

GEMEENTE SOEST

Bijlagen regels

Ontwerp bestemmingsplan

Birkstraat 148 e.o.

NL.IMRO.0342.BPLG0040-0201

12 juli 2021

bestemmingsplan Bijlagen bij regels

Birkstraat 148 e.o.

ontwerp 12-07-2021

Inhoudsopgave

Bijlagen bij regels **5**

Bijlage 1 **Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis** **6**

Bijlage 2 **Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter** **9**

Bijlage 3 **Inrichtingsplan** **28**

Bijlage 4 **Beeldkwaliteitsplan** **31**

Bijlagen bij regels

Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis

Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS					
-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING T.B.V. DE LANDBOUW						
014	0	Dienstverlening t.b.v. de landbouw:						
014	2	- algemeen (o.a. loonbedrijven): b.o.<= 500 m²	30	10	30	10	30	2
014	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. <= 500 m²	30	10	30	10	30	2
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN						
1552	2	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30	0	30	2
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:						
1581	1	- v.c. < 2500 kg meel/week	30	10	30 C	10	30	2
1584	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:						
1584	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30	10	30	2
1584	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30	10	30	2
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30 C	0	30	2
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT						
182		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30	10	30	2
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.						
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30	0	30	2
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA						
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30	0	30	2
2223	A	Grafische afwerking	0	0	10	0	10	1
2223	B	Binderijen	30	0	30	0	30	2
2224		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10	10	30	2
2225		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30	10	30 D	2
223		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10	0	10	1
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN						
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:						
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30	10	30	2
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS						
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	30	10	30	10	30	2
31	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.						
316		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30	10	30	2
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN						
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d.	30	0	30	0	30	2
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.						
361	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10	0	10	1
362		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10	10	30	2
363		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30	10	30	2
45	-	BOUWNIJVERHEID						
45	3	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30	10	30	2
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS						
5020.4	B	Autoboeklederijen	0	0	10	10	10	1

Staat van bedrijfsactiviteiten aan huis

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS					
-	nummer		GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING						
511		Handelsbemiddeling (kantoren)	0	0	10	0	10	1
52	-	DETAILHANDEL EN REPARATIE T.B.V. PARTICULIEREN						
527		Reparatie t.b.v. particulieren (excl. auto's en motorfietsen)	0	0	10	10	10	1
55	-	LOGIES-, MAALTIJDEN- EN DRANKENVERSTREKKING						
5552		Cateringbedrijven	10	0	30 C	10	30	2
60	-	VERVOER OVER LAND						
6022		Taxibedrijven	0	0	30 C	0	30	2
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE						
641		Post- en koeriersdiensten	0	0	30 C	0	30	2
642	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10 C	0	10	1
70	-	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED						
70	A	Verhuur van en handel in onroerend goed	0	0	10	0	10	1
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN						
714		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30	10	30 D	2
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE						
72	A	Computerservice- en informatietechnologie-bureau's e.d.	0	0	10	0	10	1
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK						
731		Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	30	10	30	30 R	30	2
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	0	0	10	0	10	1
85	-	GEZONDHEIDS- EN WELZIJNSZORG						
8512, 8513		Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven	0	0	10	0	10	1
92	-	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE						
921, 922		Studio's (film, TV, radio, geluid)	0	0	30 C	10	30	2
9234		Muziek- en balletscholen	0	0	30	0	30	2
9234.1		Dansscholen	0	0	30 C	0	30	2
9251, 9252		Bibliotheken, musea, ateliers, e.d.	0	0	10	0	10	1
9262	F	Sportscholen, gymnastiekzalen	0	0	30 C	0	30	2
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING						
9302		Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	0	0	10	0	10	1
9304		Fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden	10	0	30 C	0	30	2
9305	B	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	0	0	10 C	0	10 D	1

Bijlage 2 Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter

GEMEENTE SOEST

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Soest

Nr. 62407

26 maart

2018

Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter

1. Inleiding

Aanleiding
In 2008 heeft de gemeenteraad van Soest het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Daarin staat dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans moeten blijven. Het hebben van voldoende parkeerplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en (economische) vitaliteit van Soest en Soesterberg. Het hanteren van parkeernormen en het vasthouden aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen hoort daarbij. De “Nota parkeernormen auto en fiets” (kortweg: parkeernota) bevat de parkeernormen van de Gemeente Soest. In deze nota staat hoe we in de gemeente Soest de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen berekenen. In oktober 2009 hebben we de parkeernota voor het eerst vastgesteld.

De parkeernota herzien we in principe elke vier jaar. De huidige herziening is ingegeven vanuit het Retailbeleid 2016-2026. Daarin komt onder andere de trend van mengformules in de winkelgebieden naar voren. In december 2016 heeft de gemeenteraad besloten tot een aantal korte termijn maatregelen met betrekking tot parkeren in de winkelgebieden, waaronder het herzien van de parkeernormen voor de winkelgebieden. Met deze 3e herziening van de parkeernota hebben we daar invulling aan gegeven.

Doelstelling
De parkeernota is een bestuurlijk instrument, waarmee de gemeenteraad de kaders voor het parkeerbeleid bepaald. Het doel van de nota is ervoor zorgen dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans blijven en duidelijkheid te bieden aan ontwikkelaars over de eisen die we omtrent parkeren stellen.

Het reserveren van voldoende ruimte voor parkeren blijkt vaak een lastige opgave, waarbij de belangen van bewoners, bezoekers, bedrijven en winkeliers lijnrecht tegenover elkaar kunnen staan. Het zorgen voor voldoende parkeerplaatsen zien we niet alleen als verantwoordelijkheid voor de gemeente. Bestaande parkeerproblemen hoeven niet opgelost te worden, maar wij verwachten van particulieren en bedrijven wel dat zij bij nieuwe ontwikkelingen zelf in voldoende mate in parkeerplaatsen voorzien en daar ook in investeren. Daarom staan in deze nota parkeernormen.

Het afschaffen van de parkeernormen biedt geen oplossing voor de mobiliteit en bereikbaarheid. Het leidt in de praktijk tot de aanleg van minder parkeerplaatsen en legt daarmee parkeerproblemen bij buren of andere ondernemers. Of het legt de kosten voor de aanleg van parkeerplaatsen bij de gemeenschap, terwijl we als gemeente de wettelijke verplichting hebben om kosten die we maken te verhalen op een initiatiefnemer van een gebiedsontwikkeling.

Werkwijze
De parkeernormen hebben we afgeleid vanuit landelijke kengetallen van CROW. Daar is een Soester accent aan toegevoegd. Dit om de parkeernormen niet een belemmering te laten zijn bij ruimtelijke ontwikkeling, maar juist om de bijdrage aan de leefbaarheid en economische vitaliteit voorop te stellen. Zo biedt de gemeente Soest met deze nota de keuze om te investeren in de fiets, is er een standaard ontheffing voor een beroep of kleine praktijk aan huis en kan wie echt niet weet te voldoen aan de parkeereis een beroep doen op een afkoopregeling. Dit alles om ontwikkeling mogelijk te maken. Daarmee kan het parkeerareaal in evenwicht worden gehouden en blijft de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gemeente gewaarborgd.

In deze trend hebben we ook de 3e herziening gemaakt, waarbij ons uitgangspunt ‘beter en slimmer’ is. We hebben de flexibiliteitsbepaling verruimd en hebben nu fietsparkeernormen voor alle functies. Vanuit het Retailbeleid 2016-2016 hebben we parkeernormen voor de Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg aangepast. Er is nu sprake van een centrumfunctie waarbinnen zowel detailhandel als dienstverlening en horeca mogelijk is. Verandering van functie en het toepassen van mengformules wordt daarmee in deze gebieden makkelijker.

Bij deze 3^{e} herziening van de parkeernota hebben we op 20 maart 2017 een participatiebijeenkomst georganiseerd, waarvoor we projectontwikkelaars, makelaars, woningcorporaties en bedrijvenkringen hebben uitgenodigd. Ook hebben we een algemene uitnodiging in de Soester Courant gedaan. Vanuit deze inspraak hebben we onder andere definities duidelijker gemaakt, de afrondingsregels vereenvoudigd, de categorieindeling bij woningen gebaseerd op gebruiksoppervlak in plaats van bruto vloeroppervlak en nieuwe normen voor sociale woningbouw of zorgwoningen toegevoegd.

Leeswijzer
In deze nota staat in hoofdstuk twee eerst het juridisch kader. Vervolgens staat in hoofdstuk drie hoe we de parkeereis berekenen. In het vierde hoofdstuk hebben we omschreven welke inrichtingseisen we aan parkeerplaatsen voor de auto en de fiets stellen. Tot slot staat in hoofdstuk vijf een aantal eisen over ontheffing van de parkeereis, waaronder de afkoopregeling. In de bijlagen staan de tabellen met parkeernormen voor de verschillende functies en toelichtingen waarnaar we in de verschillende hoofdstukken verwijzen.

2. Juridisch kader

2.1 Uitgangspunt ruimtelijke plannen
De parkeernormen in deze nota hebben primair betrekking op nieuw- en verbouwplannen waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Om te beoordelen of een vergunning verleend kan worden, toetsen we de aanvraag aan het bestemmingsplan. Via het paraplubestemmingsplan verwijzen we voor parkeren naar deze nota.

2.2 Bestaande situaties en herinrichtingen van wegen
De parkeernormen in deze nota hebben geen betrekking op bestaande situaties of herinrichtingen van wegen. In bestaande gevallen geldt de parkeereis die in een vergunning staat. Deze nota voorziet niet in een oplossing voor bestaande parkeerproblemen. Ook niet bij de herinrichting van een weg door de gemeente.

2.3 Parkeerfonds
Het vragen van een financiële parkeerbijdrage voor wie zelf niet in staat is om volledig in het aantal parkeerplaatsen te voorzien, vindt zijn juridische grondslag in de bouwverordening, de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is voor de gemeente de verplichting opgenomen om kosten die we maken in het openbaar gebied te verhalen. Op basis van dit principe hebben we een bestemmingsreserve parkeerfonds in het leven geroepen. In paragraaf 5.3 beschrijven we de afkoopregeling.

2.4 Citeertitel
Deze nota halen we aan als "Parkeernota 2017".

2.5 Overgangsbepaling
Als voor de inwerkingtreding van het 'Paraplubestemmingplan Retail en Nota parkeernormen auto en fiets' een schriftelijk verzoek om vooroverleg (schetsplan en/of principeverzoek) bij de gemeente Soest is ingediend kan de aanvrager zich beroepen op deze overgangsbepaling. Als in die gevallen een ontvankelijke aanvraag voor een omgevingsvergunning binnen één jaar na inwerkingtreding is ingediend, mag nog worden gerekend met de 2e herziening van de Nota parkeernormen auto en fiets.

3. Berekening van de parkeereis

In dit hoofdstuk lichten we toe hoe we aan de hand van de parkeernormen de parkeereis berekenen.

3.1 Berekenen van de parkeereis
Op basis van de parkeernormen (vastgelegd in bijlage 1 en 2 van deze nota) berekenen we hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een ontwikkeling; de parkeereis. De parkeereis berekenen we door de hoeveelheid of de omvang van de functie(s) te vermenigvuldigen met de parkeernormen uit de bijlage. Aan deze parkeereis moet minimaal worden voldaan. Het is altijd toegestaan om meer parkeerplaatsen te realiseren.

Voor de hele gemeente gelden de parkeernormen uit bijlage 1, met uitzondering van de begrensde winkelgebieden Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg. In die winkelgebieden gelden de afwijkende parkeernormen uit bijlage 2. In die bijlage staan ook de grenzen van de winkelgebieden.

Bij het berekenen van de omvang van een functie gaan we, tenzij anders vermeld, altijd uit van het bruto vloeroppervlak (bvo)[1] volgens NEN2580. Bij de classificatie van woningen gaan we uit van het gebruiksoppervlak (GO) volgens NEN2580. De parkeernormen staan in bijlage 1 meestal per 100 m^2 bvo weergegeven. Die normen passen we per 1 m^2 bvo toe. Dus 4 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo staat gelijk aan 1 parkeerplaats per 25 m^2 bvo.

1) Dit betreft de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

De ruimte voor inpandig parkeren en/of laden en lossen rekenen we niet mee in het bvo waarover we de parkeereis berekenen.

3.2 Ondergeschikte functies
De parkeereis berekenen we over de hoofdfunctie(s) van een pand. Ondergeschikte functies berekenen we in principe niet apart. We beschouwen een functie als ondergeschikt als de parkeereis daarvan niet leidt tot een toe- of afname van meer dan 3 parkeerplaatsen of bij ontwikkelingen groter dan 30 parkeerplaatsen niet leidt tot een toe- of afname van meer dan 10% van de parkeereis.

Bijvoorbeeld: een bedrijfsgebouw van 1.000 m^2 bvo heeft een parkeereis van 19 parkeerplaatsen. Als zich in dat gebouw een opslagruimte van 100 m^2 bvo bevindt, dan berekenen we opslag niet apart. De opslag is een ondergeschikte functie van het bedrijfsgebouw. Als de opslag 400 m^2 bvo groot is berekenen we de opslag wel apart. De parkeereis voor 600 m^2 bedrijfspand en 400 m^2 opslag is namelijk 15 parkeerplaatsen. Omdat het verschil groter is dan 3 parkeerplaatsen beschouwen we de opslagruimte als zelfstandige functie en niet als ondergeschikte functie van het bedrijfsgebouw.

3.3 Fietsparkeernormen
Bij het bepalen van de parkeereis bieden we de keuze om fietsparkeerplaatsen te realiseren, in ruil voor een lagere autoparkeernorm. Naast de kolom met reguliere parkeernormen in bijlage 1 of 2, staat daarom een kolom met fietsparkeernormen en een lagere autoparkeernorm waaraan in dat geval beide voldaan moet worden.

3.4 Bestaand tekort aan parkeerplaatsen
Bij ontwikkelingen hoeft een bestaand tekorten aan parkeerplaatsen op eigen terrein niet opgelost te worden. Het bestaande tekort berekenen we door de parkeereis van de laatst actieve, legale functie(s) te bepalen volgens de actuele parkeernormen en de in paragraaf 3.1 beschreven werkwijze. Hiervan trekken we het aantal parkeerplaatsen af dat op eigen terrein aanwezig was tijdens de laatste actieve functie(s).

Als er in werkelijkheid minder parkeerplaatsen zijn dan er volgens (de tekening bij) de oude vergunning zouden moeten zijn, dan rekenen we met het aantal parkeerplaatsen volgens de oude vergunning.

Het voorgaande vatten we samen in de volgende formules:

Totale parkeereis = Parkeereis van de nieuwe functie – bestaand parkeertekort
Bestaand parkeertekort = Parkeereis van de oude functie – aantal parkeerplaatsen op eigen terrein

Bij het bepalen van het bestaande parkeertekort kijken we niet naar fietsparkeerplaatsen. Als we bij een eerdere vergunning fietsparkeerplaatsen hebben geëist, volgens paragraaf 3.3, dan moeten deze fietsparkeerplaatsen in een nieuwe situatie te worden teruggebracht of gecompenseerd worden door middel van autoparkeerplaatsen volgens de verhoudingen in bijlage 1 of 2.

3.5 Bestaand overschot aan parkeerplaatsen
Een overschot aan parkeerplaatsen op het eigen terrein mag ingezet worden bij een ruimtelijke ontwikkeling. Het overschot berekenen we door de parkeereis van de laatst actieve, legale functie(s) te berekenen volgens de actuele parkeernormen zoals in paragraaf 3.1 staat. Daarvan trekken we het aantal aanwezige parkeerplaatsen af.

3.6 Bestaande parkeerplaatsen die verloren gaan
Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, bijvoorbeeld door de aanleg van een nieuwe inrit, moeten in het plan gecompenseerd worden. Ook niet gemarkeerde parkeermogelijkheden op de rijbaan moeten gecompenseerd worden.

3.7 Dubbelgebruik van autoparkeerplaatsen (parkeerbalans)
De parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld woningen en kantoren worden niet op hetzelfde moment gebruikt. Als in een pand verschillende functies aanwezig zijn, kan het zijn dat niet elke functie op hetzelfde moment van de dag bezoekers trekt. Met een parkeerbalans kunnen we de parkeerbehoefte op verschillende momenten van de dag bepalen, We berekenen wat het drukste moment is en wat op dat moment het aantal autoparkeerplaatsen moet zijn. Dit wordt de parkeereis. We doen dit volgens de voorgeschreven methode van CROW.[2] De aanwezigheidspercentages die voor de verschillende momenten van de dag gebruikt moeten worden staan in bijlage 3. We doen dit alleen als verschillende functies binnen één ontwikkeling gebruik maken van dezelfde parkeergelegenheid. De parkeerbalans combineren we niet met naburige percelen (zie 4.3.2) of met al aanwezige openbare parkeerplaatsen (zie 4.3.3).

2) Op basis van CROW publicatie 311.

3.8 Afronden parkeereis
Omdat we geen halve parkeerplaatsen kunnen realiseren, ronden we de parkeereis altijd af op een heel getal.[3] Bij (een combinatie met) woningbouw ronden we de parkeereis af op één cijfer achter de komma. Vanwege correctiefactoren voor parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen is het namelijk mogelijk (een berekend aantal van) bijvoorbeeld 0,8 parkeerplaats te realiseren (zie 4.1.3). We verrekenen eerst eventuele bestaande parkeertekorten (zie 3.4) en dubbelgebruik (zie 3.7). De parkeereis ronden we pas aan het einde van alle berekeningen af.

3.9 Laden en lossen
Voor het laden en lossen van goederen geldt dat, als de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte, hierin in voldoende mate moet worden voorzien. In deze nota staan hiervoor geen aanvullende normen. Wel geldt ook hierbij dat bestaande tekorten niet opgelost hoeven te worden bij nieuwe ontwikkelingen.

4 Inrichtingseisen aan parkeervoorzieningen voor auto en fiets

In dit hoofdstuk staan de inrichtingseisen die we stellen aan parkeervoorzieningen voor de fiets en de auto.

4.1 Autoparkeerplaatsen
In deze paragraaf staan eisen met betrekking tot autoparkeerplaatsen. De eisen voor fietsparkeerplaatsen komen in paragraaf 4.2 aan de orde.

4.1.1 Bruikbaarheid
De parkeerplaatsen beoordelen we op bruikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij toetsen we in ieder geval aan de volgende eisen:

Bruikbaarheid:
- Parkeerplaatsen en wegen voldoen aan de afmetingen in paragraaf 4.1.2.
- Parkeerplaatsen zijn individueel te gebruiken. Twee parkeerplaatsen kunnen bijvoorbeeld niet achter elkaar op een oprit worden gesitueerd. Slechts één parkeerplaats beoordelen we dan als bruikbaar.
- Het realiseren van een nieuwe inrit of het verplaatsen van een bestaande inrit toetsen we ook aan de "beleidsnota inritvergunningen". Als volgens deze beleidsnota geen inritvergunning kan worden verkregen, zijn de parkeerplaatsen niet bruikbaar.
- Bij de functies wonen, bedrijf en kantoor wordt minimaal elke 50e parkeerplaats ingericht als gehandicaptenparkeerplaats. Bij alle overige functies wordt minimaal elke 20e parkeerplaats als gehandicaptenparkeerplaats aangelegd. Hiervoor gelden afwijkende afmetingen (zie 4.1.2). Bij ontwikkelingen met minder dan 20 of 50 parkeerplaatsen gelden geen eisen voor gehandicaptenparkeren.
- Minimaal elke 50e en 51e parkeerplaats[4] bij een ontwikkeling wordt ingericht als oplaadpunt voor elektrische voertuigen. Op de situatietekening wordt de locatie van de oplaadzuil aangeduid bij twee naast elkaar gelegen parkeervakken. Bij ontwikkelingen met minder dan 50 parkeerplaatsen en bij privéparkeerplaatsen bij woningbouw is de aanleg van oplaadpunten vrijwillig.

Verkeersveiligheid:
- Bij een parkeerplaats aan de openbare weg mag geen fietspad of trottoir worden gekruist om het parkeervak te bereiken.
- Parkeerplaatsen haaks of schuin (gestoken) op de weg, staan we alleen toe op eigen terrein, of als;
  - er sprake is van een weg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h;
  - de weg geen deel uitmaakt van een fiets-[5] of busroute;
  - de intensiteit van het verkeer (na de ontwikkeling) maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt; en
  - als er geen sprake is van bezoekersintensieve functies waarbij veel parkeerwisselingen worden verwacht; zoals bij detailhandel en centrumfuncties.

Parkeer- of stallingsgarages
Bij (ondergrondse) parkeer- of stallingsgarages gelden daarnaast de volgende eisen:

3) Voorbeeld: Een parkeereis van 4,499 ronden we af op 4. Een parkeereis van 4,500 ronden we af op 5.
4) Niet openbare parkeerplaatsen bij woningbouw tellen niet mee in de optelsom.
5) We bedoelen hier primaire fietsroutes zoals we die staan in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP).

- Een garage toetsen we altijd aan NEN 2443 en moet *minimaal* voldoen aan de *aanbevolen* normen die daarin staan, bijvoorbeeld waar het gaat om hellingbanen.
- Bij de uitgang van een ondergrondse garage moet voor de veiligheid minimaal 5 meter tussen het einde van de hellingbaan en een voet- of fietspad of rijbaan aanwezig zijn.
- De parkeervakken en rijbanen voldoen in aanvulling op de NEN 2443 ook in een parkeer- of stallingsgarage minimaal aan de eisen uit 4.1.2.

4.1.2 Afmetingen

De ruimte voor het parkeren van auto's moet in ieder geval afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Dit geldt zowel voor parkeervakken, als voor rijwegen.

Deze afmetingen zijn alleen van toepassing op de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen. Bestaande parkeervoorzieningen kunnen in stand blijven en hoeven niet aangepast te worden aan deze eisen.

Als een bestaande rij parkeerplaatsen wordt uitgebreid, mag als dit tot onlogische situaties zou leiden, van de onderstaande maatvoering worden afgeweken en mogen de bestaande afmetingen worden doorgezet.

Langs parkeren

Een parkeervak parallel aan de weg (langs parkeren) heeft een breedte van minimaal 2,0 m en een lengte van 6,0 m (minimaal 5,0 m als het eerste parkeervak in een strook bijvoorbeeld via een inrit bereikt kan worden).

Langs parkeren is niet mogelijk als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid.

Een rijweg langs een parkeervak is ten minste 3,50 m breed (éénrichtingsverkeer) of 5,0 m[6] breed (tweerichtingsverkeer). Na het laatste parkeervak loopt de rijweg nog minimaal 5,0 m rechtdoor om achteruit inparkeren mogelijk te maken.

Aan de andere kant is naast een parkeervak een uitstapstrook van ten minste 0,53 m (bij voorkeur 0,83 m) aanwezig en bij een parkeervak aan de linkerkant van een eenrichtingsweg ten minste 0,83 m.

Gestoken parkeren

Gestoken (schuin) parkeren onder een hoek van bijvoorbeeld 30, 45 of 60 graden is mogelijk, behalve als er sprake is van een doodlopende weg zonder keermogelijkheid. Daarbij gaan we uit van de afmetingen in paragraaf 12.2.19 van de ASVV 2012 (CROW) of tabel 4A (Afmetingen van verschillende onderdelen van openbare parkeerterreinen en openbare parkeergarages bij haaks of schuin parkeren) van de NEN2443 (2013). Naast elk hoekvak wordt een vrije uitstapstrook van ten minste 0,53 m (bij voorkeur 0,83 m) aangebracht.

Haaks parkeren

In de volgende tabel staan de minimale afmetingen bij haaks parkeren (onder een hoek van 90 graden). Tussen haakjes staan de voorkeursmaten volgens de NEN2443 (2013).

Lengte	Breedte	Rijweg
5,00 m (5,13 m)	2,40 m	5,65 m (6,67 m)
5,00 m (5,13 m)	2,45 m	5,45 m (6,33 m)
5,00 m (5,13 m)	2,50 m	5,40 m (6,00 m)
5,00 m (5,13 m)	3,50 m ♿	5,40 m (6,00 m)

Naast elk hoekvak wordt een vrije uitstapstrook van ten minste 0,53 m (bij voorkeur 0,83 m) aangebracht. Als zich op de kop van een parkeervak een trottoir bevindt, wordt parkeren met overstek gerealiseerd door het parkeervak 4,50 m lang te maken en het trottoir 0,50 m te verbreden. Als er sprake is van een doodlopende parkeerweg, loopt deze na het laatste parkeervak nog ten minste 1,50 m door, ten behoeve van het in- en uitdraaien van het laatste parkeervak.

Parkeren voor gehandicapten

♿ Een gehandicaptenparkeerplaats heeft behalve langs de rijbaan of langs andere parkeervakken altijd een vrije uitstapstrook van ten minste 1,28 m naast het parkeervak. Verder gelden de bovenstaande afmetingen.

6) Op fiets- en busroutes of 50 km/h-wegen gelden afwijkende maten volgens de Leidraad Fysieke Leefomgeving Gemeente Soest.

Garage
Een garage (bij een woning) heeft een binnenmaat van minimaal 3,0 bij 6,0 m.

4.1.3 Aanvullende eisen bij woningen
Bij woningbouw moet (een deel van) de autoparkeerplaatsen voor bezoekers openbaar zijn. Bij een ontwikkeling van 3 of meer woningen moet per 3 woningen ten minste 1 parkeerplaats openbaar zijn. Dat wil zeggen bij 3 woningen ten minste 1 parkeerplaats en bij 4, 5 of 6 woningen ten minste 2 parkeerplaatsen etc.

Aan deze eis wordt voldaan als de parkeerplaatsen voor het openbaar verkeer openstaand zijn (dus voor een ieder, ook buiten bestemmingsverkeer, te gebruiken zijn). De openbare parkeerplaatsen komen bij voorkeur in eigendom van de gemeente, maar mogen ook in gemeenschappelijk eigendom zijn (bijvoorbeeld een mandeligheid of terrein van een vereniging van eigenaren). In dat geval moet op de situatietekening bij de aanvraag expliciet vermeld worden welke parkeerplaatsen openbaar zijn.

In de bestaande situatie kan er een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein zijn (zie 3.4). Dit tekort hoeft niet opgelost te worden. We gaan er (fictief) vanuit dat dit tekort aan parkeerplaatsen al in de openbare ruimte aanwezig is. In dat geval is ook aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien voldaan.

Autoparkeerplaatsen op eigen terrein die niet voor het openbaar verkeer open staan rekenen we niet als volledige parkeerplaats. Parkeerplaatsen op eigen terrein worden namelijk niet altijd voor parkeren gebruikt. Garages worden vaak als bergruimte gebruikt. Bovendien is er op eigen terrein geen mogelijkheid voor dubbelgebruik voor bezoek van buren. In de tabel hieronder staan, volgens de richtlijnen van CROW, correctiefactoren voor parkeren op eigen terrein bij woningen. Bij het bepalen of een ontwikkeling voldoet aan de parkeereis rekenen we met het aantal parkeerplaatsen volgens het berekeningsaantal in de onderstaande tabel.

Type parkeerplaats	**Feitelijk aantal**	**Berekeningsaantal**	**Opmerkingen**
Openbaar parkeerterrein[7]	1	1,0	Per parkeerplaats
Niet openbaar parkeerterrein of -garage	1	0,8	Per parkeerplaats
Oprit	1	0,8	Oprit minimaal 5,0 m diep en 3,0 m breed
Lange oprit	2	1,0	Oprit minimaal 11,0 m diep en 3,0 m breed
Garage *Bij de woning*	1	0,4	Oprit minimaal 1,0 m diep
Garagebox *Op een ander perceel dan de woning*	1	0,5	Oprit minimaal 1,0 m diep
Oprit met garage	2	1,0	Oprit minimaal 6,0 m diep en 3,0 m breed
Lange oprit met garage	3	1,3	Oprit minimaal 12,0 m diep en 3,0 m breed

4.2 Fietsparkeerplaatsen
In de volgende paragrafen staan eisen met betrekking tot fietsparkeerplaatsen.

4.2.1 Bruikbaarheid
Op basis van de situatietekening bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning, beoordelen we of de daarop aangegeven fietsparkeerplaatsen bruikbaar zijn. Daarbij stellen we de volgende kwaliteitseisen:
- Fietsparkeerplaatsen voldoen aan de afmetingen in dit hoofdstuk.
- Een fietsparkeerplaats bevindt zich op maaiveld of is bereikbaar via een helling van maximaal 5%.
- De route naar de fietsenstalling is drempelvrij (comfortabel) en veilig.
- De locatie van een fietsenstalling of fietsparkeervak wordt herkenbaar aangegeven.

7) Alleen van toepassing als er sprake is van een gemeenschappelijk eigendom en op de situatietekening expliciet wordt aangegeven dat parkeerplaatsen openbaar zijn.

- Een fietsparkeervak wordt bij voorkeur voorzien van een fietsparkeersysteem, zoals klemmen of aanleunhekken. Anders moet het vak worden aangelegd in een afwijkende kleur bestrating met fietssymbolen.
- Een inpandige ruimte is vanaf de buitenruimte rechtstreeks bereikbaar en voor alle bezoekers toegankelijk.
- Een fietsparkeervoorziening op een trottoir mag niet ten koste gaan van de ruimte voor voetgangers om te passeren. De manoeuvreerruimte kan wel met een trottoir worden gecombineerd.

4.2.2 Afmetingen

Een fietsparkeervak heeft een lengte van 2,0 m en breedte van 0,65 m per fiets. Daarbij moet een manoeuvreerruimte (parkeerweg) van ten minste 1,2 m breed beschikbaar zijn. Een overkapping heeft een vrije hoogte van ten minste 2,3 m. Door toepassing van een fietsparkeersysteem dat voldoet aan het Fietsparkeur[8] is het mogelijk om ruimte te besparen op deze afmetingen, bijvoorbeeld door een hooglaag fietsenrek of een dubbellaagse stalling. In dat geval moet de oplossing uitgewerkt worden in de situatietekening, waarbij leverancier, model en type fietsparkeervoorziening worden aangeven.

4.2.3 Aanvullende eisen bij woningen

Bij woningbouw wordt voldaan aan de fietsparkeereis als elke woning beschikt over een afsluitbare bergruimte op maaiveld om fietsen beschermd tegen weer en wind[9] te kunnen opbergen en bij appartementen per drie appartementen ten minste 1 fiets buiten bij de hoofdingang geplaats kan worden.

Het vloeroppervlak van de bergruimte bij een woning is afhankelijk van het aantal fietsen dat daarin gestald moet kunnen worden, zoals bepaald in bijlage 1 bij deze nota. In de onderstaande tabel staan de benodigde afmetingen van de bergruimte.

Aantal	**m^2 bvo**
2 fietsen	5,0
3 fietsen	5,8
4 fietsen	7,3
5 fietsen	8,4
6 fietsen	9,5

Bij appartementengebouwen met kleine woningen mag volgens het bouwbesluit ook een gemeenschappelijke fietsenberging gerealiseerd worden. We gaan daarbij uit van een minimale oppervlakte van 1,5 m^2 bvo per fiets.

Als een fietsenberging wordt gecombineerd met een garage, dan rekenen we ten behoeve van de auto 18 m^2 extra (3,0 x 6,0 m).

4.3 Parkeren op afstand

In deze paragraaf staan eisen met betrekking tot parkeren op afstand.

4.3.1 Loopafstand

Parkeerplaatsen voor fietsen bevinden zich op het perceel, in de directe nabijheid van de (hoofd)ingang van het pand of als dit niet mogelijk is, op een loopafstand van maximaal 50 meter daarvan.

Parkeerplaatsen voor auto's kunnen binnen een loopafstand van 100 meter van de (hoofd)ingang van het pand worden gerealiseerd, voor zo ver het een woonfunctie of een maatschappelijke functie betreft. Voor de functies kantoor en/of bedrijf, horeca, detailhandel en centrumfuncties geldt een maximale loopafstand van 200 meter tot de hoofdingang. Als een ontwikkeling in een parkeer(schijf)zone ligt (bijvoorbeeld in een winkelgebied), mogen de parkeerplaatsen ook binnen de aaneengesloten grenzen van deze zone liggen.

4.3.2 Ligging op een naburig perceel

Als gebruik wordt gemaakt van een ander (privaat) perceel binnen de loopafstand, dan moet middels een privaatrechtelijke overeenkomst worden aangetoond dat de te realiseren parkeerplaatsen op dit perceel uitsluitend voor de betreffende ontwikkeling beschikbaar zijn en beschikbaar blijven.

8) Fietsparkeur is een keurmerk dat de Stichting Fietsparkeur toekend als een fietsparkeervoorziening voldoet aan gestelde normen. Op www.fietsparkeur.nl is een overzicht van de fietsparkeersystemen met een licentie weergeven.

9) Zoals bepaald in de NEN 2778.

In deze overeenkomst nemen de partijen op dat de parkeerplaatsen gedurende de openingstijden (ook wanneer deze in de toekomst worden gewijzigd) toegankelijk zijn voor een ieder (waaronder eigenaren, bewoners, bezoekers, personeel en leveranciers) die zijn bestemming heeft bij de bedoelde ontwikkeling. Bij de toegang van het pand moet in een dergelijk geval herkenbaar worden aangegeven waar de parkeervoorziening ten behoeve van bezoekers en leveranciers zich bevindt. De gemeente registreert de overeenkomst in het bouwdossier van beide percelen.

Als het gaat om bestaande parkeerplaatsen toont de aanvrager aan dat er op de betreffende locatie sprake is van een parkeeroverschot op basis van de actuele parkeernormen zoals

4.3.3 Ligging in het openbaar gebied
Het uitgangspunt van het verkeersbeleid is dat elke ontwikkeling in de eigen parkeerbehoefte voorziet. In deze parkeernota bieden we daarom geen mogelijkheid om de parkeerdruk af te wentelen op bestaande parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Bij een lage parkeerdruk in de omgeving van een ontwikkeling behoudt de gemeente de mogelijkheid om uit kostenoverwegingen het aantal openbare parkeerplaatsen te beperken.

Het kan voorkomen dat in de omgeving van de ontwikkeling ruimte in het openbaar gebied aanwezig is om (fiets)parkeerplaatsen te realiseren. In een dergelijk geval kunnen met de gemeente aanvullende afspraken worden gemaakt. Op basis van een overeenkomst kunnen (fiets)parkeerplaatsen worden gerealiseerd die de gemeente in beheer en onderhoud neemt. Bij woningbouw bestaat de verplichting een deel van de parkeerplaatsen in het openbaar gebied te realiseren (zie paragraaf 4.1.3 en 4.2.3).

5. Ontheffing van de parkeereis en afkoopregeling

Hoofddoel bij een aanvraag voor een vergunning is dat de aanvrager er alles aan doet om te voldoen aan de parkeereis. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk. Het college van B&W moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro. In dit hoofdstuk staan daarom de uitzonderingen en afwijkingsmogelijkheden.

5.1 Uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis
De gemeente Soest wil het beginnen van een kleinschalig bedrijf aan huis stimuleren. Als onder de definities van het vigerende bestemmingsplan sprake is van een beroep of bedrijf aan huis en het redelijkerwijs niet mogelijk is om de benodigde parkeerplaatsen (geheel of gedeeltelijk) op eigen terrein te realiseren, verlenen we in principe ontheffing van de parkeereis (zonder dat we hier financiële consequenties aan verbinden). Hierbij geldt dat er sprake moet zijn van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 3,0 parkeerplaatsen bedraagt.

5.2 Flexibiliteitbepaling
Als de parkeereis bij een ontwikkeling na afronding maximaal 1,0 parkeerplaats bedraagt (of 1,5 bij woningbouw) of de extra parkeerbehoefte niet meer dan 5% van de bestaande parkeereis bedraagt en als strikte toepassing van de parkeereis onredelijk is, verlenen we ontheffing van de parkeereis (zonder dat we hier financiële consequenties aan verbinden). Per perceel kan een aanvrager eenmalig een beroep op dit artikel doen. Bij een ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van een grotere samenhangende ontwikkeling die in delen wordt uitgevoerd passen we deze bepaling slechts een keer toe over het geheel. Deze bepaling passen we niet toe als gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling (zie 5.3).

5.3 Afkoopregeling
Een aanvrager die naar het oordeel van het college van B&W alles in het werk heeft gesteld om aan de parkeereis te voldoen (waaronder aanpassen van het bouwvolume en het zoeken naar parkeerruimte binnen de loopafstand), kan bij het college een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen tot (gedeeltelijke) ontheffing van de parkeereis door het storten van € 10.000,–[10] per ontbrekende parkeerplaats in het parkeerfonds.

Omdat we in de parkeereis voor woningbouw niet met hele parkeerplaatsen rekenen, kunnen tekorten ontstaan op een cijfer achter de komma. In dit geval ronden we het aantal ontbrekende parkeerplaatsen altijd naar boven af op hele parkeerplaatsen. Dit doen we omdat wij een resterende verplichting om bijvoorbeeld 0,2 parkeerplaatsen aan te leggen niet over kunnen nemen en alsnog een hele parkeerplaats moeten realiseren.
De bevoegdheid om te beslissen over het gebruik van het parkeerfonds ligt bij het college van B&W. Het college van B&W kan besluiten om ontheffing te verlenen van de parkeereis in ruil voor een bijdrage in het parkeerfonds, als de realisatie van het initiatief naar de mening van het college van B&W belang-

10) Een onderbouwing van dit bedrag is opgenomen in bijlage 4. Dit tarief wordt niet geïndexeerd.

rijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Een aanvrager kan geen rechten ontlenen aan het bestaan van het fonds.

Bij dit besluit weegt het college af of we binnen een periode van 10 jaar de parkeerplaatsen binnen de in 4.3.1 bepaalde loopafstand van het bouwplan kunnen realiseren. Als het college van B&W ontheffing verleent van de parkeereis, nemen we de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.

De bijdrage in het parkeerfonds kunnen we ook gebruiken om bestaande (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen in stand te houden. Parkeerplaatsen die we in het kader van deze afkoopregeling realiseren zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontlenen.

Een parkeerbijdrage die we ontvangen, storten we in de bestemmingsreserve parkeerfonds. Het is voor ons niet mogelijk om dit geld anders te gebruiken dan voor de aanleg van parkeerplaatsen. Als we niet binnen de redelijke termijn van 10 jaar[11] parkeerplaatsen realiseren, betalen we het bedrag terug aan de aanvrager.

5.4 Overige afwijkingen van het beleid

Burgemeester en Wethouders handelen volgens deze nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen heeft die door bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de doelen van deze nota. Dit is de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid die in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onder artikel 4:84 is opgenomen. Door deze opname in de Awb staat in deze nota geen specifieke hardheidsclausule.

11) Volgens jurisprudentie is een periode van 10 jaar acceptabel. NB: De gemiddelde ontwikkeltijd van een bouwplan is 7 à 8 jaar.

Bijlage 1 Parkeernormen

Hieronder staan de tabellen, waarin staat welke parkeernorm voor welke functie van toepassing is. De parkeernormen gelden ook voor naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen functies die niet in de onderstaande tabellen staan. Voor andere functies stelt het college van burgemeester en wethouders de parkeereis per geval vast.

In de Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg gelden afwijkende parkeernormen. De grenzen van die winkelgebieden en de parkeernormen die daar gelden staan in bijlage 2.

Achter elke functie staat eerst de reguliere parkeernorm (🚗). In de kolom daarna staat aangegeven aan welke autoparkeernorm moet worden voldaan als ook wordt voldaan aan de fietsparkeernorm (🚗 + 🚲).

Wonen

Type	🚗	🚗 + 🚲	**Eenheid**
Woning tot 45 m^2 GO	0,7	0,6 2,0	per woning
Woning van 46 tot 60 m^2 GO	1,2	1,1 3,0	per woning
Woning van 61 tot 80 m^2 GO	1,5	1,4 4,0	per woning
Woning van 81 tot 120 m^2 GO	1,8	1,7 5,0	per woning
Woning van 121 m^2 GO of groter	2,0	1,8 6,0	per woning

Uitsluitend voor toegelaten instellingen	🚗	🚗 + 🚲	**Eenheid**
Sociale huurwoning tot 45 m^2 GO	0,6	0,55 2,0	per woning
Sociale huurwoning van 46 tot 60 m^2 GO	1,1	1,0 3,0	per woning
Sociale huurwoning van 61 m^2 GO of groter	1,3	1,2 4,0	per woning

De normen gelden voor alle typen woningen, dus inclusief kamerverhuur, intra- en extramurale zorg en verpleeg- en verzorgtehuizen, seniorenwoningen, aanleunwoningen en serviceflats. Alleen binnen de bestemming maatschappelijk hebben zorgwoningen een afwijkende norm (zie maatschappelijk-zorg).

De genoemde oppervlaktes betreffen de privégedeelten. Voor gemeenschappelijke ruimtes binnen bijvoorbeeld een Vereniging van Eigenaren of zorginstelling gelden geen parkeernormen voor zover deze ruimtes uitsluitend bestemd zijn voor (de verzorging van) bewoners of direct daaraan gekoppelde werkzaamheden en deze ruimtes niet door derden worden gebruikt.

De normen voor sociale huurwoningen gelden uitsluitend voor toegelaten instellingen volgens artikel 19 van de Woningwet. Het gaat om "Verenigingen met volledige rechtsbevoegdheid en stichtingen die zich ten doel stellen uitsluitend op het gebied van de volkshuisvesting werkzaam te zijn en beogen hun financiële middelen uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting in te zetten (uitsluitend in het belang van de volkshuisvesting werkzaam)".

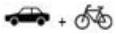
In paragraaf 4.1.3 (auto) en 4.2.3 (fiets) staan aanvullende eisen aan parkeren bij woningbouw.

Bedrijf en/of kantoor

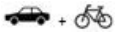
Type	🚗	🚗 + 🚲	**Eenheid**
Bedrijfsgebouw *Alle bedrijven, niet zijnde kantoor of loods/opslag, waaronder ook transport- en garagebedrijven.*	1,9	1,8 1,5	100 m^2 bvo
Kantoor	1,9	1,8 1,5	100 m^2 bvo

Een ruimte die blijkens zijn indeling en inrichting is bestemd om uitsluitend te worden gebruikt voor werkzaamheden van administratieve aard.			
Loods/opslag *Bedrijfsgebouw (of een volgens paragraaf 3.1 niet ondergeschikt deel daarvan) dat uitsluitend dient voor het opslaan van goederen.*	0,9	0,85 0,6	100 m^2 bvo

Detailhandel en centrumfuncties

Type			**Eenheid**
Commerciële dienstverlening *Dienstverlening met overwegend een baliefunctie, zoals reis- en uitzendbureaus, bankfilialen en andere financiële dienstverleners, advocaten- en makelaarskantoren, kopieerservice, videotheken, kap- en schoonheidssalons, stomerijen en wasserettes, schoen- en kledingmakers.*	2,9	2,8 2,0	100 m^2 bvo
Perifere detailhandel *Een detailhandelsbedrijf te onderscheiden in de volgende categorieën:* *– detailhandel in volumineuze goederen, zoals auto's, boten, motoren, caravans, brommers, fietsen, sanitair, land bouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen en/of materialen;* *– grootschalige meubelbedrijven inclusief in ondergeschikte mate woninginrichting en stoffering;* *– tuincentra en detailhandel in bulk-dierenbenodigdheden / hobbyartikelen;* *– bouwmarkten.*	2,4	2,35 0,4	100 m^2 bvo en 100 m^2 onbebouwd terrein (excl. parkeerruimte voor bezoekers)
Grootschalige detailhandel *Een vestiging van detailhandel met een minimum winkelvloeroppervlak van 2.000 m^2 per vestiging in één branche, met uitzondering van de branches food (zoals supermarkten) en perifere detailhandel.*	7,3	7,25 0,4	100 m^2 bvo
Supermarkt *Zelfbedieningswinkel voor hoofdzakelijk levensmiddelen.*	4,4	4,2 2,9	100 m^2 bvo
Detailhandel *Alle overige detailhandel.*	4,0	3,8 2,7	100 m^2 bvo

Horeca

Type			**Eenheid**
Horeca *Alle horeca inclusief zalencentrum, congresgebouw, partycentrum en casino, exclusief hotelfuncties.*	8,0	7,5 13,2	100 m^2 bvo
Hotel *Waaronder ook motel, pension, jeugdherberg,bed and breakfast en bungalowpark Exclusief horecafuncties.*	0,35	0,3 0,6	slaapplaats
Camping *Exclusief overige (horeca)functies.*	1,2	1,1 2,0	(stand)plaats

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal werken het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten. Daarom rekenen we een terras niet apart mee voor zo ver het aantal m^2 van het terras kleiner is dan het GO van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca.

Maatschappelijk – zorg

Type			Eenheid
Praktijk *Waaronder gezondheidscentrum, huisarts, tandarts, consultatiebureau, (fysio)therapeuten en dierenarts.*	2,3	2,2 1,7	100 m² bvo
Apotheek	1,9	1,5 7,3	100 m² bvo
Ziekenhuis	1,7	1,65 0,9	100 m² bvo
Verenigingsgebouw *Waaronder dagbesteding.*	3,0	2,7 5,0	100 m² bvo
Zorgwoning *Woning voor intramurale zorg binnen de bestemming maatschappelijk, onafhankelijk van het oppervlak van de woning.*	0,6	0,55 2,0	per woning

Voor gemeenschappelijke ruimtes in een gebouw met zorgwoningen gelden geen parkeernormen voor zover deze ruimtes uitsluitend bestemd zijn voor (de verzorging van) bewoners of direct daaraan gekoppelde werkzaamheden en deze ruimtes niet door derden worden gebruikt. De aanvullende eisen bij woningbouw zoals in paragraaf 4.1.3 (auto) en 4.2.3 (fiets) zijn niet van toepassing op zorgwoningen.

Maatschappelijk – onderwijs

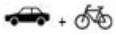
Type			Eenheid
Kinderdagverblijf *Waaronder ook crèche, peuterspeelzaal, gastoudergezin en BSO.*	4,0	3,6 6,6	100 m² bvo
Basisschool	2,6	2,1 9,1	100 m² bvo
Middelbare school en/of ROC	1,0	0,8 14,0	100 m² bvo
Hogeschool en/of universiteit	2,3	2,1 3,8	100 m² bvo
Avondonderwijs	10,8	10,3 17,8	100 m² bvo

Maatschappelijk – sport en recreatie

Type			Eenheid
Verenigingsgebouw *Waaronder ook sportkantine.*	3,0	2,6 5,0	100 m² bvo
Tribune	0,2	0,18 0,1	zitplaats
Sporthal *Waaronder ook sportzaal en squashcentrum.*	2,5	2,3 4,0	100 m² bvo
Sportschool *Waaronder ook fitnesscentrum en dansstudio.*	4,5	4,3 3,7	100 m² bvo
Sportveld *Exclusief verenigingsgebouw.*	0,2	0,15 0,6	100 m² netto terrein
Tennisveld *Waaronder ook tennishal, exclusief verenigingsgebouw.*	0,5	0,45 0,8	100 m² bvo / netto terrein
Kunstijsbaan	2,1	1,9 3,5	100 m² bvo
Golfbaan *Waaronder ook pitch and putt.*	6,0	5,5 9,9	hole
Manege	0,4	0,35 0,7	box
Zwembad *Zowel overdekt als openlucht.*	12,4	11,9 24,0	100 m² bassin
Wellnesscentrum *Waaronder ook thermen, kuurcentrum, sauna en hammam.*	6,8	6,3 11,2	100 m² bvo

Bowlingcentrum	2,4	2,2 4,0	baan

Maatschappelijk – overig

Type			**Eenheid**
Cultureel centrum *Waaronder ook verenigingsgebouw of wijkcentrum.*	3,0	2,6 5,0	100 m^2 bvo
Bibliotheek	0,9	0,7 3,0	100 m^2 bvo
Museum	0,9	0,8 1,5	100 m^2 bvo
Indoorspeeltuin	4,8	4,3 7,9	100 m^2 bvo
Theater *Waaronder ook schouwburg, bioscoop, filmtheater en filmhuis.*	7,1	6,8 4,3	100 m^2 bvo
Openluchttheater	0,2	0,15 0,3	zitplaats
Religiegebouw *Waaronder ook kerk en moskee.*	7,1	6,6 11,7	100 m^2 bvo
Penitentiaire inrichting	0,3	0,25 0,5	cel
Begraafplaats *Waaronder ook crematorium.*	30,0	29,0 5,0	gelijktijdige uitvaart

Bijlage 2 Parkeernormen centrumgebieden

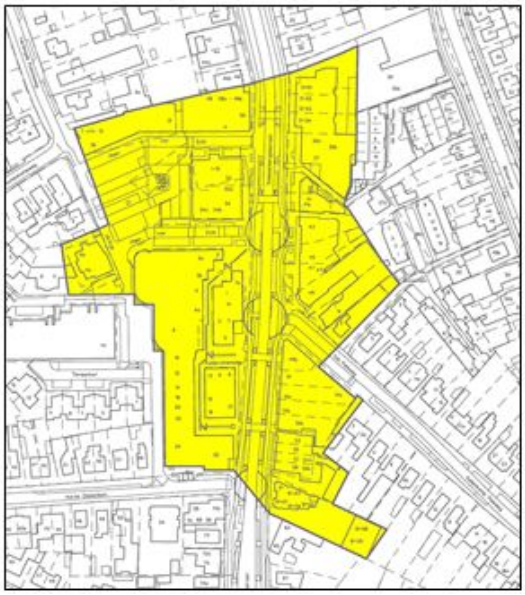
Voor de Winkelpromenade Soestdijk, winkelgebied Soest-Zuid en winkelgebied Rademakerstraat in Soesterberg gelden afwijkende parkeernormen voor detailhandel, centrumfuncties en horeca. In deze bijlage staan eerst kaarten met de grenzen van de winkelgebieden. Daarna staan de parkeernormen voor deze gebieden.

Grenzen winkelgebieden
In de onderstaande afbeeldingen hebben we de winkelgebieden gedefinieerd waarbinnen we rekenen met parkeernormen in deze bijlage in plaats van bijlage 1.

1. Winkelpromenade Soestdijk



2. Winkelgebied Soest-Zuid



3. Winkelgebied Rademakerstraat te Soesterberg



Parkeernormen
De onderstaande parkeernormen zijn alleen geldig in de bovenstaande gebieden. Als een ontwikkeling gedeeltelijk binnen het gearceerde gebied valt, dan gelden voor de hele ontwikkeling de onderstaande normen.

Wonen
volgens bijlage 1

Bedrijf en/of kantoor
volgens bijlage 1

Detailhandel en centrumfuncties

Type			**Eenheid**
Centrum *Alle vormen van detailhandel, inclusief commerciële dienstverlening, perifere detailhandel, grootschalige detailhandel en supermarkten zoals gedefinieerd in bijlage 1.*	4,0	3,8 2,7	100 m^2 bvo

Horeca

Type			**Eenheid**
Centrum *Alle horeca exclusief hotelfuncties.*	4,0	3,8 2,7	100 m^2 bvo
Hotel *Waaronder ook motel, pension, jeugdherberg,bed and breakfast en bungalowpark Exclusief horecafuncties.*	0,35	0,3 0,6	slaapplaats
Camping *Exclusief overige (horeca)functies.*	1,2	1,1 2,0	(stand)plaats

Terrassen maken onderdeel uit van de aanpalende horeca. Veelal werken het terras en de inpandige horeca als communicerende vaten. Daarom rekenen we een terras niet apart mee als het aantal m^2 van het terras kleiner is dan het bvo van het verblijfsgedeelte van de inpandige horecavoorziening. De normering voor het meerdere is gelijk aan die van de aanpalende horeca.

Maatschappelijk – alle categorieën
volgens bijlage 1

Bijlage 3 Aanwezigheidspercentages

	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond
Wonen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%
Bedrijf en/of kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	75%	0%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	80%	0%	100%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	80%	0%	100%	40%
Detailhandel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%
Horeca	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%
Praktijk en/of apotheek	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%
Ziekenhuis	75%	100%	60%	60%	25%	60%	60%
Onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	100%	0%	0%	0%
Sport en recreatie binnen	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%
Sport en recreatie buiten	25%	25%	50%	50%	0%	100%	25%
Bibliotheek	30%	70%	100%	70%	0%	75%	0%
Museum	20%	45%	0%	0%	0%	100%	0%
Theater	5%	25%	90%	90%	0%	40%	100%

CROW heeft nog geen aangepaste kengetallen voor zondagopenstelling van detailhandel en centrumfuncties. Hierdoor kan voor de zondagmiddag geen parkeerbalans worden berekend. Op basis van de eerste ervaring gaan we ervan uit dat in centrumgebieden de zaterdagmiddag maatgevend blijft.

Bijlage 4 Onderbouwing tarief parkeerbijdrage

De parkeerbijdrage stellen we gelijk aan de gemiddelde reële stichtingkosten van een parkeervoorziening. Daarmee borgen we dat we ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kunnen betalen, zonder zelf extra middelen beschikbaar te stellen. Hoewel dat mogelijk niet in alle gevallen lukt, is het uitgangspunt van het parkeerfonds dat deze kostenneutraal functioneert. Voor het hele grondgebied van de gemeente hanteren we een gelijke parkeerbijdrage. We hebben geen onderscheid gemaakt tussen verschillende gebieden.

De kosten bestaan uit:
a. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden
b. stichtingskosten van de parkeervoorziening
c. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening
d. kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds

A. Grondprijs
Het gemiddelde ruimtebeslag dat nodig is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m^2. Hierbij rekenen we met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden.

De grondprijs hebben we berekend op basis van de gemiddelde grondprijs die we hanteren voor snippergroen (€ 210,– per m^2); er vanuit gaande dat de voorzieningen over het algemeen binnen deze bestemming worden gerealiseerd.

De grondprijs bedraagt daarmee **€ 5.250** (25 x € 210) per parkeerplaats.

B. Stichtingskosten
De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren zoals grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten. Daar waar deze factoren gunstig zijn kost het aanleggen van een parkeerplaats op maaiveld inclusief de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden ongeveer € 3.500,–.

De stichtingskosten bedragen daarmee **€ 3.500** per parkeerplaats.

C. Beheer en onderhoud
Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die we realiseren, worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van het fonds sprake is van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli nemen we dit mee in een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Voor beheer- en onderhoudskosten rekenen we **€ 900,–** per parkeerplaats.

D. Apparaatskosten
Het gebruik maken van het parkeerfonds betekent dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt met zich mee dat we binnen de gestelde periode een plan moeten voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten we mogelijk ook procedures doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor andere, reguliere werkzaamheden. Daarnaast hebben we te maken met ambtelijke inzet voor financieel beheer, verantwoording en instandhouding van het fonds. We schatten in dat per parkeerplaats gemiddeld 20 uur nodig is.

De apparaatskosten bedragen daarmee **€ 1.800** per parkeerplaats.

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee op:

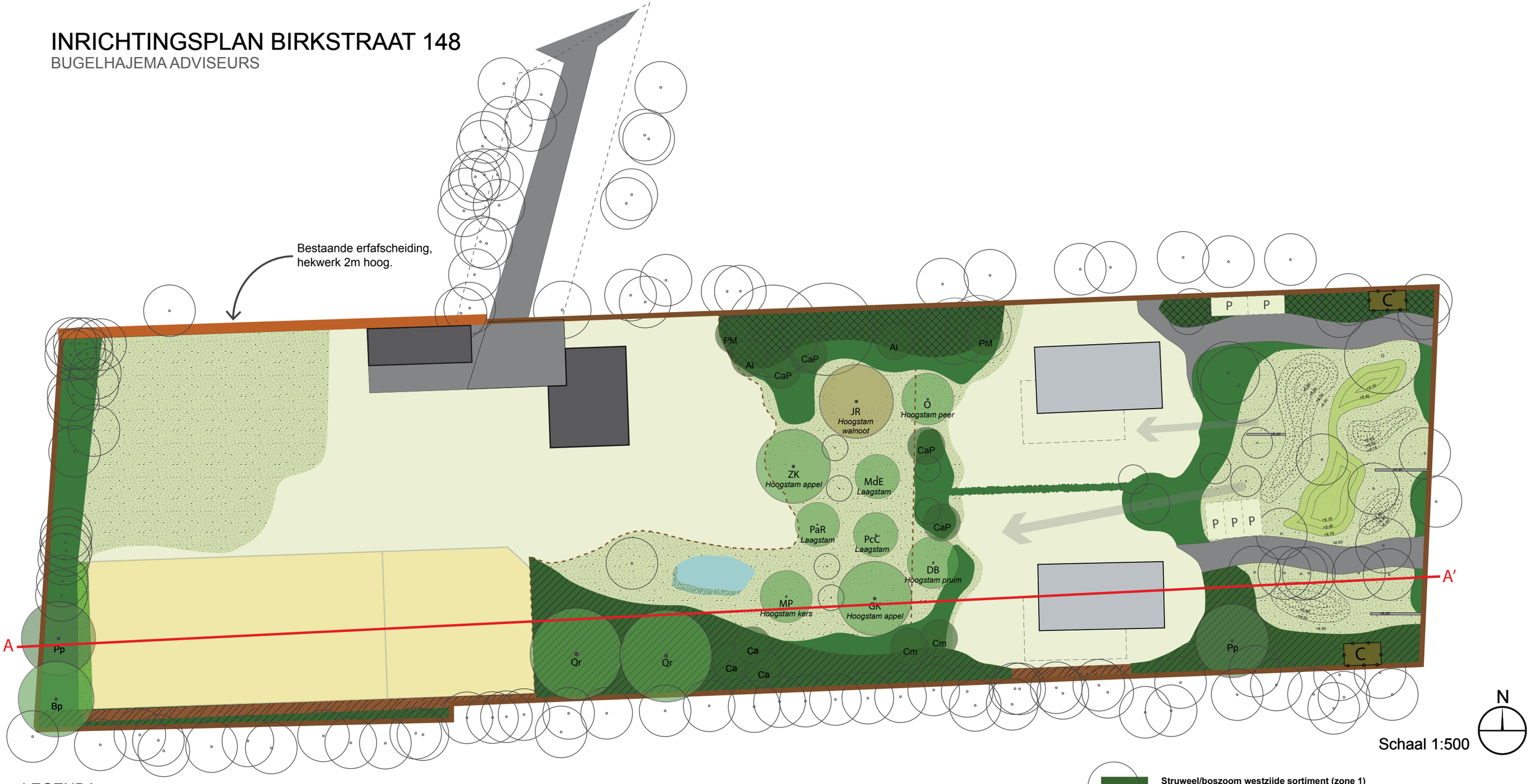
Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€	5.250,00
Stichtingskosten van de parkeervoorziening	€	3.500,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€	900,00
Kosten voor ambtelijke voorbereiding en instandhouding van het parkeerfonds	€	1.800,00
TOTAAL	€	11.450,00

Dit ronden we af op **€ 10.000,–** per parkeerplaats. De gemeente neemt daarmee een verlies van ongeveer € 1.450 per parkeerplaats die wordt afgekocht via deze regeling. Dit verlies betreft hoofdzakelijk kosten voor het ambtelijk apparaat, wat moet worden opgevangen binnen de reguliere begroting van de gemeente.

Bijlage 3 Inrichtingsplan

INRICHTINGSPLAN BIRKSTRAAT 148

BUGELHAJEMA ADVISEURS



LEGENDA

Bestaande bomen plangebied
Bomen in deelgebied blijven behouden

Laag- en hoogstam fruitbomen
Variëren in hoogte; Laagstam: 3 tot 10 meter
Hoostam: 10 tot 15 meter

Boomvormers plangebied
Variëren in hoogte van ongeveer 3-9 meter.
Soorten zijn aangegeven met een afkorting (vb Ca) zie plankaart en assotimentslijst.

Eikenboom
Variëren in hoogte van ongeveer 25 meter.
(Waarschijnlijk op arme zandgrond minimale hoogte van ongeveer 15-20 meter)

Walnotenboom
Varieert in hoogte van ongeveer 15-18 meter.

Amfibieënpoel
Onze ambitie is een kleine poel minimaal twee meter diep.

Bloemenmengsel plangebied
Bloemrijk grasland: N1 van de cruydthoeck (zonder grassen).

Bloemenmengsel hogere delen
Bloemrijk grasland: N1 van de cruydthoeck (zonder grassen).

Bloemenmengsel lagere delen
Bloemrijk grasland: M5 'Nectar onder het maaimes' van de cruydthoeck (zonder grassen).

Bosrandmengsel naast Paddock

Takkenrillen
Kastanjehouten palen - doorsnede 8 -10cm - hoogte t.o.v. maaiveld 1.50m

Gestapelde tegels
Hoogte t.o.v. maaiveld 30/40cm

Schapenhekwerk
Bij plukbos ongeveer 1 meter

Hekwerk 2 m
Bestaande erfafscheiding

Hek
Rondom plangebied

Composthoop 15 m2
Afgezet met schapenhekwerk

Haag tuin

Soort	*Nederlandse naam*	*maat*	*samenstelling*
Meidoorn	Crateagus monogyna	40-60	100%

Struweel sortiment (plukbos) (zone 4)

Soort	*Nederlandse naam*	*maat*	*samenstelling*
Zwarte bes	Ribes nigrum	80-100	15%
Rode bes	Ribes rubrum	80-100	20%
Braam	Rubus fruticosus	80-100	20%
Framboos	Rubus idaeus	80-100	15%
Wilde appel	Malus Sylvestris	80-100	10%
Hondsroos	Rosa canina	80-100	10%
Sleedoorn	Prunus spinosa	80-100	10%
Hazelaar	Corulus avellana 'Pearson's Prolific'	300-350	4x
Meidoorn	Cratagaegus monogyna	300-350	2x
Gewone walnoot	Juglans regia	30-35 (hoogstam)	1x
Laagstam fruitbomen	zie assortimentslijst	30-35 (hoogstam)	3x
Hoogstam fruitbomen	zie assortimentslijst	30-35 (hoogstam)	5x

(zie voor bodembedekkers en laag- en hoogstamfruitbomen assortimentslijst)

Struweel/boszoom westzijde sortiment (zone 1)

Soort	*Nederlandse naam*	*maat*	*samenstelling*
Gelderse roos	Viburnum opulus	80-100	20%
Sambucus nigra	gewone vlier	80-100	20%
Egelantier	Rosa rubiginosa	80-100	15%
Sleedoorn	Prunus spinosa	80-100	20%
Meidoorn	Crataegus monogyna	250-300	15%
Gele kornoelje	Cornus mas	80-100	10%

* Bestaande bomen behouden

Struweel/boszoom zuidzijde sortiment (zone 2)

Soort	*Nederlandse naam*	*maat*	*samenstelling*
Vuilboom	Frangula alnus	80-100	15%
Hulst	Ilex aquifolium	80-100	10%
Taxus	Taxus baccata	80-100	10%
Rode kornoelje	Cornus sanguinea	80-100	15%
Gewone vlier	Sambucus nigra	80-100	20%
Lijsterbes	Sorbus aucuparia	80-100	15%
Wegedoorn	Rhamnus catharticus	80-100	15%
Hazelaar	Corulus avellana (Ca)	300-350	3x
Zomereik	Quercus robur (Qr)	35-40 (hoogstam)	2x
Inheemse vogelkers	Prunus padus (Pp)	25-30 (hoogstam)	1x

Struweel/boszoom noordzijde sortiment (zone 3)

Soort	*Nederlandse naam*	*maat*	*samenstelling*
Gelderse roos	Prunus spinosa	80-100	20%
Hondsroos	Eunoymus europaeus	80-100	15%
Gewone vlier	Corylys avellana	80-100	15%
Egelantier	Viburnum opulus	80-100	15%
Wilde Mispel	Mespilus germanica	80-100	20%
Krentenboompje	Amelanchier lamarckii (Al)	300-350	2x
Weichselkers	Prunus 'Mahaleb' (MP)	300-350	2x

Transparant struweel/boszoom (max 3-4 M) sortiment (zone 6)

Soort	*Nederlandse naam*	*maat*	*samenstelling*
Kardinaalsmuts	Euonymus europaeus	80-100	25%
Gelderse roos	Viburnum opulus	80-100	25%
Hondsroos	Rosa canina	80-100	25%
Egelantier	Rosa rubiginosa	80-100	25%
Gele kornoelje	Cornus mas	80-100	25%

INRICHTINGSPLAN BIRKSTRAAT 148 dwarsdoorsnede A-A'

BUGELHAJEMA ADVISEURS



Schaal 1:500

5,5 m	61m	24m	34m	6,5m	2m	16,5m	5,5m	6,5m	21,5m	2m
Grondwal met bosstruweel en behoud van bestaande bomen	Paardenbak en paddock met op de achtergrond plukweide	Singel zuidzijde	Plukbos met laag- en hoogstam fruitbomen met een zoom-mantel-kruidlaag met eetbare beplanting	Bloemrijk grasland	Tuin	Woning	Bloemrijk grasland	Bos-struweel	Ingang nieuwe percelen met kruidenrijk bloemenmengsel	Bosstruweel

Bijlage 4 Beeldkwaliteitsplan

Beeld Kwaliteitsplan

HERBESTEMMING I BIRKSTRAAT 148 I SOEST

mei 2021

Beeldkwaliteitsplan (bij Bestemmingsplan Birkstraat 148, Soest)

Huidige situatie

Het perceel Birkstraat 148 ligt hoewel geadresseerd aan de Birkstraat aan een toegangsweg voor de percelen Birkstraat 138 tot en met 150. Deze toegangsweg wordt ook de Zandlaan genoemd. De luchtfoto van het perceel is opgenomen in figuur 2.

Figuur 2: Luchtfoto perceel (bron: GWP Viewer)



Het perceel is omgeven door bosgebied. het grootste deel van het perceel is bebouwd met kennels en hokken voor de dieren. Aan de straatzijde staat een receptiegebouw.

De dienstwoning staat verder naar achteren. De achterzijde van het perceel bestaat uit een weiland met twee schuren een stapmolen en een paddock voor de eigen paarden.

Verder grenst het perceel deels aan de camping Duynpark Soest die een eigen inmiddels onherroepelijk bestemmingsplan "Birkstraat 132" heeft. De bestemming van de camping is recreatie.

HUIDIGE SITUATIE

DIERENPENSION



Bovengrondse hoogspanningslijn 150kv

Zone Hoogspanningsleiding

RIVM zone 45m¹

RIVM zone 80m¹

Huidige bebouwde oppervlakte (maximale bebouwing 15,85%)

verhading (tegelpaden en terras)	1470 m²
buitenkennels zandgrond	2050 m²
bebouwing	1289 m²
(1289 m² + 20% uitbreidingsmogelijkheid	1547 m²)
te behouden bebouwing	215 m²
te verwijderen bebouwing	1075 m²

N

SCHAAL 1:500

HERBESTEMMING **BIRKSTRAAT 148** SOEST KR I AR FK

Herbestemming en opsplitsing kavel.

Het planvoornemen betreft de realisatie van twee vrijstaande woningen in het voorste deel van het plangebied. Het achterste gedeelte van het plangebied wordt ingericht als natuur. Voor de inpassing van de twee woningen op het perceel is door gemeente en provincie de voorwaarde verbonden deze woningen aan de zandlaan te ontsluiten.

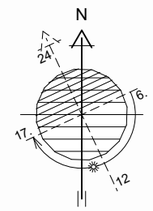
Het totale perceel heeft een oppervlakte van 9920 m². Het perceel is gesplitst in drie nieuwe percelen, waarbij de twee kavels aan de zandlaan elk circa 1750 m² van omvang zijn en het westelijke perceel 6420 m².

Voor de natuurontwikkeling in het gebied wordt de basis gelegd met een aantal nieuw in te richten groene zones. Daarmee wordt de aansluiting op het omliggende bosgebied ingevuld. De nieuwe woningen worden dusdanig vormgegeven zodat het natuurlijke karakter het beeld bepaald en de bebouwing daarin terughoudend wordt gepositioneerd.

In het gebruik zal een verbetering optreden ten opzichte van de huidige planologische situatie. Het plan voor de bouw van 2 woningen en daarmee het verdwijnen van een intensieve dierenkennelfunctie levert een verbetering op. Een deel van het plangebied wordt ingericht als natuur. In het plangebied wordt (zie inrichtingsplan) naast een uitbreiding op het omliggende bos ook een nieuwe natuurinrichting toegevoegd waardoor de biodiversiteit in het gebied wordt vergroot. Naast een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit met minder bouwvolume, wordt eveneens nadrukkelijk rekening gehouden is met de situering binnen de NNN (realiseren van nieuw natuurdoeltype).



	Bestaand	*Nieuw totaal*	*Perceel 1*	*Perceel 2*	*Perceel 3*
Oppervlak			ca.1750 m²	ca.1750 m²	ca.6420 m²
Bebouwing	**1289 m²**	**535 m²**	150 m²	150 m²	235 m²
Verhard	**1470 m²**	**ca. 500 m²**	ca. 150 m²	ca. 150 m²	ca. 200 m²
Half verhard	**2050 m²**				



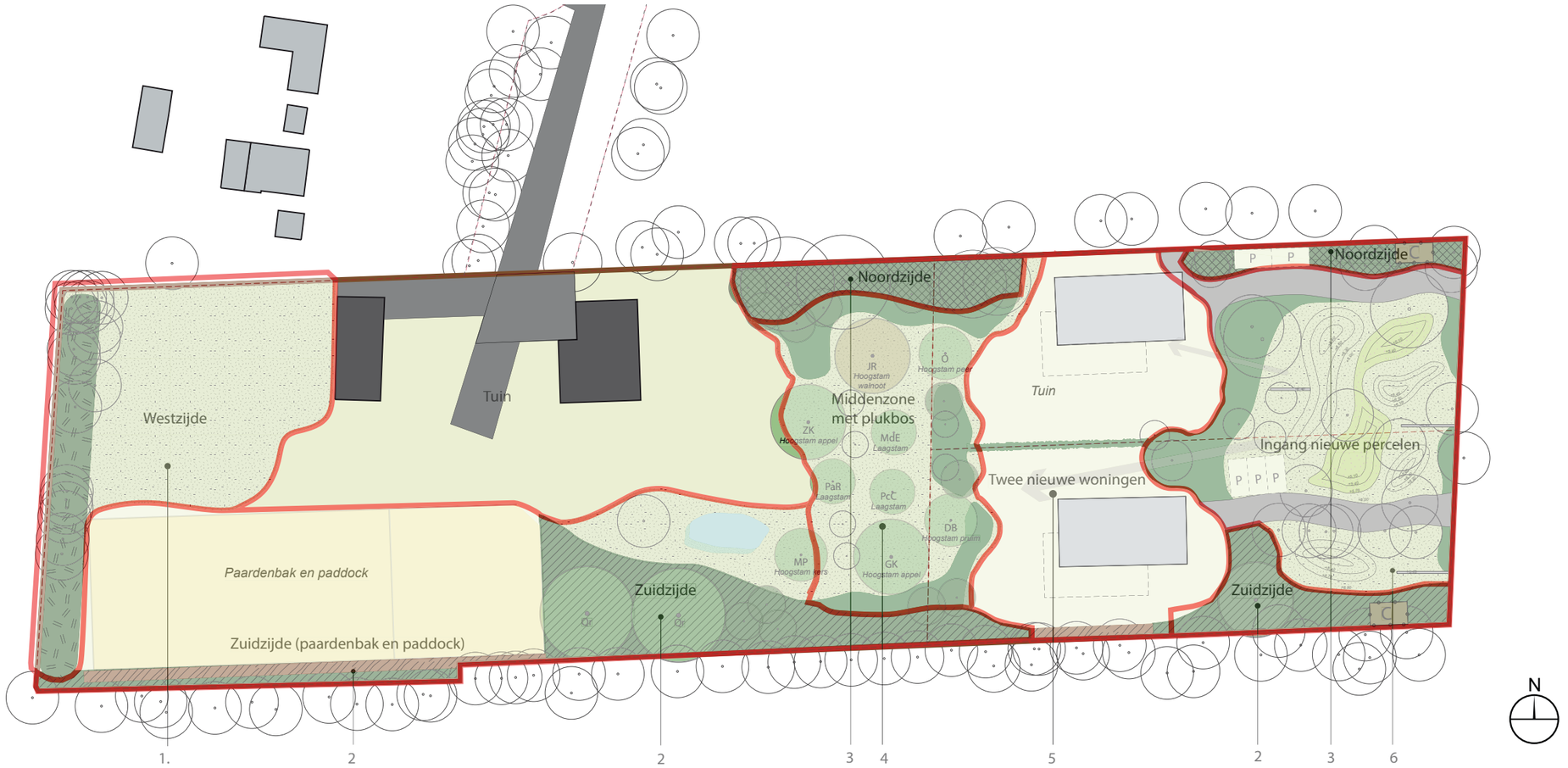
Inrichtingsplan

De bestaande natuurwaarde van de huidige inrichting is zeer beperkt. Het plangebied is de afgelopen jaren intensief gebruikt en heeft nauwelijks variatie in vegetatie en bodemstructuur. Daarnaast biedt het vigerende bestemmingsplan de mogelijkheid tot de bouw van een hondenpension en bedrijfswoning met een bouwvlak tot 1547 m2. Als deze optie benut wordt dan worden de natuurwaarden in het plangebied niet beter.

Het nieuwe plan zorgt voor sterke terugdringing van het bebouwde oppervlak én het vastleggen van de realisatie van natuur. Het bepalende beeld wordt een natuurlijke inrichting met groenelementen. Dit leid tot een toevoeging van natuurwaarden grenzend aan het Natuur Netwerk Nederland (het perceel valt daar niet binnen). Deze elementen komen terug in het opgestelde inrichtingsplan van het natuurdeel van het plangebied (zie de bijlage - Inrichtingsplan). De openheid van het perceel wordt behouden. Er wordt een middengebied gecreerd met aanplant van vruchtdragende struiken en (fruit)bomen. Tevens wordt de overgang naar het bos op een aantal plekken met een mantel-zoom vegetatie beter ingevuld.

Ten opzichte van de huidige situatie wordt met het toevoegen van een mantelzoom vegetatie een kwaliteitsverbetering voor de natuurwaarden worden gerealiseerd. Langs de zuidrand van het terrein wordt op een aantal zones struiken aangeplant om een geleidelijke overgang aan de bosrand te creëren. Het zorgt voor een gelaagdheid in de vegetatie, waardoor meer natuurlijke gradiënten ontstaan. De mantel-zoom vegetatie heeft veel toegevoegde waarde voor diverse soorten flora en fauna. Bovendien doet het ook dienst als natuurlijke erfscheiding. Tussen de takken kunnen kleine zoogdieren, zangvogels en reptielen schuilen.

Inrichtingsplan



In het inrichtingsplan is met zones een weergave van de inrichting van het perceel gevisualiseerd. Hieronder is voor de verschillende zones een omschrijving opgenomen. Het beplantingsplan geeft weer welke plantensoorten er komen en in het beeldkwaliteitsplan is dat met referentiebeelden verder verbeeld.



Zone 1
Aan de westzijde wordt de aansluiting gemaakt met het aanwezige bos van het recreatiepark. De bestaande grondwal wordt ontdaan van de erop geplaatste geluidschermen. Op de wal staan bestaande bomen, de wal wordt verder ingericht met beplanting. Het gebied tussen de grondwal en de huidige paardenstal wordt bloemrijk grasland. De erfafscheiding met het recreatiepark blijft gehandhaaft of wordt (op termijn en in afstemming met de buren) uitgevoerd in een meer natuurlijke houten variant.



Zone 2
Aan de zuidzijde wordt de aansluiting met het bos gemaakt. In de westzijde ligt de paardenbak met paddock, daar wordt met een takkenril de overgang gemarkeerd en beschutting geboden aan dieren.
In het middengebied wordt met beplanting een gelaagde overgang naar het bos gemaakt.



Zone 3
Aan de noordzijde wordt aangesloten op de bestaande natuurstrook. In het middengebied wordt dat met een gelaagde overgang van de bestaande beukenbomen naar een lagere beplanting ingevuld. De gesloten afrastering en geluidschotten worden verwijderd en vervangen door een transparante erfafscheiding in natuurlijke houten materialen (referentie is een post- en rail hekwerk van kastanjehout, dat zowel duurzaam en milieuvriendelijk is). Voor de noordelijke woning worden de vereiste twee opstelplekken ingebed in deze zone.



Zone 4
In de middenzone wordt de scheiding tussen de woonpercelen op een natuurlijke wijze gemaakt door gelaagd ‘plukbos’ met een specifieke aanpak en beplanting. Aan de noordzijde wordt met enkele hoogstam fruitbomen de aansluiting bij de beuken en de eiken uit de natuurstrook gemaakt. De middenzone zal met laagstamfruitbomen en andere vruchtdragende beplanting (bijvoorbeeld een Hazelaar cultivar) worden ingevuld in aanvullig op de vier aanwezige berken. Aan de zuidzijde wordt de overgang naar het bos gemaakt door twee eiken (of eventueel hoogstamfruitbomen) toe te voegen aan de rand van het perceel. Indien een erfafscheiding nodig mocht zijn wordt dat uitgevoerd in een lage en houten variant (als referentie wordt een frans schapenhek in kastanjehout van ca. 1 meter hoog aangehouden). Er wordt onderzocht of waterplaats (in de vorm van een vijver of poel voor insecten en reptielen) kan worden gerealiseerd (aangezien de grondwaterstand 2 m onder maaiveld ligt).



Zone 5
In dit gebied worden de twee nieuwe woonpercelen vormgegeven. De woningen krijgen met materialen als hout en sedum een natuurlijke uitstraling. Daar waar in de andere zones de natuur het beeld bepaald, wordt in deze zones rondom de woningen met een tuinachtige omgeving de overgang van natuur naar wonen vormgegeven. In deze zone zal met bijvoorbeeld een veranda bij het huis en onverharde paden een leefomgeving worden gecreerd. In het gebied achter de woning is het mogelijk een schuur of bv een plantenkas te plaatsen. Deze zone zal geen tot zeer beperkt verhardingen krijgen. Tussen de twee woningen blijft een open zone om het groene beeld vanaf de Zandlaan in stand te houden.



Zone 6
Deze zone versterkt de groene uistraling aan de Zandlaan. De verbinding tussen de bosstrook aan de noordzijde en het bosgebied aan de zuidzijde van het perceel wordt gelegd door het accent te leggen op aansluiting van de plantensoorten uit de omgeving en behoud van de bestaande bomen.
Met lichte hoogteverschillen en natuurlijke elementen met stenen en kleine takkenrillen worden natuurlijke schuilplaatsen gemaakt. De twee (bestaande) toeritten worden in deze groene zone ingebed. Nabij de woningen worden de verplichte parkeerplaatsen in een verstevigde maar niet verharde ondergrond ingepast.
De huidige erfafscheiding in staal en gaas wordt vervangen naar een meer open afscheiding in natuurlijke houten materialen (referentie is een post- en rail hekwerk van ca 1 meter hoog uitgevoerd in kastanjehout op de buitengrens van het perceel).



1. Amfibieenpoel (als ambitie)



2 . Prunus Mahaleb



3 . Singel noordzijde



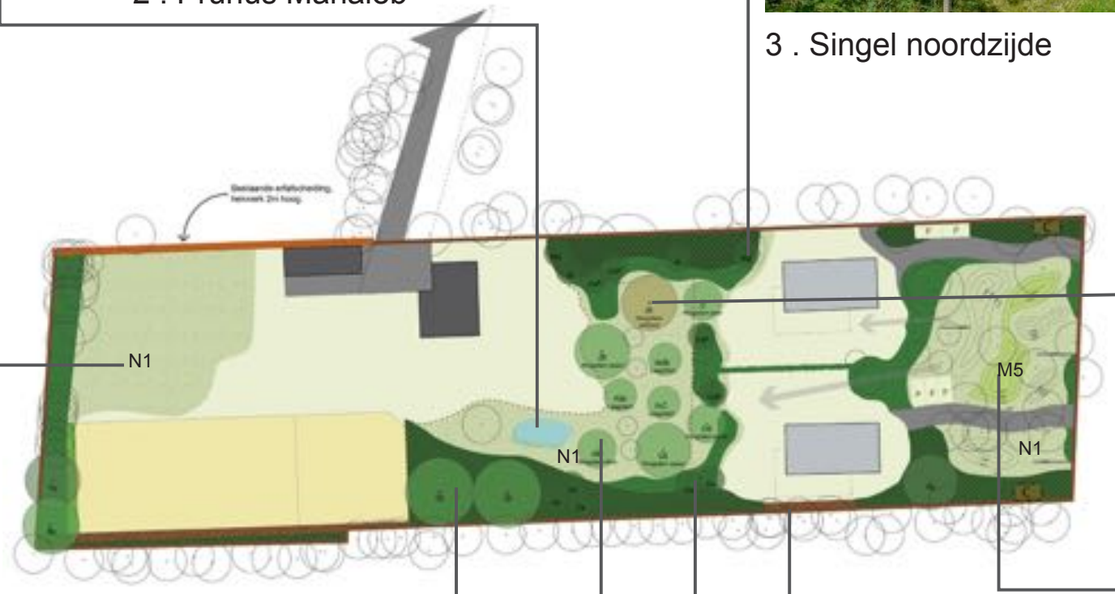
4. Bessenstruiken in plukbos



5. Juglans regia (walnotenboom)



11. N1 Bloemenmengsel, waar een N1 staat in het plangebied wordt dit mengels toegepast (zie legenda), behalve op de lagere delen (=M5).





6. M5 Bloemrijkmengsel lagere delen



10. Zuidzijde singel met boomvormers en heesterlaag.



9. Plukbos hoogstamfruitbomen met kruidlaag



8. Plukbos eetbare beplanting o.a. meidoorn met mooie bloeiwijze



7. Takkenrillen

BEBOUWING

Bouwvlak
In het Stedenbouwkundig schetsontwerp zijn bouwvlakken voor twee nieuwe woningen ingetekend van maximaal 150 m2 per woning. Voor de bestaande woning is een bouwvlak van ingetekend van 150m2 en een paardenstal van 85 m2. Totaal is een bouwvlak van 535 m2 (voor hoofdbebouwing 450 m2 en voor de paardenstal van 85 m2).

Hoogte en kapvorm
De nieuwe woningen mogen in de nieuwe bestemming een nokhoogte van 9 meter voor de kap en een goothoogte van 6 meter. Dit is een meter lager dan de nokhoogte van 10 meter dat is toegestaan in het moederplan voor wonen in het buitengebied: bestemmingsplan landelijk gebied d.d. 19 dec 2013.

Rooilijn
De rooilijn van de woningen is gepositioneerd op de grens van de zone waar de bestemming Natuur wordt toegewezen. De rooilijn ligt op ca. 35 meter van de voorerfgrens aan de Sandlaan.

Bijbehorende bouwwerken
In het achtererfgebied binnen de bestemming Wonen van de woningen is ruimte voor bijbehorende bouwwerken. De maximale oppervlakte van bijgebouwen binnen de woonbestemming bedraagt 75 m2. Het maximale bouwvolume in het bestemmingsvlak Wonen bedraagt maximaal 900 m3 per perceel. Materiaalgebruik en kleuren van bijgebouwen in de nabijheid van het hoofdgebouw zijn afgestemd op het hoofdgebouw.

Landschappelijk ontwerp
Deze plek heet de randvoorwaarden om natuur en wonen te laten samengaan, door de vervanging van de huidige bebouwing met het inpassen van wonen in een beperkter bouwvlak en bouwvolume wordt ruimte gecreerd voor herstel en versterking van natuur.

Het ontwerp van de woningen wordt uitgevoerd in twee lagen met kap. Het bouwvlak en de impact wordt met deze inpassing beperkt gehouden. De materialisering van de woningen in duurzame natuurlijke materialen zorgt dat ze op een natuurlijke wijze aanwezig zijn in de bosrijke omgeving. De houten gevel en opbouw maakt dat kan worden volstaan met en relatief eenvoudig funderingsconcept, waarmee de impact op de bodem ook in dit opzicht beperkt blijft. De daken worden zo mogelijk voorzien van een sedum dak, aan de zuidzijde gecombineerd met PV-panelen. Het sedum draag bij aan infiltratie en versterking van de biodiversiteit.

De nieuwe woningen zijn met de hoofdgebouwen in de lengterichting van het kavel georiënteerd. Daarmee wordt voldoende afstand tussen de twee woningen geborgd. De kopgevel is gericht naar de Zandlaan aan de oostelijke zijde om de vlakwerking vanaf de weg te beperken. De dakkap ligt in de lengterichting om de natuurlijke energie en lichtinval van de zonzijde te benutten.


ca. 560 m²
85 m²
paardenstal
woonhuis 126 m²
uitbreidbaar 900m³
footprint 150 m²
kruiden weide
Perceel ca. 6420 m²
te behouden bebouwing ca 215m²
fruitbomen
paardenbak
paddock
perceel diepte 120 m¹
groenzone
tpv erfgrens
plukbos
fruitbomen
perceelgrens
parkeren
halfverharding
ontsluiting perceel middels halfverharding
(bestaande poort/aansluiting op de weg)
plukbos
fruitbomen
perceel diepte 70 m¹
groenzone
tpv erfgrens
groenzone
tpv erfgrens
groenzone
tpv erfgrens
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
14
15
17
18
19
20
21
22
23
24

Aandachtspunten bij de architectuur van gebouwen:
- de bouwwerken passen in de omgeving en houden rekening met de orientatie op het perceel en zijn gerelateerd aan bestaande lijnen van de landschappelijke inrichting;
- duidelijke relatie tussen binnen en buiten, gericht op natuurbeleving;
- detaillering, kleur en materiaalgebruik zijn terughoudende natuurlijke of gedempte kleuren. De toe te passen materialen kleuren (reflecteren) door hun eigenschappen mee met de seizoenskleuren van de omgeving

De inpassing van de woning in de omgeving is uitgewerkt in het inrichtingsplan. In het ontwerp zijn op het perceel verschillende accenten aangebracht. Het meer gecultiveerde deel waar de woningen met bijbehorende tuinen worden gerealiseerd en het deel waarop de nieuwe natuur wordt gerealiseerd. Dit betekent een versterking van natuurwaarden op het perceel dat grenst aan het Natuur Netwerk Nederland, waarbij met karakter van de perceelinrichting wordt aangesloten op de natuurwaarden van de omgeving. Voor de bestemming Natuur is een Inrichtingsplan opgesteld.

Aandachtspunten bij de kavelinrichting:
- de voorzijde met de kopgevel van de bebouwing is georiënteerd op de Zandlaan;
- de lengterichting van de bebouwing is oost-west;
- tuininrichting is beperkt tot de directe omgeving van de woning en gaat op natuurlijke wijze
- over in het aansluitende bosgebied;
- afrasteringen op de perceelgrenzen in hout uitgevoerd conform inrichtingsplan, afscheidingen op het terrein door beplanting;
- ontsluiting verloopt via de Zandlaan;
- buitenverlichting beperkt tot oriëntatieverlichting;

Referentie beelden en impressies op de lokatie
Invulling en inpassing in het groen



1 Idee voor de invulling van de zone rondom de woningen.



2 Plukweide
In de zones rondom de woningen en onder de appelgaarden



3 Bosbessen en andere inheemse eetbare planten aan voorzijde achter schapenhek (o.a. daslook, fluitenkruid, bosaardbei, boshyacint, look etc)



4 Bosplantsoen
Voor de grens met de bosrand natuurgebied



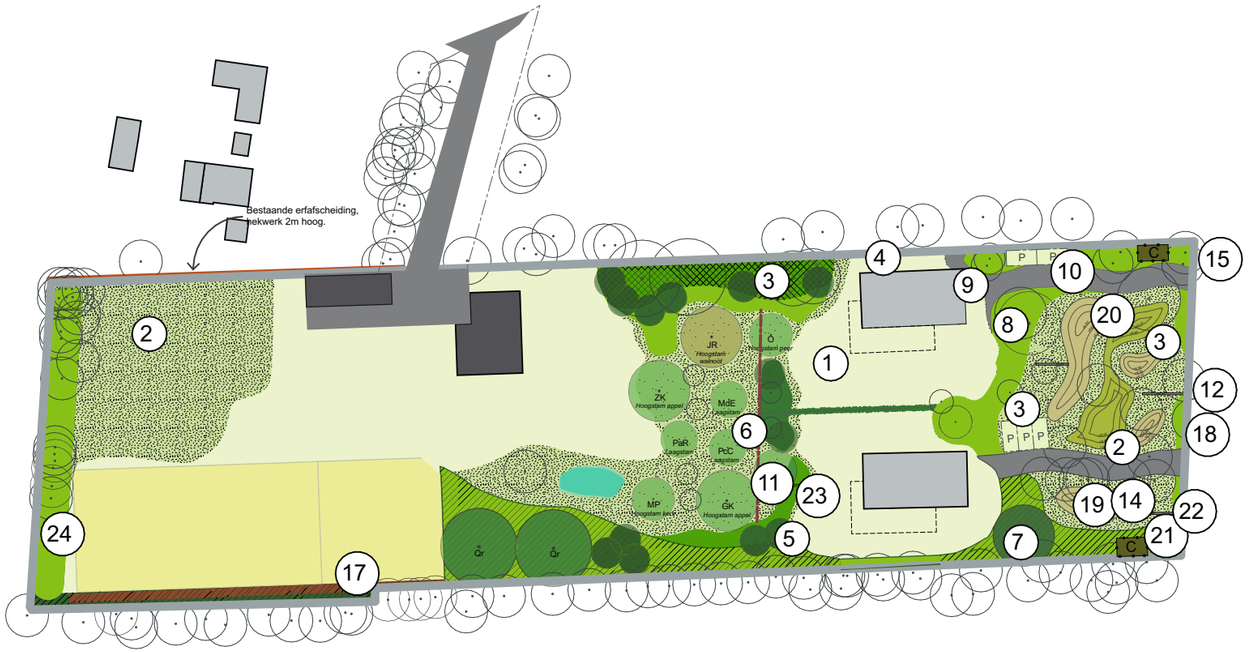
5 **Meerjarig Wildmengsel met Kruiden WA-30** Zeer gevarieerd voedselrijk mengsel voor diverse wildsoorten.

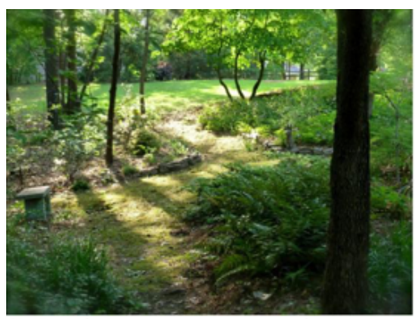


6 **Wildmengsel-Leefruimte WA-70**
Meerjarig bloemrijk mengsel voor kleinwild, en insecten, bijen en vogels,



7 **Wildweide / Reeënweide WA-40** Hoger aandeel grassen met vlinderbloemigen en extra kruiden. Meerjarig agrarisch mengsel voor alle wildsoorten.





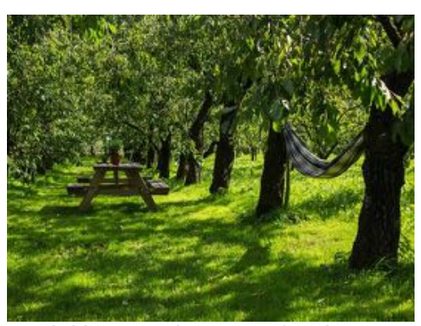
8 Rand van woonzone met bos-natuurzone:
de aanwezigheid in het bos is zichtbaar in subtiele
toevoegingen aan de bestaande sfeer



9 Beeld vanuit woning naar buiten - richting groenzone



10 Overgang zone wonen naar natuurzone nabij de woningen.



11 Plukbos met laagstam fruitbomen, daarnaast nog aanvullen met bessenstruiken, eetbare vaste planten en bloemen.



12 Aan voorzijde bij de Zandlaan.



13 Voorbeeld van de toe te passen hekwerken



14 Houtrillen om diverse beestjes beschutting te geven.

aan Josee 27 juni 2014
werk-nummer 1459-PT02



15 Referentiebeeld van doorkijk door bomen naar woning



16 De inrit wordt vanuit de bestaande verharde toegangsstroken omgevormd naar een meanderende halfverhard pad



17 Hekwerk dat goed toepasbaar is als grens bij paardenbak en paddock naar bos aan zuidzijde.



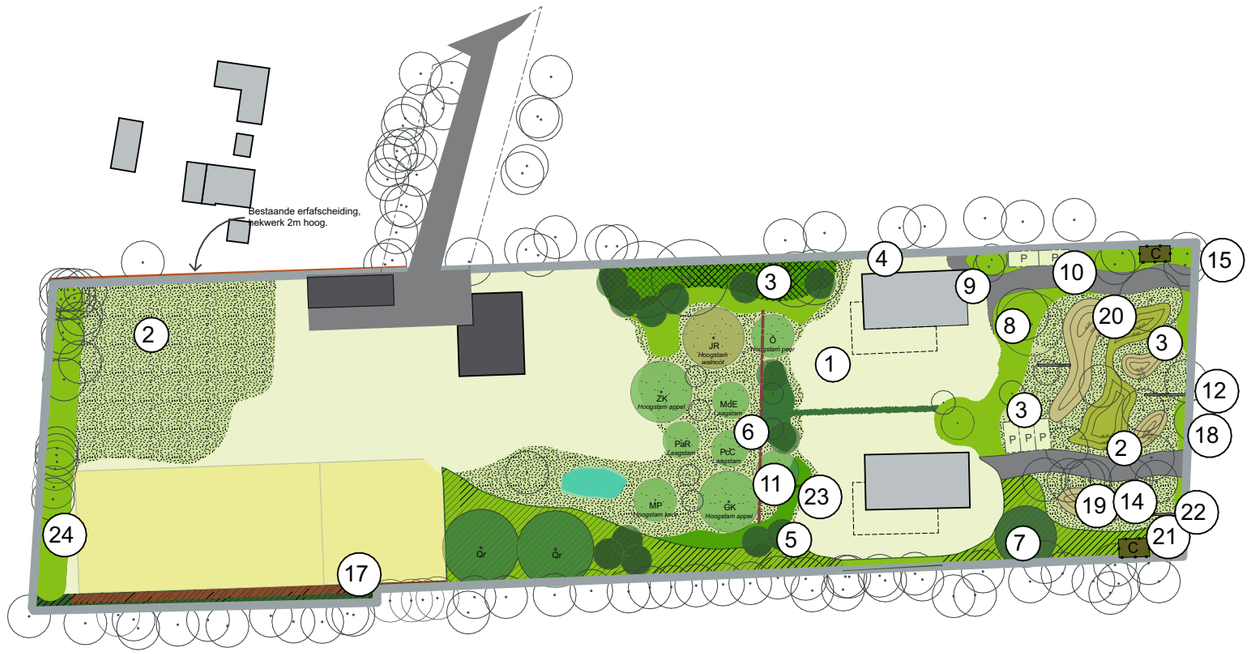
18 Een beeld van een hek als toegang van de Zandlaan in combinatie met schapenhek.



19 De biodiversiteit wordt versterkt. Naast de natuurlijke omgeving zal ook met meer zichtbare elementen hieraan vorm worden gegeven.



20 In het natuurzone wordt een combinatie gezocht van natuur, voedsel en beleving. Daarin past ook het spelen van kinderen.





21



22



23



24 De wal en erfafscheiding naar het oerbos wordt natuurlijker en het scherm op de wal wordt verwijderd en er wordt op termijn een hek aangebracht van natuur eigen materialen (als voorbeeld deze houten afrastering.



materiaal gebruik woning
oprechte natuurlijke materialen
- gevels en vlonders van verduurzaamd hout
- glas daar waar de relatie binnen-buiten belangrijk is
- staaldaken voorzien van sedum en PV-panelen
- kaders rondom de sedum vlakken.

KRISTINSSON I ARCHITECTEN
Daan Josee
27 juni 2014
werk-nummer 1459-PT02



Impressie woningen op de kavels voorzien van sedumdaken met PV-panelen



Overgang van binnen naar buiten



Impressie woningen vanaf de groenzone aan de Zandlaan



Impressie woningen vanaf de groenzone in het midden gebied



Impressie woningen



Impressie woningen



GEMEENTE
SOEST

Postbus 2000
3760 CA Soest

Internet: www.soest.nl
E-mail: postbus2000@soest.nl