

Bestemmingsplan Van der Molenallee - Berkenlaan 2015

IDN: NL.IMRO.0274.bp0168dw-va02



Gemeente Renkum

Van der Molenallee - Berkenlaan 2015

Inhoudsopgave

<i>Toelichting</i>	5
<i>Hoofdstuk 1 Inleiding</i>	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Geldende bestemmingsplannen	7
1.4 Leeswijzer	8
<i>Hoofdstuk 2 Planbeschrijving</i>	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Bestaande situatie	9
2.3 Nieuwe situatie	11
<i>Hoofdstuk 3 Beleid</i>	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Rijksbeleid	13
3.3 Provinciaal beleid	17
3.4 Regionaal beleid	20
3.5 Gemeentelijk beleid	21
<i>Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid</i>	24
4.1 Inleiding	24
4.2 Bodem	24
4.3 Lucht	24
4.4 Geluid	25
4.5 Milieuzonering	26
4.6 Externe veiligheid	27
4.7 Water	28
4.8 Archeologie en cultuurhistorie	31
4.9 Natuurwaarden	32
4.10 Verkeer en parkeren	35
4.11 Kabels en leidingen	36
4.12 Economische uitvoerbaarheid	36
<i>Hoofdstuk 5 Juridische planopzet</i>	37
5.1 Algemeen	37
5.2 Planregels	40
<i>Hoofdstuk 6 Procedure</i>	42
6.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	42
6.2 Zienswijzen	42
6.3 Wijzigingen ten opzichte van ontwerpbestemmingsplan	42
 <i>Bijlage bij de toelichting</i>	 45
<i>Bijlage 1 Watertoets</i>	46
<i>Bijlage 2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaa</i>	49

<i>Bijlage 3</i>	<i>Quickscan flora en fauna</i>	81
<i>Regels</i>		91
<i>Hoofdstuk 1</i>	<i>Inleidende regels</i>	92
Artikel 1	Begrippen	92
Artikel 2	Wijze van meten	105
<i>Hoofdstuk 2</i>	<i>Bestemmingsregels</i>	107
Artikel 3	Maatschappelijk	107
Artikel 4	Tuin	109
Artikel 5	Wonen	111
Artikel 6	Waarde - Archeologie hoge verwachting	116
<i>Hoofdstuk 3</i>	<i>Algemene regels</i>	119
Artikel 7	Anti-dubbelregel	119
Artikel 8	Algemene bouwregels	120
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	121
Artikel 10	Algemene afwijkingsregels	122
<i>Hoofdstuk 4</i>	<i>Overgangs- en slotregels</i>	124
Artikel 11	Overgangsrecht	124
Artikel 12	Slotregel	125
<i>Bijlage bij regels</i>		127
Bijlage 1	Parkeernota 2014-2020	128

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De eigenaar van het politiebureau, Rejoko Beheer BV, wil het pand aan de Van der Molenallee 8 slopen en daarvoor in de plaats 11 grondgebonden woningen bouwen. Tot eind 2014 werd het pand gebruikt door de politie. Er zijn meerdere plannen geweest om het pand te herbestemmen, echter waren deze uit financiële en/of volkshuisvestelijke redenen niet haalbaar. Binnen het huidige bestemmingsplan heeft het pand de bestemming 'maatschappelijk'. De functie 'wonen' is hierbinnen niet toegestaan. Voor de beoogde nieuwbouw is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt in het centrum van de kern Doorwerth, welke deel uitmaakt van de gemeente Renkum. Het perceel is gelegen op de hoek van de Van der Molenallee en de Berkenlaan. Het gaat om het perceel waar tot voor kort het politiebureau gevestigd was aan de Van der Molenallee 8. Op het naastgelegen perceel (westzijde) is de brandweerkazerne gevestigd. Aan de andere zijde ligt de Berkenlaan. Aan de achterzijde grenst het plangebied aan een appartementencomplex. De navolgende afbeeldingen tonen globaal de ligging en de begrenzing van het plangebied.



Figuur 1: Ligging en globale begrenzing plangebied (luchtfoto Google Maps)



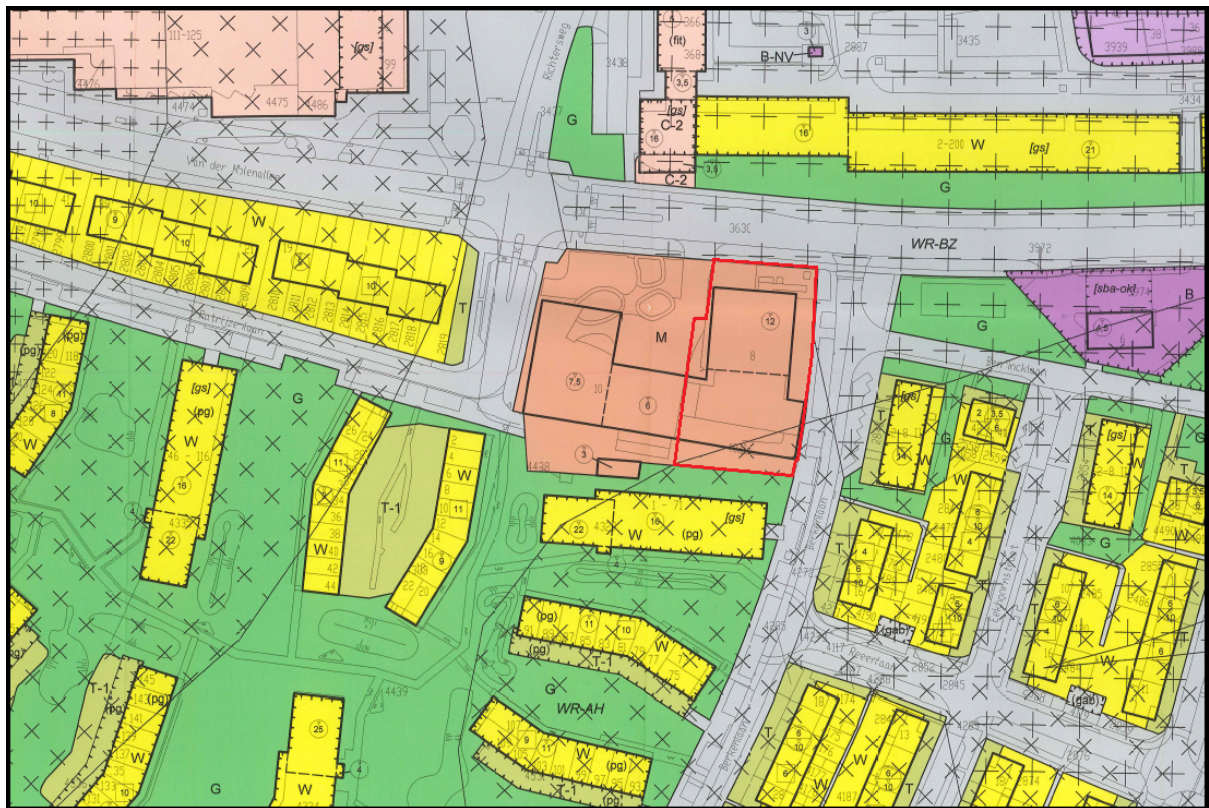
Figuur 2: Ligging en globale begrenzing plangebied (ingezoomd)

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Voorliggend plan herzielt een klein gedeelte van het bestemmingsplan 'Doorwerth 2013'. Dit plan is vastgesteld op 26 juni 2013 en is op 22 augustus 2013 onherroepelijk geworden. In dat bestemmingsplan heeft het gebied de bestemmingen 'Maatschappelijk'. Ter plaatse van de aanwezige gebouwen is een bouwvlak opgenomen met daarin aangegeven de maximale bouwhoogte. Het bouwvlak beslaat een heel groot deel van het perceel. Die bestemming laat de bouw van woningen niet toe.

Dat is de reden dat het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld. Door het plan voor de bouw van de nieuwe woningen en daarmee het voor woningbouw bestemmen van het perceel verdwijnt (met uitzondering van een smalle strook in het westen) de maatschappelijke bestemming van het perceel en wordt het bouwvlak flink kleiner.

In de navolgende figuur staat een uitsnede van het het bestemmingsplan 'Doorwerth 2013'.



Figuur 3: uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Doorwerth 2013', locatie Van der Molenallee - Berkenlaan.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting. Op de verbeelding zijn de onderscheiden bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. De verbeelding en de regels vormen samen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan.

De toelichting van dit bestemmingsplan is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 de beschrijving van het plangebied en de historie. Hierin wordt de ruimtelijke karakteristiek van het plangebied besproken. Tevens wordt ingegaan op de manier waarop het beheer van het plangebied is voorzien en de planologische afwegingen die hieraan ten grondslag liggen, waarbij in hoofdstuk 5 hier ook op wordt ingegaan. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader. In hoofdstuk 4 komt de haalbaarheid van het plan aan de orde. Vanuit de verschillende van invloed zijnde haalbaarheidsaspecten, waaronder milieu en archeologie, wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom het voorliggend bestemmingplan kan worden uitgevoerd. In hoofdstuk 5 is de wijze van bestemmen aangegeven. Er wordt een antwoord gegeven op de vraag hoe hetgeen in voorliggend plan is vastgelegd juridisch wordt geregeld. Verder wordt er beschreven hoe de verbeelding en de regels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen. Ook wordt in dit hoofdstuk aangegeven hoe de regels moeten worden geïnterpreteerd en uitgelegd. In dit hoofdstuk worden ook alle bestemmingen uitgelegd en wat daar in hoofdlijnen is toegestaan. In het laatste hoofdstuk, hoofdstuk 6, van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op de procedures, die voorliggend bestemmingsplan doorloopt.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Inleiding

Het voorliggend plan maakt de ontwikkeling van elf woning op het perceel aan de Van der Molenallee 8 te Doorwerth mogelijk. Hierna wordt eerst de bestaande ruimtelijke situatie van de omgeving beschreven. Daarna wordt de nieuwe situatie voor Van der Molenallee 8 beschreven.

2.2 Bestaande situatie

Het plangebied ligt midden in Doorwerth. Doorwerth is pas vanaf begin van de 20e eeuw ontwikkeld. Belangrijk voor de beleving en ontsluiting van Doorwerth is de Van der Molenallee. Dit is de centrale laan die Doorwerth scheidt in een noordelijk en zuidelijk deel. Langs deze allée staan allerlei gebouwen met verschillende (centrum)functies in een wisselende omgeving. Dit levert een divers beeld op van lage grondgebonden woningen tot een wand van hoge galerij flats aan de noordzijde van het plangebied. Ten noordwestzijde van het plangebied ligt het voorzieningen hart van Doorwerth met winkels en horeca. Ruimtelijk wordt de locatie geaccentueerd door een hoge woonflat uit de tweede helft van de vorige eeuw.

Kenmerkend voor het groen in Doorwerth is dat vele grondgebonden woningen en de gestapelde woningen (hoogbouw) in het groen, vaak in een bosachtige omgeving, zijn gelegen. Daarnaast zijn er een aantal brede straten/wegen/lanen met daarlangs vaak (brede) groenstroken. Verder worden de lanen begeleid door bomenrijen (laanbomen) die veelal vanuit de (bos)omgeving het dorp inlopen. De Van der Molenallee is hier de belangrijkste van. Het dorp is omgeven door bossen. Het karakter en de identiteit van Doorwerth wordt hoofdzakelijk door het bos bepaald. Er is meestal geen scherpe scheiding tussen de bebouwing en het bos. Het bos (groen) loopt als het ware het dorp in.

De Richtersweg is een belangrijke route naar het centrum. De Kerklaan en de Kasteelweg vormen de oostelijke en westelijke scheiding van het dorp en vormen tezamen met de Van der Molenallee de ontsluiting van dorp; met name naar de Utrechtseweg toe. Secundaire ontsluitingswegen betreffen onder andere de Dalweg, W.A. Scholtenlaan, Bachlaan en Beethovenlaan. De overige wegen kunnen worden gezien als woonstraten of lussen aan deze hoofdonsluiting.

Het plangebied aan de Van der Molenallee 8 is het voormalige politiebureau van Doorwerth. Het hoofdgebouw bestaat uit twee volledige bouwlagen. De derde bouwlaag is deels opgebouwd uit bebouwing en deels uit een groot dakterras met pergola. Achter dit hoofdvolume staat een gebouw van een bouwlaag met platdak, die door een tussenlid gekoppeld wordt. Aan de zijde van de brandweer wordt het bijgebouw geschakeld door een overkapping met de brandweerkazerne. Onder het gebouw is een parkeergarage aanwezig, die toegankelijk is via de Berkenlaan aan de achterzijde. Aan de zijde van de Van der Molenallee en Berkenlaan ligt een groenstrook, waardoor het gebouw van de wegen af staat. De hoofdentree van het gebouw ligt aan de Van der Molenallee.



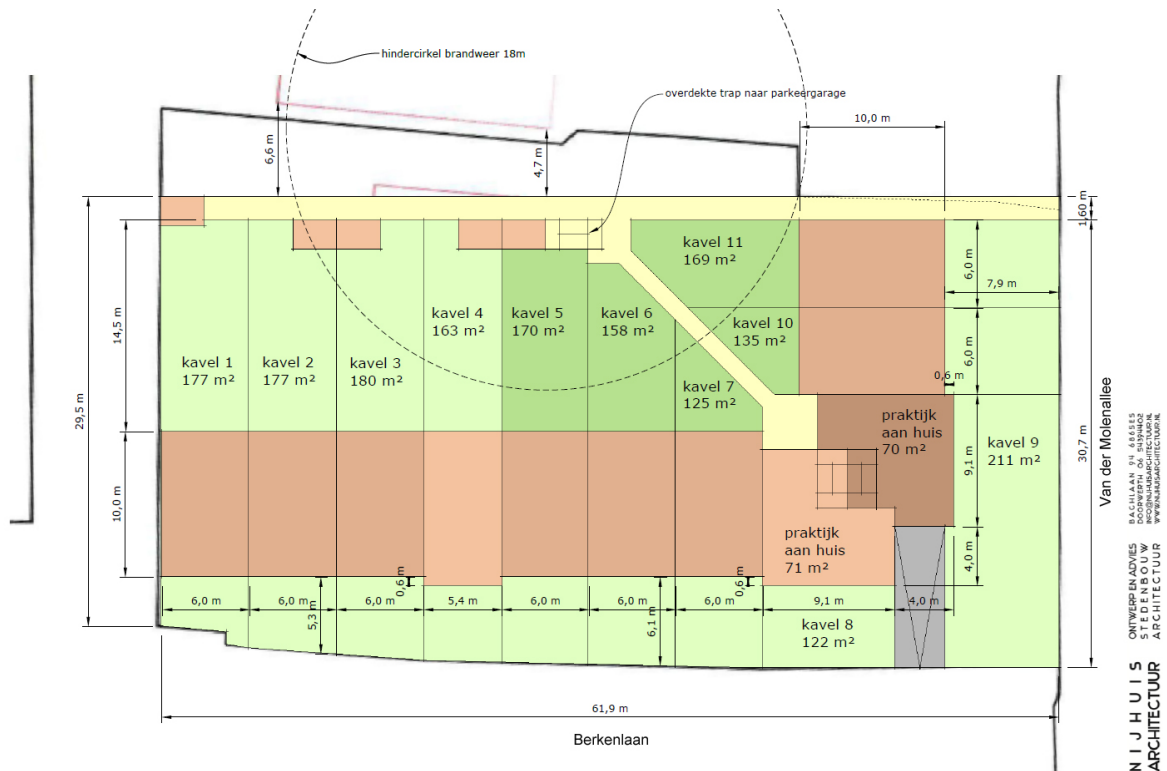
Figuur 4: huidige situatie voormalig politiekantoor te Doorwerth (kijkrichting: zuidoost, Van der Molenallee).



Figuur 5: huidige situatie voormalig politiekantoor te Doorwerth (kijkrichting: zuidwest, voorgrond: Van der Molenallee, links: Berkenlaan).

2.3 Nieuwe situatie

Voorliggend plan bestaat uit elf grondgebonden woningen van drie bouwlagen, met een accent van vier bouwlagen op de hoek van de Van der Molenallee en Berkenlaan (zie afbeelding hieronder). De bebouwing komt op de bestaande parkeergarage. Het bouwvlak is hiervan afgeleid. De woningen krijgen aan de voor- en achterzijde een tuin. Voor het benodigde parkeren kunnen de eigenaren van de woningen gebruik maken van de bestaande parkeerkelder. Parkeren voor bezoekers is voorzien langs de weg.



Figuur 6: situatietekening nieuwbouw



Figuur 7: Impressietekening nieuwbouwplan (kijkrichting: zuidwest, zijkant gelegen aan Berkenlaan)

De bouwmassa is vergelijkbaar met de huidige bebouwing en sluit goed aan op de omgeving. Het accent op de hoek past goed in het diverse beeld van de Van der Molenallee. Op de hoeklocatie wordt ook de mogelijkheid geboden voor een praktijkruimte. Dit past functioneel goed binnen het voorzieningen aanbod van de omgeving.

De 11 grondgebonden woningen zijn voorzien in de klasse van middelduur (rond de € 250.000) en zullen zo duurzaam mogelijk worden opgeleverd. Hierbij valt te denken aan een EPC-waarde van 0 en het toepassen van zonnepanelen op de te bouwen woningen.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de gemeentelijke standaardbestemmingsplanregels.

Hoofdstuk 3 *Beleid*

3.1 *Inleiding*

In dit hoofdstuk wordt een weergave van het relevante beleid op rijks-, provinciaal - , regionaal en gemeentelijk niveau gegeven. Aangegeven wordt hoe het plan zich verhoudt tot de diverse beleidskaders.

3.2 *Rijksbeleid*

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De structuurvisie benoemt 13 onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang. Het merendeel van die onderwerpen betreft specifieke gebieden zoals de mainportontwikkeling van Rotterdam en Schiphol, de bescherming van de waterveiligheid aan de kust en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, de uitoefening van defensietaken, Ecologische hoofdstructuur, elektriciteitsvoorziening, toekomstige uitbreiding hoofd(spoor)wegennet en de veiligheid rond rijksvaarwegen. Een onderwerp dat niet aan bepaalde gebieden gebonden is, is duurzame verstedelijking. Voor dit onderwerp introduceert het Rijk de 'ladder voor duurzame verstedelijking' waarmee zorgvuldig ruimtegebruik door optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en het voorkomen van overprogrammering worden nagestreefd. Provincies en gemeenten dienen in hun ruimtelijke besluiten te motiveren of een nieuwe stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte voorziet. Als dat het geval is dient gekeken te worden of deze in bestaand stedelijk gebied past (inbreiding). Pas als dat niet het geval is komt uitbreiding in beeld onder voorwaarde van een optimale ontsluiting door verschillende vervoersmodaliteiten.



In het Barro heeft het Rijk voor deze onderwerpen regels opgesteld waarmee het SVIR juridisch verankerd is richting lagere overheden. Via het Besluit ruimtelijke ordening en het Besluit omgevingsrecht zijn deze regels aanvullend verankerd.

In de structuurvisie worden, naast de onderwerpen van nationaal belang, accenten geplaatst op het gebied van bestuurlijke verantwoordelijkheden. Het beleid betekent een decentralisatie van

rijkstaken en bevoegdheden. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en lagere overheden, burgers en bedrijven krijgen, zolang het nationaal belang niet in het geding is, de ruimte om oplossingen te creëren.

Conclusie

De SVIR richt zich op onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang. Het voorliggend initiatief ligt niet in een gebied dat van belang is voor het nationaal functioneren. Het Barro geeft in die zin geen regels voor het plangebied. Daarnaast is sprake van een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied conform de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Besluit ruimtelijke ordening

Op 1 oktober is het *'Besluit van 28 augustus 2012, houdende wijziging van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in verband met de toevoeging van enkele onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang'* (Stb. 2012, nr. 388) in werking getreden. Door dit wijzigingsbesluit is ook het Bro aangepast. In artikel 3.1.6 is het tweede lid toegevoegd. Dit lid heeft betrekking op de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Deze ladder stelt eisen aan de motivering van onder meer bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwing die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken. De wettelijke regeling gaat vergezeld van een handreiking die andere overheden ondersteunt bij de praktische toepassing van de juridische verplichting.

Artikel 1.1.1, lid 1 onder i Bro definieert een *'stedelijke ontwikkeling' als: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'*.

Artikel 3.1.6 tweede lid Bro:

De ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning of de toelichting bij een bestemmingsplan die/dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

regionale Woonagenda

Op 17 februari heeft het college van burgemeester en wethouders van Renkum ingestemd met de regionale Woonagenda. Ook andere gemeenten in de stadsregio hebben hiermee ingestemd.

In de Woonagenda staat onder andere dat:

- afstemming over woningbouwprogramma's binnen de stadregio in drie subregios plaats vindt;

- bij de programma's gebruik wordt gemaakt van een 'stoplichtmodel'.

In de Woonagenda hebben de gemeenten van de stadsregio dus afgesproken dat zij de gemeentelijke woningbouwprogramma's onderling en met de provincie afstemmen op subregio-niveau met behulp van het 'stoplichtmodel'. Doel is om tot een meer flexibele vorm van planning te komen die ruimte biedt om in te spelen op bijvoorbeeld veranderingen in de markt, bijstellingen van prognoses en vrijkomen van potentiële woningbouwlocaties (transformatie). Voor de gemeente Renkum betekent dat afspraken maken in de subregio Arnhem en omgeving (bestaande uit de gemeenten Rheden, Rozendaal, Lingewaard, Overbetuwe, Arnhem en Renkum). Het 'stoplichtmodel' maakt onderscheid in plannen waar gemeenten en provincie het over eens zijn dat het goede plannen zijn (groen), plannen waar nog aan gesleuteld wordt of die op langere termijn spelen (oranje) en plannen die uit de markt genomen moeten worden (rood).

Ten behoeve van de Woonagenda heeft het bureau ABF-research een woningmarktverkenning uitgevoerd met behulp van het Socratesmodel. Het Socratesmodel modelleert de afstemming tussen de vraag en aanbod op de woningmarkt nauwkeurig, rekening houdend met de belangrijkste elementen van vraag en aanbod, zoals demografie, woonvoorkeuren, verhuisstromen, kwaliteit van de bestaande voorraad en nieuwbouw. De uitkomsten van deze woningmarktverkenning zijn ook gebruikt als basis voor de gemeentelijke Nota Wonen 2014. Doordat gemeenten, stadsregio (Arnhem-Nijmegen) en provincie uitgaan van dezelfde woningmarktverkenning is er een goede gezamenlijke basis voor afstemming van de gemeentelijke woningbouwprogramma's.

Alle gemeenten hebben hun woningbouwprogramma getoetst aan de uitkomsten van Socrates. Plannen die in lijn zijn met de behoefte van Socrates zijn op groen gezet. Daarnaast is er voor de gemeenten de mogelijkheid om vanwege andere argumenten plannen op de groene lijst te zetten (bijvoorbeeld financiële of ruimtelijke argumenten).

De stadsregio heeft de woningbehoefte en de woningbouwprogramma's (de groene plannen) van de gemeenten in de subregio Arnhem en omgeving met elkaar vergeleken. Het model Socrates voorspelt voor de subregio Arnhem en omgeving een toename van circa 8500 huishoudens in de periode 1.1.2014 tot 1.1.2020. De gemeenten hebben in totaal 6403 woningen in de planning. Het is vooral Arnhem waar de voorraad aan goede woningbouwplannen laag is. Bij de omliggende gemeenten, waaronder Renkum zijn prognoses en woningbouwprogramma goed in balans. Tot 2020 zijn voor Renkum 393 woningen opgenomen in de subregionale planning. De stadsregio trekt ook de conclusie (voor zover mogelijk in de huidige onzekere woningmarkt) dat het voorgestelde programma voor wat betreft woningbouwsegmenten, prijsklassen en woonmilieus past bij de Socrates prognose.

Na 2020 blijft het aantal huishoudens in de subregio naar verwachting groeien, maar het groeitempo neemt wel af. Ook in de periode 2020 tot 2030 blijft er dus ruimte om op beperkte schaal woningen toe te voegen.

Stoplichtmodel

Doel van het stoplichtmodel is dat de lijst van groene projecten de basis is voor toetsing van plannen door de provincie. De door gemeenten gezamenlijk voorgestelde lijst wordt door de provincie in één samenhangend proces getoetst aan de provinciale kwantitatieve en kwalitatieve richtlijnen en aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De onderliggende eigen gemeentelijke lijsten worden vervolgens bestuurlijk vastgesteld door elke gemeente.

Basis voor het stoplichtmodel zijn de planningslijsten die jaarlijks bij de provincie worden ingediend.

Deze lijsten worden nu ook al door elke gemeente bestuurlijk geaccordeerd. Het stoplichtmodel wordt gekoppeld aan deze lijst. Door jaarlijks subregionaal af te stemmen over de planningslijsten met behulp van het stoplichtmodel wordt de lijst jaarlijks geactualiseerd op basis van actuele analyses of prognoses. Het ligt voor de hand om af te spreken welke prognoses gezamenlijk gebruikt worden om discussie over de uitgangspunten te voorkomen.

Op 16 oktober 2014 hebben de wethouders 'wonen' van de subregiogemeenten afspraken gemaakt over de lijst met woningbouwplannen in het 'stoplichtmodel'. Op 2 december 2014 heeft college van burgemeester en wethouders van Renkum ingestemd met die afspraken (en dus met de lijst met woningbouwplannen in het stoplichtmodel).

Hieronder worden de drie gemaakte afspraken weergegeven met per afspraak een korte toelichting.

Afspraak 1:

Gemeenten stemmen in met het subregionale woningbouwprogramma. Instemming van gemeenten is onder voorbehoud van vaststelling van elke gemeentelijk deel van de lijst in het eigen college van B en W en toetsing van de provincie aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

In het subregionale programma is het woningbouwprogramma van de gemeente Renkum onverkort opgenomen. In de lijsten van andere gemeenten staan geen projecten die nadelige invloed hebben voor Renkum. Met deze afspraak wijken we (de stadsregio en de betrokken gemeenten) van 50/50 beleid af en programmeren we conform de eigen behoefte van de subregio.

De lijst met projecten voldoet met deze afspraak aan de eerste trede van de ladder voor duurzame verstedelijking: elk plan moet voldoen aan de regionale woningbehoefte. In het stoplichtmodel is dit de lijst met 'groene' plannen.

Afspraak 2:

Gemeenten actualiseren jaarlijks hun woningbouwprogrammering in subregionaal verband op basis van het stoplichtmodel, gekoppeld aan het proces van de provinciale planningslijst. Basis voor de afstemming is de meest actuele PRIMOS prognose (is een landelijke prognose voor ontwikkeling van bevolking en huishoudens, die jaarlijks geactualiseerd wordt). Daarnaast kunnen gemeenten in onderling overleg andere analyses benutten. De gemeente Arnhem roept gemeenten in het eerste kwartaal van het jaar bijeen om elkaar te informeren over aanpassing van de woningbouwplannen en de afstemming daarover.

Strekking van deze afspraak is dat Arnhem en de omliggende gemeenten samen blijven afstemmen over hun woningbouwprogramma's, los van het wel of niet voortbestaan van de stadsregio. Het is een vrijwillige afspraak, niet verplicht op basis van wet- of regelgeving. Afstemmen in (sub)regionale verband is van belang voor onderbouwing van woningbouwplannen richting de provincie omdat de ladder voor duurzame verstedelijking aangeeft dat plannen moeten passen binnen de regionale woningbouwbehoefte.

Afspraak 3:

Gemeenten kunnen tussentijds plannen in procedure brengen die nog niet in het bijgevoegd woningbouwprogramma op groen staan. Indien het totaal van deze plannen de omvang van de groene plannen voor de betreffende gemeente met meer dan 10% overschrijdt stelt de gemeente de andere subregiogemeenten daarvan op de hoogte. Deze plannen worden separaat voorgelegd aan de provincie in het kader van de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Deze afspraak maakt het makkelijker om tussentijds (niet tijdens de jaarlijkse actualisatie van de woningbouwlijsten) nieuwe plannen in ontwikkeling te nemen, zonder dat daarvoor subregionaal overleg noodzakelijk is. Voor de gemeente Renkum houdt dit circa 40 extra woningen in.

Groene projecten in het stoplichtenmodel

Een groen project is een project dat een gemeente op korte termijn wil realiseren en dat draagvlak heeft bij de gemeenten in de subregio en de provincie. Dat kan gaan om een (planologisch) harde en zachte plannen. Het project moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Een project dat een programma heeft dat de gemeente graag wil realiseren, of waarvoor de gemeente de ruimte wil geven (zonder dat ze er grip op hebben).
- Het programma is besproken met de gemeenten in de subregio en sluit aan op de subregionale behoefte, zowel kwantitatief als kwalitatief (segment en woonmilieu)
- De locatie past binnen de ladder voor duurzame verstedelijking:
 1. omdat het bestemmingsplan is vastgesteld;
 2. of omdat de locatie besproken is met de provincie (en akkoord bevonden is).
- Start bouw binnen een termijn van 5 jaar (op dit moment voor 01-01-2020) is realistisch.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de sloop van het voormalige politiekantoor en de bouw van 11 nieuwe grondgebonden woningen op dezelfde locatie. De bestaande ondergrondse parkeergarage van het politiekantoor blijft bestaan (deels onder de nieuwe woningen) en wordt gebruikt voor de nieuwe woningen. Daarmee wordt er optimaal gebruik gemaakt van de bestaande bebouwing (herontwikkeling).

Het plan voor de nieuwbouw van woningen ter plaatse van het voormalige politiebureau is nog niet opgenomen in de 'groene' plannen van het vastgestelde 'stoplichtmodel'. Wel past het plan binnen 'afspraak 3' van het stoplichtmodel. Het plan betreft koopwoningen in het middensegment (zoals genoemd en gewenst in de gemeentelijke Nota Wonen) en voorziet in de regionale behoefte. Het project betreft een 'transformatielocatie / herstructureringslocatie' zoals genoemd in lid van van artikel 3.1.6 Bro. Het betreft de herontwikkeling van een reeds met grote gebouwen bebouwde locatie in de dorpskern van Doorwerth tot woningbouw. Daarmee voldoet het bouwplan, voor zover er al sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' zoals bedoeld in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Daarmee voldoet het plan ook tevens aan het provinciale beleid (Gelderse ladder voor duurzame verstedelijking) en de gemeentelijke Nota Wonen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

Provinciale Staten hebben in hun vergaderingen van 9 juli 2014 en 24 september 2014 respectievelijk de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening vastgesteld. Beiden zijn op 17 oktober 2014 in werking getreden. De Omgevingsvisie Gelderland vervangt enkele structuurvisies. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is.

De visie richt zich formeel op de komende tien jaar, maar wil ook een doorkijk bieden aan Gelderland op een langere termijn. Veel maatschappelijke vraagstukken zijn zo complex dat alleen een

gezamenlijke inzet succesvol kan zijn. In de omgevingsvisie zijn de opgaven voor Gelderland daarom in nauwe samenwerking met partners uitgedacht. Daarbij kijken de provincie en partners vanuit een integraal en internationaal perspectief naar Gelderland. Met deze bestuurlijke strategie kunnen voor Gelderland toekomstbestendige keuzes gemaakt worden. De provincie heeft in de Omgevingsvisie twee doelen gedefinieerd. Het zijn doelen die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken.

1. Een duurzame economische structuurversterking. Een gezonde economie met een aantrekkelijk vestigingsklimaat vraagt om sterke steden en een vitaal landelijk gebied met voldoende werkgelegenheid. Het streven is om de concurrentiekracht van Gelderland te vergroten door het duurzaam versterken van de ruimtelijk-economische structuur. De komende jaren zullen minder in het teken staan van denken in termen van 'groei' en meer in termen van 'beheer en ontwikkeling van het bestaande'.
2. Het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. Dit doel betekent vooral:
 - a. ontwikkelen met kwaliteit, recht doen aan de ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de plek; uitgaan van doelen, niet van regels,
 - b. zorg dragen voor een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap,
 - c. een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle gebruiksfuncties; bij droogte, hitte en waterovervloed,
 - d. een gezonde en veilige leefomgeving.

Om deze doelen in beleid te vertalen, hanteert de provincie drie aandachtsgebieden: Dynamisch, Mooi en Divers Gelderland. Ontwikkelingen in Gelderland wil de provincie benaderen vanuit elk van deze drie perspectieven, die elkaar aanvullen:

1. Dynamisch: de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen en de geleiding daarvan op provinciaal niveau.
2. Mooi: de Gelderse kwaliteiten die bescherming nodig hebben en ruimte voor behoud door ontwikkeling.
3. Divers: het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en opgaven en het koesteren van de regionale identiteiten.

De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is.

De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de Provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem. De verwachting is dat de Omgevingsverordening op termijn alle regels zal gaan bevatten die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving.

Gelderse Ladder voor duurzame verstedelijking

Het accent van stedelijke ontwikkelingen verschuift van nieuwbouw naar het vitaliseren van bestaande gebieden en gebouwen. Voor een goede afweging van keuzes voor locaties van nieuwe gebouwen staat de Gelderse ladder voor duurzaam ruimtegebruik centraal. Met deze ladder wordt een

transparante besluitvorming en een zorgvuldige ruimtelijke afweging nagestreefd. Het gaat om het tijdig afwegen van kansen en mogelijkheden om bestaande gebouwen te benutten bij overwegingen van nieuwe bebouwing. Een goede afweging volgens de ladder vraagt om kennis van de bestaande voorraad. Gekoppeld daaraan zijn er vragen over de opgaven en kwaliteiten in een gebied:

- Past de ontwikkeling bij de doelen in Gelderland? Zo ja:
- Hoe voegt de ontwikkeling extra kwaliteit toe aan een gebied?

Als juridische basis gebruikt de provincie de Ladder voor duurzame verstedelijking die het Rijk heeft vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In elk bestemmingsplan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling dienen gemeenten volgens de Rijksladder aan de hand van drie stappen de locatiekeuze te motiveren. Deze Rijksladder is van provinciaal belang. Aangezien de juridische borging van de ladder al geregeld is in het Bro, heeft de provincie de ladder niet nogmaals opgenomen in de provinciale omgevingsverordening.

Conclusie

Een van de doelstellingen uit de Omgevingsvisie betreft het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving. De provincie richt zich daarbij op het ontwikkelen met kwaliteit, waarbij recht wordt gedaan aan de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten van een plek. In het plangebied vindt sloop van het voormalige politiekantoor en nieuwbouw van 11 grondgebonden woningen plaats. Het plan sluit daarmee goed aan bij de doelstellingen van de Omgevingsvisie.

Het plan is in paragraaf 3.2.3 reeds getoetst aan de ladder van duurzame verstedelijking. Daaruit blijkt dat hieraan wordt voldaan.

3.3.2 Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019 (KWP3)

Gedeputeerde Staten van Gelderland heeft op 12 januari 2010 het nieuwe 'Kwalitatief Woonprogramma 2010-2019' (KWP3) vastgesteld. De provincie, de woningcorporaties, de gemeenten en de regio's in Gelderland hebben met elkaar afspraken gemaakt over de woningvoorraad voor de komende tien jaar. De partijen willen ervoor zorgen dat het woningaanbod in iedere regio van Gelderland ook in de toekomst goed aansluit bij de behoefte van de inwoners. In het programma zijn de afspraken vastgelegd. Deze afspraken zijn tot stand gekomen door een goede en intensieve samenwerking met de regio's, de gemeenten en de woningcorporaties.

Om het woningaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag is in het KWP3 rekening gehouden met de ontwikkelingen in de bevolkingsopbouw en in de woningmarkt. In de praktijk betekent dit dat voornamelijk goedkopere woningen moeten worden gebouwd, bij voorkeur op binnenstedelijke locaties. Bouwen op grote nieuwbouwlocaties buiten de stad of het dorp (zoals Vinexlocaties) is steeds minder nodig. In het Kwalitatief Woonprogramma gaat het nadrukkelijk niet alleen om de aantallen te bouwen woningen. Er is bij de inwoners een grote behoefte aan goedkopere woningen. Daarom zijn ook afspraken gemaakt over de aantallen betaalbare woningen. Er wordt bovendien rekening gehouden met een steeds groter wordende groep ouderen die het liefst zelfstandig wil blijven wonen. Verder zijn afspraken over de verhouding koop-huur. Voor het eerst zijn in het KWP3 afspraken gemaakt over de aantallen te bouwen woningen voor de komende drie jaar.

Dit heeft te maken met de grote problemen waar de bouw op dit moment mee kampt. De provincie biedt de gemeenten ondersteuning in het maken van die keuzes, om met het oog op morgen te kunnen blijven bouwen. In deze tijd van recessie moeten gemeenten immers keuzes maken en prioriteiten stellen. Het is een onmogelijke opgave om alle bouwplannen uit te

kunnen voeren.

De gemeente Renkum valt onder de regio Arnhem-Nijmegen. Woningbouwplannen dienen zich te conformeren aan het opgestelde afsprakenkader. De provincie, de gemeenten en de woningcorporaties hebben de afspraak gemaakt dat in de periode 2010 - 2019 in de regio 36.600 woningen netto worden toegevoegd.

In de op 17 oktober 2014 in werking getreden Omgevingsverordening is in artikel 2.1.1 sub 17 en artikel 2.2.1.1 verwezen naar het Kwalitatief Woonprogramma. Daarmee heeft het Kwalitatief Woonprogramma zijn werking behouden.

Conclusie

Dit bestemmingsplan voorziet in de bouw van elf woningen in de klasse van middelduur (ca. € 250.000) op een binnenstedelijke locatie. Dit sluit aan op de uitgangspunten van het KWP3, waardoor het de uitvoering van onderhavig plan niet in de weg staat.

3.4 Regionaal beleid

3.4.1 Regionaal Plan 2005-2020 Stadsregio Arnhem Nijmegen

De Stadsregio Arnhem Nijmegen legt in dit plan de gemeenschappelijke beleidsambities vast voor de ontwikkeling van de regio. De Stadsregio zet met dit plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in stad en land boven nieuw ruimtebeslag. Er worden vier doelstellingen onderscheiden:

- versterken van het economisch vestigingsklimaat;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- vergroten van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het landelijk gebied voor de natuur en voor de recreatie;
- verbeteren van de kwaliteit van het wonen in stad, dorp en landelijk gebied, waarbij de relatie met landschap, bereikbaarheid en voorzieningen kwaliteitsfactoren zijn.

De Stadsregio zet met dit plan in op het verbeteren van de bestaande kwaliteiten in stad en land boven nieuw ruimtebeslag.

Doelstelling van de regiovisie voor wonen is het voor iedere (toekomstige) inwoner van de stadsregio een juiste woning beschikbaar hebben met betrekking tot prijs, eigendomssituatie, aard & type en locatie. Voor de periode 2010 - 2015 is voornamelijk een opgave van circa 15.500 woningen opgenomen. Binnen de 'Contour woningbouw' bepalen de gemeenten zelf de te ontwikkelen locaties en de aantallen nieuw te bouwen woningen. De programmering van de woningbouw dient plaats te vinden met in achtneming van de in de per gemeenten vastgestelde kwalitatieve afspraken en inspanningsverplichtingen in de Concessies Wonen.

Groene Akkoord

Vanuit de Stadsregio is een akkoord gesloten tussen gemeenten, woningbouwcorporaties en diverse bouwende partijen ten behoeve van het duurzaam bouwen. Het Groene Akkoord is de vervanger van het oude KAN-DuboConvenant uit 2000. In het akkoord is afgesproken dat de partijen (gemeenten, corporaties, bouwende partijen) op hoofdlijnen gaan sturen en de komende twee jaar één gezamenlijke taal gaan hanteren voor duurzaam bouwen en renoveren, te weten GPR Gebouw en GPR

Stedenbouw. Duurzaam bouwen houdt in dat op zodanige wijze wordt gebouwd en het beheren van gebouwen en gebouwde omgeving dat de schade aan het milieu in alle fasen, schaalniveaus en sectoren van het bouwproces zoveel mogelijk beperkt wordt. De fasen van het bouwproces omvatten de levensloop: van ontwerp tot en met sloop van het gebouwde. Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan bij de randvoorwaarden zoals gesteld in het Groene Akkoord.

Conclusie

Het bestemmingsplan past binnen het regionaal beleid van het Regionaal Plan 2005-2020. De gemeente Renkum zorgt gemeentebreed voor het behalen van bovengenoemde normen. Daarnaast wordt aangesloten op de eisen die volgen uit het Groene Akkoord.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Nota Wonen 2014

In de 'Nota Wonen 2014' verwoordt de gemeente Renkum haar doelen en ambities op gebied van wonen. De 'Nota Wonen 2014' is een actualisatie van de 'Woonvisie 2010-2014'. Voordat het beleid is opgesteld is er een analyse van de woningmarkt in de gemeente Renkum uitgevoerd. Daarvoor zijn verschillende onderzoeken gebruikt, zoals 'WoOn 2012', 'evaluatie Woonvisie 2010-2014' en de 'Ruimtelijke Visie Renkum (ver)bindt 2025'.

Voor de hoofdlijnen van de 'Nota Wonen 2014' zijn de vijf politieke pijlers uit de vorige Woonvisie aangehouden. De volgende thema's zijn uitgewerkt:

- kwaliteitsscenario en herstructurering bestaande woonvoorraad;
- evenwichtige bevolkingsopbouw;
- duurzaam en levensloopgeschikt;
- wonen met zorg;
- regie van de gemeente.

Thema 1: Kwaliteitsscenario en herstructurering bestaande voorraad

Tot 2019 neemt het aantal huishoudens nog licht toe en daarna daalt het aantal licht. De gemeente wil op deze ontwikkeling zo goed mogelijk inspelen. In de Nota Wonen 2014 wordt voornamelijk de aandacht gericht op de woonkwaliteit in de dorpen, wat ook ten goede moet komen aan de vitaliteit in de dorpen. Vanuit deze visie wil de gemeente inzetten op:

- herstructurering bestaande woningvoorraad;
- behoud van voldoende sociale huurwoningen;
- woningaanpassingen ten behoeve van senioren, chronisch zieken en mensen met een beperking;
- aandacht voor de kwaliteit van de woon- en leefomgeving.

Thema 2: Evenwichtige bevolkingsopbouw

Voor vitaliteit in de dorpen vindt de gemeente de aanwezigheid van verschillende leeftijdsgroepen en generaties in de dorpen van belang. Sturing op een evenwichtige bevolkingssamenstelling is slechts beperkt mogelijk. De gemeente wil echter de mogelijkheden die zij heeft volop benutten. Hierbij werkt ze de volgende beleidsambities uit:

- prioriteit voor het verbreden van het aanbod voor (jonge) huishoudens en huishoudens met

- middeninkomen;
- zorgvuldig benutten nieuwbouwmogelijkheden;
- erken de samenhang tussen steden en ommeland (kans).

Thema 3: Duurzaam en levensloopgeschikt

De gemeente hecht veel waarde aan een duurzame ontwikkeling van de gebouwde omgeving en een goede toekomstkwaliteit van het woningaanbod. Woningen moeten enerzijds passend zijn voor hun eigen levensloop (duurzaam), anderzijds geschikt zijn voor veranderingen in de levensloop van mensen (aanpasbaar). Bij deze toekomstkwaliteit besteedt de gemeente aan drie aspecten in het bijzonder aandacht:

- duurzaam bouwen en duurzame gebiedsontwikkeling;
- aanpasbaar en levensloopgeschikt woningaanbod;
- stimuleren duurzaamheid en toekomstkwaliteit in bestaande bouw en bij nieuwbouw.

Thema 4: Wonen met zorg

De gemeente wil mensen met een zorgvraag mogelijkheden bieden om zo lang mogelijk in de eigen sociale omgeving te blijven wonen. Ook de kabinetsplannen dragen hieraan bij en zorgen ervoor dat mensen langer thuis moeten blijven wonen. Deze mensen zullen steeds vaker een beroep op de gemeente doen. De gemeente wil voor wonen en zorg de volgende stappen zetten:

- uitwerken flexibel woningaanbod binnen de zorgsector;
- herijking van de rol en positie van woonzorgcentra binnen het gebiedsgegericht werken;
- wonen en zorg: versterken van burgerkracht bij wonen.

Thema 5: Regie van de gemeente

De sturingsmogelijkheden van de gemeente zijn beperkt. Samenwerking vormt daarom de spil van de uitvoering van de Nota Wonen 2014. De gemeente gaat actief de samenwerking aan met woonpartners en inwoners. Op een aantal gebieden neemt de gemeente heel bewust de regierol. Zoals bij de opgave voor het zorgvastgoed. De gemeente heeft ook een stimulerende rol op het gebied van wonen. Deze rol zal in de toekomst toenemen en heeft bijvoorbeeld te maken met het uitlokken van kansrijke initiatieven en het aftasten van mogelijkheden om meer beweging in de woningmarkt te krijgen.

Het uitgangspunt van de gemeente Renkum is dat woningbouwprojecten passen binnen de 'Nota Wonen 2014'. Er zijn geen grote nieuwbouwlocaties. Datgene dat nieuw wordt gebouwd moet binnen de bestaande contouren van de bebouwing passen.

Conclusie

In paragraaf 3.2.3 is reeds getoetst aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Daarin is aangegeven dat het plan past binnen de ladder, zie de afspraken in de regionale Woonagenda, en de 'Nota Wonen'. In het subregionale programma van de regionale Woonagenda is namelijk het woningbouwprogramma van de gemeente Renkum (zoals grotendeels genoemd in de Nota Wonen) onverkort opgenomen. Het plan voor de sloop van het voormalige politiebureau en nieuwbouw van 11 grondgebonden woningen, voldoet daarmee aan de Nota Wonen.

3.5.2 Ruimtelijke Visie 2025

Op 22 september 2011 heeft het College van Burgemeester en wethouders de 'Ruimtelijke Visie Renkum (ver)bindt 2025' vastgesteld. De visie geeft inzicht in de ontwikkelingen op het gehele grondgebied van de gemeente (fysiek-ruimtelijk) in de komende 15 jaar. Ten behoeve van onderhavig plangebied zijn in de visie geen concrete ontwikkelingen aangegeven. Wel geldt een aantal algemene aspecten zoals het verhogen van de kwaliteit van dorpsentrees en toegangswegen, het vergroten van de toegankelijkheid van het bosgebied en het streven naar een sterkere visuele relatie met het buitengebied.

Conclusie

Onderhavig plan maakt de bouw van elf woningen mogelijk in de het centrum van Doorwerth. Hierbij wordt aangesloten op de bestaande ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten. De Ruimtelijke Visie staat de uitvoering van onderhavig plan niet in de weg.

Hoofdstuk 4 *Uitvoerbaarheid*

4.1 *Inleiding*

In het kader van het bestemmingsplan dient de uitvoerbaarheid van het plan te worden aangetoond ten aanzien van verschillende sectorale aspecten, zoals bodem, lucht, geluid, water en archeologie en cultuurhistorie.

4.2 *Bodem*

In het kader van het wijzigen van een bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het beoogde gebruik. Dit is geregeld in de Wet Bodembescherming. De bodemkwaliteit kan van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied. Indien er sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Met dit onderzoek kan in beeld worden gebracht of de bodemkwaliteit en de beoogde functie van het plangebied bij elkaar passen.

In de onderhavige situatie is sprake van deels een functiewijziging en deels nieuwbouw. De bestaande kelder krijgt een nieuwe functie als parkeergelegenheid voor woningen. Daarnaast zal de kelder grotendeels het fundament voeren voor de nieuwe woningen. In feite is dus sprake van vervangende nieuwbouw met gebruik van bestaande funderingen. Gezien deze situatie en de voorgaande functie als politiebureau zijn er geen redenen om aan te nemen dat de bodem niet geschikt is voor wonen.

Conclusie

Voor de realisatie van het plan wordt de bestaande bebouwing gesloopt, behalve de bestaande parkeergarage. De elf nieuwe woningen worden gebouwd binnen de contouren van de bestaande bebouwing, deels op de parkeergarage. Bodemonderzoek is om deze reden in het kader van het bestemmingsplan niet noodzakelijk. Het aspect bodemkwaliteit staat de realisatie van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.3 *Lucht*

In de Wet milieubeheer gaat paragraaf 5.2. over luchtkwaliteit. Deze paragraaf vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005 en staat ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. De Wet luchtkwaliteit introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten. Kleine projecten dragen 'niet in betekenende mate (NIBM)' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een paar honderd grote projecten dragen juist wel 'in betekenende mate' bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijventerreinen en infrastructuur (wegen). Wat het begrip 'in betekenende mate' inhoudt, staat in de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen (Besluit NIBM)'. Op hoofdlijnen komt het er op neer dat projecten die jaarlijks meer dan 3 procent bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijn stof en stikstofdioxide een 'betekenend' negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. Kleine projecten die minder dan 3 procent bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing. Dat betekent bijvoorbeeld dat lokale overheden een woonwijk van minder dan 1.500 huizen niet hoeven te toetsen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze kwantitatieve vertaling naar verschillende functies is neergelegd in de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen'.

Conclusie

De realisatie van elf woningen valt onder de regeling 'Niet in betekenende mate bijdragen (Besluit NIBM)'. Het uitvoeren van een toets is niet noodzakelijk. De uitvoerbaarheid van het plan op het gebied van luchtkwaliteit is hiermee aangetoond en verder onderzoek is niet benodigd.

4.4 Geluid

De mate waarin geluid, het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De kern van de wet is dat geluidsgevoelige objecten worden beschermd tegen geluidhinder uit de omgeving. In de Wgh worden de volgende objecten beschermd (artikel 1 Wgh): - Woningen, - Geluidsgevoelige terreinen - Andere geluidsgevoelige gebouwen, waaronder bijvoorbeeld onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, enz. Het beschermen van deze geluidsgevoelige objecten gebeurt aan de hand van vastgestelde zoneringen. De belangrijkste geluidsbronnen die in de Wet geluidhinder worden geregeld zijn: industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorweglawaai. Verder gaat deze wet onder meer ook in op geluidwerende voorzieningen, geluidbelastingkaarten en actieplannen. In het Activiteitenbesluit bij de Wgh zijn voorschriften opgenomen die bescherming bieden tegen geluidhinder van inrichtingen die onder het Besluit vallen. Deze bescherming wordt geboden aan gevoelige objecten. Daarbij is aangegeven in de definitie van gevoelige gebouwen dat gebouwen die bij de inrichting horen (dienst- of bedrijfswoningen) geen geluidsgevoelige object zijn waarvoor de grenswaarden uit het besluit gelden.

Onderhavig plan maakt de oprichting van een geluidsgevoelig objecten mogelijk. In de nabijheid van het plangebied bevindt zich de Van der Molenallee, welke met een snelheid van 50 kilometer per uur bereden mag worden en dientengevolge een geluidzone heeft. Een akoestisch onderzoek naar de mogelijke vestiging van de woonfunctie op deze plek is dan ook vereist. Dit akoestisch onderzoek, 'Geluidbelasting wegverkeer op woningen plan politiebureau', versie maart 2015 uitgevoerd door Adviesburo Vanderboom BV, en is als Bijlage 2 bij dit bestemmingsplan in te zien. Hieruit blijkt kort samengevat het volgende.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Doorwerth op ca. 17 meter uit de as van de Van der Molenallee en op ca. 58 meter uit de as van de Richtersweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximum snelheid op beide wegen bedraagt 50 km/uur. De geluidbelasting is berekend met behulp van een rekenmodel op basis van de weg- en verkeersgegevens zoals aangeleverd door de gemeente Renkum.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Van der Molenallee bedraagt ten hoogste 56 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de woninggevels in rekenpunt 1 - 6 en 12. Op de hoogst geluidbelaste noordgevel (rekenpunt 1 - 3) wordt de voorkeursgrenswaarde met 8 dB overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De geluidbelasting door wegverkeer op de Richtersweg bedraagt ten hoogste 40 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit oogpunt van kosteneffectiviteit en extra onderhoud van de weg. Afscherming van de woning is op deze locatie eveneens niet haalbaar.

Conclusie

Voor de gevels van zes woningen dient een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 - 56 dB voor wegverkeer op de Van der Molenallee. Voor de noordgevel en de delen van de west en oostgevel, met een geluidbelasting van meer dan 53 dB, zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting op de noordgevel van de woning bedraagt zonder aftrek 61 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering voor deze gevel bedraagt dan GA;k 28 dB.

Gezien het voorgaande is gelijk met de ter visie legging van het ontwerp van dit bestemmingsplan een hogere grenswaardeprocedure gestart op basis waarvan een hogere grenswaarde is afgegeven.

De uitvoerbaarheid van het plan op het gebied van geluid is hiermee aangetoond.

4.5 Milieuzonering

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen bedrijvigheid en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat onder andere om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden met één stap worden verminderd. De afstand wordt gemeten vanaf het op de verbeelding aangeduide deel voor de bedrijfsmatige activiteit tot aan de gevel van nieuwe of bestaande gevoelige functies gelegen buiten betreffend perceel.

Plangebied

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven waarvan de hindercirkels over het plangebied valt. Wel is grenzend aan het plangebied de brandweerkazerne gevestigd. Bij de inpassing van de nieuwe woningen is hier rekening mee gehouden. Hierbij is minimaal de afstand aangehouden tot de dichtstbijzijnde bestaande woning, i.c. 18 m (zie situatietekening 2.3 Nieuwe situatie). Deze afstand is maatgevend voor de nieuwbouw. Bovendien is het gedeelte waar onderhoud aan de wagens plaatsvindt gesitueerd achter de kazerne, dus van de nieuwe woningen af. Het aan de nieuwbouw grenzende voorterrein is uitsluitend in gebruik als parkeerplaats en als uitrit voor de brandweerwagens.

De brandweerkazerne te Doorwerth heeft alleen een stallings-en uitrukfunctie voor de gemeente. In de kazerne staat een aantal bluswagens en ander materieel. Het uitrukken van de brandweer, via het aan de nieuwbouw grenzende voorterrein, is te beschouwen als een piekbelasting (zoals klokkenluiden, schoolpleinen e.d.) en is daarmee niet maatgevend. Oefeningen vinden plaats op daarvoor geschikte terreinen elders, zoals bijvoorbeeld de gemeentelijke werkplaats aan de Veentjesbrug in Renkum.

Conclusie

De nieuwbouw is op voldoende afstand gesitueerd van de naastgelegen brandweerkazerne. Het uitrukken van de brandweer is te beschouwen als een piekbelasting en is daarmee niet maatgevend. Verder bevinden zich in de omgeving van het plangebied geen bedrijven waarvan de hindercirkels over het plangebied valt.

Hinder veroorzaakt door bedrijvigheid vormt gezien het bovenstaande geen belemmering voor de

uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

4.6 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijk slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Het plaatsgebonden risico biedt burgers in hun woonomgeving een minimum beschermingsniveau tegen gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico heeft een oriënterende waarde en voor het plaatsgebonden risico geldt een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Plaatsgebonden risico

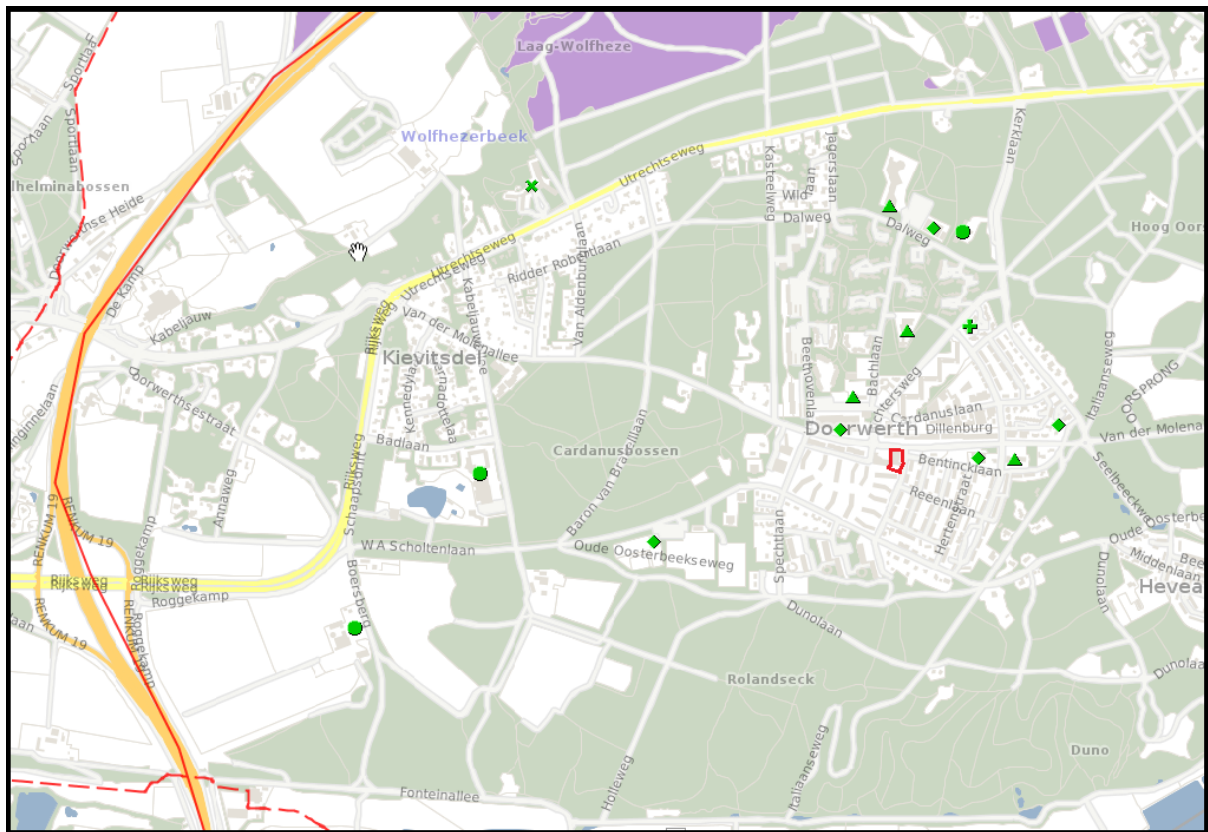
Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp. Een ongeval met 100 doden leidt tot meer ontwrichting, leed en emoties, dan een ongeval met 10 dodelijke slachtoffers. Aan de kans op een ramp met 100 doden wordt dan ook een grens gesteld, die een factor honderd lager ligt dan voor een ramp met 10 doden. In het Bevi, Bevb en Bevt wordt verder een verantwoordingsplicht (door de overheid) voor het groepsrisico rond inrichtingen en mobiele bronnen wettelijk geregeld. De verantwoording houdt in dat wordt aangegeven of risico's acceptabel zijn en welke maatregelen worden genomen om de risico's te verkleinen.

Plangebied

Volgens de Risicokaart Nederland is in de huidige situatie in de zeer ruime nabijheid van het plangebied geen inrichting gevestigd waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen dan wel een veiligheidszone vanwege bijvoorbeeld een snelweg, spoorlijn, waterweg of buisleiding. Hiermee kan een nadere motivering en verantwoording van het groepsrisico achterwege blijven. In dit kader vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.



Figuur 8: Fragment Risicokaart Nederland (met de globale ligging van het plangebied)

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.7 Water

In het kader van het 'Nationaal Bestuursakkoord Water' moet bij ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond, middels een hydrologisch onderzoek, dat de waterhuishouding niet negatief wordt beïnvloed door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Dit is vastgelegd in het procesinstrument 'de Watertoets'.

4.7.1 Provinciaal beleid

Op 9 juli 2014 is Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt de huidige omgevingsplannen zoals de Structuurvisie, het Gelders Milieuplan en het Waterplan Gelderland 2010-2015.

In de omgevingsvisie wordt onder meer de ambitie en de rol van de provincie voor het aspect water aangegeven. De provincie stuurt op een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem. Dit bestaat uit bodem en ondergrond, grondwater en oppervlaktewater. Een veerkrachtig en duurzaam water- en bodemsysteem helpt mee aan een optimale en duurzame driedimensionale inrichting van Gelderland.

Een systeem is veerkrachtig als het onder normale omstandigheden alle functies goed kan uitvoeren, (tijdelijke) over- en onderbelasting goed op kan vangen zonder dat maatschappelijke overlast of ecologische schade optreedt en hiervan snel kan herstellen zonder blijvende negatieve effecten. Een

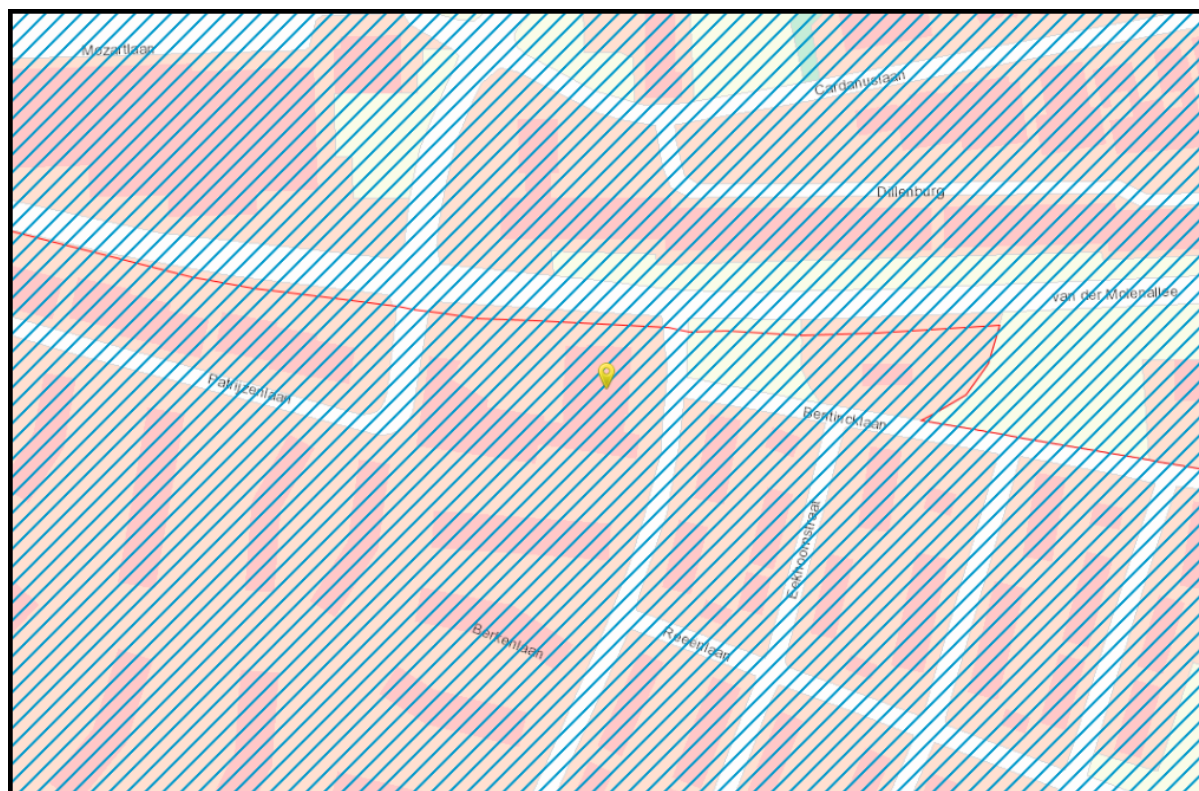
systeem is duurzaam als het ook in de toekomst kan blijven functioneren en in stand kan worden gehouden tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Om de veerkracht van het water- en bodemsysteem te vergroten is het belangrijk om meer ruimte te maken voor beken, te zorgen voor stedelijk waterbeheer en voor goed bodembeheer. Dat betekent bijvoorbeeld dat de bodem zodanig wordt beheerd en gebruikt dat de bodem meer water kan opnemen in perioden van regen en dus ook weer water kan afgeven in perioden van droogte. Zowel bewoonde gebieden, natuurgebieden als landbouwgronden zullen hieraan een bijdrage moeten leveren.

Daarnaast is het van belang om ervoor te zorgen dat het water- en bodemsysteem duurzaam is en ook in de toekomst kan blijven functioneren tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. De provincie streeft naar een duurzaam gebruik van de ondergrond. Zij zoekt naar een balans tussen het benutten van de kansen die de ondergrond biedt en het behouden van de waarde van de ondergrond voor toekomstige generaties. Doel is te komen tot een integrale, efficiënte en duurzame benutting zonder onomkeerbare gevolgen voor de ondergrond. Dit betekent dat de provincie moet afwegen wat op een bepaalde plek in de ondergrond of bovengronds wel of niet mag.

In de bij de Visie horende Omgevingsverordening zijn regels opgenomen met betrekking tot het aspect water. Het gaat onder meer om de onderwerpen Grond- en drinkwater (artikel 2.6 en artikel 3.3) en vaarwegen (hoofdstuk 4). Het plangebied en de omgeving zijn aangewezen als 'intrekgebied' (reserveringsgebied voor potentiële, toekomstige waterwinning) en als 'boringsvrij gebied'.

In artikel 2.6.3 van de verordening is opgenomen dat in een intrekgebied geen bestemming mag worden opgenomen die het mogelijk maakt fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, te winnen.

In artikel 3.3.4 van de verordening is het verboden binnen een boringsvrije zone werken tot stand te brengen of handelingen te verrichten waardoor direct of indirect warmte aan de bodem en/of het grondwater wordt onttrokken of toegevoegd. Onder een handeling als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval begrepen het oprichten, in exploitatie nemen of hebben van een bodemenergiesysteem.



Figuur 9: Uitsnede kaart Omgevingsverordening, Water en milieu (arcering = intrekgebied)

Conclusie

De bouw van de elf woningen zorgt niet voor werken in de grond die warmte onttrekken of toevoegen. Evenmin wordt geen bestemming toegevoegd die het mogelijk maakt fossiele energie te winnen. Het bestemmingsplan is niet in strijd met de provinciale bepalingen over water.

4.7.2 *Beleid waterschap*

Per 1 januari 2013 zijn Waterschap Veluwe en Waterschap Vallei en Eem samen gegaan als waterschap Vallei en Veluwe. Omdat dit Waterschap nog geen eigen beleid heeft geformuleerd wordt, bij de toetsing van dit plan, getoetst aan het beleid van het voormalige waterschap Vallei en Eem. Het plangebied lag binnen het werkveld van dit waterschap.

In het "Waterbeheersplan 2010 - 2015" heeft Waterschap Vallei & Eem zijn ambities en uitvoeringsprogramma vastgelegd voor de periode 2010 tot en met 2015. Het plan bepaalt in grote lijnen de agenda van Waterschap Vallei & Eem voor deze periode. De plannen zijn gebundeld in de drie programma's Veilige dijken, Voldoende en schoon water en Zuivering afvalwater. Het programma Veilige dijken richt zich op de bescherming van het beheersgebied tegen overstroming en daardoor op veiligheid voor de bewoners en gebruikers van het gebied. Het programma Voldoende en schoon water gaat over de waterhuishouding. De inzameling, het transport en de behandeling van afvalwater noemen we de afvalwaterketen. Deze keten bestaat uit: rioolstelsels met huisaansluitingen, leidingen, putten, pompen, riooloverstorten, meet- en regeltechnieken; transportsystemen met gemalen en persleidingen; een rioolwaterzuiveringsinstallatie met een effluentlozing op oppervlaktewater.

Een belangrijk onderwerp in alle programma's is de klimaatverandering. Het Waterschap zal de ontwikkelingen op dit gebied de komende jaren intensief blijven volgen en maatregelen nemen om ook op de lange termijn het gebied te beschermen tegen hoog water, wateroverlast en droogte, en om de capaciteit van de zuiveringen op peil te houden. Het vaststellen van ruimtelijke plannen, vooral voor stedelijke ontwikkelingen, vraagt een pro-actieve rol van het waterschap. Door in de planontwikkelingsfase al om tafel te zitten met gemeenten, projectontwikkelaars en bouwpartijen is er voor het watersysteem veel te bereiken, zowel in nieuw stedelijk gebied als in bestaand stedelijk gebied. Daarnaast adviseert het waterschap gemeenten via de watertoets.

Conclusie

Via www.dewatertoets.nl is een watertoets uitgevoerd voor dit initiatief. De resultaten zijn als bijlage 1 gevoegd bij deze toelichting. Uit de ingevoerde gegevens volgt dat er sprake is van een ruimtelijk plan dat een geringe invloed heeft op de taken en belangen van het waterschap. Het waterschap adviseert positief over het plan, onder de voorwaarde dat er voldoende rekening wordt gehouden met de aandachtspunten (indien van toepassing).

4.7.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Renkum is voortvarend aan de slag gegaan met het afkoppelen van verhard oppervlak, één van de doelstellingen van het beleid van de hogere overheid. Sinds 2000 is in totaal ruim 50 hectare verhard oppervlak (wegen, parkeerplaatsen, daken) afgekoppeld van de riolering. Dit is ruim 20% van het totale aantal wegen in de gemeente. De gemeente voldoet hiermee ruimschoots aan de wettelijke verplichting om voor 2010 49 hectare verhard wegoppervlak af te koppelen van het riool.

4.7.4 Situatie plangebied

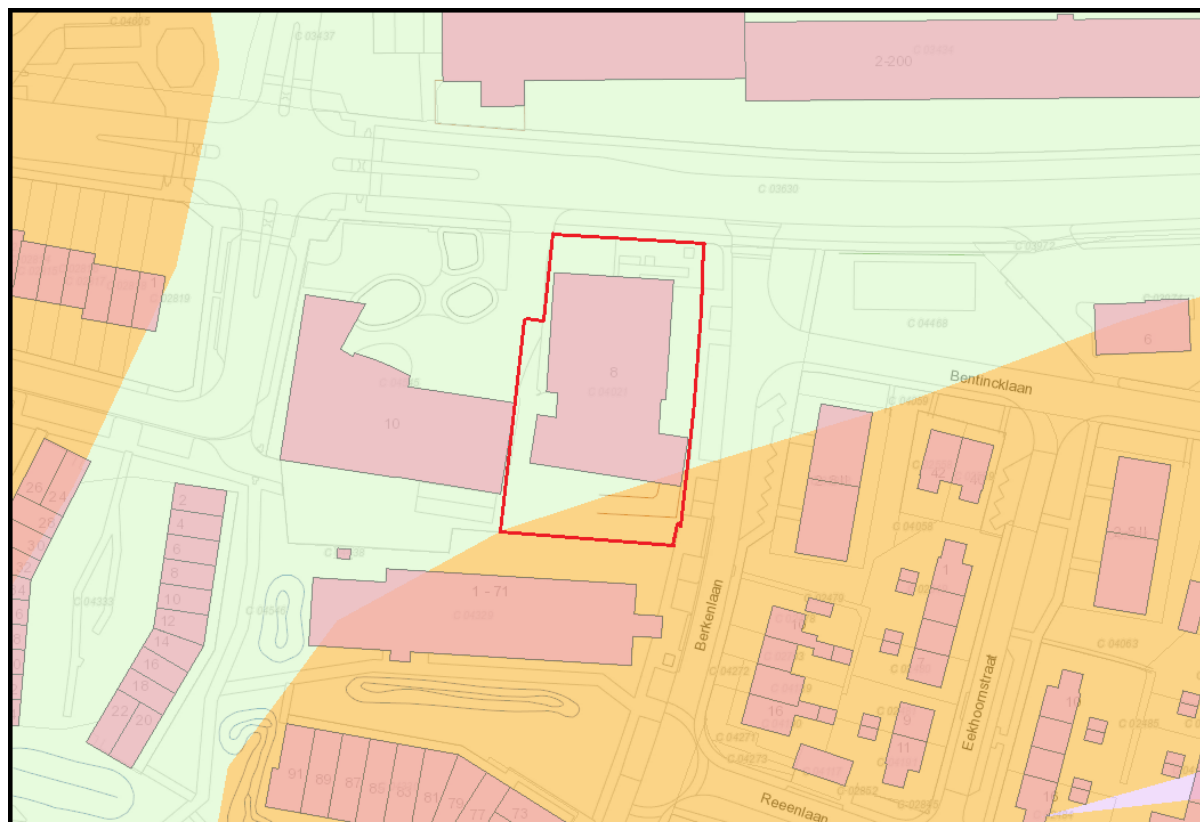
Voor de realisatie van het plan wordt de bestaande bebouwing gesloopt, behalve de bestaande parkeergarage. De elf nieuwe woningen die worden teruggebouwd hebben een kleinere oppervlakte verhard terrein dan de bestaande situatie. Hiermee wordt voldaan aan het 'stand-still' beginsel en is de uitvoerbaarheid van het plan op het gebied van water aangetoond. Verder onderzoek is niet benodigd.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Archeologie

Bij een ruimtelijk plan moet, conform de 'Wet op de archeologische monumentenzorg', vooraf worden beoordeeld of er eventueel sprake is van archeologische waarden.

Op basis van de onderstaande uitsnede van de gemeentelijke archeologische beleidsadvieskaart heeft noordelijk deel een lage archeologische verwachtingswaarde (groen) en het uiterste zuiden een hoge archeologische verwachtingswaarde.



Figuur 10: Uitsnede Archeologische Beleidsadvieskaart gemeente Renkum, met globale aanduiding plangebied ('groen' is lage archeologische verwachting; oranje is hoge archeologische verwachting)

Gebieden die in het kader van archeologie bescherming behoeven (te weten middelhoge en hoge verwachtingswaarden), zijn op de verbeelding door middel van een dubbelbestemming aangeduid. In het voorliggende plan betreft het een hoge verwachtingswaarde. Het opnemen van de dubbelbestemming is voldoende voor het kunnen opstellen van het bestemmingsplan. Bij het realiseren van het (bouw)plan dient vervolgens getoetst worden aan de dubbelbestemming en dient dan (indien nodig) archeologisch onderzoek verricht te worden. Hierbij kan worden opgemerkt dat archeologisch onderzoek (zeer waarschijnlijk) niet nodig zal zijn omdat binnen het gebied met de hoge archeologische verwachting minder dan 200 m² gebouwd zal worden. Daarnaast is dat deel van het plangebied al geroerd en uitgegraven want daar ligt huidige de inrit van de ondergrondse parkeergarage.

4.8.2 *Cultuurhistorie*

Om de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afwezig van het belang van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Een verantwoorde verankering van de cultuurhistorie in structuurvisie, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages is gewenst. Het voornaamste doel is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken. De aandacht voor cultuurhistorie is ook wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 onder 2).

Op het gebied van cultuurhistorie heeft het gebied geen bijzondere status. De ontwikkeling welke met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt voegt zich in de plaatselijk geldende traditie van kloeke bebouwing aan het brede profiel van de structuurdragende Van der Molenallee. Het bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke karakter van het gebied wordt volledig gerespecteerd, waarmee eventuele cultuurhistorische waarden in elk geval niet in het geding komen. De uitvoerbaarheid op het gebied van cultuurhistorie is daarmee aangetoond.

4.9 *Natuurwaarden*

4.9.1 *Algemeen*

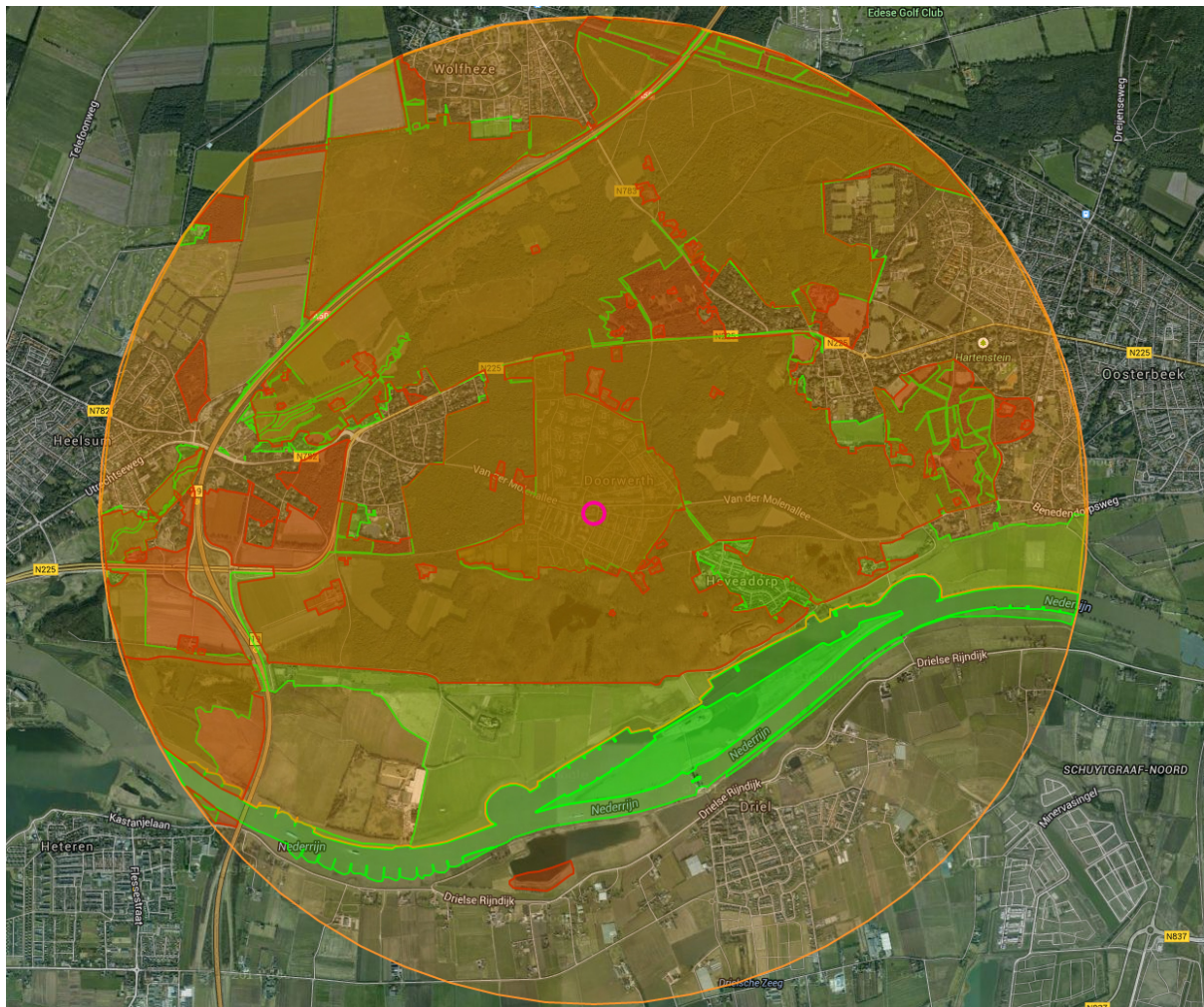
Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de haalbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen tevens de implementatie van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn op nationaal niveau. Er mogen geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, waarvan op voorhand duidelijk is dat deze op bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden of op streng beschermde planten of dieren.

4.9.2 *Beschermde gebieden*

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde 'Natuurbeschermingswet 1998' in werking getreden. Hiermee wordt de gebiedsbescherming uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn in Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet biedt een beschermingskader voor natuurwaarden (leefgebieden en soorten) in Natura 2000-gebieden en bepaalt dat projecten en andere handelingen in en nabij beschermde gebieden dienen te worden getoetst op (mogelijke) negatieve effecten op deze waarden.

Conclusie

Om de gevolgen van gebiedsbescherming te beoordelen is de website synbiosys.alterra.nl/natura2000 geraadpleegd. Bijgevoegd een screenshot van die website waarbij alle raadpleegbare gebieden zijn 'aangevinkt'.



Het plangebied ligt niet in een ecologisch waardevol en/of beschermd gebied en betreft een reeds lang bebouwd gebied. Het terrein is nu vrijwel geheel volgebouwd (gebiedsbescherming geen belemmeringen).

4.9.3 Gelders NatuurNetwerk en Groene Ontwikkelingszone

De ambitie van Gelderland is om zorgvuldig om te gaan met natuur en landschap op een haalbare en betaalbare wijze en de samenleving daar meer bij te betrekken. Met het natuur- en landschapsbeleid draagt Gelderland bij aan de realisatie van internationale doelstellingen. De basis van het Gelderse natuur- en landschapsbeleid vormen de afspraken die tussen de provincies en het Rijk gemaakt zijn en die men terug kan vinden in het Onderhandelingsakkoord Decentralisatie Natuur . Een variatie aan planten- en diersoorten is cruciaal voor een goede leefomgeving. Die variatie kan alleen behouden worden wanneer in heel Europa natuurgebieden aaneengesloten worden. Daarom werkt Gelderland aan een Gelders Natuurnetwerk: een stelsel van onderling verbonden natuurgebieden, dat in verbinding staat met natuurnetwerken buiten Gelderland. In het Gelders Natuurnetwerk geldt: in de basis hier geen nieuwe initiatieven. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk. Dat zijn ontwikkelingen van een groot algemeen of provinciaal belang of ontwikkelingen waarvoor - overtuigend gemotiveerd - geen alternatieven bestaan. Voor dergelijke uitzonderingen gelden specifieke spelregels die garanderen dat het Gelders Natuurnetwerk in stand blijft. De Gelderse Groene Ontwikkelingszone is een gebied waar partners en partijen juist worden uitgenodigd om actief 'groene' doelen mee te helpen realiseren. Er is in dit gebied ruimte voor de verdere ontwikkeling van bestaande en bij het gebied behorende bedrijvigheid of bewoning. Daarbij maakt de provincie onderscheid tussen de mate waarin partijen worden gevraagd om een - extra- bijdrage te leveren aan dit gebied. Een uitbreiding van dagrecreatie of een bestaand landbouwbedrijf vraagt om een andere mate van compensatie dan het plaatsen van een nieuw recreatieverblijf in deze zone. Het ene initiatief heeft een andere impact op het gebied dan het andere. De provincie wil met haar beleid voor deze zone zo duidelijk mogelijke spelregels hanteren die recht doen aan de doelen in dit gebied. De provincie zoekt naar wat helpt om deze duidelijkheid maximaal te geven en nodigt gemeenten uit om hierover mee te denken. De juiste kaders moeten voldoende uitnodigend blijven voor 'goede' kwalitatieve ontwikkelingen.

De planlocatie ligt niet in of in de nabijheid van de het Gelders Natuurnetwerk of de Gelderse Groene Ontwikkelingszone.

4.9.4 Beschermde soorten

Voor beheergerichte (onderdelen van) bestemmingsplannen, met geen of slechts geringe ontwikkelingsmogelijkheden, kan in het algemeen gesteld worden dat de uitvoerbaarheid niet ter discussie zal staan. Zelfs indien beschermde soorten aanwezig zijn, zoals vogels en vleermuizen, mag worden aangenomen dat deze bij een voortzetting van het bestaande grondgebruik niet in hun voortbestaan zullen worden bedreigd.

Anders ligt het voor (onderdelen van) bestemmingsplannen die een wijziging van het grondgebruik inhouden of bijvoorbeeld het slopen dan wel oprichten van nieuwe bebouwing en/of infrastructuur. Hiervoor dient een toets flora en fauna te worden uitgevoerd.

Voor dit initiatief is een ecologisch onderzoek opgesteld door Van den Bijtel Ecologisch Onderzoek ('Quickscan Flora- en Fauna Van de Molenallee 8, Doorwerth', rapport 201509 d.d. februari 2015). Dit onderzoek is als Bijlage 3 bij dit plan te zien. De conclusie van dat onderzoek is dat de initiatieven zoals omschreven uitgevoerd kunnen worden. De conclusies van de quickscan zijn:

Mogelijke aanwezige strikter beschermde soorten

- De gebouwen zijn geschikt als verblijfplaats voor gewone dwergvleermuis, en mogelijk ook voor ruige dwergvleermuis en gewone grootoorvleermuis.
- Het kan hierbij gaan om winter-, zomer-, kraam- en paarverblijven.
- De gebouwen zijn ongeschikt als nestplaats voor soorten met jaarrond beschermde nesten, zoals gierzwaluw en uilen.
- De gebouwen lijken ook geen geschikte nestplaatsen te bevatten voor de huismus, eveneens een

soort met jaarrond beschermde nesten.

- Niettemin werd tijdens het veldbezoek op het hoofdgebouw een baltsend paartje huismussen waargenomen. Deze vogels nestelen vermoedelijk in de omliggende woningen.
- In het pand nestelen mogelijk wel enkele algemene soorten die alleen gedurende de broedtijd beschermd zijn.
- Ook in de beplantingen nestelen vermoedelijk enkele algemene soorten die alleen gedurende de broedtijd beschermd zijn.
- Het is niet aannemelijk dat in het plangebied, behalve vleermuizen en vogels, nog andere strikter beschermde soorten voorkomen.

De plannen in relatie tot de Flora- en Faunawet

- Het is aannemelijk dat in het plangebied verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen en mogelijk nog een enkele andere soort aanwezig zijn.
- De sloop van de gebouwen kan leiden tot het vernietigen van deze verblijfplaatsen.
- Als uit nader onderzoek blijkt dat in het gebouw verblijfplaatsen van (gewone dwerg-) vleermuizen of andere strikter beschermde soorten aanwezig zijn, dan zal er voor de plannen een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd.

Nader onderzoek

- Omdat de gebouwen in potentie geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen dient nader onderzoek conform het vleermuizenprotocol te worden uitgevoerd.
- Tussen half mei en eind september moeten hiervoor tenminste vier bezoeken worden afgelegd.
- In verband met de te volgen procedures dient in de tweede helft van april bovendien een extra bezoek te worden afgelegd.
- Om de aan- of afwezigheid van huismussen en andere strikter beschermde soorten te kunnen vaststellen, moeten tussen 15 maart en 15 juni ten minste drie bezoeken tijdens de daglichturen aan het plangebied worden gebracht.

In het kader van voorliggend bestemmingsplan, op basis van de Wro, is voldoende aannemelijk dat met het eventueel treffen van mitigerende maatregelen en het werken volgens vaste protocollen in het kader van de Flora- en Faunawet dit project uitvoerbaar is. Voorts zal bij uitvoering van de werkzaamheden de zorgplicht in acht worden genomen.

Onderhavig plan wordt, op het gebied van Ecologie, uitvoerbaar geacht.

4.10 Verkeer en parkeren

Onderdeel van goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur. Het effect van de toevoeging van elf woningen op de verkeersgeneratie wordt klein geacht.

Voor het aspect parkeren is de Parkeernota 2014-2020 van de Gemeente Renkum (vastgesteld door de gemeenteraad op: 26 februari 2014) van belang. Daarin wordt aangegeven dat het plangebied in het schilgebied ligt. Voor de parkeernormering wordt verwezen naar de meest recente versie van de CROW-Publicatie 317 'Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'.

Voor voorliggend plan geldt een parkeernorm van 1,7 parkeerplaatsen per woning. Voor 11 woningen betekent dit een behoefte van 18,7 parkeerplaatsen. Bewoners maken gebruik van de bestaande parkeerplaatsen die ruimte biedt aan 19 parkeerplaatsen, waarmee aan de parkeerbehoefte is voldaan. Desondanks dat in de parkeernorm de norm voor bezoekers van 0,3 parkeerplaats per woningen in is opgenomen is het wenselijk om na te gaan of er parkeergelegenheid is van 3,3 parkeerplaatsen voor bezoekers. Aan de Berkenlaan liggen op dit moment langs het plangebied 14 parkeerplaatsen. Twee hiervan komen te vervallen voor de nieuwe entree van de parkeergarage. De overige 12 parkeerplaatsen is voldoende om de 3,3 benodigde bezoekers parkeren op te vangen.

Daarbij is het aannemelijk dat bezoekers van het voormalige politiebureau deze parkeerplaatsen ook al gebruikte. Met deze berekening wordt aangetoond dat er voldoende ruimte is voor parkeren. Het initiatief wordt op het gebied van verkeer en parkeren dan ook uitvoerbaar geacht.

4.11 Kabels en leidingen

Teneinde een goede beoordeling te maken voor de vele functies binnen een plangebied, is het noodzakelijk inzicht te hebben in de ligging en eigenschappen van de binnen het plangebied voorkomende kabels en leidingen. Het dient te gaan om kabels en leidingen met een planologische functie, zoals:

- Aardgastransportleiding;
- Brandstoftransportleiding;
- Hoogspanningsmasten en -leidingen;
- Straalpaden.

Conclusie

Voorliggend initiatief bestaat uit herbouw van 11 woningen binnen de bebouwingscontour van het voormalige politiebureau. Hierdoor kan er van worden uitgegaan dat er geen kabels en leidingen in het plangebied liggen. Het initiatief wordt daarmee op het gebied van kabels en leidingen uitvoerbaar geacht.

4.12 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Aangezien het hier een particulier initiatief betreft, zijn de kosten voor de bestemmingsplanprocedure en het bouwplan voor rekening zijn van de initiatiefnemer. Om dit te regelen is een samenwerkingsovereenkomst met de initiatiefnemer gesloten. In deze overeenkomst zijn ook bepalingen ten aanzien van planschade opgenomen, zodat eventuele planschadeclaims op de initiatiefnemers worden afgewikkeld. Het initiatief wordt hiermee economisch uitvoerbaar geacht.

Hoofdstuk 5 Juridische planopzet

5.1 Algemeen

5.1.1 Wat is een bestemmingsplan?

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1. de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
2. de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (het overgangsrecht is hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (voorheen: bouwvergunning) en regels voor het verrichten van 'werken' (voorheen: aanlegvergunning).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);
2. en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
3. het bebouwen van de gronden;
4. het verrichten van werken (aanleggen).

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet Milieubeheer, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van het ruimtelijke beleid. Een bestemmingsplan kan echter niet alles regelen. Via het Besluit omgevingsrecht is het bijvoorbeeld mogelijk om in bepaalde situaties vergunningvrij te bouwen ondanks dat het bestemmingsplan die bebouwing niet toestaat. In die gevallen gaat hetgeen bij wet vergunningvrij gebouwd kan worden voor op de bepalingen van het bestemmingsplan.

5.1.2 Verbeelding, regels en toelichting

Een bestemmingsplan moet worden opgezet volgens de eisen die de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) daaraan stelt en de wettelijk voorgeschreven opzet en vormgeving van de 'RO standaarden 2012'.

Een bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen, te weten een 'toelichting', de 'regels' en een 'verbeelding'. De verbeelding (voorheen bekend als 'plankaart') en de regels (voorheen bekend als 'voorschriften') vormen samen het juridische deel van het bestemmingsplan. Alleen deze twee zijn bindend voor de burger en de overheid. Beide onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemming met een bestemmingsvlak en soms via aanduidingen. De planregels van het bestemmingsplan bevatten de juridische verklaring, middels maximale bouw- en

gebruiksmogelijkheden, van de op de verbeelding weergegeven bestemmingen en aanduidingen.

Die toegekende gebruiks- en bouwmogelijkheden aan gronden kunnen, naast de rechtstreekse bestemming, op de verbeelding op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkelbestemming' (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de regel van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding dat betrekking heeft op een vlak op die kaart. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van een bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan, alleen indien de regels en de verbeelding nog onduidelijkheden bevatten.

5.1.3 Hoofdstukopbouw van de regels

De regels zijn, zoals voorgeschreven in de 'RO standaarden 2012', verdeeld over 4 hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2). Zo moet onder 'bouwperceel' verstaan worden: *'een aaneensloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten'*. Het moet dus gaan om gronden met dezelfde bestemming die ook in eigendom zijn van dezelfde persoon, dan wel gronden die gehuurd worden door die persoon.
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouw- en gebruiksregels en, eventueel, ook een regels voor het 'uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen.
Ieder artikel van de hoofdbestemmingen kent, eveneens conform de 'RO standaarden 2012', een vaste opzet. Per hoofdbestemming is een bestemmingsregeling, opgenomen, voor zover van toepassing bestaande uit:
 - a. bestemmingsomschrijving: waarvoor mogen de gebouwen en gronden gebruikt worden in die bestemming;
 - b. bouwregels: een beschrijving van de toelaatbare bouwwerken;
 - c. nadere eisen;afwijken van de bouwregels;
 - d. afwijken van de bouwregels;
 - e. specifieke gebruiksregels;
 - f. afwijken van de gebruiksregels;
 - g. omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van

werkzaamheden;

h. wijzigingsbevoegdheid.

De situering van de toegelaten gebouwen is bepaald door bouwvlakken op de verbeelding en door de bepalingen (soms in combinatie met aanduidingen) in de planregels.

Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moet worden. Alleen zo is een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.

3. Algemene regels. In dit hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met een algemeen karakter. Ze gelden dus voor het hele plan. Het zijn achtereenvolgens:
 - a. antidubbeltelregel: Deze bepaling regelt dat grond die reeds eerder bij een verleende bouw- of omgevingsvergunning is meegenomen, niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning mag worden meegenomen. Deze regel is wettelijk verplicht om op te nemen in een bestemmingsplan en is rechtstreeks overgenomen uit het Bro;
 - b. algemene bouwregels: Hierin worden algemene bouwregels opgenomen die gelden voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan. Zo wordt hierin het ondergronds bouwen geregeld en worden bouwwerken die afwijken van de regeling in het bestemmingsplan, maar wel met een vergunning zijn gebouwd, 'positief' bestemd;
 - c. algemene gebruiksregels: In dit artikel wordt een algemeen gebruiksverbod gegeven, wat geldt voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan, voor gebruik in strijd met de bestemming;
 - d. algemene afwijkingsregels: In dit artikel wordt aangegeven in hoeverre met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het plan voor algemene en geringe afwijkingen van de bouwregels (maatvoering) voor zover al elders in de planregels in afwijkingen is voorzien. Hiermee kan in specifieke situaties maatwerk worden geboden en biedt het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit.

4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen.
 - a. overgangsregels: Deze regel is wettelijk verplicht om op te nemen in een bestemmingsplan en is rechtstreeks overgenomen uit het Bro. Dit artikel bevat regels die als doel hebben bestaande situaties (gebruik of bouwwerken), welke niet in overeenstemming zijn met het bestemmingsplan, te regelen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebruik en bouwen. Het overgangsrecht met betrekking tot bouwen en bouwwerken regelt dat bouwwerken die aanwezig waren ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, maar in strijd zijn met het bestemmingsplan, onder overgangsrechtelijke bescherming vallen. Dat wil zeggen dat deze bouwwerken mogen blijven bestaan. Deze bescherming geldt ook voor bouwwerken die op deze peildatum legaal kunnen worden gebouwd, maar nog niet zijn gebouwd.
De regeling bevat voorts een bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om bij een omgevingsvergunning af te wijken ten behoeve van een beperkte uitbreiding (maximaal 10%) van het niet in het nieuwe bestemmingsplan passende bouwwerk.
Bouwwerken die wel bestonden op de genoemde peildatum, maar zijn gebouwd zonder (omgevings)vergunning, zijn expliciet uitgesloten van de beschermende werking van het overgangsrecht.
Het overgangsrecht voor met het nieuwe bestemmingsplan strijdig gebruik regelt dat het gebruik van gronden dat bestaat op het moment dat het nieuwe bestemmingsplan van kracht wordt, mag worden voortgezet. Het bestaande gebruik dat (ook) in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan, is echter van deze beschermende werking van het overgangsrecht uitgesloten, indien het op grond van het recht nog mogelijk is om hiertegen

- op te treden.
- b. slotregel: Dit artikel bevat de titel (naam) van het vast te stellen bestemmingsplan.

5.2 Planregels

5.2.1 Bestemmingen in dit bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan kent de volgende eindbestemmingen: Maatschappelijk, Tuin, Verkeer en Wonen. Daarnaast kent het bestemmingsplan de volgende dubbelbestemming: 'Waarde - Archeologie hoge verwachting'

5.2.2 Bestemmingen

Maatschappelijk

De bestemming 'Maatschappelijk' is toegekend aan een smalle strook grond in het westen van het plangebied. Deze strook had in het voorheen geldende bestemmingsplan al een maatschappelijke bestemming. Deze strook grond wordt niet ontwikkeld voor woningbouw maar kan gebruikt worden door de brandweer. Binnen deze bestemming zijn de percelen, net als in het voorheen geldende bestemmingsplan, bestemd voor diverse maatschappelijke functies, zoals een bibliotheek, onderwijs, kind(dag)opvang, creativiteitscentrum, (kunst)atelier, openbare dienstverlening (zoals een politiekantoor en een brandweerkazerne), scouting, verenigingsleven en welzijns- en zorginstellingen. In de begrippen is een omschrijving opgenomen voor maatschappelijke voorzieningen. Binnen deze bestemming zijn de percelen daarnaast bestemd voor bijbehorende voorzieningen, zoals parkeren, groenvoorzieningen en bouwwerken. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het bouwvlak. Ter plaatse is geen bouwvlak (meer) opgenomen.

Tuin

De bestemming 'Tuin' is toegekend aan percelen gelegen bij de bestemming Wonen. De bestemming 'Tuin' is opgenomen ter plaatse van met name de voortuinen van de woningen. In de bestemming 'Tuin' zijn qua gebouwen alleen erkers toegestaan, die aan de voorgeschreven maatvoeringseisen moeten voldoen. Op percelen met de bestemming 'Tuin' zijn verder alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en uitbouwen, die aan de voorgeschreven maatvoeringseisen voldoen, toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'weg' is een ontsluiting / inrit met verhardingen toegestaan als toegang naar de (ondergrondse) parkeergarage.

Wonen

De bestemming 'Wonen' is toegekend aan de woningen in het plangebied. Het maximaal aantal woningen in een bouwvlak is aangeduid op de verbeelding.

Hoofdgebouwen zijn alleen toegestaan binnen het bouwvlak. Aan- en uitbouwen en bijgebouwen bij hoofdgebouwen mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd. Een bouwvlak mag geheel worden volgebouwd. Binnen het bouwvlak gelden de op de verbeelding opgenomen maximale goot- en bouwhoogten. Buiten het bouwvlak geldt een in de regels opgenomen maximale oppervlakte en maximale goot- en bouwhoogte voor aan- en uitbouwen en bijgebouwen.

In deze bestemming zijn onder bepaalde voorwaarden, conform het gemeentelijke beleid en het voorheen geldende bestemmingsplan, aan-huis-verbonden beroepen (alleen door de bewoners van de woning) toegestaan.

Ter plaatse van de in deze bestemming opgenomen aanduiding 'parkeergarage' zijn (deels)

ondergrondse parkeerplaatsen met bergingen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'praktijkruimte' zijn op de begane grond praktijkruimtes toegestaan ten behoeve van 'aan-huis-verbonden-beroepen' en door de bewoners uit te oefenen 'maatschappelijk voorzieningen' toegestaan. Bij beide functies zijn naast de bewoners ook andere medewerkers toegestaan.

5.2.3 Dubbelbestemmingen

Het plan bevat verder één zogenaamde dubbelbestemming. Een dubbelbestemming valt als het ware over "onderliggende" materiële bestemmingen heen en houdt beperkingen in voor de bouw-, aanleg- en/of gebruiksmogelijkheden van die bestemmingen. Een dubbelbestemming dient dus een specifiek ruimtelijk belang en is vaak eerder in het gemeentelijk beleid, waaronder de gemeentelijke bouwverordening, vastgelegd. Hierna wordt de dubbelbestemming beschreven.

Waarde - Archeologie hoge verwachting

De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' is, conform gemeentelijk beleid opgenomen ter bescherming van de in grond potentieel (te verwachten) aanwezige archeologische relicten. De gebieden met deze bestemming heeft een beschermingsregime gekregen met een bouwverbod en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

In de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' is het verboden om gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de eindbestemmingen te bouwen indien de oppervlakte meer dan 200 m² betreft en de ondergrondse diepte (in de grond) meer dan 0,3 meter bedraagt. Dit ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden in de ondergrond. Een dezelfde bepaling geldt ook voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Voor archeologische dubbelbestemming geldt verder dat het college van burgemeester en wethouders met een omgevingsvergunning af kan wijken voor het bouwen of het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden overeenkomstig de regels van de eindbestemmingen. Dat wil zeggen dat op die manier gebouwd kan worden met een grotere oppervlakte en een grotere ondergrondse diepte indien op basis van bijvoorbeeld een ingesteld archeologisch onderzoek geen archeologische waarden aanwezig zijn of geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de archeologische waarden van de gronden waarop gebouwd gaat worden, dan wel dat de archeologische waarden anderszins veilig worden gesteld.

Hoofdstuk 6 Procedure

6.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het wettelijk verplichte overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan 'Van der Molenallee - Berkenlaan 2015' verzonden aan de gebruikelijke partners. Waterschap Vallei en Veluwe heeft eerder in een zogenaamd 'wateradvies' gereageerd. Dit advies is al verwerkt in het bestemmingsplan. Er zijn geen inspraakreacties ontvangen.

6.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Van der Molenallee - Berkenlaan 2015' heeft vanaf 1 juli 2015 gedurende zes weken, dus tot en met 11 augustus 2015 ter inzage gelegen. In de genoemde periode zijn geen zienswijzen ingediend. In de Staatscourant van woensdag 1 juli 2015 en in het huis-aan-huis-blad Hoog en Laag van woensdag 1 juli 2015 is de ter inzage legging bekend gemaakt. Ook op de gemeentelijke website is deze bekendmaking gepubliceerd. Het bestemmingsplan heeft in deze periode analoog ter inzage gelegen in de bibliotheek te Oosterbeek en in het gemeentehuis. Het bestemmingsplan was digitaal ook in te zien op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl en op de gemeentelijke website www.renkum.nl.

Voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is op 10 juni 2015 de kennisgeving op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gepubliceerd in de Staatscourant en in de Hoog en Laag en op de gemeentelijke website.

6.3 Wijzigingen ten opzichte van ontwerpbestemmingsplan

Ambtshalve zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Enkele tik- en taalfouten zijn weggehaald;
- In de regels is bij de gebruiksregels een nieuw artikel (nieuw artikel 9.2) opgenomen over parkeernormen. Hierdoor het bestaande artikel 9.2 (strijdig gebruik) omgenummerd naar artikel 9.3. Tegelijkertijd is aan de regels een bijlage toegevoegd met daarin de gemeentelijke 'Parkeernota 2014-2020'. Sinds 29 november 2014 is een wetwijziging in werking getreden die aangeeft dat per 1 januari 2018 de Bouwverordening vervalt. Dit houdt in dat ook de daarin opgenomen parkeerregeling (d.w.z. het voorzien in voldoende parkeerplaatsen bij bouwplannen) zal vervallen. Om toch parkeernormen op te kunnen leggen dient een parkeerregeling nu opgenomen te worden in bestemmingsplannen. De wetwijziging geeft namelijk ook aan dat wanneer een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld na 29 november 2014, dat dan direct voor het plangebied van dat nieuwe bestemmingsplan de Bouwverordening vervalt. Het nieuwe artikel luidt als volgt:

Artikel 9.2 Parkeernormen

1. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, uitbreiden en wijzigen van de functie van een gebouw of van gronden wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de in bijlage 1 opgenomen 'Parkeernota 2014-2020' (vastgesteld 26

februari 2014) van de gemeente Renkum dan wel de herziening of opvolger van die parkeernota.

2. *Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het onder a bepaalde, indien:*
 - *het voldoen aan deze bepaling door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit, of;*
 - *op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. Hierbij geldt dat dit binnen 200 meter moet geschieden, of;*
 - *er, naar oordeel van het bevoegd gezag, voldoende ruimte op de openbare weg aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen.*

Bijlage bij de toelichting

Bijlage 1 Watertoets

datum 16-2-2015
dossiercode 20150216-10-10416

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

Algemeen

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

Boordeling

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



Aandachtspunten

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

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

Algemene aandachtspunten

Vasthouden - bergen - afvoeren

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

Grondwaterneutraal bouwen

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

Schoon houden - scheiden - schoon maken

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

Tot slot

Eventueel benodigde vergunningen worden niet binnen de watertoets procedure of met deze Digitale Watertoets geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Een watervergunning van het waterschap is bijvoorbeeld nodig voor het dempen en/of vergraven van watergangen, het lozen van water op oppervlaktewater en het onttrekken van grondwater. Informatie over een watervergunning kunt u vinden op de website van het waterschap (www.vallei-veluwe.nl/loket). Op www.omgevingsloket.nl kunt u een watervergunning aanvragen. Daarnaast kunt u telefonisch contact opnemen met het waterschap onder telefoonnummer 055 - 52 72 911. Wij wensen u succes met de verdere ruimtelijke planvorming en verzoeken u het voorontwerp bestemmingsplan naar ons te mailen [watertoets@vallei-veluwe.nl].

Heeft u vragen of opmerkingen over deze watertoetsapplicatie? Laat het ons per mail weten [watertoets@vallei-veluwe.nl]. Voor dringende watertoetszaken kunt u ons telefonisch bereiken op 055 - 52 72 911.

Team Watertoets, Waterschap Vallei en Veluwe

Disclaimer

Waterschap Vallei en Veluwe streeft ernaar om correcte en actuele informatie in deze watertoetsapplicatie aan te bieden. Aan het beschikbaar gestelde kaartinformatie kunnen geen rechten worden ontleend. Waterschap Vallei en Veluwe aanvaard geen aansprakelijkheid voor enige vorm van schade naar aanleiding van het gebruik of de informatie die via deze applicatie beschikbaar wordt gesteld.

De WaterToets 2014

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai



ADVIESBURO VANDERBOOM^{BV} *sinds 1971*

**Zaadmarkt 87
7201 DC Zutphen**

**telefoon
0575-544756**

**fax
0575-545648**

**website
www.vanderboomadvies.nl**

**e-mail
info@vanderboomadvies.nl**

KvK 080-44086

**Geluidbelasting wegverkeer op
woningen plan politiebureau
Doorwerth**

Versie 5 maart 2015



opdrachtnummer

15-045

datum

5 maart 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv
Sweerts de
Landasstraat 50
6814 DG ARNHEM

auteur

Ad Postma



INHOUDSOPGAVE

bladzijde

INHOUDSOPGAVE	I
SAMENVATTING.....	1
1 INLEIDING	2
2 WETTELIJK KADER	3
2.1 Wet Geluidhinder	3
2.2 Omvang geluidzone	3
2.3 Grenswaarden en hogere waarden	3
2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen	4
2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012	4
3 RESULTATEN	5
3.1 Verkeerscijfers	5
3.2 Rekenmodel	5
3.3 Resultaten	5
4 CONCLUSIES	7
4.1 Toetsing Wet Geluidhinder	7
4.2 Maatregelen	7
4.3 Hogere waarden	8
4.4 Eis geluidwering	8
BIJLAGEN	

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
paginaï

datum
5 maart 2015



SAMENVATTING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op 11 nieuw te realiseren woningen aan de Van der Molenallee te Doorwerth. De woningen vervangen het gebouw van het huidige politiebureau. Het onderzoek maakt deel uit van een RO procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Doorwerth op ca. 17 meter uit de as van de Van der Molenallee en op ca. 58 meter uit de as van de Richtersweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximum snelheid op beide wegen bedraagt 50 km/uur. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.

De geluidbelasting is berekend met behulp van een rekenmodel op basis van de weg- en verkeersgegevens zoals aangeleverd door de gemeente Renkum.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Van der Molenallee bedraagt ten hoogste 56 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de woninggevels in rekenpunt 1 – 6 en 12. Op de hoogst geluidbelaste noordgevel (rekenpunt 1 - 3) wordt de voorkeursgrenswaarde met 8 dB overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden. De geluidbelasting door wegverkeer op de Richtersweg bedraagt ten hoogste 40 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit oogpunt van kosteneffectiviteit en extra onderhoud van de weg. Afscherming van de woning is op deze locatie eveneens niet haalbaar. Voor de gevels van zes woningen dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 - 56 dB voor wegverkeer op de Van der Molenallee, conform tabel II.2.

Voor de noordgevel en de delen van de west en oostgevel, met een geluidbelasting van meer dan 53 dB, zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting op de noordgevel van de woning bedraagt zonder aftrek 61 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering voor deze gevel bedraagt dan $G_{A,k}$ 28 dB.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina 1

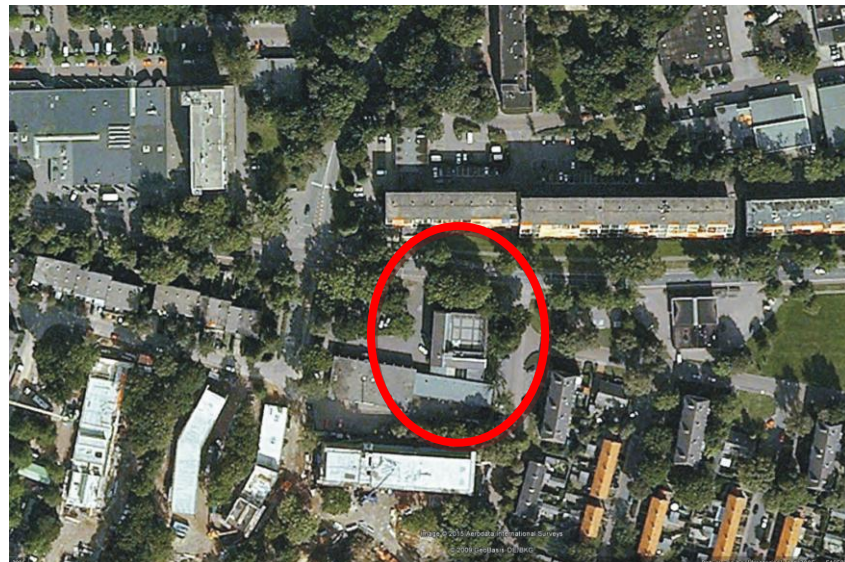
datum
5 maart 2015



1 INLEIDING

In opdracht van Buro SRO bv is een onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting door wegverkeer op 11 nieuw te realiseren woningen aan de Van der Molenallee te Doorwerth. De woningen vervangen het gebouw van het huidige politiebureau. Het onderzoek maakt deel uit van een RO procedure voor het komen tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

De woningen liggen binnen de bebouwde kom van Doorwerth op ca. 17 meter uit de as van de Van der Molenallee en op ca. 58 meter uit de as van de Richtersweg binnen de geluidzone van deze wegen. De maximum snelheid op beide wegen bedraagt 50 km/uur. Figuur I.1 geeft een overzicht van de locatie en de omgeving.



onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina2

datum
5 maart 2015

Figuur I.1 overzicht locatie.

Een situatieoverzicht is tevens weergegeven in tekening 1 in bijlage I en figuur 1 in bijlage II.



2 WETTELIJK KADER

Het wettelijk kader voor het berekenen en beoordelen van de geluidbelasting door wegverkeer wordt in grote lijnen bepaald door de Wet Geluidhinder (Wgh), de Wet Ruimtelijke ordening (Wro) en het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012.

2.1 Wet Geluidhinder

Er ligt langs wegen veelal een planologisch aandachtsgebied, de geluidzone. Binnen deze zone biedt de Wet Geluidhinder (Wgh) in een aantal gevallen bescherming tegen verkeerslawaaai aan geluidgevoelige bestemmingen. Er ligt geen zone langs 30/km/u-wegen en langs wegen op een woonerf.

2.2 Omvang geluidzone

De breedte van de geluidzone is omschreven in Wgh art 74 en is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving, te weten stedelijk of buitenstedelijk gebied. Binnenstedelijk gebied is het gebied binnen de bebouwde kom, buitenstedelijk gebied is het gebied buiten de bebouwde kom. De zone langs een auto(snel)weg is echter altijd buitenstedelijk gebied, ongeacht of deze zone binnen of buiten de bebouwde kom ligt. Tabel II.1 geeft de breedte van de geluidzone voor de verschillende situaties.

TABEL II.1: Breedte van de geluidzone vanaf de as van de weg (Wgh art 74)		
Aantal rijstroken	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
1 of 2 rijstroken	200 meter	250 meter
3 of 4 rijstroken	350 meter	400 meter
5 of meer rijstroken	350 meter	600 meter

2.3 Grenswaarden en hogere waarden

Het beschermingsniveau voor nieuwe geluidgevoelige objecten is beschreven in de Wet Geluidhinder en in het Besluit Geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting bedraagt 48 dB op de gevels van de woning t.g.v. een weg (Wgh art 82) en eveneens 48 dB op andere geluidgevoelige gebouwen (Bgh art 3.1).

Het bevoegd gezag kan van dit beschermingsniveau afwijken door voor woningen een hogere waarde vast te stellen tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde (Wgh art 83), zoals gegeven in tabel II.2.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina3

datum
5 maart 2015



Gebouw	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom en langs auto(snel)weg
Woning	63 dB	53 dB
Agrarische woning	63 dB	58 dB
Vervangende nieuwbouw	68 dB	58 dB / 63 dB ¹

¹ 63 dB langs auto(snel)wegen binnen de bebouwde kom

De maximale ontheffingswaarden voor overige geluidgevoelige objecten bedragen (Bgh art 3.2) 53 dB buiten de bebouwde kom en 63 dB binnen de bebouwde kom. Voor geluidgevoelige terreinen bedraagt de maximale ontheffingswaarde 53 dB.

Een hogere waarde mag alleen worden vastgesteld als maatregelen om de geluidbelasting tot 48 dB te beperken onvoldoende doeltreffend zijn of als deze maatregelen ernstige bezwaren hebben van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (Wgh art 110-a).

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

2.4 Wet RO en 30 km/u-wegen

Wegen op woonerven en 30 km/u-wegen hebben geen geluidzone. De geluidbelasting door wegverkeer op deze wegen wordt dan ook formeel niet getoetst aan de grenswaarden uit de Wgh. De geluidbelasting ten gevolge van deze wegen kan echter wel van belang bij de beoordeling of sprake is van een "goede ruimtelijke ordening".

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

Bij het toetsen of sprake is van een "goede ruimtelijke ordening" kan het hanteren van grenswaarden worden aangesloten bij het hierboven omschreven toetsingskader van de Wgh.

bladzijde
pagina4

2.5 Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012

De geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen wordt bepaald volgens de voorschriften uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. De rekenmethoden zijn gebaseerd op het berekenen van de geluidemissie (afhankelijk van het aantal en type voertuigen, het soort wegdek, de rijnsnelheid en enkele correctiefactoren) en het bepalen van de geluidoverdracht tussen de weg en het immissiepunt (woninggevel).

datum
5 maart 2015

De geluidbelasting wordt berekend in hoofdstuk 3.



3 RESULTATEN

3.1 Verkeerscijfers

Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt uitgegaan van de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie.

De weg- en verkeersgegevens zijn in tabel III.1 weergegeven. Bij de berekeningen is uitgegaan van een prognose van de gemeente Renkum voor het jaar 2023. Voor de prognose voor 2025 is uitgegaan van een jaarlijkse autonome groei van het wegverkeer van 1,5% per jaar.

Omschrijving	Van der Molenallee	Richtersweg
- etmaalintensiteit jaar 2023	5500	1700
- etmaalintensiteit jaar 2025	5666	1751
- daguurintensiteit [%]	6,7	6,7
- avonduurintensiteit [%]	3,2	3,2
- nachtuurintensiteit [%]	0,67	0,67
- perc. lichte mvt dag/avond/nacht [%]	92	92
- perc. middelzware mvt dag/avond/nacht [%]	6,5	6,5
- perc. zware mvt dag/avond/nacht [%]	1,5	1,5
- rijsnelheid [km/uur]	50	50
- type wegdek	DAB	DAB
- verkeerregelinstantie binnen 150 m	nee	nee
- obstakel binnen 100 meter	nee	nee

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina5

datum
5 maart 2015

De Berkenlaan en de Bentincklaan zijn, naar opgave van de gemeente, 30 km wegen met een lage verkeersintensiteit. Deze wegen zijn akoestisch niet relevant.

3.2 Rekenmodel

De op de geplande appartementen invallende geluidbelasting is bepaald met een rekenmodel, volgens het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. In deze situatie is binnen de randvoorwaarden gebruik gemaakt van rekenmethode II.

3.3 Resultaten

Tabel III.2 geeft voor de Van der Molenallee een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2025, zonder aftrek ex art 110g Wgh.



TABEL III.2: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv de Van der Molenallee na aftrek van 5 dB				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	noordgevel	56	56	56
2	noordgevel	55	56	56
3	noordgevel	56	56	56
4	noordgevel	54	55	55
5	oostgevel	50	51	51
6	oostgevel	47	49	49
7	oostgevel	46	47	48
8	oostgevel	43	44	45
9	zuidgevel	36	37	38
10	westgevel	41	43	43
11	zuidgevel	38	39	40
12	westgevel	52	52	53

Tabel III.3 geeft voor de Richtersweg een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting Lden in 2025, zonder aftrek ex art 110g Wgh.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina6

datum
5 maart 2015

TABEL III.3: overzicht berekende invallende geluidbelasting Lden (dB) tgv de Richtersweg na aftrek van 5 dB				
Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	noordgevel	36	38	39
2	noordgevel	35	37	38
3	noordgevel	34	35	36
4	noordgevel	14	16	21
5	oostgevel	4	6	9
6	oostgevel	20	20	19
7	oostgevel	19	20	20
8	oostgevel	10	12	14
9	zuidgevel	24	25	26
10	westgevel	32	33	34
11	zuidgevel	32	33	34
12	westgevel	38	39	40

Voor de invoergegevens in het model en de rekenresultaten wordt verwezen naar de berekeningen in bijlage II.



4 CONCLUSIES

4.1 Toetsing Wet Geluidhinder

De geluidbelasting door wegverkeer op de Van der Molenallee bedraagt ten hoogste 56 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden op de woninggevels in rekenpunt 1 – 6 en 12. Op de hoogst geluidbelaste noordgevel (rekenpunt 1 - 3) wordt de voorkeursgrenswaarde met 8 dB overschreden. De maximale hogere waarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De geluidbelasting door wegverkeer op de Richtersweg bedraagt ten hoogste 40 dB na aftrek van 5 dB ex art 110-g Wgh. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt niet overschreden.

Een hogere waarde voor wegverkeer op de Van der Molenallee kan slechts worden vastgesteld als maatregelen tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, of als er ernstige bezwaren zijn op het gebied van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

4.2 Maatregelen

Hieronder zijn maatregelen beschreven om de geluidbelasting ten gevolge van de Van der Molenallee op zes geluidbelaste woningen zo mogelijk tot de voorkeursgrenswaarde te doen afnemen.

Maatregelen aan de bron: stil asfalt

De Van der Molenallee is voorzien van een standaard asfalt (DAB), dit is een asfalt type zonder geluidreductie ten opzicht van het referentiewegdek. Door het toepassen van een stil wegdek zou de geluidbelasting met ca. 4 dB (dunne deklaag 2) afnemen. Het vervangen van een wegdek is een taak van de wegbeheerder. Het wegdek van de Van der Molenallee moet over een lengte van ca. 200 meter worden vervangen door een stil wegdek met een geluidreductie van ten minste 3 dB.

De kosten van een dunne deklaag in de situatie van groot onderhoud bedragen ca. € 26,- /m² (prijspeil 2005, bron: RWS: Advies dunne deklagen op niet-autosnelwegen (2007)). De kosten voor aanleg van een stil wegdek bedragen daarmee ca. € 31.200,- voor een weglengte van ca. 200 meter (bij een breedte van 6 meter). Hierin zijn de meerkosten voor extra onderhoud niet meegenomen. Wellicht dat ook meerkosten ontstaan door de geringe weglengte die wordt vervangen.

Diverse gemeenten en provincies geven aan dat zeer terughoudend wordt omgegaan met de aanleg van stil asfalt waar het gaat om korte weglengtes, omdat daarbij verschillende onderhoudsproblemen ontstaan (met name op overgangen stil en gewoon asfalt, en als gevolg van wringend verkeer). Ook

onderwerp

geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer

15-045

bestand

15-045r1.docx

bladzijde

pagina 7

datum

5 maart 2015



Rijkswaterstaat gaat bij het vervangen van het wegdek als bronmaatregel uit van een minimum weglengte van ca. 500 meter

Gezien de kosten van stil asfalt en de problemen met onderhoud van stille wegdekken met een korte weglengte is deze oplossing voor het terugdringen van de geluidbelasting op vier woning niet kosteneffectief. Bovendien is de maatregel niet doeltreffend omdat de voorkeursgrenswaarde door deze maatregel niet wordt gehaald.

Maatregelen aan de bron: verlagen van de maximumsnelheid

De maximumsnelheid op de Van der Molenallee bedraagt 50 km/uur. Het terugbrengen van de snelheid op deze weg ten behoeve van het terugbrengen van de geluidbelasting op één woning is niet haalbaar en is niet verder uitgewerkt.

Afscherming van de woningen geluidscherm

Het afschermen van de woning met een geluidscherm zou de geluidbelasting omlaag kunnen brengen. Een scherm van 4,5 meter hoogte tussen de woning en de weg kan de geluidbelasting met 7 dB terugdringen. De benodigde scherm lengte is ca. 50 m. De aanleg van een verdiepinghoog geluidscherm ten behoeve van het terugbrengen van de geluidbelasting is op deze locatie binnen de bebouwde kom stedenbouwkundig niet haalbaar.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina8

datum
5 maart 2015

4.3 Hogere waarden

Het verlagen van de geluidbelasting door het treffen van maatregelen aan de bron ligt niet voor de hand uit oogpunt van kosteneffectiviteit en extra onderhoud van de weg. Afscherming van de woning is op deze locatie eveneens niet haalbaar. Voor de gevels van zes woningen dient daarom een hogere waarde te worden aangevraagd van 49 - 56 dB voor wegverkeer op de Van der Molenallee, conform tabel II.2.

4.4 Eis geluidwering

Volgens het Bouwbesluit moet de zgn. karakteristieke geluidwering $G_{A;k}$ van de uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied in een woning ten minste gelijk zijn aan de invallende geluidbelasting verminderd met 33 dB; voor verblijfsruimten gelden 2 dB lagere waarden voor de geluidwering $G_{A;k}$. De voorschriften hebben tot doel de geluidbelasting binnenshuis in de verblijfsgebieden van een woning te beperken tot 33 dB.

Bij het bepalen van de benodigde geluidwering mag geen aftrek plaatsvinden ex. artikel 110-g Wgh. Tabel IV.1 geeft een overzicht van de berekende invallende geluidbelasting L_{den} in 2025 zonder aftrek.



Punt	gevel	1,5 m	4,5 m	7,5 m
1	noordgevel	60	61	61
2	noordgevel	60	61	61
3	noordgevel	61	61	61
4	noordgevel	59	60	60
5	oostgevel	55	56	56
6	oostgevel	52	54	54
7	oostgevel	51	52	53
8	oostgevel	48	49	50
9	zuidgevel	41	42	44
10	westgevel	46	48	49
11	zuidgevel	44	45	46
12	westgevel	57	58	58

Voor de noordgevel en de delen van de west en oostgevel, met een geluidbelasting van meer dan 53 dB, zijn aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig. De hoogste geluidbelasting op de noordgevel van de woning bedraagt zonder aftrek 61 dB. De benodigde karakteristieke geluidwering voor deze gevel bedraagt dan $G_{A,k}$ 28 dB.

Voor de overige gevels, met een geluidbelasting van ten hoogste 53 dB zonder aftrek, bedraagt de benodigde karakteristieke geluidwering $G_{A,k}$ 20 dB. Dit is de minimale waarde conform het Bouwbesluit. Voor deze gevel zijn geen aanvullende geluidwerende voorzieningen nodig.

A.D. Postma.

onderwerp
geluidbelasting
wegverkeer

opdrachtnummer
15-045

bestand
15-045r1.docx

bladzijde
pagina9

datum
5 maart 2015



Bijlage I

Tekeningen

opdrachtnummer

15-045

datum

5 maart 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

Landasstraat 50

6814 DG ARNHEM

auteur

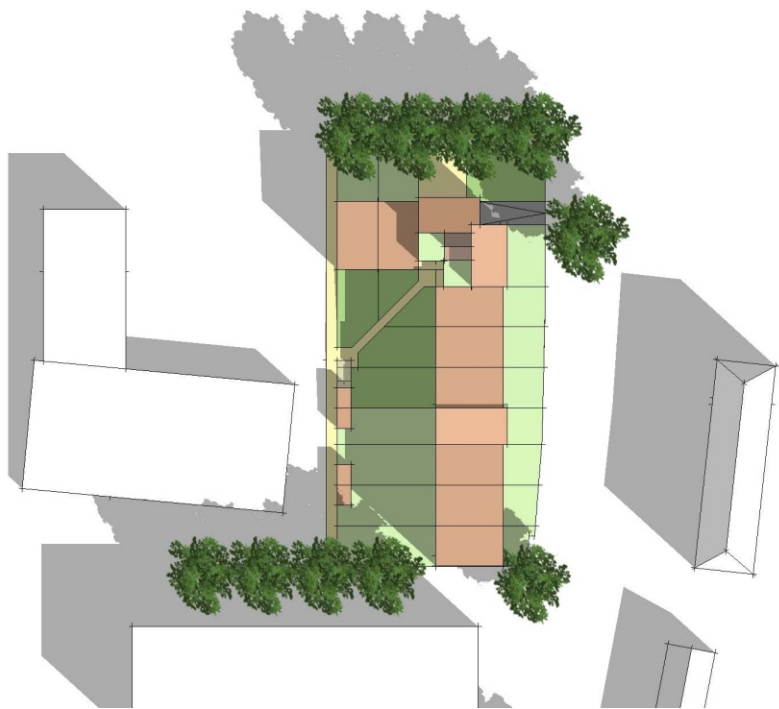
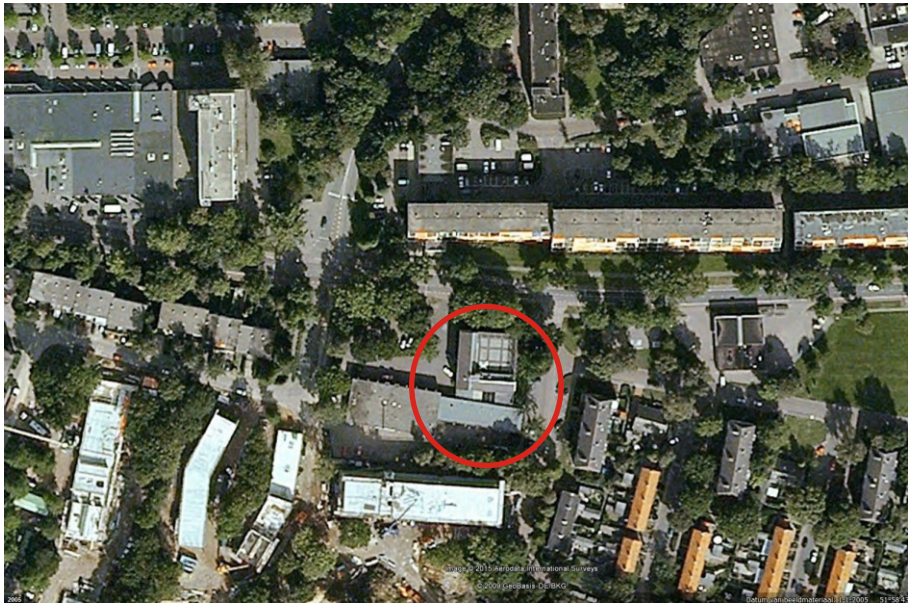
Ad Postma

Tekening nr	versiedatum
1	04-03-2015



tekening 1		
schaal 1:-		
project-nummer : 15-045		
versie : 04-03-2015		

Situatie overzicht





Bijlage II

Invoergegevens rekenmodel en rekenresultaten

opdrachtnummer

15-045

datum

5 maart 2015

opdrachtgever

Buro SRO bv

Sweerts de

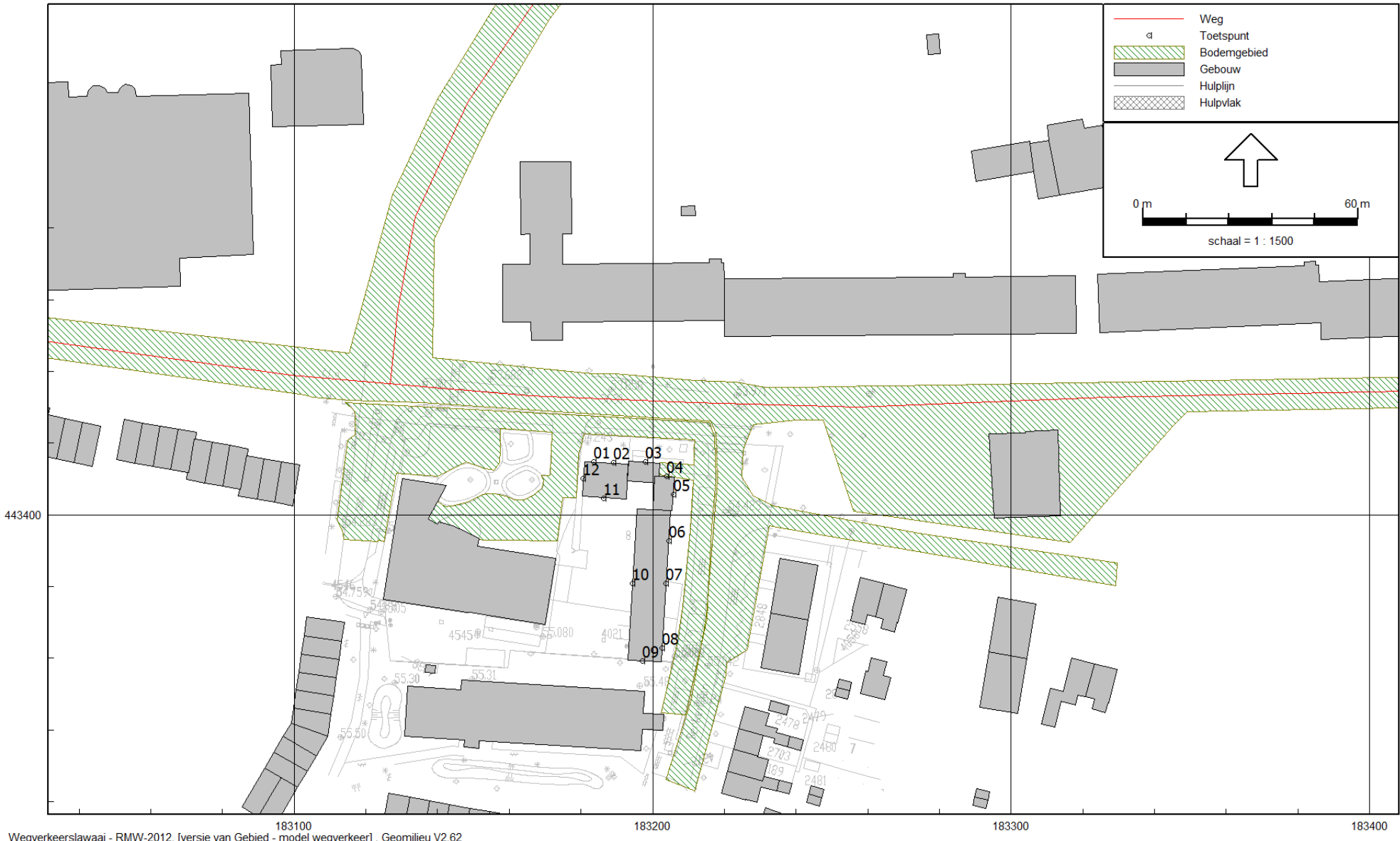
Landasstraat 50

6814 DG ARNHEM

Rekenbladen	versiedatum
Berekeningen	04-03-2015

auteur

Ad Postma



Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Van der Molenallee
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	55,1	51,9	45,1	55,5
01_B	noordgevel	4,50	55,7	52,5	45,7	56,1
01_C	noordgevel	7,50	55,7	52,5	45,7	56,0
02_A	noordgevel	1,50	55,0	51,8	45,0	55,3
02_B	noordgevel	4,50	55,6	52,4	45,6	56,0
02_C	noordgevel	7,50	55,6	52,4	45,6	55,9
03_A	noordgevel	1,50	55,2	52,0	45,2	55,6
03_B	noordgevel	4,50	55,8	52,6	45,8	56,2
03_C	noordgevel	7,50	55,7	52,5	45,7	56,1
04_A	noordgevel	1,50	54,1	50,9	44,1	54,4
04_B	noordgevel	4,50	54,8	51,6	44,8	55,2
04_C	noordgevel	7,50	54,9	51,7	44,9	55,2
05_A	oostgevel	1,50	49,7	46,5	39,7	50,0
05_B	oostgevel	4,50	50,9	47,7	40,9	51,2
05_C	oostgevel	7,50	51,0	47,8	41,0	51,4
06_A	oostgevel	1,50	46,7	43,5	36,7	47,1
06_B	oostgevel	4,50	48,3	45,1	38,3	48,7
06_C	oostgevel	7,50	48,7	45,5	38,7	49,1
07_A	oostgevel	1,50	45,4	42,2	35,4	45,7
07_B	oostgevel	4,50	46,8	43,6	36,8	47,2
07_C	oostgevel	7,50	47,4	44,2	37,4	47,7
08_A	oostgevel	1,50	42,7	39,5	32,7	43,0
08_B	oostgevel	4,50	44,0	40,8	34,0	44,4
08_C	oostgevel	7,50	45,0	41,8	35,0	45,4
09_A	zuidgevel	1,50	35,5	32,3	25,5	35,9
09_B	zuidgevel	4,50	36,9	33,7	26,9	37,2
09_C	zuidgevel	7,50	38,0	34,8	28,0	38,3
10_A	westgevel	1,50	40,7	37,5	30,7	41,1
10_B	westgevel	4,50	42,3	39,1	32,3	42,6
10_C	westgevel	7,50	43,2	40,0	33,2	43,6
11_A	zuidgevel	1,50	37,4	34,2	27,4	37,8
11_B	zuidgevel	4,50	39,0	35,8	29,0	39,4
11_C	zuidgevel	7,50	40,2	37,0	30,2	40,5
12_A	westgevel	1,50	51,2	48,0	41,2	51,6
12_B	westgevel	4,50	52,1	48,9	42,1	52,5
12_C	westgevel	7,50	52,2	49,0	42,2	52,6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Richtersweg
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	35,6	32,4	25,6	36,0
01_B	noordgevel	4,50	37,4	34,2	27,4	37,7
01_C	noordgevel	7,50	38,2	35,0	28,2	38,6
02_A	noordgevel	1,50	34,6	31,4	24,6	35,0
02_B	noordgevel	4,50	36,3	33,1	26,3	36,6
02_C	noordgevel	7,50	37,3	34,1	27,3	37,6
03_A	noordgevel	1,50	33,4	30,2	23,4	33,7
03_B	noordgevel	4,50	34,9	31,7	24,9	35,3
03_C	noordgevel	7,50	36,1	32,9	26,1	36,5
04_A	noordgevel	1,50	13,1	9,9	3,1	13,5
04_B	noordgevel	4,50	15,5	12,3	5,5	15,9
04_C	noordgevel	7,50	20,8	17,6	10,8	21,1
05_A	oostgevel	1,50	3,9	0,7	-6,1	4,3
05_B	oostgevel	4,50	6,0	2,8	-4,0	6,3
05_C	oostgevel	7,50	8,5	5,3	-1,5	8,8
06_A	oostgevel	1,50	19,3	16,1	9,3	19,6
06_B	oostgevel	4,50	19,2	16,0	9,2	19,6
06_C	oostgevel	7,50	18,9	15,7	8,9	19,3
07_A	oostgevel	1,50	19,1	15,9	9,1	19,4
07_B	oostgevel	4,50	19,2	16,0	9,2	19,6
07_C	oostgevel	7,50	19,1	15,9	9,1	19,5
08_A	oostgevel	1,50	10,2	6,9	0,2	10,5
08_B	oostgevel	4,50	11,9	8,7	1,9	12,2
08_C	oostgevel	7,50	14,1	10,9	4,1	14,4
09_A	zuidgevel	1,50	24,1	20,9	14,1	24,4
09_B	zuidgevel	4,50	25,0	21,8	15,0	25,4
09_C	zuidgevel	7,50	25,9	22,7	15,9	26,3
10_A	westgevel	1,50	31,2	28,0	21,2	31,6
10_B	westgevel	4,50	32,6	29,4	22,6	33,0
10_C	westgevel	7,50	33,7	30,5	23,7	34,0
11_A	zuidgevel	1,50	31,3	28,1	21,3	31,6
11_B	zuidgevel	4,50	32,7	29,5	22,7	33,0
11_C	zuidgevel	7,50	33,8	30,6	23,8	34,1
12_A	westgevel	1,50	37,3	34,1	27,3	37,7
12_B	westgevel	4,50	38,9	35,7	28,9	39,2
12_C	westgevel	7,50	39,8	36,6	29,8	40,2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: model wegverkeer
Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	noordgevel	1,50	60,2	57,0	50,2	60,5
01_B	noordgevel	4,50	60,8	57,6	50,8	61,2
01_C	noordgevel	7,50	60,7	57,5	50,7	61,1
02_A	noordgevel	1,50	60,0	56,8	50,0	60,4
02_B	noordgevel	4,50	60,7	57,5	50,7	61,0
02_C	noordgevel	7,50	60,6	57,4	50,6	61,0
03_A	noordgevel	1,50	60,3	57,1	50,3	60,6
03_B	noordgevel	4,50	60,8	57,6	50,8	61,2
03_C	noordgevel	7,50	60,8	57,6	50,8	61,2
04_A	noordgevel	1,50	59,1	55,9	49,1	59,4
04_B	noordgevel	4,50	59,8	56,6	49,8	60,2
04_C	noordgevel	7,50	59,9	56,7	49,9	60,2
05_A	oostgevel	1,50	54,7	51,5	44,7	55,0
05_B	oostgevel	4,50	55,9	52,7	45,9	56,2
05_C	oostgevel	7,50	56,0	52,8	46,0	56,4
06_A	oostgevel	1,50	51,7	48,5	41,7	52,1
06_B	oostgevel	4,50	53,3	50,1	43,3	53,7
06_C	oostgevel	7,50	53,7	50,5	43,7	54,1
07_A	oostgevel	1,50	50,4	47,2	40,4	50,8
07_B	oostgevel	4,50	51,8	48,6	41,8	52,2
07_C	oostgevel	7,50	52,4	49,2	42,4	52,7
08_A	oostgevel	1,50	47,7	44,5	37,7	48,0
08_B	oostgevel	4,50	49,0	45,8	39,0	49,4
08_C	oostgevel	7,50	50,1	46,9	40,1	50,4
09_A	zuidgevel	1,50	40,8	37,6	30,8	41,2
09_B	zuidgevel	4,50	42,2	39,0	32,2	42,5
09_C	zuidgevel	7,50	43,2	40,0	33,2	43,6
10_A	westgevel	1,50	46,2	43,0	36,2	46,5
10_B	westgevel	4,50	47,7	44,5	37,7	48,1
10_C	westgevel	7,50	48,7	45,5	38,7	49,0
11_A	zuidgevel	1,50	43,3	40,1	33,3	43,7
11_B	zuidgevel	4,50	44,9	41,7	34,9	45,3
11_C	zuidgevel	7,50	46,1	42,9	36,1	46,4
12_A	westgevel	1,50	56,4	53,2	46,4	56,7
12_B	westgevel	4,50	57,3	54,1	47,3	57,7
12_C	westgevel	7,50	57,5	54,3	47,5	57,8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
01	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
02	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
03	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
04	noordgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
05	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
06	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
07	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
08	oostgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
09	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
10	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
11	zuidgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja
12	westgevel	0,00	Relatief	1,50	4,50	7,50	--	--	--	Ja

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
01	hard	0,00
02	hard	0,00

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MRP4)	V(LV(D))	V(LV(A))
01	Van der Molenallee	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50
02	Richtersweg	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1.5 dB	0,75	0	W0	--	--	--	--	50	50

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	V(LV(N))	V(LVP4)	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MVP4)	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZVP4)	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%IntP4	%MR(D)	%MR(A)
01	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	5666,00	6,70	3,20	0,67	--	--	--
02	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--	1751,00	6,70	3,20	0,67	--	--	--

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	%MR(N)	%MRP4	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%LVP4	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MVP4	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZVP4	MR(D)	MR(A)	MR(N)	MRP4	LV(D)	LV(A)	LV(N)
01	--	--	92,00	92,00	92,00	--	6,50	6,50	6,50	--	1,50	1,50	1,50	--	--	--	--	--	349,25	166,81	34,93
02	--	--	92,00	92,00	92,00	--	5,50	5,50	5,50	--	1,50	1,50	1,50	--	--	--	--	--	107,93	51,55	10,79

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LVP4	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MVP4	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZVP4	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k
01	--	24,68	11,79	2,47	--	5,69	2,72	0,57	--	81,47	88,93	95,86	100,05	106,03	102,71	95,99
02	--	6,45	3,08	0,65	--	1,76	0,84	0,18	--	76,14	83,51	90,33	94,80	100,85	97,50	90,77

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
01	86,96	78,26	85,73	92,65	96,84	102,82	99,50	92,78	83,75	71,47	78,93	85,86	90,05	96,03
02	81,60	72,93	80,30	87,12	91,59	97,64	94,29	87,56	78,39	66,14	73,51	80,33	84,80	90,85

Model: model wegverkeer
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE P4 63	LE P4 125	LE P4 250	LE P4 500	LE P4 1k	LE P4 2k	LE P4 4k	LE P4 8k
01	92,71	85,99	76,96	--	--	--	--	--	--	--	--
02	87,50	80,77	71,60	--	--	--	--	--	--	--	--

Rapport: Groepsreducties
Model: model wegverkeer

Groep	Reductie			Sommatie		
	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
Richtersweg	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00
Van der Molenallee	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00

Rapport: Lijst van model eigenschappen
Model: model wegverkeer

Model eigenschap

Omschrijving	model wegverkeer
Verantwoordelijke	Postma
Rekenmethode	RMW-2012
Aangemaakt door	Postma op 4-3-2015
Laatst ingezien door	Postma op 4-3-2015
Model aangemaakt met	Geomilieu V2.62
Standaard maaiveldhoogte	0
Rekenhoogte contouren	4
Detailniveau toetspunt resultaten	Groepsresultaten
Detailniveau resultaten grids	Groepsresultaten
Standaard bodemfactor	1,00
Zichthoek [grd]	2
Geometrische uitbreiding	Volledige 3D analyse
Meteorologische correctie	Conform standaard
C0 waarde	3,50
Maximum aantal reflecties	1
Reflectie in woonwijken	Ja
Aandachtsgebied	--
Max. refl.afstand van bron	--
Max. refl.afstand van rekenpunt	--
Luchtdemping	Conform standaard
Luchtdemping [dB/km]	0,00; 0,00; 1,00; 2,00; 4,00; 10,00; 23,00; 58,00

Bijlage 3 Quickscan flora en fauna



Quickscan Flora en Fauna

**Van der Molenallee 8
Doorwerth**

In opdracht van Rejoko Beheer B.V.

februari 2015

Quickscan Flora en Fauna
Van der Molenallee 8
Doorwerth

In opdracht van Rejoko Beheer B.V.

Tekst:	H.J.V. van den Bijtel
Fotografie:	H.J.V. van den Bijtel
Beopublicatie:	201509
Februari 2015	
Omslagfoto:	entree van het voormalige politiebureau aan de Van der Molenallee 8 in Doorwerth



van den **Bijtel** ecologisch onderzoek

Uilenkamp 22

3972 XS Driebergen-Rijsenburg

tel./fax 0343 – 521021

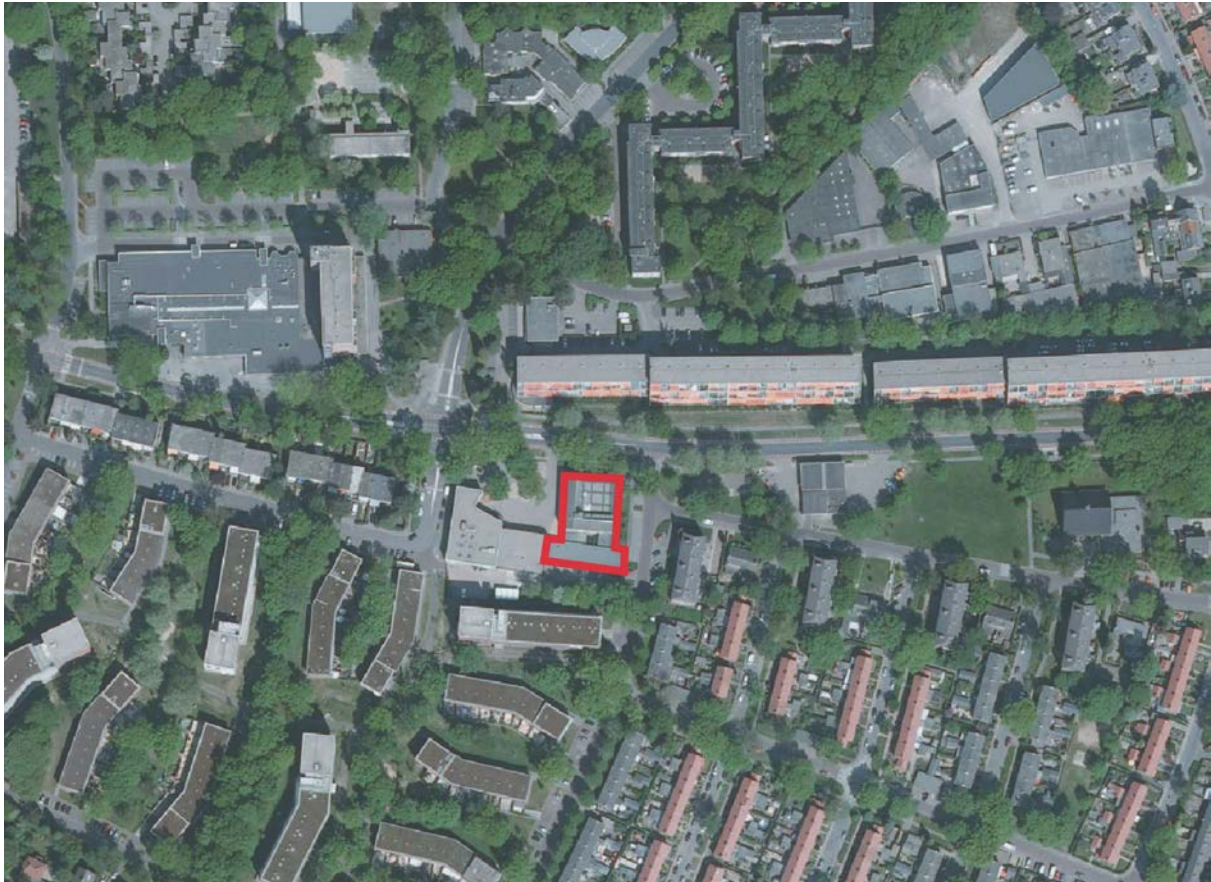
e-mail h.j.v.vdbijtel@planet.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Het onderzoek	1
3	Het plangebied	2
3.1	De gebouwen	2
3.2	Gronden rondom de gebouwen	3
4	Mogelijk voorkomen strikter beschermde soorten	3
5	De sloop- en bouwplannen in relatie tot de Flora- en Faunawet	4
6	Nader onderzoek	4
7	Conclusies	5

1 Inleiding

Het politiebureau in Doorwerth, gelegen aan de Van der Molenallee 8, is niet meer als zodanig in gebruik en staat leeg. Rejoko Beheer B.V., de huidige eigenaar van het pand, wil het politiebureau slopen en op de locatie woningbouw realiseren. In het kader van de planontwikkeling en de ruimtelijke procedures die daarvoor moeten worden doorlopen, heeft Rejoko Beheer B.V. Van den Bijtel Ecologisch Onderzoek gevraagd een quickscan flora en fauna uit te voeren. Deze quickscan moet antwoord geven op de vraag of in, aan en/of rond het pand beschermde soorten planten en dieren kunnen voorkomen en als dat het geval, of in het kader van de Flora- en Faunawet nader onderzoek vereist is.



Figuur 1. Deel van de kern van Doorwerth met de ligging van het voormalige politiebureau aan de Van der Molenallee 8 (rood omlijnd)

Bron luchtfoto: Provincie Gelderland

2 Het onderzoek

Op 11 februari j.l. is een veldbezoek aan het plangebied gebracht. Tijdens dit bezoek is beoordeeld of in, aan en/of rond het pand (verblijfplaatsen van) strikter beschermde soorten kunnen voorkomen. Er is vooral gekeken naar de constructie van het gebouw en of er geschikte invliegopeningen of nestplaatsen aanwezig zijn.

3 Het plangebied

3.1 De gebouwen

Het voormalige politiebureau bestaat uit twee afzonderlijke gebouwen: het eigenlijke politiebureau en een gebouw waarin zich onder andere de garages en de fietsenstalling bevonden. Beide gebouwen, waarvan het garagegebouw enigszins gedraaid staat ten opzichte van het politiebureau, zijn met elkaar verbonden door twee circa vijf meter brede gangen.

Het politiebureau bestaat uit drie bouwlagen en een kelder. Het gebouw heeft een omvang van 24,5 x 24,5 meter, is opgetrokken uit baksteen en voorzien van een spouw. De tweede verdieping heeft een I-vorm die slechts een deel van het oppervlak van het gebouw beslaat. Het resterende deel wordt gevormd door een plat dak waarop een dakterras is aangelegd. De kelder, waarin zich onder andere het cellenblok, de verhoorkamers en een schietbaan bevonden, is drie meter diep.



Oostgevel van het voormalige politiebureau aan de Van der Molenallee 8 in Doorwerth

Het garagegebouw heeft een omvang van 32 x 10 meter en bestaat uit één bouwlaag. Ook dit gebouw is opgetrokken uit baksteen en voorzien van een kelder.

3.2 Gronden rondom de gebouwen

De gronden rondom de beide gebouwen zijn voor een deel bestraat met tegels of klinkers, vooral aan de noordzijde (straatzijde) en de westzijde van het hoofdgebouw en aan de zuidzijde van het garagegebouw. Tussen de bestrating en de gebouwen komen smalle stroken (< 1 meter) met sierstruiken voor. Langs de oostgevel van het hoofdgebouw is een bredere groenstrook aanwezig die deels uit gras en deels uit sierstruiken bestaat. Op enige afstand van het gebouw staan enkele grotere bomen die onderdeel zijn van de laanbeplanting langs de Van de Molenallee en de Berkenlaan.

4 Mogelijk voorkomen strikter beschermde soorten

Vleermuizen In beide gebouwen zijn tientallen stootvoegen aanwezig die vleermuizen, in het bijzonder gewone dwergvleermuizen, kunnen gebruiken als toegang tot eventuele verblijfplaatsen in de spouw. Voorts zijn de ramen in het hoofdgebouw voorzien van aluminiumspanningen. Op verschillende plaatsen sluiten deze spanningen niet strak aan op het metselwerk, zodat ook hier openingen aanwezig zijn die door vleermuizen gebruikt kunnen worden om weg te kruipen in de spouw. Behalve van gewone dwergvleermuizen kunnen in het gebouw ook verblijfplaatsen van andere soorten aanwezig zijn, die soms in gebouwen verblijven, zoals de ruige dwergvleermuis en de gewone grootoorvleermuis.



De stootvoegen en de openingen onder de aluminium raamkozijnen vormen geschikte inkruiopeningen voor vleermuizen die verblijven in de spouw

Vogels De beide gebouwen zijn ongeschikt als nestplaats voor vogels met jaarrond beschermde nesten, zoals gierzwaluw en uilen. Toch werd tijdens het veldbezoek aan de straatzijde van het hoofdgebouw een baltsend paartje huismussen, ook een soort met jaarrond beschermde nesten, waargenomen. Aangezien dit gebouw zo op het oog geen geschikte nestplaatsen voor huismussen bevat, zullen deze vogels vermoedelijk nestelen in de omliggende woonhuizen.

Wel is het mogelijk dat op het dak van de gebouwen een enkel paartje witte kwikstaart of zwarte roodstaart nestelt. In zowel de westgevel als de oostgevel van het hoofdgebouw werden mezen, respectievelijk pimpelmees en koolmees, waargenomen die nestmateriaal de stootvoegen in sleepten. Deze beide soorten, die net als witte kwikstaart en zwarte roodstaart alleen in de broedtijd strikt beschermd zijn, zullen dus ook in het gebouw gaan nestelen.

In de beplantingen rondom het pand zullen vermoedelijk enkele algemene soorten van tuinen, zoals winterkoning, heggemus, roodborst en merel, nestelen. Ook voor deze soorten geldt dat ze alleen gedurende de broedtijd beschermd zijn. Overigens is de broedtijd geen vaste periode; sommige soorten beginnen al in februari met nestelen, andere soorten gaan door tot in september. Voor alle soorten geldt dat ze beschermd zijn als ze bezig zijn met nestelen, dat wil zeggen de gehele periode van de nestbouw tot en met het uitvliegen van de jongen.

Overige soorten Gelet op de aard van de gebouwen en de inrichting van het terrein is het niet waarschijnlijk dat in het plangebied nog andere strikter beschermde soorten voorkomen. Zo dit wel het geval is, zal dat blijken uit het onderzoek dat in de komende maanden wordt uitgevoerd.

5 De sloop- en bouwplannen in relatie tot de Flora- en Faunawet

Het is aannemelijk dat in het plangebied verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen en mogelijk nog een enkele andere soort aanwezig zijn. Voor de gewone dwergvleermuis kan het hierbij gaan om winter-, zomer-, kraam- en paarverblijven. De sloop van de gebouwen kan leiden tot het vernietigen van deze verblijfplaatsen. Als uit nader onderzoek blijkt dat in de gebouwen verblijfplaatsen van (gewone dwerg-)vleermuizen of andere strikter beschermde soorten aanwezig zijn, dan zal er voor de plannen een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd.

6 Nader onderzoek

Omdat de gebouwen in potentie geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen, dient nader onderzoek te worden uitgevoerd. Dit onderzoek dient te worden uitgevoerd conform het vleermuizenprotocol. Dat betekent dat er tussen half mei en eind september tenminste vier bezoeken in de periode tussen de avondschemer en de ochtendschemer moeten worden afgelegd. In verband met de te volgen procedures dient in de tweede helft van april bovendien een extra bezoek te worden afgelegd.

Daarnaast moeten er tussen 15 maart en 15 juni minimaal drie bezoeken tijdens de daglichturen aan het plangebied worden gebracht om de aan- of afwezigheid van huismussen en andere strikter beschermde soorten te kunnen vaststellen.

7 Conclusies

Mogelijke aanwezige strikter beschermde soorten

- ❑ De gebouwen zijn geschikt als verblijfplaats voor gewone dwergvleermuis, en mogelijk ook voor ruige dwergvleermuis en gewone grootoorvleermuis.
- ❑ Het kan hierbij gaan om winter-, zomer-, kraam- en paarverblijven.
- ❑ De gebouwen zijn ongeschikt als nestplaats voor soorten met jaarrond beschermde nesten, zoals gierwaluw en uilen.
- ❑ De gebouwen lijken ook geen geschikte nestplaatsen te bevatten voor de huismus, eveneens een soort met jaarrond beschermde nesten.
- ❑ Niettemin werd tijdens het veldbezoek op het hoofdgebouw een baltsend paartje huismussen waargenomen. Deze vogels nestelen vermoedelijk in de omliggende woningen.
- ❑ In het pand nestelen mogelijk wel enkele algemene soorten die alleen gedurende de broedtijd beschermd zijn.
- ❑ Ook in de beplantingen nestelen vermoedelijk enkele algemene soorten die alleen gedurende de broedtijd beschermd zijn.
- ❑ Het is niet aannemelijk dat in het plangebied, behalve vleermuizen en vogels, nog andere strikter beschermde soorten voorkomen.

De plannen in relatie tot de Flora- en Faunawet

- ❑ Het is aannemelijk dat in het plangebied verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuizen en mogelijk nog een enkele andere soort aanwezig zijn.
- ❑ De sloop van de gebouwen kan leiden tot het vernietigen van deze verblijfplaatsen.
- ❑ Als uit nader onderzoek blijkt dat in het gebouw verblijfplaatsen van (gewone dwerg-) vleermuizen of andere strikter beschermde soorten aanwezig zijn, dan zal er voor de plannen een ontheffing van de verbodsbepalingen van de Flora- en Faunawet moeten worden aangevraagd.

Nader onderzoek

- ❑ Omdat de gebouwen in potentie geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen dient nader onderzoek conform het vleermuizenprotocol te worden uitgevoerd.
- ❑ Tussen half mei en eind september moeten hiervoor tenminste vier bezoeken worden afgelegd.
- ❑ In verband met de te volgen procedures dient in de tweede helft van april bovendien een extra bezoek te worden afgelegd.
- ❑ Om de aan- of afwezigheid van huismussen en andere strikter beschermde soorten te kunnen vaststellen, moeten tussen 15 maart en 15 juni ten minste drie bezoeken tijdens de daglichturen aan het plangebied worden gebracht.

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 *plan*:

het bestemmingsplan 'Van der Molenallee - Berkenlaan 2015' met identificatienummer NL.IMRO.0274.bp0168dw-va02 van de gemeente Renkum.

1.2 *bestemmingsplan*:

de geometrische bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 *de verbeelding*:

de analoge en digitale voorstelling van de in het plan opgenomen digitale ruimtelijke informatie als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0274.bp0168dw-va02.

1.4 *aan-huis-verbonden bedrijf*:

een bedrijf, dat in of bij een woning, door een bewoner wordt uitgeoefend en dat is gericht op het vervaardigen van (ambachtelijke) producten, dat wil zeggen het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken, herstellen of installeren van goederen, en/of leveren van diensten en dat niet krachtens een milieuwet (zoals de wet Milieubeheer dan wel Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) vergunning- of meldingsplichtig is, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt, waarbij dit is toegestaan tot een maximum vloeroppervlak van 40% van het hoofdgebouw en de daarbij behorende bijgebouwen en aan- en uitbouwen (met dien verstande dat het vloeroppervlak voor het wonen in het hoofdgebouw en de aan- en uitbouwen minimaal 100 m² dient te bedragen), en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is. Dit zijn in ieder geval de volgende bedrijven: fotograaf, bloemschikker, decorateur, fietsenreparateur, goud- en zilversmid, pottenbakker, (muziek)instrumentenmaker, kaarsenmaker, lijstenmaker, loodgieter, meubelmaker, computerservice (o.a. systeembouw/analyse/hardwarebouw), traiteur, zadelmaker, koerierdienst, prothesemaker, glazenwasser, reisorganisatie (kleinschalig), reparatie van kleine consumentenartikelen (antiek, radio's, tv's, horloges etc.) en een webwinkel (met zeer beperkte en ondergeschikte opslag ter plaatse). Detailhandel is bij een aan-huis-verbonden bedrijf niet toegestaan, behoudens zeer beperkte verkoop van artikelen die verband houden met de activiteiten.

1.5 *aan-huis-verbonden beroep:*

een dienstverlenend beroep dat, in of bij een woning, door een bewoner wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate de woonfunctie behoudt, waarbij dit is toegestaan tot een maximum vloeroppervlak van 40% van het hoofdgebouw en de daarbij behorende bijgebouwen en aan- en uitbouwen (met dien verstande dat het vloeroppervlak voor het wonen in het hoofdgebouw en de aan- en uitbouwen minimaal 100 m² dient te bedragen), en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is, zoals een (para)medisch, juridisch, administratief, therapeutisch, verzorgend, maatschappelijk, ontwerptechnisch, kunstzinnig of daarmee gelijk te stellen beroep. Dit zijn in ieder geval de volgende beroepen: architect, advocaat, acupuncturist, beeldhouwer, belastingadviseur, fysiotherapeut, grafisch ontwerper, huisarts, hypotheekadviseur, juridisch adviseur, kunstschilder, makelaar, notaris, psycholoog, therapeut, tandarts, verloskundigenpraktijk, dierenarts (kleine huisdieren), zakelijke dienstverlening, logopedie en een internetbedrijf in het bouwen van websites en of het ontwerpen / bouwen /analyse van softwareapplicaties. Ook wordt hieronder verstaan een kapper, schoonheidssalon, hondentrimsalon, pedicure en kinderopvang (alleen in de vorm van 'gastouder') en het enkel uitoefenen van een administratie ten behoeve van een bedrijf alsmede (detail)handel via internet zonder opslag en/of verkoop aan huis. Detailhandel is bij een aan-huis-verbonden beroep niet toegestaan, behoudens zeer beperkte verkoop van artikelen die verband houden met de activiteiten.

1.6 *aanbouw:*

een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.7 *aanduiding:*

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.8 *aanduidingsgrens:*

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.9 *aanverwantschap:*

aanverwantschap ontstaat door een huwelijk of geregistreerd partnerschap het gaat hierbij om de relatie tussen een persoon en de familie van zijn/haar echtgenoot of geregistreerde partner. De graad van aanverwantschap is gelijk aan de graad van bloedverwantschap van de echtgenoot of de geregistreerde partner. 1^e graad aanverwantschap zijn de ouder(s) en kind(eren) van uw partner. 2^e graad aanverwantschap zijn de grootouder(s), kleinkind(eren) en broer(s) en zussen) van uw partner.

1.10 *afhankelijke woonruimte:*

een aan- en/of uitbouw en/of bijgebouw bij een woning op één bouwperceel, waarin (een gedeelte van) de huishouding uit het oogpunt van mantelzorg is gehuisvest.

1.11 afwijking/afwijken:

een afwijking als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 1^o van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

1.12 andere werken:

werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

1.13 archeologische waarden:

de aan een gebied toegekende waarden in verband met de kennis en studie van de in dat gebied voorkomende overblijfselen van menselijke aanwezigheid of activiteit uit oude tijden (archeologische relictten).

1.14 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.15 bebouwingspercentage:

een in de regels en/of op de verbeelding aangegeven percentage, dat het deel van het bouwvlak binnen het bestemmingsvlak aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd tenzij in de regels anders is bepaald.

1.16 bed & breakfast:

het door de bewoner(s) van de bijbehorende woning bieden van een veelal kortdurend recreatief nachtverblijf in de vorm van logies en ontbijt in een deel van de woning of bijbehorend bijgebouw. Bed & breakfast is toegestaan in het hoofdgebouw en/of de aan- en uitbouwen en/of de bijgebouwen, waarbij dit is toegestaan tot een maximum vloeroppervlak van 40% van het hoofdgebouw en de daarbij behorende bijgebouwen en aan- en uitbouwen, waarbij minimaal 60% van het vloeroppervlak van het hoofdgebouw en de aan- en uitbouwen de woonfunctie dient te behouden (met dien verstande dat het vloeroppervlak voor het wonen in het hoofdgebouw en de aan- en uitbouwen minimaal 100 m² dient te bedragen).

1.17 bedrijf:

een inrichting / instelling gericht op het bedrijfsmatig voortbrengen, vervaardigen, bewerken, opslaan, installeren en/of herstellen van goederen dan wel het bedrijfsmatig verlenen van diensten. Aan-huis-verbonden beroepen en een garagebedrijf worden hieronder niet begrepen, aan-huis-verbonden bedrijven wel. Detailhandel is bij een bedrijf niet toegestaan, behoudens zeer beperkte verkoop van artikelen die verband houden met de activiteiten.

1.18 bedrijfsploeroppervlakte (bruto):

de totale vloeroppervlakte van het (de) gebouw(en) / de ruimte die wordt gebruikt voor een aan-huis-verbonden beroep of bedrijf c.q. een (dienstverlenend) bedrijf, winkel of een dienstverlenende instelling, inclusief opslag- en administratieruimten en dergelijke.

1.19 begane grond:

de eerste bouwlaag (niet zijnde een kelder, souterrain/onderbouw of bij aflopend hoogteverschil in het terrein ter plaatse de daaronder gelegen volledige bouwlaag), dat wil zeggen de bouwlaag ter plaatse van de hoofdtoegang).

1.20 bestaand bouwwerk:

een bouwwerk dat op het moment van inwerkingtreding van het plan bestaat of wordt gebouwd, dan wel nadien kan worden gebouwd krachtens een bouwvergunning dan wel omgevingsvergunning, waarvoor de aanvraag voor het tijdstip van inwerkingtreding is ingediend, tenzij in de regels anders is bepaald.

1.21 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

1.22 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.23 bijgebouw:

een (niet voor bewoning bestemd) op zichzelf staand, dat wil zeggen van buiten bereikbaar via een eigen ingang, aangebouwd dan wel vrijstaand gebouw, dat niet in directe verbinding staat, via een deur of andere open verbinding, met het hoofdgebouw en dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.24 bloedverwantschap:

bloedverwantschap geeft aan wanneer mensen familie van elkaar zijn. Mensen zijn bloedverwanten als de één een afstammeling is van de ander en zij samen minstens één gemeenschappelijke stamouder hebben. De mate van bloedverwantschap wordt uitgedrukt in graden. Bepalend daarvoor is het aantal geboorten dat nodig is voor het ontstaan van bloedverwantschap tussen twee mensen. 1^e graad bloedverwanten zijn de ouder(s) en de kinderen. 2^e graad bloedverwanten zijn de grootouders, de kleinkind(eren) en de broer(s) en zus(sen).

1.25 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.26 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

1.27 *bouwlaag:*

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen, waarbinnen de vloerhoogte maximaal 1.20 meter varieert, is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van souterrain/onderbouw, zolder of vliering.

1.28 *bouwperceel:*

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.29 *bouwperceelgrens:*

de grens van een bouwperceel.

1.30 *bouwvlak:*

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.31 *bouwwerk, geen gebouw zijnde:*

een overig bouwwerk, carport of een overkapping.

1.32 *bouwwerk:*

een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.33 *carport:*

een overkapping bedoeld als staanplaats, stalling voor één of meerdere auto's of andere motorvoertuigen.

1.34 *cultuurhistorische waarden:*

de aan een gebied en/of bouwwerk toegekende waarden, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis heeft gemaakt van dat gebied of bouwwerk, zoals dat in uitdrukking komt in de beplanting, het beplantingspatroon, slotenpatroon of de architectuur. Onder cultuurhistorische waarden worden mede verstaan de archeologische waarden en monumenten.

1.35 *dak:*

iedere bovenbeëindiging van een gebouw of een overkapping.

1.36 *dakkapel:*

een uitspringend dakvenster, bedoeld om de lichtinval te verbeteren en/of het woonoppervlak te vergroten, aangebracht op het hellende dakvlak en minimaal aan de onder- en bovenzijde omgeven door het betreffende dakvlak. Dakvergrotingen die in de goot staan, of zelfs daaronder, of die boven de nok uitsteken zijn dus géén dakkapellen.

1.37 *dakopbouw:*

een dakvergroting/-verhoging, niet zijnde een dakkapel, die of in de goot staat of zelfs daaronder en/of die boven de nok uitsteekt (doortrekken van de nok). Door de dakopbouw verandert het silhouet van het 'oorspronkelijke' dak.

1.38 *detailhandel:*

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder wordt begrepen een winkel.

1.39 *dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling:*

een bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek rechtstreeks (al dan niet via een balie) te woord worden gestaan en geholpen, zoals: uitzendbureaus, reisbureaus, wasserettes, kapsalons, schoonheidsinstituten, fotostudio's, bijkantoren van banken (waaronder geldautomaten) en van sociaal culturele instellingen, makelaarskantoor, assurantiëkantoor, postagentschappen, telefoondiensten, internetdiensten, internetcafé's, snelfotoshops, ontwikkelshops, copyshops, videotheken, autorijscholen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen. Een garagebedrijf en een seksinrichting vallen hier niet onder.

1.40 *erf- of terreinafscheiding:*

een gebouwde voorziening van enig materiaal bedoeld om een perceel of erf, of een deel daarvan af te scheiden, zoals een (tuin)muur en een (tuin)hek. Een erf- of terreinafscheiding hoeft dus in principe niet alleen geplaatst te zijn op een perceelsgrens om als zodanig te worden opgevat. Is een afscheiding bijvoorbeeld geplaatst in het midden van een tuin dan wordt deze ook beschouwd als een erf- of terreinafscheiding. Onder een erf- of terreinafscheiding wordt verder ook verstaan een rasterwerk waarlangs beplanting groeit. Een gegroeide haagbeuk wordt daarentegen niet beschouwd als een gebouwde erf- of terreinafscheiding.

1.41 *erkend archeoloog:*

een door burgemeester en wethouders als zodanig aangewezen archeoloog die voldoet aan de door en krachtens de Monumentenwet gestelde kwalificaties en eisen (archeologische deskundige).

1.42 *evenement:*

een één- of meerdaagse voor het publiek toegankelijke verrichting van vermaak, zoals een herdenkingsplechtigheid, braderie, feest, concert, theater, (muziek) voorstelling, show, bioscoopvoorstelling, bijeenkomst, tentoonstelling, (week)markt, thematische markt, snuffelmarkt, (sport)manifestaties of optocht, niet zijnde een betoging. Dit is inclusief en ten dienste van het evenement benodigde, horeca, sanitaire voorzieningen, muziek en detailhandel. Binnen evenementen wordt onderscheid gemaakt in een 'groot evenement' en een 'klein evenement'; voor de uitleg hiervan zie de betreffende begrippen.

1.43 fysieke veiligheid:

de veiligheid (onder andere zelfredzaamheid en ramp-/incidentbestrijding en beheersing) voor zover deze afhankelijk is van fysieke factoren die aanleiding kunnen geven tot het ontstaan van branden, ongevallen en rampen.

1.44 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.45 gebruiken:

gebruiken, het doen gebruiken, in gebruik geven en het laten gebruiken.

1.46 geohydrologisch onderzoek (kennis over de bodemopbouw):

onderzoek naar grondwater en de bodemstructuur / aanwezige grondsoorten ter plaatse en 2 meter dieper dan het bouwplan en de bijbehorende werkzaamheden in de bodem reiken waarbij onderzocht dient te worden of er leemlagen/kleischotten in de bodem aanwezig zijn. Van belang is dat de bouw niet tot doorbreking of aantasting van leemlagen/kleischotten (hoe dun deze lagen eventueel ook zijn) zal leiden. Doorbreking of aantasting van deze leemlagen/kleischotten leidt namelijk tot het veranderen van de (schijn) grondwaterstand en grondwaterstromen waardoor grondwater niet meer naar de beken zal gaan maar dieper in de bodem zal infiltreren. Dit ondermijnt de ecologische kwaliteit van de beken.

1.47 groot evenement:

meerdaagse evenementen met een maximum van acht per kalenderjaar, waarvan maximaal driemaal per kalenderjaar een kermis of circus, en met een maximum van negen aaneengesloten dagen per evenement, het opbouwen en afbreken van voorzieningen ten behoeve van het evenement hieronder begrepen.

1.48 helihaven:

een terrein dat permanent is ingericht en uitgerust en geschikt is om te worden gebruikt door hefschroefvliegtuigen, dan wel een platform, dat is aangelegd op een bouwwerk, constructie of vaartuig en dat permanent is ingericht en uitgerust om te worden gebruikt door hefschroefvliegtuigen.

1.49 hogere grenswaarde:

een maximale waarde voor de geluidbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder, c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

1.50 *hoofdgebouw:*

een of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is. Een hoofdgebouw kan verschillende bouwhoogtes hebben.

1.51 *horeca / horecabedrijf:*

een bedrijf waar hoofdzakelijk dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, zoals een (eet)café, cafetaria, lunchroom, broodjeszaak, restaurant, bistro, grillroom, afhaalzaak dan wel een combinatie van dergelijke bedrijven, het verstrekken van logies (zoals een hotel, bed & breakfast, shortstay, appartementenhotel), het bedrijfsmatig exploiteren van zaalaccommodatie (o.a. feestzaal, bruiloften en (kunst)exposities), vergader- en congresaccommodaties en conferentieoord. Alles eventueel in combinatie met bijbehorende sport- en recreatieve voorzieningen / activiteiten en één en ander al dan niet in combinatie van een vermaakfunctie (niet zijnde een automatenhal/amusementshal/gokhal) met uitzondering van een erotisch getinte vermaakfunctie. Onder horeca wordt niet verstaan coffeeshops, discotheken, partyboerderijen en dergelijke.

1.52 *kamerbewoning / kamerverhuur:*

het bewonen (bijvoorbeeld via (ver)huur) van één of meer ruimtes binnen een woning, waarbij de bewoners wezenlijke voorzieningen, zoals een entree, keuken, woonkamer en/of sanitaire ruimte, gemeenschappelijk gebruiken met andere bewoners van dezelfde woning.

1.53 *kantoor:*

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi)overheidsinstellingen, het bank- en/of verzekeringswezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen en het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij het publiek/afnemers niet of slechts in ondergeschikte mate rechtstreeks te woord wordt gestaan en geholpen. Hieronder vallen ook congres- en vergaderaccommodaties. Detailhandel is niet toegestaan.

1.54 *kap:*

een gesloten en (gedeeltelijk) hellende bovenbeëindiging van een bouwwerk.

1.55 *kas:*

een gebouw waarvan de wanden en het dak geheel of grotendeels bestaan uit glas of ander lichtdoorlatend materiaal ten behoeve van bijvoorbeeld het kweken van vruchten, groenten, bloemen en/of planten.

1.56 *keermuur:*

een walmuur ter vermindering van de overstort van grond of zand en dergelijke, en/of ter voorkoming van wateroverlast.

1.57 kelder:

een doorlopend gedeelte van een gebouw, voor personen toegankelijk, dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd en dat geheel onder peil is gelegen (en meestal gelegen onder de begane grond).

1.58 klein evenement:

een ééndaags evenement, het opbouwen en afbreken van voorzieningen ten behoeve van het evenement hieronder niet begrepen, dat geen of slechts in zeer ondergeschikte mate een commerciële doelstelling heeft.

1.59 landschapswaarde(n):

de aan een gebied toegekende waarde(n), gekenmerkt door het waarneembare deel van het aardoppervlak, die wordt bepaald door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur (met inbegrip van de mens).

1.60 lessenaarsdak:

een dak met één hellend, niet onderbroken, dakvlak.

1.61 maatschappelijke voorzieningen:

educatieve, medische, psychisch-medische, sociale, sociaal-medische, sociaalculturele, levensbeschouwelijke voorzieningen en openbare dienstverlening, alsook ten dienste van deze voorzieningen behorende kantoorfunctie, sport en sportieve recreatie en ten dienste van deze voorzieningen ondergeschikte detailhandel, dienstverlening en horeca. Onder dergelijke voorzieningen wordt onder andere verstaan: een bibliotheek, uitvaartcentrum, naschoolse opvang, kind(er)dagopvang, (openbaar) speelterrein, consultatiebureau, onderwijs, verenigingsleven (club- en buurthuizen), (kunst)atelier, creativiteitscentrum, gezondheidszorg, jeugdopvang, fysiotherapiepraktijk, huisarts, apotheek, welzijnsinstelling en zorginstelling. Hieronder wordt niet verstaan: een begraafplaats, dierenasiel, dierenpension, religie (kerken), scouting, zorgboerderij, asielzoekerscentrum, drugsopvang, justitiële inrichting, kazerne, militaire zaken en sanatoria.

1.62 maatvoeringsvlak:

een geometrisch bepaald vlak waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels voor bepaalde bouwwerken eenzelfde maatvoering geldt.

1.63 mantelzorg:

de langdurige zorg die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt aangeboden aan een aantoonbare hulpbehoevende (zoals op fysiek en/of psychisch en/of psycho-sociaal vlak) door personen uit diens directe omgeving, waarbij zorgverlening rechtstreeks voortvloeit uit de sociale relatie.

1.64 nadere eis:

een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6 eerste lid onder d van de Wet ruimtelijke ordening.

1.65 natuurwaarde(n):

de aan een gebied toegekende waarde(n), gekenmerkt door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levende en niet-levende natuur, zoals geologische, geomorfologische, bodemkundige en of biologische elementen.

1.66 normaal onderhoud, gebruik en beheer:

een gebruik gericht op het in zodanige conditie houden of brengen van objecten dat het voortbestaan van deze objecten op ten minste het bestaande kwaliteitsniveau wordt bereikt.

1.67 nutsvoorziening:

een voorziening uitsluiten of in hoofdzaak gericht op het openbaar nut, dat wil zeggen de op het openbare net aangesloten nutsvoorziening (gas, elektriciteit, water en warmte), de telecommunicatie, het openbaar vervoer of het trein-, water- of wegverkeer, zoals transformatorhuisjes, schakeluisjes, duikers, bemalinginstallaties, gemaalgebouwtjes, voorziening ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling, telefooncellen en apparatuur voor telecommunicatie.

1.68 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden:

een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 3.3 onder a van de Wet ruimtelijke ordening.

1.69 overig bouwwerk:

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden. Carports en overkappingen vallen hier niet onder.

1.70 overkapping:

een vrijstaand dan wel aangebouwd bouwwerk met een gesloten dak op het erf van een (hoofd)gebouw of een standplaats, dat strekt tot vergroting van het woongenot van het (hoofd)gebouw of de standplaats en dat minimaal twee geheel open wanden heeft en dat maximaal twee, al dan niet tot de constructie zelf behorende, wanden heeft, zoals een carport of luifel.

1.71 pand:

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

1.72 peil:

- a. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - peilmeetvlak 1': 56 meter boven Nieuw Amsterdams Peil (N.A.P.);
- b. in andere gevallen:
 1. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan een weg, pad of stoep grenst (dat wil zeggen dat er geen ruimte zit tussen de hoofdtoegang en de weg, het pad of de stoep):
 - de hoogte van die weg, dat pad of die stoep ter plaatse van de hoofdtoegang
 2. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan een weg, pad of

stoep grenst:

- de hoogte van het afgewerkte maaiveld ter hoogte van de hoofdtoegang na voltooiing van de bouw. Bij aan- en uitbouwen geldt de hoofdtoegang van het hoofdgebouw;
3. voor een bouwwerk waarbij geen sprake is van een toegang:
 - het gemiddelde afgewerkte maaiveld ter plaatse van dat bouwwerk;
 4. voor erfafscheidingen, terreinafscheidingen, tuinhekken, (tuin)muren en keermuren:
 - het afgewerkte terrein ter plaatse van elk gedeelte van dat bouwwerk (de voet van de erfafscheiding of terreinafscheiding enz., gemeten aan de laagste zijde);
 5. indien in of op het water wordt gebouwd:
 - het Nieuw Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil).

1.73 praktijkruimte

een gebouw of een gedeelte daarvan dat dient voor het beroepsmatig verlenen van diensten, waaronder aan-huis-verbonden beroepen, op administratief, architectonisch, kunstzinnig, juridisch, medisch, paramedisch, therapeutisch of een daarmee naar aard gelijk te stellen gebied.

1.74 prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.75 seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, escortservice of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar of in combinatie met een sekswinkel.

1.76 sekswinkel:

een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin hoofdzakelijk goederen van erotisch-pornografische aard aan particulieren (plegen te) worden verkocht of verhuurd.

1.77 sociale veiligheid:

de bescherming of het zich beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van menselijk handelen in de openbare ruimte.

1.78 souterrain/onderbouw:

een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer (en meestal gelegen onder de begane grond), waarvan de bovenkant boven het peil, maar overal minder dan 1,20 meter boven peil, is gelegen.

1.79 splitsing van een woongebouw:

het bouwkundig en functioneel in tweeën delen van een gebouw, zodanig dat, met handhaving van het bestaande woongedeelte van het gebouw en zonder uitbreiding, een tweede zelfstandig functionerende woning in het gebouw wordt gemaakt.

1.80 straatmeubilair:

naast hetgeen hieronder wordt verstaan in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht juncto het Besluit omgevingsrecht wordt hieronder voor de werking van dit bestemmingsplan mede verstaan: papier-, glas- en andere inzamelbakken, kunstwerken, speeltoestellen, alsmedeabri's en kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen en (draagconstructies van) reclame.

1.81 terras:

een buiten een gebouw gelegen gebied behorende bij een horecabedrijf waar zitgelegenheid kan worden geboden en waar tegen vergoeding dranken worden geschonken en/of etenswaren verstrekt.

1.82 uitbouw:

een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw en waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

1.83 verdieping:

elke bouwlaag boven de begane grond.

1.84 voorkeursgrenswaarde:

de maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder c.q. het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen, het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en/of het Besluit geluidhinder spoorwegen.

1.85 winkel:

een gebouw, dat een ruimte omvat, welke door zijn aard, indeling en/of inrichting kennelijk bedoeld is te worden gebruikt voor de uitoefening van detailhandel.

1.86 woning / wooneenheid:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden. Kleinschalige zorgwoningen worden als wonen beoordeeld (en vallen dus onder een 'woning') als de bewoners gezamenlijk één (met een gezinsverband vergelijkbaar) huishouden voeren, er een (behoorlijk) vaste samenstelling en structuur van de woongroep is en het wonen centraal staat en de eventuele zorg en begeleiding daaraan ondergeschikt is.

1.87 woonhuis:

een gebouw, dat één woning omvat, dan wel twee of meer naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden.

1.88 zolder:

een gedeelte van een gebouw, zijnde een laag boven de begane grond en gelegen direct onder het dak, waarvan de vrije hoogte tussen de bovenkant van de vloer en het laagste punt van de onderkant van het dak (nok) minder bedraagt dan 1,50 meter.

1.89 zorgbehoevende:

degene die mantelzorg behoeft;

1.90 zorgverlener / mantelzorger:

degene die mantelzorg geeft/verleend.

1.91 zorgwoning:

een woonruimte, complex van ruimten, functioneel ingericht op het bieden van zorg, bedoeld voor de huisvesting van één of meerdere huishoudens door hulpbehoevenden of het fysieke, psychische en/of sociale vlak eventueel met extra zorg en/of begeleiding, al dan niet door middel van gemeenschappelijke voorzieningen en kantoor dan wel een woonvorm waar bewoners nagenoeg zelfstandig wonen met (voorzieningen voor) verzorging en begeleiding (ook 24-uurs begeleiding). Voor dit alles geldt dat deze zorgwoning (net) niet beoordeeld kan worden als wonen, als bedoeld met een woning, en (net) niet met het voeren van een nagenoeg zelfstandig huishouden. Kleinschalige zorgwoningen worden als wonen beoordeeld (en vallen dus onder een 'woning') als de bewoners gezamenlijk één (met een gezinsverband vergelijkbaar) huishouden voeren, er een (behoorlijk) vaste samenstelling en structuur van de woongroep is en het wonen centraal staat en de eventuele zorg en begeleiding daaraan ondergeschikt is.

Artikel 2 *Wijze van meten*

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 *afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens:*

tussen de zijdelingse grens van het bouwperceel en een bepaald punt van het bouwwerk, waar die afstand het kortst is.

2.2 *de bouwhoogte van een bouwwerk:*

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen. Deze bepaling geldt ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

2.3 *de dakhelling:*

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.4 *de goothoogte van een bouwwerk:*

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Bij de vaststelling van de goothoogte worden goten (c.q. de druiplijn en het boeibord) van ondergeschikte bouwonderdelen zoals dakkapellen niet meegerekend.

2.5 *de hoogte van een windturbine:*

vanaf het peil tot aan de as van de windturbine.

2.6 *de inhoud van een bouwwerk:*

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.7 *de oppervlakte van een bouwwerk:*

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.8 *aanvullende regels voor de oppervlakte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde:*

bij de vaststelling van de oppervlakte van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, zonder buitenwerkse gevelvlakken en/of scheidingsmuren wordt de verticale projectie van het gehele bouwwerk, op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk gemeten.

2.9 aanvullende regels voor de oppervlakte van een ondergronds bouwwerk:

bij de vaststelling van de oppervlakte van een gebouw die geheel of gedeeltelijk onder het maaiveld / onder de grond is gelegen wordt gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, (bovenwaarts) geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het gebouw.

2.10 aanvullende regels voor de oppervlakte en bebouwingspercentage van een ondergronds bouwwerk buiten een bovengronds bouwwerk:

bij de berekening van het bebouwingspercentage of de te bebouwen oppervlakte wordt de oppervlakte van ondergrondse bouwwerken (gebouwen) mede in aanmerking genomen, voor zover deze zijn gelegen buiten de buitenwerkse gevelvlakken van de bijbehorende bovengrondse gebouwen.

2.11 ondergrondse diepte:

vanaf het aanliggende oorspronkelijke maaiveld tot aan het diepste punt in de (onder)grond / bodem van de ingreep/bouwwerk, verticaal gemeten. In afwijking van het vorenstaande geldt ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage': vanaf het ter plaatse geldende peil tot aan de bovenkant van de vloer van de parkeergarage, gelegen in de (onder)grond / bodem, verticaal gemeten.

2.12 algemene aanvullende regels voor de oppervlakte, goothoogte en bouwhoogte van een bouwwerk:

bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, liftschachten, muurdammen, hemelwaterafvoeren, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, lichtkappen/-koepels, erkers, balkons, gallerijen, bordessen, trappen, traphekken, balkonhekken en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding niet meer dan 1 meter bedraagt en de overschrijding voor wat betreft balkons niet meer dan 1,5 meter bedraagt.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Maatschappelijk

3.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn als volgt bestemd:

- a. *maatschappelijke voorzieningen;*
- met de daarbij behorende:
- b. *wegen en paden;*
 - c. *parkeervoorzieningen;*
 - d. *groenvoorzieningen en bos;*
 - e. *speelvoorzieningen;*
 - f. *waterlopen, waterpartijen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;*
 - g. *tuinen, erven en terreinen;*
 - h. *nutsvoorzieningen;*
 - i. *gebouwen;*
 - j. *aan- en uitbouwen en bijgebouwen;*
 - k. *bouwwerken, geen gebouwen zijnde;*
 - l. *andere werken.*

3.2 bouwregels

3.2.1 gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. *een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;*
- b. *een bouwvlak mag voor 100% worden bebouwd;*
- c. *de goothoogte van een gebouw bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte' aangegeven goothoogte;*
- d. *de bouwhoogte van een gebouw bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' aangegeven bouwhoogte.*

3.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. *de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken, (tuin)muren en keermuren mag maximaal 2 meter bedragen, met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken, (tuin)muren en keermuren vóór de naar de weg gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw maximaal 1 meter mag bedragen;*
- b. *de bouwhoogte van vlaggenmasten mag maximaal 7 meter bedragen;*
- c. *de bouwhoogte van speelvoorzieningen mag maximaal 6 meter bedragen;*
- d. *de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 4 meter bedragen, met dien verstande dat de bouwhoogte van overige bouwwerken bij en ten behoeve van een bedrijfswoning maximaal 3 meter mag bedragen, en met dien verstande dat de maximale oppervlakte van alle overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, buiten het bouwvlak, maximaal 30% van de oppervlakte van het bouwperceel, verminderd met de oppervlakte van het in het betreffende bouwperceel gelegen bouwvlak mag bedragen; binnen het bouwvlak mag de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen, (tuin)hekken, (tuin)muren en keermuren maximaal 2 meter bedragen.*

3.3 *nadere eisen*

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. *een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;*
- b. *een goede woonsituatie;*
- c. *de verkeersveiligheid;*
- d. *de sociale veiligheid;*
- e. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
- f. *de fysieke veiligheid.*

3.4 *specifieke gebruiksregels*

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen en het gebruik van bedrijfsgebouwen en bijgebouwen voor (zelfstandige) bewoning.

Artikel 4 Tuin

4.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn als volgt bestemd:

- a. tuinen (voortuinen), erven en terreinen;
- b. aan- en uitbouwen;
- c. *ter plaatse van de aanduiding 'weg' is tevens een ontsluiting(weg) voor de ontsluiting van de parkeergarage met bijbehorende verhardingen en toegestaan;*

met de daarbij behorende:

- d. *bouwwerken, geen gebouwen zijnde;*
- e. *waterlopen, waterpartijen, infiltratievoorzieningen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;*
- f. *paden, zoals opritten en achterpaden;*
- g. *groenvoorzieningen en bos;*
- h. *aan- en uitbouwen;*
- i. *bouwwerken, geen gebouwen zijnde;*
- j. *andere werken.*

4.2 bouwregels

4.2.1 gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt dat enkel aan- en uitbouwen mogen worden gebouwd, met dien verstande dat:

- a. *de breedte van één of meerdere aan- en uitbouw(en) voor de naar de weg of openbare ruimte gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw maximaal 2/3e deel van de naar de weg of de openbare ruimte gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw mag bedragen en waarbij de diepte maximaal 2 meter mag bedragen;*
- b. *de goothoogte van een aan- en uitbouw mag maximaal 0,3 meter boven de bovenkant van de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw waaraan deze wordt gebouwd gelegen zijn, met dien verstande dat de aan- of uitbouw niet hoger mag zijn dan het hoofdgebouw;*
- c. *de bouwhoogte van een aan- en uitbouw maximaal 4 meter bedraagt.*

4.2.2 bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. *de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen en keermuren mag (al dan niet bij elkaar opgeteld) maximaal 1 meter bedragen;*
- b. *de bouwhoogte van vlaggenmasten mag maximaal 7 meter bedragen;*
- c. *ter plaatse van de aanduiding 'weg' zijn keermuren ten behoeve van de inrit van de ondergrondse parkeergarage toegestaan die maximaal 1 meter boven het maaiveld (dus gerekend vanaf het hoogstgelegen aansluitende maaiveld) uitsteken;*
- d. *de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 2 meter bedragen, met dien verstande:*
 1. *dat de maximale oppervlakte van alle overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 30% van de oppervlakte van de gronden met deze bestemming mag bedragen, en;*
 2. *dat overkappingen en carports niet zijn toegestaan.*

4.3 *nadere eisen*

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. *een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;*
- b. *een goede woonsituatie;*
- c. *de verkeersveiligheid;*
- d. *de sociale veiligheid;*
- e. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
- f. *de fysieke veiligheid.*

4.4 *afwijken van de bouwregels*

4.4.1 *afwijkingen*

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. *het bepaalde in lid 4.2.1 onder a en toestaan dat:*
 1. *een aan- of uitbouw wordt gebouwd tot maximaal de hele breedte van de gevel van het hoofdgebouw;*
 2. *de diepte van een aan- of uitbouw maximaal 3 meter mag bedragen;*
- b. *het bepaalde in lid 4.2.1 onder b en c en toestaan dat de goot- en bouwhoogte van een aan- of uitbouw maximaal 6 meter mag bedragen, met dien verstande dat de aan- of uitbouw niet hoger mag zijn dan het hoofdgebouw;*
- c. *het bepaalde in lid 4.2.2 onder a en toestaan dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen en keermuren (al dan niet bij elkaar opgeteld) maximaal 2 meter mag bedragen, waarbij de bouwhoogte van keermuren maximaal 1,20 meter mag bedragen;*
- d. *het bepaalde in lid 4.2.2 onder c en toestaan dat de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 3 meter mag bedragen.*

4.4.2 *afwegingskader*

De in lid 4.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. *het straat- en bebouwingsbeeld;*
- b. *de woonsituatie;*
- c. *de verkeersveiligheid;*
- d. *de sociale veiligheid;*
- e. *de milieusituatie;*
- f. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
- g. *de fysieke veiligheid.*

4.5 *specifieke gebruiksregels*

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen.

Artikel 5 Wonen

5.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn als volgt bestemd:

- a. woonhuizen, al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-verbonden beroep;
 - b. ter plaatse van de aanduiding 'praktijkruimte' zijn op de begane grond tevens praktijkruimtes voor:
 1. 'aan-huis-verbonden-beroepen' toegestaan zoals genoemd in artikel 1; maar dan uitgezonderd de bepalingen over de maximale oppervlakte en de beperking van (het aantal) medewerkers;
 2. 'maatschappelijke voorzieningen' toegestaan, mits ter plaatse ook de bewoner van de bijbehorende woning daarin werkzaam is;
 - c. ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' zijn tevens een (deels) ondergrondse parkeergarage dan wel (deels) ondergrondse parkeerplaatsen met bergingen toegestaan;
 - d. gebouwen;
 - e. aan- en uitbouwen, bijgebouwen;
- met de daarbij behorende:
- f. tuinen en erven;
 - g. paden, zoals opritten en achterpaden;
 - h. groenvoorzieningen en bos;
 - i. waterlopen, waterpartijen, waterberging en waterhuishoudkundige werken, zoals duikers;
 - j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
 - k. andere werken.

5.2 bouwregels

5.2.1 gebouwen in het bouwvlak

Voor het bouwen van gebouwen binnen het bouwvlak gelden de volgende bepalingen:

- a. binnen een bouwvlak is een hoofdgebouw met aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen met bijbehorende aangebouwde bouwwerken, zoals balkons, trappen enz., toegestaan;
- b. als hoofdgebouw mogen uitsluitend woonhuizen worden gebouwd;
- c. een hoofdgebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- d. het aantal woningen per bouwvlak bedraagt het ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' aangegeven aantal;
- e. een bouwvlak mag voor 100% worden bebouwd;
- f. de goothoogte van de gebouwen, overkappingen en bijbehorende aangebouwde bouwwerken bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte' aangegeven goothoogte;
- g. de bouwhoogte van de gebouwen, overkappingen en bijbehorende aangebouwde bouwwerken bedraagt maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' aangegeven bouwhoogte.

5.2.2 gebouwen en overkappingen buiten het bouwvlak

Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen buiten het bouwvlak geldt dat enkel aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen mogen worden gebouwd waarbij de volgende bepalingen gelden:

- a. de gezamenlijke oppervlakte van de aan- en uitbouwen, de bijgebouwen en de overkappingen bij

een hoofdgebouw mag, buiten het bouwvlak, maximaal hetgeen in de onderstaande tabel is aangegeven bedragen:

Oppervlakte bouwperceel met de bestemming Wonen, verminderd met de oppervlakte van het in het betreffende bouwperceel gelegen bouwvlak (A)	Maximaal met aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen te bebouwen oppervlakte
0 m ² - 150 m ²	1/3 ^e deel van A, waarbij minimaal 20 m ² mag worden bebouwd
> 150 m ² - 300 m ²	60 m ²
> 300 m ² - 500 m ²	70 m ²
> 500 m ² - 800 m ²	80 m ²
> 800 m ² - 1000 m ²	90 m ²
>1000 m ²	100 m ²

- b. de goothoogte van een aan- en uitbouw en een aan het hoofdgebouw gebouwde of aan de aan- of uitbouw gebouwde overkapping mag maximaal 0,3 meter boven de bovenkant van de vloer van de eerste verdieping van het hoofdgebouw gelegen zijn, met dien verstande dat de aan- of uitbouw of de vrijstaande of aan het hoofdgebouw gebouwde of aan de aan- of uitbouw gebouwde overkapping niet hoger mag zijn dan het hoofdgebouw;
- c. de bouwhoogte van een aan- en uitbouw en een aan het hoofdgebouw gebouwde of aan de aan- of uitbouw gebouwde overkapping mag maximaal 4 meter bedragen;
- d. de goothoogte van een bijgebouw, een vrijstaande overkapping en een aan een bijgebouw gebouwde overkapping mag maximaal 3,5 meter bedragen;
- e. de bouwhoogte van een bijgebouw, een vrijstaande overkapping en een aan een bijgebouw gebouwde overkapping mag maximaal 5 meter bedragen en waarbij de nok van een lessenaarsdak indien hoger dan 3,5 meter, niet in of binnen 1 meter van de perceelsgrens mag worden geplaatst;
- f. op vrijstaande bijgebouwen en op overkappingen zijn geen dakkapellen toegestaan.

5.2.3 overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet zijnde overkappingen, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen en keermuren (al dan niet bij elkaar opgeteld) mag maximaal 2 meter bedragen, waarbij de bouwhoogte van keermuren maximaal 1,20 meter mag bedragen;
- b. de bouwhoogte van vlaggenmasten mag maximaal 7 meter bedragen;
- c. de bouwhoogte van onoverdekte zwembaden maximaal 1,5 meter mag bedragen;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet zijnde overkappingen, mag maximaal 3 meter bedragen, met dien verstande dat de maximale oppervlakte van alle overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (niet zijnde overkappingen, erf- en terreinafscheidingen, keermuren, vlaggenmasten en zwembaden) buiten het bouwvlak, maximaal 30% van de oppervlakte van het bouwperceel, verminderd met de oppervlakte van het in het betreffende bouwperceel gelegen bouwvlak, mag bedragen.

5.3 nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;

- b. een goede woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- f. de fysieke veiligheid.

5.4 afwijken van de bouwregels

5.4.1 afwijkingen

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 5.2.1 onder c en toestaan dat een hoofdgebouw tot maximaal 1,5 meter buiten het bouwvlak wordt gebouwd, mits de geluidbelasting vanwege het (weg- en/of spoor-)verkeer van geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
- b. het bepaalde in lid 5.2.1 onder d en toestaan dat in het bouwvlak één woning/wooneenheid meer wordt gerealiseerd, mits:
 1. de geluidbelasting vanwege het (weg- en/of spoor-)verkeer van geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde;
 2. de fysieke veiligheid niet in het geding is;
- c. het bepaalde in lid 5.2.1 onder f en toestaan dat de maximale goothoogte wordt verhoogd tot maximaal de ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte' aangegeven bouwhoogte, mits minimaal 50% van de totale horizontale lengte van de goot gelijk blijft aan de ter plaatse geldende maximale goothoogte;
- d. het bepaalde in lid 5.2.2 onder a en toestaan dat de gezamenlijke oppervlakte van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen bij een hoofdgebouw buiten het bouwvlak wordt vergroot tot maximaal 100 m², mits de gezamenlijke oppervlakte maximaal 50 % van de oppervlakte van het bouwperceel, verminderd met de oppervlakte van het in het betreffende bouwperceel gelegen bouwvlak, bedraagt;
- e. het bepaalde in lid 5.2.2 onder b en toestaan dat de maximale goothoogte van een aan- en uitbouw en een aan het hoofdgebouw gebouwde of aan de aan- of uitbouw gebouwde overkapping maximaal 5 meter mag bedragen, waarbij de goothoogte niet hoger mag zijn dan de bouwhoogte van het hoofdgebouw waaraan wordt gebouwd;
- f. het bepaalde in lid 5.2.2 onder c en toestaan dat de maximale bouwhoogte van een aan- en uitbouw en een aan het hoofdgebouw gebouwde of aan de aan- of uitbouw gebouwde overkapping maximaal 6,5 meter mag bedragen, waarbij de bouwhoogte niet hoger mag zijn dan de bouwhoogte van het hoofdgebouw waaraan wordt gebouwd;
- g. het bepaalde in lid 5.2.3 onder d en toestaan dat de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 5 meter mag bedragen.

5.4.2 afwegingskader

De in lid 29.4.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;
- g. de fysieke veiligheid.

5.5 specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met deze bestemming wordt in ieder geval begrepen een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen en het gebruik van bijgebouwen voor (zelfstandige) bewoning.

5.6 afwijken van de gebruiksregels

5.6.1 afwijkingen

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. het bepaalde in lid 5.1 en lid 5.2.1 onder b en toestaan dat tevens kamerbewoning/-verhuur en/of een zorgwoning is toegestaan in het hoofdgebouw en de daarbij behorende aan- en uitbouwen;
- b. het bepaalde in lid 5.1 en toestaan dat tevens bed & breakfast in het hoofdgebouw en/of de aan- en uitbouwen en/of de bijgebouwen mogelijk is;
- c. het bepaalde in lid 5.1 en toestaan dat in het hoofdgebouw en/of de aan- en uitbouwen en/of de bijgebouwen een aan-huis-verbonden bedrijf mogelijk is;
- d. het bepaalde in lid 5.1, lid 5.6.1 onder c en lid 1 (begrippen) en toestaan dat bij een aan-huis-verbonden beroep en/of een aan-huis-verbonden bedrijf naast de bewoner nog andere medewerkers werkzaam zijn;
- e. het bepaalde in dit artikel en toestaan dat bijgebouwen bij een woning tijdelijk gebruikt worden voor bewoning, door de zorgbehoevende dan wel de zorgverlener/mantelzorger, als afhankelijke woonruimte, waarbij:
 1. het gebruik als afhankelijke woonruimte noodzakelijk is vanuit een oogpunt van mantelzorg, waartoe advies van een door de gemeente aan te wijzen deskundige wordt ingewonnen;
 2. de afhankelijke woonruimte qua oppervlakte past in de voor deze bestemming geldende regeling voor bijgebouwen. In zeer bijzondere situaties, zoals hoeksituaties of grote percelen waarbij ter plaatse een niet bebouwbare bestemming ligt, kan het bevoegd gezag hiervan afwijken;
 3. de afhankelijke woonruimte een maximale oppervlakte mag hebben van 70 m²;
 4. geen splitsing van eigendom (woning en bijgebouw/afhankelijke woonruimte) van het betreffende bouwperceel plaatsvindt;
 5. het aantal gebruikers van afhankelijke woonruimte maximaal twee bedraagt;
 6. aan de afhankelijke woonruimte geen permanent (huis)nummer wordt toegekend zoals bedoeld in de daarvoor bedoelde gemeentelijke verordening (zoals een 'verordening (straat)naamgeving en (huis)nummering').
- f. het bepaalde in dit artikel en toestaan dat het hoofdgebouw (de woning) gebruikt wordt als een zogenaamde 'twee-' of 'drie-generatiewoning' waarbij de woning bewoond mag worden door maximaal drie gezinnen (huishoudens) met een familiere relatie middels een eerste of tweede graad bloedverwantschap of aanverwantschap waarbij:
 1. er sprake is blijft van één woning met daarin maximaal drie huishoudens;
 2. de woning uiterlijk en van binnen één geheel blijft vormen;
 3. de maximaal drie woonruimten niet volledig van elkaar mogen zijn afgescheiden, ze moeten dus met elkaar verbonden blijven met minimaal één, voor mensen toegankelijke, opening per bouwlaag;
 4. de woning slechts één voordeur blijft houden;
 5. geen splitsing van eigendom (woning zelf en/of bijgebouw) van het betreffende bouwperceel plaatsvindt;
 6. aan de afzonderlijke woonruimten geen (huis)nummer wordt toegekend zoals bedoeld in de daarvoor bedoelde gemeentelijke verordening (zoals een 'verordening (straat)naamgeving en

(huis)nummering').

5.6.2 afwegingskader

De in lid 5.6.1 genoemde afwijkingen kunnen slechts worden verleend, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. *het straat- en bebouwingsbeeld;*
- b. *de woonsituatie;*
- c. *de verkeersveiligheid;*
- d. *de sociale veiligheid;*
- e. *de milieusituatie;*
- f. *de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;*
- g. *de fysieke veiligheid.*

Hierbij dient parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein plaats te vinden en dient het niet een zodanige verkeersaantrekkende activiteit te betreffen die kan leiden tot een nadelige beïnvloeding van de normale afwikkeling van het verkeer dan wel tot een onevenredige parkeerdruk op de openbare ruimte.

5.6.3 intrekken omgevingsvergunning om af te wijken

Het bevoegd gezag trekt de omgevingsvergunning om af te wijken, verleend op grond van lid 5.6.1 onder e en/of lid 5.6.1 onder f, in, indien in strijd met de voorwaarden van de afwijking wordt gehandeld en indien:

- a. *ingeval, lid 5.6.1 onder e, de bij het verlenen van de afwijking bestaande noodzaak vanuit een oogpunt van mantelzorg niet meer aanwezig is;*
- b. *ingeval, lid 5.6.1 onder f, er geen sprake meer is van een familiale relatie in de 1^e of 2^e graad bloedverwantschap of aanverwantschap tussen de bewoners van de woning.*

Artikel 6 Waarde - Archeologie hoge verwachting

6.1 bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming, veiligstelling en herstel van de op en in deze gronden verwachte en reeds bekende hoge archeologische waarden.

6.2 bouwregels

6.2.1 bouwen ten behoeve van bestemming Waarde - Archeologie hoge verwachting

In afwijking van het bepaalde in de andere bestemmingen mogen binnen deze bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd ten behoeve van archeologisch onderzoek en de bescherming, de veiligstelling en het herstel van archeologische waarden.

6.2.2 bouwen ten behoeve van andere bestemmingen

Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van andere voor deze gronden aangewezen bestemmingen, zijn op de in lid 6.1 bedoelde gronden slechts toelaatbaar, indien het betreft:

- a. de bouw of een uitbreiding van een bouwwerk tot een oppervlakte van maximaal 200 m²;
- b. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte (bovengronds en/of ondergronds) en de situering gelijk blijft of kleiner wordt;
- c. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte (bovengronds en/of ondergronds) tot maximaal 200 m² wordt uitgebreid buiten de bestaande situering dan wel waarbij de situering tot maximaal 200 m² wordt veranderd;
- d. de bouw of een uitbreiding van een bouwwerk met een oppervlakte van meer dan 200 m² waarbij de bijbehorende grondwerkzaamheden (graafwerk- en bouwwerkzaamheden) voor dat bouwwerk een ondergrondse diepte hebben van maximaal 0,30 meter en waarbij geen heiwerkzaamheden plaatsvinden.

6.3 afwijken van de bouwregels

6.3.1 afwijkingen

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 6.2.2 voor het bouwen overeenkomstig de andere bestemmingen, indien op basis van ingesteld archeologisch onderzoek of op basis van een oordeel van een erkend archeoloog, naar oordeel van burgemeester en wethouders, geen archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt of kan plaatsvinden van de archeologische waarden van de gronden waarop gebouwd gaat worden, dan wel dat de archeologische waarden anderszins veilig worden gesteld.

6.3.2 afwegingskader

Indien uit ingesteld archeologisch onderzoek/rapport of naar oordeel van een erkend archeoloog blijkt dat de archeologische waarden van de gronden waarop gebouwd gaat worden zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders één of meerdere van de volgende regels/voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:

- a. de verplichting tot het treffen van (technische) maatregelen waardoor de archeologische waarden, ondanks het bouwen en/of bijbehorende werkzaamheden, in de bodem kunnen worden

- behouden;*
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;*
- c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een erkend archeoloog;*
- d. de verplichting om na beëindiging van de werken en werkzaamheden een verslag uit te brengen waaruit blijkt op welke wijze met de archeologische waarden is omgegaan.*

6.3.3 uitzondering archeologisch onderzoek

Het overleggen van een archeologisch onderzoek/rapport is niet nodig indien naar het oordeel van burgemeester en wethouders de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Burgemeester en wethouders kunnen daarbij echter wel regels/voorwaarden, als bedoeld in lid 6.3.2, aan de omgevingsvergunning verbinden.

6.4 omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 verbod

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden op grond van de andere bestemmingen, de volgende andere werken en/of werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren indien deze een oppervlakte betreffen van 200 m² of meer en een ondergrondse diepte hebben van meer dan 0,30 meter:

- a. het afgraven van gronden, waaronder ook begrepen het verwijderen van bestaande funderingen;*
- b. het uitvoeren van groundbewerkingen, waaronder begrepen woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, aanleggen van drainage en ontginnen van gronden;*
- c. het graven of vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers, beken en andere wateren;*
- d. het verlagen van het grondwaterpeil;*
- e. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, voet-, ruit- of rijwielpaden of parkeergelegenheden en het aanleggen van andere oppervlakteverhardingen;*
- f. het aanleggen van nieuwe en/of uitbreiden van bestaande van (ondergrondse) transport-, energie- of telecommunicatieleidingen of andere leidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;*
- g. het omzetten van grasland in bouwland;*
- h. het aanbrengen van diepwortelende beplanting, zoals bomen, bos en boomgaarden, alsmede het verwijderen van stobben;*
- i. het uitvoeren van hei- en/of boorwerkzaamheden en/of het indrijven van scherpe voorwerpen in de bodem;*
- j. alle overige werkzaamheden die de archeologische waarden van het terrein kunnen aantasten en die niet worden gerekend tot het normale gebruik.*

6.4.2 uitzondering verbod

Het in lid 6.4.1 genoemde verbod is niet van toepassing op andere werken en/of werkzaamheden:

- a. welke mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende bouwvergunning, aanlegvergunning, omgevingsvergunning, ontgrondingsvergunning of bouwvergunning dan wel omgevingsvergunning met een afwijking als bedoeld in lid 6.3. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is dus niet nodig als voor dezelfde werkzaamheden al een omgevingsvergunning met een afwijking als bedoeld in lid 6.3 noodzakelijk is;*
- b. welke reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan;*
- c. die behoren tot het normale onderhoud en beheer van gronden, met inbegrip van het vervangen*

van ondergrondse kabels en leidingen indien de ondergronds diepte en situering niet wordt gewijzigd en met inbegrip van onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;

- d. die betrekking hebben op het slopen van de fundering van een bouwwerk indien naar oordeel van burgemeester en wethouders vaststaat dat het vervangende bouwwerk de archeologische waarden van het gebied niet aantast;*
- e. die ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.*

6.4.3 afwegingskader

De in lid 6.4.1 genoemde omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden mag alleen worden verleend indien door de uitvoering, op basis van ingesteld archeologisch onderzoek of op basis van een oordeel van een erkend archeoloog, naar oordeel van burgemeester en wethouders, geen archeologische waarden aanwezig zijn, dan wel dat geen onevenredige aantasting plaatsvindt of kan plaatsvinden van de archeologische waarden van de gronden waarop gebouwd gaat worden, dan wel dat de archeologische waarden anderszins veilig worden gesteld. Teneinde dit te bereiken kunnen aan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden in ieder geval de volgende regels/voorwaarden worden verbonden:

- a. de verplichting tot het treffen van (technische) maatregelen waardoor de archeologische waarden, ondanks het bouwen en/of aanleggen, in de bodem kunnen worden behouden, zoals alternatieven voor heiwerk, het al dan niet bouwen van kelders en het aanbrengen van een beschermende bodemlaag;*
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen;*
- c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een erkend archeoloog;*

6.4.4 uitzondering archeologisch onderzoek

Het overleggen van een archeologisch onderzoek/rapport is niet nodig indien naar het oordeel van burgemeester en wethouders de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Burgemeester en wethouders kunnen daarbij echter wel regels/voorwaarden, als bedoeld in lid 6.4.3, aan de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden verbinden.

6.5 wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het bestemmingsplan te wijzigen door:

- a. de bestemming 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' geheel of gedeeltelijk te doen vervallen, indien op basis van archeologisch onderzoek of uit nader verkregen archeologische kennis blijkt dat:
 - 1. de archeologische waarden van de gronden niet meer behoudenswaardig zijn of niet (meer) aanwezig zijn;*
 - 2. de wel aanwezige archeologische waarden in voldoende mate zijn veiliggesteld;**
- b. de bestemming 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' toe te kennen aan gronden, grenzend aan deze bestemming, indien uit archeologisch onderzoek of uit nader verkregen archeologische kennis blijkt dat de begrenzing van deze bestemming, gelet op de ter plaatse aanwezige archeologische waarden, aanpassing behoeft;*
- c. de oppervlaktes en/of ondergrondse dieptes als genoemd in lid 6.2 en lid 6.4 te veranderen en/of hier desgewenst een extra aanduiding voor op te nemen indien dat op basis van archeologisch onderzoek of van nader verkregen archeologische kennis wenselijk is. Dit kan ook in combinatie met het bepaalde in lid 6.5 onder b.*

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene bouwregels

8.1 ondergronds bouwen

8.1.1 verbod ondergronds bouwen

In afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk 2 van deze regels is het verboden om bouwwerken te bouwen met een ondergrondse diepte van meer dan 5 meter (d.w.z. de verticale diepte onder maaiveld).

8.1.2 afwijkingen

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 8.1.1 en toestaan dat wordt gebouwd met een ondergrondse diepte van meer dan 5 meter overeenkomstig de ter plaatse geldende bouwregels van de andere bestemmingen, indien op basis van ingesteld geohydrologisch onderzoek, naar oordeel van burgemeester en wethouders, de geohydrologische situatie ter plaatse door het bouwplan met bijbehorende activiteiten niet wordt aangetast. Dat wil zeggen dat geen lemlagen/kleischotten worden doorbroken, beschadigd / aangetast of dat deze niet aanwezig zijn, de bestaande grondwaterstromen ten behoeve van de toestroming van grondwater naar de beken niet wordt aangetast en de (schijn)grondwaterstand niet wordt aangetast. Overigens moeten door het geologisch onderzoek eventueel geconstateerde en doorbroken klei- of lemlagen in boorgaten na afronding het onderzoek hersteld worden.

8.1.3 uitzondering geohydrologisch onderzoek

Het overleggen van een geohydrologisch onderzoek/rapport is niet nodig indien naar het oordeel van burgemeester en wethouders de bestaande geohydrologische situatie van de bodem in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld, waaronder het gegeven dat bij de bouwactiviteiten geen lemlagen/kleischotten worden doorbroken of aangetast en de kennis dat ter plaatse, tot net voorbij de diepte van het bouwplan, geen kleischotten/lemlagen aanwezig zijn, en dat daarmee afdoende is vastgesteld dat de bouw niet tot verstoring leidt van de geohydrologische situatie van de bodem.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

9.1 evenementen

Kleine evenementen zijn binnen alle bestemmingen toegestaan, mits:

- a. hiervoor een vergunning is verleend op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, en;
- b. geen significante aantasting plaatsvindt van de natuurwaarden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 dan wel de Wet natuur(bescherming) of een opvolger van deze wet(ten).

9.2 parkeernormen

- a. Een omgevingsvergunning voor het bouwen, uitbreiden en wijzigen van de functie van een gebouw of van gronden wordt slechts verleend, indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voldaan aan de in bijlage 1 Parkeernota 2014-2020 opgenomen 'Parkeernota 2014-2020' (vastgesteld 26 februari 2014) van de gemeente Renkum dan wel de herziening of opvolger van die parkeernota.
- b. Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het onder a bepaalde, indien:
 1. het voldoen aan deze bepaling door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit, of;
 2. op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. Hierbij geldt dat dit binnen 200 meter moet geschieden, of;
 3. er, naar oordeel van het bevoegd gezag, voldoende ruimte op de openbare weg aanwezig is om de parkeerdruk op te vangen.

9.3 strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met alle bestemmingen wordt in ieder geval begrepen:

- a. een gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen;
- b. een gebruik van gronden en bouwwerken als helihaven voor hefschroefvliegtuigen;
- c. een gebruik van bijgebouwen voor (zelfstandige) bewoning;
- d. een gebruik van gronden als stallings- en/of opslagplaats van één of meer aan het gebruik onttrokken machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud;
- e. een gebruik van gronden als stort- en/of opslagplaats van grond en/of afval, met uitzondering van een zodanig gebruik voor het normale op de bestemming gerichte gebruik en onderhoud.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid, de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en de fysiek veiligheid, met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. *de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages;*
- b. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;*
- c. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;*
- d. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat, ongeacht het bouwvlak en de bestemming (met uitzondering van de bestemming 'Bos'), gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gerealiseerd met een oppervlakte van maximaal 50 m² en een bouwhoogte van maximaal 5 meter zoals een muziektheater, jongerenontmoetingsplek, gebouwen van openbaar nut, rioolinstallaties en openbare nutsvoorzieningen, telecommunicatie, het openbaar vervoer of het spoor-, water-, of wegverkeer;*
- e. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het bouwvlak met maximaal 5 meter wordt overschreden en het de bouw betreft van luifels, uitgebouwde toegangsportalen, balkons, galerijen, erkers, trappenhuizen, trappen, liftschachten en soortgelijke aanbouwen en bouwwerken;*
- f. *het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte van gebouwen en toestaan dat de bouwhoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:*
 1. *de oppervlakte van de vergroting maximaal 10 m² bedraagt;*
 2. *de bouwhoogte maximaal 1,25 maal de maximale bouwhoogte van het betreffende gebouw bedraagt;*
- g. *het bepaalde ten aanzien van de maximale bouwhoogte voor het oprichten van hekwerken ten behoeve van het gebruik van platte daken als dakterras met een maximum van 1 meter boven de maximaal toegestane bouwhoogte, mits:*
 1. *dit passend is in het bestaande bebouwingsbeeld van de omgevende bebouwing, en;*
 2. *de belangen van omwonenden met betrekking tot privacy, uitzicht en bezonning niet onevenredig worden geschaad;*
- h. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat maximaal 1 meter buiten de bestemmingsgrens dan wel het bouwvlak mag worden gebouwd en tot een maximum oppervlak van 6 m², mits:*
 1. *dit passend is in het bestaande bebouwingsbeeld van de omgevende bebouwing, en;*
 2. *de belangen van omwonenden met betrekking tot privacy, uitzicht en bezonning niet onevenredig worden geschaad, en;*
 3. *de verkeersveiligheid niet onevenredig wordt geschaad.*
- i. *de bestemmingsbepalingen, met uitzondering van de bestemming Bos en toestaan dat ten behoeve van bouwprojecten, renovatieprojecten dan wel voor onderhoud tijdelijk, tot maximaal een één jaar, bouwketen, bouwmaterieel, bouwmaterialen en dergelijke geplaatst worden op niet daartoe bestemde locaties, mits:*
 1. *de verkeersveiligheid en de hulpverlening niet onevenredig worden geschaad, en;*
 2. *de parkeerdruk niet onevenredig toeneemt, en;*
 3. *natuurwaarden niet onevenredig worden geschaad en bomen niet direct dan wel indirect worden beschadigd;*
- j. *de bestemmingsbepalingen en toestaan dat, ongeacht het bouwvlak en de bestemming (met*

uitzondering van de bestemming 'Bos'), maximaal 2 (nood)lokalen, met een bouwhoogte van maximaal 5 meter, worden geplaatst bij gebouwen ten behoeve van educatieve doeleinden zoals (bijzondere) scholen, kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang, waarbij de afstand van deze (nood)lokalen tot het bijbehorende educatieve gebouw maximaal 100 meter mag bedragen en de noodzaak tot het plaatsen van de (nood)lokalen moet worden aangetoond;

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 11 Overgangsrecht

11.1 overgangsrecht bouwwerken

11.1.1 overgangsrecht

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. *gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;*
- b. *na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.*

11.1.2 afwijking

Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig in afwijken van het bepaalde in lid 11.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 11.1.1 met maximaal 10%.

11.1.3 uitzondering overgangsrecht bouwwerken

Lid 11.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

11.2 overgangsrecht gebruik

11.2.1 overgangsrecht

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

11.2.2 strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 11.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

11.2.3 verboden gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 11.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

11.2.4 uitzondering overgangsrecht gebruik

Lid 11.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 12 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Van der Molenallee - Berkenlaan 2015'.

Bijlage bij regels

Bijlage 1 Parkeernota 2014-2020

Parkeernota 2014-2020

Gemeente Renkum

Vastgesteld door de gemeenteraad

op: 26 februari 2014

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD	5
1 INLEIDING	6
1.1 Kaders	6
1.2 Leeswijzer	7
2 BELEID EN TRENDS	8
2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan	8
2.2 Meerjarenuitvoeringsprogramma	8
2.3 Strategische, Ruimtelijke en Economische Visie	8
2.4 Bouwverordening	10
2.5 Parkeeronderzoeken	10
2.6 Trends	10
3 PARKEREN IN DORPSCENTRA	13
3.1 Parkeerrugelerende maatregelen	13
3.2 Oosterbeek	15
3.3 Renkum	15
3.4 Doorwerth	16
3.5 Heveadorp, Heelsum en Wolfheze	16
4 PARKEREN IN WOONWIJKEN	17
5 GEHANDICAPTENPARKEREN	18
5.1 Gehandicaptenparkeerkaart	18
5.2 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	18
5.3 Algemene gehandicaptenparkeerplaats	18
5.4 Opheffen of wijzigen gehandicaptenparkeerplaats	19
5.5 Afmetingen en vormgeving GPP's	20
6 GROTE VOERTUIGEN	21
6.1 Inleiding	21
6.2 Categorieën vrachtwagens	21
6.3 Wat gaan wij doen?	21
6.4 Laden en lossen	22
7 FIETSPARKEREN	24
8 HANDHAVING	25
8.1 Ontheffingen	25
8.2 Wegsleepregeling	25
9 MOBILITEITSMANAGEMENT	26
10 BEPALING VAN DE PARKEERBEHOEFTE	28
10.1 Beïnvloedingsfactoren	28
10.1.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie	28
10.1.2 Specifieke eigenschappen van de functie(s)	29
10.1.3 Functies/voorzieningen	29

10.1.4	Loopafstanden	30
10.2	Parkeerkencijfers definiëren	30
10.2.1	Bandbreedte parkeerkencijfers ASVV	30
10.2.2	Parkeren op eigen terrein	31
10.2.3	Halen en brengen bij scholen	31
10.2.4	Parkeren bij evenementen	33
10.2.5	Parkeren bij stations	33
10.2.6	Parkeerbalans voor grootschalige ontwikkelingen	33
11	SAMENVATTING	35
12	ACTIEPLAN	38
13	SLOTBEPALINGEN	39
13.1	Inwerkingtreding	39
13.2	Citeertitel	39
13.3	Overgangssituatie	39
13.4	Hardheidsclausule	39
14	GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN	40
	Bijlage 1 – Huidige grenzen blauwe zone Oosterbeek	41
	Bijlage 2 – Begrenzing zones	42
	Bijlage 3 – VOORBEELD PARKEERBALANSBEREKENING	43

VOORWOORD

Een parkeerplaats is de plek waar een bezoek met een voertuig begint en eindigt en waar bezoekers dus hun eerste en laatste indruk opdoen. Een parkeerplaats is daarom het best te vergelijken met de lobby van een hotel of de entree van een huis: hier wordt een bezoeker als eerste welkom geheten, hier krijgen bezoekers de eerste indruk van wat ze in onze gemeente kunnen verwachten. Een parkeerplaats is dus één van de visitekaartjes van de gemeente.

Parkeren vormt zowel de begin- als eindschakel in de mobiliteitsketen. Zonder goede verbindingen is het niet mogelijk om met een voertuig uiteindelijk bij een parkeerplaats te komen, maar andersom is een goede verbinding zonder voldoende parkeerplaatsen ook van weinig waarde. Parkeren heeft alles te maken met mobiliteit en een goede mobiliteit betekent dat de gemeente met het openbaar vervoer, per auto en per fiets goed bereikbaar is voor burgers, bezoekers en hulpdiensten. Wij stellen ook eisen aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid van onze woonomgeving en dat levert soms tegenstrijdige belangen op. Met een goed parkeerplan of, zoals in dit geval, met een Parkeernota is het beleid goed vast te leggen, zodat elke individuele situatie op zich correct en transparant kan worden beoordeeld.

In deze Parkeernota is het uitvoeringsbeleid omschreven voor alle parkeervraagstukken. Het doel is een uitvoeringskader te scheppen. Daarmee wordt de basis gelegd voor beslissingen en het geeft duidelijkheid over hoe om te gaan met alle onderdelen van parkeren in de komende jaren in de gemeente Renkum.

1 INLEIDING

Parkeren is van belang voor de bereikbaarheid van de gemeente Renkum in zijn algemeenheid, de zes kernen onderling en per kern afzonderlijk. Parkeren heeft echter ook invloed op de leefbaarheid in de gemeente, de kernen en de wijken. Dit bijt elkaar soms, waardoor duidelijke, concrete regels noodzakelijk zijn. Op 28 januari 2010 is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) Gemeente Renkum door de raad vastgesteld, waarin de parkeerregels zo goed mogelijk zijn vastgelegd. De Parkeernota die in 2003 was vastgesteld, is hierin opgenomen Het GVVP is een visie-document, waarin geen plek is voor detailbeleid. Het is daarom nodig om de Parkeernota uit 2003 te herzien. In deze nieuwe Parkeernota 2014-2020 wordt daarom een up-to-date uitvoeringskader geboden waarmee verzoeken, meldingen en klachten zo eenduidig mogelijk worden afgehandeld.

Ook zijn er de afgelopen jaren diverse ontwikkelingen op parkeergebied geweest en dan met name op gebied van gehandicaptenparkeren en parkeren voor grote voertuigen. Bovendien is het, gezien de (toekomstige) ontwikkelingen in de centra van Oosterbeek, Renkum en Doorwerth een geschikt moment om de parkeersituatie goed onder de loep te nemen. Al met al voldoende redenen om het parkeerbeleid van de gemeente Renkum tot in detail op papier te zetten in deze Parkeernota 2014-2020.

Landelijk wordt bij gemeentelijk parkeerbeleid vaak gesproken van *volgend* of *sturend* uitvoeringsbeleid. Zo is bijvoorbeeld het instellen van een blauwe zone ‘sturend’ beleid en het volledig voldoen aan de vraag naar parkeerruimte ‘volgend’ beleid. Omdat het lastig concreet is vast te leggen wanneer of waar volgend of juist sturend parkeerbeleid noodzakelijk is, kiezen wij ervoor hier geen onderscheid in te maken en elke situatie apart te beoordelen. Om er toch voor te zorgen dat de Parkeernota 2014-2020 biedt wat in de praktijk nodig is, zoomen wij voor elk parkeeronderdeel in op de regels en richtlijnen die nodig zijn om het parkeerbeleid op een goede manier te kunnen uitvoeren. De Parkeernota 2014-2020 biedt daarmee de uitvoeringskaders voor alle parkeervraagstukken. Omdat het uitvoering van beleid betreft, ligt de verantwoordelijkheid bij het college van burgemeester en wethouders.

- Deze Parkeernota vervangt de Parkeernota 2003 volledig en geldt vanaf de datum van vaststelling, samen met het GVVP, als het vigerende parkeerbeleid.
- In de Parkeernota zijn de uitvoeringskaders opgenomen, waarmee alle parkeervraagstukken adequaat en transparant kunnen worden afgehandeld.

1.1 Kaders

Voor het parkeren van voertuigen zijn twee wetten van belang, namelijk de Wegenwet (1930) en de Wegenverkeerswet(1994). In de Wegenwet (WW) wordt de wetgeving omschreven die gaat over het eigendom en beheer, kortom: over de *openbaarheid* van een weg. De Wegenverkeerswet (WVW) gaat over het *gebruik* van een weg. In de WVW zijn onder andere regels opgenomen over ontheffingen, handhaving, voertuigen, parkeerschijfzone en verkeersgedrag. Daarnaast hangen onder de Wegenverkeerswet nog veel werkdocumenten. Daarvan zijn er twee met name van belang voor deze Parkeernota, namelijk:

- Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV), (uitvoeringsbesluit), 1990;

- Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) 1990, waarin nadere instructies zijn opgenomen over het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens.

Daarnaast ligt het bovengemeentelijk parkeerbeleid aan de basis van ons parkeerbeleid:

- De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012), alhoewel in mindere mate;
- Het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2, 2004), waarin onder andere het accent ligt op het voor- en natransport van het openbaar vervoer. P+R locaties zijn hierbij voor deze Parkeernota van belang.
- Het Regionaal Plan 2005-2020 (thema Mobiliteit) en de Fietsvisie (2010).

Ook het nu nog geldende gemeentelijk beleid ligt uiteraard aan de basis. In veel beleidsdocumenten, zoals de Ruimtelijke visie 2025 en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, is ‘parkeren’ opgenomen. De bedoeling van deze Parkeernota is vooral om alle parkeeronderdelen te bundelen in één document, waarbij waar nodig wordt verwezen naar de bestaande documenten. In deze Parkeernota zijn daarom concrete ‘spelregels’ en richtlijnen opgenomen om de uitvoering van het parkeerbeleid zo duidelijk, eenduidig en transparant mogelijk te maken. Dit werkt niet alleen beter voor de gemeente, maar levert vooral ook meer duidelijkheid op voor de inwoners en bedrijven in onze gemeente: zij weten nu waar ze aan toe zijn. Er blijft echter altijd ruimte voor maatwerk, waartoe het college van burgemeester en wethouders een besluit kan nemen.

Tenslotte speelt in de wetgeving voor het parkeren van voertuigen nog de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) een rol. In de APV zijn onder hoofdstuk 5, afdeling 1, de verschillende parkeeronderdelen opgenomen. De noodzakelijke onderdelen worden in deze Parkeernota verder uitgewerkt.

1.2 Leeswijzer

Het vigerende gemeentelijke beleid en de voor het parkeren van belang zijnde (landelijke) trends komen in hoofdstuk 2 aan bod. Hier wordt ook ingegaan op de parkeeronderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd en die nog steeds basis zijn voor parkeeranalyses.

In hoofdstuk 3 gaan wij in op de specifieke eisen aan het parkeren in de dorpscentra. De hoofdstukken 4 t/m 7 beschrijven de achtergrond en het beleid met betrekking tot het parkeren in woonwijken en het parkeren van respectievelijk gehandicapten, grote voertuigen en fietsen. Hoofdstuk 8 staat in het teken van verschillende onderdelen van handhaving en in hoofdstuk 9 komt mobiliteitsmanagement aan bod. Tenslotte gaan wij in hoofdstuk 10 in op de berekening van de parkeerbehoefte. Het is conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) 2008 niet toegestaan daadwerkelijke *parkeernormen* in een Parkeernota op te nemen. Toch willen wij in deze Parkeernota opnemen hoe wij omgaan met aanvragen en ontwikkelingen op parkeergebied. Daarom gaan wij in dit hoofdstuk in op de (basis voor onze) parkeerkencijfers, maar wij geven niet tot achter de komma nauwkeurig aan wat per situatie de normering moet zijn, het gaat meer om de ‘spelregels’ die wij in onze gemeente hanteren bij het bepalen van de parkeerbehoefte.

Hoofdstuk 11 is de samenvatting van deze Parkeernota.

Om er tenslotte voor te zorgen dat wij met deze Parkeernota ook actief aan de slag kunnen en het niet alleen een passief document is, nemen wij in hoofdstuk 12 een actieplan op met in gang te zetten acties en/of maatregelen.

2 BELEID EN TRENDS

Binnen de gemeente Renkum bestaan enkele beleidsstukken die betrekking hebben op of een raakvlak hebben met parkeren. Daarnaast zijn er in 2008 grootschalige parkeeronderzoeken uitgevoerd. Ook al is dat vijf jaar geleden, deze leveren nog steeds informatie op voor huidige parkeervraagstukken. In paragraaf 2.1 t/m 2.5 nemen wij per beleidsstuk op in hoeverre het parkeerbeleid hierin staat omschreven en welke concrete acties hiervan zijn uitgevoerd of nog op de planning staan.

In paragraaf 2.6 gaan wij in op de (landelijke) trends, zoals de toename van Elektrische auto's, de samenstelling in de huishoudens en het autobezit.

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (GVVP) 2010-2020 is de Parkeernota 2003 in principe volledig opgenomen, maar het thema parkeren wordt hierin vrij algemeen omschreven. Details over bijvoorbeeld gehandicaptenparkeren of parkeren voor grote voertuigen zijn niet opgenomen. Om onze inwoners en bedrijven zo goed en transparant mogelijk te kunnen bedienen, blijkt in de praktijk echter behoefte te zijn aan een nauwkeuriger omschrijving van het beleid.

In het GVVP wordt publicatie 187 van het CROW genoemd als basis voor de geldende parkeerrichtlijnen. Deze is echter eind 2012 vervangen door Publicatie 317, waarbij met name de cijfers zijn aangepast aan de huidige tijd. Ook is het document werkbaarder geworden, doordat meer verschillende functies zijn uitgewerkt en doordat nu ook richtlijnen zijn opgenomen over de verkeersgeneratie (het aantal voertuigbewegingen).

Deze Parkeernota is een aanvulling met werkbare uitvoeringskaders op het GVVP.

2.2 Meerjarenuitvoeringsprogramma

In het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) zijn maatregelen ingepland van 2011 t/m 2014. Hierin zijn ook specifieke parkeerprojecten opgenomen. In 2013 is het MUP geherprioriteerd. Door projecten als het hoogwaardig openbaar vervoer (Taskforce Verkeer), een bezuiniging van € 15.000 structureel en en door onvoorziene te nemen verkeersmaatregelen moest de planning van de maatregelen worden herzien. Wij hebben op basis van een vastgestelde prioritering bepaald welke projecten nu toch nog doorgang vinden en welke doorschuiven. In 2014 wordt in principe een nieuw MUP opgesteld voor de jaren 2015 en verder.

Parkeren speelt in veel (bouw- en verkeers-) projecten een hoofd- of bijrol. In die zin blijft parkeren altijd onder de aandacht.

2.3 Strategische, Ruimtelijke en Economische Visie

In de Strategische Visie 2040 (december 2010, SV) is het volgende voor parkeren opgenomen:

- Voldoende parkeerruimte op de goede plekken (Hoofdkeuze 1 – goede bererikbaar en verbinden);
- Parkeermogelijkheden per buurt/wijk optimaliseren (Hoofdkeuze 5a – hoogwaardige en gevarieerde gebieden);
- De openbare ruimte aantrekkelijker, sfeervoller, veiliger en herkenbaarder maken en inrichten op een ontmoetingsfunctie, waarbij het parkeren zo goed mogelijk aansluit op de behoefte (Hoofdkeuze 5b – compact en comfortabel winkelen);

Dit is verder uitgewerkt in de Ruimtelijke Visie (september 2011, RV). Daarin is per gebied vastgelegd met welke ambities aan onze ontwikkelingsvisie op, in dit geval, 'parkeren' willen voldoen. Hieronder nemen wij per gebied op wat onze ambities zijn:

Visie (thematisch) Buitengebied:

- Streven naar voldoende parkeermogelijkheden bij toeristische trekkers of bereikbaarheid per OV.
- Streven naar het realiseren van P+R locaties nabij knooppunten OV vervoer, Wolfheze TOP en nabij de A50 her hoogte van Doorwerth HOV3.

Visie Bebouwde kom:

- In het kader van bereikbaarheid en toegankelijkheid van woningen en voorzieningen dienen de volgende ruimtevragende punten bij toekomstige besluitvorming meegewogen te zijn (par. 3.1.2 RV):
 - Plekken van laden en lossen:
 - > bevoorrading van winkels en bedrijven
 - > mensen: ouderen (woningen en accommodaties) en kinderen (basisscholen)
 - Stallingmogelijkheden (auto's, maar ook (brom)fietsen of scootermobielen):
 - > in dichtbebouwde woongebieden
 - > bij functieclusteringen
 - > bij toeristisch recreatieve trekkers (bezienswaardigheden /attracties)
 - > vrachtauto's
(In Renkum wonen enkele beroepschauffeurs, die afhankelijk van hun route hun vrachtauto mee naar huis nemen en 's nachts stallen in de buurt van hun woning).
- Een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de voorzieningen: met de auto voor de deur (ruimte voor in- en uitstappen of in- en uitladen), parkeermogelijkheden in de directe nabijheid en openbaar vervoer (OV) op maximaal 800 meter afstand (3.1.4.3)
- Zorgvuldig omgaan met de ter beschikking staande ruimte; bijv. voldoende parkeervoorzieningen onder of boven de bedrijven (3.1.5.1).
- De gemeente neemt in haar afweging tot clustering onder andere de volgende criteria mee (3.1.6):
 - Fysiek ruimtelijke mogelijkheden voor (onder andere) parkeermogelijkheden in de nabijheid;
 - Toegankelijkheid, van de accommodaties, maar ook de beschikbaarheid van ruimte voor in- en uitstappen e.d.

Visie Doorwerth en Heveadorp:

- Ruimte voor een P+R locatie nabij de kruising van de A50 en de te realiseren HOV3 lijn van Wageningen naar Arnhem.

Daarnaast wordt in de SWOT-analyse in de Economische visie (februari 2011, EV) aandacht besteed aan parkeren:

- Als Kans: Station Wolfheze: realisering P+R voorziening en toeristisch overstappunt;
- Als sterk punt: Gratis parkeren in winkelgebieden;
- Als zwak punt: Beperkte gefragmenteerde parkeermogelijkheden.

Deze onderdelen uit de SV, RV en EV vormen een basis voor de afspraken die wij in deze Parkeernota willen vastleggen.

2.4 Bouwverordening

In de Bouwverordening (versie 10-4-2013) is het onderwerp Parkeren opgenomen. Voor deze Parkeernota zijn de volgende punten maatgevend, waarbij steeds de richtlijnen van het CROW (ASVV, 2012) als uitgangspunt zijn genomen:

- Bij nieuwbouw moet, indien omvang en bestemming daartoe leidt, voldoende parkeerruimte worden gecreëerd, op eigen terrein. Per wooneenheid moet 0,3 parkeerplaats van de benodigde ruimte beschikbaar zijn voor bezoekers.
- De afmetingen van haaks parkeerplaatsen zijn (minimale/maximale breedte x diepte) 2,40/2,60 x 6,00 meter. Voor parkeerplaatsen evenwijdig aan de weg gelden de volgende afmetingen: 1,90/2,20 x 5,00/6,00 meter.
- Gehandicaptenparkeerplaatsen haaks op de weg zijn 3,50 breed bij 7,00 meter diep.
- Als de bestemming van een gebouw hiertoe aanleiding geeft, moet in voldoende mate worden voorzien van ruimte voor het laden en lossen van goederen.
- Het college van B&W kan een omgevingsvergunning verlenen in afwijking van deze punten indien:
 - het voldoen aan deze bepalingen door bijzondere omstandigheden op zwaarwegende bezwaren stuit;
 - op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. Hierbij geldt dat dit binnen 200 meter moet geschieden en wanneer er voldoende ruimte op de openbare weg is.

Door invoering van de Omgevingswet gaat op termijn mogelijk de bouwverordening verdwijnen. De bestemmingsplannen en alle bouwgerelateerde verordeningen en nota's (dus ook die over parkeren) gaan dan op in 'het omgevingsplan'. De verwachting is echter dat het mogelijk blijft te verwijzen naar de CROW-richtlijnen, omdat deze landelijk zodanig een begrip zijn dat verwijzing ernaar juridisch en ruimtelijk goed werkt. Omdat die richtlijnen een bepaalde bandbreedte hebben, blijft het altijd mogelijk eigen gemeentelijke regels op te stellen en om zonodig maatwerk te leveren.

2.5 Parkeeronderzoeken

In juni 2008 zijn in de centrumgebieden van Renkum en Oosterbeek grootschalige parkeeronderzoeken uitgevoerd. Op drie maatgevende dagen zijn alle geparkeerde voertuigen in kaart gebracht. De onderzoeken zijn weliswaar vijf jaar oud, maar ze geven nog steeds een beeld van hoe in de centrumgebieden geparkeerd wordt. Uiteraard wordt bij het beoordelen van de resultaten de huidige stand van zaken meegewogen.

2.6 Trends

Enkele trends zijn van invloed op de parkeerproblematiek in de gemeente Renkum: de bevolkingsgroei, het autobezit per huishouden en de economische ontwikkelingen. In deze paragraaf gaan wij daar kort op in. De ontwikkeling van zowel het autobezit als van het aantal inwoners zijn overigens in de parkeerkencijfers van het CROW opgenomen.

Bevolkingsgroei

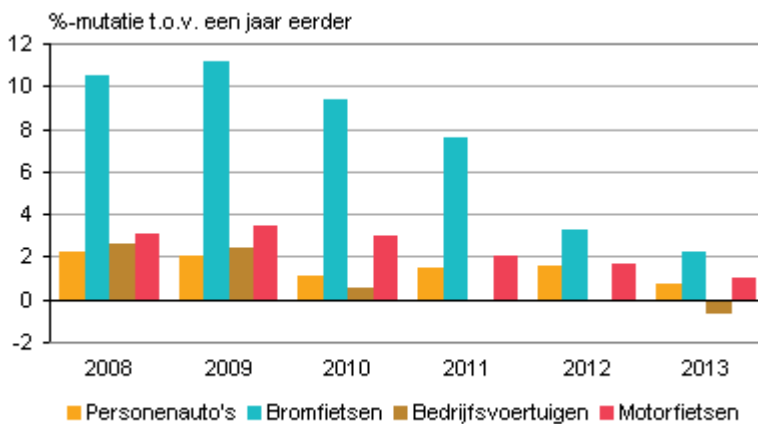
Op basis van prognoses van de provincie Gelderland blijkt dat het bevolkingsaantal in onze gemeente min of meer gelijk blijft. Dit is uitgebreid opgenomen in de Nota Wonen, die in januari 2014 ter vaststelling in de raad voorligt. Een beknopte samenvatting hiervan is opgenomen in de tabel hieronder:

Gemeente	2010	2015	20120	2030	2040
Renkum	31.600	31.592	32.279	31.932	31.908
Wageningen	37.359	37.064	38.585	41.805	43.805
Rheden	43.724	43.271	43.465	43.555	43.851

Tabel 1 – Prognose bevolkingsaantallen

Wat de leeftijdsopbouw betreft blijkt uit prognoses dat het percentage werkende bevolking (20-65/67 jaar) tot aan 2030 min of meer gelijk blijft. Het percentage 65-plussers neemt in die tijd toe van 25% naar 32% en het aantal 70-plussers van 18% naar 24%. Dit kan van invloed zijn op de parkeerruimte, omdat 65-plussers honkvast(er) zijn vaker dan de werkende bevolking slechts één auto per huishouden hebben. Daar staat tegenover dat het percentage 65-plussers met een auto toeneemt, waardoor per saldo het totale autobezit van deze bevolkingsgroep gelijkblijft.

Autobezit



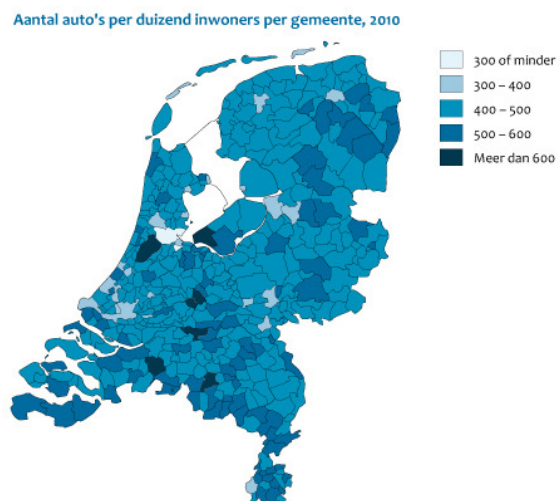
Bron: CBS

Uit een onderzoek van het CBS blijkt dat de afgelopen jaren het autobezit weliswaar groeit, maar dat die groei steeds kleiner is ten opzichte van het jaar ervoor. Zie figuur 1 hiernaast.

Figuur 1 – Ontwikkeling groei autobezit

Op figuur 2 hiernaast is het aantal auto's per duizend inwoners weergegeven voor elke gemeente.

In gemeente Renkum waren er in 2010, net als in de meerderheid van de gemeenten in ons land, 400-500 auto's per duizend inwoners. Ter vergelijking: in Overbetuwe is dat vergelijkbaar, in Arnhem en Wageningen ligt dat aantal tussen 300-400 en in Rheden zijn er 500-600.



Bron: CBS.

PBL/apr11/2086
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

Figuur 2 – Aantal auto's per duizend inwoners per gemeente

Economische ontwikkelingen

Op het moment van schrijven van deze nota is er (nog) sprake van een economische crisis. Dit is een belangrijke reden dat het autobezit weliswaar nog steeds groeit, maar die groei vlakt wel af. De verwachting is dat er in de huidige periode een trendbreuk ontstaat in de groei van het autobezit. Het autobezit blijft dus wel groeien en dat vraagt in het algemeen in Nederland nog steeds om meer parkeerruimte in bestaande en nieuwe woongebieden.

Een belangrijke basis voor het benodigd aantal parkeerplaatsen in een gebied, is het aantal personenauto's per huishouden. Het CBS geeft aan dat in 2012 20% van de huishoudens geen auto bezat, 49% 1 auto, 18% 2 auto's en 4% minimaal 3 auto's. Er wordt echter verwacht dat deze ontwikkeling geen invloed heeft op het nog steeds groeiende autobezit.

Er wordt bij het bepalen van de parkeercijfers voor onze gemeente uitgegaan van:

- Een ongeveer gelijkblijvend bevolkingsaantal, waarbij de groep ouderen toeneemt;
- Een blijvende stijging van het autobezit, zij het een iets minder sterke stijging van de jaren voor 2008;

Elektrische auto's

In 2013 is voor het omgaan met elektrische auto's het document "Laadpunten openbare ruimte 2013" opgesteld. Hierin is het aantal laadplekken in onze gemeente vastgelegd en de vormgeving ervan. In 2014 worden opnieuw beleidsregels opgesteld, voor 2014 en verder.

Elektrische fietsen

Een andere ontwikkeling is de forse toename van elektrische fietsen (E-bikes). De komende vijf à tien jaar wordt verwacht dat vooral onder forenzen het bezit en gebruik van E-bikes fors toeneemt. Dit heeft vooral te maken met de groeiende groep ouderen, maar ook met bijvoorbeeld de verbeterde voorzieningen voor fietsers, zoals bijvoorbeeld de snelfietsroutes.

Deze ontwikkeling is van belang voor het parkeerbeleid, omdat voor E-bikes in een bepaalde mate rekening moet worden gehouden met oplaadmogelijkheden. Om ervoor te zorgen dat deze opladers bereikbaar blijven, moet worden geregeld dat 'normale' fietsen hier dus niet kunnen staan.

- In 2014 worden beleidsregels opgesteld over het omgaan met (het parkeren en opladen van) elektrische auto's.
- De toename van het aantal benodigde oplaadplekken voor elektrische fietsen wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets'.

3 PARKEREN IN DORPSCENTRA

In onze gemeente kennen met name de dorpen Oosterbeek, Renkum en Doorwerth een winkelcentrum. Het parkeren in deze dorpscentra brengt bijzondere problemen met zich mee. In alle kernen speelt immers het ruimtegebrek een rol, waarbij bovendien de parkeerplaatsen moeten worden verdeeld onder de bewoners, de bezoekers en de werkers. Om dit in goede banen te leiden zijn verschillende parkeerregulerende maatregelen mogelijk, dit is uitgewerkt in paragraaf 3.1. In de paragrafen 3.2 t/m 3.5 gaan wij vervolgens in op de specifieke dorpen.

3.1 Parkeerrugelerende maatregelen

Parkeerregulering zorgt ervoor dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt voor die typen parkeerders waarvoor ze in feite zijn bestemd. Oftewel: een betere verdeling van doelgroepen, kort- en langparkeerders en gericht op de bestemmingen. In paragraaf 5.1 leggen we de uit welke maatregelen bestaan om het parkeren te reguleren (toolbox) en in paragrafen daarna geven we aan welke keuze is gemaakt per dorp welke (combinatie van) maatregelen we willen inzetten.

De volgende parkeerregulerende maatregelen zijn mogelijk:

1. Het beperken van de toegestane parkeerduur (parkeerschijfzone);
2. Het invoeren van betaald parkeren;
3. Het reserveren van parkeerruimte voor bepaalde doelgroepen (vergunningparkeren);
4. Het instellen van parkeerverboden en het instellen van éénrichtingsverkeer.

Ad 1. Parkeerschijfzone

In het algemeen wordt deze maatregel getroffen om het langparkeren op locaties met een grote aantrekkingskracht op publiek tegen te gaan. Er wordt dan een zogenaamde parkeerschijfzone (of in de volksmond: blauwe zone) ingevoerd. Hierdoor is langparkeren in het betreffende gebied op bepaalde momenten van de dag/week niet meer toegestaan, vindt er een voortdurende wisseling van bezoekers plaats en worden de plaatsen dus veel efficiënter benut.

Ad 2. Betaald parkeren

De redenen voor het invoeren zijn hetzelfde als bij ad a. Met betaald parkeren kan echter flexibeler met de parkeerruimte worden omgegaan. Door bijvoorbeeld op bepaalde locaties of bepaalde tijdstippen hogere parkeertarieven toe te passen, kan een snellere wisseling van bezoekers worden bewerkstelligd. Doordat de technieken verder ontwikkelen en verbeteren, wordt het betalen van de parkeerplaats (bijvoorbeeld met de smartphone, een abonnement of via het kenteken) steeds eenvoudiger.

Er kan voor gekozen worden de parkeerboetes te fiscaliseren. Dit houdt in dat het niet- of onvoldoende betaalde parkeergeld wordt ingevorderd via een naheffingsaanslag inclusief de daaraan verbonden kosten. Door deze constructie haalt de gemeente niet alleen opbrengsten uit de parkeerbelastingen, maar komen ook de opbrengsten van de naheffingen aan de gemeente ten goede. Een deel van de naheffing gaat echter naar justitie en er is een maximum gesteld aan de naheffingsaanslag. In de praktijk betekent dit dat de inkomsten vaak de kosten niet volledig dekken. Met deze opbrengsten kunnen de kosten voor de controle daarom slechts deels worden gefinancierd.

Een nadeel van de invoering van betaald parkeren is de relatief hoge aanschaf- en onderhoudskosten van de parkeerapparatuur en de kans dat er meer aanvullende maatregelen moeten komen om te voorkomen dat parkeerders uitwijken naar omliggende woonstraten waar geen betaald parkeren geldt.

Overigens mogen derden (zoals bijvoorbeeld een supermarkt) op eigen terrein wel betaald parkeren invoeren. Daarover heeft de gemeente geen zeggenschap. Dit kan uiteraard invloed hebben op de openbare ruimte, dus het is zaak om dit soort situaties nauwgezet af te stemmen met de eigenaar.

Er wordt in de gemeente Renkum geen betaald parkeren ingevoerd.

Ad 3. Reservering van parkeerplaatsen

Voor belanghebbenden, doorgaans bewoners en bedrijven, kunnen parkeerplaatsen worden gereserveerd. Hiertoe kunnen vergunningen worden uitgegeven voor speciaal gereserveerde parkeerplaatsen waarvan andere parkeerders geen gebruik mogen maken. Een dergelijke regeling geldt sinds enige tijd op de Wilgenpas. Ook kan een beperkt aantal huishoudens een ontheffing krijgen op bijvoorbeeld een parkeerverbod. Dit geldt momenteel alleen in de Beyerstraat, tussen de Achterdorpsstraat en de Dorpsstraat. Het nadeel van dit soort regelingen is dat bij weinig aanbod van vergunning- of ontheffinghouders de parkeerplaatsen onbenut blijven.

De twee hierboven genoemde specifieke situaties zijn in de loop der jaren zo gegroeid en de bewoners zijn er aan gewend. Toch is het, in het kader van verminderde regeldruk, ongewenst deze situatie voort te laten duren. Ook met andere maatregelen kan namelijk deze parkeersituatie worden geregeld. In dit kader zullen wij vanaf nu stappen ondernemen om deze situatie op te heffen. Zodra er een voor de betreffende bewoners afdoende alternatief is gevonden, worden deze vergunning- en ontheffingssituaties opgeheven.

- Vanaf 1 januari 2015 wordt vergunningparkeren of het verstrekken van ontheffingen (met het doel op één bepaalde locatie of binnen één gebied een aparte parkeerregeling te treffen voor een beperkte groep gebruikers) in nieuwe situaties niet meer toegepast.
- Voor de Wilgenpas (vergunningen) en de Beyerstraat (ontheffingen op het parkeerverbod) wordt gezocht naar een gedragen alternatief, waarna ook hier deze situaties worden opgeheven.

Ad 4. Het instellen van parkeerverboden/verboden om stil te staan

Er kunnen twee maatregelen worden getroffen om doorrijdruimte te garanderen voor de hulpdiensten, namelijk:

- Een parkeerverbod zorgt ervoor dat op bepaalde locaties niet geparkeerd mag worden.
- Een verbod om stil te staan kan worden ingevoerd op locaties waar een stilstaande auto het overige verkeer te zeer hindert of waar dit uit oogpunt van verkeersveiligheid (bijvoorbeeld nabij een school voor de lopende en fietsende kinderen) noodzakelijk is.

In beide gevallen neemt de parkeercapaciteit af, waardoor de bezettingsgraad in de omliggende gebieden zal toenemen.

Waar nodig wordt, afgestemd op de situatie, een parkeerverbod of verbod om stil te staan ingevoerd om een parkeersituatie op te lossen.

3.2 Oosterbeek

In 2005 is in Oosterbeek een blauwe zone ingevoerd om het kort- en langparkeren beter te reguleren en ervoor te zorgen dat bezoekers en bewoners zoveel mogelijk op de juiste en meest handige locaties parkeren. Binnen dit gebied is gebruik van een parkeerschijf verplicht van maandag t/m zaterdag tussen 9.00 uur 's ochtends en 17.00 uur 's middags en op koopavonden. De maximale parkeerduur bedraagt 1,5 uur. De blauwe zone is tweemaal geëvalueerd (2005 en 2009), waarna in beide gevallen enkele verbeteringen zijn doorgevoerd.

De blauwe zone werkt naar behoren, maar ontwikkelingen in het centrumgebied van Oosterbeek nopen tot mogelijke wijzigingen. Wij gaan onder andere onderzoeken of op het Raadhuisplein een langere parkeertijd mogelijk en gewenst is (3 uur i.p.v. 1,5 uur). Verder houden wij de vinger aan de pols voor wat betreft de begrenzingen van de blauwe zone. Waar nodig wordt dit aangepast. Voor beide wijzigingen is een verkeersbesluit noodzakelijk. In de bijlage is de huidige begrenzing van de blauwe zone opgenomen.

Bewoners en bedrijven binnen de grenzen van de blauwe zone kunnen een ontheffing aanvragen om toch onbeperkt te kunnen parkeren. Voor het gebied rondom Plein 1946 geldt dat hier recent ingrijpende ontwikkelingen hebben plaatsgevonden, waardoor de parkeersituatie is gewijzigd. In de directe omgeving is (tijdelijk) het parkeerareaal al wel uitgebreid, maar het is noodzakelijk de nieuwe parkeersituatie goed in beeld te brengen. Een van de mogelijke maatregelen is om rondom Plein 1946 niet meer toe te staan dat bewoners en ondernemers langdurig parkeren met een ontheffing. Ook zou het opheffen van de afsluiting bij Weltevreden-Molenberg een mogelijkheid bieden om de weinig gebruikte parkeerplaatsen op de Molenberg goed toegankelijk te maken vanuit de Weverstraat.

Om het draagvlak voor deze maatregelen in kaart te brengen, is een enquête uitgezet onder de bewoners en ondernemers. Op basis van de resultaten uit deze enquête besluiten wij in 2014 hoe wij de parkeersituatie in dit gebied gaan optimaliseren. Dit alles zorgt ervoor dat zo goed mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de bewoners en bedrijven binnen dit gebied.

- De blauwe zone in Oosterbeek wordt grotendeels gehandhaafd met de tijdsduur, begrenzing en ontheffingsregeling zoals die nu geldt, met als uitzondering Plein 1946 en de directe omgeving, waar de parkeersituatie en ontheffingsregeling in 2014 worden geoptimaliseerd.
- Er wordt onderzocht of op het Raadhuisplein een afwijkend regime soelaas biedt, zoals bijvoorbeeld het toestaan van maximaal 3 uur (in plaats van 1,5 uur) parkeren.

3.3 Renkum

In het dorp Renkum is de laatste jaren veel gewijzigd in de parkeersituatie. Door diverse ontwikkelingen was het nodig dat het parkeerareaal werd uitgebreid. Dit is op basis van een nauwkeurige berekening van de parkeerbalans ook ten uitvoer gekomen.

In bepaalde delen is, tijdens de piekmomenten, nog steeds sprake van een hoge parkeerdruk. De nadelige gevolgen voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid spelen hier weliswaar een minder grote rol, omdat in Renkum op andere locaties meestal nog voldoende parkeerruimte beschikbaar is. Het centrumgebied van Renkum is bovendien zo compact dat de loopafstand van de uiteindelijke parkeerlocatie naar de eindbestemming nog steeds beperkt blijft.

Omdat het op bepaalde locaties een betere verdeling van de kort- en langparkeerders nuttig zou kunnen zijn, houden wij de mogelijkheid voor het invoeren van een kleinschalige blauwe zone in

bepaalde delen van Renkum open. Om het parkeerbeeld weer goed zuiver te hebben, wordt echter eerst een parkeeronderzoek ingepland.

- In Renkum wordt de mogelijkheid opengelaten een (kleinschalige) blauwe zone in te voeren.
- Parkeeronderzoek wordt ingepland om de gewijzigde parkeersituatie in Renkum goed in beeld te brengen.

3.4 Doorwerth

In Doorwerth is vooral rondom het winkelcentrum een centrumontwikkeling gaande. In dit gebied wordt bekeken hoe een dorpshart kan worden vormgegeven. Wanneer door realisatie van nieuwbouw aan de Mozartlaan parkeerplaatsen verdwijnen, worden deze in de nabijheid van het winkelcentrum gecompenseerd. Daarnaast is het document “Revitalisering bedrijventerreinen” vastgesteld, waarin onder andere aandacht is voor het gebied op en rond de Cardanuslaan. Bij het bepalen van de parkeerbalans voor deze ontwikkelingen geldt deze als basis. Het kan zijn dat ook in dit centrum een kleinschalige blauwe zone noodzakelijk blijkt. Dit wordt met een parkeeronderzoek onderzocht, zodra de ontwikkelingen zijn doorgevoerd.

- In Doorwerth wordt de mogelijkheid voor een kleinschalige blauwe zone open gelaten.
- De (lopende) ontwikkelingen in Doorwerth worden getoetst aan deze Parkeernota.

3.5 Heveadorp, Heelsum en Wolfheze

Gezien de lage bezettingsgraden van de parkeervoorzieningen in de (centrum)gebieden van Doorwerth/Heveadorp, Heelsum en Wolfheze is parkeerregulering niet noodzakelijk om de bereikbaarheid van de voorzieningen en de woningen en de leefbaarheid te waarborgen. In deze gebieden wordt daarom geen parkeerschijfzone ingevoerd.

- In Heveadorp, Heelsum en Wolfheze wordt geen blauwe zone ingevoerd.

4 PARKEREN IN WOONWIJKEN

De meeste woonwijken in onze gemeente zijn aangelegd in een tijd dat de parkeernormen aanzienlijk lager waren dan nu. Dat levert regelmatig verzoeken op tot de aanleg van meer parkeerplaatsen. Als de ruimte in zo'n wijk ontbreekt, is het echter nagenoeg onmogelijk om met weinig kosten de parkeerbalans op orde te krijgen. Wijken waar dit geldt, zijn bijvoorbeeld Fluitersmaat en Doornenkamp in Renkum of Oosterbeek noordoost.

In Fluitersmaat en Doornenkamp zijn, in nauw overleg met de bewoners, in 2008/2009 waar mogelijk nieuwe parkeerplaatsen aangelegd. Het ging om een beperkt aantal, maar deze actie heeft de parkeerdruk in deze wijken enigszins verlicht.

De beschikbare ruimte in zogenaamde 'bloemkool'-wijken of vergelijkbare woonwijken moet worden verdeeld tussen groen, parkeren, speelgelegenheid, water en privé terrein. Hoe kunnen we in deze woonwijken dan toch met de parkeersituatie omgaan zodat bewoners gehoord worden, maar waarbij geen extreem hoog budget nodig is? Om dit volledig in beeld te krijgen, is het nodig om per situatie en per wijk te bepalen wat de huidige situatie is en wat de mogelijkheden zijn van aanleg van parkeerplaatsen. Een standaard per wijk niet vast te stellen. Daarom is de insteek om de parkeersituatie van een wijk in beeld te brengen zodra er een concrete aanvraag ligt. Dit kan zijn doordat de specifieke wijk/straat onderdeel kan vormen van 'werk met werk' maken, zoals bij rioolwerkzaamheden of groot onderhoud. Ook kan het zijn dat er vanuit de buurt een door velen gedragen verzoek tot aanpassing van de parkeersituatie komt.

Bij bestaande situaties in 'krappe' woonwijken wordt op basis van een concrete (aan)vraag uit de buurt of door de mogelijkheid 'werk met werk' te kunnen maken, de parkeersituatie beoordeeld, met een goede afweging van de overige belangen (zoals groenvoorzieningen) en ook in relatie tot de rest van die specifieke wijk.

5 GEHANDICAPTENPARKEREN

Voor mindervaliden bestaat de mogelijkheid om een gehandicaptenparkeerplaats (GPP) aan te vragen. Dit kan een algemene GPP zijn, waar door iedereen met een geldige gehandicaptenparkeerkaart mag worden geparkeerd. Of een GPP op kenteken, die alleen bedoeld is voor de houder van dat kenteken. Het CROW heeft in de ASVV de gewenste vormgeving en maatvoering van gehandicaptenparkeerplaatsen opgenomen. Deze richtlijnen zijn overgenomen in de Bouwverordening en daarin is ook vastgelegd hoe om te gaan met aanvragen of met bestaande eventueel te vervallen plaatsen. In de Parkeernota uit 2003 was opgenomen onder welke voorwaarden een gehandicaptenparkeerplaats wordt verkregen en dit wordt nagenoeg ongewijzigd opgenomen in deze Parkeernota.

Dit hoofdstuk gaat over alles wat met de gehandicaptenparkeerplaatsen te maken heeft en waar nodig zijn de richtlijnen, wensen en spelregels vastgelegd.

5.1 Gehandicaptenparkeerkaart

Om op een gehandicaptenparkeerplaats te mogen parkeren is een Europese Gehandicaptenparkeerkaart (GPK) nodig of moet men in het bezit zijn van een gehandicaptenvoertuig. Voor zo'n kaart of voertuig komt iemand alleen in aanmerking als dit medisch noodzakelijk is. Daarbij wordt als criterium gehanteerd: zonder onderbreking niet verder dan 100 meter achter elkaar kunnen lopen. Er zijn twee GPK's die op naam worden uitgegeven: een bestuurderskaart en een passagierskaart. De gemeente behandelt deze aanvragen en verstrekt de kaarten.

5.2 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

Bezitters van een GPK (bestuurderskaart) kunnen een Gehandicaptenparkeerplaats (GPP) op kenteken aanvragen op een locatie zo dicht mogelijk bij de woning.

Bij de beoordeling van deze aanvraag wordt er op gelet dat de verkeersveiligheid en het doelmatig gebruik van de weg niet worden verstoord door de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats. Aan de aanleg van een GPP op kenteken zijn kosten verbonden, dit is in de Legesverordening opgenomen. De houder van een parkeerplaats is verantwoordelijk voor het tijdig doorgeven van eventuele wijzigingen.

Om voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen, moet aan elk van de volgende vier voorwaarden worden voldaan:

- De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein;
- De aanvrager bezit een GPK voor *bestuurder* of is in het bezit van een gehandicaptenvoertuig;
- De aanvrager heeft een blijvende of toenemende invaliditeit;
- De beschikbare parkeerplaatsen zijn dusdanig vaak bezet dat parkeren in de directe omgeving van de woning of bestemming vaak niet mogelijk is. Het college van B&W beoordeelt of hier in de specifieke situatie sprake van is.

5.3 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

Naast GPP's op kenteken bestaan er ook algemene GPP's. Deze liggen meestal nabij winkels, bibliotheken, zorginstellingen, scholen en andere publieke voorzieningen en kunnen door iedereen

die in het bezit is van een GPK worden gebruikt. In Publicatie 317 van het CROW is opgenomen dat bij publieke voorzieningen, zoals het gemeentehuis of een bibliotheek, minimaal 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen een algemene GPP moet zijn. Deze algemene GPP's moeten zo dicht mogelijk (maximaal 100 m.) bij de ingang liggen van het gebouw waarin de functie is gehuisvest. Voor openbare parkeerterreinen geldt dat één op de 50 parkeerplaatsen een GPP moet zijn. Per geval wordt door het college van B&W nader het aantal en de locatie van de GPP's bepaald.

Aanleidingen om een algemene GPP aan te leggen zijn bijvoorbeeld:

- Een nieuw gebouw met publieke bestemming of een gebouw krijgt een (deels) publieke bestemming;
- In een appartementencomplex met veel ouderen blijkt een behoorlijk aantal personen een GPK te hebben, en het is voor hen gewenst om zo dicht mogelijk bij de hoofdingang te kunnen parkeren. Dit wordt per situatie beoordeeld. Meegewogen factoren zijn onder andere het aantal parkeerplaatsen op 'eigen terrein' en de ligging ervan ten opzichte van de ingang van het gebouw, maar ook de parkeersituatie in de directe openbare omgeving.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd bij:

- Publieke gebouwen of bestemmingen (zoals gemeentehuis, bibliotheek): 5% van het totaal parkeerareaal;
- Openbare parkeerterreinen: 1 GPP op 50 parkeerplaatsen;
- Bij appartementencomplexen. Per geval wordt beoordeeld hoeveel GPP's er komen en waar ze komen te liggen.

5.4 Opheffen of wijzigen gehandicaptenparkeerplaats

In de praktijk blijkt het nodig om ook voor het opheffen of wijzigen van een gehandicaptenparkeerplaats regels op te stellen. In welke gevallen gaan wij hier bijvoorbeeld toe over en wanneer kiezen voor welke optie?

Bij overlijden

In de gevallen dat de houder van de GPP komt te overlijden, en de nabestaande uit hetzelfde huishouden blijkt ook een GPK voor bestuurder te hebben, blijft de GPP op kenteken liggen. In alle andere gevallen wordt de GPP op kenteken in principe verwijderd.

Bij verhuizing

Indien de houder van de GPP verhuist, wordt de GPP zondermeer zo snel mogelijk verwijderd. Het kan zijn dat de houder verhuist binnen de gemeente en ook op de nieuwe woonplek een GPP wil hebben, maar voor die nieuwe situatie moet hij/zij dan een nieuwe aanvraag doen.

Bij omzetten kaart 'bestuurder' naar 'passagier'

Het in bezit zijn van een kaart voor 'bestuurder' geldt als voorwaarde voor het verkrijgen van een GPP op kenteken. Immers: met een kaart voor 'passagier' kunnen we er vanuit gaan dat de chauffeur de houder van de kaart voor de deur afzet en zelf elders op zoek gaat naar een parkeerplek. Zodra de houder van een bestuurderskaart deze moet om welke reden dan ook moet omzetten naar een passagierskaart geldt dat de GPP in principe moet worden verwijderd. Het is zaak om dit met zorgvuldigheid af te handelen.

Bij overlijden of verhuizing van de houder van de GPP of wijziging van een bestuurderskaart naar een passagierskaart, wordt eerst overlegd met de nabestaande uit hetzelfde huishouden. Als deze persoon ook een GPK heeft, blijft de GPP op kenteken liggen, anders komt deze te vervallen.

5.5 Afmetingen en vormgeving GPP's

De richtlijn voor de inrichting en maatvoering van een GPP zijn opgenomen in de ASVV. In de Bouwverordening zijn deze afmetingen in elk geval overgenomen voor een GPP haaks op de weg. In de praktijk blijkt echter vaak dat een GPP op kenteken in een bestaand gebied wordt aangelegd, waarbij vooral de diepte van de GPP (7,00 m) vaak niet haalbaar is. Normale parkeerplaatsen zijn namelijk 5,00 m lang en een nieuwe GPP wordt vaak gecreëerd in een bestaand parkeervak. Voor GPP's op kenteken kan daarom, in overleg met de aanvrager, altijd worden afgeweken van de voorgeschreven afmetingen.

Voor GPP's evenwijdig aan de weg gelden te allen tijde de richtlijnen zoals die in de ASVV zijn opgenomen.

In het *Programma van Eisen*, waarin eisen zijn opgenomen voor de openbare ruimte (zoals verhardingsmateriaal, vormgeving parkeerplaatsen e.d.) zijn de afmetingen van de GPP's evenals de vormgeving opgenomen.

Afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen worden gehanteerd op basis van (in volgorde van belangrijkheid):

- Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW
- Programma van Eisen, gemeente Renkum
- Afwijkingen in bijzondere gevallen, naar beoordeling van het college van B&W

6 GROTE VOERTUIGEN

6.1 Inleiding

Volgens de APV hebben ‘grote voertuigen’ een lengte van meer dan 6,00 meter en/of een hoogte van meer dan 2,40 meter. Dit zijn bijvoorbeeld vrachtwagens of bussen, maar dus ook de grotere bedrijfsbusjes die hoger zijn dan 2,40 meter.

In de APV is opgenomen dat het verboden is ‘grote voertuigen’ binnen de gemeente te parkeren, met uitzondering van daarvoor aangewezen plaatsen, wegen, dagen en uren. Met een aanwijsbesluit is dit verder uitgewerkt.

In de APV zijn de twee hoofdmotieven voor een parkeerverbod van grote voertuigen:

- Het voorkomen van excessief weggebruik. Bij ‘parkeerexces’ gaat het in de eerste plaats om het parkeren dat buitensporig is naar andere weggebruikers toe met het oog op de verdeling van de beschikbare parkeerruimte, en dat dit op grond daarvan niet toelaatbaar is. Dit verbod geldt op grond van de APV niet op doordeweekse dagen tussen 8.00 en 18.00 uur.
- Bescherming van het uiterlijk aanzien van de gemeente. Dit betreft het parkeren dat onaanvaardbaar is om andere redenen zoals de aantasting van de openbare orde en veiligheid, het schaden van het uiterlijk aanzien van de gemeente, geluidshinder en belemmering van het uitzicht.

Het opnemen van zo’n verbod in de APV heeft tot gevolg dat vrachtwagenchauffeurs nergens hun vrachtwagen kunnen parkeren. De gemeente is niet verplicht hiervoor een oplossing te bieden, maar heeft dat op dit moment wel gedaan. Het college van B&W heeft momenteel namelijk in elke dorpskern locaties aangewezen waar geparkeerd kan worden met grote voertuigen. Dit is terug te vinden in het Aanwijzingsbesluit (juni 2010). Voor de locatie Oranjeweg geldt dat hier alleen bussen en geen vrachtwagens mogen staan. Uitgangspunt blijft dat vrachtwagens zoveel mogelijk op het terrein van de betreffende onderneming parkeren.

6.2 Categorieën vrachtwagens

Chauffeurs die hun vrachtwagen regelmatig in onze gemeente parkeren, zijn onder te verdelen in drie categorieën:

- a. De zogenaamde ‘eigen rijders’. Chauffeurs die in onze gemeente wonen, en die hun eigen vrachtwagen rijden voor een of meer bedrijven. Zij hebben (soms) de behoefte hun vrachtwagen in onze gemeente te parkeren.
- b. De overnachters. Chauffeurs, vaak uit andere landen, die op hun route van of naar het doelbedrijf (bijvoorbeeld als gevolg van de rijtijdenwet) onze gemeente gebruiken om te overnachten. Renkum ligt immers dichtbij de snelweg en dus vaak dichtbij belangrijke routes.
- c. Chauffeurs die een bedrijf in onze gemeente hebben bezocht of gaan bezoeken, hier aanwezig zijn voor openingstijd of na sluitingstijd en die als gevolg van de rijtijdenwet even rust moeten nemen, maar daarna verder rijden.

6.3 Wat gaan wij doen?

Wij willen categorie b en c niet stimuleren. Echter als wij voorzieningen treffen, blijkt in de praktijk een splitsing van deze categorieën lastig te maken. Als een bepaalde locatie wordt aangewezen waar ‘eigen rijders’ mogen/kunnen parkeren, is die locatie immers ook geschikt en toegankelijk voor andere categorieën. Uit een kleinschalig ambtelijk onderzoek, waarbij gedurende enkele weken het

aantal geparkeerde vrachtwagens en de locatie ervan zijn geschouwd, blijkt dat veel van de aangewezen plekken nauwelijks worden benut. Sporadisch staat er hier en daar een vrachtwagen, maar dat is verre van structureel. De locaties waar nagenoeg altijd vrachtwagens staan geparkeerd zijn het parkeerterrein bij het gemeentehuis (door één eigen rijder) en industrieterrein Schaapsdrift. Die laatste plek wordt fors gebruikt (overigens met name door Nederlandse rijders) en dat levert tegelijk wel overlast op. Er is er daarbij eigenlijk nauwelijks onderscheid te maken tussen de drie categorieën. Voor de ‘eigen rijders’ levert dit soms overlast op.

Wij stemmen in overleg met de ondernemers op industrieterrein Schaapsdrift en met Parenco af hoe groot de overlast is en of er alternatieve mogelijkheden zijn. Wellicht heeft een van de ondernemers ruimte om het parkeren van enkele eigen rijders, tegen een kleine vergoeding, te laten parkeren. Daarnaast loopt er nog een onderzoek naar een mogelijke centrale vrachtwagenparkeerplaats en ook de verwijzing naar de industrieterreinen kan wat ons betreft nog beter. Op beide onderdelen gaan wij hieronder kort in.

Vrachtwagenparkeerplaats

Binnen het kader van de Revitalisering Bedrijventerreinen, dat in december 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt op dit moment onderzocht of er binnen de gemeente één centrale vrachtwagenparkeerplaats kan worden aangelegd. Een dergelijke locatie biedt naast parkeergelegenheid ook faciliterende voorzieningen (o.a. douches, kantine, beveiliging en afroepsysteem).

Bij de realisatie van zo'n centrale vrachtwagenparkeerplaats kunnen de aangewezen locaties in de dorpskernen komen te vervallen. In eerste instantie wordt gedacht om zo'n centrale parkeerplaats alleen aan te bieden aan de ‘eigen rijders’. De bezoekers van een bedrijf in onze gemeente zouden dan afspraken moeten maken met het bezoekende bedrijf en overnachters zijn vanaf dat moment helemaal niet meer toegestaan binnen de grenzen van onze gemeente.

Verwijzing bedrijventerreinen

De verwijzing naar de bedrijventerreinen moet nog beter. In 2013 is de verwijzing naar Parenco al wel verbeterd, maar dit moet nog worden geoptimaliseerd. Uitgangspunt is dat (beter dan nu) de verschillende bedrijven(terreinen) goed vindbaar zijn, zonder dat men door woonwijken hoeft te rijden. Daardoor is de chauffeur sneller op de juiste plek en de overlast van zoekverkeer in een woongebied neemt daarmee af.

- In 2014 wordt een onderzoek naar een (centrale) vrachtwagenparkeerplaats afgerond. Eventuele herziening van het vrachtwagenparkeren in onze gemeente (waaronder mogelijk deze vrachtwagenparkeerplaats) vindt plaats in 2015.
- Onderdeel van dit onderzoek is het zoeken naar een alternatief op industrieterrein Schaapsdrift of op het terrein van Parenco, in nauw overleg met de ondernemers.
- Zodra het vrachtwagenparkeren is herzien, wordt de verwijzing naar de bedrijventerreinen (en zonodig naar een centrale vrachtwagenparkeerplaats) herzien en aangepast.

6.4 Laden en lossen

In de Wegenverkeerswet is opgenomen wat wordt verstaan onder ‘laden en lossen’, namelijk: “het onmiddellijk in- of uitstappen van passagiers of laden en lossen van goederen”. Op verschillende locaties in onze gemeente liggen laad- en losplaatsen en deze mogen enkel voor deze activiteit

worden gebruikt. Het aantal laad- en losplaatsen en de locatie ervan worden door het college van B&W bepaald. Nieuwe aanvragen of nieuwe situaties worden doorgaans door bedrijven en/of winkels gedaan. Per situatie wordt beoordeeld of een laad- en losplaats noodzakelijk en/of mogelijk is. Dit heeft onder andere te maken met de parkeerdruk in de omgeving en de praktische mogelijkheden voor de gebruiker om in de bestaande situatie al elders te laden en lossen.

Langs de Utrechtseweg in Oosterbeek liggen diverse laad- en losplaatsen. Toch worden nog laad- en loshandelingen verricht op de weg. Aanpak hiervan wordt meegenomen in de maatregelen rondom het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) door onze gemeente. Daarbij opteren wij voor de situatie dat de laad- en losplaatsen alleen op bepaalde momenten voor die activiteit beschikbaar zijn. De rest van de dag kan er gewoon geparkeerd worden. Dit kan met bebording en via een verkeersbesluit worden geregeld.

In het voetgangersgebied in de Dorpsstraat in Renkum zijn specifieke eisen gesteld. Hier is het toegestaan te laden en lossen op:

- maandag t/m donderdag van 8.00-11.00 en van 18.00-22.00 uur
- vrijdag van 8.00-11.00 en van 21.00-22.00 uur.

Buiten deze tijden om is het dus verboden met een voertuig het voetgangersgebied in de Dorpsstraat in Renkum in te rijden. In exceptionele gevallen, zoals bijvoorbeeld een verhuizing van een in de Dorpsstraat wonende particulier kan een ontheffing worden verleend. Dit beleid wordt gecontinueerd.

- Laden en lossen op de rijbaan wordt niet toegestaan op doorgaande wegen waar tevens een HOV-lijn rijdt.
- De laad- en losplaatsen worden in principe slechts op een bepaald deel van de dag beschikbaar voor laden en lossen, de rest van de dag voor gewoon parkeren.
- Het beleid in de Dorpsstraat in Renkum wordt ongewijzigd gecontinueerd.

7 FIETSPARKEREN

In het voorjaar van 2013 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu, gezamenlijk met de VNG een Beleidsimpuls Verkeersveiligheid opgesteld. Speerpunten hiervan waren onder andere fietsveiligheid. De minister heeft daarbij tevens elke gemeente opgedragen een 'Lokale aanpak fiets' op te stellen. Dit houdt in dat wij moeten aangeven welk 'stapje extra' wij gaan zetten om de fietsveiligheid in onze gemeente verder te verhogen. Dit gaat niet alleen om infrastructurele maatregelen, maar vooral ook om extensievere samenwerking met andere vakgebieden en externe partijen. Deze fietsnota wordt in 2014 opgesteld, net als deze Parkeernota zal ook die Fietsnota aansluiten op het GVVP. Het fietsparkeren wordt hierin nadrukkelijk meegenomen.

Parkeerkencijfers

Voor het fietsparkeren heeft het CROW in de ASVV ook kencijfers opgesteld. Daarin zijn ook de richtlijnen uit de Leidraad fietsparkeren, publicatie 291 (dec. 2010) van het CROW, opgenomen. Voor fietsparkeren wordt onderscheid gemaakt in drie gebieden: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom. In bijlage 2 is de gebiedsindeling op kaart weergegeven van elke dorpskern in gemeente Renkum.

Vooruitlopend op de vaststelling van de 'Lokale aanpak fiets' in 2014 nemen wij in deze Parkeernota alvast op dat het bepalen van de parkeerbehoefte voor fietsen wordt bepaald op basis van de richtlijnen uit de ASVV.

Fietsparkeerbeugels

Het type fietsparkeerbeugel is vastgelegd in het Programma van Eisen. Dat zijn op dit moment de zogenaamde 'nietjes', omdat in de praktijk is gebleken dat de zogenaamde 'tulp' schadelijk kan zijn voor de wielen.

Weesfietsen

Er is recent een aanwijsbesluit vastgesteld waarin enkele locaties zijn benoemd waar weesfietsen mogen worden verwijderd. Dat is de directe omgeving (tot ca. 50 m) van de fietsstallingen bij de beide stations in Oosterbeek en Wolfheze en van alle fietsvoorzieningen bij bushaltes. Dit verwijderen geschiedt op basis van een 'label'-systeem. Er wordt eerst een sticker op de betreffende fiets geplakt en als na een maand de fiets er nog steeds staat, wordt hij verwijderd.

In de praktijk kan het natuurlijk voorkomen dat op een andere locatie ook een probleem met weesfietsen ontstaat, zoals bijvoorbeeld bij een winkelcentrum. Aangezien het een collegebevoegdheid betreft, kan hiertoe altijd het aanwijzingsbesluit worden aangepast.

- Het fietsparkeren wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets', die als aanvulling op het GVVP wordt vastgesteld.
- De fietsparkeerbehoefte wordt, vooruitlopend op de 'Lokale aanpak fiets', bepaald op grond van de kencijfers uit de ASVV (2012).
- Het type fietsparkeerbeugel wordt toegepast zoals dat in het Programma van Eisen voor de inrichting van openbare ruimte is opgenomen.
- Weesfietsen kunnen worden verwijderd op de locaties zoals die in het aanwijzingsbesluit zijn vastgelegd. Als er andere gewenste locaties bijkomen, kan het aanwijzingsbesluit worden aangepast.

8 HANDHAVING

In de Wegenverkeerswet is geregeld hoe moet worden omgegaan met parkeren, waar parkeren of stilstaan is toegestaan en waar niet, en onder welke voorwaarden. De regeling met betrekking tot parkeerexcessen is opgenomen in de APV, hoofdstuk 5, afdeling 1. Op basis hiervan kunnen parkeerexcessen worden gehandhaafd. Specifieke zaken die zijn geregeld, zijn bijvoorbeeld de ontheffingen. Wanneer kan het college van B&W een ontheffing verstrekken op een verbod? Dit leest u in paragraaf 8.2. Bij het handhaven kan het nodig zijn een voertuig weg te slepen. Hiertoe is de Wegsleepverordening vastgesteld, zie hiervoor 8.2.

8.1 Ontheffingen

Op grond van artikel 149 van de Wegenverkeerswet en artikel 87 van het RVV kan het college van B&W ontheffing verlenen van de bepalingen in deze wet, zoals voor een stopverbod (art. 23), parkeerverbod (artikel 24) of parkeerschijfzone (art. 25).

In de APV zijn de regels voor parkeerexcessen opgenomen. Per paragraaf is hierin bepaald of het college ontheffing kan verlenen of niet. Ontheffingen kunnen niet worden verleend voor het parkeren van defecte voertuigen, voertuigwrakken of van uitzichtbelemmerende voertuigen, maar voor de overige voertuigen wel.

De afgelopen jaren zijn er steeds enkele ontheffingen verleend voor het langer dan drie dagen parkeren van een camper of kampeermiddel. Voor de overige ontheffingen geldt dat dit nauwelijks voorkomt. Het is echter gewenst om deze mogelijkheden in de APV open te houden.

Het college van B&W kan voor parkeerverboden, verboden om stil te staan en de parkeerschijfzone ontheffingen verlenen op grond van de Wegenverkeerswet. Voor overige parkeerexcessen kan dit op grond van de APV. Dit blijft ongewijzigd.

8.2 Wegsleepregeling

In september 2012 heeft het college van B&W de Uitvoeringsregeling wegsleepverordening vastgesteld, de raad heeft in oktober 2012 de 'Wegsleepverordening gemeente Renkum' vastgesteld. Hiermee ligt vast wanneer een voertuig kan worden weggesleept, wie de bevoegdheid heeft hiertoe te besluiten, waar het voertuig in bewaring wordt gehouden en wat de kosten zijn. Het is nu zo geregeld dat niet alleen de Korpschef Politie Gelderland-midden bevoegd is, maar bijvoorbeeld ook onze eigen BOA's en een aantal Teamleiders. Dit maakt de verordening werkbaarder dan voorheen.

De Wegsleepregeling blijft van kracht.

9 MOBILITEITSMANAGEMENT

Mobiliteitsmanagement is volgens de SWOV (november 2012) het organiseren van slim reizen. Omdat alleen het gebruik van een auto tot steeds grotere problemen leidt, wordt de reiziger geprikkeld alternatieven te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, gebruik van P+R, of telewerken. Eisen en wensen van mensen die zich verplaatsen staan centraal, en het draait om oplossingen op maat. Overheden, werkgevers, publiekstrekkingen en aanbieders van mobiliteitsdiensten organiseren samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken.

Mobiliteitsmanagement is erop gericht om het aantal autoverplaatsingen (met name in de spits) te beperken en moet leiden tot onder andere een betere bereikbaarheid en minder milieubelasting.

Verkeersveiligheid speelt hierbij een minder grote rol. Reizigers kunnen worden gestimuleerd om:

- a. niet te reizen (telewerken, niet nieuwe werken);
- b. op een ander tijdstip te reizen (spitsmijden);
- c. voor een ander vervoermiddel dan de auto te kiezen.

Daarnaast wordt nog gezocht naar meer samenwerking tussen organisaties (d).

Met name de maatregelen onder de punten a. en c. zijn van invloed op de parkeerbalans. Vandaar dat ook dit onderwerp in deze Parkeernota een plaats krijgt.

De categorieën maatregelen die onder mobiliteitsmanagement kunnen vallen zijn volgens het KpVV (2007):

Categorie	Maatregelen
Werkgevers	Stimulering van slim werken & slim reizen door de overheid, Het Nieuwe Werken, carpooling en vanpooling, aanpassen werkritmes of bezoektijden.
Fiets	Fietsparkeren, fietsroutenetwerk
Parkeren en overstappen	Parkeerbeleid, P+R terreinen en transferia
Openbaar vervoer	Prijzdifferentiatie bus, tram en metro, meebetalen aan vervoer, gratis ov-pas tijdens speciale gebeurtenissen
Informatie en communicatie	Reis- en parkeerinformatie, voorlichting en gedragsbeïnvloeding, commerciële mobiliteitsdiensten
Overig	Gedeeld autogebruik, sociale veiligheid

Tabel 2 – Mogelijke maatregelen vanuit mobiliteitsmanagement

Mogelijke concrete maatregelen zijn daarbij:

- Bedrijven regelen:
 - flexibilisering van de arbeidstijden
 - aangepaste bedrijfstijden
 - thuiswerken
 - het aanbieden van openbaar vervoer abonnementen
- Het stimuleren van fietsgebruik door:
 - infrastructurele maatregelen
 - fietscampagnes
 - beschikbaar stellen van fietsen en douchegelegenheden bij de werkgever
- Sturend parkeerbeleid
- Informatie en communicatie
- Gedeeld autogebruik, carpoolen (of bijvoorbeeld de 'leenauto').

Binnen de gemeentelijke organisatie zijn wij hier al volop mee bezig. Denk aan het Nieuwe Werken (thuiswerkmogelijkheid), de douchegelegenheid (om fietsgebruik te stimuleren), de openbaar vervoer abonnementen, de elektrische dienstfiets. Daarnaast wordt bij grootschalige evenementen nu al uitvoerig overlegd met de organisatie om het openbaar vervoer gebruik te stimuleren. Een voorbeeld is de Airborne wandeling, waar deelnemers vanaf 2012 een combikaart vervoer-deelname voor kunnen aanschaffen.

Wat wij als gemeente nog meer zouden kunnen doen, is de grotere bedrijven in onze gemeente stimuleren een fietsplan op te stellen of het regelen van gezamenlijk vervoer. Wij gaan hiervoor nadrukkelijk in overleg met enkele bedrijven om de mogelijkheden en de bijdrage van de gemeente hierin te onderzoeken.

- Wij blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement binnen de gemeentelijke organisatie en behouden de bestaande, zoals het Nieuwe Werken, de openbaar vervoer abonnementen voor medewerkers.
- Wij gaan de komende jaren nadrukkelijk in overleg met bedrijven binnen onze gemeente om samen te zoeken naar (nieuwe) mogelijkheden op het gebied van mobiliteitsmanagement, voor die bedrijven persoonlijk, maar ook mogelijkheden die in het algemeen voor onze inwoners kunnen bijdragen.

10 BEPALING VAN DE PARKEERBEHOEFTE

Het CROW heeft in Publicatie 317 CROW, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (okt. 12, vanaf nu 'Publicatie 317'), voor alle functies (zoals wonen, werken, gezondheidszorg en onderwijs) parkeerkencijfers opgenomen. Dit geldt landelijk als een richtlijn. De richtlijnen uit deze publicatie zijn op praktijk gebaseerde cijfers en werken in de praktijk juridisch en ruimtelijk goed. In deze Parkeernota hanteren wij de richtlijnen in deze Publicatie daarom als basis. Hieronder wordt een doorvertaalde concretisering van deze cijfers voor Renkum opgenomen. Parkeernormen mogen in deze Parkeernota niet worden opgenomen, maar om het in de praktijk werkbaar te maken en tevens zo weinig mogelijk discussie op te wekken bij toepassing ervan, beschrijven wij in dit hoofdstuk zo nauwkeurig mogelijk wat voor gemeente Renkum de uitgangspunten zijn.

De richtlijnen uit publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012), van het CROW hanteren wij als basis voor de beoordeling van parkeervraagstukken in gemeente Renkum. Zodra deze publicatie wordt herzien, geldt de nieuwe versie.

10.1 Beïnvloedingsfactoren

In elke nieuwe of te wijzigen situatie is het van groot belang correct te bepalen wat de parkeerdruk, -behoefte en -kencijfers zijn om in de toekomstige situatie zo weinig mogelijk parkeerproblemen te ervaren. In hoofdstuk 4 gingen wij al in op de bestaande situatie in woonwijken, waarbij wij aangaven juist de nulsituatie goed in beeld te brengen. Bij nieuwe of te wijzigen situaties is die nulmeting ook van belang. Er zijn echter nog meer factoren van invloed op de noodzaak aan parkeerareaal. Bij het gebruik van de parkeerkencijfers uit Publicatie 317 moet rekening worden gehouden met het gemeentelijke parkeerbeleid en met die factoren. Daar gaan wij in deze paragraaf nader op in.

10.1.1 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

In Publicatie 317 wordt onderscheid gemaakt naar de bereikbaarheidskenmerken van een locatie. Per locatie blijkt er in de praktijk namelijk een verschil te zijn in de mate waarin gebruik wordt gemaakt van de auto. Immers: als men in het centrum woont is er weinig parkeerruimte, maar mogelijk ook minder behoefte aan een auto. En voor bewoners in een buitengebied geldt dit net andersom. Publicatie 317 maakt daarom onderscheid naar de volgende stedelijke zones: centrum, schil, rest bebouwde kom en het buitengebied.

Op basis van ervaring, ruimte en parkeermogelijkheden hebben wij in bijlage 2 voor Renkum per kern op kaart weergegeven hoe deze zones exact liggen. Dit geeft duidelijkheid en eenduidigheid bij het bepalen van een bestaande of nieuwe parkeernorm. Er is voor het bepalen van de grenzen gekeken naar het winkelareaal, de afstand tot openbaar vervoer, de parkeerdruk en logische locatie om te parkeren ten behoeve van voorzieningen.

Daarnaast onderscheid Publicatie 317 een verschil in autogebruik tussen gebieden met een verschillende stedelijkheidsgraad. In een grote stad zullen de mogelijkheden om alternatieve vervoerswijzen te gebruiken groter zijn dan in een klein dorp. Om die reden is in de publicatie de volgende verdeling opgenomen, zoals dit in tabel 3 op de volgende pagina is te zien.

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km ²)
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500-2500
Matig stedelijk	1000-1500
Weinig stedelijk	500-1000
Niet stedelijk	< 500

Tabel 3 – Indeling stedelijkheid per omgevingsadressendichtheid

In 2012 was de omgevingsadressendichtheid 830 (ter vergelijking: in Wageningen was dit 1592, in Rheden 1301 en in Overbetuwe 738), dus op grond van cijfers van het CBS valt gemeente Renkum binnen de norm van ‘Weinig Stedelijk’. Dit geeft daarmee een duidelijke afbakening van de parkeercijfers.

Gemeente Renkum kent (in 2012) een omgevingsadressendichtheid van 830 en valt daarmee in de categorie ‘Weinig Stedelijk’.

10.1.2 Specifieke eigenschappen van de functie(s)

Om een parkeernorm te kunnen bepalen moet ook worden gekeken naar de specifieke eigenschappen van een functie (of van een locatie, een gebied). Het ene winkelcentrum is bijvoorbeeld het andere niet. Er spelen hier uiteraard factoren als aantrekkelijkheid van winkels, bereikbaarheid (niet alleen met auto, maar ook met openbaar vervoer of fiets), regionale uitstraling. Dit is moeilijk in cijfers te vatten. Om die reden wordt in de publicatie gewerkt met een bepaalde bandbreedte van de parkeercijfers. Zie hiervoor verder paragraaf 10.2.1.

Wanneer voor een functiewijziging geen bestemmingsplanwijziging nodig is, kan op grond van jurisprudentie het college van B&W echter toch een aanvraag afwijzen als niet voldoet aan een bepaalde parkeernormering. Een voorbeeld hiervan zijn de centrumgebieden waar de bestemmingen minder specifiek vastliggen. Daarbij ligt niet expliciet vast dat de parkeernormering een grond van afwijzen is.

10.1.3 Functies/voorzieningen

In publicatie 317 worden de parkeercijfers onderverdeeld in verschillende functies, namelijk:

- Wonen
- Werken
- Winkelen en boodschappen
- Sport, cultuur en ontspanning
- Horeca en (verblijfs)recreatie
- Gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen
- Onderwijs

Met name voor de functie ‘wonen’ is de wijze van presenteren van de kencijfers gewijzigd ten opzichte van de vorige versie van de publicatie. In de recente uitvoering wordt veel uitvoeriger een verschil gemaakt tussen koop/huur, grondgebonden/etage enzovoort. Daarnaast zijn in deze publicatie de cijfers aangepast aan de huidige tijd en is het document werkbaarder geworden, doordat meer verschillende functies zijn uitgewerkt en doordat nu ook richtlijnen zijn opgenomen over de verkeersgeneratie (het aantal voertuigbewegingen). Dit levert meer handvatten om een aanvraag te beoordelen.

10.1.4 Loopafstanden

Om eventueel nieuwe parkeerplaatsen op de juiste plaats te situeren, wordt volgens publicatie 317 uitgegaan van de volgende acceptabele loopafstanden:

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200-600 meter
Werken	200-800 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 4 – Acceptabele loopafstanden per functie

Deze loopafstanden hanteren wij ook voor nieuwe aanvragen. In specifieke situaties is het soms noodzakelijk hiervan af te wijken en het college van burgemeester en wethouders is hiertoe bevoegd.

10.2 Parkeerkencijfers definiëren

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) 2008 mogen beleidsplannen, zoals deze Parkeernota, geen normen meer bevatten. Parkeernormen moeten officieel in bestemmingsplannen worden opgenomen, maar omdat dit op veel praktische bezwaren stuit, is het tot nader order nog mogelijk via de Bouwverordening de parkeernormen vast te leggen. Minimaal tot 1 januari 2018 blijft deze regeling van toepassing.

Bij het bepalen van de benodigde parkeervoorzieningen is het van belang zoveel mogelijk handvatten te hebben, om onnodige discussies te voorkomen. Daarom benoemen wij in deze paragraaf per functie/instelling zo specifiek mogelijk waarmee in onze gemeente rekening wordt gehouden.

10.2.1 Bandbreedte parkeerkencijfers ASVV

In Publicatie 317 is een bandbreedte opgenomen voor de kencijfers. Deze bandbreedte biedt de mogelijkheid om, afhankelijk van het autobezit, de bereikbaarheidskenmerken van de locatie, de specifieke eigenschappen van de functie(s) en de soort functie, een bestaande of toekomstige parkeersituatie zo correct mogelijk te beoordelen.

Wij willen vastleggen dat in gemeente Renkum bij de bepaling van de parkeerbehoefte in nieuwe situaties of in bestaande te wijzigen situaties in principe altijd *het gemiddelde kencijfer* wordt toegepast. Reden hiervoor is dat in de praktijk blijkt dat hiermee haast elke situatie op een praktische manier kan worden beoordeeld. Het bepalen van de parkeerbehoefte is in de praktijk namelijk altijd een kwestie van onderhandelen. Bij het aanhouden van de minimale richtlijn zouden we in de praktijk vaak op een te laag aantal parkeerplaatsen komen. En het aanhouden van de maximale richtlijn kan problemen opleveren voor (de ruimtebenutting van) een ontwikkelaar. Om het uitgaan van het *gemiddelde* te verduidelijken, nemen wij als voorbeeld een *vrijstaande koopwoning in het centrum* van een dorpskern in onze gemeente. De bandbreedte hiervan ligt tussen 1,4 en 2,2 parkeerplaats per woning. Het gemiddelde ligt op 1,8 parkeerplaats per woning en dit wordt dan ook ons uitgangspunt. In uitzonderlijke situaties kan de minimum richtlijn gehanteerd worden, wanneer deze niet voor een onevenredige parkeerverdeling in het gebied zorgt.

In onze gemeente gaan wij bij het beoordelen van een parkeervraagstuk in principe altijd uit van **het gemiddelde** van de in Publicatie 317 opgenomen bandbreedtes.

10.2.2 *Parkeren op eigen terrein*

Parkeren op eigen terrein valt niet onder de bevoegdheid van de gemeente. Een particulier mag hier feitelijk naar eigen oordeel parkeren en het gebruik is juridisch niet af te dwingen. In de “Beleidsregels uitritten en uitwegen” worden regels gesteld aan het parkeren in de voortuin. De parkeermogelijkheden op eigen terrein hebben invloed op de parkeermogelijkheden in de openbare ruimte. Vooral wanneer in een bepaalde wijk oorspronkelijk het parkeren op eigen terrein is meegewogen bij het bepalen van de parkeerbalans en veel bewoners de eigen oprit hebben gewijzigd in bijvoorbeeld een tuin of een aanbouw. Dit kan tot (grote) parkeerdruk leiden. Dat heeft onder andere te maken met de mate waarin parkeerruimte op eigen terrein ook daadwerkelijk wordt gebruikt. Om dit te ondervangen worden de parkeerplaatsen op eigen terrein niet volledig meegeteld, maar er wordt per situatie een berekeningsfactor aangehouden. Zie onderstaande tabel:

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Berekenings aantal	Minimale diepte van de oprit
Enkele oprit zonder garage	1	0,8	5,0 meter
Lange oprit zonder garage of carport	2	1,0	n.v.t.
Dubbele oprit zonder garage	2	1,7	4,5 meter
Garage zonder oprit (bij een woning)	1	0,4	n.v.t.
Garagebox (niet bij woning)	1	0,5	n.v.t.
Garage met enkele oprit	2	1,0	5,0 meter
Garage met lange oprit	3	1,3	n.v.t.
Garage met dubbele oprit	3	1,8	4,5 meter

Tabel 5 – Berekeningsaantallen voor parkeerplaatsen op eigen terrein

Als er een berekening moet worden gemaakt van het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen, geldt volgens Publicatie 317 dat in de meeste gevallen ook met een bepaald percentage aan openbare parkeerplaatsen rekening moet worden gehouden. Bij woningen is dat minimaal 0,3 parkeerplaats per woning. Dit houdt in dat, ook al ligt een ontwikkeling op particulier terrein en kunnen daar ook alle benodigde parkeerplaatsen worden aangelegd, die ontwikkeling toch invloed heeft op de openbare ruimte.

- Voor het vaststellen van de beschikbare parkeerruimte wordt voor de parkeerplaatsen op eigen terrein niet het daadwerkelijke aantal aangehouden, maar een berekeningsaantal, conform tabel 5 in de Parkeernota.
- Wanneer een (te hoge) parkeerdruk in een wijk het effect is van het niet meer mogelijk zijn van parkeren op een groot aantal particuliere opritten, komt de gewenste normering in die wijk 0,8 parkeerplaats per woning lager te liggen.

10.2.3 *Halen en brengen bij scholen*

Schoolomgevingen zijn bijzondere parkeerlocaties. Op slechts enkele momenten van de dag is er een parkeerpiek, maar op de overige momenten, in het weekend en in de vakanties wordt er nauwelijks geparkeerd. Het is erg lastig om hier een goede en voor alle partijen gedragen oplossing te vinden. Vooral omdat alle scholen in onze gemeente in een woongebied staan. Het lijkt of er een

dubbelgebruik mogelijk is van de parkeerplaatsen nabij een school. Immers: de bewoners hebben vaak parkeerruimte nodig op een ander moment dan de school. In de praktijk gaan bewoners echter later naar hun werk dan dat bijvoorbeeld de leerkrachten aanwezig zijn, dus de parkeerbehoefte van de school soms bijt met die van de omwonenden/bedrijven. Daarnaast geldt uiteraard dat de scholen in het weekend en vaak in de avonden niet bezet zijn. Structurele maatregelen die genomen worden voor de veiligheid rondom de school hebben daarom ook buiten de schooltijden invloed op de bewoners. Het is zaak om hier zeer zorgvuldig mee om te gaan. Per situatie en in overleg met de betrokkenen wordt besloten welke specifieke maatregelen worden getroffen. Daarbij gaan wij uit van het bepalen van een juiste parkeerbalans (zie paragraaf 10.2.6).

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte (langparkeren plus kiss&ride) wordt voor de omgeving van scholen een specifieke rekenmethode gehanteerd, zoals die ook door het CROW is opgesteld, zie figuur hiernaast.

In 2011 tot 2014 zijn alle schoolomgevingen in onze gemeente onder de loep genomen. Niet alleen is er het kleurrijke Julie-materiaal geplaatst, maar ook is gekeken naar een verbetering van de parkeersituatie. Op enkele locaties heeft dit geleid tot uitbreiding van het aantal parkeervakken, op andere locaties is juist een parkeerverbod en/of verbod om stil te staan ingesteld. Vaak was een kiss&ride zone niet aan de orde, omdat er onvoldoende ruimte voor was of omdat de mogelijke locatie juist nabij de ingang van de kleuterklassen lag. Die kinderen worden juist nog vaak de klas ingebracht, waardoor een kiss&ride zone zijn functie verliest. Een andere reden was dat de term 'kiss&ride' enkele jaren geleden, toen wij starten met de schoolomgevingen, nog niet wettelijk vast lag. Er kon dus ook niet op gehandhaafd worden. Tegenwoordig is het echter mogelijk om bord E4

(Parkeergelegenheid) te gebruiken met als onderbord K&R, waardoor een bepaalde

strook alleen als kiss&ride strook mag worden gebruikt. Dit is op die manier nu beter te handhaven.

De komende jaren houden wij de vinger aan de pols bij de scholen. Mochten er toch nog weer wijzigingen noodzakelijk zijn, gaan wij opnieuw in overleg met de scholen en zonodig de buurt en waar dit nuttig kan zijn overwegen wij om eventueel een kiss&ride strook aan te leggen.

Tabel 3. Voorbeeld rekenmethode voor halen en brengen bij basisscholen en kinderdagverblijven

$$\begin{aligned}
 & \text{groepen 1 t/m 3} \\
 & \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,5^1 \times 0,75^2 \\
 & + \\
 & \text{groepen 4 t/m 8} \\
 & \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^1 \times 0,85^2 \\
 & + \\
 & \text{kinderdagverblijf} \\
 & \text{aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen met auto} \times 0,25^1 \times 0,75^2 \\
 & = \\
 & \text{het totaal aantal parkeerplaatsen voor halen en brengen}
 \end{aligned}$$

- ¹ = reductiefactor parkeerduur
- groepen 1 t/m 3 gemiddeld 10 minuten in periode van 20 minuten = 0,5
 - groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in periode van 10 minuten = 0,25
 - kinderdagverblijf gemiddeld 15 minuten in periode van 60 minuten = 0,25
- ² = reductiefactor aantal kinderen per auto
- groepen 1 t/m 3 = 0,75
 - groepen 4 t/m 8 = 0,85
 - kinderdagverblijf = 0,75

Het percentage leerlingen dat wordt gebracht en gehaald ligt tussen de 1% en 60%. Dit is onder meer afhankelijk van:

- stedelijkheidsgraad
- stedelijke zone
- de gemiddelde afstand naar school

Gemiddeld ligt het percentage op:

- groepen 1 t/m 3: 30 - 60%
- groepen 4 t/m 8: 5 - 40%
- kinderdagverblijf: 50 - 80%

Bij gescheiden aanvangs- en eindtijd van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.



Voor het halen en brengen van kinderen bij (basis)scholen wordt vanwege de korte piekperiode de specifieke rekenmethode toegepast, zoals die is opgenomen in par. 10.2.3 in de Parkeernota.

10.2.4 *Parkeren bij evenementen*

Tijdens evenementen kan parkeren erg lastig zijn. In 2014 worden hiervoor beleidsregels opgesteld. Hierin wordt voor de belangrijkste (meest impactvolle) locaties omschreven hoe om te gaan met het parkeren tijdens evenementen. Belangrijk is dat naast de bestaande parkeerverboden en verboden om stil te staan, er aanvullende parkeerverboden en verboden om stil te staan gesteld kunnen worden ten behoeve van het evenement en dat hierbij de wegsleepregeling van kracht is. Bij de vergunning voor een evenement wordt vanaf dat moment ook een document als bijlage toegevoegd. Daarin komen specifieke afspraken te staan over hoe om te gaan met het parkeren bij evenementen op de meest bekende locaties, zoals bijvoorbeeld omgeving Talsmalaan en Raadhuisplein in Oosterbeek en Wilhelmina sportpark in Heesum.

10.2.5 *Parkeren bij stations*

De twee stations in onze gemeente kennen ieder hun eigen parkeersituatie.

In Wolfheze loopt een project om circa 30 extra parkeerplaatsen aan te leggen, waarna de parkeersituatie weer aansluit op de behoefte.

In Oosterbeek is nauwelijks sprake van parkeermogelijkheden. Langs de Nico Bovenweg kan door acht voertuigen worden geparkeerd en aan de noordzijde helemaal niet. In de praktijk levert dit op dat treinreizigers ofwel de auto in de woonwijken parkeren ofwel een ander station kiezen om vandaan te reizen. Dit is beide ongewenst. Daarom wordt in 2014 onderzocht of en waar meer parkeergelegenheid kan worden gemaakt.

10.2.6 *Parkeerbalans voor grootschalige ontwikkelingen*

Met een parkeerbalans wordt de balans berekend tussen parkeervraag en -aanbod binnen een bepaald gebied. Vaak valt de parkeervraag van de verschillende functies niet samen in de tijd, waardoor dubbel gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Om dit voor een bepaald gebied te kunnen berekenen, is het noodzakelijk de maatgevende momenten in beeld te hebben, dus de momenten waarop er voor een bepaalde functie een parkeerpiek plaatsvindt. In Publicatie 317 zijn die maatgevende momenten per functie in een tabel weergegeven. Enkele voorbeelden van de opgenomen piekmomenten:

- Een supermarkt of een winkelcentrum: zaterdagmiddag tussen 14.00 en 17.00;
- Een gezondheidscentrum: werkdagen tussen 9.00 en 12.00;
- Een fitnesscentrum: maandag/dinsdag/woensdag tussen 19.00 en 21.00 uur;
- Scholen: de haal- en brengtijden;
- Een bibliotheek: woensdag tussen 13.00 en 16.00 uur.

Deze piekmomenten passen we toe bij het bepalen van de parkeerbalans.

Nog specifieker is het benoemen van de aanwezigheidspercentages, dus met welk percentage aan parkerenden voor die specifieke functie moeten we op welk moment rekening houden? In onderstaande tabel (uit Publicatie 317) zijn die *percentages* weergegeven. Een voorbeeld van het berekenen van de parkeerbalans is opgenomen in bijlage 3.

	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	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
Supermarkt	30	60	40	80	0	100	40	0
Sportfuncties binnen	50	50	100	100	0	100	100	75
Sportfuncties buiten	25	25	50	50	0	100	25	100
Theater/podium e.d.	5	25	90	90	0	40	100	40
Sociaal medisch: arts/maatschap/therapeut/	100	75	10	10	0	10	10	10
Verpleeg-/verzorgingstehuis/	50	50	100	100	25	100	100	100
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0	0

Tabel 6 – Aanwezigheidspercentages per functie

Bij een ontwikkeling die veel impact heeft op het betreffende gebied (zoals bijvoorbeeld het MFC in Renkum of een ondergrondse supermarkt in Oosterbeek), is het voor een adequate bepaling van de parkeerbehoefte en –mogelijkheden noodzakelijk daarin alle facetten te betrekken. Dit doen wij op de volgende wijze:

- *De bestaande parkeersituatie in beeld brengen*
Alle straten en terreinen waar geparkeerd kan worden en die logischerwijs van invloed kunnen zijn op de nieuwe ontwikkeling moeten daarin worden betrokken. Dit wordt per geval bepaald. Er wordt vastgelegd welke woningen, bedrijven e.d. worden gehandhaafd in de nieuwe situatie, en welke niet. Van beide afzonderlijk wordt, op grond van de praktijkervaringen, bepaald wat de parkeerdruk is (intensiteit en locatie).
- *De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen bepalen*
Dit geschiedt op basis van de parkeerkencijfers zoals wij die in deze Parkeernota hanteren (Publicatie 317 van het CROW).
- *De nieuwe parkeersituatie uitwerken*
Hierin moet dus de parkeerbehoefte van de bestaande te handhaven woningen, bedrijven e.d. worden samengevoegd met die van de nieuwe ontwikkelingen, waardoor een totaalijst ontstaat.
- *Een parkeerbalans opstellen voor de toekomstige situatie*
Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de totale parkeerbehoefte, maar juist ook naar de aanwezigheidspercentages van de verschillende gebruikers. Daardoor ontstaat een reëel beeld van het aantal benodigde parkeerplaatsen en de locatie ervan.

- Voor met name grootschalige ontwikkelingen, of ontwikkelingen met een grote impact op de omgeving, waarbij functies elkaar aanvullen en gecombineerd parkeren mogelijk is, moet de parkeerbehoefte worden bepaald aan de hand van een parkeerbalans, zoals dit in par. 10.2.6 van de Parkeernota is opgenomen. Het opstellen van een parkeerbalans is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer.
- Bij het bepalen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van de aanwezigheidspercentages en de piekmomenten zoals die in Publicatie 317 van het CROW zijn opgenomen.

11 SAMENVATTING

Par. / Hfdst.	Highlight
1	<ul style="list-style-type: none"> Deze Parkeernota 2014-2020 vervangt de Parkeernota 2003 volledig en geldt vanaf de datum van vaststelling, samen met het GVVP, als het vigerende parkeerbeleid. In de Parkeernota 2014-2020 zijn de uitvoeringskaders opgenomen, waarmee alle parkeervraagstukken adequaat en transparant kunnen worden afgehandeld.
2.1	Deze Parkeernota is een aanvulling met werkbare uitvoeringskaders op het GVVP.
2.6	<ul style="list-style-type: none"> Er wordt bij het bepalen van de parkeerencijfers voor onze gemeente uitgegaan van: <ul style="list-style-type: none"> Een ongeveer gelijkblijvend bevolkingsaantal, waarbij de groep ouderen toeneemt; Een blijvende stijging van het autobezit, zij het een iets minder sterke stijging van de jaren voor 2008; In 2014 worden beleidsregels opgesteld over het omgaan met (het parkeren en opladen van) elektrische auto's. De toename van het aantal benodigde oplaadplekken voor elektrische fietsen wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets'.
3.1	<ul style="list-style-type: none"> Er wordt in de gemeente Renkum geen betaald parkeren ingevoerd. Vanaf 1 januari 2015 wordt vergunningparkeren of het verstrekken van ontheffingen (met het doel op één bepaalde locatie of binnen één gebied een aparte parkeerregeling te treffen voor een beperkte groep gebruikers) in nieuwe situaties niet meer toegepast. Voor de Wilgenpas (vergunningen) en de Beyerstraat (ontheffingen op het parkeerverbod) wordt gezocht naar een gedragen alternatief, waarna ook hier deze situaties worden opgeheven. Waar nodig wordt, afgestemd op de situatie, een parkeerverbod of verbod om stil te staan ingevoerd om een parkeersituatie op te lossen.
3.2	<ul style="list-style-type: none"> De blauwe zone in Oosterbeek wordt grotendeels gehandhaafd met de tijdsduur, begrenzing en ontheffingsregeling zoals die nu geldt, met als uitzondering Plein 1946 en de directe omgeving, waar de parkeersituatie en ontheffingsregeling in 2014 worden geoptionaliseerd. Er wordt onderzocht of op het Raadhuisplein een afwijkend regime soelaas biedt, zoals bijvoorbeeld het toestaan van maximaal 3 uur (in plaats van 1,5 uur) parkeren.
3.3	<ul style="list-style-type: none"> In Renkum wordt de mogelijkheid opengelaten een (kleinschalige) blauwe zone in te voeren. Parkeeronderzoek wordt ingepland om de gewijzigde parkeersituatie in Renkum goed in beeld te brengen.
3.4	<ul style="list-style-type: none"> In Doorwerth wordt de mogelijkheid voor een kleinschalige blauwe zone open gelaten. De (lopende) ontwikkelingen in Doorwerth worden getoetst aan deze Parkeernota.
3.5	<ul style="list-style-type: none"> In Heveadorp, Heelsum en Wolfheze wordt geen blauwe zone ingevoerd.
4.	Bij bestaande situaties in 'krappe' woonwijken wordt op basis van een concrete (aan)vraag uit de buurt of door de mogelijkheid 'werk met werk' te kunnen maken, de parkeersituatie beoordeeld, met een goede afweging van de overige belangen (zoals groenvoorzieningen) en ook in relatie tot de rest van die specifieke wijk.
5.2	<p>Om voor een gehandicaptenparkeerplaats in aanmerking te komen, moet aan elk van de volgende vier voorwaarden worden voldaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> De aanvrager heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein; De aanvrager bezit een GPK voor bestuurder of is in het bezit van een gehandicaptenvoertuig; De aanvrager heeft een blijvende of toenemende invaliditeit;

	<ul style="list-style-type: none"> De beschikbare parkeerplaatsen zijn dusdanig vaak bezet dat parkeren in de directe omgeving van de woning of bestemming vaak niet mogelijk is. Het college van B&W beoordeelt of hier in de specifieke situatie sprake van is.
5.3	<p>Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen worden aangelegd bij:</p> <ul style="list-style-type: none"> Publieke gebouwen of bestemmingen (zoals gemeentehuis, bibliotheek): 5% van het totaal parkeerareaal; Openbare parkeerterreinen: 1 GPP op 50 parkeerplaatsen; Bij appartementencomplexen. Per geval wordt beoordeeld hoeveel GPP's er komen en waar ze komen te liggen.
5.4	<p>Bij overlijden of verhuizing van de houder van de GPP of wijziging van een bestuurderskaart naar een passagierskaart, wordt eerst overlegd met de nabestaande uit hetzelfde huishouden. Als deze persoon ook een GPK heeft, blijft de GPP op kenteken liggen, anders komt deze te vervallen.</p>
5.5	<p>Afmetingen van gehandicaptenparkeerplaatsen worden gehanteerd op basis van (in volgorde van belangrijkheid):</p> <ul style="list-style-type: none"> Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW Programma van Eisen, gemeente Renkum Afwijkingen in bijzondere gevallen, naar beoordeling van het college van B&W
6.3	<ul style="list-style-type: none"> In 2014 wordt een onderzoek naar een (centrale) vrachtwagenparkeerplaats afgerond. Eventuele herziening van het vrachtwagenparkeren in onze gemeente (waaronder mogelijk deze vrachtwagenparkeerplaats) vindt plaats in 2015. Onderdeel van dit onderzoek is het zoeken naar een alternatief op industrieterrein Schaapsdrift of op het terrein van Parenco, in nauw overleg met de ondernemers. Zodra het vrachtwagenparkeren is herzien, wordt de verwijzing naar de bedrijventerreinen (en zonodig naar een centrale vrachtwagenparkeerplaats) herzien en aangepast.
6.4	<ul style="list-style-type: none"> Laden en lossen op de rijbaan wordt niet toegestaan op doorgaande wegen waar tevens een HOV-lijn rijdt. De laad- en losplaatsen worden in principe slechts op een bepaald deel van de dag beschikbaar voor laden en lossen, de rest van de dag voor gewoon parkeren. Het beleid in de Dorpsstraat in Renkum wordt ongewijzigd gecontinueerd.
7.	<ul style="list-style-type: none"> Het fietsparkeren wordt opgenomen in de in 2014 op te stellen 'Lokale aanpak fiets', die als aanvulling op het GVVP wordt vastgesteld. De fietsparkeerbehoefte wordt, vooruitlopend op de 'Lokale aanpak fiets', bepaald op grond van de kencijfers uit de ASVV (2012). Het type fietsparkeerbeugel wordt toegepast zoals dat in het Programma van Eisen voor de inrichting van openbare ruimte is opgenomen. Weesfietsen kunnen worden verwijderd op de locaties zoals die in het aanwijzingsbesluit zijn vastgelegd. Als er andere gewenste locaties bijkomen, kan het aanwijzingsbesluit worden aangepast.
8.1	<p>Het college van B&W kan voor parkeerverboden, verboden om stil te staan en de parkeerschijfzone ontheffingen verlenen op grond van de Wegenverkeerswet. Voor overige parkeerexcessen kan dit op grond van de APV. Dit blijft ongewijzigd.</p>
8.2	<p>De Wegsleepregeling blijft van kracht.</p>
9.	<ul style="list-style-type: none"> Wij blijven zoeken naar nieuwe mogelijkheden voor mobiliteitsmanagement binnen de gemeentelijke organisatie en behouden de bestaande, zoals het Nieuwe Werken, de openbaar vervoer abonnementen voor medewerkers. Wij gaan de komende jaren nadrukkelijk in overleg met bedrijven binnen onze gemeente om

	samen te zoeken naar (nieuwe) mogelijkheden op het gebied van mobiliteitsmanagement, voor die bedrijven persoonlijk, maar ook mogelijkheden die in het algemeen voor onze inwoners kunnen bijdragen.
10.1	<ul style="list-style-type: none"> • De richtlijnen uit publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012), van het CROW hanteren wij als basis voor de beoordeling van parkeervraagstukken in gemeente Renkum. Zodra deze publicatie wordt herzien, geldt de nieuwe versie. • Gemeente Renkum kent (in 2012) een omgevingsadressendichtheid van 830 en valt daarmee in de categorie 'Weinig Stedelijk'.
10.2	<ul style="list-style-type: none"> • In onze gemeente gaan wij bij het beoordelen van een parkeervraagstuk in principe altijd uit van het gemiddelde van de in Publicatie 317 opgenomen bandbreedtes. • Voor het vaststellen van de beschikbare parkeerruimte wordt voor de parkeerplaatsen op eigen terrein niet het daadwerkelijke aantal aangehouden, maar een berekeningsaantal, conform tabel 5 in de Parkeernota. • Wanneer een (te hoge) parkeerdruk in een wijk het effect is van het niet meer mogelijk zijn van parkeren op een groot aantal particuliere opritten, komt de gewenste normering in die wijk 0,8 parkeerplaats per woning lager te liggen. • Voor het halen en brengen van kinderen bij (basis)scholen wordt vanwege de korte piekperiode de specifieke rekenmethode toegepast, zoals die is opgenomen in par. 10.2.3 in de Parkeernota. • Voor met name grootschalige ontwikkelingen waarbij functies elkaar aanvullen en gecombineerd parkeren mogelijk is, moet de parkeerbehoefte worden bepaald aan de hand van een parkeerbalans, zoals dit in par. 10.2.6 van de Parkeernota is opgenomen. Het opstellen van een parkeerbalans is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. • Bij het bepalen van een parkeerbalans wordt uitgegaan van de aanwezigheidspercentages en de piekmomenten zoals die in Publicatie 317 van het CROW zijn opgenomen.

12 ACTIEPLAN

In dit actieplan zijn nagenoeg alle maatregelen op korte termijn gepland (2014, 2015) en ze zijn in principe met minimale kosten of binnen de reguliere uren uit te voeren, of het benodigde budget komt uit een andere post. Om te kunnen voldoen aan ons beleid, is het echter ook noodzakelijk om de komende jaren extra budget in te zetten voor bijvoorbeeld de aanleg of aanpassing van parkeerplaatsen. In het nieuw op te stellen MUP worden deze parkeermaatregelen opgenomen. Naast deze acties vinden de reguliere werkzaamheden, zoals aanvragen gehandicaptenparkeerplaatsen, afhandelen vergunningaanvragen en het verkeerskundig beoordelen van (bouw)projecten etc., uiteraard volledig doorgang.

Par	Actie	Wanneer	€
1	Een nieuw MUP opstellen. Hierin worden onder andere nieuwe parkeermaatregelen opgenomen.	2014	Materieel budget aanvragen
2	Beleidsregels parkeren elektrische auto's opstellen	2014	Reguliere uren
3	Het uitvoeren van een parkeeronderzoek in de dorpscentra om de huidige situatie in kaart te brengen. Dit zou door een stagiair kunnen worden opgepakt.	2015, 2020	Stagevergoeding
4	Onderzoek doen naar mogelijke nut en noodzaak van een in te stellen blauwe zone in de centra van Renkum en Doorwerth.	2015	Reguliere uren
5	Bij elke aanvraag vanuit een wijk met een hoge parkeerdruk of elk (intern) project waar door werk met werk te maken voordeel te behalen valt, wordt de parkeersituatie in die wijk/buurt in kaart gebracht, alvorens te reageren op de specifieke aanvraag.	continu	Reguliere uren
6	Het Programma van Eisen voor de openbare ruimte wordt geactualiseerd.	2014	Reguliere uren
7	Onderzoek naar optimalisering van het vrachtwagenparkeren en naar een mogelijke (centrale) vrachtwagenparkeerplaats	2014	'Revitalisering Bedrijven-terreinen'
8	Verwijzing naar bedrijventerreinen / vrachtwagenparkeerplaats verbeteren	2014/2015	PM
9	Laden en lossen op Utrechtseweg Oosterbeek oplossen in HOV-maatregelen	2014	Reguliere uren
10	Opstellen van een 'Lokale aanpak fiets', aanvullend op het GVVP.	2014	Reguliere uren
11	Fietsparkeervoorzieningen aanleggen bij bushaltes en stations.	2014	Uit MUP + 90% subsidie
12	Beleidsregels Parkeren bij evenementen opstellen	2014	Reguliere uren
13	Bedrijven stimuleren meer aan mobiliteitsmanagement te doen.	2014 en verder	Reguliere uren
14	Aanleggen extra parkeerplaatsen bij station Wolfheze	2014 (2015)	Uit MUP +subsidie
15	Onderzoek doen naar optimalisatie van het parkeren bij station Oosterbeek + maatregelen uitvoeren	2014, 2015	Reguliere uren, budget aanvragen
16	Waar dit uit parkeeronderzoek nodig blijkt en het ook daadwerkelijk als een nuttige aanvulling wordt gezien, worden extra parkeerplaatsen aangelegd of aangepast.	2015 en verder	PM

13 SLOTBEPALINGEN

13.1 Inwerkingtreding

De Parkeernota 2014-2020 treedt in werking, na vaststelling door de gemeenteraad van Renkum op 26 februari 2014.

13.2 Citeertitel

Deze nota kan worden aangehaald als Parkeernota 2014-2020.

13.3 Overgangssituatie

Tot het moment dat deze Parkeernota is vastgesteld, worden de afgegeven parkeernormen gebaseerd op wat vastgesteld is in de Parkeernota 2003 en het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2011-2020.

Initiatieven die vóór de inwerkingtreding van de Parkeernota een positief principebesluit (van het college) hebben gekregen, kunnen op basis van het eerdere beleid worden uitgewerkt. Omgevingsvergunningen die vóór de inwerkingtreding van de Parkeernota in procedure zijn gebracht, worden op basis van de parkeernormen uit deze Parkeernota getoetst.

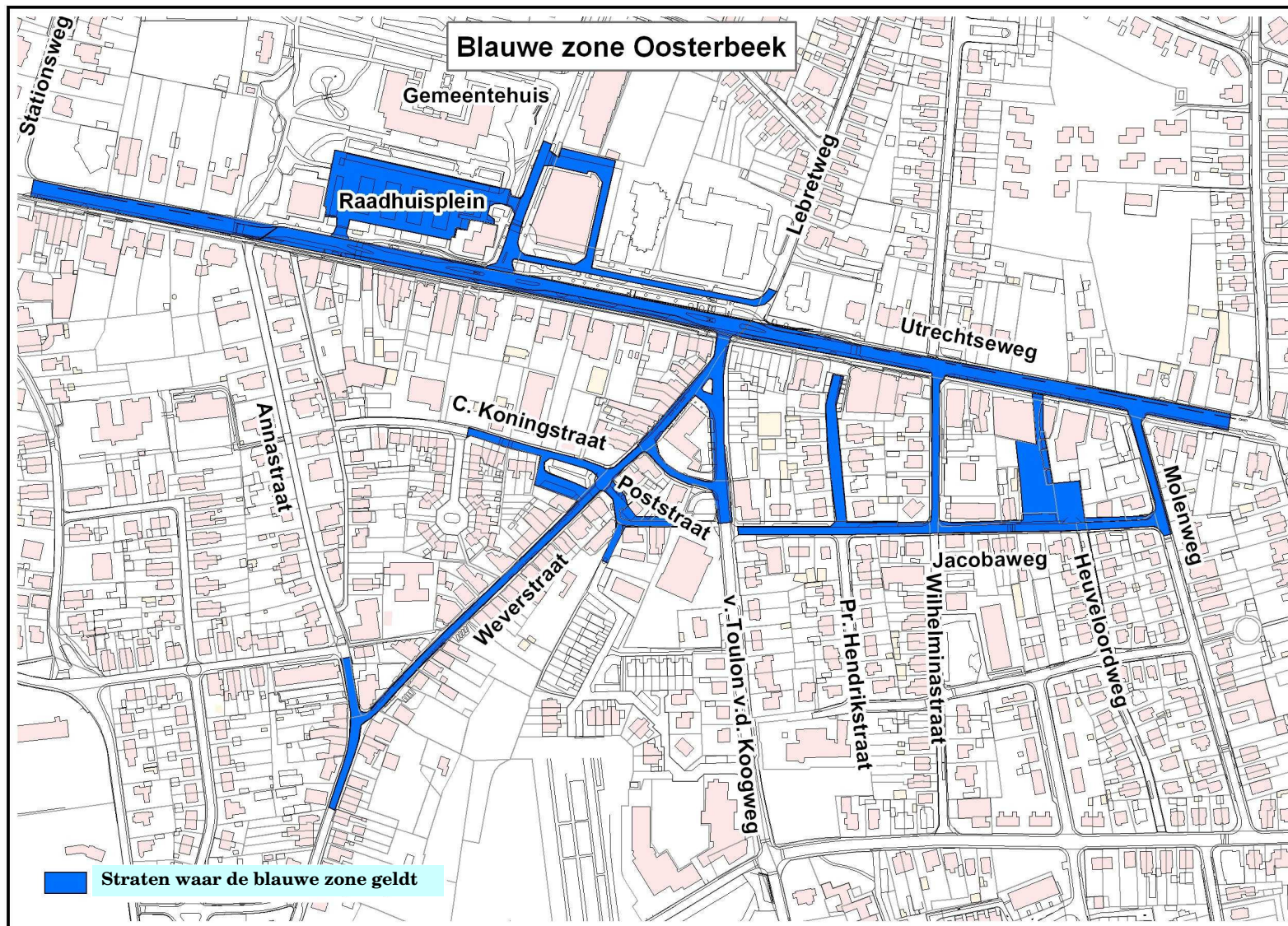
13.4 Hardheidsclausule

Na vaststelling van de 'Parkeernota' zijn de hierin beschreven parkeernormen en werkwijze van toepassing op alle toekomstige plannen en projecten. Uitzondering hierop vormen de locaties waarvoor in het bestemmingsplan parkeernormen opgenomen zijn. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de Parkeernota indien strikte toepassing van de nota leidt tot een bijzondere hardheid die niet door dringende redenen/noodzaak wordt gerechtvaardigd. De dringende redenen/noodzaak om van deze hardheidsclausule gebruik te kunnen maken, dient te zijn aangetoond.

14 GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

- a. Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV), CROW
- b. Publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012, CROW
- c. Publicatie 291, Leidraad fietsparkeren, december 2010, CROW
- d. Publicatie 311, Handboek parkeren, augustus 2012, CROW
- e. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, gemeente Renkum, 2010
- f. Meerjarenuitvoeringsprogramma GVVP 2011-2014, gemeente Renkum, 2011
- g. Structuur-, Ruimtelijke en Economische visie, gemeente Renkum, 2010
- h. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012
- i. Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP-2), 2004
- j. Regionaal Plan 2005-2020, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2005
- k. Mobiliteitsaanpak Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2011
- l. Fietsvisie, Stadsregio Arnhem Nijmegen, 2010

BIJLAGE 1 – HUIDIGE GRENZEN BLAUWE ZONE OOSTERBEEK



BIJLAGE 2 - BEGRENZING ZONES



BIJLAGE 3 – VOORBEELD PARKEERBALANSBEREKENING

In dit voorbeeld gaan wij uit van een gebied waar een peuterspeelzaal, een kinderdagverblijf, een BSO, een gymzaal en een bibliotheek worden gehuisvest. Allereerst wordt op basis van de ASVV het aantal benodigde parkeerplaatsen per onderdeel berekend:

Voorziening	Eenheid	Parkeerplaatsen per eenheid	Totaal parkeerplaatsen
Peuterspeelzaal (61 m2)	Ca. 4 leiders + 1 coördinator	0,7/arbeidsplaats+kiss&ride	3 + 2,5 = 5,5 (6)
Kinderdagverblijf (183 m2)	Ca. 12 leiders + 1 coördinator	0,7/arbeidsplaats+kiss&ride	8,5 + 4,5 = 13
Bso (61 m2)	Ca. 2 leiders	0,7/arbeidsplaats	1,5 (2)
Gymzaal	613 m2 bvo	2 per 100 m2	12
Bibliotheek	283 m2 bvo	0,8 per 100 m2	2,5 (3)

Vervolgens wordt op basis van de aanwezigheidspercentages van de ASVV bepaald wat de maatgevende momenten van ieder onderdeel zijn. Met deze percentages verrekenen we het benodigd aantal parkeerplaatsen om tot een reëel beeld van het parkeergebruik te komen:

Voorziening	Totaal parkeerplaatsen	Middag		Avond		Zaterdag	
		Perc.	PP	Perc.	PP	Perc.	PP
Peuterspeelzaal	6	100	6	0	0	0	0
Kinderdagverblijf	13	100	13	0	0	0	0
Bso	2	100	2	0	0	0	0
Gymzaal	12	40	5	100	12	60	7
Bibliotheek	3	70	2	100	3	75	2
TOTAAL			28		15		9

Conclusie: benodigd aantal parkeerplaatsen is **28**, uitgaande van de maatgevende **middag**.

Een dergelijke berekening is ook mogelijk voor het bepalen van het aantal fietsparkeerplaatsen.

Generaal Urquhartlaan
6861 GG Oosterbeek

Postbus 9100
6860 HA Oosterbeek
Telefoon (026) 33 48 111
Fax (026) 33 48 310

Internet www.renkum.nl



Gemeente Renkum

