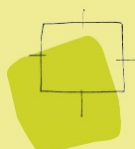


bestemmingsplan Dorpsstraat -  
Engweg 111, Putten

vastgesteld



gemeente  
putten



**BügelHajema**

Ruimte voor de leefomgeving



bestemmingsplan Bijlagen bij regels

## **Dorpsstraat - Engweg 111, Putten**

vastgesteld 25 mei 2023

## Inhoudsopgave

|                                                   |           |
|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>Bijlagen bij regels</b>                        | <b>5</b>  |
| <b>Bijlage 1</b> <b>Nota Parkeernormen Putten</b> | <b>6</b>  |
| <b>Bijlage 2</b> <b>Inwoningsnota 2016</b>        | <b>29</b> |



## **Bijlagen bij regels**

## **Bijlage 1 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    |
|----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Inleiding</b>                                             | <b>1</b>  |
| 1.1 Wijziging juridisch kader                                  | 1         |
| 1.2 Huidige regeling Parkeernota 2008                          | 2         |
| <b>2 Parkeernormen</b>                                         | <b>3</b>  |
| 2.1 Achtergronden                                              | 3         |
| 2.2 Gebiedsindeling                                            | 5         |
| 2.3 De parkeernorm                                             | 6         |
| <b>3 Toepassingskader</b>                                      | <b>10</b> |
| 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.

## Parkeernormen

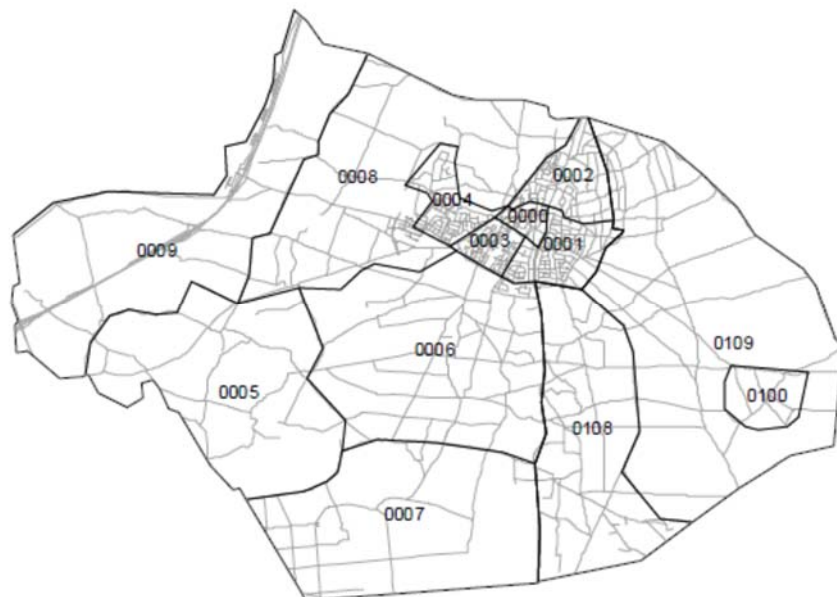
Bij het formuleren van de parkeernormen is het belangrijk dat deze recht doen aan de plaatselijke situatie. Dit betekent dat binnen de gemeente Putten verschillende parkeernormen voor dezelfde functie kunnen gelden, afhankelijk van de locatie van de functie.

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-<br>adressen-<br>dichtheid | stedelijkheids-<br>graad |
|--------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|
|                                            | per km <sup>2</sup>                  |                          |
| 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).<sup>1</sup>

*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.<sup>2</sup> 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.

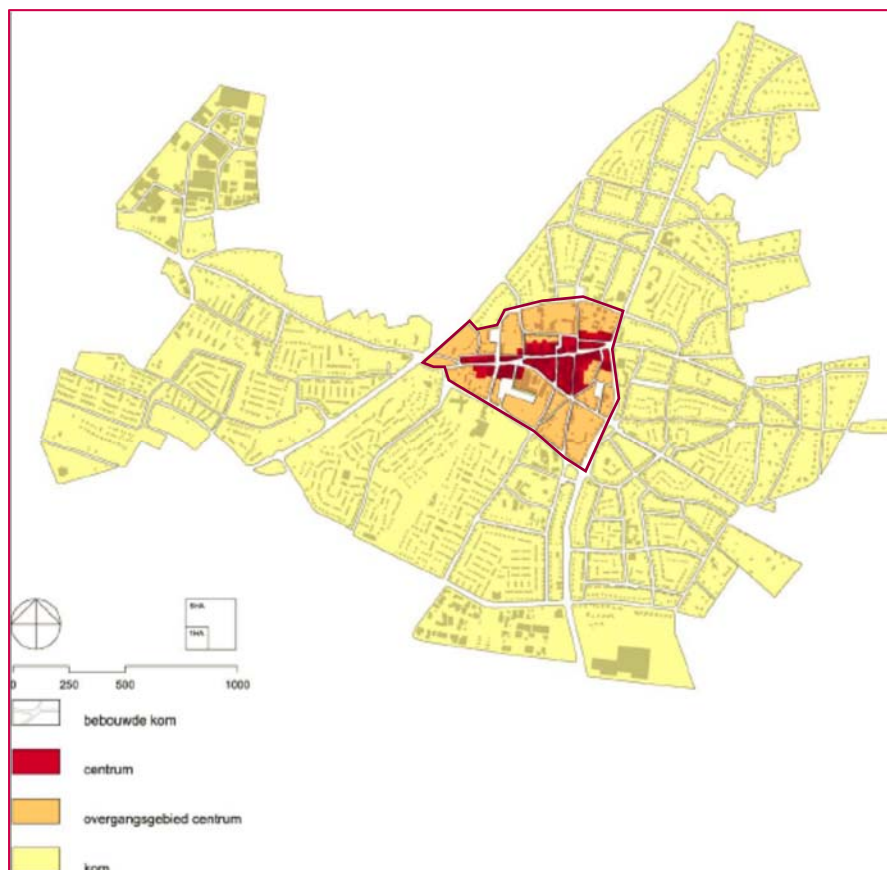
CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Aangezien Putten een compact centrum heeft en in het overgangsgebied de belangrijkste parkeerlocaties en supermarkten zijn gevestigd, is ervoor gekozen om het gebied binnen de centrumring als één 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*

<sup>1</sup> Bron: <http://stattline.cbs.nl>.

<sup>2</sup> 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 (m<sup>2</sup> bvo).<sup>3</sup> 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 <sup>2</sup>                                                       | 0,55    | 0,7           | 1,0           | per woning       | 0,2 pp                |
| woning 40 - 80 m <sup>2</sup> (niet gestapeld) of 40 - 65 m <sup>2</sup> gestapeld  | 1,3     | 1,6           | 1,6           | per woning       | 0,3 pp                |
| woning 80 - 150m <sup>2</sup> (niet gestapeld) of 65 - 120 m <sup>2</sup> gestapeld | 1,4     | 1,9           | 1,9           | per woning       | 0,3 pp                |
| woning > 150 m <sup>2</sup> (niet gestapeld) of > 120 m <sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> bvo en komt onder de volgende benamingen voor: aanleunwoningen, appartementen met zorg binnen handbereik, ouderenwoning, serviceflat, woonzorgcomplex en zelfstandige seniorenwoning.

<sup>3</sup> 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<br>Putten | buiten-<br>gebied | eenheid                    | waarvan<br>bezoekersdeel |
|---------------------------------------------|---------|------------------|-------------------|----------------------------|--------------------------|
| kantoor                                     | 1,85    | 2,55             | 2,55              | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 5%                       |
| bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief | 1,55    | 2,35             | 2,35              | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 5%                       |
| bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief | 0,65    | 1,05             | 1,05              | per 100 m <sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> bvo.
- Arbeidsintensieve/bezoekers extensieve bedrijven zijn bijvoorbeeld industrie, garagebedrijf, laboratorium of werkplaatsen. Bij deze bedrijven geldt globaal 1 arbeidsplaats per 25-35 m<sup>2</sup> 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<br>Putten | buiten-<br>gebied | eenheid                    | waarvan<br>bezoekersdeel |
|-----------------------------|---------|------------------|-------------------|----------------------------|--------------------------|
| detailhandel                | 3,7     | 4,0              | 4,1               | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 85%                      |
| supermarkt                  | 4,1     | 6,2              | 7,5               | per 100 m <sup>2</sup> bvo | 95%                      |
| commerciële dienstverlening | 2,45    | 3,55             | 3,55              | per 100 m <sup>2</sup> 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<br>ochtend | werkdag<br>middag | werkdag<br>avond | koop-<br>avond | werkdag<br>nacht | zaterdag-<br>middag | zaterdag-<br>avond | zondag-<br>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 m<sup>2</sup> bvo wordt gesloopt en op deze locatie wordt een supermarkt van 1.000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> bvo**

Voor bouw- of uitbreidingsplannen van niet-woonfuncties, met een omvang van minder dan 100 m<sup>2</sup> 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 centrum<sup>4</sup> van Putten waarbij centrumgebonden functies (detailhandel en horeca) worden gerealiseerd, geldt dat wanneer deze ontwikkeling past binnen de plancapaciteit van het vigerende bestemmingsplan<sup>5</sup>, 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 centrum<sup>4</sup> 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.

<sup>4</sup> Dit is het centrum zoals aangeduid in figuur 2.1, dus zonder het overgangsgebied.

<sup>5</sup> 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 centrum<sup>6</sup> 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.

<sup>6</sup> 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)<sup>7</sup> 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

---

<sup>7</sup> 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](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

## **Bijlage 2 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>3</sup> of 70 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> (oostelijk buitengebied) of 70 m<sup>3</sup> (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 is. 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.

