrielawaai nieuwe woningen Kraakweg 14 te Putten



Opdrachtgever	De Bunte Vastgoed Oost BV Postbus 8029 6710 AA Ede
Contactpersoon	E. Prosman ep@debunte.nl Gert-Jan van Wijncoop info@van-wijncoop.nl

Uitvoering	AWG Geluidadvies bv	
	Projectnummer	2022-060
	Versie	Mei.22-v3
	Behandeld door	Lex Groenewold
	Datum	16 mei 2022

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doel	3
2. Beschrijving situatie	3
3. Woon- en leefklimaat	4
3.1 Normering	5
4. Rekenmethode.....	5
4.1 Inschatting representatieve bedrijfssituatie (RBS)	5
5. Rekenresultaten.....	6
5.1 Bestaande situatie	6
5.2 Rekenresultaten aanvraag	7
5.3 Beoordeling en mogelijke maatregelen	8
5.4 Geluidwering gevels.....	9
6. Samenvatting en conclusies.....	11
Bijlagen	12

Bijlagen

1. Situatieschets
2. Figuren met rekenresultaten
3. Uitdraai invoergegevens

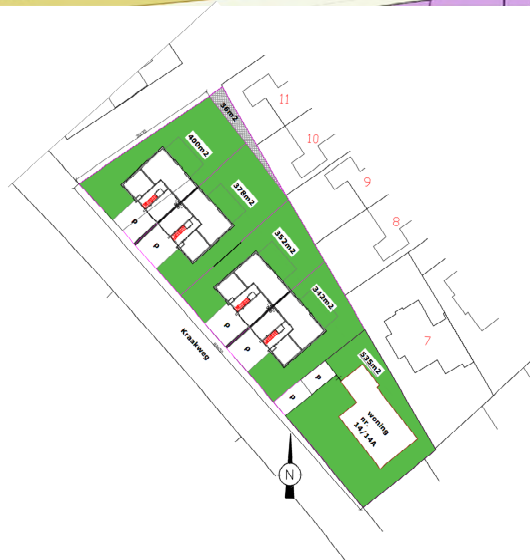
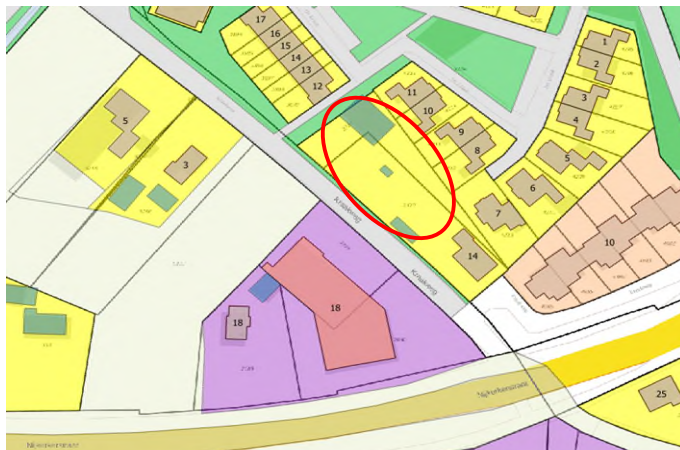
1. Aanleiding en doel

Initiatiefnemer heeft het voornemen een aantal woningen te realiseren op het perceel Kraakweg 14 (A) te Putten (voorheen Stenenkamerseweg 2). De ontwikkeling dient getoetst te worden aan de Wet Geluidhinder en het Activiteitenbesluit milieubeheer. Daarvoor is een akoestisch onderzoek wegverkeer nodig (separate rapportage) en een onderzoek milieuzo-
nering.

Bureau AWG Geluidadvies is gevraagd dit onderzoek uit te voeren.

2. Beschrijving situatie

Een overzicht van de situatie is weergegeven in de figuren hieronder en in de bijlage. Het betreft een perceel met in de huidige situatie een woonbestemming. Plan is op het perceel Kraakweg 14 een viertal woningen te realiseren (2 blokken van 2 woningen). Tegenover het plangebied is een aannemersbedrijf gevestigd (Nijkerkerstraat 18) en de bedrijfsbestemming daarvan loopt door tot de Kraakweg. Uit onderzoek moet blijken of het plan een onevenredige belemmering vormt voor het bedrijf en dat ter plaatse van de woningen voor industriege-
luid sprake is van een goed woon- en leefklimaat.



3. Woon- en leefklimaat

Een eerste indicatie voor beoordeling van het woon- en leefklimaat in relatie tot omliggende bedrijven is te verkrijgen door te kijken naar de afstandstabel uit de brochure Bedrijven en milieuzonering van de VNG. Hierin staan per milieucategorie afstanden genoemd. Licht het plan buiten de grootste afstand dan is hinder onwaarschijnlijk. Ook kan dan een afweging worden gemaakt of ter plaatse van de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De afstanden gelden voor gebiedstype rustige woonwijk en rustig buitengebied. Daarbij is als basis een etmaalwaarde van 45 dB(A) het uitgangspunt voor een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast zijn er ook afstanden gegeven voor het gebiedstype 'gemengd gebied'. Hierover zegt de brochure:

'Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.'

In de brochure staan de volgende richtafstanden:

Tabel 1: Richtafstand milieucategorie voor omgevingstype

Milieucategorie	Richtafstand Rustige woonwijk	Richtafstand Gemengd gebied
1	10m	0m
2	30m	10m
3.1	50m	30m
3.2	100m	50m
4.1	200m	100m
4.2	300m	200m
5.1	500m	300m

De plankaart van Putten laat zien dat het rond de Kraakweg een gebied betreft met hoofdzakelijk woningen aan de noordzijde, enige agrarische activiteit, een drukke provinciale weg en industrieën aan de zuidzijde. Het karakteriseren van het plangebied als gemengd gebied is daarmee goed verdedigbaar.



In het bestemmingsplan is voor het aannemersbedrijf een maximale oppervlakte opgenomen van 990 m² ((sb-bo) specifieke vorm van bedrijf – bouwnijverheid). Daarmee is het maximaal te bebouwen oppervlak in de huidige situatie gerealiseerd.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS												INDICES						
		nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL	BODEM	LUCHT									
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300 C	10	300	4,2	1 P	2											
45	41, 42, 43	-																				
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID																			
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2 000 m²	10	30	100	10	100	3,2	2 G	2 B											
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2 000 m²	10	30	50	10	50	3,1	2 G	1 B											
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50	10	50	3,1	2 G	1 B											
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. < 1000 m²	0	10	30	10	30	2	1 G	1 B											
50	45, 47	-																				

Als basis voor de bedrijven ter plaatse geldt milieucategorie 2 met een grootste afstand van 30m. Voor aannemingsbedrijven geldt conform de VNG-brochure een categorie 2 bij een oppervlak <1.000 m². Aangezien het bebouwingsoppervlak maximaal 990 m² bedraagt, is de werkplaats per definitie <1.000 m². Er is dan ook sprake van een categorie 2 bedrijf, met een grootste afstand van 30m. De geplande woningen vallen binnen deze afstand. Als wordt

uitgegaan van een gemengd gebied is de maximale afstand 10m. Dan liggen de nieuwe woningen (bouwvlak en vergunningvrije uitbouw) daar buiten.

Overigens moet ook dan worden voldaan aan het Activiteitenbesluit en de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening.

3.1 Normering

Op basis van een goede ruimtelijke ordening mag de nieuwe ontwikkeling het bedrijf niet onevenredig belemmeren in de bedrijfsvoering en ter plaatse van de nieuwe woningen moet sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat.

Daarbij valt het aannemersbedrijf ook onder de werking van het Activiteitenbesluit. Daarin zijn geluidvoorschriften opgenomen en gelden de algemene normen uit het besluit, te weten een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van $L_{A,T} = 50, 45$ en 40 dB(A) voor resp. dag, avond en nacht. Als maximale niveaus gelden resp. $L_{A,max} = 70, 65$ en 60 dB(A). Piekniveaus van laden en lossen in de dagperiode (07.00-19.00 uur) zijn uitgezonderd van toetsing.

Gezien de nabijheid van de bestaande woningen zijn niet alleen de maximale planologische mogelijkheden van belang, maar ook de reeds bestaande beperkingen t.a.v. eventuele geluidemissies.

De bestaande dichtstbij gelegen woningen zijn daarom mede als uitgangspunt genomen van de maximaal te produceren geluidemissie van het bedrijf. Aangezien het bedrijf geen medewerking wenste te verlenen aan geluidmetingen op locatie is uitgegaan van standaard bronnen.

4. Rekenmethode

Ter bepaling van de geluidbelasting op de omliggende woningen is gerekend conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (VROM, 1999). De gegevens zijn hiertoe ingevoerd in het programma Winhavig van bureau DirActivitySoftware (v9.1.1). Dit programma maakt gebruik van het dBVision rekenhart Indus10.

Een overzicht van de ingevoerde situatie staat in de figuren en uitdraai in Bijlage 2 en 4. Het rekenmodel maakt gebruik van bronpunten die de geluidemissie representeren. Er is gebruik gemaakt van de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (VROM 1999). Het programma berekent dan met de voorgeschreven overdrachtsmethode (methode II.8) de geluidbelasting op de gevels van de omliggende woningen. De harde en zachte bodemgebieden zijn gemodelleerd conform de beschikbare gegevens.

4.1 Inschatting representatieve bedrijfssituatie (RBS)

De maximale bedrijfsvoering op basis van het bestemmingsplan is in de basis de uitgangssituatie. In de praktijk is (het bouwvlak van) de bestaande woning Kraakweg 14/14a reeds beperkend voor het bedrijf op de Nijkerkerstraat 18. Andere omliggende woningen zijn De Kraak 12 en Kraakweg 3. Het zal in de praktijk vooral gaan om transportbewegingen. In het model is daarom een aantal mobiele bronnen ingevoerd, te weten bestelbussen, een zware vrachtwagen en personenauto's.

Als bronniveau is uitgegaan van $L_{wr} = 93, 102$ resp. 89 dB(A). Ook is een aantal stationaire bronnen toegevoegd. Daarvoor is een kengetal voor AMvB bronnen gebruikt van $L_{wr} = 85$ dB(A). Het bedrijf heeft een motafzuiging. Deze is ook in het model opgenomen met een bronvermogen van $L_{wr} = 88$ dB(A). Er is gerekend met een bedrijfsduur van 100% in de dagperiode.

De bronnen zijn zodanig gemodelleerd dat op de bestaande woning Kraakweg 14 voor wat betreft het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau rond de norm voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ligt uit het Activiteitenbesluit.

Voor de transportbewegingen aan de noordoostzijde van het bedrijf is dan gerekend met:

Tabel 2: Aantal ingevoerde transportbewegingen

Bron	Dag	Avond	Nacht	Toeslag L_{Amax}
Zware vrachtwagen	2	1	1	6
Bestelbus	10	4	4	7
Personenauto	10	2	2	10

Voor de vrachtwagens is vanwege het afblazen van remlucht gerekend met een toeslag van 6 dB. Vervolgens is berekend wat deze geluidemissie voor gevolgen heeft voor de geluidbelasting op de nieuw geplande woningen.

5. Rekenresultaten

Dit hoofdstuk gaat in op de rekenresultaten in de bedrijfssituatie zoals beschreven in het voorgaande hoofdstuk.

5.1 Bestaande situatie

In de figuren en uitdraai in de bijlagen is de berekende geluidbelasting op de omliggende woningen weergegeven. Een samenvatting voor de bestaande situatie staat in onderstaande tabel.

Tabel 3: Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,Lt}$) en maximale niveaus (L_{Amax}) in dB(A) op gevels van omliggende reeds aanwezige woningen vanwege het aan-nemersbedrijf Nijkerkerstaat 18 (maximale situatie).

RBS Dagperiode op 1.5m, Avond-/nachtperiode: hoogste waarde/gevel

Adres	$L_{Ar,Lt}$			L_{Amax}		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Kraakweg 14 (ZW)	52	46	41	70	71	71
Kraakweg 14 (NW)	51	46	41	73	73	73
De Kraak 12	46	40	35	62	65	65
De Kraak 8	45	41	35	62	64	64
De Kraak 3	48	42	36	60	63	63

Er is hiermee dus bewust een enigszins overbelaste situatie gemodelleerd en daarmee een iets meer dan maximale invulling van mogelijke activiteiten van het bedrijf.

5.2 Rekenresultaten aanvraag

In onderstaande tabel is vervolgens de geluidbelasting weergegeven als de nieuwe woningen (won. 1-4) worden gerealiseerd. Daarbij is het uitgangspunt dat de gevels aan de Kraakweg als zogenaamde dove gevels worden uitgevoerd. Dat wil zeggen dat er geen te openen delen in mogen zitten (m.u.v. geluidgedempte ventilatie, of voor niet geluidgevoelige ruimten zoals een hal). Op een dove gevel behoeft geen toetsing plaats te vinden aan de geluidnormen. Wel moet de geluidwering van de gevels voldoende zijn om te voldoen aan de nieuwbouweis uit het Bouwbesluit voor de binnenwaarde van het geluid.



De rekenresultaten met deze uitgangspunten zijn weergegeven in Tabel 4. Hieruit blijkt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de bestaande woning Kraakweg 14 bepalend is. Bij analyse blijkt verder dat er in de avond en nacht in de RBS in de praktijk geen vrachtwagens kunnen aankomen of vertrekken en in de nachtperiode (23-07 uur) in feite ook geen bestelbussen of personenauto's. De maximale niveaus op Kraakweg 14 en andere bestaande woningen in de nacht worden dan overschreden.

Tabel 4: Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,Lt}$) en maximale niveaus ($L_{A,max}$) in dB(A) op gevels van de geplande woningen vanwege het aannemersbedrijf Nijkerkerstaat 18 (maximale situatie).

RBS: Dagperiode op 1.5m, Avond-/nachtperiode: hoogste waarde/gevel

Won.	Gevel	$L_{A,r,Lt}$			$L_{A,max}$		
		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
1	ZO1	45	42	37	74	74	74
2	NW	48	42	36	61	62	62
3	ZO1	46	46	41	69	70	70
4	NW	36	29	24	49	51	51
Kw14	ZW	52	46	41	70	71	71
	NW	52	46	41	73	73	73

Verder blijkt dat het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau op de nieuwe woningen voldoet aan de eisen uit het Activiteitenbesluit. Alleen op een deel van de zuidoostgevel van woning 3 is er een lichte overschrijding mogelijk in de avondperiode.

Aanvullend is ook gekeken naar de maximale geluidniveaus welke kunnen optreden. Maximale niveaus van laden en lossen in de dag zijn uitgezonderd van toetsing (Act. besluit), maar worden wel in de ruimtelijke beoordeling betrokken. Het blijkt dan dat de maximale waarde vanwege transportbewegingen van een zware vrachtwagen in de avond- of nachtperiode op de bestaande woning Kraakweg 14 (en andere omliggende woningen) hoger is dan $L_{A,max}=65$ dB(A). Zware vrachtwagens zijn daarmee alleen in de dagperiode mogelijk. Vanwege een bestelbus en een personenauto liggen de maximale niveaus op de bestaande woning hoger dan $L_{A,max}=60$ dB(A). Transportbewegingen in de nachtperiode zijn daarmee niet mogelijk zonder overschrijding van de normen.

5.3 Beoordeling en mogelijke maatregelen

Er is daarom gekeken naar een situatie zonder bewegingen van vrachtwagens in avond- en nachtperiode en zonder andere transportbewegingen in de nachtperiode. Ook is als maatregel een scherm van 2m hoog opgenomen op de zuidoosthoek van de woningblokken en is op de 1^e verdieping de helft van zuidoostgevel aan de wegzijde doof uitgevoerd. Ook de zuidwestgevels worden zoals eerder al gemeld uitgevoerd als dove gevels. De rekenresultaten zijn weergegeven in Tabel 5.

Uit de rekenresultaten blijkt dat na plaatsing van een scherpje op de zuidoosthoek van de bouwblokken van 2m hoog in de dagperiode goed is te voldoen aan de normen uit het Activiteitenbesluit en aan de uitgangspunten van een goede ruimtelijke ordening.

Als gekeken wordt naar de maximale niveaus dan valt op dat er in de avond en nachtperiode vrijwel geen activiteiten mogelijk zijn, zonder overschrijding op de bestaande woning Kraakweg 14 (en andere omliggende woningen). Dat geldt voor vrachtwagenbewegingen in avond en nacht. Maar ook voor transportbewegingen van busjes of personenauto's in de nacht.



Zonder deze transportbewegingen in de nacht voldoen de niveaus aan de eisen uit het Activiteitenbesluit en aan de richtwaarden voor een goede ruimtelijke ordening.

Tabel 5: Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r;LT}$) en maximale niveaus ($L_{A,max}$) in dB(A) op gevels van de geplande woningen vanwege het aannemersbedrijf Nijkerkerstaat 18.

Scherp zuidoosthoek gebouwen 2m hoog

RBS: Dagperiode op 1.5m, Avond-/nachtperiode: hoogste waarde/gevel

Won.	Gevel	$L_{A,r;LT}$			$L_{A,max}$			Opmerking
		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	
1	ZO1	45	40	33	64	64	51	
	ZO2	46	39	32	64	63	50	
	NO	24	18	12	39	36	30	
	ZW	55	47	40	75	66	55	Doof
2	NW	48	42	36	61	62	54	
	NO	34	30	24	51	50	41	
	ZW	56	47	40	73	64	55	Doof
3	ZO1	46	45	39	61	63	54	
	ZO2	47	42	36	66	61	52	
	NO	32	28	22	45	47	38	
	ZW	54	45	39	69	63	54	Doof

Won.	Gevel	L _{Ar;Lt}			L _{Amax}			Opmerking
		Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	
4	ZW	53	44	38	68	62	53	Doof
	NW	36	29	23	49	46	38	
Kr.14	ZW	52	45	39	70	63	53	
	NW	52	45	38	73	64	54	

Uit de rekenresultaten blijkt ook dat na toepassing van een dove zuidwestgevel, deels dove zuidoostgevels en de schermpjes op de zuidoosthoeken de geluidbelasting op de nieuwe woningen gelijk of lager is dan op de bestaande woning.

Hiermee is aangetoond dat het bedrijf aan de Nijkerkerstraat 18 geen extra belemmerende werking ondervindt door realisatie van de woningen, mits de zuidwestgevels doof worden uitgevoerd en er een scherm geplaatst wordt op de zuidoosthoeken van de beide woningblokken van 2m hoog (vuistregel massa >10 kg/m²). Voor de woningen is dan sprake van een goed woon- en leefklimaat voor het aspect bedrijfsgeluid.

5.4 Geluidwering gevels

Op een dove gevel vindt geen toetsing plaats aan de norm, maar de gevel moet wel zodanig zijn geïsoleerd dat het geluidniveau binnen voldoet aan de nieuwbouweis uit het Bouwbesluit.

Er is ook een bijdrage van het wegverkeer. Op basis van Bijlage 1 van het RMG2012 is de cumulatieve geluidbelasting (incl. dove gevel en schermpjes) bepaald en weergegeven in onderstaande Tabel 6. Voor een worst case benadering zijn de berekende cumulatieve waarden inclusief transportbewegingen in avond en nacht.

Tabel 6: Cumulatieve geluidbelasting L_{cum} in dB conform RMG2012
Bijdrage industrielawaai en wegverkeer
G_{A;K}: Benodigde karakteristieke geluidwering bij een binnenniveau van 33 dB.

Won.	Gevel	H _w	L _{cum}	G _{A;K}	Opmerking
1	ZO1	1.5m	47	20	Scherf hoek 2m
		4.5m	54	21	Helpt wegzijde doof
	ZO2	1.5m	51	20	
		4.5m	52	20	
	ZW	1.5m	57	24	Doof
		4.5m	58	25	Doof
	ZW	1.5m	57	24	Doof
		4.5m	58	25	Doof

Won.	Gevel	H _w	L _{cum}	G _{A;k}	Opmerking
	NW	1.5m	50	20	
		4.5m	51	20	
3	ZO1	1.5m	48	20	Scherp hoek 2m
		4.5m	56	23	Helpt wegzijde doof
	ZO2	1.5m	48	20	
		4.5m	53	20	
	ZW	1.5m	56	23	Doof
		4.5m	56	23	Doof
4	ZW	1.5	55	22	Doof
		4.5	55	22	Doof
	NW	1.5	42	20	
		4.5	44	20	

De wettelijk benodigde karakteristieke geluidwering bedraagt dan $G_{A;k}=25$ dB of lager. De overige gevels moeten voldoen aan de minimale geluidwering uit het Bouwbesluit van $G_{A;k}=20$ dB.

Vanuit de gemeente is gevraagd zoveel mogelijk worst case te rekenen. Voor wat betreft het binnenniveau is daarom ook nog gekeken naar een piekbelasting van $L_{Amax}=74$ dB(A). Uit de literatuur is bekend dat ontwaakreacties optreden bij een $SEL=60$ dB(A) binnen. Enige fysieke invloed op de slaap treedt op bij piekniveaus van rond de 45 dB(A) binnen. Het Activiteitenbesluit gaat bij aanpandige situaties ook uit van een $L_{Amax}=55, 50$ en 45 dB(A) in dag, avond en nacht.

Vrachtwagens kunnen bij komen of gaan maximale niveaus veroorzaken van $L_{Amax}=74$ dB(A) op de gevels van de nieuwe woningen. In de dag is dan een geluidwering nodig van $G_{A;k}=19$ dB(A). Omdat bij komende of gaande vrachtwagens in de nacht de maximale niveaus op de gevels van diverse omliggende woningen worden overschreden kan dit buiten de dagperiode feitelijk niet plaatsvinden. In de hypothetische situatie dat vrachtwagens in de avond of nacht zouden komen of gaan, zou een karakteristieke geluidwering van $G_{A;k}=24-29$ dB(A) nodig zijn.

Als de dove gevels en de wegzijde van de zuidoostgevels hieraan voldoen dan is sowieso geen hinder binnen te verwachten. Dit aspect dient nader te worden uitgewerkt in een bouwoakoestisch onderzoek bij de aanvraag Omgevingsvergunning bouwen.

De noordoostgevels van de woningen zijn geluidluw en hebben een geluidluwe buitenruimte. Daarmee is het plan binnen het gemeentelijke geluidbeleid realiseerbaar.

6. Samenvatting en conclusies

1. Initiatiefnemer heeft het voornemen op het perceel aan de Kraakweg 14 te Putten (voorheen Stenenkamerseweg 2), vier woningen te realiseren (2 blokken).
2. De nieuw geplande woningen liggen op korte afstand van het bedrijf aan de Nijkerkerstraat 18. De gemeente heeft gevraagd inzichtelijk te maken of dit nadelige gevolgen heeft voor het aannemersbedrijf en of ter plaatse van de woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.
3. Het aannemersbedrijf valt met een werkplaats $<1.000 \text{ m}^2$ onder categorie 2 met een grootste afstand van 30m. Het plan ligt binnen deze afstand. Als wordt uitgegaan van een gemengd gebied, dan geldt één stap lager (10m). Dan zouden de nieuwe woningen (bouwvlak en vergunningvrije uitbouw) buiten deze afstand liggen.
4. Voor het bedrijf zijn de omliggende woningen en is vooral de bestaande woning Kraakweg 14 bepalend voor de maximale geluidemissie. Het Activiteitenbesluit is daarvoor bepalend met een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van $L_{A,r,LT}=50, 45$ en 40 dB(A) in resp. dag, avond en nacht. Maximale niveaus mogen in principe niet meer zijn dan resp. $L_{A,max}=70, 65$ en 60 dB(A) . Maximale niveaus van laden en lossen in de dag zijn daarbij uitgezonderd voor toetsing aan het Activiteitenbesluit, maar worden wel in de planologische toets meegewogen.
5. De geluidbelasting vanwege het bedrijf op de Nijkerkerstraat 18 op de omliggende woningen is berekend conform de Handleiding meten en rekenen industrielawaai (VROM 1999). Hiertoe is een akoestisch rekenmodel gemaakt in het programma Winhavig.
6. Het rekenmodel is zo opgesteld dat de bestaande maatgevende woning Kraakweg 14 enigszins is overbelast. In het rekenmodel is daartoe een aantal mobiele en stationaire bronnen ingevoerd. Uit de rekenresultaten blijkt dat zware vrachtwagens alleen in de dagperiode mogelijk zijn, met een maximaal niveau op de gevel van Kraakweg 14 van $L_{A,max}=70-73 \text{ dB(A)}$ en meer dan $L_{A,max}=60 \text{ dB(A)}$ in de nacht op ook andere bestaande woningen.
7. Om eventuele hinder bij de nieuwe woningen en onevenredige belemmeringen voor het bedrijf en overschrijding van de normen te voorkomen zijn in het plan maatregelen opgenomen. De zuidwestgevels worden doof uitgevoerd, er komt een scherm op de zuidoosthoek van de woonblokken van 2m hoog en de helft van zuidoostelijke kopgevels wordt op de 1^e verdieping doof uitgevoerd. Bij de indeling van de bovenverdieping moet wel rekening worden gehouden met de mogelijkheid om te spuien.
8. De bestaande omliggende woningen blijken reeds beperkend voor komend en gaand vrachtverkeer van Nijkerkerstraat 18 in de nachtperiode. Voor Kraakweg 14 geldt dit ook voor de avondperiode. In samenhang met de getroffen maatregelen zijn de nieuwe woningen dan ook niet onevenredig beperkend voor de bedrijfsvoering.

9. Uit de rekenresultaten blijkt dan dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ter plaatse van de nieuwe woningen en zonder vrachtverkeer in de nacht, is berekend op $L_{Ar,LT}=48, 45$ en 38 dB(A) of lager. Hiermee wordt voldaan aan de normen voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau uit het Activiteitenbesluit en ook aan een goede ruimtelijke ordening. De noordoostgevels van de woningen zijn volledig van het bedrijf afgeschermd en geluidluw (ook voor verkeerslawaaï). De bestaande woning Kraakweg 14 blijft bepalend.

Won.	$L_{Ar,LT}$			L_{Amax}		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
1	45	40	33	64	64	51
2	48	42	36	61	62	54
3	46	45	39	61	62	54
4	36	29	23	49	46	38
Kw14	51	45	39	73	64	54

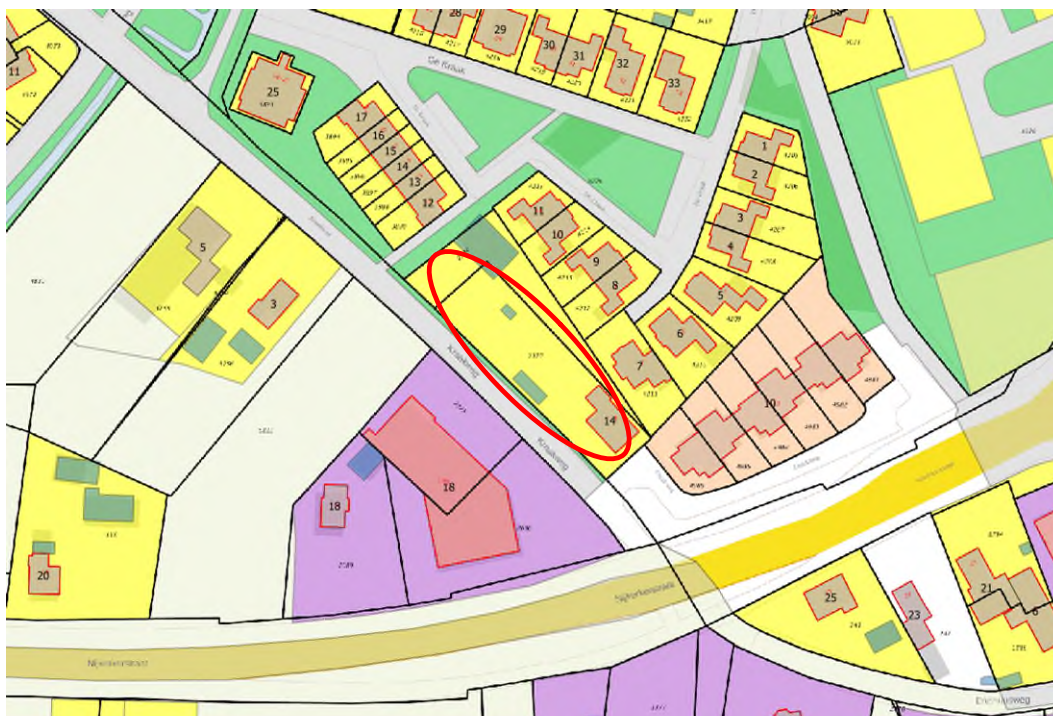
Geluidbelasting gevels industrie (zonder transportbewegingen nacht)

10. Ter plaatse van de nieuwe woningen is voor het aspect bedrijfsgeluid sprake van een goed woon- en leefklimaat.
11. De cumulatieve geluidbelasting van wegverkeer en industrielawaai is $L_{cum}=58$ dB of lager. Om te voldoen aan de wettelijke eisen zal de karakteristieke geluidwering van de woningen moeten voldoen aan $G_{A,k}=20-25$ dB. Voor de hoogst belaste gevels zal worden gestreefd naar een $G_{A,k}$ van $25-29$ dB. Daarmee wordt eventuele geluidhinder in de woning van bedrijfsactiviteiten extra beperkt. Omdat de exacte invulling van de woningen nog niet bekend is, zal het bouwakoestisch onderzoek bij de aanvraag Omgevingsvergunning bouwen worden toegevoegd.
12. De woningen beschikken voor zowel wegverkeer als industrielawaai over een geluidluwe gevel. Realisatie van het plan is daarmee mogelijk binnen het gemeentelijke geluidbeleid.
13. Advies is de dove geveldelen en de scherm delen op de zuidoosthoeken (2m hoog) als zodanig te borgen in de regels van het bestemmingsplan (zie figuur bijlage 2).

Bijlagen

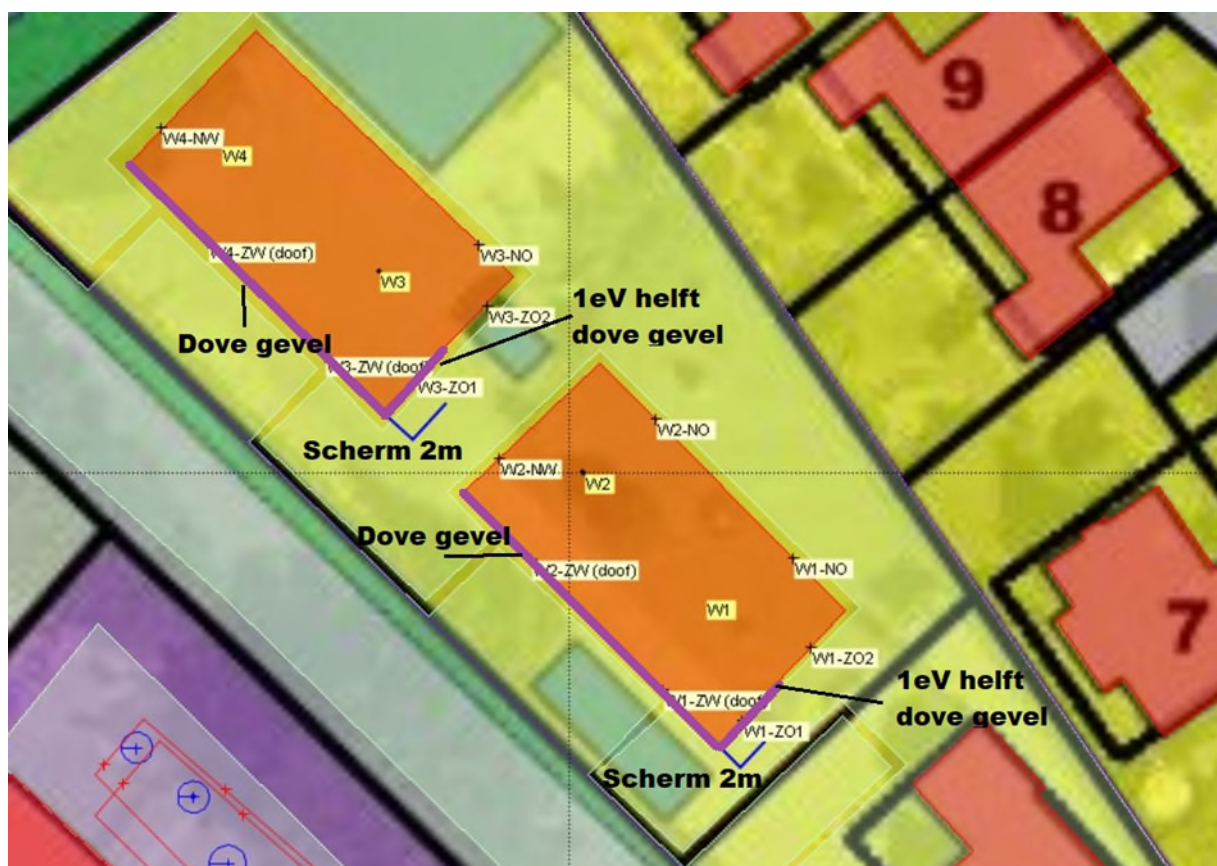
1. Situatieschets
2. Figuren met rekenresultaten
3. Uitsluiting invoergegevens
4. Verkeersgegevens

Bijlage 1 Situatieschets





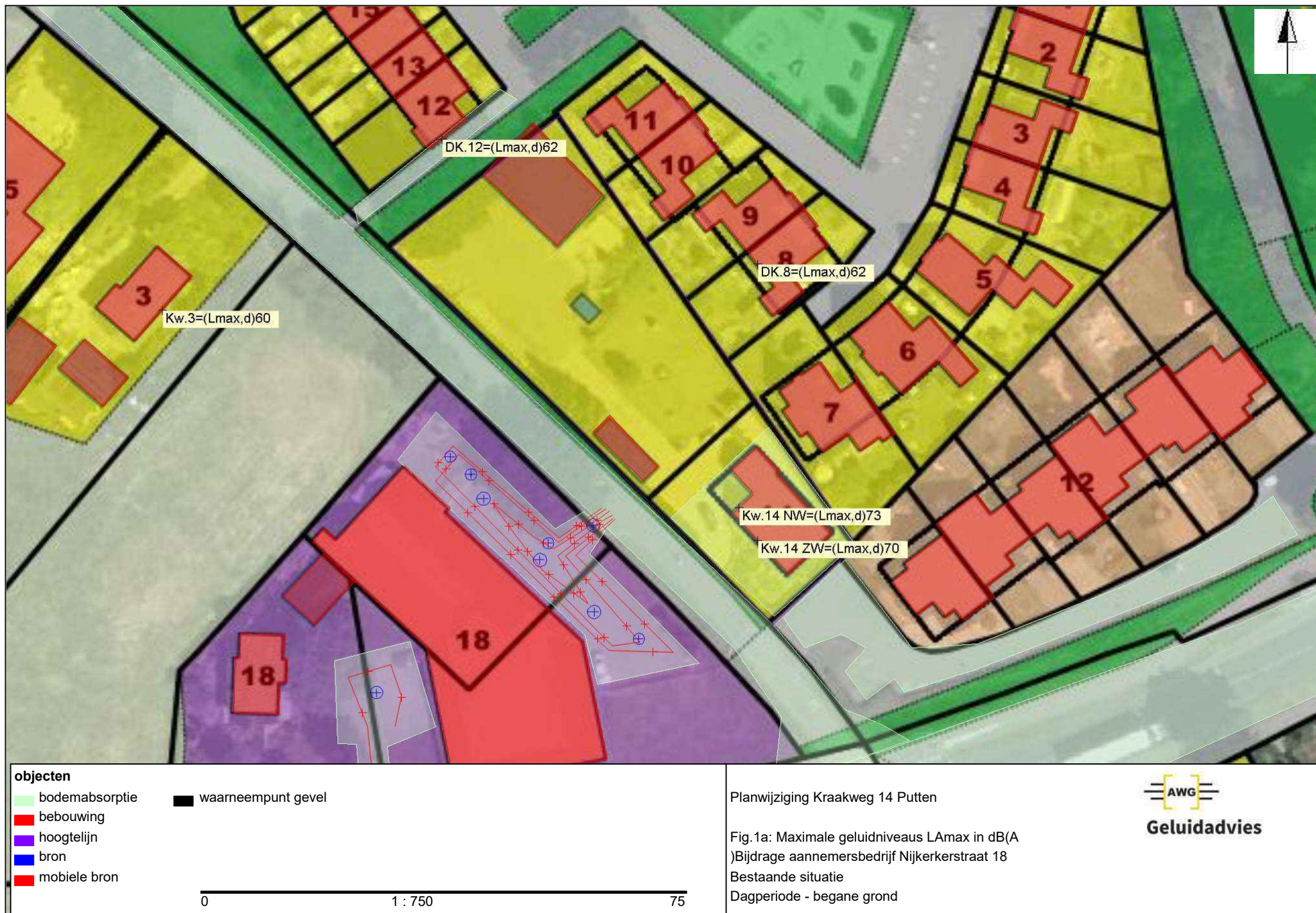
Nieuwe situatie



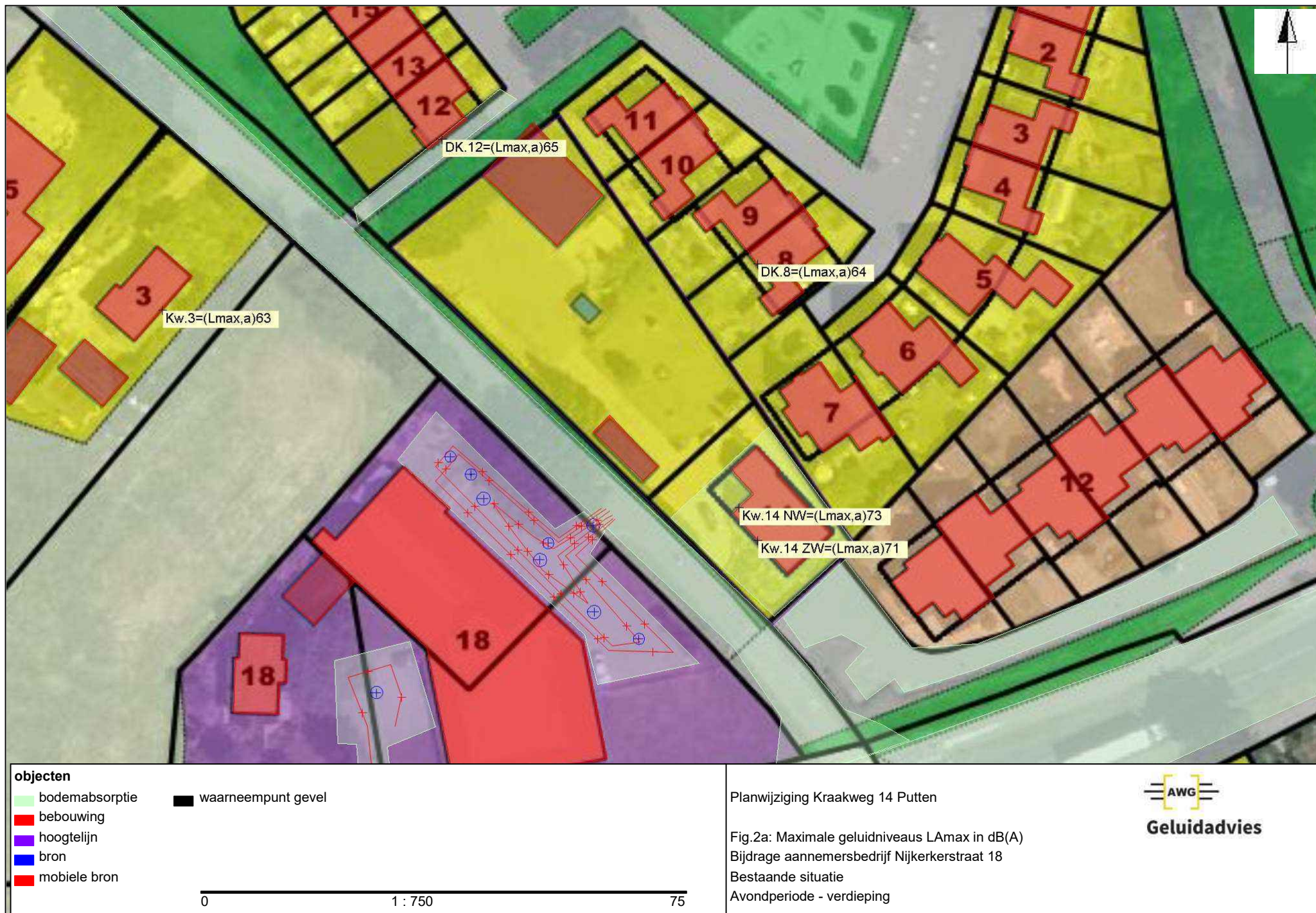
Bijlage 2

Figuren met rekenresultaten

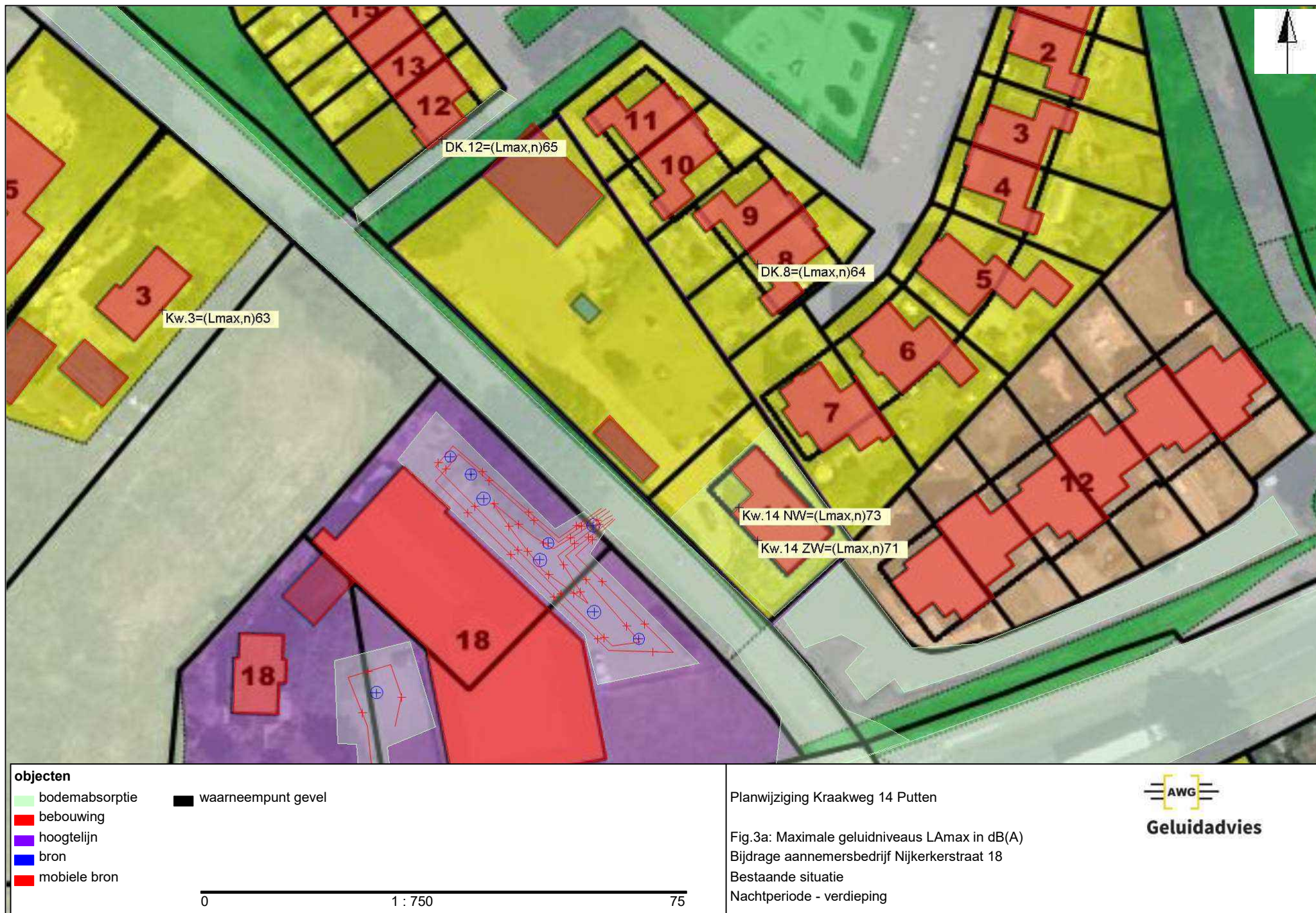


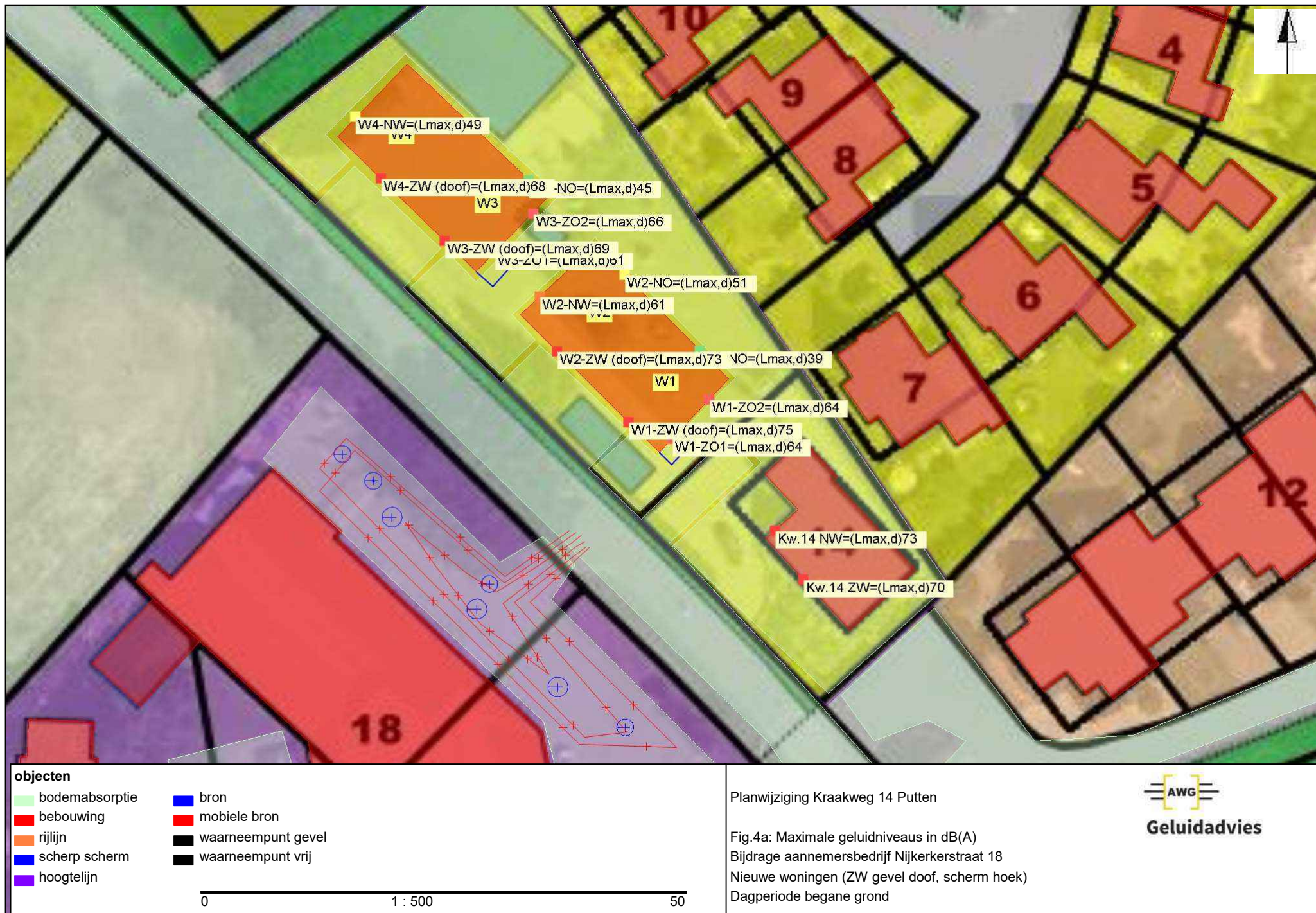


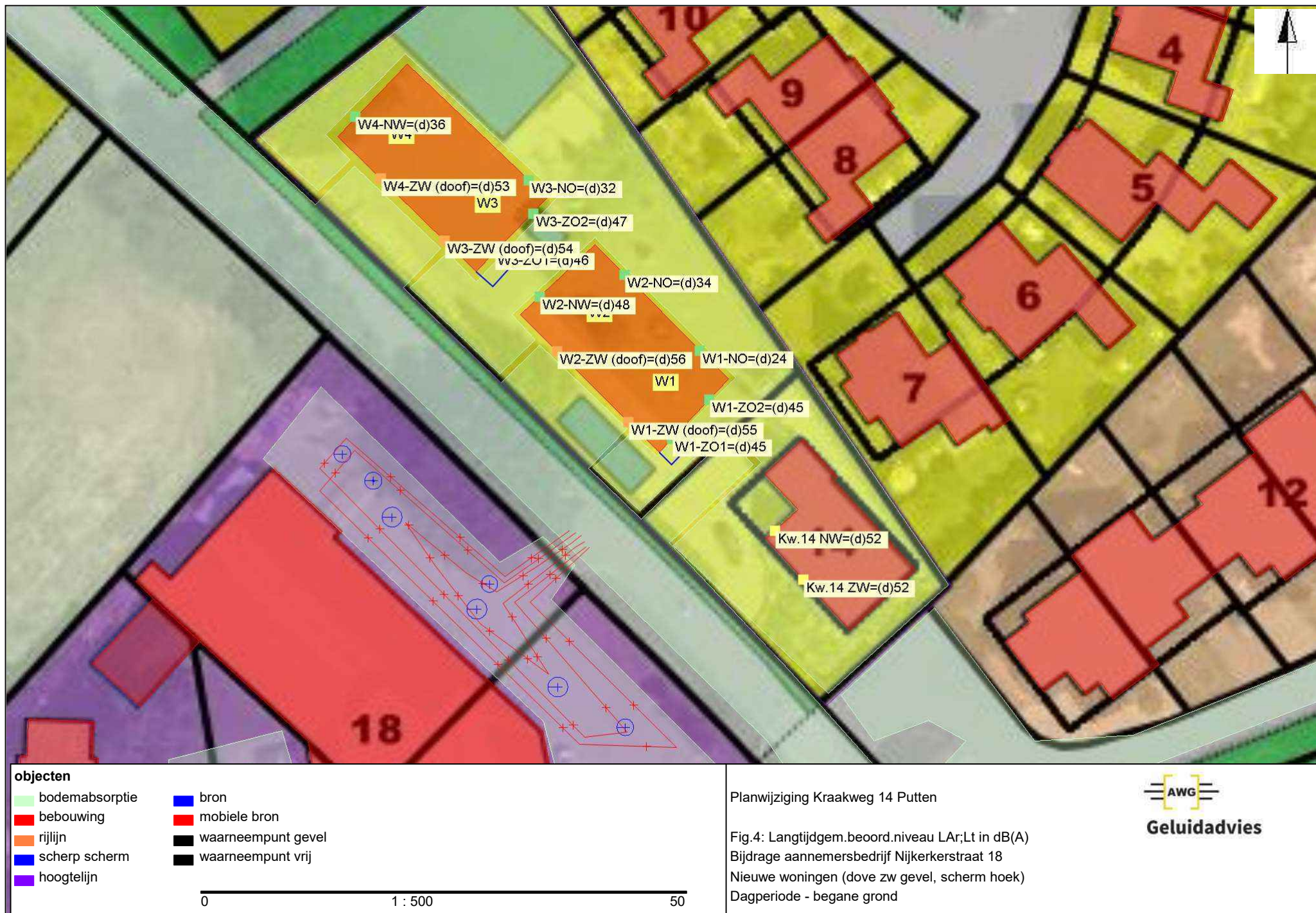


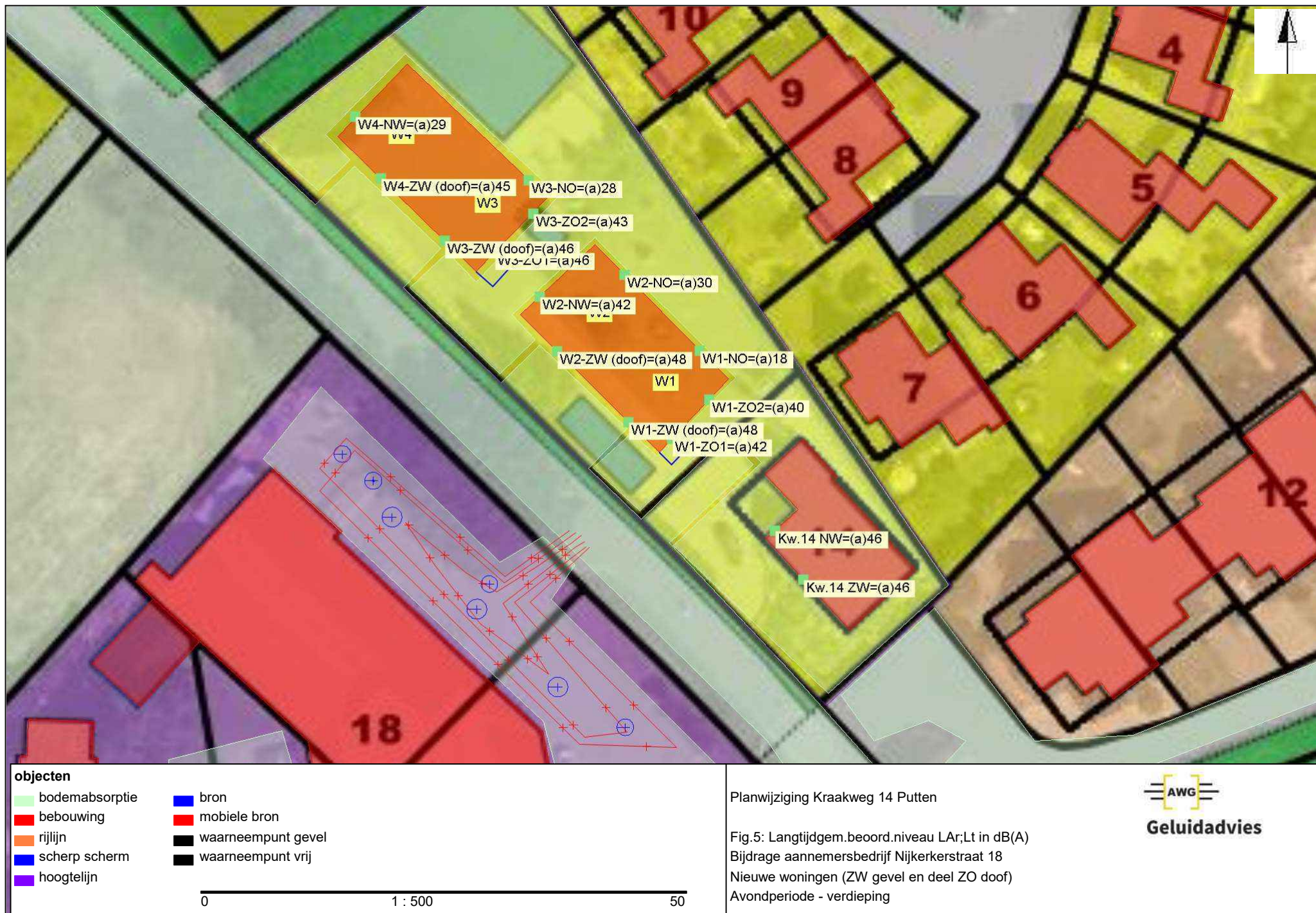


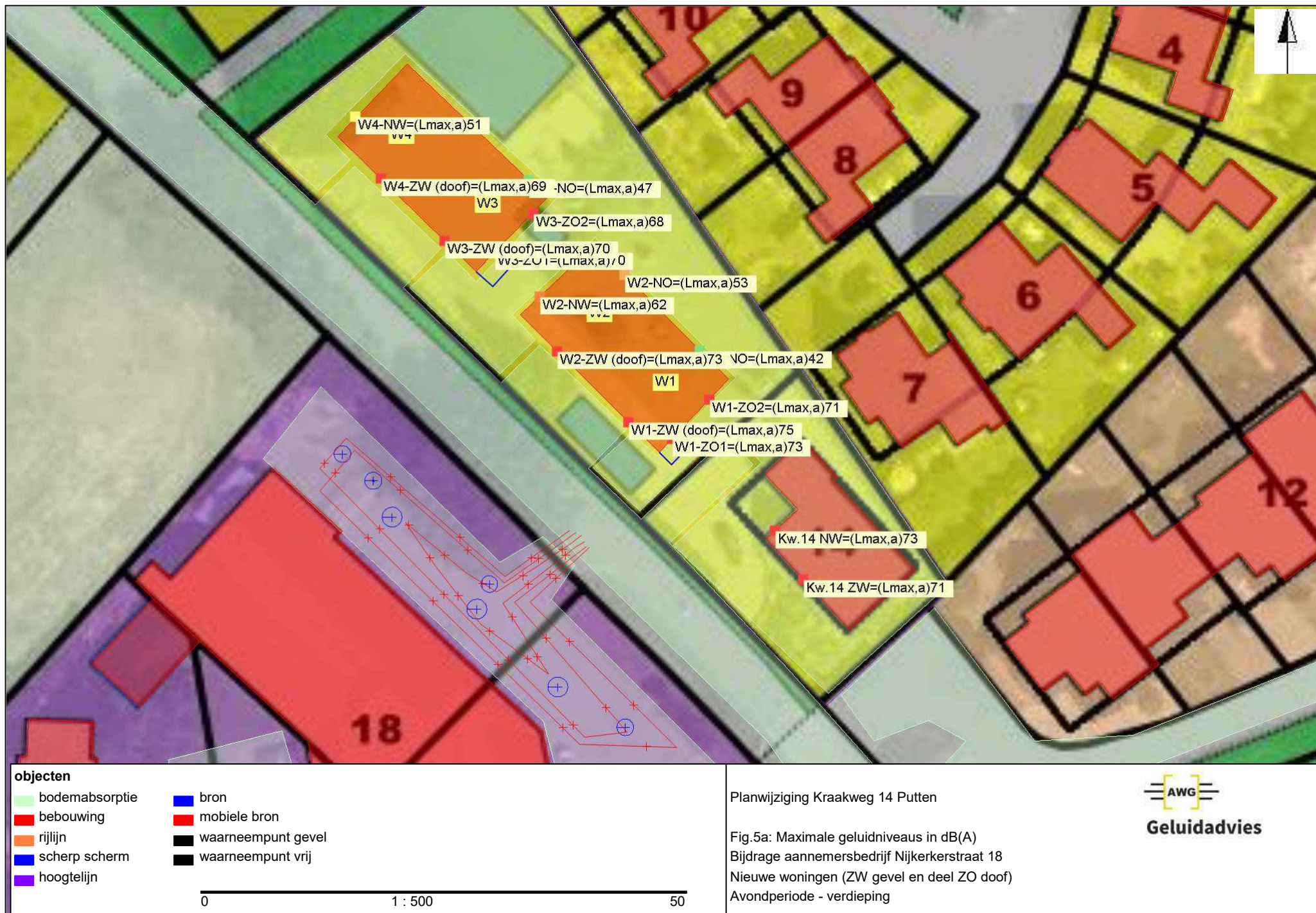


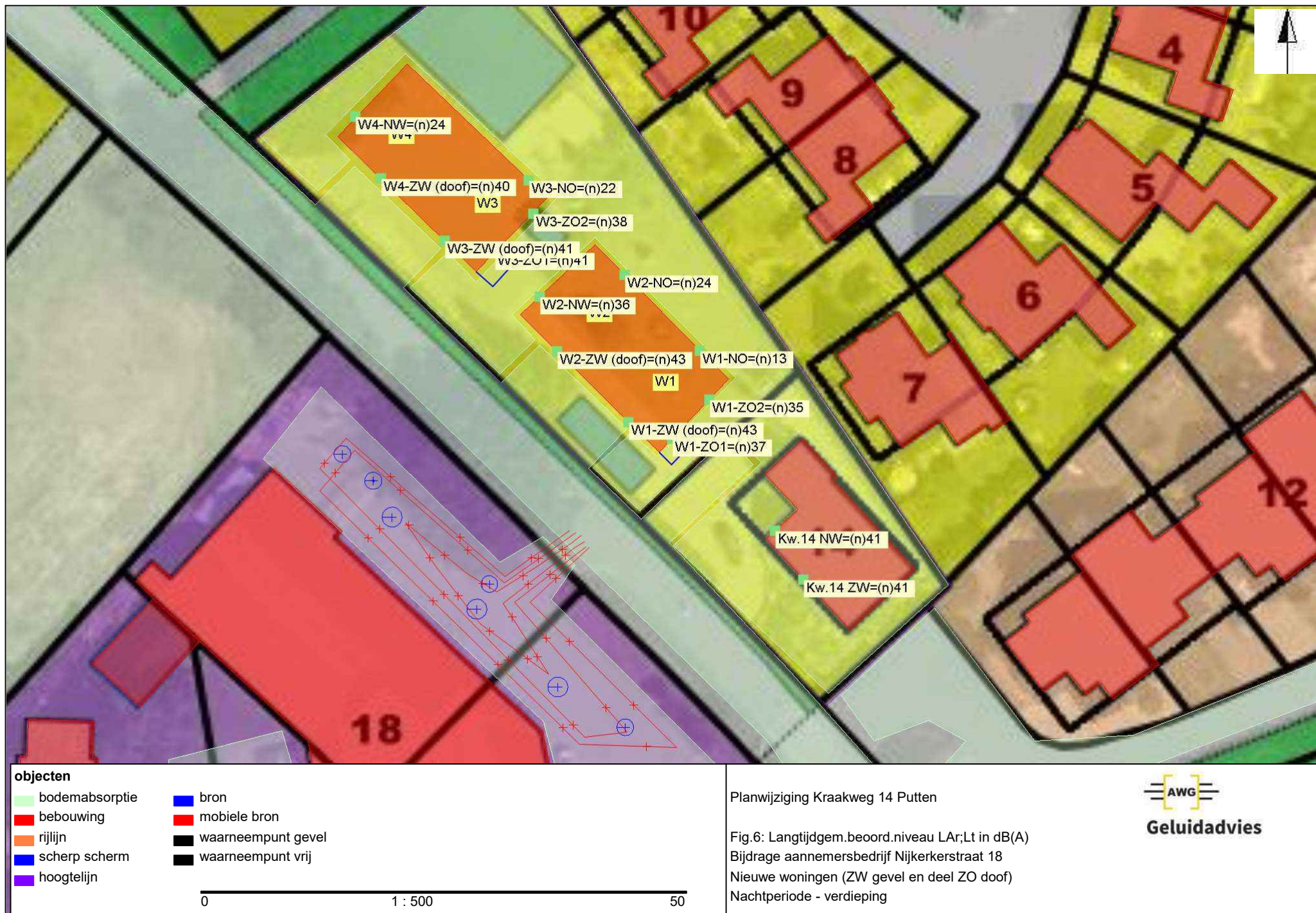


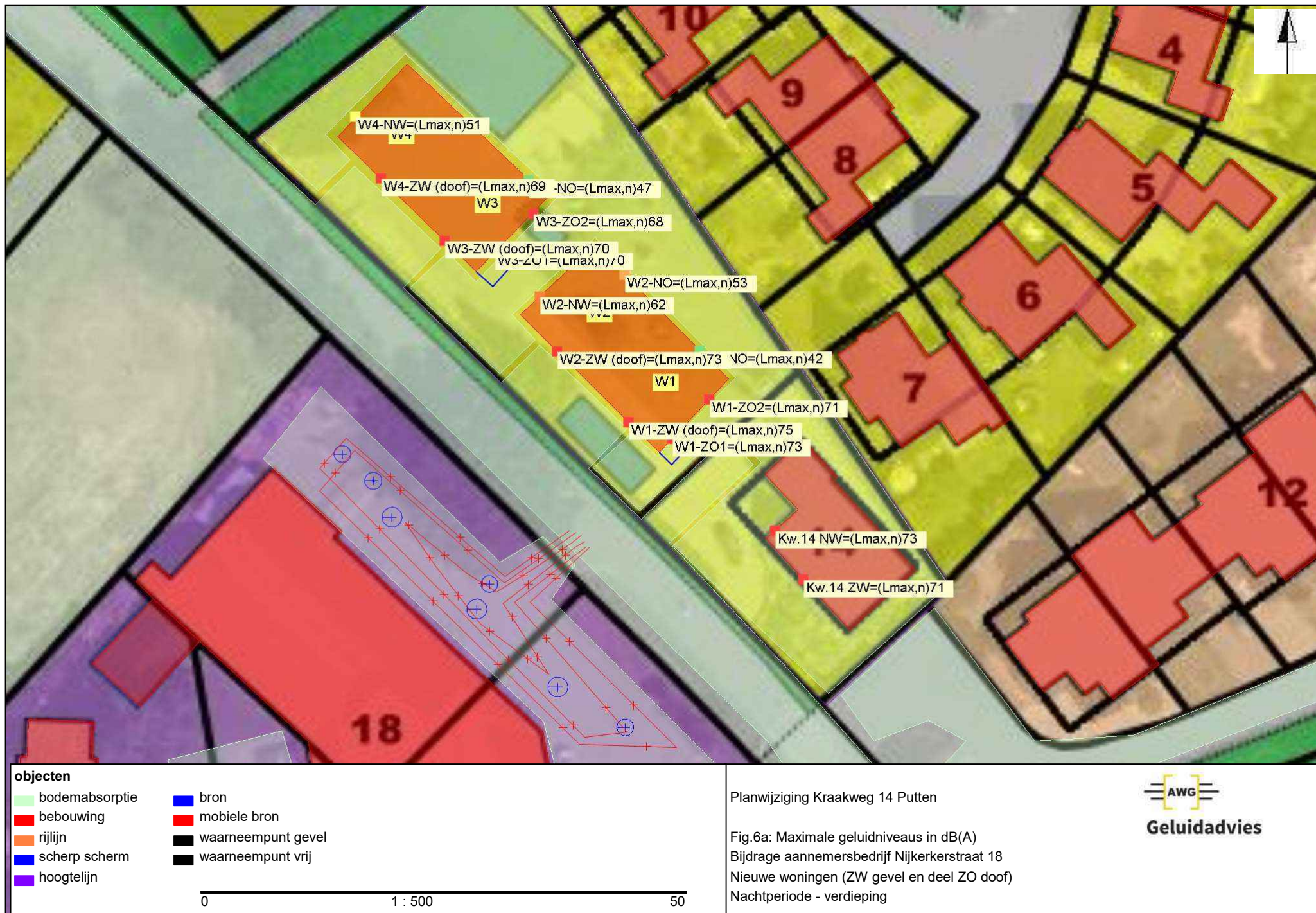


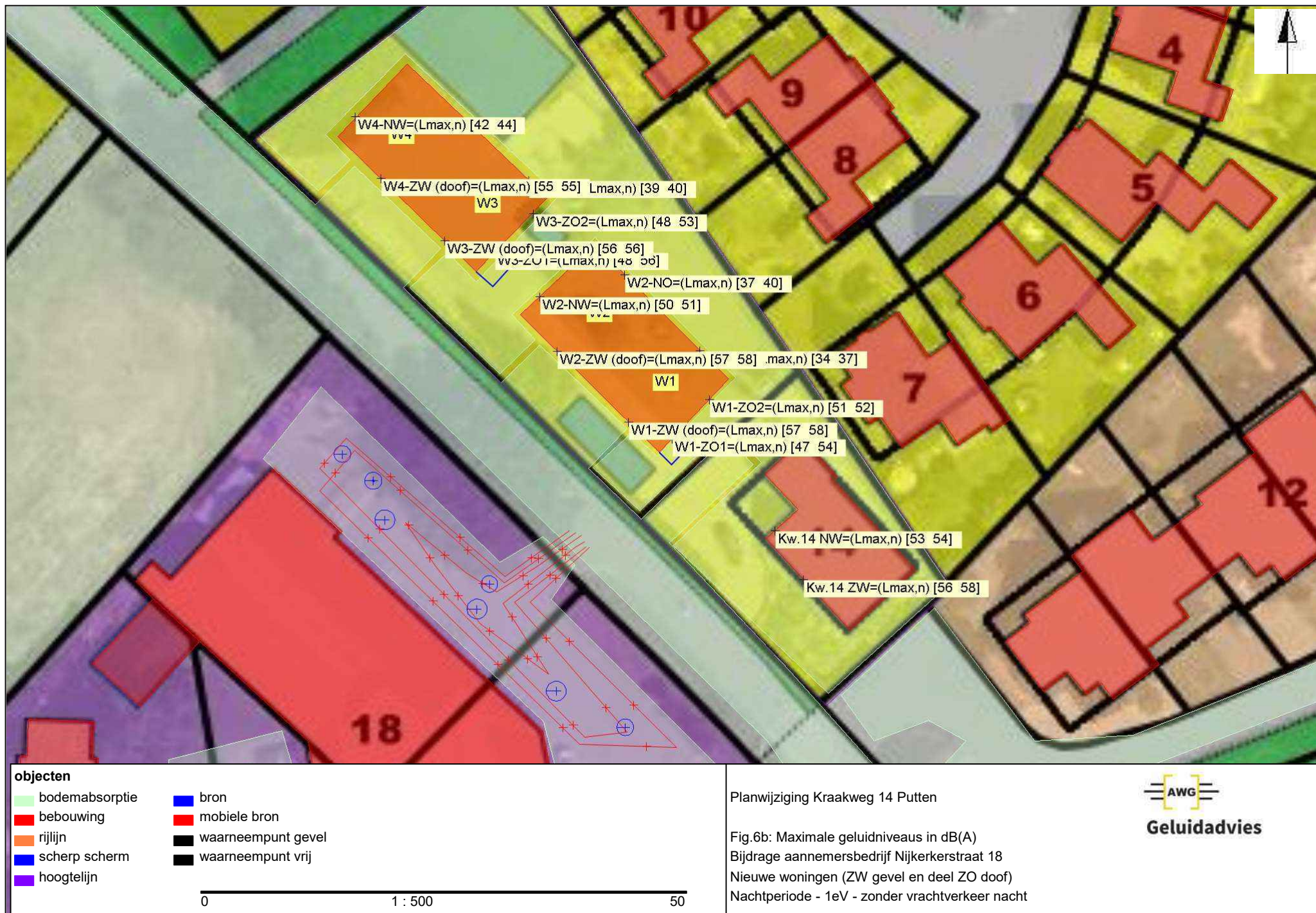












Bijlage 3

Uitdraai invoergegevens



Projectgegevens

projectnaam: Planwijziging Kraakweg 14 Putten
opdrachtgever: De Bunte
adviseur: AWG
databaseversie: 911
situatie: Kraakweg 14 - aanvraag 2022
uitsnede: Kraakweg 14 - realisatie woningen

omschrijvingverkeerslawaiindustrielawaai

rekenhart:	17.2.0 (build2) nvt	10.37 04.01.2021 indus10
aut. berekening gemiddeld maaiveld:	☒	n.v.t.
alleen absorptiegebieden(geen hz-lijnen):	☒	☒
standaard bodemabsorptie:	100 %	50 %
rekenresultaat binnengelezen (datum):	02-05-2022	20-04-2022
rekenresultaat binnengelezen (tijd):	20:08	11:30
maximum aantal reflecties:	1 graden	1
minimum zichthoek reflecties:	2 graden	n.v.t.
maximum sectorhoek:	5 graden	n.v.t.
vaste sectorhoek:	2	n.v.t.
methode aftrek110g:	per wnp per weg RMG2012/2014 .	
rekenmethode:		HMRI 1999
meteo correctie:		☒
jaargetijde zomer:		☐
opmerking		

Bebouwing

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
2	8.0	0.0	91		80	dx:f:0
3	8.0	0.0	37		80	dx:f:0
6	8.0	0.0	46		80	dx:f:0
7	8.0	0.0	37		80	dx:f:0
10	8.0	0.0	71		80	dx:f:0
11	8.0	0.0	45		80	dx:f:0
13	8.0	0.0	26		80	dx:f:0
14	8.0	0.0	26		80	dx:f:0
20	8.0	0.0	56		80	dx:f:0
21	8.0	0.0	40		80	dx:f:0
23	8.0	0.0	33		80	dx:f:0
24	4.0	0.0	26		80	dx:f:0
25	8.0	0.0	55		80	dx:f:0
26	4.0	0.0	26		80	dx:f:0
29	8.0	0.0	27		80	dx:f:0
31	4.0	0.0	37		80	dx:f:0
35	4.0	0.0	25		80	dx:f:0
37	8.0	0.0	21		80	dx:f:0
38	8.0	0.0	27		80	dx:f:0
42	4.0	0.0	21		80	dx:f:0
43	8.0	0.0	55		80	dx:f:0
45	8.0	0.0	28		80	dx:f:0
46	8.0	0.0	23		80	dx:f:0
48	8.0	0.0	69		80	dx:f:0
49	8.0	0.0	42		80	dx:f:0
50	8.0	0.0	41		80	dx:f:0
51	8.0	0.0	62		80	dx:f:0
56	4.0	0.0	15		80	dx:f:0
57	8.0	0.0	22		80	dx:f:0
58	8.0	0.0	41		80	dx:f:0
59	8.0	0.0	11		80	dx:f:0
62	8.0	0.0	34		80	dx:f:0
64	8.0	0.0	31		80	dx:f:0
66	8.0	0.0	47		80	dx:f:0
68	8.0	0.0	45		80	dx:f:0
69	8.0	0.0	37		80	dx:f:0
71	8.0	0.0	98		80	dx:f:0
73	8.0	0.0	45		80	dx:f:0
75	8.0	0.0	49		80	dx:f:0
76	8.0	0.0	47		80	dx:f:0
84	8.0	0.0	26		80	dx:f:0
85	8.0	0.0	30		80	dx:f:0
86	8.0	0.0	24		80	dx:f:0
87	8.0	0.0	27		80	dx:f:0
89	8.0	0.0	15		80	dx:f:0
90	8.0	0.0	147		80	dx:f:0
92	8.0	0.0	37		80	dx:f:0

nr	z,gem	m,gem	lengte	adres	reflectie	kenmerk
94	8.0	0.0	8		80	dx:f:0
95	8.0	0.0	24		80	dx:f:0
102	8.0	0.0	42		80	dx:f:0
105	8.0	0.0	41		80	dx:f:0
109	4.0	0.0	26		80	dx:f:0
110	8.0	0.0	37		80	dx:f:0
111	8.0	0.0	28		80	dx:f:0
115	4.0	0.0	40		80	dx:f:0
116	8.0	0.0	49		80	dx:f:0
118	8.0	0.0	48		80	dx:f:0
119	8.0	0.0	63		80	dx:f:0
121	8.0	0.0	70		80	dx:f:0
122	8.0	0.0	23		80	dx:f:0
123	8.0	0.0	50		80	dx:f:0
124	8.0	0.0	46		80	dx:f:0
125	4.0	0.0	15		80	dx:f:0
126	8.0	0.0	29		80	dx:f:0
127	8.0	0.0	49		80	dx:f:0
129	8.0	0.0	59		80	dx:f:0
134	8.0	0.0	188		80	dx:f:0
135	8.0	0.0	50		80	dx:f:0
137	4.0	0.0	29		80	dx:f:0
140	8.0	0.0	63		80	dx:f:0
141	8.0	0.0	45		80	dx:f:0
143	8.0	0.0	26		80	dx:f:0
148	8.0	0.0	35		80	dx:f:0
150	8.0	0.0	35		80	dx:f:0
151	8.0	0.0	12		80	dx:f:0
155	8.0	0.0	27		80	dx:f:0
158	8.0	0.0	20		80	dx:f:0
159	8.0	0.0	42		80	dx:f:0
166	8.0	0.0	20		80	dx:f:0
181	8.0	0.0	50		80	
182	8.0	0.0	50		80	

Schermen

nr	z,gem	m,gem	lengte	type	reflectie [%]			schermverhogingen	zwevend vl/rl	gekoppeld	
					links	rechts				il	kenmerk
1	2.0	0.0	5	scherp	80	80	-2.0		☐	☐	
2	2.0	0.0	4	scherp	80	80	-2.0		☐	☐	

Bronnen

nr bedrijf	bron	type	bronvermogen													bedrijfsduur			bedrijfsd. 5dB toeslag			bedrijfsd. 10 dB toeslag						
			h	wg	-->	hoek	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	tot	kenmerk	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht		
1	Nijkerkerstraat 18 AMvB3	vrij(>0.5m	2.0	A	0	0	61.0	66.0	71.0	75.0	79.0	80.0	78.0	77.0	75.0	85.7	0.00	7.00	13.00	dB	--	--	--	%	--	--	--	%
2	Nijkerkerstraat 18 AMvB2	vrij(>0.5m	2.0	A	0	0	61.0	66.0	71.0	75.0	79.0	80.0	78.0	77.0	75.0	85.7	0.00	7.00	13.00	dB	--	--	--	%	--	--	--	%
3	Nijkerkerstraat 18 AMvB1	vrij(>0.5m	2.0	A	0	0	61.0	66.0	71.0	75.0	79.0	80.0	78.0	77.0	75.0	85.7	0.00	7.00	13.00	dB	--	--	--	%	--	--	--	%
4	Nijkerkerstraat 18 AMvB4	vrij(>0.5m	5.0	A	0	360	70.0	75.0	80.0	84.0	88.0	89.0	87.0	86.0	84.0	94.7	0.00	7.00	13.00	dB	--	--	--	%	--	--	--	%
5	Nijkerkerstraat 18 LAmax vrachtwagen	vrij(>0.5m	1.5	A	0	360	59.0	74.0	82.0	89.0	92.0	98.0	97.0	90.0	80.0	101.8	0.001	0.001	0.001	%	--	--	--	%	--	--	--	%
6	Nijkerkerstraat 18 LAmax vrachtwagen	vrij(>0.5m	1.5	A	0	360	59.0	74.0	82.0	89.0	92.0	98.0	97.0	90.0	80.0	101.8	0.001	0.001	0.001	%	--	--	--	%	--	--	--	%
7	Nijkerkerstraat 18 LAmax vrachtwagen	vrij(>0.5m	1.5	A	0	360	59.0	74.0	82.0	89.0	92.0	98.0	97.0	90.0	80.0	101.8	0.001	0.001	0.001	%	--	--	--	%	--	--	--	%
8	Nijkerkerstraat 18 Motafzuiging	vrij(>0.5m	1.5	A	0	360	44.0	64.0	70.0	79.0	81.0	82.0	81.5	77.0	69.0	87.6	100.000	--	--	%	--	--	--	%	--	--	--	%
					0	0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	9.5												
					0	0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	9.5												
					0	0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	.0	9.5												

Mobiele bronnen

nr bedrijf	bron	bronvermogen												maxafst	vgem	aantal			aantal 5dB toeslag			aantal 10 dB toeslag		
		h	wg	31	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	tot kenmerk			dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1	Nijkerkerstraat 18 Bestelbus	.9	A	52.0	56.0	62.0	80.0	87.0	89.0	87.0	79.0	68.0	93.0	10	10	6	4	4	0	0	0	0	0	0
2	Nijkerkerstraat 18 Bestelbus	.9	A	52.0	56.0	62.0	80.0	87.0	89.0	87.0	79.0	68.0	93.0	10	10	10	4	4	0	0	0	0	0	0
3	zware vrachtwagen	1.5	A	59.0	74.0	82.0	89.0	92.0	98.0	97.0	90.0	80.0	101.8	5	5	2	1	1	0	0	0	0	0	0
4	Nijkerkerstraat 18 personenauto	.7	A	56.0	71.0	72.0	76.0	80.0	85.0	85.0	74.0	66.0	89.2	10	10	12	2	2	0	0	0	0	0	0

Waarneempunten met rekenresultaten

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag																	(^) VL: ex. optrektoeslag			
nr	z1	m1 adres	huisnr type	afw.toets	refl kenmerk	rhart groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af Lden(*)	Letm	af Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)		
4	0.0	0.0	r.14 ZW gevel			IL totaal (0)	1	1.5	51.94	45.24	40.19	51.16	51.16	51.94	51.94	51.94	45.24	40.19		
						IL totaal (0)	1	4.5	52.76	45.83	40.84	51.90	51.90	52.76	52.76	52.76	45.83	40.84		
						IL totaal (0)	2	1.5	51.94	45.24	40.19	51.16	51.16	51.94	51.94	51.94	45.24	40.19		
						IL totaal (0)	2	4.5	52.76	45.83	40.84	51.90	51.90	52.76	52.76	52.76	45.83	40.84		
						VL totaal (0)	1	1.5	53.03	49.61	44.82	53.98	2	52	54.82	2	53	53.03	49.61	44.82
						VL totaal (0)	1	4.5	55.15	51.70	46.97	56.10	3	53	56.97	2	55	55.15	51.70	46.97
						VL totaal (0)	2	1.5	53.06	49.64	44.85	54.01	2	52	54.85	2	53	53.06	49.64	44.85
						VL totaal (0)	2	4.5	55.15	51.70	46.97	56.10	3	53	56.97	2	55	55.15	51.70	46.97
5	0.0	0.0	r.14 NW gevel			IL totaal (0)	1	1.5	51.95	45.21	40.58	51.27	51.27	51.95	51.95	51.95	45.21	40.58		
						IL totaal (0)	1	4.5	53.05	45.96	41.35	52.23	52.23	53.05	53.05	53.05	45.96	41.35		
						IL totaal (0)	2	1.5	51.95	45.21	40.58	51.27	51.27	51.95	51.95	51.95	45.21	40.58		
						IL totaal (0)	2	4.5	53.05	45.96	41.35	52.23	52.23	53.05	53.05	53.05	45.96	41.35		
						VL totaal (0)	1	1.5	40.00	36.56	31.80	40.95	2	39	41.80	2	40	40.00	36.56	31.80
						VL totaal (0)	1	4.5	40.50	37.01	32.34	41.45	2	39	42.34	2	40	40.50	37.01	32.34
						VL totaal (0)	2	1.5	38.44	35.00	30.24	39.39	2	37	40.24	2	38	38.44	35.00	30.24
						VL totaal (0)	2	4.5	40.54	37.04	32.38	41.49	2	39	42.38	2	40	40.54	37.04	32.38
6	0.0	0.0	W1-NO gevel			IL totaal (0)	1	1.5	24.06	14.97	9.18	22.34	22.34	24.06	24.06	24.06	14.97	9.18		
						IL totaal (0)	1	4.5	27.48	18.46	12.66	25.78	25.78	27.48	27.48	27.48	18.46	12.66		
						IL totaal (0)	2	1.5	24.06	14.97	9.18	22.34	22.34	24.06	24.06	24.06	14.97	9.18		
						IL totaal (0)	2	4.5	27.48	18.46	12.66	25.78	25.78	27.48	27.48	27.48	18.46	12.66		
						VL totaal (0)	1	1.5	32.11	28.41	24.06	33.07	2	31	34.06	2	32	32.11	28.41	24.06
						VL totaal (0)	1	4.5	35.81	32.11	27.77	36.77	2	35	37.77	2	36	35.81	32.11	27.77
						VL totaal (0)	2	1.5	32.11	28.41	24.06	33.07	2	31	34.06	2	32	32.11	28.41	24.06
						VL totaal (0)	2	4.5	35.81	32.11	27.77	36.77	2	35	37.77	2	36	35.81	32.11	27.77
7	0.0	0.0	W2-NW gevel			IL totaal (0)	1	1.5	48.46	41.54	35.63	47.39	47.39	48.46	48.46	48.46	41.54	35.63		
						IL totaal (0)	1	4.5	48.75	41.85	35.96	47.69	47.69	48.75	48.75	48.75	41.85	35.96		
						IL totaal (0)	2	1.5	48.46	41.54	35.63	47.39	47.39	48.46	48.46	48.46	41.54	35.63		
						IL totaal (0)	2	4.5	48.75	41.85	35.96	47.69	47.69	48.75	48.75	48.75	41.85	35.96		
						VL totaal (0)	1	1.5	42.38	38.97	34.16	43.32	2	41	44.16	2	42	42.38	38.97	34.16
						VL totaal (0)	1	4.5	43.50	40.05	35.31	44.45	2	42	45.31	2	43	43.50	40.05	35.31
						VL totaal (0)	2	1.5	42.19	38.79	33.98	43.14	2	41	43.98	2	42	42.19	38.79	33.98
						VL totaal (0)	2	4.5	43.50	40.05	35.31	44.45	2	42	45.31	2	43	43.50	40.05	35.31
11	0.0	0.0	V1-ZO2 gevel			IL totaal (0)	1	1.5	44.93	38.44	32.97	44.12	44.12	44.93	44.93	44.93	38.44	32.97		
						IL totaal (0)	1	4.5	45.44	40.11	35.48	45.40	45.40	45.48	45.48	45.44	40.11	35.48		
						IL totaal (0)	2	1.5	45.14	39.63	34.90	44.98	44.98	45.14	45.14	45.14	39.63	34.90		
						IL totaal (0)	2	4.5	45.45	40.11	35.48	45.41	45.41	45.48	45.48	45.45	40.11	35.48		
						VL totaal (0)	1	1.5	47.77	44.36	39.55	48.71	2	47	49.55	2	48	47.77	44.36	39.55
						VL totaal (0)	1	4.5	49.72	46.27	41.53	50.67	2	49	51.53	2	50	49.72	46.27	41.53
						VL totaal (0)	2	1.5	47.87	44.46	39.65	48.81	2	47	49.65	2	48	47.87	44.46	39.65
						VL totaal (0)	2	4.5	49.72	46.27	41.53	50.67	2	49	51.53	2	50	49.72	46.27	41.53
15	0.0	0.0	W3-NO gevel			IL totaal (0)	1	1.5	32.36	25.54	19.76	31.35	31.35	32.36	32.36	32.36	25.54	19.76		
						IL totaal (0)	1	4.5	34.76	27.94	22.15	33.75	33.75	34.76	34.76	34.76	27.94	22.15		
						IL totaal (0)	2	1.5	32.36	25.54	19.76	31.35	31.35	32.36	32.36	32.36	25.54	19.76		
						IL totaal (0)	2	4.5	34.76	27.94	22.15	33.75	33.75	34.76	34.76	34.76	27.94	22.15		
						VL totaal (0)	1	1.5	36.20	32.74	28.01	37.15	2	35	38.01	2	36	36.20	32.74	28.01
						VL totaal (0)	1	4.5	37.70	34.15	29.58	38.66	2	37	39.58	2	38	37.70	34.15	29.58
						VL totaal (0)	2	1.5	36.20	32.74	28.01	37.15	2	35	38.01	2	36	36.20	32.74	28.01
						VL totaal (0)	2	4.5	37.70	34.15	29.58	38.66	2	37	39.58	2	38	37.70	34.15	29.58
18	0.0	0.0	W2-NO gevel			IL totaal (0)	1	1.5	34.44	27.44	21.69	33.37	33.37	34.44	34.44	34.44	27.44	21.69		

(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag														(^) VL: ex. optrektoeslag		
nr	z1	m1 adres	huisnr type	afw.toets	refl kenmerk	rhart groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af Lden(*)	Letm	af Letm(*)	dag(^) avond(^) nacht(^)
23	0.0	0.0	V3-ZO1 gevel			IL totaal (0)	1	4.5	37.11	30.11	24.37	36.05	36.05	37.11	37.11	37.11 30.11 24.37
						IL totaal (0)	2	1.5	34.45	27.44	21.69	33.38	33.38	34.45	34.45	34.45 27.44 21.69
						IL totaal (0)	2	4.5	37.11	30.11	24.37	36.05	36.05	37.11	37.11	37.11 30.11 24.37
						VL totaal (0)	1	1.5	31.69	27.99	23.64	32.65	2	31	33.64	2 32 31.69 27.99 23.64
						VL totaal (0)	1	4.5	35.19	31.49	27.16	36.16	2	34	37.16	2 35 35.19 31.49 27.16
						VL totaal (0)	2	1.5	31.69	27.99	23.64	32.65	2	31	33.64	2 32 31.69 27.99 23.64
						VL totaal (0)	2	4.5	35.19	31.49	27.16	36.16	2	34	37.16	2 35 35.19 31.49 27.16
						IL totaal (0)	1	1.5	46.13	37.75	32.38	44.69	44.69	46.13	46.13	46.13 37.75 32.38
						IL totaal (0)	1	4.5	54.11	45.76	40.66	52.73	52.73	54.11	54.11	54.11 45.76 40.66
						IL totaal (0)	2	1.5	53.49	44.97	39.78	52.04	52.04	53.49	53.49	53.49 44.97 39.78
						IL totaal (0)	2	4.5	54.11	45.76	40.66	52.73	52.73	54.11	54.11	54.11 45.76 40.66
						VL totaal (0)	1	1.5	36.99	33.48	28.84	37.94	2	36	38.84	2 37 36.99 33.48 28.84
24	0.0	0.0	V1-ZO1 gevel			VL totaal (0)	1	4.5	44.48	41.02	36.30	45.43	2	43	46.30	2 44 44.48 41.02 36.30
						VL totaal (0)	2	1.5	43.42	40.01	35.20	44.36	2	42	45.20	2 43 43.42 40.01 35.20
						VL totaal (0)	2	4.5	44.49	41.03	36.31	45.44	2	43	46.31	2 44 44.49 41.03 36.31
						IL totaal (0)	1	1.5	44.54	35.51	30.33	42.94	42.94	44.54	44.54	44.54 35.51 30.33
						IL totaal (0)	1	4.5	46.72	41.58	37.06	46.81	46.81	47.06	47.06	46.72 41.58 37.06
						IL totaal (0)	2	1.5	46.49	41.28	36.73	46.54	46.54	46.73	46.73	46.49 41.28 36.73
						IL totaal (0)	2	4.5	46.72	41.58	37.06	46.81	46.81	47.06	47.06	46.72 41.58 37.06
						VL totaal (0)	1	1.5	40.41	36.86	32.29	41.37	2	39	42.29	2 40 40.41 36.86 32.29
						VL totaal (0)	1	4.5	51.51	48.06	43.33	52.46	2	50	53.33	2 51 51.51 48.06 43.33
						VL totaal (0)	2	1.5	49.53	46.11	41.32	50.48	2	48	51.32	2 49 49.53 46.11 41.32
						VL totaal (0)	2	4.5	51.51	48.06	43.33	52.46	2	50	53.33	2 51 51.51 48.06 43.33
						IL totaal (0)	1	1.5	46.75	39.10	34.18	45.64	45.64	46.75	46.75	46.75 39.10 34.18
25	0.0	0.0	V3-ZO2 gevel			IL totaal (0)	1	4.5	51.65	42.69	37.61	50.09	50.09	51.65	51.65	51.65 42.69 37.61
						IL totaal (0)	2	1.5	50.68	41.57	36.36	49.06	49.06	50.68	50.68	50.68 41.57 36.36
						IL totaal (0)	2	4.5	51.66	42.70	37.62	50.10	50.10	51.66	51.66	51.66 42.70 37.62
						VL totaal (0)	1	1.5	34.53	30.97	26.40	35.48	2	33	36.40	2 34 34.53 30.97 26.40
						VL totaal (0)	1	4.5	36.60	32.96	28.52	37.56	2	36	38.52	2 37 36.60 32.96 28.52
						VL totaal (0)	2	1.5	34.18	30.61	26.05	35.13	2	33	36.05	2 34 34.18 30.61 26.05
						VL totaal (0)	2	4.5	36.60	32.96	28.52	37.56	2	36	38.52	2 37 36.60 32.96 28.52
						IL totaal (0)	1	1.5	55.21	47.86	43.02	54.23	54.23	55.21	55.21	55.21 47.86 43.02
						IL totaal (0)	1	4.5	55.40	48.01	43.20	54.41	54.41	55.40	55.40	55.40 48.01 43.20
						IL totaal (0)	2	1.5	55.21	47.86	43.02	54.23	54.23	55.21	55.21	55.21 47.86 43.02
						IL totaal (0)	2	4.5	55.40	48.01	43.20	54.41	54.41	55.40	55.40	55.40 48.01 43.20
						VL totaal (0)	1	1.5	48.92	45.52	40.71	49.87	2	48	50.71	2 49 48.92 45.52 40.71
						VL totaal (0)	1	4.5	50.81	47.36	42.62	51.76	2	50	52.62	2 51 50.81 47.36 42.62
26	0.0	0.0	V (doof) gevel			VL totaal (0)	2	1.5	48.92	45.52	40.71	49.87	2	48	50.71	2 49 48.92 45.52 40.71
						VL totaal (0)	2	4.5	50.81	47.36	42.62	51.76	2	50	52.62	2 51 50.81 47.36 42.62
						VL totaal (0)	1	1.5	48.92	45.52	40.71	49.87	2	48	50.71	2 49 48.92 45.52 40.71
						VL totaal (0)	2	4.5	50.81	47.36	42.62	51.76	2	50	52.62	2 51 50.81 47.36 42.62
						IL totaal (0)	1	1.5	55.51	47.35	42.40	54.22	54.22	55.51	55.51	55.51 47.35 42.40
						IL totaal (0)	1	4.5	55.74	47.62	42.70	54.47	54.47	55.74	55.74	55.74 47.62 42.70
						IL totaal (0)	2	1.5	55.51	47.35	42.40	54.22	54.22	55.51	55.51	55.51 47.35 42.40
						IL totaal (0)	2	4.5	55.74	47.62	42.70	54.47	54.47	55.74	55.74	55.74 47.62 42.70
						VL totaal (0)	1	1.5	47.97	44.55	39.76	48.92	2	47	49.76	2 48 47.97 44.55 39.76
						VL totaal (0)	1	4.5	49.43	45.98	41.25	50.38	2	48	51.25	2 49 49.43 45.98 41.25
						VL totaal (0)	2	1.5	47.97	44.55	39.76	48.92	2	47	49.76	2 48 47.97 44.55 39.76
						VL totaal (0)	2	4.5	49.43	45.98	41.25	50.38	2	48	51.25	2 49 49.43 45.98 41.25
27	0.0	0.0	V (doof) gevel			IL totaal (0)	1	1.5	53.83	45.14	39.89	52.32	52.32	53.83	53.83	53.83 45.14 39.89
						IL totaal (0)	1	4.5	54.36	45.85	40.70	52.92	52.92	54.36	54.36	54.36 45.85 40.70
						IL totaal (0)	2	1.5	53.83	45.14	39.89	52.32	52.32	53.83	53.83	53.83 45.14 39.89
						IL totaal (0)	2	4.5	54.36	45.85	40.70	52.92	52.92	54.36	54.36	54.36 45.85 40.70
						VL totaal (0)	1	1.5	47.17	43.76	38.95	48.11	2	46	48.95	2 47 47.17 43.76 38.95
28	0.0	0.0	V (doof) gevel			VL totaal (0)	1	4.5	49.43	45.98	41.25	50.38	2	48	51.25	2 49 49.43 45.98 41.25
						IL totaal (0)	1	1.5	53.83	45.14	39.89	52.32	52.32	53.83	53.83	53.83 45.14 39.89
						IL totaal (0)	1	4.5	54.36	45.85	40.70	52.92	52.92	54.36	54.36	54.36 45.85 40.70
						IL totaal (0)	2	1.5	53.83	45.14	39.89	52.32	52.32	53.83	53.83	53.83 45.14 39.89
						IL totaal (0)	2	4.5	54.36	45.85	40.70	52.92	52.92	54.36	54.36	54.36 45.85 40.70
						VL totaal (0)	1	1.5	47.17	43.76	38.95	48.11	2	46	48.95	2 47 47.17 43.76 38.95

										(*) IL: inc. maatregel, VL:inc aftrek, RL: inc prognosetoeslag								(^) VL: ex. optrektoeslag								
nr	z1	m1	adres	huisnr	type	afw.toets	refl	kenmerk	rhart	groep	sh	wnh	dag	avond	nacht	Lden	af Lden(*)	Letm	af Letm(*)	dag(^)	avond(^)	nacht(^)				
29	0.0	0.0			V (doof) gevel						VL	totaal (0)	1	4.5	48.15	44.71	39.96	49.10	2	47	49.96	2	48	48.15	44.71	39.96
											VL	totaal (0)	2	1.5	47.17	43.76	38.95	48.11	2	46	48.95	2	47	47.17	43.76	38.95
											VL	totaal (0)	2	4.5	48.15	44.71	39.96	49.10	2	47	49.96	2	48	48.15	44.71	39.96
											IL	totaal (0)	1	1.5	52.64	43.83	38.49	51.08		51.08	52.64		52.64	52.64	43.83	38.49
											IL	totaal (0)	1	4.5	53.37	44.80	39.60	51.90		51.90	53.37		53.37	53.37	44.80	39.60
											IL	totaal (0)	2	1.5	52.64	43.83	38.49	51.08		51.08	52.64		52.64	52.64	43.83	38.49
											IL	totaal (0)	2	4.5	53.37	44.80	39.60	51.90		51.90	53.37		53.37	53.37	44.80	39.60
											VL	totaal (0)	1	1.5	47.18	43.78	38.96	48.13	2	46	48.96	2	47	47.18	43.78	38.96
											VL	totaal (0)	1	4.5	47.89	44.45	39.69	48.84	2	47	49.69	2	48	47.89	44.45	39.69
											VL	totaal (0)	2	1.5	47.18	43.78	38.96	48.13	2	46	48.96	2	47	47.18	43.78	38.96
32	0.0	0.0		W4-NW vrij							VL	totaal (0)	2	4.5	47.89	44.45	39.69	48.84	2	47	49.69	2	48	47.89	44.45	39.69
											IL	totaal (0)	1	1.5	36.32	27.88	22.22	34.80		34.80	36.32		36.32	36.32	27.88	22.22
											IL	totaal (0)	1	4.5	37.66	29.21	23.64	36.16		36.16	37.66		37.66	37.66	29.21	23.64
											IL	totaal (0)	2	1.5	36.32	27.88	22.22	34.80		34.80	36.32		36.32	36.32	27.88	22.22
											IL	totaal (0)	2	4.5	37.66	29.21	23.64	36.16		36.16	37.66		37.66	37.66	29.21	23.64
											VL	totaal (0)	1	1.5	39.26	35.87	31.03	40.20	2	38	41.03	2	39	39.26	35.87	31.03
											VL	totaal (0)	1	4.5	41.36	37.94	33.15	42.31	2	40	43.15	2	41	41.36	37.94	33.15
											VL	totaal (0)	2	1.5	39.26	35.87	31.03	40.20	2	38	41.03	2	39	39.26	35.87	31.03
											VL	totaal (0)	2	4.5	41.36	37.94	33.15	42.31	2	40	43.15	2	41	41.36	37.94	33.15

Rijlijnen

										Intensiteiten					snelheden					
nr	z,gem	lengte	wegdek	hellingcor.	groep	omschrijving	kenmerk	art	110g	etm.intens.	%periode	%	licht	middel	zwaar	motor	licht	middel	zwaar	motor
1	0.0	370	18 SMA-NL 8G+		(1)	Nijkerkerstraat/N79		vlicht		12243.0	☒	dag	6.63	91.60	5.40	3.00	80	80	80	
												avond	3.23	96.10	2.70	1.20	80	80	80	
												nacht	.94	89.50	4.50	6.00	80	80	80	

Bodemabsorptie

nr	lengte	absorptie [%]	kenmerk
1	330	.0	weg
2	860	.0	weg
3	113	20.0	terrein
4	193	.0	weg
6	76	20.0	terrein
8	330	80.0	tuin

Bijlage 2 Nota Parkeernormen Putten

Gemeente Putten



Nota Parkeer- normen Putten

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Putten

Nota Parkeernormen Putten

Datum
Kenmerk
Eerste versie

28 oktober 2016
PTN005/Rta/0035.01

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Putten
Titel rapport	Nota Parkeernormen Putten
Kenmerk	PTN005/Rta/0035.01
Datum publicatie	28 oktober 2016

Inhoud	Pagina
1 Inleiding	1
1.1 Wijziging juridisch kader	1
1.2 Huidige regeling Parkeernota 2008	2
2 Parkeernormen	3
2.1 Achtergronden	3
2.2 Gebiedsindeling	5
2.3 De parkeernorm	6
3 Toepassingskader	10
3.1 Stap 1: Berekening parkeerbehoefte	10
3.2 Stap 2: Confrontatie met parkeeraanbod	13
3.3 Stap 3 (optioneel): Afwijkingsmogelijkheden	14
3.4 Stap 4: Indienen vergunningaanvraag	16
3.5 Stap 5: Toetsing door gemeente en vastleggen van afspraken	16

Inleiding

De Nota Parkeernormen van de gemeente Putten is opgesteld als uitwerking van het geactualiseerde parkeerbeleid van de gemeente. Deze nota beoogt het vastleggen van de Puttense parkeernormen en het bepalen van een transparant en eenduidig toepassingskader. Alvorens in de volgende hoofdstukken op deze elementen in te gaan, volgt hierna eerst een beknopte toelichting op het juridisch kader en de wijze waarop Putten tot op heden de regels heeft toepast.

1.1 Wijziging juridisch kader

De juridische verankering van parkeernormen vond plaats via de Bouwverordening. De wetgever wil dat stedenbouwkundige bepalingen zoals parkeernormen in de toekomst uitsluitend in Bestemmingsplannen (en vanaf 2019 Omgevingsplan) worden opgenomen. Op 29 november 2014 is daarom de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden. De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen 'uitsterven'. De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad. Dit betekent dat artikel 2.5.30 van de bouwverordening niet meer van toepassing is en het voorzien in de benodigde parkeerruimte dus via het bestemmingsplan geregeld moet worden. De mogelijkheid bestaat dan bijvoorbeeld om parkeereisen via een voorwaardelijke verplichting aan ontwikkelingen te koppelen.

Het regelen van het parkeren in een bestemmingsplan zoals de wetgever dit heeft beoogd brengt nadelen met zich mee: iedere wijziging van de parkeernormen of het geven van een ontheffing in een bestemmingsplan zal impliceren dat het bestemmingsplan opnieuw moet worden gewijzigd. Dit is een procedure die veel ingrijpender is dan de werkwijze via de Bouwverordening. Om dit te ondervangen is per 1 november 2014 het

Besluit Quick Wins in werking getreden. In tegenstelling tot het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dat in 2008 als uitwerking op de Wro is vastgesteld, maakt dit besluit het mogelijk vanuit bestemmingsplannen naar beleidsdocumenten te verwijzen. Hierdoor kan een parkeernorm in het bestemmingsplan via beleidsregels verder worden uitgewerkt. Dit betekent dat de werkwijze weer vergelijkbaar is met de werkwijze met de Bouwverordening.

Deze parkeernormennota is zo'n beleidsdocument waarin de parkeernormen zijn uitgewerkt. Met het vaststellen van deze parkeernormennota legt de gemeente Putten de afspraken inzake parkeernormering vast en kan in de bestemmingsplannen hiernaar worden verwezen.

Overgangsregeling parkeernormen

Voor bestaande bouwinitiatieven is een overgangsregeling van toepassing. Deze houdt in dat bij de gemeente op dit moment (datum vaststelling) bekende bouwinitiatieven nog maximaal één jaar na publicatiedatum van deze nota een vergunningverzoek kunnen indienen op basis van de oude gemeentelijke parkeernormen (Parkeernota Centrum Putten, 2008).

1.2 Huidige regeling Parkeernota 2008

De juridische verankering van de parkeernormen, zoals opgenomen in de Parkeernota Centrum Putten, 2008 vond plaats via de Bouwverordening. In artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening staat hierover het volgende omschreven:

'Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het bijbehorende, onbebouwde blijvende terrein'.

Wat *in voldoende mate* is, is niet in de Bouwverordening opgenomen. In 2008 heeft de gemeente Putten in haar parkeernota parkeernormen vastgelegd. Deze parkeernormen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW uit 2008. In 2012 heeft CROW de parkeerkencijfers geactualiseerd. De parkeernormen in Putten zijn echter nog niet gewijzigd. Deze Nota Parkeernormen is daarom een actualisering van de parkeernormen uit de Parkeernota Centrum Putten, 2008, waaraan is toegevoegd hoe met deze parkeernormen moet worden omgegaan.

2

Parkeernormen

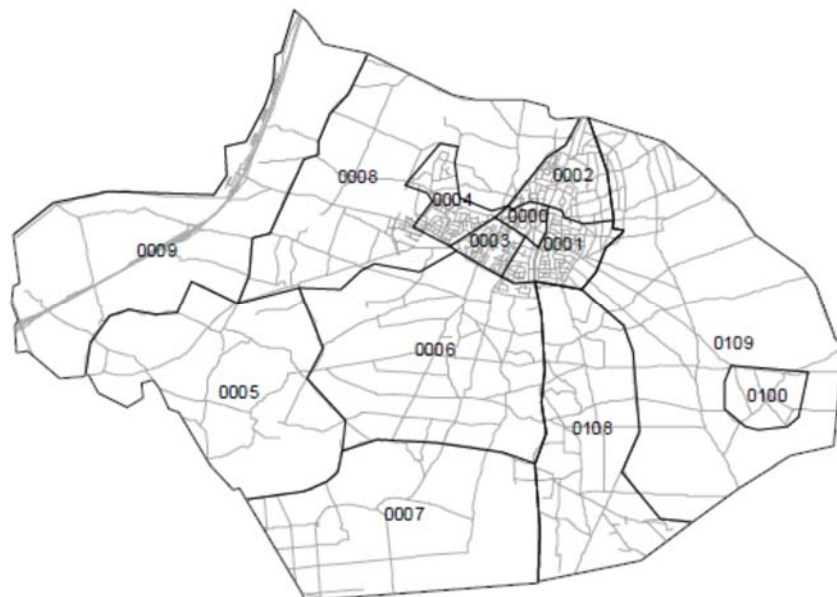
Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Putten verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

De gemeente Putten kiest, net als in 2008, voor de meest recente parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317) als basis voor de gemeentelijke parkeernormering. De hoogte van de parkeernorm is onder andere afhankelijk van het autobezit en autogebruik. In dit hoofdstuk worden de gemaakte keuzes toegelicht.

2.1 Achtergronden

Stedelijkheidsgraad

De stedelijkheidsgraad van een gebied zegt iets over de bebouwingsdichtheid en de aanwezigheid van voorzieningen in de nabijheid. Naar mate de stedelijkheid toeneemt, zijn de afstanden tot voorzieningen kleiner en kunnen meer functies lopend, met de fiets of met het openbaar vervoer goed bereikt worden. Hierdoor daalt in het algemeen het autobezit en autogebruik en daarmee de vraag naar parkeerruimte. De stedelijkheidsgraad is door het CBS (<http://stattline.cbs.nl>) gedefinieerd op basis van de omgevings-adressendichtheid. De verdeling van stedelijkheidsgraden in Putten is opgenomen in tabel 2.1.



	omgevings- adressen- dichtheid	stedelijkheids- graad
	per km ²	
Putten	874	4 (weinig)
0000 Putten-Centrum	1559	2 (sterk)
0001 Putten-Zuid-Oost	1320	3 (matig)
0002 Putten-Noord	832	4 (weinig)
0003 Putten-Zuid-West	1321	3 (matig)
0004 Putten-Stationsstraat industriegebied	814	4 (weinig)
0005 Verspreide huizen Hell en Diermen	19	5 (niet)
0006 Verspr.h. Huinen en Halvinkhuizen	354	5 (niet)
0007 Verspreide huizen Gerven	43	5 (niet)
0008 Verspr.h. Norden, Bijsteren en Hoef	297	5 (niet)
0009 Verspreide huizen Nulde	35	5 (niet)
0100 Koudhoorn	94	5 (niet)
0108 Verspr.h. Krachtighuizen en omgeving	349	5 (niet)
0109 Verspreide huizen bosgebied	112	5 (niet)

Tabel 2.1: Stedelijkheidsgraad van gebieden in Putten

Op basis van de omgevingsadressendichtheid in Putten is ervoor gekozen om de CROW-parkeercijfers voor weinig stedelijke gebieden (4) als uitgangspunt te hanteren.

Autobezit

Het autobezit in Putten bedraagt 1,2 personenauto per huishouden (exclusief lease-auto's en bedrijfsvoertuigen). Hiermee is het autobezit in Putten gelijk aan het gemiddelde autobezit van alle gemeentes met een stedelijkheidsgraad 4 (weinig stedelijk).¹

Op basis van het autobezit in Putten is ervoor gekozen om de gemiddelde CROW-parkeercijfers als uitgangspunt te hanteren.

2.2 Gebiedsindeling

De gebiedsindeling sluit aan bij de begrenzing van de inbreidingsnotitie 2015.² De volgende drie gebieden worden onderscheiden:

gebieden Nota Parkeernormen	gebieden inbreidingsnotitie 2015
centrum	centrum + overgangsgebied centrum
overig Putten	kom
buitengebied	alles buiten kom

Tabel 2.2: Gebiedsindeling Nota Parkeernormen en inbreidingsnotitie 2015

In figuur 2.1 is de gebiedsindeling opgenomen.

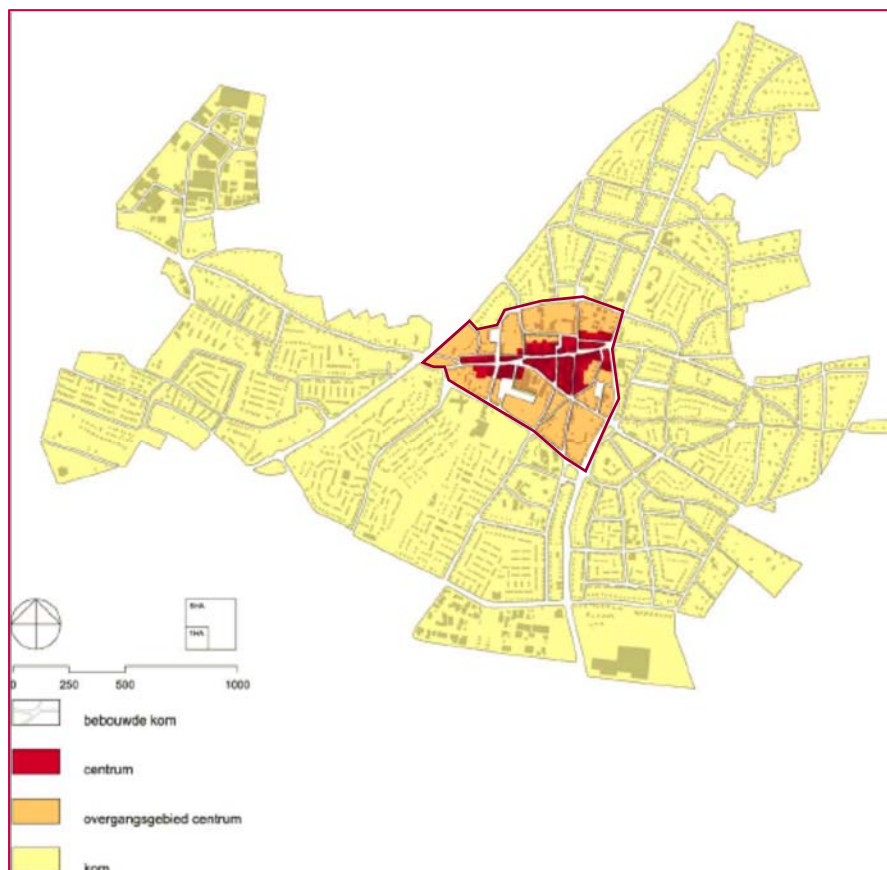
CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Aangezien Putten een compact centrum heeft en in het overgangsgebied de belangrijkste parkeerlocaties en supermarkten zijn gevestigd, is ervoor gekozen om het gebied binnen de centrumring als één zone te beschouwen en om daarom drie stedelijke zones te onderscheiden, namelijk centrum, overig Putten en buitengebied. In tabel 2.3 is aangegeven hoe de indeling van stedelijke zone van CROW van toepassing is op Putten.

gebied	stedelijke zone CROW
Centrum	centrum
overig Putten	rest bebouwde kom
buitengebied	buitengebied

Tabel 2.3: Toepassing CROW-indeling in Putten

¹ Bron: <http://stattline.cbs.nl>.

² Inbreidingsnotitie bebouwde kom 2015, Gemeente Putten, Maart 2015.



Figuur 2.1: Gebiedsindeling parkeernormen Putten

2.3 De parkeernorm

De in deze nota opgenomen parkeernormen zijn minimum normen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden.

Niet voor alle functies zijn parkeernormen opgesteld. Alleen voor de veel voorkomende en de voor Putten specifieke functies zijn parkeernormen geformuleerd. Voor de overige functies worden de gemiddelde CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt voor de minimum norm gehanteerd. Op basis van het specifieke profiel van de functie kan vervolgens de parkeerbehoefte worden berekend. Op deze wijze wordt recht gedaan aan de specifieke eigenschappen van de functie.

Een parkeernorm is opgebouwd uit een gebruikers- en een bezoekersdeel. In de tabellen waarin de parkeernormen voor de verschillende functies zijn opgenomen, is naast de volledige parkeernorm het aandeel bezoekers (bezoekersdeel) inzichtelijk gemaakt. Dit aandeel is onder andere relevant indien parkeervoorzieningen bij een functie voornamelijk op eigen terrein worden gerealiseerd en niet openbaar toegankelijk zijn, het bezoekersdeel dient namelijk altijd openbaar toegankelijk te zijn.

Het is aan de aanvrager van de omgevingsvergunning om de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken. Op basis van de door de aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente aan de parkeereis.

2.3.1 Wonen

In Putten is ervoor gekozen om de verscheidenheid aan woningen die CROW hanteert bij haar kencijfers te vereenvoudigen en te relateren aan het bruto vloeroppervlak achter de voordeur (m² bvo).³ CROW relateert de kencijfers aan de prijsklasse en type. Ook het onderscheid tussen koop of huur wordt niet gehanteerd aangezien dit verschil nauwelijks relevant is voor de parkeerbehoefte als de woninggrootte wordt meegerekend.

Wonen	centrum	overig Putten	buiten-gebied	eenheid	waarvan bezoekersdeel
*woning tot 40 m ²	0,55	0,7	1,0	per woning	0,2 pp
woning 40 - 80 m ² (niet gestapeld) of 40 - 65 m ² gestapeld	1,3	1,6	1,6	per woning	0,3 pp
woning 80 - 150m ² (niet gestapeld) of 65 - 120 m ² gestapeld	1,4	1,9	1,9	per woning	0,3 pp
woning > 150 m ² (niet gestapeld) of > 120 m ² gestapeld	1,6	2,1	2,1	per woning	0,3 pp
aanleunwoning	1,1	1,2	1,2	per woning	0,3 pp
verpleeg/verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	per woon-eenheid	0,3 pp

* Geldt zowel voor zelfstandige als onzelfstandige woningen. Deze woningen zijn doorgaans studio's en geschikt voor eenpersoonshuishoudens.

Tabel 2.4: Parkeernormen wonen

De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak (BVO) van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580. Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.

Zorgwoningen

In de regel worden aanleunwoningen gebouwd tegen of in de nabijheid van een verzorgingshuis. Deze woningen zijn bedoeld voor ouderen die nog redelijk mobiel zijn en geen grote gezondheidsproblemen hebben. De bewoners profiteren van de diensten van het verzorgingscentrum, terwijl ze toch redelijk zelfstandig kunnen wonen. Dit type woningen is kleiner dan 100 m² bvo en komt onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

³ In een vroeg stadium is bij nieuwbouw- en functieverandering de oppervlakte al bekend. Over de maat 'bvo' (oppervlakte achter de voordeur, gemeten conform de meetmethoden van NEN2580) bestaat, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de maat 'gebruiksoppervlakte' (gbo) geen onduidelijkheid in de planfase.

De functie zorgwoningen kan breed worden geïnterpreteerd. Daarom geldt voor deze functie het volgende onderscheid:

- Intramurale zorgwoningen voor mensen met een zwaardere zorgindicatie (dagverzorging). Deze zorgwoningen vallen onder de categorie verpleeg-/verzorgingshuis.
- Extramurale zorgwoningen voor zorgbehoevenden met behoefte aan zorg op afroep. Dit type zorgwoningen valt onder de categorie aanleunwoning.
- Extramurale zorgwoningen voor vitale bewoners. Voor dit type zorgwoningen gelden de parkeernormen voor reguliere woningen.

Bij overlap wordt gerekend met de categorie met de hoogste parkeernorm.

2.3.2 Werkgelegenheid

Voor de meest voorkomende werkgelegenheidsfuncties zijn parkeernormen vastgelegd.

werken	centrum	overig Putten	buiten- gebied	eenheid	waarvan bezoekersdeel
kantoor	1,85	2,55	2,55	per 100 m ² bvo	5%
bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief	1,55	2,35	2,35	per 100 m ² bvo	5%
bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief	0,65	1,05	1,05	per 100 m ² bvo	5%

Tabel 2.5 Parkeernormen werkgelegenheid

- Onder arbeidsextensieve/bezoekers extensieve bedrijven worden bedrijven verstaan zoals een loods, opslag of transportbedrijf. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 30-50 m² bvo.
- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m² bvo.

2.3.3 Winkels

Voor een aantal winkelfuncties zijn specifieke parkeernormen bepaald. Deze parkeernormen zijn specifiek voor Putten. Ten opzichte van CROW zijn een aantal functies samengevoegd, aangezien het bij de realisatie van de functie op voorhand niet vast te stellen is, welk type detailhandel zich hier zal vestigen. Daarnaast geldt dat functieverandering in de loop van tijd regelmatig kan optreden.

Alleen voor de meest voorkomende winkelfuncties zijn parkeernormen opgesteld. Voor de minder voorkomende functies, zoals bouwmarkt, tuincentrum of meubelboulevard gelden de CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt.

winkelen	centrum	overig Putten	buiten- gebied	eenheid	waarvan bezoekersdeel
detailhandel	3,7	4,0	4,1	per 100 m ² bvo	85%
supermarkt	4,1	6,2	7,5	per 100 m ² bvo	95%
commerciële dienstverlening	2,45	3,55	3,55	per 100 m ² bvo	20%

Tabel 2.6: Parkeernormen winkels

Onder commerciële dienstverlening worden bedrijven verstaan zoals een makelaar, hypotheekverstrekker, kapper of zonnebankstudio.

2.3.4 Overige functies

Voor de overige functies, zoals zorg, onderwijs en leisure, gelden de CROW-parkeerkencijfers als uitgangspunt. Daarbij wordt het gemiddelde CROW-parkeerkencijfer als uitgangspunt voor de minimum norm gehanteerd. Op basis van de door aanvrager aangedragen argumenten en overwegingen toetst de gemeente de onderbouwing van de parkeerbehoefte en is afwijking van deze kencijfers mogelijk.

3

Toepassingskader

Bij de toepassing van de parkeernormering worden de volgende stappen doorlopen:

1. Berekening parkeerbehoefte;
2. Confrontatie parkeerbehoefte met gepland parkeeraanbod;
3. Afwijkingsmogelijkheden als de parkeerbehoefte groter is dan het parkeeraanbod;
4. Indiening vergunningaanvraag;
5. Toetsing aanvraag en (juridisch) vastleggen van afspraken.

Het doorlopen van deze stappen heeft als doel te komen tot een ontwikkeling met een passende parkeeroplossing, zonder dat dit leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Hierna worden alle stappen nader toegelicht.

3.1 Stap 1: Berekening parkeerbehoefte

De parkeernorm wordt gebruikt om de parkeerbehoefte te berekenen. Hiervoor wordt de omvang van de functie vermenigvuldigd met de parkeernorm. Wanneer meerdere functies binnen een ontwikkeling worden gerealiseerd, wordt de parkeerbehoefte van de gehele ontwikkeling bepaald door de berekende parkeerbehoefte van de losse functies bij elkaar op te tellen. .

3.1.1 Afronden

De berekende parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeeroplossing ten behoeve van het indienen van de aanvraag (stap 4) wordt het aantal parkeerplaatsen cijfermatig afgerond op hele parkeerplaatsen. Hierbij wordt tot 0,5 parkeerplaatsen afgerond naar beneden en vanaf 0,5 parkeerplaatsen naar boven.

3.1.2 Dubbelgebruik van parkeerplaatsen

Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners. Voorwaarde is wel dat de aanvrager in het bouwplan vastlegt dat de voor dubbelgebruik meegerekende parkeercapaciteit voor alle gebruikers van het bouwplan toegankelijk is. Dat betekent dat exclusief voor functies ge-

reserveerde parkeerplaatsen daarvan geen deel uitmaken. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW-publicatie 317. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd, die in tabel 3.1 zijn vermeld.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop- avond	werkdag nacht	zaterdag- middag	zaterdag- avond	zondag- middag
woningen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%	0%
detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%*
grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%	0%*
supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%	0%*
sportfuncties binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
sportfunctie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%	100%
bioscoop/theater/podium	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%	40%
sociaal medisch	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
verpleeghuis/serviceflat	50%	50%	100%	100%	25%	100%	100%	100%
ziekenhuis patiënten/bezoekers	60%	100%	60%	60%	5%	60%	60%	60%
ziekenhuis medewerkers	75%	100%	40%	40%	25%	40%	40%	40%
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%	0%

* In geval van opening op zondag gelden de aanwezigheidspercentages van koopavond

Tabel 3.1: Aanwezigheidspercentages Putten

3.1.3 Rekening houden met bestaande situatie

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen mag rekening worden gehouden met de parkeerbehoefte van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop en nieuwbouw of van functiewijziging ook de parkeerbehoefte van bestaande, te vervallen, functies wordt bepaald. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte van de nieuwe functies, zodat alleen het verschil aan parkeerplaatsen nog benodigd is. Uitgangspunt bij deze regel is dat de parkeerbehoefte van het meest recente legale gebruik enkel mag worden gecorrigeerd op de parkeerbehoefte van de nieuwe functie indien het pand niet langer dan vijf jaar leegstaat. Wanneer bij de parkeeroplossing voor de bestaande situatie gebruik is gemaakt van dubbelgebruik van parkeerplaatsen of van parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zal bij het bepalen van de parkeerbehoefte van de bestaande functies tevens rekening moeten worden gehouden met aanwezigheidspercentages.

Bij de correctie van de parkeerbehoefte in verband met eventuele bestaande functies dient tevens rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van parkeercapaciteit. Indien als gevolg van de nieuwbouw een deel van de bestaande capaciteit komt te vervallen dan dient de bestaande parkeerbehoefte hiermee gecorrigeerd te worden.

Voorbeeld berekening parkeerbehoefte

Een bestaand kantoorgebouw van 2.000 m² bvo wordt gesloopt en op deze locatie wordt een supermarkt van 1.000 m² bvo gerealiseerd. Het kantoorgebouw heeft geen eigen parkeergelegenheid (dus geen parkeerplaatsen op eigen terrein). De parkeeroplossing van het kantoorgebouw was gelegen in de openbare ruimte.

De berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is dan als volgt:

- Parkeerbehoefte supermarkt
 $1.000 \text{ m}^2 \text{ bvo supermarkt} \times \text{parkeernorm } (4,1/100) = 41,0 \text{ parkeerplaatsen.}$
- Parkeeroplossing in de openbare ruimte, dus rekening houden met dubbelgebruik (in dit voorbeeld wordt naar 2 momenten gekeken; bij de onderbouwing zijn alle drukke cq maatgevende momenten van de betreffende functies benodigd).
- Parkeerbehoefte per moment:
werkdagmiddag: $41,0 \times 60\% = 24,6$
zaterdagmiddag: $41,0 \times 100\% = 41,0$
- Rekening houden met bestaande situatie
parkeerbehoefte kantoor: $2.000 \text{ m}^2 \text{ bvo} \times 1,85 \text{ (parkeernorm)} = 37,0$
werkdagmiddag: $37,0 \times 100\% = 37,0$
zaterdagmiddag: $37,0 \times 0\% = 0,0$
- Extra benodigde parkeerplaatsen (nieuw minus oud)
werkdagmiddag: $24,6 - 37,0 = -12,4 \text{ parkeerplaatsen}$
zaterdagmiddag: $41,0 - 0,0 = 41,0 \text{ parkeerplaatsen.}$

Voor dit plan dienen om de parkeerbehoefte op te vangen 41 parkeerplaatsen extra gerealiseerd te worden. Het kantoorgebouw had immers geen parkeerbehoefte op zaterdagmiddag.

3.1.4 Parkeerbehoefte maximaal twee parkeerplaatsen

Voor verbouwplannen of functiewijzigingen van niet-woonfuncties, waarbij de (eventueel gecorrigeerde) parkeerbehoefte niet groter is dan 2 parkeerplaatsen is het niet nodig de parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen, bijvoorbeeld een beperkte uitbreiding van een onderneming, eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

3.1.5 Ontwikkelingen kleiner dan 100 m² bvo

Voor bouw- of uitbreidingsplannen van niet-woonfuncties, met een omvang van minder dan 100 m² bvo is het niet nodig de parkeerplaatsen te realiseren. Hierdoor zijn kleine ontwikkelingen, eenvoudiger te realiseren. Uitgangspunt hierbij is dat voor dezelfde locatie in de afgelopen 5 jaar niet eerder van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt.

3.1.6 Centrumgebonden functies in centrum Putten

Voor nieuwbouwplannen, verbouwplannen of functiewijzigingen in het centrum⁴ van Putten waarbij centrumgebonden functies (detailhandel en horeca) worden gerealiseerd, geldt dat wanneer deze ontwikkeling past binnen de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan⁵, in de parkeerbehoefte voor deze functies reeds in en rondom het centrum is voorzien. Voor de ontwikkeling van deze detailhandel- en horecafuncties is het daarom niet nodig extra parkeerplaatsen te realiseren.

3.2 Stap 2: Confrontatie met parkeeraanbod

In de tweede stap wordt de parkeerbehoefte geconfronteerd met het geplande parkeeraanbod. Wanneer het geplande parkeeraanbod groter is dan de parkeerbehoefte kan verder worden gegaan met stap 4, zo niet dan wordt stap 3 doorlopen. Uitgangspunt is dat het geplande parkeeraanbod op eigen terrein (of binnen het plangebied bij grotere ontwikkelingen) wordt gerealiseerd. Uitzondering hierop zijn de centrumgebonden functies in het centrum⁴ van Putten. De parkeerbehoefte van deze functies, zolang deze past binnen de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan, hoeft niet te worden gerealiseerd (zie paragraaf 3.1.6).

3.2.1 Parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats geldt als parkeerplaats op eigen terrein indien:

- de parkeerplaats in eigendom is bij de aanvrager of;
- de parkeerplaats in erfpacht is uitgegeven of anderszins duurzaam verhuurd of in gebruik is gegeven aan de aanvrager of;
- in de omgevingsvergunning, bouwvergunning, de huur- of de koopovereenkomst of in de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat parkeergelegenheid is bedoeld voor het adres van de aanvrager.

3.2.2 Maatvoering parkeerplaatsen op eigen terrein

Een parkeerplaats moet voldoen aan de volgende minimale afmetingen:

- ten minste 2,50 m breed en 5,50 m lang (carport of oprit);
- ten minste 2,80 m breed en 5,50 m lang (garagebox).

Kleinere parkeerplaatsen worden niet als parkeerplaats beschouwd.

Voor parkeerplaatsen in (gebouwde) parkeervoorzieningen en parkeerterreinen gelden de maten zoals opgenomen in de meest recente NEN2443:2013.

3.2.3 Rekenwaarde parkeerplaatsen op eigen terrein

Voornamelijk bij woningen blijkt in de praktijk dat bijvoorbeeld een garage(box) niet wordt gebruikt voor het stallen van de auto, maar als bergruimte. Aangezien hier bij de parkeernormen geen rekening mee wordt gehouden, kan parkeeroverlast ontstaan. Parkeerplaatsen in een garage(box), oprit of carport bij woningen worden niet als volwaardige parkeerplaats meegeteld. In tabel 3.2 is aangegeven in welke mate het parkeren op eigen terrein voor de functie wonen meetelt aan de aanbodzijde.

⁴ Dit is het centrum zoals aangeduid in figuur 2.1, dus zonder het overgangsgebied.

⁵ Bestemmingsplan Centrum Putten (NL.IMRO.0273.BP62113-0003), vastgesteld 7 april 2011.

parkeervoorziening	theoretisch aantal	berekeningsaantal
enkele oprit zonder garage(box)	1	0,8
lange oprit zonder garage(box) of carport	2	1,5
dubbele oprit zonder garage(box)	2	1,7
garage(box) zonder oprit (bij woning)	1	0,4
garage(box) (niet bij woning)	1	0,5
garage(box) met enkele oprit	2	1
garage(box) met lange oprit	3	1,6
garage(box) met dubbele oprit	3	1,8

Tabel 3.2: Berekeningsaantal parkeervoorzieningen bij woningen

3.3 Stap 3 (optioneel): Afwijkingsmogelijkheden

Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar wanneer het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld bij overwegende bezwaren bij:

- Ontsluiting van het bouwplan;
- Overwegingen van verkeersveiligheid;
- Toepassing van andere wettelijke kaders;
- Verstoring van dorps- of straatbeeld.

In deze gevallen is het mogelijk om af te wijken en niet de (gehele) parkeerbehoefte op eigen terrein te realiseren. Van belang is dat bij afwijkingen de noodzaak en de verschillende effecten zorgvuldig worden afgewogen. Om dat goed te doen dienen alle afwijkingen voldoende gemotiveerd ter besluitvorming te worden voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders.

In de volgende paragrafen worden de belangrijkste mogelijkheden tot afwijking uitgewerkt. Om de directe link tussen bouwontwikkeling en realisatie van parkeerplaatsen te borgen, kent de gemeente Putten geen parkeerbonds waarmee de verplichting tot het realiseren van voldoende parkeerplaatsen wordt overgedragen van de initiatiefnemer naar de gemeente.

3.3.1 Benutten bestaand parkeeraanbod elders

Vanuit het principe 'eerst benutten dan bouwen' kan vrijstelling worden verleend op het realiseren van het benodigde parkeeraanbod als in de omgeving op acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3 voor maximale loopafstanden) in de nodige parkeerruimte wordt voorzien. Voorwaarde is wel dat onderbouwd wordt waarom niet het volledige benodigde parkeeraanbod op eigen terrein gerealiseerd kan worden. Daarnaast moet aangetoond worden dat de alternatieve parkeerruimte daadwerkelijk duurzaam beschikbaar is op tijden dat die nodig zijn voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling.

Tevens kan voor vervangende parkeerruimte een beroep worden gedaan op de openbare ruimte als na onafhankelijk onderzoek blijkt dat daarmee de parkeerdruk in de directe omgeving (op loopafstand van de ontwikkeling) op alle momenten in de week onder de 80% zal blijven. De kosten van het onderzoek komen voor rekening van de vergunning-aanvrager. De gemeente beoordeelt de wenselijkheid om (een deel van) de parkeerbehoefte af te wentelen op de openbare ruimte.

Deze afwijkmogelijkheid is alleen niet toepasbaar voor het openbare parkeeraanbod in het centrum⁶ van Putten, aangezien voor centrumgebonden functies (detailhandel en horeca) die binnen de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan passen geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden. Hiervoor moet dus voldoende ruimte beschikbaar blijven.

Acceptabele loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dienen de maximaal acceptabele loopafstanden. De acceptatie van de loopafstand hangt af van de parkeerdruk, het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres, de aantrekkelijkheid van de looproute en de concurrentiekracht van alternatieven. Deze factoren kunnen niet algemeen toegepast worden. In tabel 3.3 staan de acceptabele loopafstanden voor de verschillende doelgroepen, zoals de gemeente Putten deze in algemeenheid hanteert. De loopafstanden worden gemeten van deur-tot-deur met behulp van Google Maps.

gebied	bewoners en bezoek < 2 uur	werknemers en bezoek > 2 uur
centrum	200 meter	400 meter
overig Putten	100 meter	200 meter
buitengebied	50 meter	50 meter

Tabel 3.3: Maximaal acceptabele loopafstanden

3.3.2 Realiseren extra parkeerplaatsen elders

Wanneer het benutten van parkeerplaatsen elders niet mogelijk is, kan overwogen worden elders extra parkeerplaatsen te realiseren. In deze gevallen bekijkt de initiatiefnemer in overleg met de gemeente Putten of het mogelijk is de parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand (zie tabel 3.3) in de openbare ruimte te realiseren. Indien dit mogelijk is, kan worden afgeweken van het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein. De gemeente Putten zal zorg dragen voor de realisatie van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De kosten hiervoor komen voor rekening van de ontwikkelende partij. Als de initiatiefnemer ook de openbare ruimte inricht, zal hij ook op basis van richtlijnen van de gemeente Putten deze parkeerplaatsen realiseren.

Uitgangspunt hierbij is dat er ruimte moet zijn voor de realisatie van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte, zonder dat dit de kwaliteit van de openbare ruimte onaanvaardbaar verslechtert.

⁶ Dit is het centrum zoals aangeduid in figuur 2.1, dus zonder het overgangsgebied.

3.3.3 De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is lager

Wanneer door de initiatiefnemer afdoende kan worden onderbouwd dat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling voor langere periode (15 jaar)⁷ lager ligt dan berekend met de parkeernorm kan hiervan worden afgeweken. Hierbij dient de initiatiefnemer te onderbouwen dat:

- de doelgroep wezenlijk anders is dan gemiddeld (bijvoorbeeld in gedrag of specifieke kenmerken);
- welke lagere parkeerbehoefte wordt verwacht.

Bij het opstellen van deze onderbouwing kan de initiatiefnemer bijvoorbeeld gebruik maken van zijn reeds eerder opgestelde business- of ondernemingsplan. Bij het opstellen van deze plannen is reeds aandacht besteed aan de specifieke bezoekersdoelgroep, formule, verwachte bezoekersaantallen en verzorgingsgebied. Deze gegevens kunnen worden gebruikt bij de onderbouwing van de parkeerbehoefte.

3.4 Stap 4: Indienen vergunningaanvraag

Bij het indienen van de vergunningaanvraag overlegt de initiatiefnemer ten minste:

- Het bouwplan;
- Een berekening van de parkeerbehoefte, inclusief onderbouwing;
- Indien van toepassing: een uitsplitsing naar aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (niet openbaar toegankelijk) en openbaar toegankelijke parkeerplaatsen;
- Het ontwerp van de parkeeroplossing, inclusief maatvoering en openbaarheid;
- De wijze waarop in de benodigde parkeerplaatsen zal worden voldaan door de bouwende partij;
- Bij het toepassen van afwijkingsmogelijkheden: een onderbouwing aan de hand van uitgevoerd onderzoeken, overeenkomsten/contracten en dergelijke;
- Mogelijke consequenties voor de gebruikers van het pand. Een van de mogelijke consequenties is dat bij een bouwontwikkeling de gebruikers nu en in de toekomst niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning (of ontheffing). Dit geldt ook voor locaties waar (nog) geen parkeerregulering geldt. Uitzondering hierop is de situatie dat parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden gerealiseerd.

3.5 Stap 5: Toetsing door gemeente en vastleggen van afspraken

De gemeente Putten toetst de onderbouwing van de berekening van de parkeerbehoefte en de wijze waarop in deze parkeerbehoefte wordt voorzien aan deze Nota Parkeernormen Putten. Deze toetsing en de eventuele afspraken die daaruit volgen, zullen worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en/of anterieure overeenkomst.

Het vastleggen van parkeerafspraken voor ontwikkelingen geeft de gemeente de mogelijkheid om nadien te kunnen controleren of de parkeeroplossingen worden gebruikt zoals

⁷ Met deze periode wordt geborgd dat ook eventueel volgende gebruikers eenzelfde gebruikersprofiel hebben.

ze zijn afgesproken; er kan dus handhavend worden opgetreden. Het vastleggen van de afspraken gebeurt ook om geen onduidelijkheid te laten bestaan over situaties die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Bij afspraken kan worden gedacht aan:

- Het vastleggen dat, indien bij de berekening van het aantal te realiseren parkeerplaatsen is uitgegaan van dubbelgebruik, de parkeerplaatsen door alle gebruikers van het pand te gebruiken zijn.
- Het vastleggen van afwijkingen, zoals het gebruik van parkeerplaatsen elders of het realiseren van minder parkeerplaatsen.
- Voorwaardelijke verplichtingen die bij de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen om bijzondere gebruikersbepalingen vast te leggen. In een bestemmingsplan kan geregeld worden dat een bepaald gebruik slechts is toegestaan als aan een bepaalde voorwaarde wordt voldaan.
- Stellen van nadere eisen. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen is beperkt tot eisen die aansluiten bij in het bestemmingsplan zelf reeds gestelde regels aangaande het betreffende onderwerp of onderdeel. Er kan bijvoorbeeld worden bepaald dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd, maar dat binnen de planontwikkeling ruimte wordt gereserveerd die –indien nodig– alsnog als parkeerruimte kan worden ingericht. Deze ruimte kan in eerste instantie bijvoorbeeld als groenvoorziening worden ingericht.
- Het vastleggen dat parkeergelegenheid bij woningen op eigen terrein niet mogen worden opgeheven. Op deze manier wordt voorkomen dat in gebieden waar het stedenbouwkundig ontwerp uitgaat van parkeren op eigen terrein in plaats van in de openbare ruimte, door het toevoegen van bebouwing op eigen terrein de parkeerplaats(en) op eigen terrein verdwijnt/verdwijnen.

Vestiging Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag
T (070) 305 30 53

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Bijlage 3 Inwoningsnota 2016

INWONINGSNOTA 2016

Inleiding:

Met deze nota wil het college kenbaar maken in welke gevallen en onder welke voorwaarden zij in principe gebruik maakt van haar bevoegdheid om af te wijken van het geldende bestemmingsplan ten behoeve van het creëren van inwoning

Definities:

- a **Inwoning:** Het, naast een ander huishouden, wonen in een woning/bijgebouw/unit ten behoeve van de (toekomstige) verzorging van de leden van één van beide huishoudens op hetzelfde perceel
- b **Toekomstig:** In het kader van inwoning hoeft de zorgbehoefte niet aan de orde te zijn op het moment van toestemming. Wel moet het voor het college aannemelijk zijn dat deze behoefte in de nabije toekomst zal ontstaan
- c **Woning:** Bij de vraag of er sprake is van een woning wordt aangesloten bij de definities vanuit de wet Basisadministratie Adressen en Gebouwen (BAG) en Wet onroerende zaken. Er is sprake van een woning als de gebruiker beschikt over een (afsluitbaar gedeelte van) een pand met eigen woonvoorzieningen, zoals een woon/ slaapkamer, een keuken, een wasgelegenheid en een sanitaire voorziening en een eigen ontsluiting

Voorwaarden op grond waarvan medewerking kan worden verleend:

- 1 Iedere vorm van verzorging (sociaal/medisch), nu en in de toekomst, kan reden zijn tot toestemming
- 2 Geen kadastrale afsplitsing of exploitatie als kamerverhuur
- 3 Geen belemmeringen op het gebied van Bouwbesluit, hinder voor bedrijven of parkeerdruk
- 4 Toestemming wordt gegeven in de vorm van een persoonsgebonden vergunning. De toestemming vervalt als de inwoning is beëindigd
- 5 Inwoning is ondergeschikt aan het hoofdverblijf
- 6 Ten behoeve van de inwoning kan tijdelijk een tweede woning ontstaan door de verbouw van de woning/bestaand bijgebouw of (in het buitengebied) door plaatsing van een tijdelijke unit van maximaal 100 m² en 5 meter hoog. Inwoning geeft geen recht op extra bijgebouwen
- 7 Wanneer door het faciliteren van inwoning een extra woning is ontstaan, worden binnen drie maanden na beëindiging van de inwoning zodanige voorzieningen getroffen dat er geen sprake meer is van een tweede woning.
- 8 Bij plaatsing van een tijdelijke unit kan het college uit ruimtelijke overwegingen nadere voorwaarden stellen aan de omvang en situering hiervan (bijvoorbeeld wel/niet in voortuin)
- 9 Er wordt in principe geen medewerking verleend aan de huidige ontheffingsbevoegdheid voor het extra vergroten van woningen in het buitengebied met 60 m³ of 70 m³ voor inwoning.

Bevoegdheid om van beleid af te wijken

Het college kan besluiten om in af te wijken van het beleid als hiervoor in een specifieke situatie reden toe is

Toelichting inwoningsnota 2016

Aanleiding

Binnen de raadscommissie SAM heeft er een kaderstellende discussie plaatsgevonden over het gemeentelijk inwoningsbeleid. Aanleiding was een evaluatie van het huidige beleid, de decentralisaties op het gebied van de WMO en de verruiming van de landelijke regelgeving om vergunningsvrij tijdelijk mantelzorgwoningen toe te staan.

De commissie uitte de behoefte om de nota beter te laten aansluiten op de nieuwe ontwikkelingen. Een belangrijk uitgangspunt van de oude nota was het principe dat inwoning alleen in de woning zelf plaatsvindt en dat woonvoorzieningen zodanig zijn gesitueerd dat er op grond van de wet BAG geen tweede zelfstandig woonverblijf ontstaat. In de nieuwe nota stappen we van dit uitgangspunt af. Er worden geen beperkingen gesteld aan de situering van de woonvoorzieningen.

Daarmee accepteren we dat na het verlenen van de benodigde vergunning (tijdelijk) een nieuwe verblijfseenheid kan ontstaan. Ook wordt de ontheffing van het bestemmingsplan ruimhartiger toegepast bij 'inwoning' in een bestaand bijgebouw of in een tijdelijke unit. Vanwege deze verruiming en de mogelijkheden om vergunningsvrij uit te breiden wordt in principe geen gebruik meer gemaakt van de specifieke ontheffingsbevoegdheid om woningen in het buitengebied met nog eens 60 m³ (oostelijk buitengebied) of 70 m³ (westelijk buitengebied) te mogen vergroten.

Heeft een gemeentelijke nota over inwoning dan nog wel nut? Naar onze mening wel. Deze is aanvullend op de landelijke regelgeving. Het heeft namelijk niet alleen betrekking op mantelzorg, maar ook op die situaties waarbij de zorgbehoefte op dit moment weliswaar nog niet concreet aan de orde is, maar waarbij kan worden aangenomen dat die zorgbehoefte in de nabije toekomst wel zal gaan ontstaan. Bij de beoordeling van een aanvraag kan het college aansluiten bij de leeftijdsgrens die wordt gehanteerd bij de toewijzing van seniorenwoningen (momenteel 55+).

Onveranderd blijft de insteek dat het hier gaat om een tijdelijke voorziening. Als de inwoning is beëindigd, moeten de aanwezige panden zodanig worden aangepast dat er weer wordt voldaan aan het bestemmingsplan.

Procedure

Om af te mogen wijken van een bestemmingsplan is een omgevingsvergunning nodig. Deze kan worden toegepast op grond van een tijdelijke ontheffing. Wanneer het beleid is opgenomen in de bestemmingsplannen kan worden volstaan met een zogenaamde binnenplanse ontheffing. Bij iedere aanvraag wordt door het college beoordeeld of het plan voldoet aan het gemeentelijk beleid. Daarbij wordt ook bekeken in hoeverre er bijzondere omstandigheden zijn, zoals milieucontouren van omliggende bedrijven. Er is sprake van een persoonsgebonden beschikking. In de aanvraag moet in ieder geval worden aangegeven wie gaat inwonen en ten behoeve van wie de inwoning wordt gerealiseerd.

Handhaving

Doel van het beleid is om een tijdelijke behoefte te kunnen faciliteren, en niet dat er op termijn woningen bijkomen. Dit vergt van het college dat er een bepaalde vorm van toezicht. Dit zal in eerste instantie vooral administratief zijn. Als blijkt dat de bewoning is beëindigd door de verzorger of de verzorgde (bijvoorbeeld door een melding van de eigenaar, of door een signaal vanuit de bevolkingsadministratie), is dat een signaal om na een maand of drie te bekijken of de bebouwing voldoet aan de regels van het dan geldende bestemmingsplan. Mocht dat niet het geval zijn, dan kan het college handhavend optreden.

Financiële gevolgen

Iemand die het plan heeft om te gaan inwonen doet er goed aan om zich vooraf goed te informeren over de mogelijke fiscale/privaatrechtelijke gevolgen. Hoewel de gezamenlijke woonlasten voor de beide huishoudens grosso modo waarschijnlijk afnemen, kan bijvoorbeeld een hypotheekverstrekker of verhuurder nog beperkingen opleggen.

Daarnaast kan inwoning ertoe leiden dat

- de hoogte AOW wordt aangepast bij inwoning op hetzelfde adres (zie de huidige discussie over kostdelersnorm of 'mantelzorgboete'),
- de huurtoeslag wordt aangepast,
- voor een nieuwe woonverblijf een aanslag afvalstoffenheffing en rioolheffing wordt opgelegd,
- vanuit de WMO er wellicht een tegemoetkoming kan worden verstrekt

Communicatie

Bij de publicatie van het beleid komt er ook een artikel op de gemeentepagina. Er wordt een publieksfolder gemaakt die wordt neergelegd bij de balies van het Omgevingsloket, het WMO-loket, bij de woningstichting en het Service Punt Mantelzorg Putten. Deze folder is ook digitaal beschikbaar op de gemeentelijke website.

