



gemeente
Barneveld

Zaaknr. 1102280

19-43

Collegevoorstel

Onderwerp:

voorstel betreffende bestemmingsplan Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan (Barneveld)

Gevraagde beslissing:

1. Aan de raad voorstellen om in te stemmen met de nadere motivering van het besluit van 7 maart 2018 (via de "Lijst van ingekomen stukken", rubriek F).

Raad

- ☐ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:
- ☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

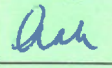
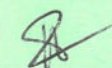
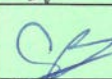
Datum: 29 maart 2019 Steller: V.M. Bouma

Afd: Team Stedenbouw Planologie Aantal bijlagen 1
Omgevingsbeleid

Afd.hoofd:  Portefeuillehouder A. De Kruijf

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder A.H. van de Burgwal			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

- 9 APR. 2019

Nummer op besluitenlijst:

15102

conform advies.



Zie voor de inhoudelijke motivering behorend bij het bestemmingsplan Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan het bijgevoegde concept raadsvoorstel (en bijlagen) en concept raadsbesluit.

Het aanbieden via de F-lijst voldoet aan het raadsbesluit van 29 september 2009 (nr. 09-77), waarin de raad het college heeft verzocht om bij de behandeling van herzieningen van bestemmingsplannen voor zover deze passen binnen de (strekking van) de bestaande beleidskaders en voor zover daarover geen zienswijzen zijn ingediend, alsmede van afwijzingen van particuliere verzoeken om planherziening, gebruik te maken van de "Lijst van ingekomen stukken", rubriek F (instemmen met het voorstel zoals bij het onderwerp is aangegeven).

Onderwerp: **Nadere motivering Bestemmingsplan "Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan" (in Barneveld).**

Aan de raad,

Gevraagde beslissing:

In te stemmen met de nadere motivering van het besluit van 7 maart 2018.

1. Inleiding

U heeft op 7 maart 2018 het bestemmingsplan "Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan" vastgesteld. Tegen dit besluit is beroep ingesteld. Op 6 februari 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) een tussenuitspraak gedaan (zie bijlage 1). De Afdeling stelt:

"Gezien het vorenstaande berust het bestreden besluit in strijd met artikel 3:46 van de Awb niet op een deugdelijke motivering voor zover het betreft het niet kwalificeren van de stedenbouwkundige visie als beleid en het niet kwalificeren van de woonbebouwing als "wonen op de tweede rang". Voorts is het bestreden besluit niet deugdelijk gemotiveerd wat betreft het verband tussen de aanvullende stedenbouwkundige beoordeling en de stedenbouwkundige visie".

De Afdeling heeft verder uitgesproken dat de raad voor zover mogelijk dient te motiveren in hoeverre de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de gehanteerde beleidsuitgangspunten in de stedenbouwkundige visie (die als bijlage behoort bij de toelichting van het bestemmingsplan "Barneveld-Noordwest") (bijlage 3 bij dit voorstel). Daarbij dient de raad in het bijzonder aandacht te besteden aan de beoogde woning waarvan het bouwvlak het dichtst bij de woningen aan de Verlooplaan 15 en 17 is gelegen. Zo nodig dient de raad een nieuw of gewijzigd plan vast te stellen.

"De gemeenteraad van de gemeente Barneveld wordt opgedragen om binnen 20 weken na verzending van de tussenuitspraak:

1. met inachtneming van hetgeen in deze tussenuitspraak is overwogen het gebrek in het besluit van 7 maart 2018 te herstellen en;
2. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een eventueel nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Deze uitspraak impliceert dat de Afdeling akkoord gaat met het plan als een adequate nadere motivering wordt overlegd.

2. Door de raad gestelde kaders

Het bestemmingsplan "Barneveld-Noordwest" is door de raad vastgesteld op 1 februari 2017. Op 7 maart 2018 is door de raad het bestemmingsplan "Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan" vastgesteld.

3. Effect

Er wordt voldaan aan de uitspraak van de Raad van State.

4. Argumenten

1.1 Wij stellen u voor om het besluit alsnog toereikend te motiveren en *niet* het besluit te wijzigen door vaststelling van een andere planregeling.

Het door u vastgestelde bestemmingsplan "Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan" is door u stedenbouwkundig aanvaardbaar geacht. De Afdeling nodigt u uit om te motiveren in hoeverre de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de gehanteerde beleidsuitgangspunten in de stedenbouwkundige visie. De betreffende motivering is als bijlage 2 bij dit voorstel gevoegd.

5. Uitvoering

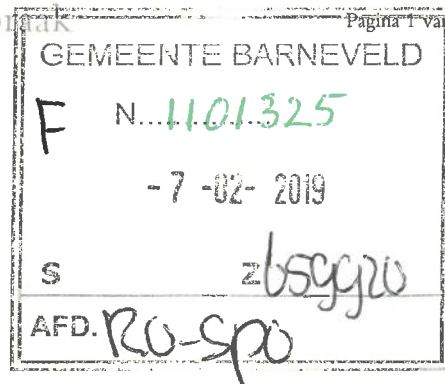
Communicatie:

Conform de uitspraak wordt de uitkomst aan de Afdeling en de andere partijen medegedeeld.

Burgemeester en wethouders van Barneveld,	
de secretaris,	de burgemeester,
H.F.B. van Steden	dr. J.W.A. van Dijk

Bijlagen:

1. Tussenuitspraak Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State d.d. 6 februari 2019;
 2. Nadere motivering van het besluit d.d. 7 maart 2018;
 3. Stedenbouwkundige visie Barneveld-Noordwest;
- Bestemmingsplan "Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan".



AANTEKENEN

Raad van de gemeente Barneveld
Postbus 63
3770 AB BARNEVELD

Datum
6 februari 2019

Ons nummer
201803501/1/R1

Uw kenmerk

Inlichtingen
Mw. C.J.M. van der Knaap-Bom
070-4264370

Onderwerp
Barneveld
bp. Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan

Procedure
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In de bovenvermelde procedure is een uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

De behandeling van de zaak is daarmee nog niet beëindigd. In de uitspraak kunt u lezen welke opdracht de Afdeling heeft verstrekt.

De verdere behandeling zal worden voortgezet onder het zaaknummer: 201803501/2.

Voor zover de opdracht met zich brengt dat er een nieuw IMRO-bestand geupload moet worden, kunt u gebruik maken van de gebruikersnaam en het wachtwoord dat u eerder hebt ontvangen.

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,
de griffier

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet
bestuursrecht (hierna: de Awb) in het geding tussen:

J.H.M. Buckens en S. van den Berg, wonend te Barneveld,
appellanten,

en

de raad van de gemeente Barneveld,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 7 maart 2018 heeft de raad het bestemmingsplan "Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan" gewijzigd vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben Buckens en Van den Berg beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

Buckens en Van den Berg hebben een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 14 december 2018, waar Buckens en Van den Berg, bijgestaan door G. Offerein, en de raad, vertegenwoordigd door drs. V.M. Bouma, zijn verschenen. Voorts is ter zitting als partij gehoord Westeneng B.V., vertegenwoordigd door H. Westeneng.

Overwegingen

Bestuurlijke lus

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

Inleiding

2. Het plan voorziet in de bouw van vier woningen. Het plangebied ligt tussen de Thorbeckelaan en de Groen van Prinstererlaan en wordt onder meer begrensd door achterzijden van woningen aan de Verlooplaan.

Buckens en Van den Berg wonen aan de Verlooplaan en kunnen zich niet verenigen met het plan. Zij betogen dat het plan leidt tot aantasting van hun woon- en leefklimaat.

Toetsingskader

3. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Het beroep

4. Buckens en Van den Berg betogen dat het plan in strijd met het beleid van de gemeente Barneveld is vastgesteld. Daarvoor verwijzen zij naar

de "Stedenbouwkundige visie Barneveld-Noordwest" (hierna: de stedenbouwkundige visie) bij het vorige bestemmingsplan "Barneveld-Noordwest" van 1 februari 2017. Buckens en Van den Berg betogen dat sprake is van "wonen op de tweede rang" en dat dit in het plan moet worden beoordeeld. Zij verwijzen naar de in de stedenbouwkundige visie genoemde aspecten woonkwaliteit, ontsluiting, oriëntatie op het openbaar gebied en kavelafmeting, en geven per aspect aan waarom het plan niet voldoet. In dit verband voeren Buckens en Van den Berg ook aan dat het plan leidt tot een inbreuk op de privacy van omwonenden door de beperkte ruimte en de ruime bouw mogelijkheden. Zij voeren onder meer aan dat de achtergevel van één van de beoogde woningen dicht op hun perceelgrens komt.

5. De raad stelt zich primair op het standpunt dat het relativiteitsvereiste aan een inhoudelijke beoordeling van de aspecten ontsluiting, oriëntatie op het openbaar gebied en kavelafmeting in de weg staat, omdat die aspecten geen effect hebben op de omwonenden.

Subsidiair stelt de raad dat de stedenbouwkundige visie geen beleid betreft, omdat die gevoegd is als bijlage bij de plantoelichting bij het vorige plan en niet afzonderlijk is vastgesteld. De stedenbouwkundige visie maakt alleen een inschatting mogelijk voor de haalbaarheid van toekomstige initiatieven voor "wonen op de tweede rang", aldus de raad. Voorts stelt de raad dat het voorliggende plan geen "wonen op de tweede rang" betreft, maar dat verzoeken altijd stedenbouwkundig worden beoordeeld, ook op de door Buckens en Van den Berg genoemde aspecten.

6. Voor zover de raad stelt dat Buckens en Van den Berg vanwege het relativiteitsvereiste, dat is neergelegd in artikel 8:69a van de Awb, geen beroep kunnen doen op bepaalde aspecten uit de stedenbouwkundige visie, overweegt de Afdeling als volgt. In de stedenbouwkundige visie zijn aandachtspunten en uitgangspunten vervat ter regulering van verzoeken, verbeteringen en nieuwe ontwikkelingen. Deze zijn gericht op het beschermen van de stedenbouwkundige structuur van de in de stedenbouwkundige visie aangewezen gebieden. Het belang waarvoor Buckens en Van den Berg bescherming zoeken is gelegen in het voorkomen van negatieve gevolgen voor hun woon- en leefklimaat als gevolg van de in het plan voorziene ontwikkelingen. Zij beroepen zich in zoverre niet op normen die kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. De Afdeling zal de beroepsgrond derhalve inhoudelijk bespreken.

7. De stedenbouwkundige visie is opgesteld bij het vorige plan "Barneveld-NoordWest", waar het plangebied onderdeel van uitmaakt, en is als bijlage bij de plantoelichting van dat plan gevoegd. In de plantoelichting is onder meer opgenomen dat het plan beheersmatig is en dat daarom een stedenbouwkundige visie is opgesteld voor het gebied. Voorts is in die toelichting opgenomen dat de stedenbouwkundige visie bedoeld is om oplossingsrichtingen en randvoorwaarden te kunnen formuleren als zich ontwikkelingen voordoen die niet passen binnen dit plan, zodat gemakkelijker kan worden meegedacht met een initiatiefnemer. De stedenbouwkundige visie geeft inzicht in de bijzondere aandachtspunten van het gebied

Barneveld-Noordwest. Daarin is onder meer opgenomen dat de genoemde aandachtspunten van belang zijn voor onder meer het opstellen van het bestemmingsplan. Hieruit kan worden afgeleid dat de stedenbouwkundige visie geacht moet worden een ruimere strekking te hebben dan alleen het vorige plan. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de stedenbouwkundige visie beleidsuitgangspunten bevat die de raad moet hanteren bij de vaststelling van het plan en waar de raad eventueel gemotiveerd van kan afwijken. De omstandigheid dat de stedenbouwkundige visie niet afzonderlijk is vastgesteld en gepubliceerd, doet hier niet aan af. Daarbij neemt de Afdeling mede in aanmerking dat de raad heeft toegelicht dat verzoeken stedenbouwkundig altijd worden beoordeeld, ook op de door Buckens en Van den Berg genoemde aspecten. Uit het verweerschrift en het verhandelde ter zitting blijkt dat oplossingsrichtingen en randvoorwaarden uit de stedenbouwkundige visie in aanmerking zijn genomen bij de beoordeling van het plan. Derhalve ziet de Afdeling aanleiding om te beoordelen in hoeverre de aanvullende stedenbouwkundige beoordeling van de raad past binnen de stedenbouwkundige visie.

7.1. De Afdeling ziet zich gesteld voor de vraag of het voorliggende plan "wonen op de tweede rang" betreft. In de stedenbouwkundige visie is onder meer opgenomen dat regelmatig verzoeken binnen komen om op achter woningen gelegen terreinen woningen te mogen bouwen, het zogeheten wonen op de tweede rang. In het vorige plan was aan het plangebied de bestemming "Maatschappelijk" toegekend. Ter zitting is toegelicht dat op het perceel voorheen een school met gymzaal was gevestigd, maar dat het perceel al geruime tijd braak ligt. Het perceel ligt achter bestaande woningen en wordt bijna geheel omringd door de tuinen daarvan. Gelet hierop heeft de situatie de kenmerken van "wonen op de tweede rang". Het standpunt van de raad dat van "wonen op de tweede rang" alleen sprake is als er geen ontsluiting is en achter een woning op een perceel een woning wordt gebouwd, volgt niet uit de stedenbouwkundige visie.

7.2. In de stedenbouwkundige visie gelden voor "wonen op de tweede rang" diverse criteria, zoals woonkwaliteit, ontsluiting, oriëntatie op het openbaar gebied en kavelafmeting. Bij het aspect woonkwaliteit wordt uitdrukkelijk verwezen naar het belang van privacy van omwonenden.

De Afdeling is van oordeel dat in het plan voldoende rekening is gehouden met de aspecten ontsluiting en oriëntatie op het openbaar gebied. De beoogde woningen worden ontsloten via de bestaande inrit aan de Groen van Prinstererlaan. Wat betreft de oriëntatie op het openbaar gebied heeft de raad toegelicht dat dit is geregeld in artikel 7.2, lid 7.2.1, onder d, van de planregels en door de gevellijnen op de verbeelding. De gevellijnen op de verbeelding duiden de voorgevels aan en zijn allemaal naar de ontsluiting toe gericht. Wat betreft deze aspecten is het plan in overeenstemming met de stedenbouwkundige visie.

7.3. Uit de verbeelding blijkt dat in het plan niet wordt voldaan aan de in de stedenbouwkundige visie genoemde kavelafmetingen. Zo is de diepte van de achtertuin van één van de beoogde woningen ongeveer 5 m, terwijl in de stedenbouwkundige visie is opgenomen dat de diepte van de

achtertuinten ten minste 10 m dient te zijn. Hierdoor komt de achtergevel van één van de beoogde woningen dicht op de perceelgrens van Buckens en Van den Berg te liggen. Verder is de afstand tussen hoofdbouwmassa's ongeveer 3 m, terwijl in de stedenbouwkundige visie is opgenomen dat de afstand tussen twee hoofdbouwmassa's 6 m dient te zijn. Wat betreft de breedte van de kavel heeft de raad ter zitting toegelicht dat de genoemde afstand van 14 m ziet op het gehele plangebied, zodat in het plan aan die kavelafmeting wel wordt voldaan.

De Afdeling stelt vast dat sprake is van meerdere afwijkingen van de kavelafmetingen uit de stedenbouwkundige visie. De afwijkende afstanden beïnvloeden het woon- en leefklimaat, onder meer de privacy, van Buckens en Van den Berg nadelig, terwijl de stedenbouwkundige visie strekt tot bescherming van het woon- en leefklimaat.

Conclusie

8. Gezien het vorenstaande berust het bestreden besluit in strijd met artikel 3:46 van de Awb niet op een deugdelijke motivering voor zover het betreft het niet kwalificeren van de stedenbouwkundige visie als beleid en het niet kwalificeren van de woonbebouwing als "wonen op de tweede rang". Voorts is het bestreden besluit niet deugdelijk gemotiveerd wat betreft het verband tussen de aanvullende stedenbouwkundige beoordeling en de stedenbouwkundige visie.

Het betoog slaagt in zoverre.

Bestuurlijke lus

9. Met het oog op een spoedige beslechting van het geschil ziet de Afdeling aanleiding om de raad op grond van artikel 8:51d van de Awb op te dragen om het geconstateerde gebrek in het bestreden besluit te herstellen. De Afdeling zal daartoe een termijn stellen.

10. De raad dient voor zover mogelijk met inachtneming van hetgeen onder 7.3 is overwogen toereikend te motiveren in hoeverre de voorziene ontwikkeling zich verhoudt tot de gehanteerde beleidsuitgangspunten in de stedenbouwkundige visie. Daarbij dient de raad in het bijzonder aandacht te besteden aan de beoogde woning waarvan het bouwvlak het dichtst bij de woningen van Buckens en Van den Berg is gelegen. Zo nodig dient de raad een nieuw of gewijzigd plan vast te stellen.

11. De raad dient tevens de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een eventueel gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen. Afdeling 3.4 van de Awb behoeft bij de voorbereiding van het gewijzigde of nieuwe besluit niet opnieuw te worden toegepast.

Proceskosten

12. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de raad van de gemeente Barneveld op om binnen 20 weken na verzending van deze tussenuitspraak:

1. met inachtneming van hetgeen in deze tussenuitspraak is overwogen het gebrek in het besluit van 7 maart 2018 te herstellen en;
2. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een eventueel nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. F.C.M.A. Michiels, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. P.A. Melse, griffier.

w.g. Michiels
lid van de enkelvoudige kamer

w.g. Melse
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 6 februari 2019

191-909.

Verzonden: 6 februari 2019

Bestemmingsplan Barneveld-Noordwest

Stedebouwkundige visie

Algemeen

Typering van het plangebied

Het plangebied Barneveld-Noordwest omvat een aantal woonwijken, grotendeels ontwikkeld in de jaren 1950-2000. Langs enkele straten, zoals de Kallenbroekerweg, de Schoutenstraat en de Thorbeckelaan, is sprake van oudere lintbebouwing. Diverse voormalige bedrijfs- en schoollocaties zijn in het recente verleden omgevormd tot woongebiedjes.

In sommige woonwijken heeft in de afgelopen decennia een revitalisering plaatsgevonden, deels gecombineerd met herverkaveling. Aan de Stationsweg staan drie grotere bedrijfspanden. Verspreid over het plangebied komen meerdere kleinere bedrijven voor. Verder omvat het plangebied enkele sportcomplexen en schoolgebouwen, alsmede een tweetal verzorgingstehuizen.

Stedebouwkundige analyse

Ten behoeve van de stedebouwkundige visie is eerst een analyse(kaart) opgesteld van het huidige bestemmingsplangebied. Daartoe is de gangbare methode van Kevin Lynch gehanteerd, ontleend aan diens boek *The Image of the City*, Cambridge MA, 1960. Deze methode analyseert een gebied aan de hand van de volgende vijf kenmerken (zie ook de eerdere structuurvisie "Kompas naar 2015");

- 1- Routes en lijnen > Belangrijke wegen, spoorlijnen, waterlopen.
- 2- Grenzen, randen > Dorpsrand, bosrand, verdedigingswerk.
- 3- Gebieden, clusters, functies > Vooral het verschil in Wonen, Werken, Groen en Verkeer. Ook de historische groei, de bouwperiodes met hun structurerende kenmerken en de onderlinge samenhang/verscheidenheid worden in beeld gebracht.
- 4- Knoop punten > Kruising van wegen, pleinen, entrees > De verbindingen naar open gebieden (mogelijke aanknopingspunten in de toekomst).
- 5- Herkenningspunten > Monumenten, iconen, kerken, beelden > Gebouwen, bomen, houtwallen, zichtlijnen, herdenkingsmonumenten.

Deze kenmerken hebben direct invloed op de algemene beleving van de ruimtelijke kwaliteit. De waardering kent vier gradaties, van goed, redelijk, matig tot slecht. De gradaties zijn respectievelijk aangegeven met de kleuren blauw, groen, geel en rood en visueel met dikke ononderbroken lijnen tot dunne meer gebroken lijnen.

- **Goed** zijn Rijks- en gemeentelijke monumenten, buitengewoon bijzonder als ze een groep vormen langs belangrijke routes, grenzen, randen of scheidingen. Verder zijn sommige herkenningspunten bijzonder te noemen vanwege de (landschap)architectuur, een aantal worden als zodanig voorgedragen.
- **Redelijk** zijn voorgevels en voortuinen. Zijgevels met raamopeningen naar het openbare gebied zijn ook als redelijk aan te merken, ze zijn bevorderlijk voor de sociale veiligheid. Groenstructuren, grote tuinen en open verbindingen/zichtlijnen dragen zeker meer dan redelijk bij aan de ruimtelijke kwaliteit.
- **Matig** zijn zijgevels zonder gevelopeningen, garages, maar ook monotone/eenvoudige gevels van grootschalige gebouwcomplexen.
- **Slecht** zijn achterkanten of besloten (gevel)wanden van grootschalige (gebouw)complexen, waardoor de openbare ruimte aan het zicht wordt onttrokken.

De waardering is gebaseerd op uitlegbare feiten, niet op persoonlijke voorkeuren. De intentie is om wat goed is te handhaven en te benutten en wat minder is te stimuleren tot verbetering. Verder zijn de geconstateerde afwijkingen met het bestemmingsplan (in paars) in kaart gebracht en soms meegenomen in de waardering.

Bijzondere thema's

Om bestemmingsplannen niet alleen te actualiseren, maar ook meer toekomstgericht te maken, wordt per plangebied ingeschat welke bijzondere aandachtspunten er zijn en welke veel voorkomende verzoeken er te verwachten zijn. Hieronder worden enkele bijzondere thema's uitgelicht, die van belang zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied Barneveld-Noordwest en voor het maken van het bestemmingsplan.

De thema's zijn verwerkt op de visiekaart.

Entreezones

In het plangebied zijn twee belangrijke entreezones van de kern Barneveld gelegen, namelijk de Thorbeckelaan en de Stationsweg. Een dergelijke entreezone is het eerste wat iemand die Barneveld binnenkomt te zien krijgt. Het is dan ook van belang dat deze gebieden een ruimtelijk-visuele uitstraling krijgen, die representatief is voor het beeld van de kern als geheel. In beide genoemde zones zijn verbeteringen wenselijk, bijv. door het opwaarderen of omvormen van (voormalige) bedrijfslocaties, het zorgvuldig bestemmen van open ruimtes en het versterken van groenstructuren.

Historische routestructuren

De Stationsweg, Schoutenstraat (uitmondend in Thorbeckelaan) en Kallenbroekerweg zijn routes die historisch gezien belangrijke verbindingswegen vormden naar het centrum van Barneveld. Langs deze routes komt van oudsher een veelheid aan functies voor, wat een zekere levendigheid met zich mee brengt. In de toekomst wordt beoogd deze functiemenging te behouden, maar deze beter af te stemmen op de omliggende woonfunctie.

Voor de Stationsweg betekent dit, dat meer de nadruk wordt gelegd op wonen en maatschappelijke functies en dat de bedrijvigheid hier op termijn meer en meer zal verdwijnen.

Langs de Schoutenstraat en Kallenbroekerweg zijn en blijven kleinschalige bedrijvigheid en kleinschalige detailhandel naast de woonfunctie mogelijk. Deze differentiatie wordt hier gewaardeerd. Overlast gevende bedrijven worden zoveel als mogelijk geweerd.

Langs het westelijke gedeelte van de Thorbeckelaan (d.w.z. ten westen van de aansluiting met de Schoutenstraat) kunnen de bedrijven en voorzieningen een grootschaliger karakter krijgen. De woonfunctie is hier meer ondergeschikt van aard.

Integrale visie: Thorbeckelaan

In het driehoekige gebied, begrensd door de Thorbeckelaan, de autosnelweg A-30 en de Kleine Barneveldse Beek is de laatste jaren een aantal ruimtelijke ontwikkelingen op gang gekomen. Aan de oostzijde is een voormalige schoollocatie herontwikkeld ten behoeve van diverse nieuwe onderwijsfuncties, mogelijk in combinatie met maatschappelijke voorzieningen en/of wonen. Aan de westkant is een plan in voorbereiding voor de bouw van een evenementengebouw (Midden Nederland Hallen). Annex hieraan is er ook ruimte voor culturele en maatschappelijke voorzieningen. In het tussengelegen gebied liggen een sportcomplex en restanten agrarische grond.

De Structuurvisie Kernen Barneveld 2022 voorziet in de aanleg van een westelijke rondweg om Barneveld, die het genoemde sportcomplex mogelijk zou gaan doorsnijden.

Langs het westelijke gedeelte van de Thorbeckelaan is sprake van een enigszins onregelmatige lintbebouwing, bestaande uit woningen en bedrijven.

Gelet op de reeds in gang gezette ontwikkelingen ligt het voor de hand om dit gebied primair te bestemmen voor voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, ontspanning en sport. Het aanleggen van de westelijke rondweg zou aanleiding kunnen zijn tot een herschikking van het bestaande sportcomplex, mogelijk in combinatie met uitbreiding hiervan. Van belang is dat er in het gebied open ruimtes blijven, die mede in relatie tot de zone langs de beek een landschappelijke inrichting zouden moeten krijgen. Verbetering van de ontsluiting en interne verkeersstructuur van het gebied (ook voor langzaam verkeer) is een aandachtspunt. In het licht van deze visie en gelet op de perifere ligging ten opzichte van de kern, ligt het stedenbouwkundig gezien niet in de rede om in dit gebied meer woningen te bouwen.

Integrale visie: begraafplaats de Plantage

De begraafplaats aan de Plantagelaan aan de zuidzijde van het plangebied zoekt naar uitbreidingsruimte. Met betrekking tot de mogelijke aanleg van de westelijke rondweg dient zorgvuldig te worden gekeken waar eventuele uitbreidingsmogelijkheden liggen en is een bredere visie noodzakelijk. De visies voor de Plantage en de Thorbeckelaan dienen in samenhang met elkaar tot stand te komen, voor een goede implementatie van de mogelijk nieuwe verbindingroute.

Grens kern-buitengebied

Aan de westkant van het plangebied (Oldenbarnevelderweg en Constantijn Huygensstraat) is er een harde grens tussen woonwijk en buitengebied. Aan de oostkant vormt de Stationsweg een harde overgang tussen de kern Barneveld en het bosgebied van landgoed De Schaffelaar.

Bij een harde begrenzing is er vanuit de kern een sterke beleving van het buiten de kern gelegen gebied. Veelal draagt deze beleving in belangrijke mate bij aan de woonkwaliteit aan de rand van de kern. Aan de noordkant (woonwijk De Vaarst) is de grens tussen woonwijk en buitengebied afwisselend hard en zacht. Voor- en achterkantsituaties wisselen elkaar af en er is niet overal sprake van een duidelijke beëindiging. De vormgeving en aansluiting van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen buiten de huidige kern (Barneveld-Noord) vereist in aansluiting op deze dorpsrand uiterste zorgvuldigheid

Bedrijven binnen woongebied

Binnen gebieden waarin de woonfunctie de overhand heeft en tevens ruimte is voor maatschappelijke dienstverlening wordt beoogd overlast gevende bedrijvigheid zoveel mogelijk te weren. Met overlast gevende bedrijvigheid wordt zowel bedoeld op overlast in ruimtelijke zin (straatbeeldverstoring) als op overlast in fysieke zin (verkeer aantrekkende bewegingen/ milieuhinder) Concreet betekent dit dat op locaties langs de Wethouder Rebellaan/Oostlaan, Schoutenstraat/hoek Beekstraat en langs de Stationsweg wordt gestuurd op bedrijfsverplaatsing en/of overlast beperkende maatregelen.

Bedrijven op achterterreinen/binnenterreinen

Aan de Schoutenstraat is achter de lintbebouwing een aantal bedrijfspanden gesitueerd. Wonen en werken zijn hier dusdanig met elkaar verweven, dat dit gebied het karakter van een werklandschap zou kunnen krijgen. Hierbij is aan de straatzijde een mix van wonen en werken mogelijk terwijl de achterterreinen alleen een bedrijfsfunctie krijgen. Zie hiervoor ook de visie Schoutenstraat-Beekstraat.

Wonen op de tweede rang

Met enige regelmaat komen verzoeken binnen om op achter woningen gelegen terreinen één of meer woningen te mogen bouwen, al of niet na sloop van bestaande opstallen. Stedebouw beoordeelt dergelijke verzoeken aan de hand van de volgende criteria.

- *Woonkwaliteit*
Biedt de voorgestelde locatie voldoende woonkwaliteit voor de nieuwe woning en heeft deze geen nadelige invloed op de woonkwaliteit van de omringende woningen? Het aspect privacy is in dit verband heel belangrijk.
- *Ontsluiting*
Krijgt de woning een eigen ontsluiting op de openbare weg of is de woning alleen bereikbaar via een overpad?
- *Oriëntatie op het openbaar gebied*
Krijgt de nieuwe woning een volwaardige oriëntatie op het openbaar gebied?
- *Inpassing in het ruimtelijk weefsel*
Passen de locatie en de situering van de nieuwe woning in de ruimtelijke structuur van de directe omgeving?

- *Afmetingen kavel*
Is het perceel voldoende groot om een volwaardig woonperceel te maken, volgens onderstaande specificaties:
 - breedte van de kavel tenminste 14 meter;
 - diepte van de kavel tenminste 23 meter;
 - afstand tussen hoofdbouwmassa en zijdelingse perceelsgrens tenminste 3 meter (en tenminste 6 meter afstand tussen twee hoofdbouwmassa's);
 - diepte achtertuin tenminste 10 meter.
- *Precedentwerking*
Gaaf het om een op zichzelf staand geval, waarvoor een maatwerkoplossing mogelijk is, of zijn er meer soortgelijke situaties, waardoor medewerking aan het individuele verzoek grotere gevolgen kan hebben?
- *Verhouding tot evt. toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen*
Zijn er ruimtelijke ontwikkelingen in de betreffende omgeving te verwachten die door de bouw van de onderhavige woning gefrustreerd zouden kunnen worden?
- *Parkeerruimte*
Is er in de buurt of op eigen terrein voldoende ruimte (te maken) om in de door het bouwplan opgeroepen extra parkeerbehoefte te voorzien?

Openbaar groen

Langs de ontsluitingswegen en binnen de wijken zijn belangrijke groenstructuren aanwezig, die behoud en waar nodig versterking behoeven. Het gemeentelijke groenstructuurplan biedt hiervoor handvatten. Het is wenselijk om, waar mogelijk, in het bestemmingsplan de beoogde versterking van de groenstructuur te faciliteren. Dit geldt met name ook voor de zone rondom de Barneveldse Beek, welke als belangrijke groen-blauwe ader vanaf het buitengebied naar het centrum van Barneveld loopt.

De wijk De Lors en de wijk tussen de Thorbeckelaan en de Vliegersvelderlaan kennen op een aantal plaatsen groene ruimtes, die het straatprofiel verwijden. Deze groenelementen zijn typerend voor de stedenbouwkundige opzet en dragen bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de betreffende wijken en straten.

Regelmatig ontvangt de gemeente verzoeken van particulieren om stukjes gemeentegrond te mogen kopen. Vaak gaat het hierbij om stukjes openbaar groen, die al of niet deel uitmaken van een grotere structuur. Bij de beoordeling van aankoopverzoeken wordt onder meer gekeken naar de volgende zaken:

- *Belang voor de ruimtelijk-visuele kwaliteit*
Hoe belangrijk is het betreffende groen voor het straatbeeld en voor de groenstructuur in groter verband?
- *Beheer*
Is het na verkoop overblijvende groen robuust genoeg om in stand te houden en te beheren?
- *Precedentwerking*
Gaaf het om een op zichzelf staand geval, waarvoor een maatwerkoplossing mogelijk is, of zijn er meer soortgelijke situaties, waardoor medewerking aan het individuele verzoek grotere gevolgen kan hebben?

Als een stukje groen wordt verkocht, blijft de bestemming vooralsnog ongewijzigd. Bij actualisering van het bestemmingsplan krijgen de betreffende percelen een bestemming, die past bij de nieuwe functie. Veelal zal het hier gaan om de bestemming Wonen of Tuin.

De hierboven omschreven werkwijze wordt ook gehanteerd m.b.t. verzoeken om extra parkeerplaatsen aan te leggen, geheel of gedeeltelijk in openbaar groen. De bestemming wordt in dergelijke gevallen bij de eerstvolgende actualisering gewijzigd in Verkeer.

Vertaling naar concrete gevallen

Op basis van het bovenstaande en de analysekaart zijn oplossingsrichtingen en randvoorwaarden te formuleren voor verbeteringen en nieuwe ontwikkelingen. Het is niet zinvol om dat in het kader van het bestemmingsplan al uit te werken, omdat nu volstrekt niet duidelijk is welke mogelijkheden zich op welk moment zullen voordoen.

Zodra een concrete kans of vraag zich aandient, kan op basis van het bovenstaande gerichte visievorming plaatsvinden.

Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan

(Maart 2018)
bestemmingsplan
Plan nr. 1429

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 INLEIDING	5
Hoofdstuk 2 BESTAANDE SITUATIE	6
2.1 Begrenzing plangebied	6
2.2 Geldende bestemmingen	6
Hoofdstuk 3 PLANBESCHRIJVING	8
Hoofdstuk 4 BELEIDSKADER	10
4.1 Rijk	10
4.2 Provincie	12
4.3 Waterschap	14
4.4 Gemeente	15
Hoofdstuk 5 RANDVOORWAARDEN	18
5.1 Bodem	18
5.2 Cultuurhistorie	18
5.3 Ecologie	19
5.4 Externe veiligheid	21
5.5 Geluid	22
5.6 Geur	23
5.7 Ladder voor duurzame verstedelijking	23
5.8 Leidingen	24
5.9 Luchtkwaliteit	24
5.10 Milieueffectrapportage	24
5.11 Milieuzonering	25
5.12 Natuur en landschap	26
5.13 Veiligheid	26
5.14 Verkeer	26
5.15 Water	27
Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN	28
6.1 Juridische aspecten	28
6.2 Handhaving	31
Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	33
7.1 Grondexploitatie	33
Hoofdstuk 8 OVERLEG EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	34
8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	34
8.2 Zienswijzen	34
Bijlagen bij de toelichting	35
Bijlage 1 Akoestisch onderzoek, Stilte advies en meten, september 2017	36
Bijlage 2 Nota zienswijzen	138
Regels	147
Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS	148
Artikel 1 Begrippen	148
Artikel 2 Wijze van meten	152
Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS	154
Artikel 3 Groen	154
Artikel 4 Kantoor	154
Artikel 5 Tuin	155

Artikel 6	Verkeer	157
Artikel 7	Wonen - 1	158
Hoofdstuk 3	ALGEMENE REGELS	161
Artikel 8	Anti-dubbeltelregel	161
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	161
Artikel 10	Algemene aanduidingsregels	161
Artikel 11	Algemene afwijkingsregels	161
Artikel 12	Algemene wijzigingsregels	161
Artikel 13	Algemene procedureregels	162
Hoofdstuk 4	OVERGANGS- EN SLOTREGELS	163
Artikel 14	Overgangsrecht	163
Artikel 15	Slotregel	163
BIJLAGEN BIJ DE REGELS		165
Bijlage 1	Nota Parkeernormen (2015)	166

Toelichting

Hoofdstuk 1 INLEIDING

Voor het braakliggende binnenterrein, waar vroeger een school heeft gestaan, gelegen tussen de Thorbeckelaan en Groen van Prinstererlaan is een verzoek ingediend om vier comfortwoningen te realiseren.

De uitvoering van dit plan is niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Daarom is voorliggende een herziening van het bestemmingsplan opgesteld.

Voorliggend plan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Na dit hoofdstuk beschrijft hoofdstuk 2 de bestaande situatie. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een beschrijving van het plan gegeven. Hoofdstuk 4 gaat vervolgens in op het beleidskader. Het vijfde hoofdstuk gaat in op de randvoorwaarden, waarna in het zesde hoofdstuk de juridische aspecten worden besproken. In hoofdstuk 7 is aandacht voor de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 8 gaat in op de resultaten van de procedure ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Begrenzing plangebied

Het plangebied ligt tussen de Thorbeckelaan en de Groen van Prinstererlaan in de kern Barneveld. Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door achterzijden van woonbebouwing aan de Verlooplaan. Aan de oostzijde vormt Gasthuisstraat de grens van het plangebied. De grens aan de zuid- en westzijde wordt gevormd door de Thorbeckelaan en Groen van Prinstererlaan. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het plangebied weer.



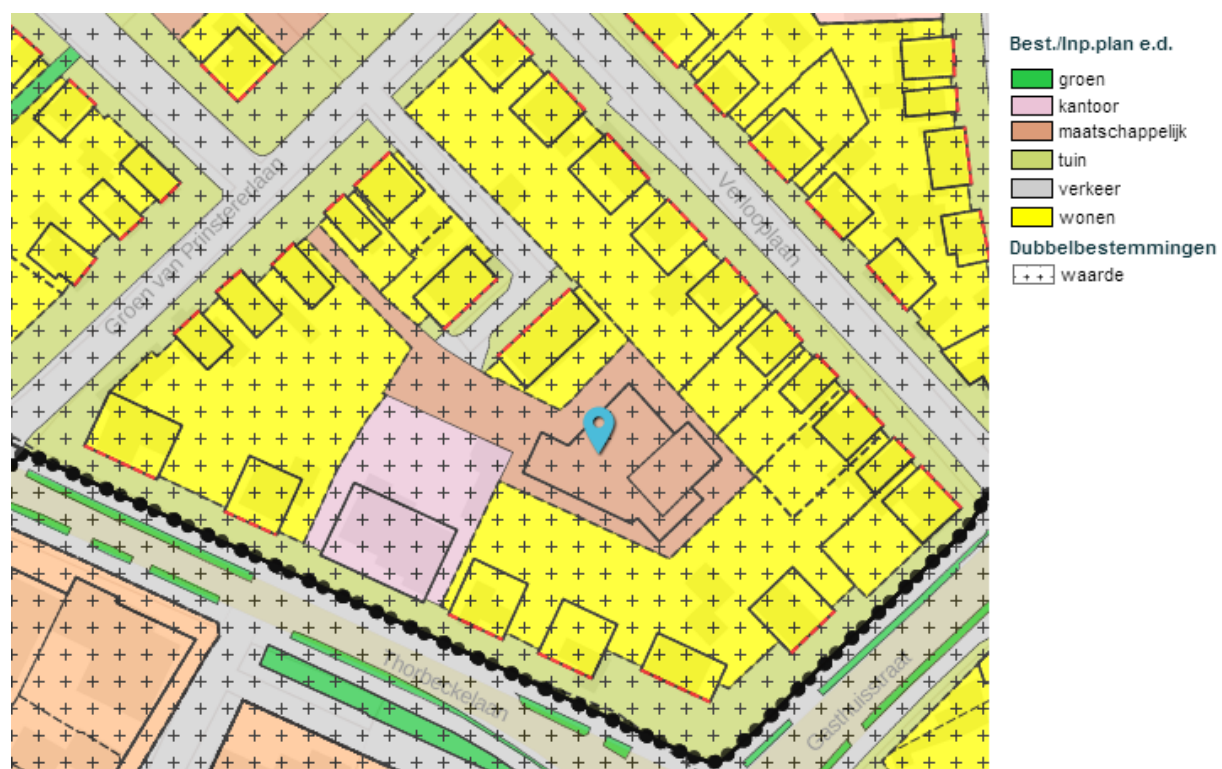
Plangrens

2.2 Geldende bestemmingen

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan "Barneveld- Noordwest" en heeft de bestemming 'Maatschappelijk'. Op de locatie mag binnen het bouwvlak gebouwd worden ten behoeve van een maatschappelijke bestemming tot maximaal 8 meter. Realisatie van woningen is binnen deze bestemming niet toegestaan.

In het bestemmingsplan zijn geen mogelijkheden opgenomen die uitvoering van voorliggend plan mogelijk maken, bijvoorbeeld door wijziging of afwijken met een omgevingsvergunning. Daarom is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan



Vigerende bestemmingsplan op de locatie

Hoofdstuk 3 PLANBESCHRIJVING

Woningen

Op het perceel gelegen achter het perceel aan de Thorbeckelaan 18 aan de Groen van Prinstererlaan, kadastraal bekend gemeente Barneveld, sectie B, nummer 5498 was voorheen een school gevestigd. Sinds lange tijd is het een braakliggend terrein. Het plan betreft een herontwikkeling van het perceel waarbij er vier zogenaamde comfortwoningen (met een maximum goot van 3,5 meter en nok van 7,5 meter) gerealiseerd worden.

Comfortwoningen zijn (doorgaans tweelaagse) grondgebonden woningen, waarbij op de begane grond zich een volledig woonprogramma bevindt. Dat wil zeggen, dat behalve een entree, woonkamer, keuken en toilet er ook een slaapkamer en badkamer (met een douche) op de begane grond aanwezig is. Daarmee kan deze woning als levensloopbestendig worden beschouwd. Op de eerste verdieping is er desgewenst aanvullend ruimte voor 1 of meerdere slaapvertrekken, opslagruimte en een tweede badkamer (met toilet en douche).

Deze woningen worden doorgaans door ouderen en mindervaliden erg op prijs gesteld vanwege het comfort van alle relevante woonfuncties op één woonlaag.

Parkeerplaats t.b.v. kantoor

Daarnaast is een deel van het terrein aan de achterzijde van het makelaarskantoor aan de Thorbeckelaan 16/18 in gebruik als parkeerterrein voor het makelaarskantoor. Conform het rode vlak hieronder.



Huidige parkeerterrein op 'Maatschappelijk' bestemde gronden

Dit gedeelte had echter een ruime maatschappelijke bestemming (overigens is parkeren daar passend binnen de bestemming). Een gedeelte van dit terrein is nodig voor de herontwikkeling. Daarnaast is het niet wenselijk dat er een doorsteek komt vanaf het te herontwikkelen terrein richting de Thorbeckelaan. Om deze reden zal het parkeer gedeelte verkleind worden en groen afgeschermd worden. Het gedeelte zal ook als 'Kantoor' bestemd worden zonder de huidige indeling van het parkeerterrein ingrijpend te wijzigen en zonder mogelijkheden om hier hoofdgebouwen op te richten.



toe te voegen aan de bestemming 'Kantoor'

Toe te voegen bestemming 'Kantoor'

Hoofdstuk 4 BELEIDSKADER

4.1 Rijk

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Op 13 maart 2012 is de SVIR vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Ruimte. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden.

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder ook de Nota Ruimte en geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Met de SVIR zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. De SVIR geeft invulling aan het streven van het kabinet naar deregulering en decentralisatie van de ruimtelijke ordening. Het Rijk heeft gekozen voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Rijk gaat er vanuit dat de nationale belangen die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden goed door hen worden behartigd.

Het Rijk heeft drie doelen gekozen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De 13 nationale belangen zijn:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1)
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie (nationaal belang 2)
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen (nationaal belang 3)
- Efficiënt gebruik van de ondergrond (nationaal belang 4)
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (nationaal belang 5)
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (nationaal belang 6)
- Het instandhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen (nationaal belang 7)
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8)
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling (nationaal belang 9)
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (nationaal belang 10)
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten (nationaal belang 11)
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten (nationaal belang 12)
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten

(nationaal belang 13)

Doorwerking in plangebied

In dit geval is er geen sprake van één van deze 13 nationale belangen. De SVIR vormt daarom geen belemmering voor dit plan.

4.1.2 Nationaal Waterplan

Eind 2009 is de structuurvisie Nationaal Waterplan (NW) in werking getreden. Het NW is een algemeen plan voor het op nationaal niveau te voeren waterhuishoudkundig beleid. Het NW zet veel van het in de voorgaande nota's waterhuishouding opgenomen beleid voort, zoals het uitgaan van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Nieuw is dat het NW tevens een structuurvisie is voor de ruimtelijke aspecten. Ook wordt meer nadruk gelegd op een gebiedsgerichte en een klimaatbestendige aanpak.

Met het NW wil het Rijk antwoorden formuleren op ontwikkelingen op het gebied van klimaat, demografie en economie en investeren in een duurzaam waterbeheer. Dit om ervoor te zorgen dat ook volgende generaties van Nederland als veilig en welvarend waterland genieten. Een goede bescherming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit zijn basisvoorwaarden voor welvaart en welzijn. Daarnaast levert water een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van biodiversiteit.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Om dit te bereiken moet water bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grotere opgaven op het terrein van onder andere verstedelijking. De mate waarin water bepalend is bij ruimtelijke ontwikkelingen hangt af van de aard, omvang en urgentie van de wateropgave in relatie tot andere opgaven en kenmerken in dat gebied.

Doorwerking in plangebied

De bevindingen en resultaten van de watertoets zijn beschreven in de waterparagraaf (§ 5.15) .

4.1.3 Crisis- en herstelwet

Op 1 januari 2010 is de Crisis- en herstelwet (Chw) in werking getreden. Deze wet geeft regels met betrekking tot versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Op 25 april 2013 is de Crisis- en herstelwet via een wijzigingswet permanent gemaakt en zijn verbeteringen op het terrein van het omgevingsrecht doorgevoerd (zie kamerstukken 33.135).

De Chw omvat twee categorieën maatregelen:

- tijdelijke maatregelen voor afgebakende lijsten met projecten en bevoegdheden;
- wijzigingen van bijzondere wetten.

In Bijlage I van de Chw worden onder meer de volgende ruimtelijke en infrastructurele projecten genoemd, waarop de wet van toepassing is:

- zeer diverse projecten op het gebied van duurzame energie;
- gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang, onderverdeeld in:
 1. een bestemmingsplan voor de bouw van meer dan 11 woningen in een aaneengesloten gebied, of de herstructurering van woon- en werkgebieden;
 2. een bestemmingsplan voor de aanleg of wijziging van wegen;
 3. projecten ten behoeve van de inpassing in het landschap, natuurontwikkeling of recreatiedoeleinden, waar deze samenhangen met projecten ten aanzien van de in bijlage I bedoelde projecten ten aanzien van wegen.

Doorwerking in plangebied

In dit geval is er sprake van het toevoegen van vier woningen en is de Crisis- en herstelwet niet van toepassing.

4.2 Provincie

4.2.1 Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

Algemeen

De provincie Gelderland heeft haar beleid gericht op de fysieke leefomgeving vastgelegd in de Omgevingsvisie en de bijbehorende Omgevingsverordening. Provinciale staten hebben de Omgevingsvisie op 9 juli 2014 vastgesteld en de Omgevingsverordening op 24 september 2014. De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening zijn op 17 oktober 2014 in werking getreden.

Periodiek actualiseert de provincie onderdelen van de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening.

4.2.1.1 Omgevingsvisie

De provincie kiest er in de Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Deze zijn:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van onze leefomgeving.

De opzet van de omgevingsvisie is opgehangen aan de termen dynamisch, mooi en divers. De provincie Gelderland is een dynamische provincie in een prachtige setting, met een grote diversiteit. Dynamisch duidt op economische ontwikkelingsaspecten zoals innovatie, duurzaamheid en bereikbaarheid en hoe de provincie afspraken maakt over wonen en werken. Mooi staat voor de natuurdoelen en de kwaliteiten die de provincie wil borgen en verder wil ontwikkelen. Divers gaat over het herkennen van de regionale verschillen in maatschappelijke vraagstukken en het koesteren van de regionale identiteit.

Provincie: Divers

FoodValley

De gemeente Barneveld ligt in de regio FoodValley. Karakteristiek voor FoodValley zijn de toonaangevende innovatie en vakkennis op het gebied van agrofood, het aantrekkelijke vestigingsklimaat en de groene leefomgeving. De regio wil in een goede balans de specifieke kwaliteiten verder ontwikkelen. Deelaspecten daarbij zijn: werken, onderwijs, wonen, bereikbaarheid, vernieuwing landbouw, duurzaamheid en kwaliteit van de leefomgeving. De regio heeft deze doelen opgenomen in de (concept-)Gebiedsagenda van de regio FoodValley.

Langs zes speerpunten krijgt de ambitie van Regio FoodValley verder gestalte:

- Bedrijven en bedrijvigheid
- Onderwijs en arbeidsmarkt
- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Wonen en woningmarkt
- Vernieuwing landbouwsector
- Kwaliteit leefomgeving en duurzaamheid.

Ten aanzien van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling is met name het speerpunt 'Wonen en woningmarkt' van belang. Hierna wordt ingegaan op de binnen dit speerpunt geformuleerde thema.

Wonen en woningmarkt

De regio heeft de ambitie om een aantrekkelijke en duurzame leefomgeving te bieden om de eigen bevolking en mensen van elders blijvend te binden aan de regio. Dit ook in relatie tot de ambitie om een mondiale speler op 'Food' gebied te worden en kenniswerkers van elders bereid te vinden om zich hier te vestigen.

De regio heeft een sterke en gezonde woningmarkt. De komende vijftien jaar heeft de Regio FoodValley nog met een sterke demografische groei te maken én er sprake is van een verdergaande huishoudensverdunding. De economische en bevolkingsontwikkelingen vragen wel om onderlinge afstemming. Regionaal woningmarkt onderzoek wijst uit dat de regio FoodValley niet één samenhangende woningmarkt is. Tussen Ede, Veenendaal en Barneveld is sprake van uitwisseling van woningzoekenden die een samenhangende benadering wenselijk maakt. In het noorden is een overlooppunt vanuit Amersfoort te zien. Afstemming van woningaantallen is gewenst om mismatch van vraag en aanbod en ongewenste concurrentie te voorkomen.

De regio signaleert verder dat alle gemeenten te maken krijgen met de gevolgen van vergrijzing en wil hiermee rekening houden binnen het beperkte woningbouwprogramma (onder andere door het bouwen van levensloopbestendige woningen). Dit is belangrijk, maar nog belangrijker is dat de regio komt tot een gezamenlijk woonbeleid waarin ook het bestaande woningaanbod wordt betrokken. Het zal immers in de toekomst meer gaan om aanpassing en kwaliteitsverbetering van het bestaande woningaanbod dan om uitbreiding via nieuwbouw.

Ook de vraag naar tijdelijke en beperkte woonruimte (spoedzoekers, gebroken gezinnen, arbeidsmigranten), waarvoor nu vaak recreatiewoningen oneigenlijk gebruikt worden moet hierbij worden betrokken. Evenals de mogelijkheden om de kwaliteit van de woonomgeving te verbeteren door burgerparticipatie.

Doorwerking in plangebied

De voorgestelde ontwikkeling past binnen de gestelde ambitie(s) van Regio FoodValley.

Provincie: Dynamisch

Stedelijke ontwikkelingen

Voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan is het van belang om vast te stellen dat in de nieuwe Omgevingsvisie de vastgestelde contouren van stedelijke vernieuwing zijn losgelaten. De sturing en beoordeling van plannen wordt in de nieuwe Omgevingsvisie hoofdzakelijk gebaseerd op de ladder voor duurzame verstedelijking en het woningbouwprogramma of het Regionaal Programma Bedrijventerreinen.

De locatie valt binnen bestaand stedelijk gebied. De provincie hanteert voor de bepaling van het bestaand stedelijk gebied de definitie uit het Bro: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op wonen.

Wonen

De provincie en haar partners streven er naar om vraag en aanbod op de woningmarkt met elkaar in balans te brengen en te houden. In de Regionale Woonagenda agenderen alle betrokken partijen in een regio de regionale opgaven op het gebied van wonen. Zij maken afspraken over wat zij hieraan gaan doen.

Doorwerking in plangebied

1. De ontwikkeling past binnen de afspraken die zijn gemaakt in de Regionale Woonagenda.
2. Toepassen Ladder voor duurzame verstedelijking bij nieuwe stedelijke ontwikkeling. In paragraaf 5.7 (Ladder voor duurzame verstedelijking) is nader ingegaan op de toepassing van de ladder voor duurzaam verstedelijking bij realisatie van woningen.

Provincie: Mooi

Natuur

Gelderland streeft naar het veiligstellen van de verscheidenheid (biodiversiteit) en kwaliteit van de Gelderse natuur. Hiertoe zet de provincie zich in op de realisatie van een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden. Dit wil de provincie bereiken door de bestaande natuur in het Gelders Natuurnetwerk (GNN) te beschermen en de samenhang te versterken door het uitbreiden van natuurgebieden in het GNN en het aanleggen van verbindingzones in de Groene Ontwikkelingszone (GO)

Het plangebied ligt niet in GNN of GO.

4.2.1.2 *Omgevingsverordening*

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. De Omgevingsverordening Gelderland heeft de status van ruimtelijke verordening, milieuverordening, waterverordening en verkeersverordening. De 'Ruimtelijke Verordening Gelderland' en de 'Ruimtelijke Verordening Gelderland, eerste herziening', zijn ingetrokken.

De Omgevingsverordening is met ingang van 17 oktober 2014 in werking getreden. In deze verordening is bepaald dat het tijdstip waarop een bestemmingsplan in elk geval in overeenstemming met deze Omgevingsverordening moet zijn vastgesteld, wordt gesteld op de dag nadat de verordening twee jaar geldt. De provincie actualiseert regelmatig de Omgevingsverordening.

In de Omgevingsverordening is het plangebied opgenomen op de kaarten 'Glastuinbouw' en 'Water en Milieu'.

Doorwerking in plangebied

Vanuit de bovengenoemde kaarten volgen geen regels die relevant zijn voor het voorliggende plan waardoor het plan in overeenstemming is met de verordening.

4.3 Waterschap

Waterbeheerprogramma 2016-2021 Waterschap Vallei en Veluwe

Op 1 januari 2016 is het Waterbeheerprogramma 2016 - 2021 'Partnerschap als watermerk' van Waterschap Vallei en Veluwe in werking getreden. Het waterschap stelt in het waterbeheerprogramma dat de huidige wateropgaven zo complex zijn, dat alleen een aanpak samen met partnerorganisaties en inwoners zorgt voor de gewenste resultaten en de beste oplossingen. Daarom kan en wil het waterschap niet alleen opereren in het behalen van zijn doelen en hecht daarom groot belang aan de samenwerking met zijn partners in de regio. Samen met inwoners, ondernemers en andere organisaties wil het waterschap werken aan een duurzame waterzuivering van afvalwater en toekomstgericht beheer van onze dijken en waterwegen zodat iedereen tegen aanvaardbare kosten veilig kan wonen, werken en recreëren. Daarbij wil Waterschap Vallei en Veluwe de goede waterhuishoudkundige voorwaarden scheppen voor zowel inwoners, bedrijven, natuur en landbouw.

Een belangrijke ontwikkeling waar het waterschap op anticipeert is het veranderende klimaat. Deze verandering zal leiden tot meer extreme weersituaties: perioden van veel neerslag met kans op wateroverlast en perioden van droogte met kans op watertekorten. Om goed voorbereid te zijn, wil het waterschap het watersysteem robuuster maken door meer ruimte voor wateren te reserveren, zowel binnen de bebouwde kom als in het buitengebied. Het waterschap wil de effecten van klimaatverandering beperken door het vasthouden van water, het inrichten en beheren van robuuste watersystemen en het inrichten van een beperkt aantal waterbergingsgebieden. Afkoppelen van relatief schoon hemelwater van het riool is een belangrijke maatregel om overbelasting van het riool en een te snelle afvoer te voorkomen.

Daarnaast wil het waterschap negatieve effecten op de kwaliteit van oppervlaktewater, grondwater en bodem voorkomen, evenals negatieve effecten op beschermde flora en fauna.

Doorwerking in plangebied

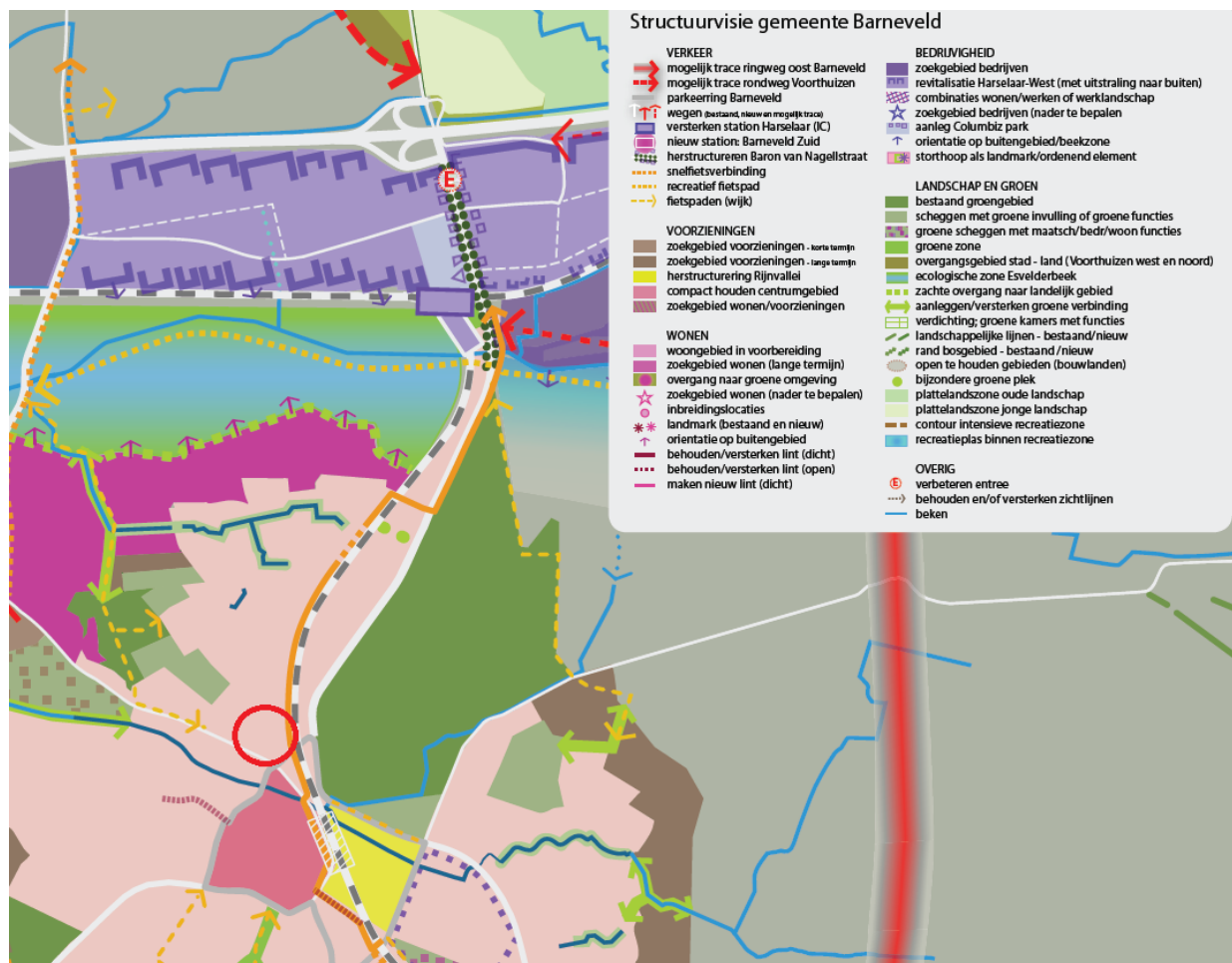
De bevindingen en resultaten van de watertoets zijn beschreven in de waterparagraaf (§ 5.15).

4.4 Gemeente

4.4.1 Structuurvisie Kernen Barneveld 2022

De gemeenteraad heeft op 22 november 2011 de "Structuurvisie Kernen Barneveld 2022" vastgesteld. De structuurvisie legt de gemeentelijke visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het eigen grondgebied vast. Het bestemmingsplan zal hier binnen moeten passen. De structuurvisie bevat een uitvoeringsprogramma. Hierin laat de gemeente zien hoe het voorgenomen beleid gerealiseerd zal worden. In de structuurvisie is een groot aantal ruimtelijke projecten opgenomen, waarvoor investeringen in de openbare ruimte noodzakelijk zijn. Ook is er een groot aantal lopende en potentiële bouwmogelijkheden.

Uit de kaart behorende bij de structuurvisie blijkt dat de planlocatie (op locatie rode cirkel) in bestaand bebouwd gebied ligt.



Structuurvisie Kernen Barneveld 2022

Het plan betreft een inbreidingslocatie.

Onder inbreiding wordt verstaan:

- intensiveren: de ruimte wordt intensiever benut;
- combineren: de ruimte wordt voor verschillende functies ingericht en gebruikt;
- revitaliseren: het opknappen en/of opnieuw inrichten van verouderde woongebieden of bedrijventerreinen.

De gemeente zal de komende jaren blijven werken aan inbreidingslocaties. Dit is een voortzetting van het huidige beleid. Bij inbreiding gaat aandacht uit naar het realiseren van woningen voor ouderen.

Het bouwen op inbreidingslocaties is van belang voor een kwalitatieve ontwikkeling van de kernen. Door de groeiende bevolking kan woningbouw een motor zijn achter lastige herstructureringen. In de tweede plaats liggen meerdere inbreidingslocaties gunstig ten opzichte van voorzieningen, waarmee door woningbouw een belangrijke doelgroep kan worden bediend. Tenslotte kan de herinvulling van inbreidingslocaties

bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid van de dorpse structuur.

Het ingekomen verzoek is in overeenstemming met deze structuurvisie.

4.4.2 Meerjaren Woningbouw Programma 2011-2020, Faseren en doseren woningmarkt Barneveld en toetsingskader nieuwbouw Barneveld

Op 28 juni 2011 heeft de raad het Meerjaren Woningbouw Programma (MWP) 2011-2020 vastgesteld. Het MWP geeft een actueel beeld van de woningbouwplannen voor de periode 2011 t/m 2020. Door middel van het project 'Faseren en doseren woningmarkt Barneveld' wordt jaarlijks een actueel beeld van het planaanbod voor de komende vier jaar gegeven, waarbij ook een beeld wordt geschetst van de aantallen op te leveren woningen per kern, alsmede de differentiatie van deze nieuwbouw in termen van prijsklassen, eigendomsverhouding en bouwvorm (gestapeld of grondgebonden). Ook wordt een beeld geschetst van de mate waarin voor bepaalde doelgroepen wordt gebouwd (zoals starters, ouderen of mensen met een beperking) om zo vraag en aanbod meer met elkaar in overeenstemming te brengen.

Om een zekere gewenste programmering in de nieuwbouw na te streven, in lijn van de vastgestelde gemeentelijke Visie op Wonen (2010) en de recent vastgestelde woonvisie 'Samen werken aan Wonen; woonvisie 2017-2021 met doorkijk tot 2025 en verder' (2016) en om er verzekerd van te zijn dat de woningbouwplannen een zekere basiskwaliteit meekrijgen is er een toetsingskader opgesteld. Dit 'Toetsingskader woningbouwplannen gemeente Barneveld' geldt zowel voor plannen op inbreidings- en uitleglocaties. Hierin wordt onder andere bewaakt dat er voldoende goedkope woningen worden gebouwd (mede in verband met afspraken in het provinciaal Kwalitatief Woonprogramma, KWP) en dat er sprake is van een afdoende prijs-/kwaliteitsverhouding. Het toetsingskader is opgesteld vanuit de gedachte dat de juiste woning op het juiste moment op de juiste plaats moet worden gebouwd.

Het toetsingskader is een volkshuisvestelijk sturingsinstrument. Er kunnen naast volkshuisvestelijke aspecten ook andere belangen spelen die een woningbouwontwikkeling op een bepaalde locatie noodzakelijk of wenselijk maken. Om te voorkomen dat het toetsingskader dergelijke ontwikkelingen frustreert is een zogenaamde hardheidsclausule opgenomen. Op basis hiervan kan het college gemotiveerd afwijken van het toetsingskader.

Indien afgeweken wordt van het aantal woningen op een perceel dan dient initiatiefnemer aan te tonen dat de woningen passen binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering.

In de binnenregionale verdeling is opgenomen dat de gemeente Barneveld in de periode 2010-2019 met 3.500 woningen mag uitbreiden. Daarbij is rekening gehouden met 250 woningen die in dezelfde periode aan de woningvoorraad zullen worden onttrokken.

Het huidige woningbouwprogramma voorziet voor de jaren 2017 tot en met 2019 in een plancapaciteit van ongeveer 1.650 woningen, gemiddeld zo'n 550 woningen per jaar. De ervaring leert dat hiervan circa 75% daadwerkelijk binnen de genoemde periode wordt gerealiseerd (zo'n 1.250 woningen).

Gevoegd bij de ongeveer 2.100 woningen die in de jaren 2010 t/m 2016 in de gemeente gebouwd zijn, is het de verwachting dat met de huidige planvorming de woningbouwafpraak vanuit KWP-3 in belangrijke mate, maar niet volledig zal worden ingevuld, temeer omdat er ook sprake is van woningonttrekkingen en de netto-toevoeging dus lager uit zal vallen.

Daarnaast zijn er locaties ontwikkeld en gepland die in verband met de extra toestroom van vluchtelingen geprogrammeerd zijn in de sociale huursfeer. Provincie Gelderland ziet dit als een extra inhaalslag sociale woningbouw, waarvoor extra bouwcontingent gereserveerd is. Deze aantallen (indicatief zo'n 75 sociale huurwoningen op de locaties Lijsterhof en Wikselaarse Eng) mogen in feite bij het getal van 3.500 woningen worden opgeteld.

Doorwerking in plangebied

Het plan past binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering en daarmee binnen het volkshuisvestelijk beleid.

4.4.3 Bestemmingsplannen globaal en flexibel

Op 6 mei 2014 heeft de raad de kaderstellende notitie 'Bestemmingsplannen globaal en flexibel' vastgesteld. Met deze notitie geeft de raad voor met name grote(re) uitleggebieden kaders aan om bestemmingsplannen globaal en flexibel te maken, om adequaat te kunnen inspelen op maatschappelijke en marktontwikkelingen. Daarmee ontstaat enige ruimte om een plan te kunnen wijzigen, maar zonder significant verlies van kwaliteit in de openbare ruimte, beeldkwaliteit en rechtszekerheid.

Globaal en flexibel zijn twee naast elkaar staande begrippen. Een globaal bestemmingsplan is een bestemmingsplan waarbij de belangrijkste uitgangspunten voor een gebied zijn vastgelegd. In een globaal bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden niet vastgelegd of gebonden aan een concreet perceel. Het tegenovergestelde van globaal bestemmen is gedetailleerd bestemmen, want een gedetailleerd bestemmingsplan legt juist wel een eindbeeld vast.

Naast het begrip globaal, kennen we ook nog de begrippen star en flexibel. We spreken van een star bestemmingsplan als het niet of nauwelijks mogelijk is om van een bestemmingsplan af te wijken. Flexibel bestemmen is het tegenovergestelde. Flexibel bestemmen laat meer ruimte om in te spelen op initiatieven die niet direct zijn geregeld. Flexibiliteit is in het bestemmingsplan in te bouwen door te werken met afwijkingsregels, wijzigingsbevoegdheden en uitwerkingsplichten.

De notitie richt zich op toekomstige ontwikkelingen in de kernen, waarbij met name is gekeken naar de bestemmingen voor wonen en bedrijven.

Doorwerking in plangebied

In voorliggend bestemmingsplan zijn de gebruikelijke binnenplanse afwijkingsbevoegdheden, wijzigingsbevoegdheden en uitwerkingsplichten opgenomen. Voor het overige is geen toepassing gegeven aan de kaders uit de notitie, omdat het bestemmingsplan een postzegelplan betreft.

4.4.4 Waterplan Barneveld (2005) en Hemelwaterbeleidsplan (2011)

Het Waterplan geeft een integrale watervisie op het verhogen van de gebruikswaarde en belevingswaarde van water. Door een verantwoord gebruik en duurzame ontwikkeling van het water kan ook in de toekomst gebruik worden gemaakt van een gezond watersysteem. De volgende ambities worden genoemd:

- Vasthouden en/of vertraagd afvoeren van hemelwater.
- Het scheiden van vuil en schoon water. Bij nieuwbouw het hemelwater van schone oppervlakken niet op de riolering lozen en bij voorkeur lokaal gebruiken, infiltreren of lozen op oppervlaktewater. In bestaand gebied hemelwater afkoppelen van het gemengd riool indien technisch en financieel haalbaar.
- De afvoer van schoon hemelwater vindt bovengronds plaats.
- Rioolwateroverstorten beperken om de doelstellingen voor waterkwaliteit te bereiken.

In het plan is een concrete doelstelling opgenomen: in 2025 is 10% van het verharde oppervlak afgekoppeld van de gemengde riolering (referentiejaar 2005). Dit betreft 18 ha. afkoppelen. In het Hemelwaterbeleidsplan is deze doelstelling uitgewerkt in concrete maatregelen.

Doorwerking in plangebied

De bevindingen en resultaten van de watertoets zijn beschreven in de waterparagraaf (§ 5.15).

Hoofdstuk 5 RANDVOORWAARDEN

5.1 Bodem

5.1.1 Bodemkwaliteit

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is beoordeeld of de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied voldoet aan de eis van financiële uitvoerbaarheid en uit oogpunt van volksgezondheid en milieu aanvaardbaar mag worden geacht voor het beoogde gebruik.

Beoordeling van de milieuhygiënische bodemkwaliteit vindt plaats op basis van de vastgestelde bodemkwaliteitskaart (BKK) en het bodembeheerplan (BBP).

Met dit instrumentarium kan de bodemkwaliteit binnen het plangebied met een bepaalde statistische zekerheid worden bepaald voor zover blijktens historisch onderzoek geen sprake is van verdachte locaties.

Op basis daarvan zijn er geen risico's te verwachten voor de beoogde bestemming en het gebruik.

5.2 Cultuurhistorie

Sinds januari 2012 hebben gemeenten op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de opdracht om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Daar waar het voor de archeologie al gemeengoed is gaat het dus ook gelden voor andere aspecten van de cultuurhistorie. Rekening houden met cultuurhistorie impliceert dat bekend moet zijn wat er voor waarden aanwezig zijn. Dit betekent dat naast archeologie, ook een beschrijving moet worden gegeven van de historische (steden)bouwkunde en historische geografie. Door cultuurhistorie een plek te geven in procedures op het gebied van ruimtelijke ordening wordt ook bereikt dat de aandacht niet uitsluitend uitgaat naar individuele objecten (de aangewezen monumenten), maar juist de samenhang tussen gebouwen en hun omgeving.

5.2.1 Archeologie

5.2.1.1 *Archeologie middelmatige verwachting*

Er moet rekening worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. Voor het maken van een weloverwogen belangenafweging is minimaal een archeologisch bureauonderzoek nodig. Voor de gehele gemeente is een archeologische beleidsadvieskaart opgesteld, welke gezien kan worden als een beknopt bureauonderzoek. Uit de 'archeologische waarden- en verwachtingskaart' van de gemeente blijkt dat voor het onderhavige perceel een middelmatige archeologische verwachting geldt.

De gemeenteraad heeft op 28 september 2010 besloten dat voor deze zone nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij een oppervlakte van 1.000 m² voor grondverstorende werkzaamheden dieper dan 30 cm.

Het plan voorziet in de bouw van vier woningen en de aanleg van een toegangsweg en parkeerplaatsen. Een en ander betekent dat de genoemde 1000 m² overschreden zal worden. In het oostelijke deel van het plangebied waar twee woningen worden gerealiseerd heeft een sporthal heeft gestaan waardoor de bodem ter plaatse naar verwachting is verstoord.

De nieuwe geomorfogenetische kaart van de gemeente laat zien dat de bouwlocatie op een plaggendek op dekzand is gesitueerd. In de negentiende eeuw lag het plangebied achter de tuinen van de bebouwingszone van het dorp Barneveld. Hier lagen onder meer akkers. Deze ophogingslaag is abusievelijk aangezien voor een plaggendek. Het blijkt een maaiveldverhoging te zijn om het terrein geschikt te maken voor de aanleg van een akker. Bij een korte verkenning bleek dat het perceel in de recente tijd sterk is opgehoogd. Onder dit ophogingspakket is sprake van een restant van een dun bouwvoorrestant die scherp op de gereduceerde C ligt. Alleen in het noordwesten bevindt zich de aanzet van een dekzandopduiking die echter is afgetopt door vermoedelijk egalisatie van het terrein.

Uitvoering van het plan heeft dan ook geen onevenredige gevolgen voor aanwezige of liever gezegd afwezige archeologie resten.

5.2.2 Historische (steden)bouwkundige waarden

Bij historische (steden)bouwkundige waarden gaat het om gebouwde elementen met bijzondere betekenis, zoals molens, bruggen, kastelen of hele dorpen en binnensteden.

Binnen het plangebied bevinden zich geen historisch (steden)bouwkundige waarden.

5.2.3 Historisch-geografische waarden

Historisch-geografische waarden verwijzen naar de ontstaanswijze en bijzondere plekken van onze cultuurlandschappen, zoals polders, kavelstructuren, terpen en het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Binnen het plangebied bevinden zich geen historisch-geografische waarden.

5.3 Ecologie

De belangrijkste wet voor natuurbescherming in Nederland is de Wet natuurbescherming. Deze wet is op 1 januari 2017 in werking getreden. De Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn vertaald in deze wet.

De Wet natuurbescherming vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

Daarnaast is qua ecologie ook het Gelders Natuurnetwerk en de Gelderse Ontwikkelingszone van belang.

5.3.1 Wet natuurbescherming

5.3.1.1 Gebiedsbescherming

Hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van speciale beschermingszones ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Zo'n speciale beschermingszone wordt aangeduid als "Natura 2000-gebied".

De Wet natuurbescherming bepaalt vervolgens wat er wél en niet mag in zo'n Natura 2000-gebied. Ook zijn er bijzondere nationale natuurgebieden.

Op 27 juni 2014 is de aanwijzing van het gebied Veluwe als speciale beschermingszone onder de Habitatrichtlijn in werking getreden. Tevens is met dit besluit het besluit tot de aanwijzing van Veluwe als speciale beschermingszone onder de Vogelrichtlijn, inclusief de daarbij behorende Nota van toelichting, gewijzigd. Deze twee genoemde speciale beschermingszones vormen samen het Natura 2000-gebied Veluwe, waarbij instandhoudingsdoelstellingen zijn toegevoegd.

Doorwerking in plangebied

Het plangebied ligt niet in (de nabijheid van) een Natura 2000-gebied. De gebiedsbeschermingswetgeving geeft geen belemmeringen voor de uitvoering van dit plan.

5.3.1.2 Soortenbescherming

Hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming beschermt bepaalde plant- en diersoorten in Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden én daarbuiten. Er gelden drie beschermingsregimes, te weten voor vogels (Vogelrichtlijn), soorten onder de Habitatrichtlijn (bijlage IV, onderdeel a Habitatrichtlijn, dan wel bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn) en andere (nationale) soorten.

Om te beoordelen of de beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn, is de locatie bezocht door een flora- en faunacontroleur.

De feitelijke veranderingen bestaan slechts uit het realiseren van de bouw en ingebruikneming van woningen met bijgebouwen.

Het huidige grondgebruik bestaat uit een gazon/grasveld, waarop (gezien de sporen) een hond wordt uitgelaten, en waar konijnen uit de omgeving wat foerageren en krabplekjes, (geen hollen!), hebben gemaakt. Hier zijn geen zwaardere beschermde Flora- of faunawaarden te verwachten. Voor de soort konijn, een bijlage 1 soort, licht beschermd, geldt slechts de zorgplicht. Dat wil in dit geval zeggen, dat bij aanwezigheid van konijnen, zodanig gewerkt dient te worden dat deze dieren een veilig heenkomen kunnen vinden.

De struikhaag met twee kleine bomen (waar de ontsluiting zal aansluiten op de bestaande weg voor de woningen aan aan de Groen van Prinstererlaan 13 tot en met 19) zal voor verwijdering onderzocht worden op aanwezigheid van broedvogels. Indien hier zich broedvogels bevinden dan wachten zal tot buiten de broed- en verzorgingstijd van de jongen gewacht moeten worden met het verwijderen.

Algemene zorgplicht

Voor de uitvoering van werkzaamheden geldt de algemene zorgplicht. Alle broedende vogels, hun broedplaatsen én de functionele omgeving van de broedplaatsen zijn beschermd tijdens de broedperiode. Het verwijderen van bomen en struiken dient gezien te worden als een voor vogels verstorende activiteit en dient buiten het vogelbroedseizoen plaats te vinden. Versturende werkzaamheden dienen niet tijdens de broedperiode (grofweg maart - augustus) uitgevoerd te worden, tenzij geconstateerd is dat er geen vogelbroedgeval aanwezig is.

Een ieder is verplicht om voldoende zorg in acht te nemen voor Natura 2000-gebieden, bijzondere nationale natuurgebieden en voor in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Doorwerking in plangebied

De soortbeschermingswetgeving geeft geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan.

5.3.1.3 Houtopstanden

De bescherming van houtopstanden conform artikel 4 van de Wet natuurbescherming heeft als doel om het aanwezige areaal bossen en beplanting in Nederland te behouden. Daarmee wordt de functie van bossen en beplantingen gegarandeerd als habitat voor dieren en planten, als recreatiegebied en als groene long.

Onder houtopstanden vallen alle zelfstandige eenheden van bomen, boomvormers, struiken of hakhout, van een oppervlakte van tien are of meer of een bomenrij die twintig (of meer) bomen omvat. Voor het kappen of rooien van een houtopstand geldt een meld- en herplantplicht wanneer de houtopstand buiten de vastgestelde bebouwde kom ligt. De Wet natuurbescherming beschermt geen houtopstanden binnen de bebouwde kom.

Doorwerking in plangebied

Houtopstanden komen niet voor binnen het plangebied

5.3.2 Gelders Natuurnetwerk en Groene Ontwikkelingszones

Het plangebied ligt wel/niet binnen de (voormalige) Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de opvolger van de EHS. Met het bestuursakkoord Natuur is de realisatie en het beheer van het NNN de verantwoordelijkheid van de provincies geworden.

In de periode tot 2027 willen Rijk en provincies een forse extra stap zetten op weg naar realisatie van de doelen van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn en de Kaderrichtlijn Water. Hierbij moet maximale synergie worden bereikt tussen natuur- en watermaatregelen. De provincies geven elk in hun eigen provincie uitwerking aan het natuurbeleid op basis van het Natuurpact.

Voor de EHS uit de Structuurvisie Gelderland zijn in de Omgevingsvisie twee nieuwe natuurbecategoriën in de plaats gekomen: het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO.) Uit § 4.2.1.1 Omgevingsvisie en § 4.2.1.2 Omgevingsverordening blijkt dat het plangebied niet in het GNN of de GO ligt. Voor de toetsing wordt hiernaar verwezen.

5.4 Externe veiligheid

Doel

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, wegen, waterwegen en spoorwegen);

Het beleid voor externe veiligheid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken zijn gemeenten en provincies verplicht om bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt in het externe veiligheidsbeleid het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het plasbrandaandachtsgebied gehanteerd.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

De norm voor het plaatsgebonden risico ligt in principe op 10^{-6} per jaar, oftewel een kans van één op een miljoen. Voor nieuwe situaties geldt deze norm als grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen en als richtwaarde voor beperkt kwetsbare bestemmingen.

Groepsrisico (GR)

Dit is de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting.

Het groepsrisico wordt getoetst aan een oriëntatiewaarde per kilometer per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 slachtoffers
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1000 slachtoffers

enzovoorts (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde)

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Binnen het werkveld externe veiligheid wordt sinds jaren gewerkt met twee risiconormen, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Bij de ontwikkeling van het Basisnet is hieraan een derde voorwaarde toegevoegd: het plasbrandaandachtsgebied (PAG). Hiermee wordt het effectgebied weergegeven van het scenario met de grootste kans van voorkomen: de plasbrand. In deze gebieden moet er in samenhang met mogelijkheden van plasbrandbestrijding en bouwtechnische maatregelen beargumenteerd worden waarom er gebouwd wordt.

Wettelijk kader

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving:

Inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden

Voor bepaalde risicovolle bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

Transportroutes van gevaarlijke stoffen

De normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ook wel risicoplafonds, worden vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de Regeling Basisnet.

Buisleidingen

Voor de beoordeling van de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen gelden het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot buisleidingen voor zowel het transport van brandbare vloeistoffen als hogedruk aardgasleidingen wettelijk vastgelegd.

Verantwoordingsplicht

In voornoemde Besluiten is de verantwoordingsplicht groepsrisico opgenomen. Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico óf een toename van het groepsrisico moet het bevoegd gezag een verantwoording van het groepsrisico opstellen. Hierin moeten naast de aspecten zelfredzaamheid en hulpverlening worden aangegeven hoe de diverse factoren bij de totstandkoming van het besluit zijn beoordeeld en eventuele maatregelen zijn afgewogen. Ook het bestuur van de veiligheidsregio moet in de gelegenheid worden gesteld om ten aanzien van het groepsrisico een advies uit te brengen.

Doorwerking in plangebied

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven, waar opslag, gebruik en / of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt of waar zich installaties bevinden waaraan risico's zijn verbonden waardoor effecten van ongevallen buiten het terrein van de inrichting merkbaar zijn. Ook vindt in de omgeving van het plangebied geen transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen plaats. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit plan.

5.5 Geluid

De basis voor de ruimtelijke afweging van geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Bij verlening van de omgevingsvergunning of het vaststellen van een bestemmingsplan komen in de volgende gevallen de regels van deze wet aan de orde: het bestemmen van gronden voor nieuwe geluidgevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen en onderwijsgebouwen) binnen zones langs (spoor-)wegen en zones rondom industrieterreinen; het bestemmen van gronden voor de aanleg van nieuwe, dan wel reconstructie van gezoneerde (spoor-)wegen; het bestemmen van gronden voor (nieuwe) industrieterreinen waar zich grote lawaaimakers kunnen vestigen en herziening van zonegrenzen van industrieterreinen.

De Wet geluidhinder gaat uit van zones langs (spoor-)wegen en zones bij industrieterreinen. Het gebied binnen deze zone geldt als akoestisch aandachtsgebied waar, voor bouwplannen en bestemmingsplannen, een akoestische toetsing uitgevoerd dient te worden. De geluidbelasting op de gevels van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde. Indien de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeursgrenswaarde kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek worden gedaan tot vaststelling van een hogere waarde. Hierbij mag de geluidbelasting de uiterste grenswaarde niet overschrijden. De voorkeursgrenswaarde en uiterste grenswaarde voor nieuwe of bestaande geluidgevoelige bestemmingen verschillen per geluidsbron. In geval van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen binnen zones langs wegen of spoorwegen, of binnen de zone van een industrieterrein, is akoestisch onderzoek vereist.

De nieuwe woonfunctie is op grond van de Wet geluidhinder aangewezen als geluidgevoelige bestemming. Daarom dient de geluidbelasting vanwege het wegverkeer en spoorwegverkeer te worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder in samenhang met het geldende geluidsbeleid "Beleidsregels hogere grenswaarden Wet geluidhinder Barneveld 2009".

Doorwerking in plangebied

Omdat het nieuwbouwplan binnen de geluidzones van wegen wordt geprojecteerd, dient conform artikel 76 van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden verricht. In het onderhavige geval gaat het om de toetsing van de geluidbelastingen op de nieuwe woningen vanwege Stationsweg, Gasthuisstraat en de Thorbeckelaan. Ook spoorweglawaai moet getoetst worden.

Uit dit onderzoek (Bijlage 1) van bureau 'Stilte advies en meten' blijkt dat de voorkeursgrenswaarden voor wat betreft wegverkeerslawaai ten gevolge van voornoemde wegen niet overschreden worden. Het is zonder aanvullende akoestische eisen mogelijk de geplande woningen te realiseren.

Verder blijkt uit het onderzoek naar spoorweglawaai dat de hoogst optredende geluidbelasting ten gevolge van het plaatselijke treinverkeer op het traject Amersfoort – Ede ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaai en verdere geluidprocedures zijn niet nodig.

Conclusie

Het aspect geluid geeft geen belemmeringen voor de uitvoering van het plan.

5.6 Geur

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan toetst het bevoegde gezag enerzijds of in het plangebied een qua geur acceptabel woon- en leefklimaat gegarandeerd is. Anderzijds is het uitgangspunt dat met het plan de omliggende bedrijven niet vergaand in hun ontwikkelingsmogelijkheden mogen worden beperkt.

Uitgangspunt voor de toetsing zijn de normen zoals die in of op grond van de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) zijn vastgelegd. De Wgv maakt het mogelijk om bij verordening af te wijken van de wettelijke geurnormen. De gemeente Barneveld heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt. De Verordening geurhinder en veehouderij is in werking getreden op 18 oktober 2008, waarbij voor een aantal aangegeven delen van het grondgebied van Barneveld andere normen dan de wettelijke zijn vastgesteld. Het plan is getoetst aan de normen die zijn vastgesteld in deze verordening, voor zover deze normen van toepassing zijn in of rond het plangebied.

Veel bedrijven hebben geen omgevingsvergunning milieu meer nodig, maar vallen onder algemene milieuregels zoals vastgelegd in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Aangezien de geurnormen uit de Wgv vrijwel één op één zijn overgenomen in het Activiteitenbesluit, kunnen bedrijven die onder dit besluit vallen ook gewoon worden meegenomen in de Wgv-toets.

Onder een 'geurgevoelig object' wordt verstaan: een gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt.

Doorwerking in plangebied

In de omgeving van het plangebied liggen geen veehouderijen.

5.7 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimteaanvraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

Artikel 3.1.6, tweede lid Bro luidt per 1 juli 2017 als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een *nieuwe stedelijke ontwikkeling* mogelijk maakt, bevat een *beschrijving van de behoefte* aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt *buiten het bestaand stedelijk gebied*, een *motivering* waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onder stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen (artikel 1.1.1, eerste lid, onder i van het Bro).

De ontwikkeling betreft de realisatie van vier woningen. Het aantal van vier woningen valt volgens de huidige jurisprudentie niet onder 'stedelijke ontwikkeling'. Daarom is geen verdere toelichting vereist.

5.8 Leidingen

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied komen geen leidingen of beschermingszones van leidingen voor die in het kader van dit bestemmingsplan bescherming behoeven. Eveneens zijn er geen straalpaden of laagvliegroutes die beperkingen stellen aan de bouwhoogten.

5.9 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen. Hierin is opgenomen dat bij een ruimtelijk besluit de gevolgen voor de luchtkwaliteit getoetst moet worden. Om te bepalen of de kwaliteit van de lucht ter plaatse voldoet aan de eisen uit de Wet milieubeheer en de daarop gebaseerde regelgeving, dient bij nieuwe ontwikkelingen onderzoek gedaan te worden naar de luchtkwaliteit. Projecten waarvan aannemelijk is dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De ontwikkelingen in het plangebied zijn dermate kleinschalig, dat ze vallen binnen de randvoorwaarden van het Besluit Niet in Betekende Mate Bijdragen. De invloed van deze kleinschalige ontwikkelingen hoeven niet in beeld te worden gebracht.

Doorwerking in plangebied

Op basis van het voorgaande vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor uitvoering van onderhavige plan.

5.10 Milieueffectrapportage

Niet voor alle nieuwe activiteiten hoeft een m.e.r.-procedure gevolgd te worden. Uitgangspunt van de m.e.r.-beoordeling is het 'nee, tenzij' -principe. Dat wil zeggen dat alleen een milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld, wanneer er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen.

De Wet milieubeheer maakt onderscheid in een m.e.r.-procedure voor plannen (planMER) en voor besluiten (besluitMER of projectMER). Voor een bestemmingsplan kan zowel de plan-m.e.r.-plicht als de besluit-m.e.r.-plicht gelden.

Er zijn drie sporen waarlangs de m.e.r.-plicht kan ontstaan:

1. Plan- en/of besluit-m.e.r.-plicht: als de voorgenomen activiteit vermeld is in het Besluit milieueffectrapportage;
2. Plan-m.e.r.-plicht: als voor het plan een zogeheten passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming gemaakt moet worden. Dat is het geval als het plan significante negatieve gevolgen kan hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000 gebied;
3. Toetsing aan de provinciale milieuverordening.

Besluit milieueffectrapportage

De lijst van activiteiten in de onderdelen C en D van het Besluit bestaat uit vier kolommen. De eerste kolom bevat een omschrijving van de m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten. De tweede kolom vermeldt eventuele drempelwaarden.

Wettelijk kader

Voor de vraag of een bestemmingplan besluit-m.e.r.-plichtig is, geldt dat het Besluit milieueffectrapportage onderscheid maakt naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor dergelijke activiteiten moet het bevoegd gezag beoordelen of op basis van 'belangrijke nadelige gevolgen die de voorgenomen activiteit voor het milieu kan hebben', een m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Daarbij geldt dat een bestemmingsplan alleen besluit-m.e.r.-plichtig is,

als het bestemmingsplan in kolom 4 wordt genoemd.

Voor de vraag of een bestemmingsplan plan-m.e.r.-plichtig is, geldt dat dit het geval is als het plan genoemd is in kolom 3 en activiteiten mogelijk maakt die in onderdeel C en D, kolom 1 vermeld zijn en voldoen aan de in kolom 2 genoemde drempelwaarden.

Als een bestemmingsplan een activiteit mogelijk maakt die Besluit-m.e.r.-plichtig is op grond van de uitkomst van een toets van een activiteit die onder de drempelwaarden blijft, dan is dat bestemmingsplan alsnog plan-m.e.r.-plichtig. Het maakt dan immers een (besluit) m.e.r.-plichtige activiteit mogelijk.

Voor zowel de plan-m.e.r.- als besluit-m.e.r.-plicht geldt dat als de activiteit onder de drempelwaarden uit kolom 2 van bijlage D blijft, met een vormvrije m.e.r. beoordeeld moet worden of alsnog een MER moet worden opgesteld. De centrale vraag die daarbij beantwoord moet worden is of er omstandigheden zijn die (waarschijnlijk) leiden tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Daarbij moet in ieder geval worden getoetst aan de criteria die opgenomen zijn in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Als dergelijke milieugevolgen kunnen optreden, geldt alsnog de betreffende plan- en/of besluit-m.e.r.-plicht.

Toetsing

In dit geval is de activiteit niet m.e.r.-plichtig want de activiteit komt weliswaar voor op de lijst in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, maar de omvang van de activiteit ligt onder de drempelwaarden zoals genoemd in onderdeel D 11.2 en het onderhavige plan is geen project dat vanwege aard, omvang of ligging een aanzienlijk milieueffect zal hebben. Dat blijkt ook uit de toetsing van het plan aan de in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn opgenomen criteria. Zo heeft die toetsing aan de in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn opgenomen criteria uitgewezen dat er geen sprake zal zijn van belangrijke milieugevolgen, zodat een m.e.r. achterwege kan blijven.

Passende beoordeling via de Wet natuurbescherming

Voor het vaststellen van plannen die significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied kunnen hebben, dient een passende beoordeling gemaakt te worden (artikel 7.2a Wet milieubeheer juncto artikel 2.8, eerste lid Wet natuurbeschermingswet). De plan-m.e.r.-plicht op grond van de noodzaak van een passende beoordeling voor de Wet natuurbescherming is hier niet aanwezig.

Er is voor dit plan geen passende beoordeling nodig.

Provinciale milieuverordening

Provinciale Staten kunnen in de provinciale milieuverordening extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aanwijzen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben en dus m.e.r.-plichtig zijn (artikel 7.6 Wet milieubeheer). Dit is dus aanvullend op de m.e.r.-plicht op basis van onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. (en dus ook aanvullend op de verplichting vanuit de Europese richtlijnen) én conform dezelfde systematiek.

Provinciale staten van Gelderland hebben geen extra activiteiten met gevallen, plannen en besluiten aangewezen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben (en zo m.e.r.-plichtig zijn).

5.11 Milieuzonering

Ten aanzien van bedrijvigheid geldt als uitgangspunt dat toekomstige woningen geen onevenredige milieuhinder (geur, geluid etc.) mogen ondervinden van nabijgelegen bedrijvigheid. In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, editie 2009, worden in verband met de aanwezigheid van milieubelastende functies indicatieve afstandsnormen voorgeschreven tot milieugevoelige functies, vooral wonen.

Ten zuiden van het plangebied is een kantoorfunctie aanwezig. Het plan voldoet aan de voorgeschreven indicatieve afstand van 10 meter.

Doorwerking in plangebied

Vanuit milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.12 Natuur en landschap

Op onderhavig perceel is een zeer waardevolle beeldbepalende boom aanwezig. Deze staat op de bestaande parkeerplaats. Deze blijft behouden. Voor het overige gedeelte is geen waardevol groen aanwezig.



Bestaande te behouden boom

5.13 Veiligheid

Om een veilige omgeving te creëren of te behouden is er op het gebied van fysieke veiligheid een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden. Zo worden er eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de openbare wegen voor de hulpverleningsdiensten. Dit leidt tot het stellen van minimale afmetingen en bochtstralen zodat hulpverleningsvoertuigen een object of calamiteit goed kunnen bereiken en adequate hulp kunnen verlenen. Met betrekking tot voldoende bluswater in het openbare wegennet zijn er ook eisen gesteld. Deze eisen hebben betrekking op de afstanden vanaf de bluswatervoorziening tot aan een gebouw en de capaciteit ervan. In de "Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" een uitgave van Brandweer Nederland worden deze eisen gesteld. Voor wat betreft de bereikbaarheid zijn er binnen de gemeente Barneveld hoofd- en subaanrijdroutes vastgesteld.

Tevens worden er eisen gesteld aan de opkomsttijden voor brandweervoertuigen. Deze zijn afhankelijk van de bestemming. Voor gebouwen waarin geslapen wordt en verminderd zelfredzame mensen verblijven worden strengere eisen gesteld dan gebouwen waar dit niet zo is. De opkomsttijden zijn gesteld in de Wet veiligheidsregio's (1 oktober 2010) met het daarbij behorende Besluit veiligheidsregio's. In het Besluit zijn de tijdnormen voor de opkomsttijden vastgelegd.

Situatie

Nieuwe ontwikkelingen zullen worden getoetst aan de Handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid, het Besluit veiligheidregio's en aan de eisen van de aangewezen hoofd- en subaanrijdroutes. Dit zal gebeuren bij de bouwplannen en inrichtingsplannen.

Conclusie

Er zijn voor wat betreft de eisen voor de veiligheid geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.14 Verkeer

Parkeren

De parkeerbehoefte voor het plan bedraagt 8,8 parkeerplaatsen.

Het weggedeelte en groen zal worden overgedragen aan de gemeente. In het openbaar gebied zullen vier

parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast hebben de vier woningen een lange oprit met garage. Deze tellen voor 1,3 per woning mee.

In totaal worden er $4 \times 1 + 4 \times 1,3$ parkeerplaatsen gerealiseerd. Het totaal komt dan op 9,2 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de behoefte.

Ontsluiting

Het terrein wordt bereikt via de bestaande inrit aan de Groen van Prinstererlaan. Huisvuil ophalen gebeurt niet aan de vertakking maar aan de hoofdweg van de Groen van Prinstererlaan. Daarmee kan de ontsluiting op een goede manier gerealiseerd worden.

Langzaam verkeer kan van het bestaande pad naast de Groen van Prinstererlaan 23 gebruik maken.

Conclusie

Er zijn voor wat betreft het aspect 'Verkeer' geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.15 Water

Deze waterparagraaf vormt het resultaat van het procesinstrument watertoets. De watertoets betreft het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen. Het is verplicht de watertoets toe te passen. Hiermee wordt beoogd om het belang van water een evenwichtige plaats te geven in het ruimtelijk planproces.

De watertoets heeft betrekking op alle grond- en oppervlaktewateren en behandelt alle relevante waterhuishoudkundige aspecten zoals ontwatering, wateroverlast en waterkwaliteit. De waterparagraaf beschrijft de waterhuishoudkundige uitwerking van het plan.

Huidige en toekomstige situatie

Het perceel Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan in de kern van Barneveld. Het plan is in de huidige situatie onverhard en voorzien van gras. In de nieuwe situatie worden er een viertal woningen met garages en een toegangsweg gerealiseerd. In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig, in de Groen van Prinstererlaan is sprake van gemengde riolering. Door de ontwikkeling is sprake van een toename van ca. 1.300 m².

Het hemelwater wat op de nieuw te realiseren woningen en garages valt zal op eigen terrein worden geborgen middels een krattensysteem met een inhoud van 20 mm. Deze berging zal een overstort hebben op de nieuwe te realiseren toegangsweg. De toegangsweg wordt gerealiseerd in waterdoorlatende verharding met hieronder een bergend pakket met 20 mm berging. Deze toegangsweg wordt onder afschot naar de huidige Groen van Prinstererlaan aangelegd.

Voor het vuilwater wordt in de nieuw te realiseren toegangsweg een vuilwaterriool gerealiseerd die wordt aangesloten op de gemengde riolering in de Groen van Prinstererlaan. Het huishoudelijk afvalwater van de nieuw te realiseren woningen zal een aansluiting krijgen op dit nieuw te realiseren vuilwaterriool.

In het kader van duurzaam bouwen worden er geen uitlopende bouwmaterialen (zoals zink, koper, lood en PAK-houdende materialen) toegepast.

Conclusie

De waterhuishoudkundige doelen van de gemeente en het waterschap komen niet in het gedrang door dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Juridische aspecten

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) geeft gemeenten de plicht tot het opstellen van een bestemmingsplan. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Dit zijn een verbeelding met planregels en een toelichting daarop. Daarnaast bieden zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet onder meer worden gedacht aan het afwijken met een omgevingsvergunning, wijzigingsbevoegdheden en het toepassen van nadere eisen. De bruikbaarheid van deze instrumenten is geheel afhankelijk van het doel van het bestemmingsplan en de gewenste bestemmingsmethodiek van de gemeente Barneveld. Het uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende tien jaar, dit is de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en de regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en gebouwen en bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende onderdeel van het bestemmingsplan.

De planregels vallen in vier hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk 1 bevat de algemene voor het plangebied geldende bepalingen, de inleidende regels. Hoofdstuk 2 regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, zoals de anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene afwijkings- en algemene wijzigingsregels en tot slot de algemene procedureregels. Tenslotte komt in hoofdstuk 4 het overgangsrecht en de slotbepaling aan bod.

Bevoegdheid

Het bevoegd gezag is het bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning. Over het algemeen zijn burgemeester en wethouders het bevoegd gezag. Het kan echter incidenteel voorkomen dat bijvoorbeeld het Rijk dan wel de provincie het bevoegd gezag is.

Burgemeester en wethouders zijn altijd bevoegd gezag bij het wijzigen van een plan en het stellen van nadere eisen.

6.1.1 Inleidende regels

6.1.1.1 *Begrippen*

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing van het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normale spraakgebruik.

De omschrijving van het begrip 'bouwperceel' staat in artikel 1. Een voorbeeld van een bouwperceel is een stuk grond waarop een woning staat met een tuin. De bestemmingen 'Wonen-1' en 'Tuin' horen beiden bij het bouwperceel.

6.1.1.2 *Wijze van meten*

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten (die bij het bouwen in acht dienen te worden genomen) moeten worden gemeten.

6.1.2 Bestemmingsregels

6.1.2.1 Bestemming 'Groen'

Het structureel groen krijgt de bestemming 'Groen'. Onder structureel groen worden wijkparken, grotere groenelementen op buurt- of blokniveau, groen om wegen en waterlopen en wadi's verstaan. Binnen deze bestemming zijn ook speelvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen en paden toegestaan. De bestemming 'Groen' wordt alleen toegepast op openbare gronden, niet op particuliere terreinen.

In de omschrijving van de bestemming 'Groen' staat dat de gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen (et cetera) 'met daaraan ondergeschikt parkeervoorzieningen'. Het is de bedoeling van de raad dat een relatief klein gedeelte van de gronden kan worden gebruikt als parkeervoorziening: om en nabij 10% van de oppervlakte van het bestemmingsvlak. De raad beschouwt de parkeervoorzieningen dan als ondergeschikt. Die 10% is geen harde norm. De regeling is bewust flexibel geformuleerd. Als de parkeervoorzieningen meer dan de helft van de oppervlakte van het bestemmingsvlak beslaan, dan is in elk geval geen sprake van ondergeschiktheid.

Het is mogelijk om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels voor de aanleg van in- en uitritten.

Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Groen' in 'Tuin' te wijzigen. Deze wijzigingsbevoegdheid kan toegepast worden wanneer de gemeente grond verkoopt aan particulieren ter uitbreiding van tuinen.

6.1.2.2 Bestemming 'Tuin'

De bestemming 'Tuin' is gelegen bij andere bestemmingen zoals 'Wonen-1' en 'Bedrijf'. De bestemming wordt alleen toegepast op terreinen van particulier eigendom. Dit deel van het perceel mag beperkt bebouwd worden.

Omdat de woonfunctie dominant is, dienen andere functies hierbij aan te sluiten. Bij woningen is sprake van een tuinbestemming tussen de woning en de weg.

In een tuinbestemming mag verharding worden gerealiseerd. Het is ook mogelijk om binnen een tuinbestemming te parkeren.

6.1.2.3 Bestemming 'Verkeer'

De bestemming 'Verkeer' wordt opgenomen voor wegen, straten en paden, voet- en rijwielpaden. Daarnaast zijn parkeer-, groen- en speelvoorzieningen mogelijk. Evenals waterhuishoudkundige doeleinden en bermen.

Wanneer de aanduiding 'pad' is aangegeven, is de grond alleen voor pad bestemd. Hiermee wordt voorkomen dat auto's gebruik kunnen maken van het pad. Dit is van belang als het fiets- of voetpad twee wijken verbindt.

6.1.2.4 Bestemming 'Wonen-1'

De bestemming 'Wonen-1' wordt opgenomen voor het woonperceel (met eventuele uitbreidingsmogelijkheden van het hoofdgebouw en aan- en uitbouwen). Het gedeelte van het perceel tussen de woning en de weg krijgt de bestemming 'Tuin'.

Bij de bestemming 'Wonen-1' is de functie wonen toegestaan. Het begrip wonen is gedefinieerd als 'het zelfstandig gehuisvest zijn van één afzonderlijk huishouden'. Dit betekent dat kamerverhuur niet zonder meer is toegestaan.

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken is een regeling opgenomen waarbij de toegelaten oppervlakte is gekoppeld aan de omvang van het bouwperceel. De minimale oppervlakte bedraagt 60m² en wordt meer als het bouwperceel groter is dan 300m² met een maximum van 150m².

Omdat aan huis verbonden beroepen en aan huis verbonden (bedrijfs-)activiteiten zowel in de woning als in

de aan- en uitbouwen onder voorwaarden zijn toegestaan, is gekozen voor een algemene gebruiksbeeping in een apart artikel. Kleinschalige bedrijven, zoals schilders, stukadoors en elektriciens vallen onder de noemer 'hiermee gelijk te stellen gebied'. Dit zijn bedrijfjes waarbij aan huis hoofdzakelijk administratie-/kantoorwerkzaamheden plaats vinden, er beperkte opslag plaatsvindt en de hoofdwerkzaamheden elders (op locatie) plaats vinden. In de specifieke gebruiksregels staat dat er geen detailhandel mag plaatsvinden. Internetwinkels zonder fysieke bezoekenmogelijkheid beschouwt de raad niet als detailhandel. Dergelijke internetwinkels zijn wel toelaatbaar onder de daar genoemde voorwaarden. Het gaat om internetwinkels waarbij de klant op geen enkele manier fysiek in contact staat met de internetwinkel. Alle klantcontacten en verzending van goederen gebeurt uitsluitend digitaal of per post. Van enige consument aantrekkende werking is geen sprake. Deze internetwinkels passen als ondergeschikte functie in de woonbestemming. Als de opslag, logistiek en/of administratie de hoofdfunctie is, is een bestemming als bedrijf of kantoor van toepassing.

In artikel 3.1, eerste lid van de Wro is vastgelegd dat de gemeenteraad de bestemming van de in het bestemmingsplan begrepen grond aanwijst en met het oog op de bestemming regels geeft. De regels kunnen strekken ten behoeve van de uitvoerbaarheid van in het plan opgenomen bestemmingen, met dien verstande dat deze regels ten aanzien van woningbouwcategorieën uitsluitend betrekking hebben op percentages gerelateerd aan het plangebied. Op basis van de genoemde bepaling is in de regels opgenomen welk aandeel van het totale aantal woningen in het plangebied sociale huurwoningen, sociale koopwoningen dan wel door particulier opdrachtgeverschap te verwezenlijken woningen dient te zijn.

Binnen woningen is het mogelijk af te wijken van de gebruiksregels voor een bed & breakfast. Ter voorkoming van het ontstaan van een zelfstandige wooneenheid wordt geen keukenblok toegestaan in een bed & breakfast. Een keukenblok wordt niet noodzakelijk geacht voor een bed & breakfast, omdat de verzorging van bed & breakfast zich beperkt tot logies en ontbijt. Tevens wordt hiermee de kans op permanente bewoning tegengegaan.

6.1.3 Algemene regels

6.1.3.1 Anti-dubbeltelregel

Het doel van de anti-dubbeltelregel is te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

6.1.3.2 Algemene gebruiksregels

Daarnaast wordt ter verduidelijking van het plan aangegeven dat het gebruiken van gronden ten behoeve van een seksinrichting in ieder geval strijdig is met de bestemming.

Ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen wordt in deze regels aangegeven dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn conform de nota parkeernormen. Hierbij wordt het vergroten van een woning uitgesloten.

6.1.3.3 Algemene aanduidingsregels

De aanduidingen bevatten specificaties van de (dubbel-)bestemmingen met betrekking tot het gebruik of het bouwen. Een gebiedsaanduiding is een aanduiding die verwijst naar een gebied waarvoor bijzondere regels, extra regels of nadere afwegingen gelden. Bij gebiedsaanduidingen gaat het veelal om zones en gebieden die aan sectorale regelgeving zijn ontleend.

In de gemeente Barneveld zijn op diverse locaties in de openbare ruimte standplaatsen voor ambulante handel aanwezig. Deze standplaatsen worden gedurende één of meer dagdelen per week ingenomen door kramen of wagens van waaruit producten (zoals vis, snacks, bloemen en groente en fruit) worden verkocht. Een standplaats is alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - standplaats'.

6.1.3.4 *Algemene afwijkingsregels*

Er is een algemene afwijkingsregel opgenomen wanneer dit voor een betere technische realisering van bouwwerken dan wel in verband met de werkelijke toestand van het terrein noodzakelijk is. Deze afwijkingsregel dient bij uitzondering te worden toegepast. De noodzaak om van de bestemmingsregeling af te wijken dient te worden aangetoond.

Het is niet de bedoeling dat deze algemene bevoegdheid wordt toegepast in combinatie met het afwijken zoals dat bij een specifieke bestemming is genoemd. Met andere woorden: cumulatie van deze bevoegdheden is uitgesloten. Een voorbeeld: de maximale bouwhoogte voor een woning is 12 meter. Bij de bestemming 'Wonen-1' is de bevoegdheid opgenomen om met een omgevingsvergunning af te wijken van de bouwregels en die bouwhoogte te vergroten met maximaal 3 meter. Het is niet de bedoeling dat dan nog eens toepassing wordt gegeven aan de algemene afwijkingsbevoegdheid met een vergroting van nog eens 10% tot gevolg.

6.1.3.5 *Algemene wijzigingsregels*

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven. De bevoegdheid is bedoeld voor aanpassing aan de bij uitmeting blijken de werkelijke toestand van het terrein.

6.1.3.6 *Algemene procedureregels*

Op de voorbereiding van het besluit tot wijziging is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht en artikel 3.9a van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing, met dien verstande dat burgemeester en wethouders binnen acht weken na afloop van de termijn van terinzagelegging een besluit nemen omtrent de wijziging.

Voor het stellen van nadere eisen is geen procedure opgenomen in de wet. De procedure staat beschreven in hoofdstuk 3 "Algemene regels" van dit bestemmingsplan.

6.1.4 Overgangs- en slotregels

6.1.4.1 *Overgangsregels*

Voor de overgangsregels is onderscheid gemaakt tussen de overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken en de overgangsbepalingen ten aanzien van gebruik. Zowel de overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken als de overgangsbepalingen ten aanzien van gebruik gelden vanaf inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat zo weinig mogelijk gebruik wordt gemaakt van het overgangsrecht. Vooraf dient een afweging te worden gemaakt tussen legaliseren (positief bestemmen) dan wel handhaving van illegale situaties. De overgangsbepalingen voor bouwwerken en gebruik zijn overgenomen uit artikelen 3.2.1 en 3.2.2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

6.1.4.2 *Slotregel*

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het voorliggende bestemmingsplan.

6.2 Handhaving

De gemeente acht handhaving van haar beleid van groot belang om de gewenste ruimtelijke kwaliteit te garanderen. Belangrijke redenen voor handhaven zijn:

- de regels zijn door de gemeente vastgesteld en de inwoners van de gemeente mogen verwachten dat de gemeente die regels handhaaft: waarom zijn er anders regels opgesteld? Inwoners van de gemeente hebben als het ware recht op handhaving;
- handhaving gaat oneigenlijk gebruik van en daarmee de achteruitgang van de kwaliteit van het gemeentelijk grondgebied tegen. Een actueel bestemmingsplan beoogt de ruimtelijke kwaliteit van een gebied in stand te houden en te verbeteren;
- niet daadkrachtig optreden tegen overtredingen van wettelijke regels werkt een toename van het aantal overtredingen in de hand en tast de geloofwaardigheid van daadkrachtig optreden aan. Het in het bestemmingsplan vastgelegde beleid wordt ondermijnd en het bestuur verliest de greep op de gebouwde omgeving.

Onderscheid kan gemaakt worden tussen preventieve en repressieve handhavingsinstrumenten. Onder preventieve instrumenten kunnen onder andere goede regelgeving (onder andere in bestemmingsplan),

voorlichting, subsidieverlening, afwijken van bouwregels en gebruiksregels en de omgevingsvergunning worden begrepen. Repressieve instrumenten zijn onder meer controle en toezicht, opsporing en het hanteren van sancties als bestuursdwang en dwangsom.

In 2007 heeft de gemeente de Nota handhaving ruimtelijke en bouwregelgeving gemeente Barneveld opgesteld. Deze nota geeft inzicht in de achtergronden die geleid hebben tot de totstandkoming van de nota. Ook geeft het voor overtredingen op het gebied van bestemmingsplan- en bouwregelgeving aan hoe met geconstateerde overtredingen om te gaan en welke prioriteitsstelling daarbij te hanteren (repressieve handhaving).

Bij de handhaafbaarheid van een bestemmingsplan spelen aspecten als communicatie, de planvorm, de normstelling, het daadwerkelijk kunnen handhaven en de controleerbaarheid van normen ook een belangrijke rol.

Randvoorwaarde voor handhaving is dat er voldoende basis/grondslag is om te kunnen handhaven. Deze basis wordt gevormd door:

- de regeling in het bestemmingsplan zelf: de handhaafbaarheid van de planregels;
- het afwijkingenbeleid.

In dit bestemmingsplan is gestreefd naar heldere, eenduidige planregels met zo min mogelijk interpretatiemogelijkheden.

Verder zijn aan de in het plan opgenomen afwijkingsbevoegdheden duidelijke voorwaarden verbonden, die voldoende objectief bepaalbaar zijn.

Hoofdstuk 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Grondexploitatie

Doordat het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is, het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is en het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels niet noodzakelijk is, behoeft de raad op grond van artikel 6.12, tweede lid Wro in dit geval geen exploitatieplan vast te stellen.

De kosten voor het opstellen van het plan worden gedekt door het heffen van leges. Voor de kosten van tegemoetkoming in schade, bedoeld in artikel 6.1 van de Wro (planschade) is een afzonderlijke overeenkomst gesloten. De inhoud voldoet aan die van een anterieure overeenkomst in de zin van artikel 6.24 Wro. Ook zal de grondonderdracht in de overeenkomst worden vastgelegd. Er zijn bij dit plan geen andere kosten die in een exploitatieplan of exploitatieovereenkomst opgenomen moeten worden.

Hoofdstuk 8 OVERLEG EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Conform artikel 1.3.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft het college op 24 augustus 2017 in de Barneveldse Krant en Barneveld Huis-aan-Huis en langs elektronische weg kennis gegeven van het voornemen om het voorliggende bestemmingsplan voor te bereiden. Aangegeven is verder dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Er is in het gebied van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake van bijzondere waarden of andere situaties waardoor deze ontwikkeling zou raken aan enig nationaal belang.

Het Waterschap Vallei & Veluwe heeft aangegeven dat geen vooroverleg nodig is indien de toename van de verharding kleiner is dan 1500 m² en de waterhuishoudkundige doelen van het waterschap niet in het geding komen door een bestemmingsplan. Hier is sprake van zo een geval. Om die reden heeft geen vooroverleg met het waterschap plaatsgevonden.

Ook belangen van omliggende gemeenten zijn bij dit plan niet in het geding.

Op grond van artikel 3.1.1 lid 2 Bro kan worden afgezien van overleg in door de provincie en het Rijk aangegeven gevallen. Gelet op de brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft geen vooroverleg plaatsgevonden, aangezien de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geen adviserende en coördinerende rol meer heeft met betrekking tot de advisering over een voorontwerp betreffende gemeentelijke ruimtelijke plannen. Nu er sprake is van een gemeentelijk ruimtelijk plan, waarbij er geen nationale rijksbelangen aan de orde zijn en de betrokken rijksdiensten niet als direct belanghebbende zijn aan te merken, hoeft het plan niet voor vooroverleg naar de ILT opgestuurd te worden.

Aangezien er geen sprake is van een provinciaal belang, is er geen vooroverleg gevoerd met de provincie.

Het voorliggende bestemmingsplan betreft echter een plan van lokaal belang. Vooroverleg is niet noodzakelijk en wordt dan ook niet gevoerd.

8.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 13 oktober 2017 tot en met 23 november 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft een ieder de mogelijkheid gehad om een zienswijze naar voren te brengen. Tijdens deze zes weken zijn twee reacties ingediend.

Deze reacties hebben geleid tot aanpassing van het plan. In de bijlage bij dit bestemmingsplan is de Nota Zienswijzen bijgevoegd. Zie Bijlage 2.

Bijlagen bij de toelichting

**Bijlage 1 Akoestisch onderzoek, Stille advies en meten,
september 2017**

Nieuwbouwlocatie comfortwoningen Groen van Prinstererlaan te Barneveld

Akoestisch onderzoek

Definitief

In opdracht van:
Westeneng Vastgoed bv



Stilte advies en meten
Amersfoort, 1 september 2017

Verantwoording

Titel : Nieuwbouwlocatie Groen van Prinstererlaan te Barneveld
Subtitel : Akoestisch onderzoek
Projectnummer : 20170501
Referentienummer : 20170501-rh
Revisie : B
Datum : 1 september 2017

Auteur(s) : ing. R. Heusdens M.Ed
E-mail adres : ron.heusdens@stiltemeten.nl

Contact : Parnaskruid 80
3814 PH Amersfoort
T +31 6 30 877 698
E ron.heusdens@stiltemeten.nl
www.stiltemeten.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Wettelijk kader	5
2.1	Zoneplichtigheid.....	5
2.2	Gehanteerde correcties	5
2.3	Grenswaarden	5
2.4	Ontheffingsprocedure	6
2.5	Rekenmethodiek	6
2.6	Zoneplichtigheid en rekenmethode	6
3	Uitgangspunten.....	8
3.1	Ruimtelijke situatie.....	8
3.2	Brongegevens wegverkeer	8
3.3	Waarneemhoogten.....	8
3.4	Brongegevens spoorweg.....	9
4	Rekenresultaten	10
4.1	Algemeen.....	10
4.2	Geluidbelasting t.g.v. Stationsweg	10
4.3	Geluidbelasting t.g.v. Gasthuisstraat	10
4.4	Geluidbelasting t.g.v. Thorbeckelaan	10
4.5	Geluidbelasting t.g.v. 30-km wegen.....	10
4.6	Geluidbelasting t.g.v. spoor.....	10

Bijlagen

Bijlage 1: Studiegebied

Bijlage 2: Invoergegevens

Bijlage 3: Rekenresultaten wegverkeer

Bijlage 4: Rekenresultaten spoor

1 Inleiding

Westeneng Projecten bv is voornemens om een viertal comfortwoningen te realiseren aan de Groen van Prinstererlaan te Barneveld.

Om de bouw van deze woningen (nieuwe geluidgevoelige bestemmingen) toe te staan dient het vigerende bestemmingsplan te worden gewijzigd. Een overzicht van het plan en het onderzoeksgebied is weergegeven in bijlage 1.

De nieuwbouwlocatie bevindt zich binnen de wettelijke geluidzone van (spoor)wegen. Ingevolge de Wet geluidhinder (Wgh) dienen de geluidbelastingen op de gevels van de woningen te worden onderzocht en getoetst.

In hoofdstuk 2 wordt het wettelijk kader besproken. Hoofdstuk 3 behandelt de uitgangsgegevens. Hoofdstuk 4 gaat in op de berekeningen.

Samenvatting

Uit het onderzoek naar wegverkeerslawaaï blijkt dat:

Ten gevolge van de Stationsweg wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 39 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning C oost'.

Ten gevolge van de Gasthuisstraat wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 47 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning C oost'.

Ten gevolge van de Thorbeckelaan wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden. De geluidbelasting bedraagt ten hoogste 48 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning D zuid'.

Op de Verlooplaan en de Groen van Prinstererlaan geldt een 30 km/uur-regime waar formeel de Wet geluidhinder niet van kracht is. Toch zijn de geluidbelastingen onderzocht voor een goede ruimtelijke onderbouwing. De geluidbelasting ten gevolge van de Verlooplaan bedraagt ten hoogste 35 dB.

Als gevolg van de Groen van Prinstererlaan bedraagt de hoogst berekende geluidbelasting 26 dB. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï en verdere geluidprocedures zijn niet nodig.

Verder blijkt uit het onderzoek naar spoorweglawaaï dat de hoogst optredende geluidbelasting ten gevolge van het plaatselijke treinverkeer op het traject Amersfoort – Ede ten hoogste 47 dB bedraagt. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde voor spoorweglawaaï en verdere geluidprocedures zijn niet nodig.

2 Wettelijk kader

Wegverkeer

2.1 Zoneplichtigheid

Omdat het nieuwbouwplan binnen de geluidzones van (spoor)wegen wordt geprojecteerd, dient conform artikel 76 van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden verricht. In het onderhavige geval gaat het om de toetsing van de geluidbelastingen op de nieuwe woningen vanwege de onderstaande bestaande wegen, te weten:

- Stationsweg
- Gasthuisstraat
- Thorbeckelaan

Conform de Wet dient te worden getoetst in het tiende jaar na realisatie van de plannen. In de onderhavige situatie is het jaar 2028 als toetsjaar gekozen.

De geluidszone aan weerszijden van de weg heeft een breedte die afhankelijk is van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied (art. 1 Wgh). Voor het bepalen van de zonebreedte dient te worden uitgegaan van de toekomstige situatie (art. 99.4 Wgh). Volgens art. 74.1 van de Wet geluidhinder (Wgh) geldt voor de genoemde stedelijke wegen een wettelijke geluidzone van 200 meter.

Volgens de huidige wetgeving geldt geen zone voor wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hierdoor is het geluid van deze wegen uitgesloten van de verplichte toetsing aan de wettelijke grenswaarden. Dit betreft de Verlooplaan, Groen van Prinstererlaan en van Heuvenlaan. Deze wegen zijn daarom niet getoetst. Echter voor een goede ruimtelijke onderbouwing is de geluidbelasting van deze wegen wel berekend.

2.2 Gehanteerde correcties

Op de berekende geluidbelastingen is de volgende correctie toegepast:

- +10 dB voor de nachtperiode (23:00-07:00 uur);
- +5 dB voor de avondperiode (19:00-23:00 uur);
- + 0 dB voor de dagperiode (07:00-19:00 uur);
- -5 dB conform art. 110g van de Wet geluidhinder. Deze correctie mag worden toegepast voor wegen waar de toegestane maximumsnelheid lager is dan 70 km/uur.

Met deze correcties zijn de gepresenteerde waarden rechtstreeks te toetsen aan de in de wet gestelde normen voor de geluidbelasting.

2.3 Grenswaarden

In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt in nieuwe en bestaande situaties. Het onderhavige onderzoek heeft alleen betrekking op het regime 'nieuwe situaties' langs een bestaande weg.

Tabel 2.1 Grenswaarden nieuw te projecteren woningen langs bestaande weg

Normering	'Regime nieuwe situaties'
Voorkeurgrenswaarde	48 dB (art. 82.1)
Maximale ontheffing (stedelijk)	63 dB (art. 83.2, art. 76a*)
Binnenhuisbelasting	33 dB (Bouwbesluit)

* art. 76a Wgh is van toepassing bij procedures op basis van art. 19 Wet Ruimtelijke ordening

In principe dient bij de toetsing van de geluidbelasting aan de normen van de wet uitgegaan te worden van de voorkeursgrenswaarde. Indien deze grenswaarde niet wordt overschreden dan vervallen de geluidprocedures.

Bij overschrijding van deze 48 dB voorkeursgrenswaarde dienen in eerste instantie mogelijke (aanvullende) geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht of de mogelijkheid van eventuele hogere grenswaarde procedures.

In de wet wordt een voorkeur uitgesproken waarin de haalbaarheid van de diverse categorieën maatregelen onderzocht moet worden. Deze volgorde is:

1. bronmaatregelen (bijvoorbeeld stiller wegdek, lagere intensiteit, wijziging vormgeving);
2. overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld schermen/wallen);
3. maatregelen bij de ontvanger (bijvoorbeeld gevelisolatie). Toepassing van deze maatregel is alleen mogelijk indien via een ontheffingsverzoek aan B&W een hogere waarde dan de voorkeurswaarde wordt vastgesteld.

2.4 Ontheffingsprocedure

Onder bepaalde voorwaarden is ontheffing van de voorkeursgrenswaarde mogelijk bij het college van Burgemeester en Wethouders (B&W).

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals omschreven is in het Besluit geluidhinder (Bgh). Een van de aspecten hierbij is een ter visie legging van de akoestische rapportage. De in de Wet gestelde voorwaarden (Wgh art. 110a lid 5) hebben betrekking op het onvoldoende doeltreffend zijn van de mogelijke bron- en overdrachtsmaatregelen, dan wel op het ontmoeten van overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard.

Gekoppeld aan een hogere grenswaarde is toetsing van de gevelwering vereist in verband met het maximale binnenniveau. Het binnenniveau mag de maximale waarde van 33 dB niet te boven gaan. De eventuele toetsing van dit binnenniveau is niet in dit onderzoek beschouwd.

Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd, mag B&W rekening houden met andere geluidbronnen, zoals andere wegen, railverkeer of industrie (art. 157 Wgh, Bgh Hoofdstuk 2, art. 2.2b, lid 1-5).

2.5 Rekenmethodiek

De geluidsberekeningen zijn verricht conform het gestelde in het 'Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012' (RMG2012) ex artikel 110d van de Wet geluidhinder. De hierin gegeven Standaard Rekenmethode II (SRM2) is toegepast ter bepaling van de gevelbelasting van de toekomstige woningbouw.

Spoorweglawaaai

2.6 Zoneplichtigheid en rekenmethode

Bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone van een spoorweg (als bedoeld in Besluit geluidhinder (Bgh) Hoofdstuk 4 artikel 1.4 of artikel 1.4a) worden ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de spoorweg waarlangs de zone ligt, van de gevel van woningen de waarden in acht genomen die ingevolge de Bgh artikelen 4.9, 4.13 en 4.15 juncto 4.13 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt.

De locatie van de voorgenomen woningen is gelegen in de zone van de spoorweg die ter plaatse een breedte van 100 meter heeft. Ten behoeve van het akoestische onderzoek zijn de

brongegevens (conform Bgh artikel 4.3) uit het emissieregister overgenomen.

Voor de berekening van het equivalente geluidsniveau (uitgedrukt in Lden) is het Reken- en Meetvoorschrift 2012 van toepassing. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 55 dB. Het is mogelijk onder voorwaarden een hogere geluidbelasting toe te staan. Er dient in dat geval een onderzoek naar geluidreducerende maatregelen te worden uitgevoerd. Mogelijk kan in vervolg hierop een 'hogere waarde'- procedure worden uitgevoerd. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van overige geluidbronnen, de zogenaamde cumulatie.

3 Uitgangspunten

3.1 Ruimtelijke situatie

De ruimtelijke gegevens voor het opstellen van het digitale rekenmodel zijn door de opdrachtgever in een digitaal bestand ter beschikking gesteld.

Alle ruimtelijke gegevens die van belang zijn voor de geluidoverdracht (afschermende en reflecterende objecten) zijn hiervan overgenomen.

De ruimtelijke gegevens zijn van belang voor de geluidoverdracht. De ruimtelijke gegevens voor het opstellen van het digitale rekenmodel zijn betrokken van:

- Situatietekening 4 comfortwoningen d.d. 27-02-2017, ontvangen via e-mail 6-4-2017 van Architectenbureau Kelderman;
- Google Maps ondergrond ter plaatse van plangebied in gemeente Barneveld.

3.2 Brongegevens wegverkeer

Onder brongegevens worden verstaan alle aspecten die van invloed zijn op de geluidsemissie, zoals verkeersintensiteiten, samenstelling verkeer, snelheid en wegdekverharding.

Voor de toetsing aan de wettelijke normen dient uitgegaan te worden van de situatie in het planjaar 10 jaar na realisatie van de nieuwbouwlocatie; hier is toetsjaar 2028 gekozen.

De gehanteerde verkeersgegevens voor de onderzochte wegen zijn door gemeente Barneveld ter beschikking gesteld voor de jaren 2014 en 2022. Vervolgens zijn de etmaalintensiteiten met 1,5% per jaar opgehoogd voor het toetsjaar. De planbijdrage van de vier woningen als onderdeel van de geprognostiseerde verkeersintensiteiten is niet uitgevoerd om reden dat deze geen relevante bijdrage levert aan de totale intensiteit.

In tabel 3.1 zijn de gehanteerde verkeersgegevens voor het toetsjaar 2028 samengevat.

Tabel 3.1 Gehanteerde verkeersgegevens 2028

Weg	Etmaalintensiteit in mvt/etm	Dag-/Avond-/Nachtperiode in % van etmaal	Snelheid in km/uur	Voertuigverdeling		
				%LV	%MV	%ZV
Stationsweg	16.948	7,8/1,5/0,1	50	92	7	1
Gasthuisstraat	13.752	7,8/1,5/0,1	50	92	7	1
Thorbeckelaan	9.468	7,8/1,5/0,1	50	93	6	1
Gr. Van Prinstererlaan	983	7,5/1,8/0,1	30	93	6	1
Verlooplaan	983	7,5/1,8/0,1	30	93	6	1

NB: LV= Lichte motorvoertuigen, MV= Middelzware motorvoertuigen, ZV= Zware motorvoertuigen

De wegdekverharding van de Stationsweg, Gasthuisstraat en Thorbeckelaan bestaat in de toekomstige situatie uit dicht asfaltbeton (DAB). De wegdekcorrectie C_{wegdek} is afkomstig van de CROW-publicatie 200 'De wegdekcorrectie voor geluid van wegverkeer 2012'.

3.3 Waarneemhoogten

De waarneemhoogte is afhankelijk van het aantal geluidgevoelige bouwlagen. De bouwhoogten zijn niet beschikbaar in de verkregen situatietekening en mondeling verkregen van Architectenbureau Kelderman. De volgende waarden vanaf het maaiveld zijn gehanteerd als waarneemhoogte:

- Begane vloer : 1,5 meter;
- Eerste verdieping : 4,5 meter.

3.4 Brongegevens spoorweg

De emissiebepalende gegevens van het spoor ter plaatse van de voorgenomen bouwlocatie is afkomstig uit het Geluidregister Spoor. Het geluidregister wordt beheerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu. De gebruikte invoergegevens ten behoeve van de berekening zijn opgenomen in bijlage 2.

4 Rekenresultaten

4.1 Algemeen

Volgens de Wet geluidhinder moet separaat onderzoek uitgevoerd worden per weg (bron). Ter bepaling van de geluidbelastingen per weg zijn representatieve waarneempunten gekozen. Een overzicht van de te onderscheiden wegvakken met de gekozen waarneempunten is opgenomen in bijlage 1.

Hieronder worden de rekenresultaten per weg beschreven.

4.2 Geluidbelasting t.g.v. Stationsweg

De rekenresultaten vanwege het wegverkeerslawaaï van de Gasthuisstraat zijn in bijlage 3 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden ter plaatse van de geplande woningen.

De ten hoogste berekende geluidbelasting bedraagt 39 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning C oost' (voor de locatie zie bijlage 1). Het is zonder aanvullende akoestische eisen mogelijk om woningen aan deze zijde van de weg te realiseren.

4.3 Geluidbelasting t.g.v. Gasthuisstraat

De rekenresultaten vanwege het wegverkeerslawaaï van de Gasthuisstraat zijn in bijlage 3 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat nergens een overschrijding optreedt van de formele voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor w hoor kom ze doenegen met een wettelijke geluidzone.

De ten hoogste berekende geluidbelasting bedraagt 47 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning C oost' (voor de locatie zie bijlage 1). Het is zonder aanvullende akoestische eisen mogelijk om woningen aan deze zijde van de weg te realiseren.

4.4 Geluidbelasting t.g.v. Thorbeckelaan

De rekenresultaten vanwege het wegverkeerslawaaï van de Thorbeckelaan zijn in bijlage 3 opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat nergens een overschrijding optreedt van de formele voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor wegen met een wettelijke geluidzone.

De ten hoogste berekende geluidbelasting bedraagt 48 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning D zuid' (voor de locatie zie bijlage 1). Het is zonder aanvullende akoestische eisen mogelijk om woningen aan deze zijde van de weg te realiseren.

4.5 Geluidbelasting t.g.v. 30-km wegen

De rekenresultaten vanwege het wegverkeerslawaaï van de Verlooplaan en Groen van Prinstererlaan zijn in bijlage 3 opgenomen. Aangezien 30 km-wegen geen wettelijke zone hebben, zijn deze wegen uitgesloten van toetsing aan de wettelijke grenswaarden. Ten behoeve van de goede ruimte onderbouwing zijn de geluidbelastingen wel in dit onderzoek opgenomen, zodat inzicht is in de geluidssituatie. De ten hoogste berekende geluidbelasting vanwege de Verlooplaan bedraagt 35 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning B noord'. De ten hoogste berekende geluidbelasting vanwege de Groen van Prinstererlaan bedraagt 26 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning A' (voor de locatie zie bijlage 1).

4.6 Geluidbelasting t.g.v. spoor

De rekenresultaten vanwege het spoorweglawaaï zijn in bijlage 4 opgenomen. De ten hoogste berekende geluidbelasting vanwege het spoor bedraagt 47 dB ter plaatse van waarneempunt 'woning C noord' (voor de locatie zie bijlage 1).

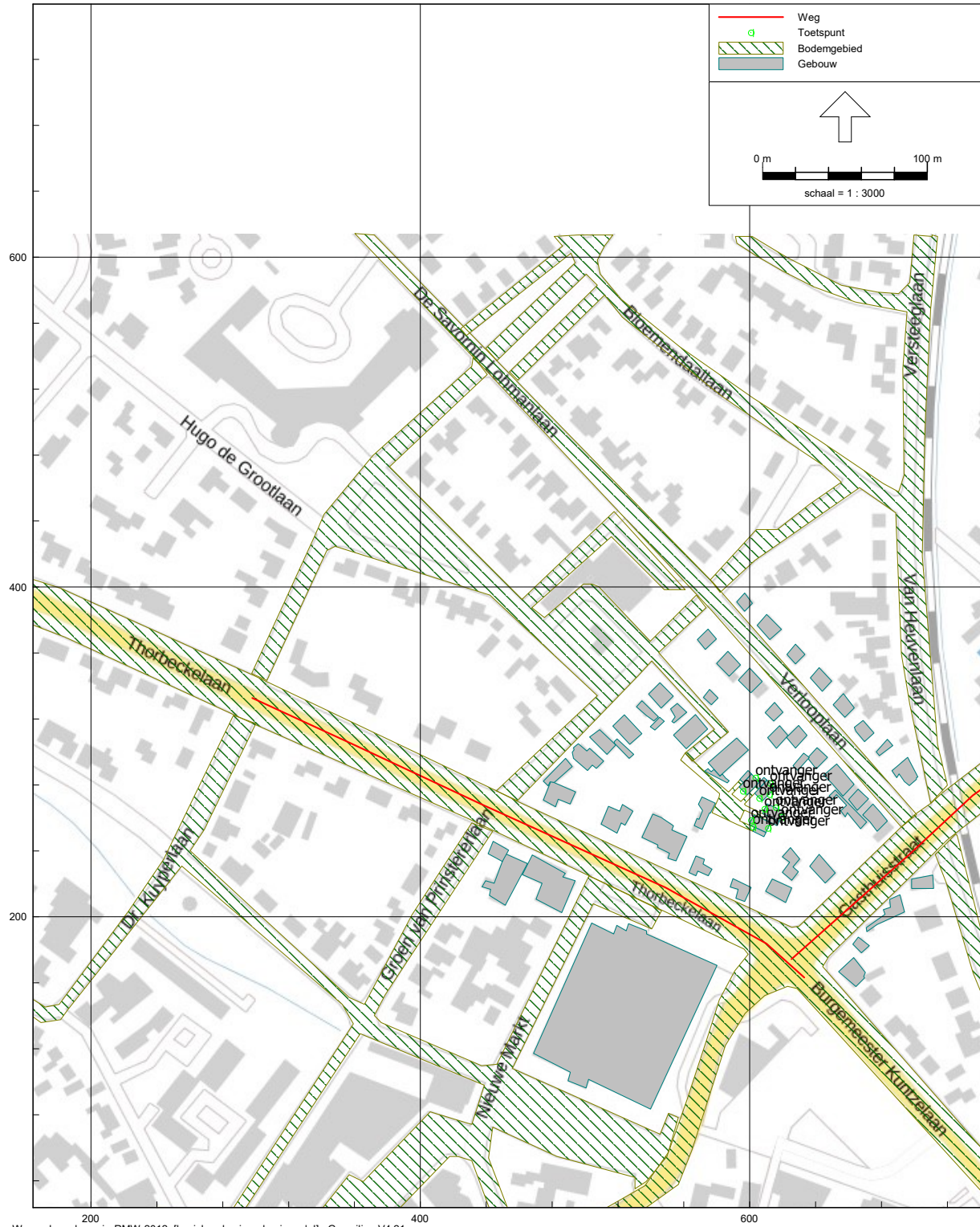
Bijlage 1

Studiegebied

Rekenmodel - geometrische situatie

Stilte advies en meten

31 mei 2017, 22:24



Wegverkeerslawai - RMW-2012, [basisberekening - basismodel], Geomilieu V4.21

Studiegebied – details waarneempunten



Bijlage 2

Invoergegevens

Rekenparameters



Model	Methode
Berekening volgens rekenmethode ☒ RMG-2012 ☐ CNOSSOS-EU	
Optimalisatie Zoekafstand [m] -- Max. reflectie afstand tot bron [m] -- Max. reflectie afstand tot ontvanger [m] --	
Algemeen Standaard bodemfactor 0,80 Zichthoek [grd] 2	
Reflecties Maximum reflectiediepte 1 ☒ Reflectie in woonwijken schermen	
Geometrische uitbreiding ☒ Volledige 3D analyse ☐ Conform standaard	
Luchtdemping ☒ Conform standaard ☐ Conform ISO 9613-1	
Meteorologische correctie ☒ Conform standaard ☐ Eigen waarde voor C0	
Temperatuur [K] 293,15 Luchtvochtigheid [%] 60,00 Luchtdruk [kPa] 101,325 Waarde voor C0 3,50	

Akoestisch onderzoek

Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl_W	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))
weg thorbe	Thorbeckelaan	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	--	--
weg statio	Stationsweg	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	--	--
weg gasthu	Gasthuisstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	W0	--	--

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V (MR (N))	V (MR (P4))	V (LV (D))	V (LV (A))	V (LV (N))	V (LV (P4))	V (MV (D))	V (MV (A))	V (MV (N))	V (MV (P4))	V (ZV (D))
weg thorbe	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
weg statio	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50
weg gasthu	--	--	50	50	50	--	50	50	50	--	50

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	V (ZV (A))	V (ZV (N))	V (ZV (P4))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%Int (P4)	%MR (D)	%MR (A)	%MR (N)
weg thorbe	50	50	--	9468,00	6,61	3,71	0,73	--	--	--	--
weg statio	50	50	--	16948,00	6,56	3,43	0,94	--	--	--	--
weg gasthu	50	50	--	13752,00	6,57	3,84	0,72	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	%MR (P4)	%LV (D)	%LV (A)	%LV (N)	%LV (P4)	%MV (D)	%MV (A)	%MV (N)	%MV (P4)	%ZV (D)	%ZV (A)	%ZV (N)	%ZV (P4)
weg thorbe	--	92,97	96,58	89,86	--	5,91	3,13	8,70	--	1,12	0,28	1,45	--
weg statio	--	89,48	95,01	83,75	--	8,27	4,13	10,62	--	2,25	0,86	5,62	--
weg gasthu	--	92,48	94,32	88,89	--	6,64	5,30	10,10	--	0,88	0,38	1,01	--

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)
weg thorbe	--	--	--	--	582,00	339,00	62,00	--	37,00	11,00	6,00	--
weg statio	--	--	--	--	995,00	552,00	134,00	--	92,00	24,00	17,00	--
weg gasthu	--	--	--	--	836,00	498,00	88,00	--	60,00	28,00	10,00	--

Akoestisch onderzoek

Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k
weg thorbe	7,00	1,00	1,00	--	83,36	90,78	97,60	101,99	108,12	104,78
weg statio	25,00	5,00	9,00	--	86,77	94,34	101,45	105,22	110,88	107,62
weg gasthu	8,00	2,00	1,00	--	85,01	92,51	99,39	103,57	109,72	106,40

Akoestisch onderzoek

Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (D) 4k	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
weg thorbe	98,05	88,86	79,73	86,84	93,07	98,68	105,36	101,92	95,14	85,21
weg statio	100,91	92,26	82,49	89,73	96,27	101,31	107,68	104,28	97,52	87,96
weg gasthu	99,66	90,55	82,13	89,52	96,18	100,82	107,25	103,88	97,13	87,67

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (P4) 63
weg thorbe	74,48	82,11	89,22	92,88	98,72	95,46	88,75	80,03	--
weg statio	79,73	87,32	94,66	98,10	103,00	99,80	93,14	85,12	--
weg gasthu	76,15	83,89	91,07	94,44	100,29	97,07	90,36	81,75	--

Akoestisch onderzoek

Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

Naam	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k
weg thorbe	--	--	--	--	--	--	--
weg statio	--	--	--	--	--	--	--
weg gasthu	--	--	--	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Maaiveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F
ontvanger	Ontvanger Woning A	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning D west	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--
ontvanger	Ontvanger Woning C west	0,00	Relatief	1,50	4,50	--	--	--	--

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Gevel
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja
ontvanger	Ja

Akoestisch onderzoek Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
basisberekening - Gebied
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
bodem weg	bodemgebied weg	0,00
bodem	bodem weg Savorin	0,00
bodem	bodem weg	0,00
bodem	bodem weg	0,00
bodem	bodem weg	0,00
bodem	bodem weg	0,00
bodem	bodem weg	0,00
bodemplein	bodem toegang woningen	0,00

Akoestisch onderzoek

Comfortwoningen Gr. van Prinsterenlaan Barneveld

Rekenresultaten

Model: basismodel
 basisberekening - Gebied
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend
gebouw	Thorbeckelaan 16-18	8,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	2 dB	False
gebouw	Thorbeckelaan 14	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	Thorbeckelaan 20	8,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	0 dB	False
gebouw	Thorbeckelaan 12	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	Groen van Prinsterenlaan 13-19	5,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	Groen van Prinsterenlaan 7-9-11	5,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	Verlooplaan 19	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 15	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 15	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 13	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 1-3	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 9-11	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 5	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 25	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 23	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	Verlooplaan 19	8,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	garages - lage uitbouw	2,60	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	woning Thorbeckelaan 10	2,60	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Thorbeckelaan - hoek Groen van Prinste	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Thorbeckelaan - hoek Groen van Prinste	3,50	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 27	8,50	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 25	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 25	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 19	6,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 23	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 21	6,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Groen van Prinstererlaan 21	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	garages Groen van Prinstererlaan- toegang	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	garages Groen van Prinstererlaan- toegang	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	woning Gasthuisstraat	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning Gasthuisstraat	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	Verlooplaan 15	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	woning Gasthuisstraat	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	garages Gasthuisstraat	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	woning Gasthuisstraat	3,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	woning Burg.	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	zwembad	5,00	0,00	Relatief		0 dB	False
gebouw	verzamelgebouw	8,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	schuur	5,00	0,00	Relatief		2 dB	False
gebouw	woning	5,00	0,00	Relatief		2 dB	False
woning	Comfortwoning B	7,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	2 dB	False
woning	Comfortwoning A garage	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False
woning	Comfortwoning A	7,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	2 dB	False
woning	Comfortwoning B garage	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False
woning	Comfortwoning D	7,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	2 dB	False
woning	Comfortwoning D garage	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False
woning	Comfortwoning C	7,00	0,00	Relatief	Woonfunctie	2 dB	False
woning	Comfortwoning C garage	2,50	0,00	Relatief		0 dB	False
uitbouw	Uitbouw laag	2,50	0,00	Relatief	Woonfunctie	0 dB	False
uitbouw	gebouw achter	2,00	0,00	Relatief		0 dB	False

Rekenresultaten

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Omschr.	ISO_H	ISO M.	Hdef.	Hbron	Type	Cpl	Cpl_W
9621	14619000 - 14623000	9,47	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9621	14623000 - 14638000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27554	14617000 - 14619000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9631	14956000 - 14969000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0
9624	14892000 - 14911000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9630	14943000 - 14956000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0
9623	14917000 - 14936000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9611	14936000 - 14943000	9,55	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9611	14943000 - 14955000	9,55	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13666864 - 13675000	10,37	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13721366 - 13723000	10,37	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13769973 - 13775000	10,37	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13823121 - 13829000	10,37	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13829000 - 13830000	10,37	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13898513 - 13900000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13912896 - 13919000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	13974289 - 13975000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14010192 - 14017000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14017000 - 14019000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14019996 - 14023000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14072669 - 14075000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14118421 - 14119000	9,85	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14119000 - 14123000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14173724 - 14175000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14204815 - 14217000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14218946 - 14219000	9,64	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14219000 - 14223000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14274780 - 14275000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14316637 - 14317000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14317000 - 14323000	9,49	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14356588 - 14357000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14357000 - 14358000	9,48	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14397375 - 14399000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14399000 - 14401000	9,47	9,47	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14411011 - 14417000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14418253 - 14423000	9,46	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14502083 - 14517000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14519404 - 14523000	9,44	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
27553	14581206 - 14600000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14638000 - 14643400	9,48	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14671003 - 14683200	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14715111 - 14717000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14727000 - 14770000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14823000 - 14846000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14846000 - 14869600	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9619	14869600 - 14873000	9,55	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9618	14619000 - 14638000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9612	14955000 - 14999000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9625	14911000 - 14917000	9,53	9,53	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9620	14873000 - 14892000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9627	14892000 - 14911000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0
9626	14917000 - 14923000	9,56	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9626	14923000 - 14936000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9628	14935009 - 14943000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0
9629	14943000 - 14956000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	0,0
9622	14765892 - 14770000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9622	14826691 - 14837000	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5
9622	14873911 - 14916999	--	--	Absoluut	0,20	Intensiteit	True	1,5

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(A) 2	V(N) 2	V(P4) 2	Corr. 2	Trein 3	Profiel3	Aantal(D) 3	Aantal(A) 3	Aantal(N) 3	Aantal(P4) 3	V(D) 3
9621	60	60	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	60
9621	60	60	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	60
27554	40	40	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	40
9631	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
9624	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9630	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
9623	60	60	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	60
9611	41	41	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,880	2,220	1,080	0,000	40
9611	41	41	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,880	2,220	1,080	0,000	41
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-79
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-79
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-76
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-76
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	78	78	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	73	73	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	73	73	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-72
27553	73	73	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-66
27553	69	69	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-66
27553	69	69	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-66
27553	69	69	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-59
27553	69	69	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-59
27553	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-59
27553	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-59
27553	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-53
27553	64	64	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-53
27553	59	59	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-53
27553	59	59	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-49
27553	59	59	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-49
27553	56	56	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-49
27553	56	56	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-44
27553	54	54	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-44
27553	48	48	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-44
27553	48	48	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-40
27553	40	40	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	-40
27553	40	40	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,860	2,220	1,120	0,000	40
9619	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000	60
9619	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000	60
9619	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000	60
9619	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9619	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9619	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9618	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000	60
9612	41	41	0	0,00	MAT'64-V	Stoppend	2,880	2,220	1,080	0,000	41
9625	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9620	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9627	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
9626	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9626	41	41	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000	60
9628	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
9629	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0
9622	60	60	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	60
9622	60	60	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	60
9622	60	60	0	0,00	DE-LOC	Doorgaand	0,000	0,000	0,010	0,000	60

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	V(A) 3	V(N) 3	V(P4) 3	Corr. 3	Trein 4	Profiel4	Aantal(D) 4	Aantal(A) 4	Aantal(N) 4	Aantal(P4) 4
9621	60	60	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,020	0,040	0,010	0,000
9621	60	60	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,020	0,040	0,010	0,000
27554	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
9631	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9624	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,470	0,280	1,920	0,000
9630	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9623	60	60	0	0,00	DE-LOC-6400	Doorgaand	0,020	0,040	0,010	0,000
9611	40	40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000
9611	41	41	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,020	0,000
27553	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-79	-79	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-76	-76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-76	-76	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-72	-72	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-66	-66	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-59	-59	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-59	-59	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-59	-59	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-59	-59	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-53	-53	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-53	-53	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-53	-53	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-49	-49	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-49	-49	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-49	-49	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-44	-44	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-44	-44	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-44	-44	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	-40	-40	0	0,00	E-LOC	Doorgaand	0,010	0,000	0,030	0,000
27553	40									

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Naam	Aantal(P4) 5	V(D) 5	V(A) 5	V(N) 5	V(P4) 5	Corr. 5	Trein 6	Profiel6	Aantal(D) 6	Aantal(A) 6	Aantal(N) 6
9621	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560
9621	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560
27554	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
9631	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
9624	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000	0,000	0,030
9630	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000
9623	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Stoppend	1,320	1,360	0,560
9611	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,090	0,090	0,190
9611	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,090	0,090	0,190
27553	0,000	62	62	62	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	61	61	61	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	61	61	61	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,130	0,350
27553	0,000	60	60	60	0	0,00	GOEDEREN	Doorgaand	0,100	0,	

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

03-09-17 23:37:33

Stilte advies en meten

Naam	Aantal(A) 9	Aantal(N) 9	Aantal(P4) 9	V(D) 9	V(A) 9	V(N) 9	V(P4) 9	Corr. 9	Trein 10	Profiel10	Aantal(D) 10
9621	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9621	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27554	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
9631	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9624	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9630	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9623	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9611	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
9611	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	64	64	64	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	64	64	64	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	64	64	64	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	64	64	64	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	-62	-62	-62	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	-61	-61	-61	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3	Doorgaand	0,000
27553	0,040	0,010	0,000	60	60	60	0	0,00	DDM-2/3		

Stilte advies en meten

Naam	Aantal (A) 10	Aantal (N) 10	Aantal (P4) 10	V (D) 10	V (A) 10	V (N) 10	V (P4) 10	Corr. 10	Trein 11	Profiel11
9621	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9621	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
27554	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
9631	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9624	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9630	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9623	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9611	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
9611	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	72	72	72	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	72	72	72	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	72	72	72	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	68	68	68	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	68	68	68	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	68	68	68	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	63	63	63	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	63	63	63	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	63	63	63	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
27553	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS	Doorgaand
9619	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9619	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9619	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9619	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9619	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9619	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9618	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand
9612	0,000	0,030	0,000	60	60	60	0	0,00		

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Aantal (D) 11	Aantal (A) 11	Aantal (N) 11	Aantal (P4) 11	V (D) 11	V (A) 11	V (N) 11	V (P4) 11	Corr. 11	Trein 12
9621	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9621	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
27554	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
9631	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9624	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9630	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9623	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9611	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
9611	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	79	79	79	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	76	76	76	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	72	72	72	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	72	72	72	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	72	72	72	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	68	68	68	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	68	68	68	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	68	68	68	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	63	63	63	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	63	63	63	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	63	63	63	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
27553	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9619	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9618	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9612	0,000	0,000	0,060	0,000	60	60	60	0	0,00	PROTOS
9625	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9620	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9627	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9626	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9626	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9628	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9629	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9622	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9622	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0
9622	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Profiel12	Aantal (D) 12	Aantal (A) 12	Aantal (N) 12	Aantal (P4) 12	V (D) 12	V (A) 12	V (N) 12	V (P4) 12	Corr. 12
9621	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9621	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
27554	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	40	40	40	0	0,00
9631	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9624	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9630	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9623	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9611	Stoppend	1,320	1,220	0,560	0,000	41	41	41	0	0,00
9611	Stoppend	1,320	1,220	0,560	0,000	41	41	41	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	78	78	78	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	73	73	73	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	73	73	73	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	73	73	73	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	73	73	73	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	69	69	69	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	69	69	69	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	69	69	69	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	69	69	69	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	64	64	64	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	64	64	64	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	64	64	64	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	64	64	64	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	59	59	59	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	59	59	59	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	56	56	56	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	56	56	56	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	54	54	54	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	48	48	48	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	48	48	48	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	40	40	40	0	0,00
27553	Stoppend	1,380	1,220	0,560	0,000	40	40	40	0	0,00
9619	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9619	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00
9619	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0			

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naaam	Corr. 13	Trein 14	Profiel14	Aantal (D) 14	Aantal (A) 14	Aantal (N) 14	Aantal (P4) 14	V (D) 14	V (A) 14	V (N) 14
9621	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9621	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
27554	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	40	40	40
9631	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9624	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9630	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9623	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9611	0,00	PROTOS	Stoppend	1,320	1,360	0,560	0,000	40	40	40
9611	0,00	PROTOS	Stoppend	1,320	1,360	0,560	0,000	41	41	41
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-79	-79	-79
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-79	-79	-79
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-76	-76	-76
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-76	-76	-76
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-72	-72	-72
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-66	-66	-66
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-66	-66	-66
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-66	-66	-66
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-59	-59	-59
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-59	-59	-59
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-59	-59	-59
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-59	-59	-59
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-53	-53	-53
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-53	-53	-53
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-53	-53	-53
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-53	-53	-53
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-49	-49	-49
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-49	-49	-49
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-49	-49	-49
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-44	-44	-44
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-44	-44	-44
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-44	-44	-44
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-44	-44	-44
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-40	-40	-40
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	-40	-40	-40
27553	0,00	PROTOS	Stoppend	1,420	1,260	0,560	0,000	40	40	40
9619	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9619	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9619	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9619	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9619	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9619	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9618	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9612	0,00	PROTOS	Stoppend	1,320	1,360	0,560	0,000	41	41	41
9625	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9620	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9627	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9626	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9626	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9628	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9629	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9622	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9622	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0
9622	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000	0	0	0

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

Naam	V(A) 16	V(N) 16	V(P4) 16	Corr. 16	Trein 17	Profiel17	Aantal(D) 17	Aantal(A) 17	Aantal(N) 17	Aantal(P4) 17
9621	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9621	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27554	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9631	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9624	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9630	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9623	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9611	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
9611	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000	0,000	0,000
27553	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000			

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Naam	Aantal(P4) 18	V(D) 18	V(A) 18	V(N) 18	V(P4) 18	Corr. 18	Trein 19	Profiel19	Aantal(D) 19	Aantal(A) 19
9621	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9621	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27554	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9631	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9624	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9630	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9623	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9611	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
9611	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000
27553	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000	0,000

Stilte advies en meten

Naam	Aantal(N) 19	Aantal(P4) 19	V(D) 19	V(A) 19	V(N) 19	V(P4) 19	Corr. 19	Trein 20	Profiel20	Aantal(D) 20
9621	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9621	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27554	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9631	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9624	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9630	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9623	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9611	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
9611	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000
27553	0,000	0,000	0	0	0	0	0,00	0	Doorgaand	0,000

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[2]	Lrtr;feit[3]	Lrtr;feit[4]	Lrtr;feit[5]	Lrtr;feit[6]	Lrtr;feit[7]	Lrtr;feit[8]	Lrtr;feit[9]
9621	18	17	16	15	14	13	12	11
9621	18	17	16	15	14	13	12	11
27554	18	17	16	15	14	13	12	11
9631	18	17	16	15	14	13	12	11
9624	18	17	16	15	14	13	12	11
9630	18	17	16	15	14	13	12	11
9623	18	17	16	15	14	13	12	11
9611	18	17	16	15	14	13	12	11
9611	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
27553	18	17	16	15	14	13	12	11
9619	18	17	16	15	14	13	12	11
9619	18	17	16	15	14	13	12	11
9619	18	17	16	15	14	13	12	11
9619	18	17	16	15	14	13	12	11
9619	18	17	16	15	14	13	12	11
9619	18	17	16	15	14	13	12	11
9618	18	17	16	15	14	13	12	11
9612	18	17	16	15	14	13	12	11
9625	18	17	16	15	14	13	12	11
9620	18	17	16	15	14	13	12	11
9627	18	17	16	15	14	13	12	11
9626	18	17	16	15	14	13	12	11
9626	18	17	16	15	14	13	12	11
9628	18	17	16	15	14	13	12	11
9629	18	17	16	15	14	13	12	11
9622	18	17	16	15	14	13	12	11
9622	18	17	16	15	14	13	12	11
9622	18	17	16	15	14	13	12	11

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[10]	Lrtr;feit[11]	Lrtr;feit[12]	Lrtr;feit[13]	Lrtr;feit[14]	Lrtr;feit[15]	Lrtr;feit[16]
9621	10	9	8	7	6	5	4
9621	10	9	8	7	6	5	4
27554	10	9	8	7	6	5	4
9631	10	9	8	7	6	5	4
9624	10	9	8	7	6	5	4
9630	10	9	8	7	6	5	4
9623	10	9	8	7	6	5	4
9611	10	9	8	7	6	5	4
9611	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
27553	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9619	10	9	8	7	6	5	4
9618	10	9	8	7	6	5	4
9612	10	9	8	7	6	5	4
9625	10	9	8	7	6	5	4
9620	10	9	8	7	6	5	4
9627	10	9	8	7	6	5	4
9626	10	9	8	7	6	5	4
9626	10	9	8	7	6	5	4
9628	10	9	8	7	6	5	4
9629	10	9	8	7	6	5	4
9622	10	9	8	7	6	5	4
9622	10	9	8	7	6	5	4
9622	10	9	8	7	6	5	4

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[17]	Lrtr;feit[18]	Lrtr;feit[19]	Lrtr;feit[20]	Lrtr;feit[21]	Lrtr;feit[22]	Lrtr;feit[23]
9621	3	2	1	0	-1	-2	-3
9621	3	2	1	0	-1	-2	-3
27554	3	2	1	0	-1	-2	-3
9631	3	2	1	0	-1	-2	-3
9624	3	2	1	0	-1	-2	-3
9630	3	2	1	0	-1	-2	-3
9623	3	2	1	0	-1	-2	-3
9611	3	2	1	0	-1	-2	-3
9611	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
27553	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9619	3	2	1	0	-1	-2	-3
9618	3	2	1	0	-1	-2	-3
9612	3	2	1	0	-1	-2	-3
9625	3	2	1	0	-1	-2	-3
9620	3	2	1	0	-1	-2	-3
9627	3	2	1	0	-1	-2	-3
9626	3	2	1	0	-1	-2	-3
9626	3	2	1	0	-1	-2	-3
9628	3	2	1	0	-1	-2	-3
9629	3	2	1	0	-1	-2	-3
9622	3	2	1	0	-1	-2	-3
9622	3	2	1	0	-1	-2	-3
9622	3	2	1	0	-1	-2	-3

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	Lrtr;feit[24]	Lrtr;feit[25]	Lrtr;feit[26]	Lrtr;feit[27]	Lrtr;feit[28]	Lrtr;feit[29]	Lrtr;feit[30]
9621	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9621	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27554	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9631	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9624	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9630	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9623	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9611	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9611	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
27553	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9619	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9618	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9612	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9625	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9620	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9627	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9626	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9626	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9628	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9629	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9622	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9622	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10
9622	-4	-5	-6	-7	-8	-9	-10

Stilte advies en meten

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	Schaal,125	Schaal,250	Schaal,500	Schaal,1k	Schaal,2k	Schaal,4k	Schaal,8k	LE(D) 0.0 63	LE(D) 0.0 125
9621	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,55	76,72
9621	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,55	76,72
27554	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,86	80,14
9631	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--
9624	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,93	85,57
9630	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--
9623	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,37	76,58
9611	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,79	80,04
9611	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,87	80,07
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,46	80,89
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,45	80,89
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,32	80,84
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,32	80,84
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,13	80,77
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,13	80,77
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,13	80,77
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,13	80,77
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,13	80,77
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	67,13	80,77
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,89	80,68
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,89	80,68
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,60	80,56
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,39	80,49
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,39	80,49
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,03	80,34
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	66,03	80,34
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,75	80,24
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,75	80,24
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,42	80,11
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,42	80,11
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65,11	80,00
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,87	79,90
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,87	79,90
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,67	79,83
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,37	79,70
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	64,22	79,65
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,78	79,49
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	63,50	79,38
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62,86	79,14
27553	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62,86	79,14
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,14	77,50
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,14	76,50
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,14	77,50
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,14	77,50
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,01	77,38
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,01	76,38
9619	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,01	77,38
9618	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,14	77,50
9612	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	62,87	79,07
9625	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,01	77,38
9620	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,93	85,57
9627	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--
9626	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,01	77,38
9626	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	61,16	77,44
9628	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--
9629	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	--	--
9622	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,55	75,72
9622	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,37	75,58
9622	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,37	75,58

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE (D) 0.0 250	LE (D) 0.0 500	LE (D) 0.0 1k	LE (D) 0.0 2k	LE (D) 0.0 4k	LE (D) 0.0 8k	LE (D) 0.5 63	LE (D) 0.5 125
9621	94,37	102,68	96,14	91,46	87,32	75,20	55,10	71,40
9621	94,37	102,68	96,14	91,46	87,32	75,20	55,24	71,54
27554	97,74	105,93	99,68	95,19	91,12	78,98	59,14	75,68
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	101,07	105,99	99,05	93,69	90,67	79,51	57,76	81,57
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	94,25	102,59	96,07	91,41	87,26	75,12	54,89	71,23
9611	97,63	105,87	99,71	95,24	91,14	78,98	59,02	75,53
9611	97,63	105,89	99,82	95,37	91,24	79,07	59,08	75,55
27553	96,74	102,04	104,30	102,48	96,43	83,78	62,07	76,08
27553	96,74	102,04	104,29	102,47	96,42	83,77	62,06	76,08
27553	96,74	102,00	104,10	102,22	96,23	83,59	61,94	76,04
27553	96,74	102,00	104,09	102,21	96,22	83,59	61,93	76,04
27553	96,74	101,96	103,83	101,89	95,97	83,35	61,76	75,98
27553	96,74	101,95	103,83	101,89	95,97	83,35	61,76	75,98
27553	96,74	101,95	103,83	101,89	95,96	83,35	61,75	75,98
27553	96,74	101,95	103,83	101,89	95,96	83,35	61,75	75,98
27553	96,74	101,90	103,46	101,41	95,61	83,02	61,54	75,91
27553	96,74	101,90	103,46	101,41	95,61	83,02	61,54	75,91
27553	96,74	101,83	103,05	100,90	95,21	82,65	61,28	75,82
27553	96,74	101,78	102,73	100,49	94,90	82,37	61,10	75,76
27553	96,74	101,78	102,73	100,49	94,90	82,37	61,10	75,76
27553	96,74	101,69	102,24	99,89	94,43	81,92	60,79	75,65
27553	96,74	101,69	102,24	99,89	94,43	81,92	60,79	75,65
27553	96,74	101,62	101,80	99,31	94,00	81,54	60,55	75,57
27553	96,74	101,62	101,80	99,31	94,00	81,54	60,55	75,57
27553	96,74	101,54	101,35	98,78	93,58	81,14	60,26	75,47
27553	96,74	101,54	101,35	98,78	93,58	81,14	60,26	75,47
27553	96,74	101,47	100,87	98,15	93,12	80,72	60,01	75,39
27553	96,74	101,41	100,56	97,78	92,82	80,45	59,81	75,32
27553	96,74	101,41	100,56	97,78	92,82	80,45	59,81	75,32
27553	96,74	101,37	100,25	97,37	92,53	80,18	59,65	75,26
27553	96,74	101,28	99,85	96,91	92,15	79,83	59,39	75,17
27553	96,74	101,25	99,63	96,62	91,94	79,64	59,28	75,13
27553	96,74	101,15	98,97	95,77	91,32	79,07	58,94	75,02
27553	96,74	101,08	98,60	95,34	90,98	78,76	58,71	74,93
27553	96,74	100,93	97,68	94,19	90,12	77,98	58,24	74,77
27553	96,74	100,93	97,68	94,19	90,12	77,98	58,17	74,71
9619	95,06	103,15	97,14	92,79	88,78	76,62	56,96	73,65
9619	94,06	98,15	95,14	91,79	87,78	75,62	56,00	72,68
9619	95,06	103,15	97,14	92,79	88,78	76,62	56,96	73,65
9619	95,06	103,15	97,14	92,79	88,78	76,62	57,06	73,73
9619	94,95	103,07	97,05	92,69	88,67	76,51	56,89	73,56
9619	93,95	98,07	95,05	91,69	87,67	75,51	55,94	72,61
9619	94,95	103,07	97,05	92,69	88,67	76,51	56,89	73,56
9618	95,06	103,15	97,14	92,79	88,78	76,62	56,96	73,65
9612	96,63	100,89	97,82	94,37	90,24	78,07	58,11	74,58
9625	94,95	103,07	97,05	92,69	88,67	76,51	56,89	73,56
9620	101,07	105,99	99,05	93,69	90,67	79,51	57,76	81,57
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	94,95	103,07	97,05	92,69	88,67	76,51	56,89	73,56
9626	94,95	103,11	97,25	92,93	88,85	76,67	56,89	73,51
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	93,37	97,68	94,14	90,46	86,32	74,20	54,30	70,60
9622	93,25	97,59	94,07	90,41	86,26	74,12	54,10	70,43
9622	93,25	97,59	94,07	90,41	86,26	74,12	53,92	70,25

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE (D) 0.5 250	LE (D) 0.5 500	LE (D) 0.5 1k	LE (D) 0.5 2k	LE (D) 0.5 4k	LE (D) 0.5 8k	LE (D) 1.0 63	LE (D) 1.0 125
9621	88,92	97,01	90,87	86,62	82,44	70,28	--	--
9621	89,07	99,09	96,95	94,17	94,40	82,77	--	--
27554	93,07	100,81	95,39	91,50	87,48	75,24	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	96,88	102,18	98,60	95,26	95,10	83,55	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	88,78	96,90	90,74	86,50	82,30	70,13	--	--
9611	92,91	100,70	95,32	91,42	87,37	75,12	--	--
9611	92,91	100,72	95,39	91,50	87,43	75,18	--	--
27553	92,16	99,33	104,69	103,80	101,89	89,93	--	--
27553	92,16	99,32	104,69	103,80	101,89	89,93	--	--
27553	92,16	99,28	104,32	103,32	101,49	89,55	--	--
27553	92,16	99,28	104,31	103,32	101,49	89,55	--	--
27553	92,16	99,22	103,81	102,67	100,93	89,01	--	--
27553	92,16	99,32	103,90	102,76	101,12	89,21	--	--
27553	92,16	99,32	103,89	102,76	101,11	89,21	--	--
27553	92,15	99,22	103,80	102,67	100,93	89,01	--	--
27553	92,15	99,22	103,80	102,67	100,93	89,01	--	--
27553	92,15	99,19	103,71	102,57	100,90	88,99	--	--
27553	92,15	99,19	103,71	102,57	100,90	88,99	--	--
27553	92,15	99,11	102,90	101,54	100,02	88,13	--	--
27553	92,15	99,08	102,82	101,46	99,99	88,11	--	--
27553	92,15	99,08	102,82	101,46	99,99	88,11	--	--
27553	92,15	98,98	101,81	100,17	98,87	87,02	--	--
27553	92,15	98,98	101,81	100,17	98,87	87,02	--	--
27553	92,15	98,95	101,69	100,04	98,83	86,99	--	--
27553	92,15	98,95	101,69	100,04	98,83	86,99	--	--
27553	92,15	98,85	100,76	98,85	97,76	85,96	--	--
27553	92,15	98,85	100,76	98,85	97,76	85,96	--	--
27553	92,15	98,81	100,63	98,70	97,72	85,92	--	--
27553	92,15	98,74	99,96	97,86	96,95	85,17	--	--
27553	92,15	98,74	99,96	97,86	96,95	85,17	--	--
27553	92,15	98,72	99,87	97,76	96,92	85,15	--	--
27553	92,15	98,62	98,99	96,66	95,88	84,14	--	--
27553	92,15	98,60	98,93	96,58	95,86	84,12	--	--
27553	92,15	98,56	98,74	96,38	95,80	84,07	--	--
27553	92,15	98,47	97,97	95,43	94,89	83,18	--	--
27553	92,15	98,40	97,73	95,17	94,81	83,12	--	--
27553	92,08	95,83	93,40	90,55	86,49	74,26	--	--
9619	90,95	98,46	93,50	89,79	85,84	73,57	--	--
9619	89,97	93,49	91,50	88,84	84,85	72,59	--	--
9619	90,95	98,46	93,50	89,79	85,84	73,57	--	--
9619	91,04	100,08	97,84	95,01	94,82	83,14	--	--
9619	90,89	100,00	97,78	94,96	94,80	83,12	--	--
9619	89,93	97,28	97,16	94,70	94,69	83,03	--	--
9619	90,89	100,00	97,78	94,96	94,80	83,12	--	--
9618	90,95	98,46	93,50	89,79	85,84	73,57	--	--
9612	91,93	95,74	93,40	90,55	86,44	74,20	--	--
9625	90,89	100,00	97,78	94,96	94,80	83,12	--	--
9620	96,88	102,18	98,60	95,26	95,10	83,55	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	90,89	100,00	97,78	94,96	94,80	83,12	--	--
9626	90,80	98,36	93,45	89,74	85,75	73,47	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	88,12	96,71	96,54	94,02	94,35	82,72	--	--
9622	87,97	96,69	96,54	94,03	94,37	82,74	--	--
9622	87,79	91,92	88,75	85,55	81,31	69,15	--	--

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa i - RMR-2012

Naam	LE(D)Br 500	LE(D)Br 1k	LE(D)Br 2k	LE(D)Br 4k	LE(D)Br 8k	LE(A)0.0 63	LE(A)0.0 125	LE(A)0.0 250	LE(A)0.0 500
9621	--	--	--	--	--	59,92	76,03	93,62	101,85
9621	--	--	--	--	--	59,92	76,03	93,62	101,85
27554	--	--	--	--	--	63,06	79,25	96,83	105,03
9631	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	61,12	84,64	100,14	105,11
9630	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	60,04	76,09	93,67	101,91
9611	--	--	--	--	--	63,21	79,32	96,86	105,08
9611	--	--	--	--	--	63,29	79,35	96,86	105,10
27553	--	--	--	--	--	66,68	80,01	95,83	101,17
27553	--	--	--	--	--	66,67	80,01	95,83	101,16
27553	--	--	--	--	--	66,54	79,96	95,83	101,13
27553	--	--	--	--	--	66,54	79,96	95,83	101,13
27553	--	--	--	--	--	66,36	79,89	95,83	101,08
27553	--	--	--	--	--	66,36	79,89	95,83	101,08
27553	--	--	--	--	--	66,35	79,89	95,83	101,08
27553	--	--	--	--	--	66,35	79,89	95,83	101,08
27553	--	--	--	--	--	66,11	79,80	95,83	101,02
27553	--	--	--	--	--	66,11	79,80	95,83	101,02
27553	--	--	--	--	--	65,82	79,69	95,83	100,95
27553	--	--	--	--	--	65,61	79,61	95,83	100,90
27553	--	--	--	--	--	65,61	79,61	95,83	100,90
27553	--	--	--	--	--	65,26	79,47	95,83	100,81
27553	--	--	--	--	--	65,26	79,47	95,83	100,81
27553	--	--	--	--	--	64,97	79,36	95,83	100,74
27553	--	--	--	--	--	64,97	79,36	95,83	100,74
27553	--	--	--	--	--	64,64	79,23	95,83	100,65
27553	--	--	--	--	--	64,64	79,23	95,83	100,65
27553	--	--	--	--	--	64,32	79,11	95,83	100,58
27553	--	--	--	--	--	64,09	79,02	95,83	100,52
27553	--	--	--	--	--	64,09	79,02	95,83	100,52
27553	--	--	--	--	--	63,89	78,94	95,83	100,47
27553	--	--	--	--	--	63,58	78,82	95,83	100,39
27553	--	--	--	--	--	63,44	78,77	95,83	100,36
27553	--	--	--	--	--	62,99	78,60	95,83	100,25
27553	--	--	--	--	--	62,71	78,49	95,83	100,18
27553	--	--	--	--	--	62,06	78,25	95,83	100,03
27553	--	--	--	--	--	62,06	78,25	95,83	100,03
9619	--	--	--	--	--	60,18	76,43	94,01	102,17
9619	--	--	--	--	--	59,18	75,43	93,01	97,17
9619	--	--	--	--	--	60,18	76,43	94,01	102,17
9619	--	--	--	--	--	60,18	76,43	94,01	102,17
9619	--	--	--	--	--	60,20	76,45	94,02	102,19
9619	--	--	--	--	--	59,20	75,45	93,02	97,19
9619	--	--	--	--	--	60,20	76,45	94,02	102,19
9618	--	--	--	--	--	60,18	76,43	94,01	102,17
9612	--	--	--	--	--	62,29	78,35	95,86	100,10
9625	--	--	--	--	--	60,20	76,45	94,02	102,19
9620	--	--	--	--	--	61,12	84,64	100,14	105,11
9627	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	60,20	76,45	94,02	102,19
9626	--	--	--	--	--	60,36	76,51	94,02	102,23
9628	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	58,92	75,03	92,62	96,85
9622	--	--	--	--	--	59,04	75,09	92,67	96,91
9622	--	--	--	--	--	59,04	75,09	92,67	96,91

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A) 0.0 1k	LE(A) 0.0 2k	LE(A) 0.0 4k	LE(A) 0.0 8k	LE(A) 0.5 63	LE(A) 0.5 125	LE(A) 0.5 250	LE(A) 0.5 500
9621	95,36	90,74	86,61	74,62	54,80	71,10	88,50	96,37
9621	95,36	90,74	86,61	74,62	54,93	71,23	88,63	98,29
27554	98,67	94,12	90,03	77,97	58,19	74,62	91,99	99,77
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	97,96	92,48	89,43	78,31	56,56	80,21	95,55	101,04
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	95,32	90,62	86,46	74,52	54,72	70,92	88,33	96,28
9611	98,78	94,23	90,09	78,04	58,24	74,59	91,95	99,76
9611	98,89	94,36	90,20	78,13	58,31	74,61	91,95	99,78
27553	103,34	101,51	95,45	82,83	61,23	75,10	91,10	98,30
27553	103,34	101,50	95,44	82,83	61,22	75,10	91,10	98,29
27553	103,14	101,26	95,26	82,65	61,10	75,06	91,10	98,26
27553	103,14	101,25	95,25	82,65	61,09	75,05	91,10	98,25
27553	102,89	100,94	95,00	82,42	60,92	75,00	91,10	98,20
27553	102,88	100,93	95,00	82,41	60,92	74,99	91,10	98,36
27553	102,88	100,93	94,99	82,41	60,92	74,99	91,10	98,35
27553	102,88	100,93	94,99	82,40	60,91	74,98	91,09	98,19
27553	102,88	100,93	94,99	82,40	60,91	74,98	91,09	98,19
27553	102,50	100,44	94,63	82,07	60,70	74,91	91,09	98,16
27553	102,50	100,44	94,63	82,07	60,70	74,91	91,09	98,16
27553	102,10	99,94	94,23	81,71	60,43	74,82	91,09	98,07
27553	101,78	99,52	93,92	81,42	60,25	74,76	91,09	98,05
27553	101,78	99,52	93,92	81,42	60,25	74,76	91,09	98,05
27553	101,29	98,93	93,44	80,98	59,93	74,64	91,09	97,94
27553	101,29	98,93	93,44	80,98	59,93	74,64	91,09	97,94
27553	100,84	98,34	93,01	80,59	59,69	74,56	91,09	97,91
27553	100,84	98,34	93,01	80,59	59,69	74,56	91,09	97,91
27553	100,40	97,81	92,58	80,19	59,40	74,46	91,09	97,80
27553	100,40	97,81	92,58	80,19	59,40	74,46	91,09	97,80
27553	99,91	97,17	92,11	79,76	59,13	74,37	91,09	97,77
27553	99,60	96,80	91,81	79,49	58,93	74,30	91,09	97,69
27553	99,60	96,80	91,81	79,49	58,93	74,30	91,09	97,69
27553	99,29	96,39	91,51	79,22	58,76	74,24	91,09	97,67
27553	98,90	95,93	91,13	78,87	58,50	74,14	91,09	97,57
27553	98,67	95,63	90,92	78,67	58,39	74,11	91,09	97,55
27553	97,99	94,75	90,27	78,09	58,03	73,99	91,09	97,51
27553	97,62	94,32	89,92	77,77	57,80	73,90	91,09	97,42
27553	96,67	93,12	89,03	76,97	57,30	73,73	91,09	97,34
27553	96,67	93,12	89,03	76,97	57,23	73,66	91,01	94,80
9619	95,93	91,45	87,39	75,27	55,53	72,05	89,41	97,11
9619	93,93	90,45	86,39	74,27	54,56	71,09	88,43	92,14
9619	95,93	91,45	87,39	75,27	55,53	72,05	89,41	97,11
9619	95,93	91,45	87,39	75,27	55,64	72,15	89,52	98,87
9619	95,96	91,48	87,43	75,31	55,68	72,21	89,58	98,90
9619	93,96	90,48	86,43	74,31	54,75	71,27	88,62	96,26
9619	95,96	91,48	87,43	75,31	55,68	72,21	89,58	98,90
9618	95,93	91,45	87,39	75,27	55,53	72,05	89,41	97,11
9612	96,89	93,36	89,20	77,13	57,35	73,66	90,97	94,82
9625	95,96	91,48	87,43	75,31	55,68	72,21	89,58	98,90
9620	97,96	92,48	89,43	78,31	56,56	80,21	95,55	101,04
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	95,96	91,48	87,43	75,31	55,68	72,21	89,58	98,90
9626	96,17	91,74	87,63	75,49	55,69	72,16	89,47	97,18
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	93,36	89,74	85,61	73,62	54,01	70,31	87,69	95,79
9622	93,32	89,62	85,46	73,52	53,95	70,14	87,53	95,75
9622	93,32	89,62	85,46	73,52	53,78	69,98	87,36	91,33

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(A)0.5 1k	LE(A)0.5 2k	LE(A)0.5 4k	LE(A)0.5 8k	LE(A)1.0 63	LE(A)1.0 125	LE(A)1.0 250	LE(A)1.0 500
9621	90,46	86,56	82,26	70,19	--	--	--	--
9621	96,03	93,27	93,37	81,73	--	--	--	--
27554	94,15	90,29	86,14	73,99	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	97,41	94,11	94,05	82,50	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	90,12	86,13	81,74	69,74	--	--	--	--
9611	94,14	90,25	86,06	73,92	--	--	--	--
9611	94,22	90,33	86,13	73,98	--	--	--	--
27553	103,61	102,72	100,79	88,84	--	--	--	--
27553	103,61	102,72	100,79	88,84	--	--	--	--
27553	103,24	102,25	100,39	88,45	--	--	--	--
27553	103,24	102,24	100,39	88,45	--	--	--	--
27553	102,73	101,60	99,84	87,92	--	--	--	--
27553	102,89	101,75	100,14	88,25	--	--	--	--
27553	102,88	101,74	100,13	88,24	--	--	--	--
27553	102,72	101,59	99,83	87,92	--	--	--	--
27553	102,72	101,59	99,83	87,92	--	--	--	--
27553	102,63	101,49	99,81	87,89	--	--	--	--
27553	102,63	101,49	99,81	87,89	--	--	--	--
27553	101,82	100,47	98,92	87,04	--	--	--	--
27553	101,74	100,37	98,89	87,02	--	--	--	--
27553	101,74	100,37	98,89	87,02	--	--	--	--
27553	100,73	99,09	97,76	85,92	--	--	--	--
27553	100,73	99,09	97,76	85,92	--	--	--	--
27553	100,60	98,96	97,72	85,89	--	--	--	--
27553	100,60	98,96	97,72	85,89	--	--	--	--
27553	99,67	97,77	96,66	84,86	--	--	--	--
27553	99,67	97,77	96,66	84,86	--	--	--	--
27553	99,53	97,61	96,61	84,82	--	--	--	--
27553	98,86	96,77	95,84	84,07	--	--	--	--
27553	98,86	96,77	95,84	84,07	--	--	--	--
27553	98,77	96,67	95,81	84,05	--	--	--	--
27553	97,88	95,57	94,76	83,03	--	--	--	--
27553	97,81	95,49	94,74	83,01	--	--	--	--
27553	97,62	95,27	94,68	82,96	--	--	--	--
27553	96,84	94,32	93,76	82,07	--	--	--	--
27553	96,58	94,04	93,68	82,00	--	--	--	--
27553	92,16	89,37	85,16	73,02	--	--	--	--
9619	91,74	87,89	83,86	71,64	--	--	--	--
9619	89,74	86,95	82,87	70,66	--	--	--	--
9619	91,74	87,89	83,86	71,64	--	--	--	--
9619	96,63	93,82	93,78	82,12	--	--	--	--
9619	96,65	93,84	93,79	82,13	--	--	--	--
9619	96,09	93,61	93,70	82,05	--	--	--	--
9619	96,65	93,84	93,79	82,13	--	--	--	--
9618	91,74	87,89	83,86	71,64	--	--	--	--
9612	92,23	89,41	85,15	73,01	--	--	--	--
9625	96,65	93,84	93,79	82,13	--	--	--	--
9620	97,41	94,11	94,05	82,50	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	96,65	93,84	93,79	82,13	--	--	--	--
9626	91,95	88,12	84,06	71,83	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	95,57	93,10	93,30	81,67	--	--	--	--
9622	95,51	93,03	93,27	81,65	--	--	--	--
9622	88,13	85,24	80,77	68,79	--	--	--	--

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A)1.0 1k	LE(A)1.0 2k	LE(A)1.0 4k	LE(A)1.0 8k	LE(A)2.0 63	LE(A)2.0 125	LE(A)2.0 250	LE(A)2.0 500
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
27554	--	--	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9618	--	--	--	--	--	--	--	--
9612	--	--	--	--	--	--	--	--
9625	--	--	--	--	--	--	--	--
9620	--	--	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(A) 2.0 1k	LE(A) 2.0 2k	LE(A) 2.0 4k	LE(A) 2.0 8k	LE(A) 5.0 63	LE(A) 5.0 125	LE(A) 5.0 250	LE(A) 5.0 500
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
27554	--	--	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9618	--	--	--	--	--	--	--	--
9612	--	--	--	--	--	--	--	--
9625	--	--	--	--	--	--	--	--
9620	--	--	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE (A) Br 2k	LE (A) Br 4k	LE (A) Br 8k	LE (N) 0.0 63	LE (N) 0.0 125	LE (N) 0.0 250	LE (N) 0.0 500	LE (N) 0.0 1k	LE (N) 0.0 2k
9621	--	--	--	58,00	74,25	91,68	99,61	93,97	89,80
9621	--	--	--	58,00	74,25	91,68	99,61	93,97	89,80
27554	--	--	--	63,03	79,64	96,87	104,22	99,67	95,93
9631	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	62,11	86,13	101,20	105,12	100,08	95,46
9630	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	57,47	73,56	91,04	99,14	93,13	88,78
9611	--	--	--	62,77	79,30	96,53	103,95	99,33	95,55
9611	--	--	--	62,81	79,32	96,53	103,97	99,37	95,59
27553	--	--	--	64,90	79,49	95,87	99,98	101,52	99,58
27553	--	--	--	64,87	79,49	95,87	99,95	101,47	99,53
27553	--	--	--	64,78	79,46	95,87	99,93	101,33	99,34
27553	--	--	--	64,75	79,46	95,87	99,90	101,28	99,29
27553	--	--	--	64,62	79,42	95,87	99,87	101,09	99,04
27553	--	--	--	64,61	79,42	95,87	99,86	101,07	99,01
27553	--	--	--	64,60	79,42	95,87	99,85	101,06	99,00
27553	--	--	--	64,59	79,42	95,87	99,85	101,05	98,99
27553	--	--	--	64,58	79,42	95,87	99,84	101,04	98,98
27553	--	--	--	64,42	79,37	95,87	99,81	100,80	98,66
27553	--	--	--	64,41	79,37	95,87	99,81	100,80	98,66
27553	--	--	--	64,21	79,31	95,87	99,76	100,50	98,29
27553	--	--	--	64,06	79,27	95,87	99,73	100,30	98,02
27553	--	--	--	64,06	79,27	95,87	99,73	100,29	98,01
27553	--	--	--	63,82	79,20	95,87	99,67	99,96	97,60
27553	--	--	--	63,81	79,20	95,87	99,67	99,95	97,59
27553	--	--	--	63,63	79,15	95,87	99,63	99,69	97,26
27553	--	--	--	63,63	79,15	95,87	99,63	99,69	97,26
27553	--	--	--	63,42	79,08	95,87	99,58	99,42	96,93
27553	--	--	--	63,41	79,08	95,87	99,58	99,41	96,92
27553	--	--	--	63,22	79,03	95,87	99,54	99,14	96,59
27553	--	--	--	63,08	78,98	95,87	99,50	98,97	96,38
27553	--	--	--	63,07	78,98	95,87	99,50	98,96	96,37
27553	--	--	--	62,96	78,94	95,87	99,47	98,80	96,18
27553	--	--	--	62,78	78,88	95,87	99,42	98,59	95,95
27553	--	--	--	62,71	78,86	95,87	99,40	98,49	95,82
27553	--	--	--	62,48	78,79	95,87	99,35	98,19	95,48
27553	--	--	--	62,33	78,74	95,87	99,30	98,02	95,31
27553	--	--	--	62,03	78,64	95,87	99,22	97,67	94,93
27553	--	--	--	62,03	78,64	95,87	99,22	97,67	94,93
9619	--	--	--	61,39	78,16	95,30	102,37	98,31	94,72
9619	--	--	--	60,39	77,16	94,30	97,37	96,31	93,72
9619	--	--	--	61,39	78,16	95,30	102,37	98,31	94,72
9619	--	--	--	61,39	78,16	95,30	102,37	98,31	94,72
9619	--	--	--	61,19	77,94	95,09	102,20	98,08	94,46
9619	--	--	--	60,19	76,94	94,09	97,20	96,08	93,46
9619	--	--	--	61,19	77,94	95,09	102,20	98,08	94,46
9618	--	--	--	61,39	78,16	95,30	102,37	98,31	94,72
9612	--	--	--	61,81	78,32	95,53	98,97	97,37	94,59
9625	--	--	--	61,19	77,94	95,09	102,20	98,08	94,46
9620	--	--	--	62,11	86,13	101,20	105,12	100,08	95,46
9627	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	61,19	77,94	95,09	102,20	98,08	94,46
9626	--	--	--	61,24	77,96	95,09	102,22	98,13	94,52
9628	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	57,00	73,25	90,68	94,61	91,97	88,80
9622	--	--	--	56,47	72,56	90,04	94,14	91,13	87,78
9622	--	--	--	56,47	72,56	90,04	94,14	91,13	87,78

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(N) 0.0 4k	LE(N) 0.0 8k	LE(N) 0.5 63	LE(N) 0.5 125	LE(N) 0.5 250	LE(N) 0.5 500	LE(N) 0.5 1k	LE(N) 0.5 2k
9621	85,82	73,62	56,28	71,32	88,36	95,63	91,20	87,59
9621	85,82	73,62	56,32	71,38	88,43	96,87	94,44	91,52
27554	92,15	79,92	61,59	78,19	95,20	101,90	98,37	95,04
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	92,74	81,50	60,72	85,00	99,98	103,60	99,81	95,83
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	84,70	72,57	55,52	69,95	87,00	94,54	89,59	85,86
9611	91,74	79,52	61,19	77,71	94,72	101,46	97,87	94,54
9611	91,77	79,55	61,21	77,72	94,72	101,47	97,89	94,55
27553	94,23	81,70	62,03	77,58	94,25	98,44	101,85	100,69
27553	94,18	81,66	61,99	77,57	94,24	98,40	101,81	100,65
27553	94,06	81,55	61,94	77,56	94,24	98,38	101,53	100,27
27553	94,01	81,52	61,89	77,56	94,24	98,34	101,49	100,23
27553	93,85	81,37	61,83	77,54	94,24	98,31	101,11	99,72
27553	93,83	81,35	61,83	77,55	94,25	98,74	101,70	100,34
27553	93,82	81,35	61,83	77,55	94,25	98,73	101,68	100,31
27553	93,81	81,34	61,81	77,54	94,24	98,29	101,08	99,69
27553	93,80	81,33	61,81	77,54	94,24	98,29	101,08	99,69
27553	93,60	81,15	61,73	77,52	94,24	98,27	101,02	99,62
27553	93,59	81,15	61,73	77,52	94,24	98,27	101,02	99,62
27553	93,35	80,93	61,63	77,50	94,24	98,23	100,44	98,84
27553	93,18	80,77	61,56	77,48	94,24	98,22	100,39	98,78
27553	93,18	80,77	61,56	77,48	94,24	98,22	100,39	98,78
27553	92,91	80,53	61,45	77,45	94,24	98,17	99,72	97,89
27553	92,90	80,52	61,45	77,45	94,24	98,17	99,72	97,89
27553	92,69	80,33	61,37	77,44	94,24	98,16	99,65	97,81
27553	92,69	80,33	61,37	77,43	94,24	98,16	99,65	97,81
27553	92,47	80,13	61,28	77,41	94,24	98,11	99,09	97,07
27553	92,46	80,13	61,27	77,41	94,24	98,11	99,09	97,07
27553	92,26	79,94	61,20	77,39	94,24	98,09	99,02	96,99
27553	92,12	79,81	61,14	77,37	94,24	98,06	98,65	96,52
27553	92,11	79,81	61,14	77,37	94,24	98,06	98,65	96,52
27553	91,99	79,70	61,09	77,36	94,24	98,05	98,61	96,47
27553	91,83	79,55	61,02	77,33	94,24	98,00	98,17	95,92
27553	91,75	79,48	60,99	77,33	94,24	98,00	98,14	95,89
27553	91,53	79,28	60,91	77,30	94,24	97,98	98,07	95,81
27553	91,41	79,16	60,85	77,28	94,24	97,94	97,73	95,41
27553	91,15	78,92	60,75	77,25	94,24	97,91	97,64	95,32
27553	91,15	78,92	60,73	77,23	94,22	96,96	96,38	94,08
9619	91,00	78,76	60,08	77,19	94,20	100,73	97,44	94,18
9619	90,00	77,76	59,12	76,23	93,21	95,77	95,45	93,22
9619	91,00	78,76	60,08	77,19	94,20	100,73	97,44	94,18
9619	91,00	78,76	60,10	77,21	94,21	101,12	98,38	95,30
9619	90,74	78,50	59,82	76,93	93,93	100,88	98,15	95,07
9619	89,74	77,50	58,86	75,96	92,96	96,68	96,64	94,36
9619	90,74	78,50	59,82	76,93	93,93	100,88	98,15	95,07
9618	91,00	78,76	60,08	77,19	94,20	100,73	97,44	94,18
9612	90,77	78,55	60,36	76,76	93,74	96,53	95,90	93,59
9625	90,74	78,50	59,82	76,93	93,93	100,88	98,15	95,07
9620	92,74	81,50	60,72	85,00	99,98	103,60	99,81	95,83
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	90,74	78,50	59,82	76,93	93,93	100,88	98,15	95,07
9626	90,78	78,54	59,82	76,92	93,92	100,48	97,18	93,90
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	84,82	72,62	55,71	70,47	87,47	93,81	93,62	91,15
9622	83,70	71,57	55,04	69,15	86,14	93,23	92,99	90,51
9622	83,70	71,57	54,98	69,06	86,03	89,70	87,65	84,91

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE(N) 0.5 4k	LE(N) 0.5 8k	LE(N) 1.0 63	LE(N) 1.0 125	LE(N) 1.0 250	LE(N) 1.0 500	LE(N) 1.0 1k	LE(N) 1.0 2k
9621	83,71	71,46	--	--	--	--	--	--
9621	90,95	79,24	--	--	--	--	--	--
27554	91,28	78,94	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	94,08	82,62	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	81,82	69,68	--	--	--	--	--	--
9611	90,76	78,43	--	--	--	--	--	--
9611	90,77	78,44	--	--	--	--	--	--
27553	98,45	86,44	--	--	--	--	--	--
27553	98,44	86,42	--	--	--	--	--	--
27553	98,09	86,09	--	--	--	--	--	--
27553	98,07	86,08	--	--	--	--	--	--
27553	97,60	85,61	--	--	--	--	--	--
27553	98,86	87,00	--	--	--	--	--	--
27553	98,82	86,97	--	--	--	--	--	--
27553	97,59	85,60	--	--	--	--	--	--
27553	97,59	85,60	--	--	--	--	--	--
27553	97,57	85,59	--	--	--	--	--	--
27553	97,57	85,59	--	--	--	--	--	--
27553	96,83	84,86	--	--	--	--	--	--
27553	96,81	84,85	--	--	--	--	--	--
27553	96,81	84,85	--	--	--	--	--	--
27553	95,91	83,96	--	--	--	--	--	--
27553	95,91	83,96	--	--	--	--	--	--
27553	95,89	83,94	--	--	--	--	--	--
27553	95,89	83,94	--	--	--	--	--	--
27553	95,09	83,14	--	--	--	--	--	--
27553	95,09	83,14	--	--	--	--	--	--
27553	95,06	83,12	--	--	--	--	--	--
27553	94,52	82,57	--	--	--	--	--	--
27553	94,52	82,57	--	--	--	--	--	--
27553	94,50	82,55	--	--	--	--	--	--
27553	93,81	81,86	--	--	--	--	--	--
27553	93,80	81,85	--	--	--	--	--	--
27553	93,77	81,82	--	--	--	--	--	--
27553	93,22	81,25	--	--	--	--	--	--
27553	93,18	81,22	--	--	--	--	--	--
27553	90,29	77,96	--	--	--	--	--	--
9619	90,45	78,09	--	--	--	--	--	--
9619	89,46	77,10	--	--	--	--	--	--
9619	90,45	78,09	--	--	--	--	--	--
9619	93,07	81,07	--	--	--	--	--	--
9619	92,91	80,93	--	--	--	--	--	--
9619	92,42	80,48	--	--	--	--	--	--
9619	92,91	80,93	--	--	--	--	--	--
9618	90,45	78,09	--	--	--	--	--	--
9612	89,78	77,45	--	--	--	--	--	--
9625	92,91	80,93	--	--	--	--	--	--
9620	94,08	82,62	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	92,91	80,93	--	--	--	--	--	--
9626	90,17	77,80	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	90,78	79,09	--	--	--	--	--	--
9622	90,40	78,74	--	--	--	--	--	--
9622	80,83	68,73	--	--	--	--	--	--

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)2.0 4k	LE(N)2.0 8k	LE(N)5.0 63	LE(N)5.0 125	LE(N)5.0 250	LE(N)5.0 500	LE(N)5.0 1k	LE(N)5.0 2k
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
27554	--	--	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9618	--	--	--	--	--	--	--	--
9612	--	--	--	--	--	--	--	--
9625	--	--	--	--	--	--	--	--
9620	--	--	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE (N) 5.0 4k	LE (N) 5.0 8k	LE (N) Br 63	LE (N) Br 125	LE (N) Br 250	LE (N) Br 500	LE (N) Br 1k	LE (N) Br 2k	LE (N) Br 4k
9621	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9621	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27554	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9618	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9612	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9625	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9620	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE(N)Br 8k	LE(P4)0.0 63	LE(P4)0.0 125	LE(P4)0.0 250	LE(P4)0.0 500	LE(P4)0.0 1k	LE(P4)0.0 2k	LE(P4)0.0 4k
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
27554	--	--	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9618	--	--	--	--	--	--	--	--
9612	--	--	--	--	--	--	--	--
9625	--	--	--	--	--	--	--	--
9620	--	--	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

[illegible]

Rekenmodel - bijlage 1 - invoergegevens spoor

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
 Groep: (hoofdgroep)
 Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Naam	LE (P4) 2.0 8k	LE (P4) 5.0 63	LE (P4) 5.0 125	LE (P4) 5.0 250	LE (P4) 5.0 500	LE (P4) 5.0 1k	LE (P4) 5.0 2k	LE (P4) 5.0 4k
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
9621	--	--	--	--	--	--	--	--
27554	--	--	--	--	--	--	--	--
9631	--	--	--	--	--	--	--	--
9624	--	--	--	--	--	--	--	--
9630	--	--	--	--	--	--	--	--
9623	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
9611	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
27553	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9619	--	--	--	--	--	--	--	--
9618	--	--	--	--	--	--	--	--
9612	--	--	--	--	--	--	--	--
9625	--	--	--	--	--	--	--	--
9620	--	--	--	--	--	--	--	--
9627	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9626	--	--	--	--	--	--	--	--
9628	--	--	--	--	--	--	--	--
9629	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--
9622	--	--	--	--	--	--	--	--

Stilte advies en meten

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RMR-2012

Model: basismodel Barneveld uitsnede
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Banen, voor rekenmethode Railverkeerslawaa - RMR-2012

Naam	LE (P4) Br 8k
9621	--
9621	--
27554	--
9631	--
9624	--
9630	--
9623	--
9611	--
9611	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
27553	--
9619	--
9619	--
9619	--
9619	--
9619	--
9619	--
9618	--
9612	--
9625	--
9620	--
9627	--
9626	--
9626	--
9628	--
9629	--
9622	--
9622	--
9622	--

Bijlage 3

Rekenresultaten wegverkeer

Rekenresultaten

Stilte advies en meten

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: gasthuisstraat
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
ontvanger	Ontvanger Woning A	4,50	41,11	38,56	31,82	41,85
ontvanger	Ontvanger Woning A	1,50	37,73	35,18	28,44	38,47
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	4,50	35,53	32,92	26,32	36,28
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	1,50	32,62	29,97	23,47	33,38
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	4,50	48,37	45,84	39,05	49,10
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	1,50	46,79	44,27	37,45	47,52
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	4,50	49,72	47,18	40,39	50,45
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	1,50	48,18	45,66	38,84	48,91
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	4,50	34,67	32,03	25,51	35,43
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	1,50	34,38	31,80	25,12	35,12
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	4,50	47,94	45,40	38,61	48,67
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	1,50	46,02	43,49	36,68	46,75
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	4,50	51,68	49,14	42,36	52,41
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	1,50	50,30	47,78	40,96	51,03
ontvanger	Ontvanger Woning C west	4,50	34,83	32,20	25,65	35,59
ontvanger	Ontvanger Woning C west	1,50	38,33	35,78	29,04	39,07
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	4,50	49,54	47,00	40,21	50,27
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	1,50	47,55	45,02	38,21	48,28
ontvanger	Ontvanger Woning D west	4,50	34,24	31,63	25,01	34,98
ontvanger	Ontvanger Woning D west	1,50	38,52	35,96	29,23	39,26
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	4,50	45,04	42,50	35,71	45,77
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	1,50	37,68	35,11	28,40	38,42

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten

Stilte advies en meten

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: stationsweg
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
ontvanger	Ontvanger Woning A	4,50	38,69	35,22	31,02	39,85
ontvanger	Ontvanger Woning A	1,50	37,10	33,66	29,39	38,25
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	4,50	31,33	27,75	23,77	32,52
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	1,50	29,54	25,87	22,05	30,75
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	4,50	40,99	37,54	33,31	42,15
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	1,50	39,09	35,67	31,39	40,25
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	4,50	41,84	38,39	34,16	43,00
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	1,50	40,82	37,43	33,08	41,97
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	4,50	31,43	27,80	23,90	32,63
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	1,50	27,83	24,05	20,41	29,05
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	4,50	41,70	38,28	33,99	42,85
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	1,50	40,77	37,38	33,02	41,91
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	4,50	43,15	39,71	35,47	44,31
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	1,50	42,53	39,15	34,79	43,68
ontvanger	Ontvanger Woning C west	4,50	34,25	30,70	26,65	35,43
ontvanger	Ontvanger Woning C west	1,50	32,26	28,73	24,64	33,43
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	4,50	41,74	38,34	34,01	42,89
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	1,50	41,40	38,03	33,64	42,54
ontvanger	Ontvanger Woning D west	4,50	34,16	30,61	26,55	35,33
ontvanger	Ontvanger Woning D west	1,50	30,14	26,42	22,67	31,35
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	4,50	29,89	26,33	22,32	31,08
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	1,50	27,57	23,94	20,03	28,76

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten

Stilte advies en meten

Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: thorbeckelaan
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
ontvanger	Ontvanger Woning A	4,50	35,61	33,04	26,33	36,35
ontvanger	Ontvanger Woning A	1,50	31,74	29,13	22,51	32,48
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	4,50	50,73	48,19	41,41	51,46
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	1,50	49,53	47,00	40,20	50,26
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	4,50	34,30	31,71	25,06	35,05
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	1,50	30,67	28,05	21,47	31,42
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	4,50	40,90	38,30	31,67	41,65
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	1,50	38,12	35,56	28,85	38,86
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	4,50	49,50	46,95	40,18	50,23
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	1,50	48,30	45,77	38,96	49,03
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	4,50	37,00	34,44	27,72	37,74
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	1,50	34,90	32,34	25,62	35,64
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	4,50	48,11	45,58	38,79	48,84
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	1,50	44,99	42,46	35,68	45,73
ontvanger	Ontvanger Woning C west	4,50	43,69	41,12	34,40	44,42
ontvanger	Ontvanger Woning C west	1,50	41,91	39,36	32,60	42,64
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	4,50	50,76	48,23	41,43	51,49
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	1,50	47,34	44,81	38,02	48,07
ontvanger	Ontvanger Woning D west	4,50	49,35	46,80	40,04	50,08
ontvanger	Ontvanger Woning D west	1,50	47,49	44,96	38,17	48,22
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	4,50	52,73	50,19	43,41	53,46
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	1,50	49,80	47,27	40,47	50,53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4

Rekenresultaten spoor



Rapport: Resultatentabel
 Model: basismodel Barneveld uitsnede
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: (hoofdgroep)
 Groepsreductie: Nee

Naam							
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden	
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	4,50	41,4	40,3	40,0	46,6	
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	4,50	41,1	40,1	39,7	46,3	
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	4,50	40,5	39,5	39,2	45,8	
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	4,50	40,5	39,5	39,1	45,7	
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	4,50	40,3	39,3	39,1	45,7	
ontvanger	Ontvanger Woning A	4,50	39,9	38,8	38,3	45,0	
ontvanger	Ontvanger Woning C noord	1,50	37,8	36,8	36,6	43,1	
ontvanger	Ontvanger Woning B oost	1,50	37,7	36,7	36,5	43,0	
ontvanger	Ontvanger Woning C oost	1,50	37,5	36,5	36,4	43,0	
ontvanger	Ontvanger Woning D oost	1,50	37,6	36,5	36,4	43,0	
ontvanger	Ontvanger Woning B noord	1,50	37,3	36,3	36,0	42,6	
ontvanger	Ontvanger Woning C west	4,50	36,6	35,6	35,2	41,8	
ontvanger	Ontvanger Woning A	1,50	35,3	34,3	33,9	40,6	
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	4,50	34,9	33,8	33,3	40,0	
ontvanger	Ontvanger Woning D west	4,50	32,2	31,2	31,0	37,5	
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	4,50	32,3	31,3	30,8	37,5	
ontvanger	Ontvanger Woning C west	1,50	31,6	30,6	30,4	36,9	
ontvanger	Ontvanger Woning A zuid	1,50	31,7	30,7	30,1	36,7	
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	4,50	31,4	30,4	29,7	36,4	
ontvanger	Ontvanger Woning D west	1,50	28,7	27,7	27,9	34,4	
ontvanger	Ontvanger Woning D zuid	1,50	27,9	26,9	26,2	32,9	
ontvanger	Ontvanger Woning B zuid	1,50	26,2	25,2	24,7	31,4	

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 2 Nota zienswijzen

Nota Zienswijzen bestemmingsplan “Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan”

Het college van Barneveld heeft het bestemmingsplan “Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan” (nr. 1429) in voorbereiding. Dit bestemmingsplan voorziet in het realiseren van vier comfortwoningen.

Het ontwerp bestemmingsplan en de daarop betrekking hebbende stukken hebben ter inzage gelegen van 13 oktober tot en met 23 november 2017. Een ieder is in de gelegenheid gesteld een zienswijze over het ontwerp naar voren te brengen. Er zijn twee zienswijzen ingekomen in de periode dat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage lag.

Hieronder staan de samenvatting en de beoordeling van de zienswijze.

1.	A. v.d. Brandhof en omwonenden p.a. Groen van Prinstererlaan 9 3771 CC Barneveld	Datum ontvangst: 23 oktober 2017 Datum dagtekening: 23 oktober 2017 Registratienummer: 1060017
<i>a. Zienswijze</i> Indiener geeft aan dat ze een schriftelijke bevestiging willen dat de getekende ruimte naast de Wadi dichtgaat en er geen ontsluiting komt naar de Thorbeckelaan. <i>Gemeentelijke reactie</i> De nieuw te bouwen zullen ontsloten worden op de Groen van Prinstererlaan via de bestaande inprikker waar ook de woningen van de indieners gebruik van maken. Het is onwenselijk dat er een ontsluiting komt richting de Thorbeckelaan. <i>Conclusie</i> <i>De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i> <i>b. Zienswijze</i> Indieners geven aan dat het onwenselijk is dat het bouwverkeer over het hofje gaat. <i>Gemeentelijke reactie</i> Het bestemmingsplan gaat niet over de routes die het bouwverkeer nemen. We zullen kijken wat de meest logische ontsluiting voor het bouwverkeer zal zijn. <i>Conclusie</i> <i>De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i> <i>c. Zienswijze</i> Indiener wenst dat de garagemuur van woning A wordt doorgetrokken langs de percelen van nummer 13-15-17-19. Ook wenst indiener een muur langs nummer 11. De hoogte zou 1.80 meter moeten bedragen.		

Gemeentelijke reactie

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is het niet noodzakelijk om een erfafscheiding te realiseren langs de woningen Groen van Prinstererlaan 13-19. De initiatiefnemer heeft echter aangegeven dat hij bereid is om tegemoet te komen aan deze wens om op de perceelsgrens een erf afscheidende muur te bouwen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

d. Zienswijze

Indiener zou graag op de hoek bij nummer 19 een snelheid verlagende maatregel (in de vorm van een druppel) zien die verhindert dat men met te hoge snelheid de hoek omkomt.

Gemeentelijke reactie

Gezien de toegepaste bochtstralen in combinatie met de erfachtige weginrichting is het niet de verwachting dat de snelheid op het genoemde punt hoog zal zijn. Daarnaast is de verkeersintensiteit (4 nieuwe woningen) laag en zijn maatregelen in een bocht (m.u.v. kruispunten) niet wenselijk. Het toepassen van een snelheid remmende maatregel op deze locatie lijkt daarom niet noodzakelijk en wordt niet in het inrichtingsplan opgenomen. Het bestemmingsplan regelt dit niet.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

e. Zienswijze

Indiener ziet graag midden op het pad voor langzaam verkeer rood/witte palen die verwijderd kunnen worden bij calamiteiten.

Gemeentelijke reactie

Wij zullen er voor zorgen dat de langzaam verkeersontsluiting niet gebruikt kan worden voor auto's. Op dit moment is nog niet duidelijk welke maatregel we hiervoor kiezen. Wel hebben we bestemmingsplan technisch, door middel van de aanduiding 'pad' al geborgd dat het pad niet door auto's gebruikt mag worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

f. Zienswijze

Indiener vraagt zich af of het mogelijk is dat er bij de ingang van het hofje voor links een parkeerverbod komt t/m de garage van Verlooplaan 23.

Gemeentelijke reactie

De bestaande parkeeroverlast valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Wij kunnen ons voorstellen dat het niet gewenst is dat er op de rijbaan geparkeerd wordt tussen de ingang van het hofje en de garage van Verlooplaan 23. Een parkeerverbod is een mogelijkheid om dit tegen te gaan.

Er is op dit moment onvoldoende informatie voorhanden om te beoordelen of de overlast dermate hoog is dat een parkeerverbod noodzakelijk is en in de bestaande situatie al overlast bestaat. Geadviseerd wordt om voor de gevraagde maatregelen een onderbouwd verzoek te doen aan het college. Mochten er hierover vragen zijn dan kan contact opgenomen worden met team Verkeer.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

g. Zienswijze

Indiener verzoekt te overwegen aan de Groen van Prinstererlaan links en rechts van de ingang van het hofje een gele streep van twee meter lengte op de stoep te zetten, waardoor er niet geparkeerd kan worden.

Gemeentelijke reactie

De bestaande parkeeroverlast valt buiten de reikwijdte van dit bestemmingsplan. Zie ook onder f.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

h. Zienswijze

Indiener wenst in verband met de privacy geen ramen aan de bovenzijde van woning A die uit kijken op de tuinen van de bestaande woningen.

Gemeentelijke reactie

De bestaande tuinen hebben een achtertuin met een lengte van ongeveer 9,5 meter. Tussen de nieuwe woningen en de perceelsgrens zit zo'n drie meter afstand. Vanuit privacy oogpunt is het gezien de afstand tussen beide woningen niet noodzakelijk om de woningen aan die zijde, op de verdiepingsvloer te voorzien van een blinde muur. De initiatiefnemer heeft overigens aangegeven waar mogelijk rekening te houden met de wensen van de burens. De woningen zullen maximaal 1 laag met een kap bedragen waarbij het grootste deel van het programma op de begane grond zal plaatsvinden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

i. Zienswijze

Indiener wenst de rust in het hofje zoveel mogelijk in stand te houden.

Gemeentelijke reactie

Wij hebben met de inrichting gekozen voor een invulling met slechts vier levensloopbestendige woningen (comfort woning) die aansluiten bij de huidige stedenbouwkundige structuur. Op deze manier zal de bestaande 'rust' in het gebied niet worden aangetast.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

2.	Pieter Oosterhout Buro voor Architectuur BNA BV Dorpssingel 12 6641 BE Beuningen Namens: • Familie Buckens, Verlooplaan 15, 3771 HG Barneveld • Familie Baan, Gasthuisstraat 11, 3771 HE Barneveld • Familie van den Berg, Verlooplaan17, 3771 HG Barneveld	Datum ontvangst: 23 oktober 2017 Datum dagtekening: 22 oktober 2017 Registratienummer: 1062972
----	---	--

a. Zienswijze

Indiener geeft een beschrijving van het plangebied en plan waarin wordt aangegeven dat het plangebied beperkt is en achteraf gelegen, niet direct aan de openbare weg of goed bereikbaar vanaf de doorgaande weg. Het kenmerkt zich door een hoge mate van verstening van het gebied.

Daarbij wordt aangegeven dat in het plan fors hogere woningen worden mogelijk gemaakt dan in de toelichting wordt gesuggereerd en deze erg dicht bij de omliggende woningen komen te liggen.

Gemeentelijke reactie

Wij nemen de beschrijving voor kennisgeving aan. Voor wat betreft de hoogte hebben wij getracht de toelichting een juiste weergave te laten zijn van het plan. Ook de regels moeten hier weer op aan sluiten. In de stelling dat er fors hogere woningen worden gerealiseerd dat in de toelichting beschreven staat is, kunnen wij ons niet vinden. Voor de duidelijkheid hebben we ook in de toelichting de maximale maatvoering aangegeven.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan in de toelichting aan te passen.

b. Zienswijze

Indiener heeft bezwaar tegen de omvang, hoogte en situering van de nieuwe woningen omdat dit leidt tot grote inbreuk op de privacy en verlies aan uitzicht geeft. Het plan geeft grote impact op de kwaliteit van wonen van omwonenden. De indiener heeft dit door middel van een 3D model gevisualiseerd (exclusief bijbehorende bouwwerken). Het plan is niet acceptabel voor omwonenden. Omwonenden zien mogelijkheden voor een kwalitatief aanzienlijk beter plan wat recht doet aan de omgeving en komen hierover graag in contact met de gemeente.

Gemeentelijke reactie

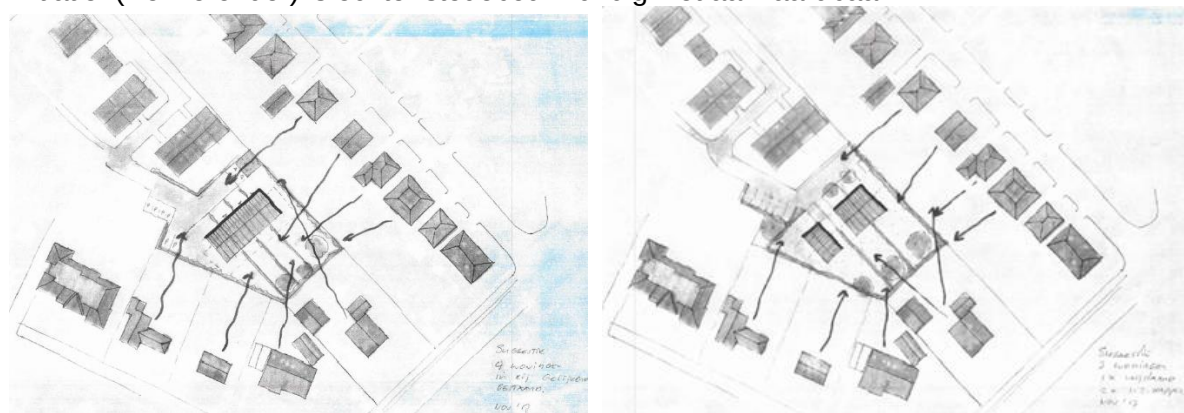
De woningen sluiten qua omvang, hoogte en situering van de woningen aan bij de omgeving. Door de beperkte goothoogte (4 meter) en beperkte nokhoogte van maximaal 9 meter en de ruime afstand (de kleinste afstand is ruim 24 meter tussen de woning van indieners van de zienswijze en het bouwvlak van de dichtstbijzijnde woning) wordt rekening gehouden met de privacy van aangrenzende percelen.

Voor wat betreft het verlies van uitzicht begrijpen we dat het huidige uitzicht zonder bebouwing plezierig is. Als we echter kijken naar de planologische situatie en het verleden was hier een ruime maatschappelijke bestemming aanwezig met een groot bouwblok welke in bouwhoogte varieert tussen de 5 en 8 meter. Door de kleine bouwblokken en de afstand van

deze blokken tot de omliggende woningen is, zeker gezien de ligging aan de centrumrand van Barneveld een ruimtelijk acceptabel plan waarbij het uitzicht niet op een onacceptabele manier wordt ontnomen.

De nok heeft nu een hoogte van 9 meter. Bij gebruik making van de afwijkingsbepaling zou deze maat vergroot kunnen worden naar 9,90 meter. Bij nader inzien en overleg met de aanvrager is een maximale bouwhoogte van 7,50 meter (zonder 10% vrijstelling) voldoende om de woningen te realiseren en te zorgen dat het een woning wordt die maximaal 2 lagen heeft, waarbij het grootste deel van het programma op de begane grond zal plaatsvinden. Ook de goot wordt teruggebracht naar 3,5 meter. Op deze manier komen we de indiener van de zienswijze tegemoet en wordt ook de zorg weggenomen dat er mogelijk 3 bouwlagen zouden kunnen komen.

Voor wat betreft de mogelijkheden voor “een aanzienlijk beter plan wat recht doet aan de omgeving” is op 12 december met indieners gesproken. Het door indieners aangedragen initiatief (zie hieronder) is echter stedenbouwkundig niet aanvaardbaar.



Het huidige plan is met veel zorg en aandacht ontworpen. Juist de keuze voor 2 blokjes van geschakelde vrijstaande woningen (comfortwoningen) zorgt voor een losse korrel met doorzichten en transparantie. De woningen zijn aan een hofje ontworpen zodat er een op zichzelf staande kwaliteit ontstaat die de achterkanten van de omgeving zoveel mogelijk afzoomt. De keuze voor comfortwoningen zorgt dat het grootste deel van het programma op de begane grond zal zijn.

De voorgestelde verkavelingen gaan uit van een rij woningen en/of combi van een 2kapper en vrijstaande woning. Vooral bij de rij woningen zorgt dit voor een massievere blok die minder luchtig ervaren wordt. Ook de oriëntatie richting van de woningen is grotendeels op de achterzijde van de bestaande woningen op nummer 13 t/m 19. Dit leidt niet tot een stedenbouwkundig wenselijk beeld.

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om de maximale toegestane goot- en nokhoogte van de woningen in het bestemmingsplan aan te passen.

c. Zienswijze

Indiener geeft weer hoe het tijdspad is verlopen vanaf het moment dat er vanuit de initiatiefnemer een brief is verstuurd richting de omwonenden van het plan op 19 juni 2017.

Gemeentelijke reactie

Wij hebben getracht de omwonenden op een goede manier vroegtijdig te informeren. Hiertoe is door de initiatiefnemer reeds op 19 juni een brief verspreid waarbij de plannen uiteengezet zijn. Deze brief is gebaseerd op de gedane collegetoezegging betreffende de nieuwe invulling van het perceel.

Indiener van de zienswijze geeft aan dat er op 29 juni contact is gezocht met de gemeente en

dat er op dat moment geen nadere informatie was. Dit is juist, waarbij de afspraak is gemaakt om de indiener te informeren voordat het plan ter visie wordt gelegd.

Indiener verbaast zich dat het plan in september 'geheel uitgewerkt' was en dat er bleek dat er in januari was ingestemd met een principeverzoek. Dat het plan in september 2017 geheel was uitgewerkt is niet juist. Vanaf januari is zowel vanuit de initiatiefnemer als vanuit de gemeente gewerkt aan het plan en is het plan getoetst. In de brief van de initiatiefnemer aan de buurt staat overigens ook dat er een bestemmingsplan wijziging voor het plan is aangevraagd en het plan door de gemeente gedragen wordt. Een plattegrond is ook verstrekt. Onduidelijkheid hierover kan dan ook niet bestaan.

De indiener schrijft verder dat er geen bereidheid was om in gesprek te gaan. Dat dit gesteld wordt betreuren wij omdat dit onjuist is. Op 26 september 2017 heeft de behandelend ambtenaar u telefonisch (conform afspraak om voorafgaand aan het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan te informeren) en per mail aangegeven dat hij u (samen met diegene die u behartigt) graag uitnodigt om voorafgaand het plan toe te lichten. U heeft ervoor gekozen om geen gebruik te maken van dit aanbod.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

d. Zienswijze

In contacten met Westeneng en omwonenden is gesuggereerd dat het plan ontwikkeld zou worden voor seniorenwoningen van 1 bouwlaag met een kap, vergelijkbaar met andere woningen die in dit gebied staan. Het plan voorziet in aanzienlijk grotere woningen.

Gemeentelijke reactie

Het plan voorziet in woningen met 1 bouwlaag en een kap. Wij hebben er in het ontwerpplan voor gekozen dit te borgen in de grootte van de bouwvlakken en de toegestane geringe goot- (4m) en nokhoogte (9m). Om tegemoet te komen aan de indiener van de zienswijze is zowel de goot- als de nokhoogte aangepast (zie ook de beantwoording onder 2b)

De omliggende woningen hebben overigens allemaal een maximum bouwhoogte van 11 meter en maximum goothoogte van 6 meter zoals hieronder aangegeven.



Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om de maximaal toegestane goot- en nokhoogte in het bestemmingsplan aan te passen.

e. Zienswijze

Indiener stelt dat 'comfortwoningen' een verkoopterm voor makelaars betreft en geen officiële benaming is voor een woningtype. Op de verbeelding staat dat het om grondgebonden

vrijstaande of geschakelde woningen gaat. In de toelichting staat dat het gaat om (doorgaans tweelaagse) grondgebonden woningen, waarbij op de begane grond zich een volledig woonprogramma bevindt. Daarmee kan deze woning als levensloopbestendig worden beschouwd. Op de eerste verdieping is desgewenst aanvullend ruimte voor 1 of meerdere slaapvertrekken, opslagruimte en een tweede badkamer.'

Indiener stelt dat deze omschrijving geen weerslag in de regels van het plan heeft. Daarin wordt een normale vrijstaande woning met een maximale bouwhoogte van 9 meter mogelijk gemaakt. 9 meter bouwhoogte betekent volgens indiener dat in principe 3 bouwlagen mogelijk zijn: begane grond, eerste verdieping en tweede verdieping. Zeker wanneer dit ook nog wordt gecombineerd met een mansarde (gebroken) kap, dan kan een zeer ruime woning worden gebouwd.

Indiener heeft een 3D visualisatie bijgevoegd.

Gemeentelijke reactie

Het is juist dat 'comfortwoningen' geen officiële benaming is voor woningtypen. We hebben de term gebruikt conform de aanvraag van de initiatiefnemer. We hebben vervolgens duidelijk omschreven wat de plannen zijn, zodat er geen onduidelijkheid bestaat over de naamgeving. Voor wat betreft de hoogte en de theoretische mogelijkheid om drie bouwlagen te creëren hebben we een aanpassing gedaan in de toegestane hoogte. (Zie hiervoor de beantwoording onder 2b).

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

f. Zienswijze

Het is niet onrealistisch dat de woningen in de toekomst uitgebreid gaan worden. Er moet zondermeer worden uitgegaan van de maximale bouwmogelijkheden.

Gemeentelijke reactie

Wij hebben in het ontwerpplan ervoor gekozen de standaard maatvoering te kiezen voor woningen met één laag en een kap (4 meter goothoogte en 9 meter nokhoogte). Vanzelfsprekend moet worden uitgegaan van de maximale invulling. Dit is ook gedaan en op deze inbreidingslocatie stedenbouwkundig acceptabel gevonden. Naar aanleiding van uw zienswijze is de nokhoogte verlaagd (zie beantwoording onder 2b)

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

g. Zienswijze

Indiener verwijst naar de visie die in het bestemmingsplan Barneveld-Noordwest en verwijst daarbij naar de passage over opgenomen regels voor verzoeken om 'op achter woningen gelegen terreinen één of meer woningen te mogen bouwen, al of niet na sloop van bestaande opstallen' en de daarbij genoemde criteria 'woonkwaliteit', 'ontsluiting', 'oriëntatie op het openbaar gebied', 'inpassing' en 'afmetingen perceel'. Indiener stelt dat er sprake is van wonen op de 2^e rang.

Gemeentelijke reactie

Er is geen sprake van wonen op de 2^e rang. Het plan wordt op een goede manier ontsloten door de bestaande Groen van Prinstererlaan te verlengen. Dit gebied zal aan de gemeente worden overgedragen en openbaar worden.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

h. Zienswijze

Aan de westzijde van het plangebied heeft een fors stuk van het plangebied de bestemming kantoor gekregen. Volgens de toelichting van het bestemmingsplan wordt dit toegevoegd aan het parkeerterrein van het makelaarskantoor, conform het bestaande gebruik.

De situatie ter plekke is een nauwe doorgang vanaf de Groen van Prinstererlaan, met 2 haakse bochten. Voor de nieuwe inbreiding is een weg aangegeven van slechts 4 meter breed. In combinatie met de 2 voorgaande haakse bochten en nauwe verkeerssituatie is dit onvoldoende en onveilig. Het was beter geweest een fors deel van deze parkeerruimte te laten vervallen en toe te voegen aan het plan, zodat tenminste enige ruimte ontstaat, zowel fysiek als qua leefbaarheid.

Gemeentelijke reactie

In de afweging is de relatie met de parkeerplaatsen van het makelaarskantoor afgewogen. De ontsluiting zoals gekozen draagt juist bij aan een verkeersveilige ontsluiting. Het is onwenselijk dit toe te voegen aan de ontsluiting van de woningen in dit plan. Het kantoor heeft behoefte aan deze bestaande parkeerplaatsen en voor de leefbaarheid is het niet wenselijk extra parkeerplekken of eventueel groen op deze locatie toe te voegen.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

i. Zienswijze

Indiener geeft aan dat niet wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met parkeren en verzoekt concreet aan te geven in het plan waar deze parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

Gemeentelijke reactie

Voor de parkeernorm wordt gerekend met de 'Nota Parkeernormen', welke als bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan is opgenomen.

Het plan is gelegen in het gebied 'Barneveld rest kom' waarvoor een norm geldt van 2,2 voor twee onder 1 kap woningen en 2,3 voor vrijstaande woningen.

In het plan zijn 4 parkeerplaatsen in openbaar gebied en op eigen terrein worden bij de woningen lange opritten en een garage gerealiseerd. Deze plekken geven theoretisch 3 parkeerplaatsen maar rekenen voor 1,3 parkeerplaats mee in de berekening. Het berekeningsaantal plekken komt hierbij op 9,2 plaatsen. Met dit aantal wordt voldaan aan de parkeerbehoefte.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

j. Zienswijze

Indiener geeft aan dat slechts een klein deel de bestemming 'groen' krijgt en dat dit niet voldoet aan de inrichtingseisen die de gemeente heeft gesteld in de toezegging d.d. 27 januari 2017. Ook is geen specifiek inrichtingsplan vastgesteld of verbonden aan de regels.

Gemeentelijke reactie

Het plan is uitgewerkt en wij hebben voor het openbare gebied een stedenbouwkundig aanvaardbare invulling welke ook vastgelegd is in een overeenkomst met de initiatiefnemer.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Regels

Hoofdstuk 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 Plan

het bestemmingsplan 'Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan' met identificatienummer 'NL.IMRO.0203.1429-0002' van de gemeente Barneveld;

1.2 Bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 Aan huis verbonden beroep of bedrijf

een beroep of het beroepsmatig verlenen van diensten op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of hiermee gelijk te stellen gebied, niet bestaande uit ambachtelijke en/of detailhandelsactiviteiten, dat door zijn beperkte omvang in een woning en daarbij behorende gebouwen, met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend.

1.4 Aanbouw

een bijbehorend bouwwerk in de vorm van 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;

1.5 Aanduiding

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

1.6 Aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.7 Afwijking

een afwijking zoals bedoeld in artikel 2.12, eerste lid onder sub a onder 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.8 Archeologisch deskundige

een regionaal (beleids)archeoloog of een andere door het college van burgemeester en wethouders aan te wijzen deskundige op het gebied van de archeologische monumentenzorg;

1.9 Archeologische waarde

de waarde die van belang is voor de archeologie en voor de kennis van de beschavingsgeschiedenis;

1.10 Bebouwing

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

1.11 Bebouwingspercentage

het in procenten uitgedrukte deel van een bouwvlak, bestemmingsvlak dan wel bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd;

1.12 Bed & breakfast

het bieden van de ten opzichte van het hoofdgebruik ondergeschikte mogelijkheid tot recreatief nachtverblijf en ontbijt aan personen die hun hoofdverblijf elders hebben door de eigenaar of hoofdbewoner van de desbetreffende woning;

1.13 Bedrijf

onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, bewerken, installeren en verhandelen van goederen dan wel op het bedrijfsmatig verlenen van diensten, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als onzelfstandig en ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop dan wel levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstellende goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen;

1.14 Bestaande

bestaand en legaal aanwezig op de dag van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan;

1.15 Bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak;

1.16 Bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.17 Bevoegd gezag

bestuursorgaan dat bevoegd is tot het nemen van een besluit ten aanzien van een aanvraag om een omgevingsvergunning of ten aanzien van een al verleende omgevingsvergunning;

1.18 Bijbehorend bouwwerk

uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak;

1.19 Bijgebouw

een bijbehorend bouwwerk in de vorm van een niet voor bewoning bestemd vrijstaand of aangebouwd gebouw, dat een gebruikseenheid vormt met en dienstbaar is aan de bij omschrijving van de hoofdbestemming opgesomde functies, zoals een garage, huishoudelijke bergruimte of hobbyruimte;

1.20 Bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.21 Bouwgrens

de grens van een bouwvlak;

1.22 Bouwlaag

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

1.23 Bouwperceel

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

1.24 Bouwperceelsgrens

de grens van een bouwperceel;

1.25 Bouwvlak

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

1.26 Bouwwerk

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

1.27 Dak

iedere bovenbeëindiging van een gebouw;

1.28 Dakkapel

een constructie ter vergroting van een gebouw, die zich bevindt tussen de dakgoot en de nok van het dakvlak, waarbij deze constructie onder de noklijn is gelegen en de onderzijde van de constructie in het dakvlak is geplaatst;

1.29 Detailhandel

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

1.30 Erf

bij de bestemming behorende gronden waarvan het gebruik ten dienste van deze bestemming is;

1.31 Gebouw

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

1.32 Gebruiken

het doen gebruiken, laten gebruiken en in gebruik geven;

1.33 Geurgevoelig object

gebouw, bestemd voor en blijkens aard, indeling en inrichting geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf en die daarvoor permanent of een daarmee vergelijkbare wijze van gebruik, wordt gebruikt;

1.34 Geluidsgevoelige functies

bewoning of ander geluidsgevoelige functies zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder;

1.35 Geluidsgevoelige gebouwen

gebouwen welke dienen ter bewoning of ten behoeve van een andere geluidsgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder;

1.36 Hogere waarde

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 en het Besluit Geluidhinder;

1.37 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;

1.38 Huishouden

persoon of groep personen die een huishouden voert, waarbij sprake is van een onderlinge verbondenheid en continuïteit in de samenstelling ervan;

1.39 Hulpdiensten

brandweer, politie en ambulance;

1.40 Kantoor- en/of praktijkruimte

een niet voor bewoning bestemd gedeelte van een woning of gebouw bij een woning, dat uitsluitend dient voor de uitoefening van beroepsactiviteiten van de bewoner van de woning op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch, kunstzinnig, ontwerptechnisch of daarmee gelijk te stellen gebied;

1.41 Kwetsbaar object

een kwetsbaar object als bedoeld in artikel 1, eerste lid onder sub I van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.42 Landschappelijke waarde

de aan een gebied toegekende waarde, gekenmerkt door de waarneembare verschijningsvorm van dat gebied;

1.43 Maaiveld

gemiddelde hoogte van het afgewerkte terrein dat een gebouw of bouwwerk omgeeft;

1.44 Nadere eis

een nadere eis als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, sub d, van de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.45 Omgevingsvergunning

Vergunning voor activiteiten als genoemd in artikel 2.1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.46 Ondergronds bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die onder het maaiveld is gelegen;

1.47 Overig bouwwerk

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden;

1.48 Overkapping

een bouwwerk, niet zijnde een gebouw, bestaande uit tenminste een dak en maximaal één wand;

1.49 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.

1.50 Peil

- voor bouwwerken, waarvan de hoofdtoegang aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld of het afgewerkte bouwterrein;

1.51 Relatie

een op de verbeelding opgenomen aanduiding, die aangeeft welke bestemmingsvlakken met elkaar verbonden zijn en een eenheid vormen;

1.52 Seksinrichting

een terrein, gebouw, vaar- of voertuig waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichtingen worden in ieder geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomatenhal, seks theater, een parenclub of een prostitutiebedrijf, waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.53 Standplaats

het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen of het anderszins aanbieden van goederen en diensten, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel;

1.54 Uitbouw

een bijbehorend bouwwerk in de vorm van een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw. Functionele ondergeschiktheid is niet vereist;

1.55 Uitvoeren

het doen uitvoeren, laten uitvoeren en in uitvoering geven;

1.56 Uitwerking

een uitwerking als bedoeld in artikel 3.6 lid 1 sub b van de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.57 Verbeelding

de bij het bestemmingsplan behorende kaart (analoog of digitaal) waarop onder meer de begrenzing van het plan, de in het bestemmingsplan voorkomende bestemmingen, aanduidingen en topografische en kadastrale gegevens zijn weergegeven;

1.58 Vloeroppervlak

grootte van de oppervlakte van een bouwlaag;

1.59 Voorgevel

de naar de weg gekeerde gevel(s) van een gebouw;

1.60 Voorgevelrooilijn

de evenwijdig aan de as van de weg gelegen lijn welke, zoveel mogelijk aansluitend aan de ligging van de voorgevels van de (bestaande) bebouwing, een zoveel mogelijk gelijkmatig beloop van de rooilijn overeenkomstig de richting van de weg geeft;

1.61 Voorkeursgrenswaarde

de maximale waarde voor de geluidbelasting, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder;

1.62 Wet ruimtelijke ordening

Wet van 1 juli 2008 (Stb. 2006, 566) houdende vaststelling van nieuwe planregels omtrent de ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.63 Wijziging

een wijziging als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, sub a, van de Wet ruimtelijke ordening, zoals deze luidt op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan;

1.64 Wonen

het zelfstandige gehuisvest zijn van één afzonderlijk huishouden;

1.65 Woning

een complex van ruimten dat dient voor de zelfstandige huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 De dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.2 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;

2.3 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;

2.4 De bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.5 De oppervlakte van een bouwwerk

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

2.6 De afstand tot de zijdelingse perceelsgrens

vanaf de buitenwerkse gevelvlakken dan wel, indien sprake is van overstekende daken met een overstekend gedeelte van meer dan 0,75 m, respectievelijk overstekken van meer dan 0,75 m, vanaf de buitenrand van het overstekende dak/de overstek, neerwaarts geprojecteerd, tot de kadastrale zijgrens van het perceel;

2.7 De oppervlakte van een ondergronds bouwwerk

onder de begane grondvloer, tussen de harten van de ondergrondse buitenste muren;

2.8 De oppervlakte van een overkapping

de loodrechte projectie van de overkapping op het maaiveld;

2.9 Het vloeroppervlak

boven de vloeren, tussen de binnenwerkse gevelvlakken en/of scheidingsmuren.

2.10 Maatvoering

Alle maten zijn tenzij anders weergegeven:

- a. voor lengten in meters (m);
- b. voor oppervlakten in vierkante meters (m²);
- c. voor inhoudsmaten in kubieke meters (m³);
- d. voor verhoudingen in procenten (%).

2.11 Maten

buitenwerks, waarbij uitstekende delen van ondergeschikte aard tot maximaal 0,5 m buiten beschouwing blijven.

Hoofdstuk 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. paden;
- d. speelvoorzieningen;
- e. waterlopen, waterpartijen en waterberging;

met daaraan ondergeschikt:

- f. verhardingen;
- g. parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- h. bouwwerken geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

- 1. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd.
- 2. De bouwhoogte van speeltoestellen mag niet meer dan 4 m bedragen;
- 3. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen, behoudens palen en masten waarvoor een maximum bouwhoogte van 9 m geldt.

3.3 Afwijken van de gebruiksregels

- 1. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 3.1 ten behoeve van het aanleggen van in- en uitritten om aangrenzende gebouwen en terreinen te kunnen bereiken en verlaten. De breedte van een in- en uitrit mag niet meer dan 4 m bedragen.
- 2. Het afwijken kan slechts, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - a. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. de verkeersveiligheid; en
 - c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.4 Wijzigingsbevoegdheid

- 1. Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Groen' wordt gewijzigd in de bestemming 'Tuin';
- 2. De wijzigingsbevoegdheid mag worden toegepast, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - a. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. de verkeersveiligheid; en
 - c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 4 Kantoor

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Kantoor' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden;
- c. groenvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- e. gebouwen;
- f. tuinen, erven en terreinen;
- g. bouwwerken geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de gronden buiten het bouwvlak mogen per bouwperceel voor maximaal 1% worden bebouwd;
- c. de bouwhoogte van gebouwen buiten het bouwvlak mag niet meer bedragen dan de goothoogte die voor een hoofdgebouw is toegestaan.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen vóór (het verlengde van) de voorgevelrooilijn mag niet meer dan 1 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen achter (het verlengde van) de voorgevelrooilijn mag niet meer dan 2 m bedragen;
- c. per bouwvlak is één overkapping toegestaan met een bouwhoogte van niet meer dan 3 m en een oppervlakte van niet meer dan 5% van de oppervlakte van het bouwvlak;
- d. de bouwhoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 m bedragen;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 m bedragen.

4.3 Nadere eisen

- 1. 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. de brandveiligheid;
 - c. de externe veiligheid;
 - d. de verkeersveiligheid;
 - e. de sociale veiligheid; en
 - f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.
- 2. Bij het stellen van nadere eisen is de procedure zoals weergegeven in artikel 13.1 van toepassing.

Artikel 5 Tuin

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. tuinen;
- b. verharding, waaronder in- en uitrit en parkeervoorzieningen;

met de daarbij behorende:

- c. bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- d. uitbouwen en/of balkons en ondergeschikte bouwdelen van een hoofdgebouw dat op aangrenzende gronden is gelegen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 *Bijbehorende bouwwerken en ondergeschikte bouwdelen*

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken en ondergeschikte bouwdelen van het hoofdgebouw op aangrenzende gronden, gelden de volgende bepalingen:

- a. de diepte van een bijbehorend bouwwerk mag niet meer dan 1,5 m bedragen, gemeten loodrecht op de gevel waartegen wordt gebouwd;
- b. de diepte van een balkon mag niet meer dan 2 m bedragen, gemeten loodrecht op de gevel waartegen wordt gebouwd;
- c. de goothoogte van een bijbehorend bouwwerk en/of balkon mag niet meer dan 3 m bedragen;
- d. ondergeschikte bouwdelen, zoals plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten en luifels zijn toegestaan, mits de overschrijding van de bestemmingsgrens niet meer dan 1 meter bedraagt en de afstand van die ondergeschikte bouwdelen tot de grens met gronden met de bestemming 'Verkeer' dan wel 'Groen', niet minder dan 1 m mag bedragen.

5.2.2 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

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

- a. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen vóór (het verlengde van) de voorgevelrooilijn mag niet meer dan 1 m bedragen uitgezonderd ter plaatse van de aanduiding 'maximum hoogte (m)' want daar geldt de maximum hoogte zoals op de verbeelding is weergegeven;
- b. de bouwhoogte van erf- of terreinafscheidingen achter (het verlengde van) de voorgevelrooilijn mag niet meer dan 2 m bedragen;
- c. de bouwhoogte van pergola's mag niet meer dan 2,5 m bedragen;
- d. de bouwhoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 m bedragen;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen;

5.3 Nadere eisen

1. 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 brandveiligheid;
 - d. de verkeersveiligheid; en
 - e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.
2. Bij het stellen van nadere eisen is de procedure zoals weergegeven in artikel 13.1 van toepassing.

5.4 Afwijken van de bouwregels

1. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 5.2 ten behoeve van het bouwen van kleine bouwwerken, zoals een prieel, plantenkas, hondenkennel, volière of houtberging met in acht name van de volgende bepalingen:
 - a. de gezamenlijke oppervlakte van kleine bouwwerken op gronden van één bouwperceel mag niet meer dan 10 m² bedragen;
 - b. de goothoogte van gebouwen en de bouwhoogte van andere bouwwerken mag niet meer dan 2 m bedragen.
2. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 5.2.2 ten behoeve van het bouwen van erf- of terreinafscheidingen vóór de voorgevelrooilijn (of het denkbeeldige verlengde daarvan) tot een bouwhoogte van 2 m.
3. Het afwijken van de bouwregels kan slechts, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - a. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. de brandveiligheid;
 - c. de verkeersveiligheid;
 - d. de sociale veiligheid;

- e. de milieusituatie; en
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 6 Verkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen waarbij geldt dat wegen uit maximaal 2 rijstroken (2x1) dienen te bestaan;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. parkeer-, groen- en speelvoorzieningen;
- d. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging en waterlopen;
- e. bermen;

met de daarbij behorende:

- f. ter plaatse van de aanduiding 'pad' alleen voor pad;
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

- a. Op of in deze gronden mogen geen overkappingen worden gebouwd.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:
 - 1. de bouwhoogte van speeltoestellen mag niet meer dan 4 m bedragen;
 - 2. de bouwhoogte van palen, masten en verwijsborden mag niet meer dan 9 m bedragen;
 - 3. de bouwhoogte van fietsenstallingen mag niet meer dan 3 m bedragen;
 - 4. de bouwhoogte van tunnels mag niet meer dan 2 m bedragen;
 - 5. de bouwhoogte van overige bouwwerken mag niet meer dan 2 m bedragen.

6.3 Nadere eisen

- 1. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:
 - a. een goede woonsituatie;
 - b. de verkeersveiligheid;
 - c. de brandveiligheid;
 - d. de externe veiligheid;
 - e. de sociale veiligheid; en
 - f. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld.
- 2. Bij het stellen van nadere eisen is de procedure zoals weergegeven in artikel 13.1 van toepassing.

6.4 Afwijken van de bouwregels

- 1. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 6.2 ten behoeve van het bouwen van overige bouwwerken tot een bouwhoogte van 10 m;
- 2. Het afwijken van de bouwregels kan slechts, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - a. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. de brandveiligheid;
 - c. de externe veiligheid;
 - d. de verkeersveiligheid.

6.5 Wijzigingsbevoegdheid

- 1. Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Verkeer' wordt gewijzigd in de bestemming 'Tuin';
- 2. De wijzigingsbevoegdheid mag worden toegepast, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de verkeersveiligheid; en
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 7 Wonen - 1

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen (niet zijnde gestapelde woningen);
- b. aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;

met de daarbij behorende:

- c. gebouwen;
- d. aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen;
- e. tuinen, erven en parkeerplaatsen;
- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Woning

Voor het bouwen van woningen gelden de volgende bepalingen:

- a. het hoofdgebouw van een woning mag uitsluitend worden gebouwd binnen een bouwvlak;
- b. het bebouwingspercentage binnen het bouwvlak bedraagt maximaal 100%;
- c. voor zover een aanduiding is weergegeven mogen woningen uitsluitend worden gebouwd op de volgende wijze:

<i>Ter plaatse van de aanduiding</i>	<i>Bouwwijze</i>
aaneengebouwd	aaneengebouwd
twee-aaneen	twee-aaneen dan wel vrijstaand
vrijstaand	vrijstaand, per bouwvlak 1 woning

- d. de voorgevel van een woning moet worden gesitueerd in de gevellijn indien en voor zover deze op de verbeelding is weergegeven;
- e. de goothoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' is weergegeven, met dien verstande dat de maximum goothoogte mag worden overschreden door een dakkapel;
- f. de bouwhoogte van een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)' is weergegeven;
- g. een dakkapel mag uitsluitend worden uitgevoerd met gesloten zijwanden;

7.2.2 Bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

- a. de goothoogte van bijbehorende bouwwerken aan een hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan de hoogte van het vloerpeil van de eerste verdieping van het hoofdgebouw vermeerderd met 0,3 m;
- b. de goothoogte van bijbehorende bouwwerken aan een hoofdgebouw zonder verdieping en de goothoogte van overige, vrijstaande bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan 3,3 m;
- c. de bouwhoogte mag niet meer dan 7 m bedragen uitgezonderd ter plaatse van de aanduiding 'maximum bouwhoogte';
- d. de totale oppervlakte van buiten het bouwvlak gelegen bijbehorende bouwwerken mag niet meer bedragen dan:
 1. bij bouwpercelen kleiner dan 300 m²: 60 m², uitgezonderd ter plaatse van de aanduiding 'maximum oppervlakte (m²)' want daar geldt de oppervlakte die op de verbeelding is weergegeven;
 2. bij bouwpercelen groter dan of gelijk aan 300 m²: 20% van dat bouwperceel, met een maximum

van 150 m².

7.2.3 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

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

- a. de bouwhoogte van pergola's mag niet meer dan 2,5 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van palen en masten mag niet meer dan 6 m bedragen;
- c. voor het bouwen van overkappingen geldt in afwijking van artikel 7.2.2 lid a, b en c een maximum goot- en bouwhoogte van 3 meter;
- d. op de gronden die bij eenzelfde woning behoren is in aanvulling op artikel 7.2.2 lid d één overkapping toegestaan met een oppervlakte van niet meer dan 18 m²;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken mag niet meer dan 2 m bedragen.

7.3 **Nadere eisen**

1. 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 brandveiligheid;
 - d. de externe veiligheid;
 - e. de verkeersveiligheid;
 - f. de sociale veiligheid; en
 - g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.
2. Bij het stellen van nadere eisen is de procedure zoals weergegeven in artikel 13.1 van toepassing.

7.4 **Afwijken van de bouwregels**

1. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 7.2.1 ten behoeve van het situeren van de voorgevel van een woning tot ten hoogste 5 m uit de bedoelde gevellijn.
2. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van artikel 7.2.1 en toestaan dat de goothoogte van een woning, zoals weergegeven op de verbeelding, word(en) vergroot met maximaal 3 m.
3. Het afwijken van de bouwregels kan slechts, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - a. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. de brandveiligheid;
 - c. de externe veiligheid;
 - d. de verkeersveiligheid;
 - e. de sociale veiligheid;
 - f. de milieusituatie; en
 - g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

7.5 **Specifieke gebruiksregels**

1. Gebruik van ruimten binnen de woning en in de bijgebouwen ten behoeve van de uitoefening van één of meer aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteiten, wordt als gebruik overeenkomstig de bestemming aangemerkt, voor zover dit gebruik ondergeschikt blijft aan de woonfunctie en mits voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
 - a. maximaal 35% van het vloeroppervlak van de woning met inbegrip van gerealiseerde aan- en uitbouwen en bijgebouwen, tot ten hoogste in totaal 50 m² mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit;
 - b. degene die de activiteiten uitvoert, dient tevens de bewoner van de woning te zijn;
 - c. vergunningplichtige of meldingsplichtige activiteiten ingevolge de Wet milieubeheer zijn niet toegestaan;
 - d. er mag geen detailhandel plaatsvinden.

7.6 Afwijken van de gebruiksregels

1. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van artikel 7.1 en de onzelfstandige huisvesting van één of meer huishoudens toestaan, mits is aangetoond dat de woningen passen binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering alsmede dat voldoende parkeergelegenheid is gewaarborgd;
2. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van artikel 7.1 en het gebruik van ruimten binnen de woning en in de bijgebouwen ten behoeve van een bed & breakfast toestaan, mits voldoende parkeerplaatsen voor de bed & breakfast aanwezig zijn conform de onderstaande tabel

Aantal kamers	Parkeernorm
1	0,43
2	0,85
3	1,28
4	1,7
5	2,13
6	2,55
7	2,98

3. Het afwijken van de gebruiksregels kan slechts, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - a. het straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. de brandveiligheid;
 - c. de externe veiligheid;
 - d. de verkeersveiligheid;
 - e. de sociale veiligheid;
 - f. de milieusituatie;
 - g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

7.7 Wijzigingsbevoegdheid

1. Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat
 - de voorgeschreven bouwwijze als bedoeld in artikel 7.2.1 komt te vervallen,
 - de situering en de vorm van de op de verbeelding weergegeven bouwvlakken worden gewijzigd,
 - dan wel op de verbeelding nieuwe bouwvlakken worden weergegeven,
 - en daarbij mogen burgemeester en wethouders dan een gevelijn op de verbeelding weergegeven en de goot- en bouwhoogte bepalen tot een maximum van 6 respectievelijk 11 m,
 - en zo nodig de bestemming Wonen - 1 wijzigen in bestemming Tuin, mits:
 - a. de geluidbelasting door het verkeer op geluidsgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere waarde;
 - b. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
 - het straat- en bebouwingsbeeld;
 - de woonsituatie;
 - de verkeersveiligheid; en
 - de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Hoofdstuk 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 8 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 9 Algemene gebruiksregels

9.1 Gebruik strijdig met de bestemming

Als gebruik strijdig met de bestemming wordt in ieder geval aangemerkt het gebruiken van gronden voor een seksinrichting.

9.2 Parkeernormen

1. Voor nieuwe ontwikkelingen - dat wil zeggen bouwactiviteiten waarbij de bruto vloeroppervlakte toeneemt of gebruik dat nog niet bestaat op de dag van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan - geldt dat voldoende parkeerplaatsen aanwezig dienen te zijn (en te blijven) conform de parkeernormen zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen (2015) (bijlage 1). Indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt rekening gehouden met die wijziging.
2. Het voorgaande geldt niet voor het vergroten van een woning.

Artikel 10 Algemene aanduidingsregels

10.1 Specifieke vorm van detailhandel - Standplaats

Ongeacht de bestemming zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - Standplaats' tevens bestemd voor een standplaats.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

1. Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het plan:
 - a. indien en voor zover afwijkingen ten aanzien van de grens of de richting van wegen, parkeerstroken, paden, bermen en sloten en ligging van bebouwingsgrenzen noodzakelijk zijn ter aanpassing van het plan aan de werkelijke toestand van het terrein, die bij de uitmeting blijkt, mits die afwijkingen ten opzichte van hetgeen op de verbeelding is weergegeven niet meer dan 10 m zijn;
 - b. ten behoeve van het bouwen in afwijking van de bepalingen ten aanzien van de afmetingen van de bebouwing, waaronder begrepen bebouwingspercentages, met uitzondering van de maximale bouwhoogte, mits de afwijkingen beperkt blijven tot ten hoogste 10% van de bij recht in het plan weergegeven maten.
2. Het afwijken van de bouwregels, als bedoeld in het eerste lid, kan niet indien enig aangrenzend terrein of enige aangrenzende bebouwing in een toestand wordt gebracht, die strijdig is met het plan en/of indien op enig aangrenzend terrein de verwerkelijking van het plan wordt belemmerd en dit niet door het stellen van voorwaarden aan de afwijking van de bouwregels kan worden voorkomen.

Artikel 12 Algemene wijzigingsregels

12.1 Algemeen

Burgemeester en wethouders kunnen, indien en voor zover dringende redenen die na het vaststellen van het plan tot hun kennis zijn gekomen hiertoe aanleiding geven en voor zover het belang van een goede ruimtelijke ontwikkeling van het gebied dat in het plan is begrepen niet wordt geschaad:

1. een bestemmingsgrens tussen twee bestemmingsvlakken zodanig wijzigen, dat het kleinste

- bestemmingsvlak met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot;
2. een bebouwingsgrens zodanig wijzigen, dat het bebouwingsvlak met niet meer dan 10% wordt verkleind of vergroot.

12.2 Standplaats

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - Standplaats' wordt toegevoegd aan de gronden, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- het straat- en bebouwingsbeeld;
- de woonsituatie;
- de verkeersveiligheid;
- de milieusituatie; en
- de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 13 Algemene procedureregels

13.1 Procedure bij het stellen van nadere eisen

Voor een besluit tot het stellen van een nadere eis geldt de volgende voorbereidingsprocedure:

1. een ontwerpbesluit ligt, met bijbehorende stukken, gedurende twee weken ter inzage;
2. burgemeester en wethouders geven voorafgaand aan de terinzagelegging kennis van het ontwerpbesluit in één of meer dag-, nieuws of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze. De kennisgeving geschiedt tevens langs elektronische weg;
3. de kennisgeving houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het naar voren brengen van zienswijzen gedurende de onder 1 genoemde termijn;
4. burgemeester en wethouders delen aan hen die zienswijzen naar voren hebben gebracht de beslissing daaromtrent mede.

Hoofdstuk 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, 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 omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid 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 overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, 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.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, 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.
4. Het eerste lid 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 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het bestemmingsplan 'Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan' van de gemeente Barneveld.

Behoort bij het besluit van de raad van de gemeente Barneveld

BIJLAGEN BIJ DE REGELS

Bijlage 1 Nota Parkeernormen (2015)



gemeente
Barneveld

Nota Parkeernormen



Nota Parkeernormen

Opsteller

Afdeling
Vastgoed en Infrastructuur

Team
Verkeer

Planstatus

Datum:
28 januari 2015

Status:
Definitief

Inhoud

1	Raadsbesluit.....	3
2	Inleiding.....	4
2.1	Aanleiding.....	4
2.2	Doel	4
2.3	Juridisch kader.....	4
2.4	Landelijke kencijfers	5
2.5	Leeswijzer	6
3	Werkwijze bepalen parkeereis	7
3.1	Uitgangspunt	7
3.2	Reductie.....	8
4	Parkeernormen	9
4.1	Gebiedsindeling.....	9
4.2	Parkeernormen auto	10
4.3	Parkeernormen fiets.....	13
4.4	Aanwezigheidspercentages	15
5	Toetsing parkeereis	16
5.1	Procedure	16
5.2	Beoordeling parkeersituatie auto	16
5.3	Beoordeling laden en lossen	17
5.4	Beoordeling parkeersituatie fiets.....	18
6	Afwijken van de parkeereis.....	19
6.1	Inleiding	19
6.2	Vrijstellingen.....	19
6.2.1	Flexibiliteitbepaling	19
6.2.2	Vrijstelling voor beroep of bedrijf aan huis.....	19
6.2.3	Vrijstelling voor centrumgebieden.....	20
6.3	Ontheffingsmogelijkheden	20
6.3.1	Gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte.....	20
6.3.2	Gemeentelijke parkeerplaatsen buiten het plangebied	20
6.3.3	Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied	21
6.3.4	Afkoopregeling	21
6.4	Overige afwijkingen.....	21
	Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst.....	22
	Bijlage 2 – Onderbouwing gebiedsindeling	23
	Bijlage 3 – Onderbouwing parkeernormen	26
	Bijlage 4 – Voorbeelden parkeerbalans	29
	Bijlage 5 – Onderbouwing afkoopbedrag.....	35
	Bijlage 6 – Overeenkomst afkoop parkeereis.....	37

1 Raadsbesluit

Nr: 15-2

De raad van de gemeente Barneveld;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, nr. 15-2;

besluit:

1. De parkeernormen zoals beschreven in hoofdstuk 4 van de Nota Parkeernormen vast te stellen;
2. In te stemmen met de beschreven vrijstellingen van de parkeereis waaronder de vrijstelling, voor plannen in het centrum van Barneveld en Voorthuizen, tot 3 parkeerplaatsen en bij voldoende restcapaciteit in de omgeving tot 5 parkeerplaatsen;
3. In te stemmen met de beschreven ontheffingsmogelijkheden waaronder de afkoopregeling, met bijbehorend afkoopbedrag per parkeerplaats, voor plannen in het centrum van Barneveld en Voorthuizen;
4. Te bepalen dat dit besluit in werking treedt op 12 februari 2015.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 28 januari 2015.

De raad voornoemd,
de griffier, de voorzitter,

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Elke ruimtelijke functie trekt een bepaalde hoeveelheid verkeer aan en genereert daarmee een parkeerbehoefte. Met behulp van parkeernormen kan een prognose worden gemaakt van de te verwachten parkeerbehoefte bij ruimtelijke ontwikkelingen. Een parkeernorm geeft aan hoeveel parkeerplaatsen per eenheid van een bepaalde functie benodigd zijn.

Zoals veel gemeenten leiden wij de parkeernormen af van landelijke kencijfers, maar omdat in die kencijfers een bandbreedte zit leidt dit regelmatig tot misverstanden of vragen. Het ontbreekt aan een document met normen die specifiek voor Barneveld van toepassing zijn.

2.2 Doel

Het doel van deze Nota Parkeernormen is het bieden van duidelijkheid en transparantie ten aanzien van de werkwijze bij het opstellen van de parkeereis bij ontwikkelingen en bouwplannen en de toetsing daarvan. Het toepassen van de juiste parkeernormen draagt bij aan een goed woon- en leefklimaat, waarin het risico op parkeeroverlast wordt verkleind. Algemeen uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot (toename van) parkeertekort in de omgeving.

Deze Nota richt zich niet alleen op het parkeren van auto's, maar ook op parkeren voor fietsers. Goede fietsparkeervoorzieningen dragen bij aan de aantrekkelijkheid en kwaliteit van het fietsnetwerk in de gemeente en stimuleren het fietsgebruik. Om te zorgen dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende fietsparkeergelegenheid wordt gerealiseerd, zijn daarom ook fietsparkeernormen in deze Nota opgenomen. Deze Nota Parkeernormen voorziet niet in eisen ten aanzien van elektrisch vervoer, zoals het aantal oplaadpunten per hoeveelheid parkeerplaatsen. Dat wordt in aparte beleidsdocumenten uitgewerkt.

2.3 Juridisch kader

Bouwverordening

Deze Nota Parkeernormen is van toepassing op nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, nieuwbouw- of verbouwplannen, waarvoor een omgevingsvergunning verplicht is. Bij de beoordeling of de vergunning kan worden verleend, toetst de gemeente de vergunning aan het bestemmingsplan en aan de Bouwverordening. In artikel 2.5.30 van de Bouwverordening is in het kort bepaald dat de aanvrager – indien een ontwikkeling leidt tot een (hogere) parkeervraag – in voldoende mate moet voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Dit wordt de parkeereis genoemd. Met behulp van de Nota Parkeernormen kan, in veel voorkomende gevallen, zowel de omvang van de parkeervraag als de mate van parkeeraanbod worden berekend. Het college heeft volgens de Bouwverordening de bevoegdheid om de omgevingsvergunning te verlenen zonder dat aan de parkeereis wordt voldaan en om hieraan een financiële voorwaarde te verbinden.

Reparatiewet BZK 2014

Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK 2014 in werking getreden (Stb. 2014, 458). De Reparatiewet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening (artikel 8 lid 5, 9 en 10 Woningwet en artikel 8.17 onder B IWro komen te vervallen). Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de

bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen ‘uitsterven’. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn verdwijnen.

Overgangsregeling

De Reparatiewet hanteert een overgangstermijn die loopt tot 1 juli 2018. Zie hiervoor het nieuwe artikel 133 Woningwet. Vanaf die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen en beheersverordeningen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeerbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan (of de beheersverordening). Het nieuwe recht treedt echter al eerder in werking wanneer voor 1 juli 2018 een (nieuw) bestemmingsplan (of beheersverordening) wordt vastgesteld. Stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening zijn niet meer van toepassing wanneer ontwerpbestemmingsplannen die op dit moment in procedure zijn, (definitief) worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Bestemmingsplan

Experts adviseren¹ om de beschikbaarheid van voldoende parkeergelegenheid globaal te regelen in de bestemmingsplanregels en daarnaast de specifieke parkeernormen vast te leggen in een specifieke nota. Als de parkeernormen namelijk hard in de regels van het bestemmingsplan zelf worden vastgelegd, dan wordt het bestemmingsplan in de praktijk moeilijk uitvoerbaar en leidt het totodeloze afwijkingsprocedures. Ook zou een wijziging van de parkeernormen die voortkomt uit voortschrijdend inzicht of nieuwe parkeerkencijfers van het CROW, niet kunnen worden doorgevoerd omdat dan een bestemmingsplanherziening nodig is. Een veel gebruikte manier van borgen van parkeervoorzieningen is door in het bestemmingsplan voldoende ruimte vrij te houden via een toepasselijke bestemming, een bebouwingspercentage of een andere aanduiding. Hiernaast kan een voorwaardelijke verplichting in een bestemmingsplan voldoende parkeergelegenheid afdwingen. Ook stallingsruimte voor fietsen of ruimte voor laden en lossen kunnen zo worden geregeld.

De verankering van de Nota Parkeernormen in het bestemmingsplan wordt meegenomen bij het eerste actualiseringsplan van de tweede ronde.

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

De Nota Parkeernormen is een beleidsregel in het kader van de Awb. Artikel 4:84 Awb bepaalt enerzijds dat een bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, maar anderzijds dat van een beleidsregel kan worden afgeweken, als er sprake is van gevolgen van de toepassing van de beleidsregel voor één of meer belanghebbenden die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen (inherente afwijkingsbevoegdheid).

2.4 Landelijke kencijfers

De auto- en fietsparkeernormen voor Barneveld zijn gebaseerd op de landelijke kencijfers van CROW (publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, oktober 2012). Deze kencijfers zijn door middel van onderzoek tot stand gekomen en geven een indicatie van de parkeerbehoefte van verschillende functies. Deze kencijfers kennen vaak een bandbreedte en zijn bepaald voor verschillende stedelijkheidsgraden en ligging. Op basis van lokale kenmerken is bepaald waar – binnen de bandbreedte – de parkeervraag van functies binnen de gemeente Barneveld zich hoofdzakelijk bevindt.

¹ Opiniestuk ‘Nota parkeernormen en het bestemmingsplan’, Bouwregels in de praktijk, december 2013

2.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 is uiteengezet op welke wijze de parkeereis wordt bepaald. In hoofdstuk 4 zijn de parkeernormen en aanwezigheidspercentages opgesomd waarmee gerekend dient te worden. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 uitgelegd op welke wijze de parkeereis wordt getoetst. In hoofdstuk 6 worden de afwijkingsmogelijkheden in de vorm van vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden (inclusief afkoopregeling) uitgewerkt. In de bijlagen is onder andere een onderbouwing gegeven van de parkeernormen en het afkoopbedrag in het kader van de afkoopregeling parkeereis. Ook is een verklarende woordenlijst opgenomen.

3 Werkwijze bepalen parkeereis

3.1 Uitgangspunt

Om te komen van een parkeernorm naar de parkeereis voor een ruimtelijke ontwikkeling worden verschillende stappen doorlopen. De parkeereis wordt berekend door de omvang van de te ontwikkelen functie te vermenigvuldigen met de daarvoor gestelde parkeernorm. De initiatiefnemer moet deze functies en de oppervlakten per functie aanleveren, zodanig dat voldoende duidelijk is wat de ontwikkeling precies inhoudt.

Bij functiewijzigingen mag de berekende parkeerbehoefte worden verminderd met de parkeervraag van de oude functie (bestaande bestemming). Bestaande parkeerplaatsen die door de ontwikkeling verloren gaan, moeten worden gecompenseerd als blijkt dat hierdoor een parkeertekort ontstaat. Bij meerdere functies mag rekening worden gehouden met dubbelgebruik van de parkeerplaatsen aan de hand van de aanwezigheidspercentages.

De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis wordt in het onderstaand stappenplan toegelicht.

Stap 1 Bepalen ligging plangebied
De ligging van het plangebied (plaats en stedelijke zone) bepaalt welke parkeernormen van toepassing zijn.
Stap 2 Vaststellen programma en bijbehorende parkeernormen
In de parkeerbalans wordt per functie de <i>normatieve parkeervraag</i> berekend door de oppervlakte van de functie te vermenigvuldigen met de parkeernorm die is afgeleid van landelijk toegepaste kencijfers. De som van de normatieve parkeervraag van alle functies vormt de <i>gestapelde normatieve parkeervraag</i> . Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het aandeel bezoekers en het aandeel overige parkeerders (bewoners, personeel, etc.) omdat voor bezoekers doorgaans openbaar toegankelijke locaties beschikbaar moeten zijn.
Stap 3 Bepalen reductiefactoren
Als een initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden die duidelijk afwijken van de parkeernormen of als er realistische mobiliteitsmaatregelen worden getroffen waardoor het autobezit- of gebruik lager is dan normaliter, kan een reductie van de parkeereis worden toegepast. Hierdoor ontstaat mogelijk een nieuwe <i>gestapelde normatieve parkeervraag</i> .
Stap 4 Bepalen mogelijkheden dubbelgebruik
De gestapelde normatieve parkeervraag (na reductie) hoeft - indien het plan meerdere functies kent - niet per definitie de parkeerdruk zijn die in de praktijk wordt verwacht. Bij sommige functies verschilt de onderlinge parkeervraag namelijk per dagdeel. Dit kan er toe leiden dat dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is. Per functie wordt een <i>aanwezigheidspercentage</i> per dagdeel toegekend op basis van landelijke toegepaste kencijfers, ramingen of lokale ervaringscijfers.
Stap 5 Parkeervraag per dagdeel
De <i>parkeervraag per dagdeel</i> van elke afzonderlijke functie wordt berekend door de normatieve parkeervraag van de betreffende functie te vermenigvuldigen met de verwachte aanwezigheidspercentage. De som van de parkeervraag van de afzonderlijke functies vormt de <i>gestapelde werkelijke parkeervraag</i> .
Stap 6 Parkeereis
De hoogste <i>gestapelde werkelijke parkeervraag</i> vormt de <i>parkeereis</i> . Zoveel parkeerplaatsen moeten in en/of rond het plan aanwezig zijn om in de parkeerbehoefte van de betreffende functies te voorzien. Ten behoeve van het bezoekersaandeel wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen openbaar toegankelijk moeten zijn. De parkeereis wordt afgerond op één decimaal.

Figuur 1 Werkwijze bepalen parkeereis

De hoogste gestapelde werkelijke parkeervraag vormt de parkeereis. Per dagdeel kan deze eis verschillen. Omdat er geen delen van parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden, wordt de parkeereis naar boven afgerond op een heel getal. Bij woningbouw hoeft de parkeereis niet op een heel getal te worden afgerond, omdat hier vanwege correctiefactoren wel een berekend aantal van bijvoorbeeld 0,8 parkeerplaats kan worden gerealiseerd (zie hoofdstuk 5.2, tabel 12).

Voor de toetsing, of het parkeeraanbod in een plan aan deze eis voldoet, wordt bepaald wat de verhouding is tussen de maatgevende parkeervraag en het gelijktijdige parkeeraanbod. Hiertoe wordt een parkeerbalans opgesteld. In hoofdstuk 5 wordt dit proces van de toetsing van de parkeereis met behulp van de parkeerbalans verder toegelicht. Hoofdstuk 4 gaat eerst in op de gebiedsindeling, de toe te passen parkeernormen per functie en de aanwezigheidspercentages per dagdeel.

3.2 Reductie

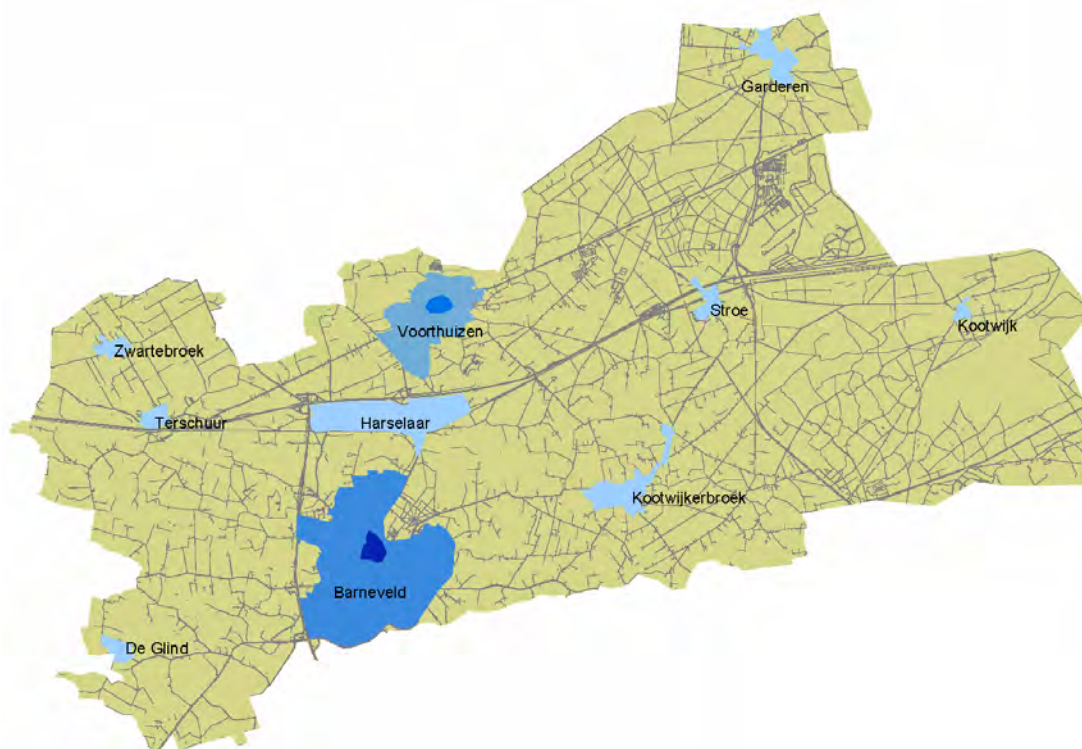
Als een initiatiefnemer kan aantonen dat er sprake is van bijzondere omstandigheden die duidelijk afwijken van de parkeernormen of als er realistische mobiliteitsmaatregelen worden getroffen waardoor het autogebruik (of het fietsgebruik) lager is dan normaliter, kan een reductie van de parkeereis worden toegepast. De hoogte van deze reductie wordt niet op voorhand vastgelegd omdat dit maatwerk betreft. Gelet op de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit is er geen goede prognose van de invloed hiervan op de parkeernormen te maken. Ook het CROW biedt hiervoor op dit moment nog geen handvatten. Toekomstige ontwikkelingen zullen dit moeten uitwijzen.

4 Parkeernormen

4.1 Gebiedsindeling

De Nota parkeernormen is voor de hele gemeente van toepassing. De toe te passen normen kunnen echter verschillen op basis van de stedelijkheid en de ligging van een locatie. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid [bron: CBS] en van de uitgangspunten van het CROW, is de stedelijkheidsgraad per gebied bepaald. Behalve de stedelijkheid is ook de ligging in het stedelijke gebied van belang voor het opleggen van de parkeernormen. Het autobezit en –gebruik is in centrumgebieden gemiddeld namelijk lager dan in de rest van de bebouwde kom of in het buitengebied. Factoren die hierbij een rol spelen zijn onder andere de aanwezigheid van OV en voorzieningen op loopafstand van veel woningen en de schaarse ruimte. De gebiedsindeling is aangeduid in tabel 1 en in figuur 2. In bijlage 1 is een nadere onderbouwing hiervan te vinden. Voor de gedetailleerde gebiedsindeling zijn in bijlage 2 tevens gedetailleerdere kaarten opgenomen.



Figuur 2 Gebiedsindeling gemeente Barneveld

Plaats	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Barneveld centrum	Matig stedelijk	Centrum
Barneveld rest bebouwde kom	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Voorthuizen centrum	Weinig stedelijk	Centrum
Voorthuizen rest bebouwde kom	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Overige kernen	Niet stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Tabel 1 Gebiedsindeling

4.2 Parkeernormen auto

Deze landelijke kencijfers zijn vertaald naar de specifieke Barneveldse situatie door vergelijk met het Barneveldse autobezit per huishouden, de huidige parkeersituatie, het gemeentelijk parkeerbeleid en de verwachte bevolkingsgroei van Barneveld. De onderbouwing van de parkeernormen is te vinden in bijlage 3. De tabellen 2 t/m 7 geven per hoofdgroep de parkeernormen voor de gemeente Barneveld weer.

Voor sommige functies is het niet waarschijnlijk dat deze in alle stedelijke zones voorkomen. Zo is het niet waarschijnlijk dat een manege in een centrumgebied of een weekmarkt in het buitengebied wordt gerealiseerd. Daardoor zijn in onderstaande tabellen voor enkele functies niet voor alle gebieden een parkeernorm gesteld. Als er in een ontwikkelingsplan functies voorkomen, waarvoor geen parkeernorm aanwezig is, wordt hiervoor door middel van nader onderzoek een redelijke parkeernorm bepaald.

Wonen	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buitengebied	Aandeel bezoekers	Eenheid
Functie								
Koop vrijstaand	1,9	2,3	1,9	2,4	2,4	2,5	0,3	per woning
Koop twee onder 1 kap	1,8	2,2	1,8	2,3	2,3	2,3	0,3	per woning
Koop tussen/hoek	1,6	2,0	1,6	2,1	2,1	2,1	0,3	per woning
Koop etage duur	1,7	2,1	1,7	2,2	2,2	2,2	0,3	per woning
Koop etage midden	1,5	1,9	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3	per woning
Koop etage goedkoop	1,4	1,7	1,4	1,7	1,7	1,7	0,3	per woning
Huurhuis vrije sector	1,6	2,0	1,6	2,1	2,1	2,1	0,3	per woning
Huurhuis sociale huur	1,4	1,7	1,4	1,7	1,7	1,7	0,3	per woning
Huur etage duur	1,5	1,9	1,5	2,0	2,0	2,0	0,3	per woning
Huur etage midden/goedkoop	1,2	1,5	1,2	1,5	1,5	1,5	0,3	per woning
Kamer zelfstandig (niet studenten)	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7	0,2	per kamer
Kamer niet-zelfstandig (studenten)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	per kamer
Aanleunwoning en serviceflat	1,1	1,2	1,1	1,3	1,3	1,3	0,3	per woning
Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	60%	per wooneenheid

Tabel 2 Parkeernormen wonen

Bij onder andere een woning 'koop vrijstaand' of aanleunwoning geldt de parkeernorm ongeacht koop- of huurprijs. Voor woningen waarbij de parkeernorm wel is gerelateerd aan de koop- of huurprijs, worden de volgende grenzen aangehouden voor de verschillen in prijsklasse:

Functie	Prijsklasse
Koop etage duur	prijsklasse vanaf € 250.000
Koop etage midden	prijsklasse tussen € 170.000 en € 250.000
Koop etage goedkoop	prijsklasse tot € 170.000
Huurhuis vrije sector	huurprijs [1] boven de liberalisatiegrens [2]
Huurhuis sociale huur	huurprijs [1] tot de liberalisatiegrens [2]
Huur etage duur	huurprijs [1] boven € 900
Huur etage midden/goedkoop	huurprijs [1] onder € 900

[1] Dit betreft 'kale huur', dus exclusief servicekosten (zoals schoonmaak gas, water en licht).
 [2] Deze wordt jaarlijks geïndexeerd en ligt in 2014 bij € 699.

Tabel 3 Prijsklassen woningen

Bij veel navolgende eenheden wordt de term BVO of Bruto Vloer Oppervlakte gehanteerd. Dit betreft de vloeroppervlakte van een vastgoedobject, gemeten langs de buitenomtrek van de buitenste scheidingsconstructie die de ruimte omhult. Hierin wordt ook de oppervlakte van een trapgat, liftschacht en leidingschacht meegerekend. De oppervlakte van buitenruimtes zoals een loggia, balkon, open galerij of dakterras wordt niet tot de BVO van een gebouw gerekend, tenzij deze nadrukkelijk deel uitmaakt van de hoofdfunctie en daarbij leidt tot een toename van de parkeervraag (zoals een dakterras van een restaurant waar ook tafels staan).

Werken	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Kantoor zonder baliefunctie	1,6	2,1	1,9	2,6	2,6	2,6	5%	100m2 BVO
Kantoor met baliefunctie	2,1	2,9	2,5	3,6	3,6	3,6	20%	100m2 BVO
Bedrijf (industrie, lab, werkplaats)	1,6	2,4	1,6	2,4	2,4	2,4	5%	100m2 BVO
Bedrijf (loods, opslag, transport)	0,7	1,1	0,7	1,1	1,1	1,1	5%	100m2 BVO
Bedrijfsverzamelgebouw	1,3	1,9	1,4	2,0	2,0	2,0	5%	100m2 BVO

Tabel 4 Parkeernormen werken

Sport, cultuur, ontspanning	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten-gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Museum	0,6	1,1	0,6	1,1	1,1		95%	100m2 BVO
Bioscoop	3,4	11,4	3,4	11,4	11,4	13,9	94%	100m2 BVO
Filmtheater / filmhuis	2,8	8,1	2,8	8,1	8,1	10,1	97%	100m2 BVO
Theater/schouwburg	7,7	10,1	7,7	10,1	10,1	12,3	87%	100m2 BVO
Casino	5,8	6,6	5,8	6,6	6,6	8,1	86%	100m2 BVO
Bowlingcentrum	1,7	2,9	1,7	2,9	2,9	2,9	89%	bowlingbaan
Biljart/Snookercentrum	0,9	1,4	0,9	1,4	1,4	1,8	87%	tafel
Dansstudio	1,7	5,6	0,6	5,6	5,6	7,5	93%	100m2 BVO
Fitnessstudio/sportschool	1,5	4,9	1,5	4,9	4,9	6,6	87%	100m2 BVO
Fitnesscentrum	1,8	6,4	1,8	6,4	6,4	7,5	90%	100m2 BVO
Wellnesscentrum		9,4		9,4	9,4	10,4	99%	100m2 BVO
Sauna/hammam	2,6	6,8	2,6	6,8	6,8	7,4	99%	100m2 BVO
Sporthal	1,6	2,9	1,6	2,9	2,9	3,5	96%	100m2 BVO
Sportzaal	1,2	2,8	1,2	2,9	2,9	3,6	94%	100m2 BVO
Tennishal	0,3	0,5	0,3	0,5	0,5	0,5	87%	100m2 BVO
Squashhal	1,6	2,7	1,6	2,7	2,7	3,2	84%	100m2 BVO
Zwembad overdekt		11,7		11,7	11,7	13,5	94%	100m2 bassin
Zwembad openlucht		13,1		13,1	13,1	16,0	99%	100m2 bassin
Sportveld (excl. kantine en kleedruimtes)	21,4	21,4	21,4	21,4	21,4		95%	ha netto terrein
Golfoefencentrum		51,5		51,5	51,5	56,6	93%	centrum
Golfbaan 18 holes		98,0		98,0	98,0	120,3	98%	18 holes, 60 ha
Indoorspeeltuin (gemiddeld en klein)	3,6	5,2	3,6	5,2	5,2	5,6	97%	100m2 BVO
Indoorspeeltuin (groot)	4,2	6,1	4,2	6,1	6,1	6,6	98%	100m2 BVO
Manege						0,4	90%	box
Volkstuin		1,4		1,4	1,4	1,5	99%	10 tuinen

Tabel 5 Parkeernormen sport, cultuur en ontspanning

Winkelen	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Buurtsupermarkt (< 600 m2)	2,1	3,7	2,5	4,3	4,5		89%	100m2 BVO
Discountsupermarkt	3,5	6,7	3,9	7,7	8,0		96%	100m2 BVO
Fullservice supermarkt (> 1000 m2)	3,8	5,1	4,3	5,8	6,0		93%	100m2 BVO
Grote supermarkt (> 2500 m2)	6,2	7,9	6,8	8,8	9,0		84%	100m2 BVO
Groothandel in levensmiddelen		6,6		7,3	7,6		80%	100m2 BVO
Detailhandel (verzameling w inkels)	3,4			3,4			82%	100m2 BVO
Weekmarkt	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		85%	m1 kraam
Kringloopw inkel		1,9		2,0	2,0	2,3	89%	100m2 BVO
Bruin- en witgoedzaak	4,1	8,0	4,2	8,3	8,3	9,4	92%	100m2 BVO
Woonw arenhuis/w oonw inkel	1,3	1,9	1,3	2,0	2,0	2,0	91%	100m2 BVO
Woonw arenhuis zeer groot		5,2		5,3	5,3	5,3	95%	100m2 BVO
Meubelboulevard/w oonboulevard		2,4		2,6	2,5		93%	100m2 BVO
Winkelboulevard		4,2		4,5	4,5		94%	100m2 BVO
Outletw inkel		10,3		10,6	10,6	10,6	94%	100m2 BVO
Bouw markt		2,4		2,5	2,4	2,5	87%	100m2 BVO
Tuincentrum, groencentrum		2,6		2,7	2,7	2,9	89%	100m2 BVO
Show room	1,1	1,7	1,1	1,7	1,7	1,7	35%	100m2 BVO

Tabel 6 Parkeernormen winkelen

Horeca en verblijfsrecreatie								
	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Camping						1,2	90%	standplaats
Bungalow park		1,7		1,7	1,7	2,1	91%	bungalow
Hotel 1*	0,4	2,4	0,4	2,5	2,5	4,5	77%	10 kamers
Hotel 2**	1,4	4,1	1,5	4,3	4,3	6,3	80%	10 kamers
Hotel 3***	2,2	5,1	2,3	5,3	5,3	6,9	77%	10 kamers
Hotel 4****	3,5	7,3	3,6	7,6	7,6	9,1	73%	10 kamers
Hotel 5*****	5,5	10,8	5,7	11,2	11,2	12,8	65%	10 kamers
Cafe/bar/cafetaria	5,2	6,2	6,2	7,2	7,2		90%	100m2 BVO
Restaurant	9,2	13,2	11,2	15,2	15,2		80%	100m2 BVO
Discotheek	7,3	21,2	7,4	21,3	21,2	21,2	99%	100m2 BVO
Beursgebouw / evenementenhal	5,8	9,0	5,8	9,0	9,0		99%	100m2 BVO

Tabel 7 Parkeernormen horeca en verblijfsrecreatie

Gezondheid en voorzieningen								
	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voorthuizen Centrum	Voorthuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Huisartsenpraktijk	2,1	3,0	2,3	3,3	3,3	3,3	57%	behandelkamer
Apotheek	2,3	3,2	2,4	3,4	3,4	3,4	45%	apothek
Fysiotherapie	1,3	1,8	1,4	2,0	2,0	2,0	57%	behandelkamer
Consultatiebureau	1,4	1,9	1,5	2,1	2,2	2,2	50%	behandelkamer
Tandarts	1,6	2,4	1,7	2,6	2,6	2,7	47%	behandelkamer
Gezondheidscentrum	1,6	2,2	1,7	2,5	2,5	2,5	55%	behandelkamer
Begraafplaats		32,6		32,6	32,6	32,6	97%	plechtigheid
Religiegebouw	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	97%	zitplaats

Tabel 8 Parkeernormen gezondheid en (sociale) voorzieningen

Onderwijs	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voortuizen Centrum	Voortuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Aandeel bezoekers	Eenheid (pp/...)
Functie								
Kinderdagverblijf (creche)	1,0	1,4	1,0	1,4	1,4	1,5		100 m2 BVO [1]
Basisonderwijs	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8		leslokaal [1]
Middelbare school	3,9	5,1	3,9	5,1	5,1	5,1	11%	100 leerlingen
ROC	4,9	6,0	5,0	6,1	6,1	6,1	7%	100 leerlingen
Avondonderwijs	4,7	7,0	4,8	7,0	7,1	8,9	95%	10 leerlingen
[1] Exclusief kiss & ride								

Tabel 9 Parkeernormen onderwijs

De parkeernormen voor basisonderwijs en kinderdagverblijf zijn alleen voor personeel dus exclusief de parkeerbehoefte voor het halen en brengen van kinderen, wat de grootste parkeerdruk met zich meebrengt. Voor de berekening van deze parkeerbehoefte voor deze functies is een specifieke uitwerking nodig, waarbij rekening wordt gehouden met het aantal leerlingen per groep, het percentage leerlingen dat met de auto komt, de parkeerduur en het aantal kinderen per auto.

Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen bepalen is als volgt te bepalen:

$$x \text{ leerlingen} * \% \text{ leerlingen met de auto} * \text{reductiefactor parkeerduur} * \text{reductiefactor aantal kinderen per auto}$$

Deze factoren zijn afhankelijk van onder meer de stedelijkheidsgraad en stedelijke zone, maar ook van de gemiddelde afstand naar school. Bij bijvoorbeeld een school met een regionaal bereik komen veel meer leerlingen met de auto dan bij een school die vooral kinderen uit de omliggende wijken trekt. Ook zijn er diverse scholen waarbij vervoer met taxi's of bussen geregeld is, wat ook een ander autogebruik tot gevolg heeft. Over het algemeen ligt het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en gehaald voor een kinderdagverblijf tussen 50% en 80%. Voor groep 1 t/m 3 van het basisonderwijs ligt dit gemiddeld tussen 30% en 60% en voor groep 4 t/m 8 tussen 5% en 40%. De reductiefactor voor het aantal kinderen per auto ligt gemiddeld tussen 0,75 en 0,85 en de reductiefactor voor de parkeerduur ligt tussen 0,25 en 0,50. Ook deze factoren zijn verschillend per leeftijdscategorie.

Het toepassen van gemiddelde percentages en reductiefactoren levert slechts een indicatie van de parkeerbehoefte voor het halen en brengen op. Omdat in de praktijk van Barneveld veel verschillende schoolsituaties voorkomen, moet er altijd maatwerk per school worden toegepast.

4.3 Parkeernormen fiets

Voor de toepassing van fietsparkeernormen geldt, net als bij autoparkeernormen, dat de parkeerbehoefte in principe op eigen terrein, of binnen de ruimtelijke ontwikkeling moet worden gerealiseerd. Een ontwikkeling mag niet leiden tot hinder van geparkeerde fietsen in de omgeving. De fietsparkeernormen zijn ook gebaseerd op kencijfers van CROW (publicatie 317), waarbij dezelfde gebiedsindeling wordt toegepast als bij de parkeernormen voor de auto. In Barneveld is sprake van een gemiddeld fietsgebruik van 23% en daarom is uitgegaan van normen gebaseerd op de gemiddelde kencijfers. De parkeereis, waarbij rekening gehouden mag worden met dubbelgebruik op basis van de aanwezigheidspercentages van tabel 11, geldt als een minimum eis. Er wordt geen maximum aantal gesteld voor het aantal fietsparkeerplaatsen.

Functie	Barneveld Centrum	Barneveld rest kom	Voortuizen Centrum	Voortuizen rest kom	Overige kernen	Buiten- gebied	Eenheid
Wonen							
Rij- en vrijstaande woning	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per kamer
Appartement (zonder fietsenberging)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per kamer
Appartement (met fietsenberging)	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	per kamer
Studentenhuis	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per kamer
Werken							
Kantoor (personeel)	2,0	1,4	2,0	1,4	1,4	0,8	per 100m2 bvo
Kantoor met balie (bezoekers)	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	per balie
Onderwijs							
Basisschool (< 250 leerlingen)	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	per 10 leerlingen
Basisschool (250-500 leerlingen)	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	per 10 leerlingen
Basisschool (> 500 leerlingen)	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	5,8	per 10 leerlingen
Basisschool (medewerkers)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	13,0	per 100m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	0,8	0,5	0,8	0,5	0,5	0,5	per 100m2 bvo
ROC (leerlingen)	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	per 100m2 bvo
ROC (medewerkers)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	per 100m2 bvo
Winkelen							
Winkelcentrum	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	per 100m2 bvo
Supermarkt	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	per 100m2 bvo
Bouwmarkt	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	per 100m2 bvo
Tuincentrum	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	per 100m2 bvo
Horeca							
Fastfood-restaurant	30,5	10,0	30,5	10,0	10,0	5,0	per locatie
Restaurant (eenvoudig)	19,0	19,0	19,0	19,0	19,0	15,5	per 100 m2 bvo (terras ook)
Restaurant (luke)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	per 100 m2 bvo
Gezondheid en (sociale) voorzieningen							
Apotheek (bezoekers)	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	per locatie
Apotheek (medewerkers)	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	per locatie
Gezondheidscentrum (bezoekers)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	per 100 m2
Gezondheidscentrum (medewerkers)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	per 100 m2
Religiegebouw	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	42,0	per 100 zitplaatsen
Begraafplaats	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	5,5	per gelijktijdige plechtigheid
Sport, cultuur en ontspanning							
Bibliotheek	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	per 100m2 bvo
Bioscoop	8,0	1,5	8,0	1,5	1,5	1,5	per 100m2 bvo
Fitness	5,5	2,1	5,5	2,1	2,1	2,1	per 100m2 bvo
Museum	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	per 100m2 bvo
Sporthal	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	per 100m2 bvo
Sportveld	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	per ha netto terrein
Sportzaal	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	per 100m2 bvo
Stedelijk evenement	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	25,0	per 100 bezoekers
Theater	25,5	19,0	25,5	19,0	19,0	19,0	per 100 zitplaatsen
Zwembad open lucht	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	29,0	per 100m2 bassin
Zwembad overdekt	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	21,5	per 100m2 bassin
Overstapplaatsen							
Busstation	42,0		42,0				per buslijn
Carpoolplaats		0,9		0,9	0,9	0,9	per autoparkeerplaats

Tabel 10 Parkeernormen fiets

4.4 Aanwezigheidspercentages

Zoals is vermeld bij de werkwijze om de parkeereis te bepalen, is het reëel om rekening te houden met dubbelgebruik van parkeervoorzieningen vanwege de veelal niet gelijktijdige (piek)belastingen bij de afzonderlijke functies. Voor verschillende functies zijn verschillende aanwezigheidspercentages van toepassing. In tabel 11 zijn de in de basis te hanteren aanwezigheidspercentages per dagdeel opgenomen.

Functie	Werkdag				Koop- avond	Zaterdag		Zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciele dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	60%	0%	60%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop/theater/podium/venz	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Restaurant	5%	20%	70%	0%	70%	60%	100%	75%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatie	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeg-/verzorgingshuis/aanleunwoning	75%	75%	100%	25%	100%	100%	100%	100%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 11 Aanwezigheidspercentages

5 Toetsing parkeereis

5.1 Procedure

Voor nieuwbouwplannen of verbouwplannen waarvoor een vergunning wordt aangevraagd bij de gemeente Barneveld, wordt getoetst of het plan voldoet aan de parkeereis. Zoals eerder aangegeven wordt hiermee bedoeld dat er in voldoende mate wordt voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. Het eigen terrein kan zowel het terrein rond een solitaire functie zijn als het plangebied van een ontwikkeling van ruimere omvang. De werkwijze voor het bepalen van de parkeereis (stap 1-6) is in hoofdstuk 3 toegelicht. Het toetsen van deze parkeereis vindt plaats door de parkeervraag per dagdeel te vergelijken met het parkeeraanbod per dagdeel. Het resultaat vormt de parkeerbalans (stap 7-8). Een negatieve parkeerbalans betekent een tekort aan parkeerplaatsen en een positieve parkeerbalans heeft een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans wordt per dagdeel bepaald. Op het maatgevende moment moet de parkeerbalans op 0 uitkomen of positief zijn, voor een positieve beoordeling.

Stap 7 Parkeeraanbod per dagdeel
Bij het bepalen van het <i>parkeeraanbod per dagdeel</i> wordt onderscheid gemaakt tussen het parkeeraanbod op eigen terrein en dat in openbaar gebied. De parkeerplaatsen op eigen terrein dienen wel voor een ieder toegankelijk te zijn die op dat moment wordt geacht er gebruik van te maken. Hierbij dient het <i>berekeningsaantal</i> te worden aangehouden zoals in deze nota opgenomen. In sommige gebieden kan ook een <i>vrijstelling</i> als parkeeraanbod worden meegerekend.
Stap 8 Parkeerbalans per dagdeel
Het verschil tussen het parkeeraanbod en de parkeervraag vormt de <i>parkeerbalans</i> . Een negatieve parkeerbalans betekent een parkeertekort en een negatief advies tenzij de aanvrager en de gemeente overeenkomen dat een afkoop van de parkeereis kan en zal plaatsvinden.

Figuur 3 Bepalen parkeerbalans

5.2 Beoordeling parkeersituatie auto

Om te bepalen of de parkeersituatie voldoende is, wordt het parkeeraanbod getoetst aan de parkeervraag. Voor de beoordeling van de parkeersituatie wordt uitgegaan van een aantal eisen ten aanzien van de maatvoering van parkeerplaatsen en de manoeuvreerruimte rond deze vakken. De genoemde manoeuvreerruimte betreft de benodigde rijbaanbreedte achter een haaks parkeervak of naast een langspareervak. Te kleine parkeervakken of te krappe manoeuvreerruimte maken parkeerplaatsen onbruikbaar of onbereikbaar. Daarom speelt de vormgeving van de vakken een belangrijke rol in de bruikbaarheid ervan. De indicatieve maatvoering is weergegeven in tabel 12. Voor de vormgeving van parkeerplaatsen in de openbare ruimte verwijzen wij naar onze **standaard ontwerp- en uitvoeringseisen**².

soort	breedte (m)	lengte (m)	rijbaan (m)
Langspareervak	2,00	6,00	3,00
Gestoken parkeervak	2,50	5,00	5,00
Gehandicaptenparkeerplaats langsparkeren	3,50	6,00	3,00
Gehandicaptenparkeerplaats gestoken parkeren	3,50	5,00	5,00
Overige vakken	conform NEN 2443 (2012) en ASVV 2012		

Tabel 12 Maatvoering parkeervakken

² Deze eisen zijn bij de gemeente op te vragen.

Parkeerplaatsen op eigen terrein worden doorgaans niet gecombineerd gebruikt. Een bezoeker aan een verjaardag zal zijn auto niet snel bij de burens op de oprit parkeren. Bovendien wordt in de praktijk niet altijd alle theoretische parkeerruimte op eigen terrein gebruikt voor het stallen van personenauto's, bijvoorbeeld doordat hier een caravan wordt gestald. Daarom zijn in tabel 13 berekeningsaantallen opgenomen. Deze cijfers (overgenomen uit CROW publicatie 317) geven aan wat een realistisch parkeeraanbod op eigen terrein is.

Parkeervoorziening	min. afmeting (m)	theoretisch aantal	berekeningsaantal
Enkele oprit zonder garage	5,00 x 2,50	1,0	0,8
Lange oprit zonder garage	10,00 x 2,50	2,0	1,0
Dubbele oprit zonder garage	5,00 x 4,50	2,0	1,7
Garage zonder oprit (bij woning)	5,00 x 2,50	1,0	0,4
Garagebox (niet bij woning)	5,00 x 2,50	1,0	0,5
Garage met enkele oprit	5,00 x 2,50 (oprit)	2,0	1,0
Garage met lange oprit	10,00 x 2,50 (oprit)	3,0	1,3
Garage met dubbele oprit	5,00 x 4,50 (oprit)	3,0	1,8
Langspaarvak	6,00 x 2,00	1,0	1,0
Gestoken paarvak	5,00 x 2,50	1,0	1,0

Tabel 13 Berekeningsaantallen parkeervoorziening bij woningen

In tabel 14 zijn de loopafstanden weergegeven die als acceptabel worden beschouwd bij de diverse functies. Parkeeraanbod bij nieuwe functies dient dan ook binnen deze loopafstand (niet hemelsbreed) te worden gerealiseerd om in de parkeerbalans als parkeeraanbod mee te tellen. Deze afstanden zijn vooral van belang bij de ontwikkeling van grotere plannen en plannen waar een ontheffing van de parkeereis mogelijk is. Parkeerplaatsen op grotere afstand dan in de tabel weergegeven, worden in beginsel niet meegerekend.

Hoofdfunctie	centrum (m)	rest kom (m)
Wonen	250	100
Winkelen	400	200
Boodschappen	100	100
Werken	500	200
Ontspanning, sport, cultuur	400	100
Horeca, verblijfsrecreatie	400	100
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

Tabel 14 Acceptabele loopafstanden

Behalve de maatvoering, de loopafstand en het aantal parkeervakken, wordt ook het aandeel gehandicaptenparkeerplaatsen getoetst. Bij publieke voorzieningen moet 5% van het aantal parkeerplaatsen worden aangelegd als algemene gehandicaptenparkeerplaats. Deze moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van de voorziening gelegen zijn en in ieder geval binnen 100 meter.

5.3 Beoordeling laden en lossen

Als bij een ontwikkeling een behoefte aan laden en lossen wordt verwacht, moet in deze behoefte voorzien worden op het terrein dat bij de ontwikkeling behoort. Daarbij mogen manoeuvreerbewegingen geen onevenredige hinder of gevaarlijke situaties opleveren in de openbare ruimte. De ontwikkelaar dient op verzoek van de gemeente een rijcurvesimulatie aan te leveren om de benodigde manoeuvreerruimte te kunnen toetsen.

5.4 Beoordeling parkeersituatie fiets

Bij nieuwe functies moet de fietsparkeergelegenheid binnen, voor fietsers aantrekkelijke, loopafstand van de entree liggen. Daarmee wordt fietsgebruik aangemoedigd en beloond. Voor fietsers is het bijvoorbeeld aantrekkelijk om bij regenachtig weer de laatste meters tussen de fietsenstalling en het pand droog dan wel zo snel als mogelijk af te leggen. Als maximaal acceptabele loopafstand wordt een afstand van circa 30 meter gehanteerd. Bij voorzieningen in centrumgebieden kan een uitzondering worden gemaakt op de verplichting om nieuwe fietsparkeergelegenheid te realiseren, als er bijvoorbeeld fietsvoorzieningen met restcapaciteit in de openbare ruimte in de directe omgeving aanwezig zijn. Een fietsparkeerplaats kan op verschillende manieren worden ingericht. Er kan gebruik worden gemaakt van een stalling of fietsenklemmen, maar dat is niet altijd noodzakelijk. Wanneer er geen rekken of klemmen zijn, wordt voor het beoordelen van de parkeersituatie voor fietsen uitgegaan van een benodigde stallingsruimte van circa 0,65 x 2 m per fiets (BRON: CROW 291 Leidraad fietsparkeren: 1 fiets per 0,65m breedte). Daarnaast dient achter de fietsen een ruimte van circa 2,00 meter beschikbaar te zijn voor het in- en uitparkeren van de fiets.

6 Afwijken van de parkeereis

6.1 Inleiding

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning dient te worden voldaan aan de parkeereis om in voldoende mate te voorzien in parkeerruimte op eigen terrein. In sommige gevallen is dit echter onmogelijk of kan de strikte toepassing van de parkeereis – bijvoorbeeld vanwege de bijkomende kosten of door bijzondere omstandigheden – als onredelijk worden beschouwd of op overwegende bezwaren stuiten. Soms is het echter mogelijk om op een andere wijze te voorzien in de nodige parkeer- of stallingruimte dan wel laad- of losruimte.

Het college moet in dergelijke gevallen een afweging maken, tussen het (economische) belang van de ontwikkeling, de financiële uitvoerbaarheid en de eventuele (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en daarmee een goede ruimtelijke ordening ex art. 3.1 Wro. In deze nota worden de mogelijkheden beschreven indien wordt afgeweken van de parkeereis

De afwijkmogelijkheden zijn te onderscheiden in vrijstellingen en ontheffingen. Voor een besluit waarbij een uitzondering op een wettelijk verbod of gebod wordt gemaakt voor een categorie van gevallen, wordt de term "vrijstelling" gebruikt. Voor een beschikking waarbij in een individueel geval een uitzondering op een wettelijk verbod of gebod wordt gemaakt, wordt de term "ontheffing" gebruikt.³

6.2 Vrijstellingen

6.2.1 Flexibiliteitsbepaling

In het geval van ontwikkelingen waarbij de extra parkeerbehoefte van het totale plan op basis van de parkeereis maximaal 0,50 parkeerplaats bedraagt, wordt vrijstelling verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Per plan of perceel kan eenmalig een beroep op dit artikel worden gedaan. Bij een ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van een grotere samenhangende ontwikkeling die in delen wordt uitgevoerd kan deze bepaling slechts eenmaal worden toegepast over het geheel. Deze bepaling is niet van toepassing als gebruik wordt gemaakt van de afkoopregeling.

6.2.2 Vrijstelling voor beroep of bedrijf aan huis

De gemeente 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, wordt in principe vrijstelling verleend van de parkeereis (zonder dat hier financiële consequenties aan verbonden worden). Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- er is sprake van een kleinschalige ontwikkeling, waarbij de parkeerbehoefte op basis van de parkeereis maximaal 2,0 parkeerplaatsen bedraagt;
- er is geen sprake van detailhandel, groepsonderwijs, -opvang of -therapie of daarmee naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen intensieve bezoekersfuncties.

³ Aanwijzingen voor de regelgeving, aanwijzing 125

6.2.3 Vrijstelling voor centrumgebieden

De gemeente wil leegstand in het centrum van Barneveld en Voorthuizen voorkomen en de lokale economie stimuleren. Daarom worden aan plannen in deze gebieden zondermeer een vrijstelling van de parkeereis verleend van maximaal 3,0 parkeerplaatsen.

De vrijstelling wordt verhoogd tot maximaal 5,0 parkeerplaatsen indien binnen acceptabele loopafstand (zie tabel 14) sprake is van een restcapaciteit aan parkeerplaatsen in de openbare ruimte (zie 6.3.1 voor een toelichting hierop). Voor de centrumgebieden wordt voor wat betreft de bestaande parkeerdruk uitgegaan van gegevens van de parkeerdrukmetingen die regelmatig worden uitgevoerd. Vrijstellingen die na de meest recente parkeerdrukmeting zijn verleend, worden door het college bijgehouden en – bij de eerstvolgende relevante aanvraag omgevingsvergunning – met de parkeerdrukmeting verdisconteerd.

Een vrijstelling voor het centrum is niet nieuw. In de oude beleidsregels ontheffing parkeereis Barneveld-Centrum was echter alleen een vrijstelling opgenomen voor 100 m² bvo aan winkelruimte. Gelet op de parkeernormen in deze nota, zou dit gelijkstaan aan een parkeervraag van 3,4 parkeerplaatsen. De vrijstelling van 3,0 parkeerplaatsen is hieraan nagenoeg gelijk en geldt daarnaast ook voor andere functies. Door de vrijstelling nu te koppelen aan de parkeereis in plaats van aan m² bvo, kan de vrijstelling eenvoudig ook worden toegepast op andere centrumfuncties zoals horeca, kantoren en wonen.

6.3 Ontheffingsmogelijkheden

De parkeereis moet in beginsel binnen het plangebied worden opgelost. In sommige situaties kan de parkeervraag op een andere manier dan op eigen terrein worden opgevangen.

6.3.1 Gebruik bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte

Een initiatief mag niet leiden tot een (toename van) parkeertekort in de openbare ruimte. Het kan echter voorkomen dat er in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat, waarvan gebruik gemaakt kan worden om de parkeervraag op te vangen. Als er bijvoorbeeld in de omgeving parkeerplaatsen voorhanden zijn die ooit zijn aangelegd voor een doel of functie die niet meer bestaat of als er sprake is van overcapaciteit aan parkeerruimte, is dit te onderzoeken. Dit is alleen mogelijk als de parkeerdruk in de openbare ruimte op het maatgevende moment, met toevoeging van de ontwikkeling, onder de 85% blijft. Als er binnen 10 jaar ontwikkelingen worden verwacht die de bezettingsgraad van het betreffende gebied beïnvloeden, moet ook hiermee rekening worden gehouden. Om dit te bepalen moeten er voldoende gegevens over de bestaande en te verwachten parkeersituatie voorhanden zijn. Anders kan de gemeente een parkeeronderzoek laten uitvoeren, op kosten van de initiatiefnemer. In deze situatie krijgt de initiatiefnemer geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

6.3.2 Gemeentelijke parkeerplaatsen buiten het plangebied

Initiatiefnemers kunnen een verzoek doen om het parkeeraanbod te realiseren buiten het plangebied. In sommige gevallen heeft parkleeraanbod buiten het plangebied voordelen voor de omgeving vanwege mogelijkheden van dubbelgebruik. De gemeente zal beoordelen of er binnen acceptabele loopafstand gelegenheid is om parkeerplaatsen te realiseren. Bij deze beoordeling wordt onder andere rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk, de verkeersveiligheid en de bomen- en groenstructuren in de omgeving van het plangebied. De kosten van de realisatie van de parkeerplaatsen worden in beginsel doorberekend aan de initiatiefnemer. Dit geeft de initiatiefnemer echter geen exclusief gebruiks- of eigendomsrecht.

6.3.3 Particuliere parkeerplaatsen buiten het plangebied

Soms kan een oplossing voor de parkeervraag worden gevonden op privaat terrein van derden. Vanwege beperkte handhavingsmogelijkheden, worden hiervoor strenge eisen gesteld. Dit kan alleen als er binnen acceptabele loopafstand een structurele restcapaciteit op het betreffende parkeerterrein aanwezig is. Uiteraard moet hierbij rekening worden gehouden met de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies die al van het betreffende parkeerterrein gebruik maken. Ook is het van belang dat de parkeergelegenheid wel toegankelijk is voor alle gebruikers, inclusief bezoekers. Een dergelijke oplossing dient met contractafspraken door de initiatiefnemer duidelijk en aannemelijk te worden gemaakt.

6.3.4 Afkoopregeling

Een aanvrager van een vergunning voor een plan in het centrumgebied van Barneveld of Voorthuizen, die 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) en wiens plan ondanks eventuele vrijstellingen en ontheffingsmogelijkheden alsnog tot een negatieve parkeerbalans leidt, kan bij het college een gemotiveerd schriftelijk verzoek indienen om de (resterende) parkeereis af te kopen.

Het college kan besluiten om op deze wijze ontheffing te verlenen van de gemeentelijke parkeereis, wanneer de realisatie van het initiatief naar de mening van het college belangrijker is dan de (tijdelijke) nadelige gevolgen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bij dit besluit weegt het college af of de gemeente de benodigde parkeerplaatsen binnen een acceptabele loopafstand van het bouwplan kan realiseren. Als het college ontheffing verleent van de parkeereis, neemt zij de verplichting van de aanvrager over om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid. Aan het verlenen van een ontheffing verbindt het college een financiële voorwaarde. De rechten, plichten en de hoogte van het bedrag worden vastgelegd in een overeenkomst. De hoogte en onderbouwing van het afkoopbedrag per parkeerplaats is beschreven in bijlage 4.

De bijdrage in de reserve kan door de gemeente, behalve voor de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen, ook gebruikt worden voor het in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen die in het kader van deze afkoopregeling worden gerealiseerd zijn openbaar toegankelijk. Aan het betalen van de parkeerbijdrage kan de aanvrager geen rechten ontleen.

6.4 Overige afwijkingen

Het college handelt overeenkomstig deze nota, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met deze nota te dienen doelen. Dit is de zogenaamde inherente afwijkingsbevoegdheid die in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) onder artikel 4:84 is opgenomen. Deze opname in de Awb heeft tot gevolg dat in deze nota geen specifieke hardheidsclausule is opgenomen.

Bijlage 1 – Verklarende woordenlijst

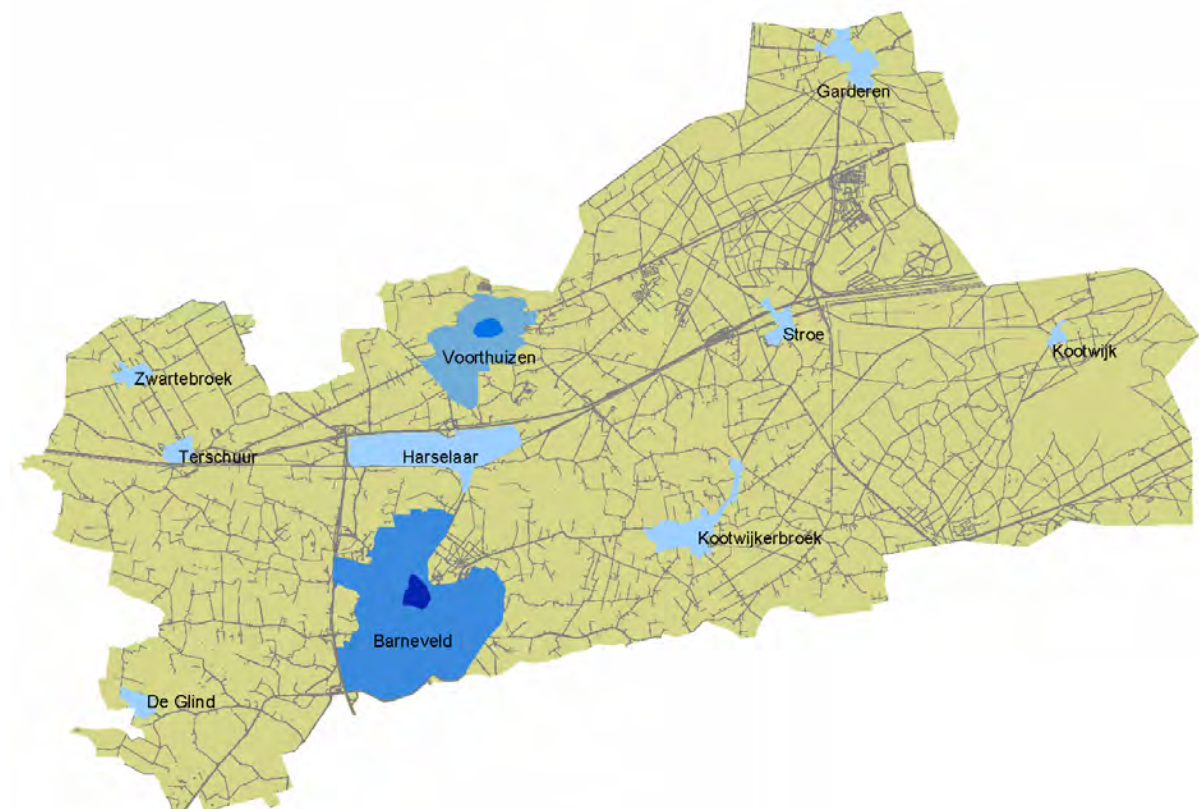
Aanwezigheidspercentage	De mate van aanwezigheid van geparkeerde voertuigen ten opzichte van het drukste dagdeel.
Afkoopregeling	Een mogelijkheid voor het college om een ontheffing van de parkeereis te verlenen tegen een afkoopprijs per parkeerplaats.
Arbeidsplaats	Maximaal gelijktijdig aanwezige werknemers.
BVO	Bruto vloeroppervlak, het totale vloeroppervlak binnen de buitenmuren inclusief alle verdiepingen, met uitzondering van de parkeerkelder of stallingsruimte.
CROW	Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.
Gestoken parkeren	Parkeren onder een parkeerhoek tussen 0 en 90 graden met de rijbaan.
Haaks parkeren	Parkeren loodrecht op de rijbaan.
Langsparkeren	Parkeren evenwijdig aan de as van de rijbaan.
Parkeeraanbod	Het aanbod aan parkeerplaatsen. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen openbare of niet-openbare parkeerplaatsen, tussen plaatsen op eigen terrein of elders.
Parkeerbalans	Het verschil tussen gelijktijdige parkeervraag en parkeeraanbod. Bij een negatieve parkeerbalans is er te weinig parkeeraanbod beschikbaar.
Parkeereis	De mate waarin, volgens de toepassing van de Nota Parkeernormen, bij bouwplannen parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd. De parkeereis is vastgelegd in de Bouwverordening.
Parkeerkencijfer	Een indicatie voor de parkeervraag bij een nieuwe voorziening.
Parkeernorm	Een door het bevoegd gezag vastgestelde hoeveelheid parkeerplaatsen per eenheid waaraan een nieuwbouwplan moet voldoen om in aanmerking te kunnen komen voor een bouwvergunning. Hierbij wordt nog geen onderscheid gemaakt tussen parkeren op eigen terrein of openbaar terrein.
Parkeervraag	De behoefte aan parkeerplaatsen. De gestapelde parkeervraag is de parkeervraag van meerdere functies bij elkaar opgeteld.
Parkeerplaats	Ruimte waar één voertuig kan worden geparkeerd.
Parkeeweg	Rijbaan op parkeerterrein of in parkeergarage.
Parkeren	Doen of laten staan van voertuigen anders dan gedurende de tijd die nodig is voor en gebruikt wordt tot het onmiddellijk in- of uitstappen van personen of voor onmiddellijk laden en lossen van goederen.
VVO	Verkoop vloeroppervlak.

Bijlage 2 – Onderbouwing gebiedsindeling

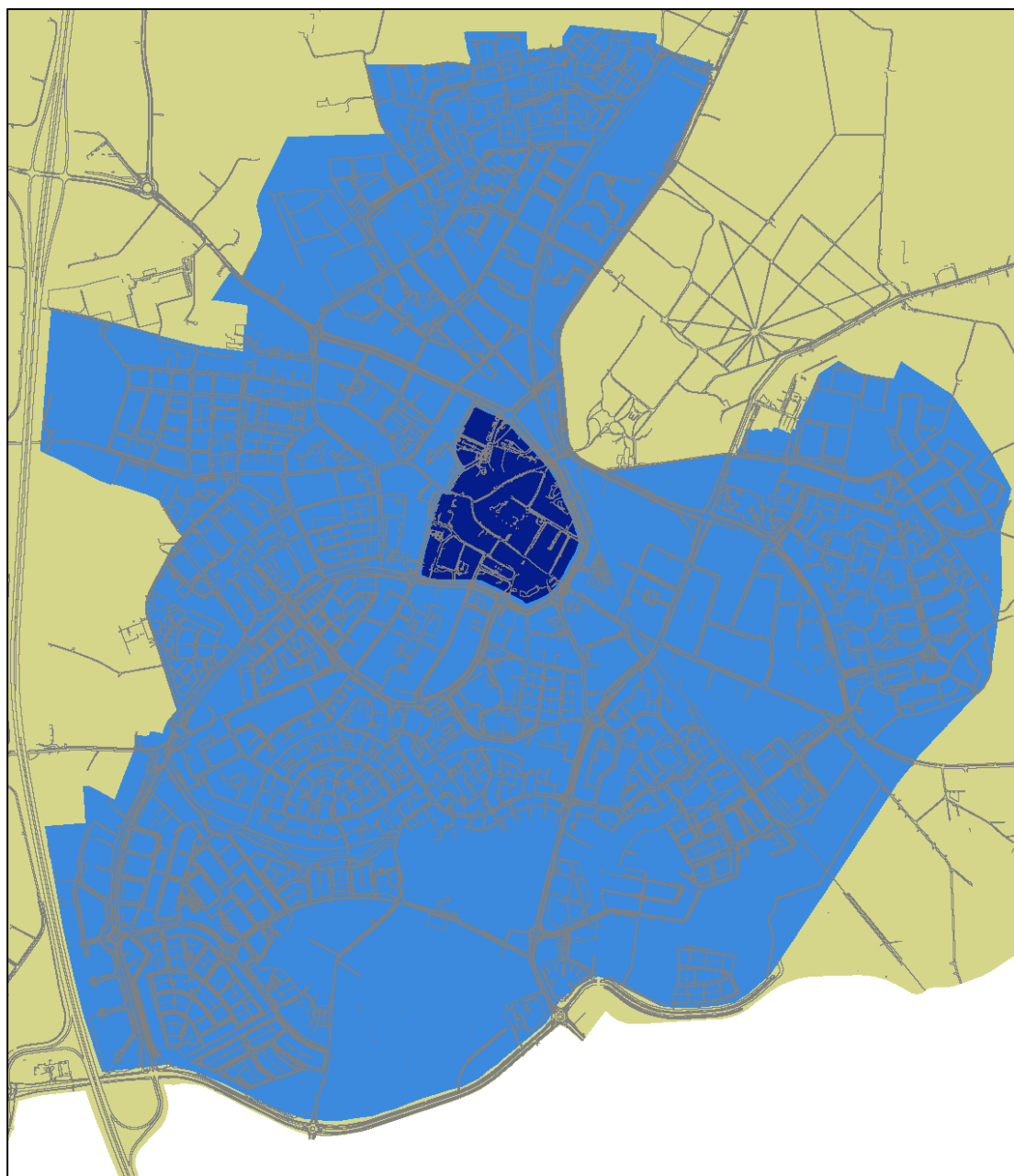
De Nota parkeernormen is voor de hele gemeente van toepassing. De toe te passen normen kunnen echter verschillen op basis van de stedelijkheid en de ligging van een locatie. Daarom is een gebiedsindeling gemaakt.

Op basis van de omgevingsadressendichtheid zoals deze bij het CBS is aangegeven, is de stedelijkheidsgraad per gebied bepaald. Als gehele gemeente valt Barneveld in de categorie 'weinig stedelijk' (CBS, 2012). Omdat er binnen de gemeente verschillen zijn in de omgevingsadressendichtheid worden verschillende stedelijkheidsgradaties per kern bepaald. Het is niet nodig om de stedelijkheidsgradaties nog verder te differentiëren (bijvoorbeeld per wijk), omdat de 'stedelijke zone' hierin het onderscheid biedt. Behalve de stedelijkheid is namelijk ook de ligging in het stedelijke gebied van belang voor de parkeernormen. Voor de ligging wordt onderscheid gemaakt in 'centrum', 'schil/overloopgebied', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Omdat in een centrumgebied vaak meer voorzieningen voor openbaar vervoer aanwezig zijn, zijn daarvoor andere parkeernormen van toepassing dan in bijvoorbeeld de rest van de bebouwde kom. In Barneveld en Voorthuizen zijn duidelijk centrumgebieden aanwezig. De andere kernen hebben geen centrum. In Barneveld en Voorthuizen is geen sprake van een duidelijke 'schil/overloopgebied'. Daarom worden de gebieden binnen de bebouwde komgrens, met uitzondering van de centra, geheel aangeduid als 'rest bebouwde kom'.

De gemeente Barneveld wordt op basis van deze onderbouwing in 6 verschillende gebieden verdeeld. De grenzen van deze gebieden zijn in hoofdlijnen op onderstaande kaart aangegeven. Op de volgende pagina's zijn gedetailleerder kaarten opgenomen van Barneveld en Voorthuizen. Voor alle kernen geldt dat de werkelijke overgang tussen 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied' wordt bepaald door de bebouwde komgrens op grond van de Wegenverkeerswet.



Gebiedsindeling Barneveld

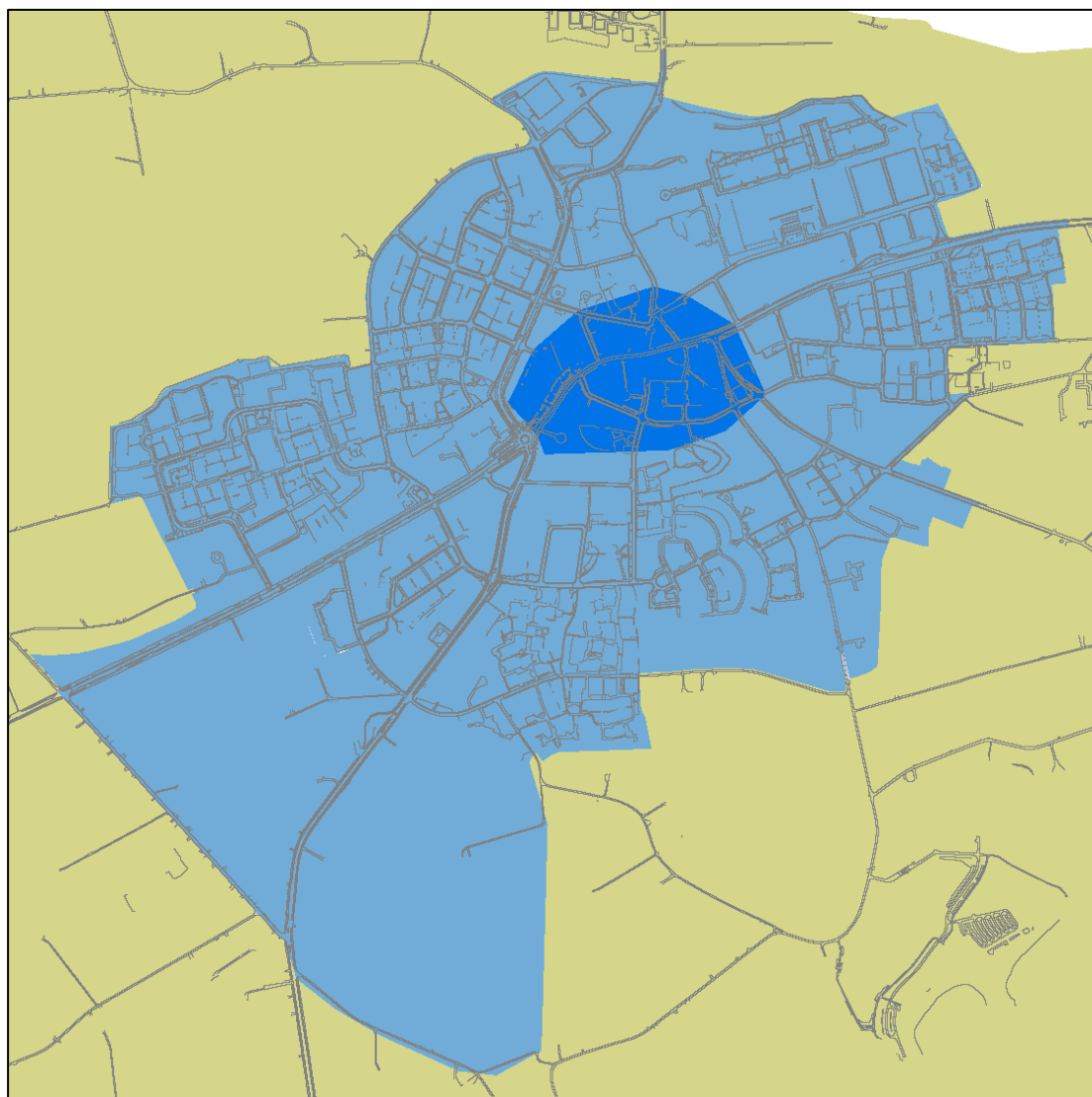


Plaats	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Barneveld centrum	Matig stedelijk	Centrum
Barneveld rest bebouwde kom	Matig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Centrumgebied: gebied omsloten door Amersfoortsestraat, Gasthuisstraat, Nieuwe Markt, Thorbeckelaan, Burgemeester Kuntzelaan en Bouwheerstraat.

Rest bebouwde kom: gebied tussen huidige (of in geval van uitbreidingsgebieden toekomstig beoogde) bebouwde komgrenzen (op grond van de wegenverkeerswet) en het centrumgebied.

Gebiedsindeling Voorthuizen



Plaats	Stedelijkheidsgraad	Stedelijke zone
Voorthuizen centrum	Weinig stedelijk	Centrum
Voorthuizen rest bebouwde kom	Weinig stedelijk	Rest bebouwde kom
Buitengebied	Niet stedelijk	Buitengebied

Centrumgebied: gebied bestaand uit Koninginnelaan, Smidsplein, Schoolstraat, Wheemstraat, gedeelte Hoofdstraat, gedeelte Molenweg, gedeelte Bakkersweg, gedeelte Roelenengweg, gedeelte Gerard Doustraat, gedeelte Kerkstraat, gedeelte Van den Berglaan.

Rest bebouwde kom: gebied tussen huidige (of in geval van uitbreidingsgebieden toekomstig beoogde) bebouwde komgrenzen (op grond van de wegenverkeerswet) en het centrumgebied.

Bijlage 3 – Onderbouwing parkeernormen

Om van de landelijke kencijfers te komen naar Barneveldse parkeernormen, wordt een correctie gemaakt op basis van de mobiliteits- en lokale kenmerken van Barneveld. In deze bijlage worden verschillende statistische gegevens van Barneveld vergeleken met landelijke cijfers en met andere situaties. Om een oordeel te geven waar de Barneveldse parkeernormen ten opzichte van de bandbreedte van de landelijke kencijfers liggen, moet de Barneveldse situatie in ieder geval met de landelijke situatie vergeleken worden en daarnaast ook nog waar mogelijk met de andere gebieden van dezelfde stedelijkheid. Er is gekeken naar fietsgebruik, autobezit, gemiddelde woon-werkafstand en de bevolkingsgroei.

Fietsgebruik

Het Fietsberaad heeft in 2010 de cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland, verder OViN, gebruikt om het fietsgebruik per gemeente weer te geven. (Het OViN is een onderzoek naar de verplaatsingen van de Nederlandse bevolking. Jaarlijks is er een deelname van 50.000 mensen (CBS, 2010)). In het overzicht van het fietsberaad scoort Barneveld op het fietsgebruik gemiddeld met 23% (Fietsberaad, 2010).

Autobezit

Het CBS heeft onderzocht dat het gemiddelde autobezit per huishouden binnen Nederland 1,0 is terwijl dit binnen Barneveld 1,3 is (CBS, 2014). Wanneer het gemiddelde autobezit in Barneveld (steekproefsgewijs) wordt vergeleken met andere gemeenten van vergelijkbare stedelijkheid dan zit Barneveld nog steeds hoger dan het gemiddelde van 1,22 per huishouden (CBS, 2014). Om dit autobezit te faciliteren moet dus aan de ruime kant van de kencijfers aangehouden worden, met name voor het parkeergedrag van auto's bij woningen. Het autobezit per huishouden geeft geen exacte indicatie over het autogebruik, het parkeergedrag van mensen en de daaruit volgende parkeervraag. Er is echter wel aangetoond dat er sterke correlatie is tussen autobezit en autogebruik (CROW, 2013).

Bevolkingsgroei

Omdat de parkeernormen worden gekoppeld aan bestemmingsplannen die 10 jaar geldig zijn, wordt er ook vooruit gekeken naar de toekomst. Als de bevolking en daarmee ook het totale autobezit groeit, heeft dit invloed op de parkeervraag. De bevolkingsgroei in Nederland blijft absoluut achter bij de groei binnen de gemeente Barneveld. Het CBS voorspelt namelijk dat Nederland vanaf 2015 naar 2025 met 3% (CBS, 2013) stijgt terwijl het ABF research bureau voor Barneveld een groei van 13% schat (ABF Research Primos, 2013).

Gemiddelde werk-woon afstand

De parkeervraag bij bedrijven is grotendeels afhankelijk van de afstand die afgelegd moet worden door haar werknemers. De gemiddelde werk-woon afstand binnen Nederland is 13,7 kilometer, terwijl de gemiddelde werk-woon afstand voor bedrijven binnen Barneveld 15,3 kilometer is. Dit zijn werk-woon afstanden van gemeenten naar elkaar. De interne reisafstand van iedere Barnevelder die in Barneveld werkt is nul. Omdat dit voor elke gemeente binnen Nederland geldt betekent dit niet dat de cijfers een verkeerd beeld geven. Op basis van de gemiddelde reisafstand wordt geconcludeerd dat de weerstand om te fietsen gemiddeld wat hoger is dan landelijk gemiddeld en dat de parkeervraag bij de Barneveldse bedrijven daardoor eveneens wat hoger is dan landelijk gemiddeld.

Huidige parkeersituatie

Om de toepassing van de parkeerkencijfers zoals deze tot op heden in de bouwplannen is gehanteerd te beoordelen, is onderzoek gedaan naar de parkeerbezetting in de praktijk. Deze bevindingen zijn vergeleken met de berekende parkeerbehoeftes bij de ontwikkelingen van de betreffende plannen. Hoewel deze gegevens geen onderbouwde statische analyse vormen, geven ze wel een indruk van de praktijk. Over het algemeen lijken de gehanteerde normen voldoende. Bij sommige voorzieningen (o.a. bedrijventerrein Briellaerd) is echter wel een zodanig hoge parkeerdruk geconstateerd dat de conclusie wordt getrokken dat de parkeernorm enigszins aan de krappe kant is. Gelet op het summiere onderzoek kunnen deze gegevens echter niet in harde conclusies voor alle functies worden worden samengevat.

Parkeerbeleid

Barneveld wil met parkeren de regionale functie versterken (GVVP, 2010). Vanuit de ondernemersvisie wil Barneveld haar bezoekers 'parkeergemak' bieden, door voldoende parkeergelegenheid binnen loopafstand van de bestemmingen aan te kunnen bieden. Dit wordt een vraagvolgend parkeerbeleid genoemd en betekent dat er ruimere normen gehanteerd worden.

Vaststellen parkeernormen

Op basis van het parkeerbeleid, de verwachte groei en het autobezit van Barneveld, is geconcludeerd dat het beter bij de praktijk aansluit als de Barneveldse parkeernormen wat hoger zijn dan het gemiddelde van de kencijfers van het CROW waarvan tot op heden werd uitgegaan.

Uit een analyse van een groot aantal kencijfers van het CROW blijkt dat de onderkant (minimum) en bovenkant (maximum) van de bandbreedte zich bij woningen gemiddeld 25% onder respectievelijk boven de gemiddelde waarde bevinden. Dit wordt geïllustreerd door als voorbeeld te nemen een woning 'koop tussen/hoek' in een 'matig stedelijk gebied' met een ligging in de 'rest bebouwde kom'. Voor deze woning geeft het CROW een parkeerkencijfer (gemiddelde parkeervraag) met een bandbreedte van 1,5 – 2,3 pp/woning. Tot op heden gingen wij voor het bepalen van de parkeernorm uit van het gemiddelde kencijfer 1,9 pp/woning. Het bezoekersaandeel bedroeg dan 0,3 pp/woning en het bewonersaandeel (ofwel gemiddelde autobezit) 1,6 pp/woning.

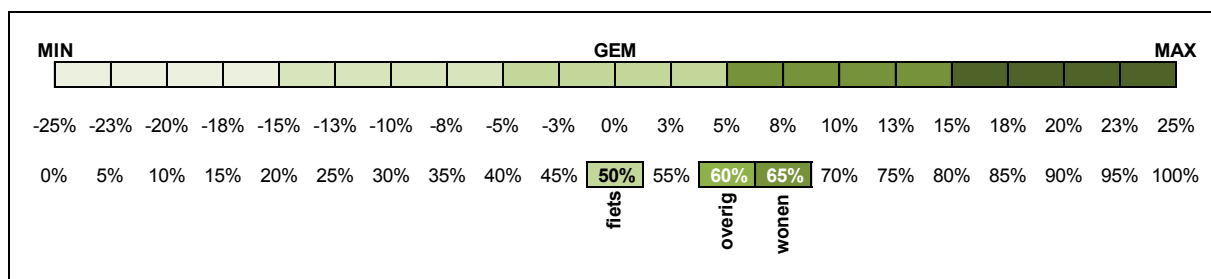
Het autobezit in Barneveld ligt circa 7,5% boven het landelijke gemiddelde. Aangenomen kan worden dat dit verschil doorwerkt in alle woningcategorieën, van seniorenwoning tot vrijstaande woning. Voor de bovengenoemde woning 'koop tussen/hoek' zal het gemiddelde autobezit waarschijnlijk iets hoger zal zijn dan 1,6 per woning, namelijk circa 1,7 per woning. Wanneer het bezoekersaandeel van 0,3 pp/woning hierbij wordt opgeteld, ontstaat een parkeervraag van 2,0 pp/woning in plaats van 1,9 pp/woning. De parkeernorm voor een dergelijke woning bedraagt daarom dan ook 2,0 pp/woning. Dit is dus circa 0,1 pp/woning meer dan voor vaststelling van deze nota. Voor de overige woningcategorieën is dezelfde systematiek toegepast.

MIN										GEM										MAX									
																													
-25%	-23%	-20%	-18%	-15%	-13%	-10%	-8%	-5%	-3%	0%	3%	5%	8%	10%	13%	15%	18%	20%	23%	25%									
0%	5%	10%	15%	20%	25%	30%	35%	40%	45%	50%	55%	60%	65%	70%	75%	80%	85%	90%	95%	100%									
1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0									
0,92	0,95	0,98	1,01	1,04	1,07	1,10	1,13	1,16	1,19	1,22	1,25	1,28	1,31	1,34	1,37	1,40	1,43	1,46	1,49	1,53									

Figuur 1 Bepalen parkeernorm Barneveld t.o.v. bandbreedte CROW-kencijfers

Voor de overige functies wordt een parkeernorm gehanteerd die op 60% ligt van de bandbreedte van de kencijfers van het CROW. De reden om boven de gemiddelde kencijfers te gaan is het hogere gemiddelde autobezit. Vanwege het gemiddelde fietsgebruik, de investeringen in het fietsnetwerk en het feit dat veel functies op fietsafstand van de woningen liggen, wordt met 60% een parkeernorm gehanteerd die verhoudingsgewijs lager ligt dan die van de woonfuncties (65%).

Voor de fietsparkeernormen is het gemiddelde (50%) tussen de bandbreedtes aangehouden, omdat het fietsgebruik in Barneveld over het totaal gezien gemiddeld ligt.



Figuur 2 Parkeernormen Barneveld t.o.v. bandbreedte CROW-kencijfers

Bijlage 4 – Voorbeelden parkeerbalans

In deze bijlage zijn vijf voorbeelden opgenomen voor het bepalen van de parkeerbalans in verschillende situaties. Het betreft fictieve plannen maar wel gebaseerd op werkelijke aanvragen en dus plannen met een hoog realiteitsgehalte.

Voorbeeld 1: Inbreidingswijkje

Voorbeeld 2: Appartementen in plaats van bovenverdieping winkel

Voorbeeld 3: Bovenverdieping winkel in plaats van appartementen

Voorbeeld 4: Kantoor in plaats van 2 onder 1 kapper

Voorbeeld 5: Revitalisering perceel centrum Barneveld

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 1: inbreidingswijkje
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Rest bebouwde kom

Beschrijving

Op een voormalige agrarische kavel zonder bebouwing wordt een inbreiding gerealiseerd met 20 woningen, bestaande uit 2 rijen van 10 koopwoningen. In het ontwerp is elke hoekwoning voorzien van een garage met een dubbele oprit. In de openbare ruimte zijn 30 parkeerplaatsen ingetekend, waarvan bij nadere bestudering 2 parkeerplaatsen voor een uitrit zijn geprojecteerd.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop tussen/hoek	bewoners	20	woning	1,80	1	36,0	0%	36,0
Koop tussen/hoek	bezoekers	20	woning	0,30	1	6,0	0%	6,0
Totaal						42,0		42,0

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop tussen/hoek (bewoners)	18,0	18,0	32,4	36,0	28,8	21,6	28,8	25,2
Koop tussen/hoek (bezoekers)	0,6	1,2	4,8	0,0	4,2	3,6	6,0	4,2
Totaal	18,6	19,2	37,2	36,0	33,0	25,2	34,8	29,4

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekenningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Garage met dubbele oprit	4	3	12	1,8	7,2
Totaal			12		7,2

Parkeeraanbod per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2
Openbare ruimte nieuw	28	28	28	28	28	28	28	28
Totaal	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2

Parkeerbalans per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2	35,2
Vraag	18,6	19,2	37,2	36,0	33,0	25,2	34,8	29,4
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	16,6	16,0	-2,0	-0,8	2,2	10,0	0,4	5,8

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) 37,2 pp bedraagt. Er zijn 6,0 pp nodig om de bezoekers op alle dagdelen een plek te kunnen bieden. Het theoretische parkeeraanbod op eigen terrein is 12 pp maar vanwege praktijkervaringen met het gebruik wordt een berekeningsaantal van 7,2 pp op eigen terrein gehanteerd. Het openbare parkeeraanbod bedraagt 28 pp. Het plan heeft een negatieve parkeerbalans van -2,0 pp.

Advies

Er kan een positieve parkeerbalans worden verkregen door de parkeervraag te verminderen (minder woningen of andere invulling) of door het parkeeraanbod te vergroten door ergens nog 2 pp in te passen.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 2: Appartementen in plaats van bovenverdieping winkel
Tekening:
Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt nabij de Kapteijnstraat een bovenetage van een winkel omgebouwd naar twee middeldure koopetages. In de huidige situatie zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Zowel personeel als bezoekers dienen gebruik te maken van de openbare parkeervoorzieningen in het centrum.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Detailhandel	algemeen	-200	m ² bvo	3,40	100	-6,8	0%	-6,8
Totaal af						-6,8		-6,8
Koop etage midden	bewoners	2	woning	1,20	1	2,4	0%	2,4
Koop etage midden	bezoekers	2	woning	0,30	1	0,6	0%	0,6
Totaal bij						3,0		3,0
VERSCHIL						-3,8		-3,8

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Detailhandel (algemeen)	-2,0	-4,1	-0,7	0,0	-5,1	-6,8	0,0	0,0
Totaal af	-2,0	-4,1	-0,7	0,0	-5,1	-6,8	0,0	0,0
Koop etage midden (bewoners)	1,2	1,2	2,2	2,4	1,9	1,4	1,9	1,7
Koop etage midden (bezoekers)	0,1	0,1	0,5	0,0	0,4	0,4	0,6	0,4
Totaal bij	1,3	1,3	2,6	2,4	2,3	1,8	2,5	2,1
VERSCHIL	-0,8	-2,8	2,0	2,4	-2,8	-5,0	2,5	2,1

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
					0,0
					0,0
Totaal			0		0,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling			2,0	2,4			2,5	2,1
Totaal	0,0	0,0	2,0	2,4	0,0	0,0	2,5	2,1

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	0,0	0,0	2,0	2,4	0,0	0,0	2,5	2,1
Vraag	-0,8	-2,8	2,0	2,4	-2,8	-5,0	2,5	2,1
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,8	2,8	0,0	0,0	2,8	5,0	0,0	0,0

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 2,6 pp is. Er is 0,6 (afgerond 1) openbare parkeerplaats nodig om de bezoekers op alle dagdelen een plek te kunnen bieden. Omdat op het maatgevende moment 0,7 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de detailhandel, bedraagt de parkeereis 2,0 pp. Aangezien voor plannen binnen het centrum een vrijstelling van de parkeereis van maximaal 3 pp wordt verleend, kan dit plan worden uitgevoerd zonder dat de ontwikkelaar een parkeertekort hoeft af te kopen.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 3: Bovenverdieping winkel in plaats van appartementen
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt nabij het Gouthorpeplein twee middeldure koopetages omgebouwd tot een bovenetage van een winkel (300 m² bvo). In de huidige situatie zijn geen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig. Zowel bewoners als bezoekers maakten (al dan niet met een parkeervergunning) gebruik van het parkeerterrein Kapteijnstraat. De restcapaciteit op de Kapteijnstraat is op het drukste moment 30 pp.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop etage midden	bewoners	-2	woning	1,20	1	-2,4	0%	-2,4
Koop etage midden	bezoekers	-2	woning	0,30	1	-0,6	0%	-0,6
Totaal af						-3,0		-3,0
Detailhandel	algemeen	300	m ² bvo	3,40	100	10,2	0%	10,2
Totaal bij						10,2		10,2
VERSCHIL						7,2		7,2

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop etage midden (bewoners)	-1,2	-1,2	-2,2	-2,4	-1,9	-1,4	-1,9	-1,7
Koop etage midden (bezoekers)	-0,1	-0,1	-0,5	0,0	-0,4	-0,4	-0,6	-0,4
Totaal af	-1,3	-1,3	-2,6	-2,4	-2,3	-1,8	-2,5	-2,1
Detailhandel (algemeen)	3,1	6,1	1,0	0,0	7,7	10,2	0,0	0,0
Totaal bij	3,1	6,1	1,0	0,0	7,7	10,2	0,0	0,0
VERSCHIL	1,8	4,8	-1,6	-2,4	5,3	8,4	-2,5	-2,1

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Totaal			0		0,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling	1,8	4,8			5,0	5,0		
Totaal	1,8	4,8	0,0	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	1,8	4,8	0,0	0,0	5,0	5,0	0,0	0,0
Vraag	1,8	4,8	-1,6	-2,4	5,3	8,4	-2,5	-2,1
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,0	0,0	1,6	2,4	-0,3	-3,4	2,5	2,1

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 10,2 pp is. Omdat op het maatgevende moment 1,8 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de woningen, bedraagt de parkeereis 8,4 pp. Voor dit plan kan de maximale vrijstelling worden verleend van 5 pp omdat voldoende capaciteit aanwezig is in de omgeving. Het plan heeft een negatieve parkeerbalans van -3,4 pp.

Advies

Het plan kan in de beoogde vorm worden gerealiseerd indien de ontwikkelaar het resterende parkeertekort (3,4 pp) afkoopt door een storting ten behoeve van de bestemmingsreserve parkeervoorzieningen. Daarnaast kan worden overwogen het plan aan te passen.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 4: Kantoor in plaats van 2 onder 1 kapper.
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt nabij het Gowthorpeplein een twee onder 1 kapper gesloopt en vervangen door een kantoor zonder baliefunctie van 500 m² bvo. In het plan zijn 2 pp op eigen terrein opgenomen welke alleen zijn bedoeld voor de directie.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop twee onder 1 kap	bewoners	-2	woning	1,20	1	-2,4	0%	-2,4
Koop twee onder 1 kap	bezoekers	-2	woning	0,30	1	-0,6	0%	-0,6
Totaal af						-3,0		-3,0
Kantoor	algemeen	500	m ² bvo	1,60	100	8,0	0%	8,0
Totaal bij						8,0		8,0
VERSCHIL						5,0		5,0

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop twee onder 1 kap (bewoners)	-1,2	-1,2	-2,2	-2,4	-1,9	-1,4	-1,9	-1,7
Koop twee onder 1 kap (bezoekers)	-0,1	-0,1	-0,5	0,0	-0,4	-0,4	-0,6	-0,4
Totaal af	-1,3	-1,3	-2,6	-2,4	-2,3	-1,8	-2,5	-2,1
Kantoor (algemeen)	8,0	8,0	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
Totaal bij	8,0	8,0	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0
VERSCHIL	6,7	6,7	-2,2	-2,4	-1,9	-1,8	-2,5	-2,1

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Haakse parkeerplaats op terrein	2	1	2	1,0	2,0
Totaal			2		2,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling	4,7	4,7						
Totaal	6,7	6,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	6,7	6,7	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Vraag	6,7	6,7	-2,2	-2,4	-1,9	-1,8	-2,5	-2,1
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,0	0,0	4,2	4,4	3,9	3,8	4,5	4,1

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 8,0 pp is. Omdat op het maatgevende moment 1,3 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de woningen, bedraagt de parkeereis 6,7 pp. Omdat op eigen terrein 2 pp worden gerealiseerd en omdat het plan in aanmerking komt voor een vrijstelling van maximaal 5 pp vanwege voldoende parkeercapaciteit in de omgeving, ontstaat er een positieve parkeerbalans.

Omschrijving

Plan: Voorbeeld 5: Revitalisering perceel centrum Barneveld.
 Tekening:
 Datum tekening:

Ligging

Plaats: Barneveld
 Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk
 Stedelijke zone: Centrum

Beschrijving

Binnen de centrumring van Barneveld wordt op een perceel nabij het Gowthorpeplein een hoekwoning en 4 garageboxen gesloopt en vervangen door een winkel met daarboven 5 appartementen. In het plan is een inpandige parkeerstalling voor 6 pp opgenomen.

Programma en parkeernorm

Functie	groep	aantal	eenheid	norm	eenheden	normvraag	reductie	normvraag na reductie
Koop tussen/hoek	bewoners	-1	woning	1,30	1	-1,3	0%	-1,3
Koop tussen/hoek	bezoekers	-1	woning	0,30	1	-0,3	0%	-0,3
Totaal af						-1,6		-1,6
Koop etage duur	bewoners	5	woning	1,40	1	7,0	0%	7,0
Koop etage duur	bezoekers	5	woning	0,30	1	1,5	0%	1,5
Detailhandel	algemeen	129	m2 bvo	3,40	100	4,4	0%	4,4
Totaal bij						12,9		12,9
VERSCHIL						11,3		11,3

Geraamde aanwezigheidspercentages

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%

Parkeervraag per dagdeel

Functie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Koop tussen/hoek (bewoners)	-0,7	-0,7	-1,2	-1,3	-1,0	-0,8	-1,0	-0,9
Koop tussen/hoek (bezoekers)	0,0	-0,1	-0,2	0,0	-0,2	-0,2	-0,3	-0,2
Totaal af	-0,7	-0,7	-1,4	-1,3	-1,3	-1,0	-1,3	-1,1
Koop etage duur (bewoners)	3,5	3,5	6,3	7,0	5,6	4,2	5,6	4,9
Koop etage duur (bezoekers)	0,2	0,3	1,2	0,0	1,1	0,9	1,5	1,1
Detailhandel (algemeen)	1,3	2,6	0,4	0,0	3,3	4,4	0,0	0,0
Totaal bij	5,0	6,4	7,9	7,0	9,9	9,5	7,1	6,0
VERSCHIL	4,3	5,7	6,5	5,7	8,7	8,5	5,8	4,8

Parkeeraanbod eigen terrein

Parkeervoorziening	aantal	theoretisch aantal		berekeningsaantal	
		per stuk	totaal	per stuk	totaal
Haakse parkeerplaats op terrein	7	1	7	1,0	7,0
Garagebox (niet bij woning)	-4	1	-4	0,5	-2,0
Totaal			3		5,0

Parkeeraanbod per dagdeel

Locatie	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Eigen terrein (specificeren)	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Openbare ruimte nieuw								
Vrijstelling	1,3	2,7	3,5	2,7	5,0	3,0	2,8	1,8
Totaal	4,3	5,7	6,5	5,7	8,0	6,0	5,8	4,8

Parkeerbalans per dagdeel

Aantal	werkdag				koop avond	zaterdag		zondag middag
	ochtend	middag	avond	nacht		middag	avond	
Aanbod	4,3	5,7	6,5	5,7	8,0	6,0	5,8	4,8
Vraag	4,3	5,7	6,5	5,7	8,7	8,5	5,8	4,8
Parkeerbalans (aanbod-vraag)	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,7	-2,5	0,0	0,0

Conclusie

Uit de berekening blijkt dat de maatgevende parkeervraag (tijdens het drukste moment) in de nieuwe situatie 9,9 pp is. Omdat op het maatgevende moment 1,3 pp beschikbaar komt vanwege het verdwijnen van de woningen, bedraagt de parkeereis 8,7 pp waarvan minimaal 5,3 pp (afgerond 6 pp) openbaar toegankelijk moet zijn ten behoeve van de maximale gelijktijdige aanwezigheid van bezoekers van de woningen en de detailhandel. Naast deze openbare plaatsen zou een parkeeraanbod van afgerond 3 pp (8,7 pp - 6 pp) op eigen terrein volstaan. Het plan komt in aanmerking voor een vrijstelling van maximaal 5 parkeerplaatsen op de koopavond en maximaal 3 pp op zaterdagmiddag. Op zaterdagmiddag is de restcapaciteit op binnen de vastgestelde loopafstand namelijk minder dan 15%. Ondanks de vrijstellingen kent het plan een negatieve parkeerbalans van -2,5 pp.

Advies

Het plan kan in de beoogde vorm worden gerealiseerd indien de ontwikkelaar het resterende parkeertekort (2,5 pp) afkoopt door een storting ten behoeve van de bestemmingsreserve parkeervoorzieningen. Daarnaast kan worden overwogen het plan aan te passen.

Bijlage 5 – Onderbouwing afkoopbedrag

De parkeerbijdrage wordt gelijk gesteld aan de gemiddelde reële stichtingskosten van een parkeervoorziening. Daarmee wordt gewaarborgd dat de gemeente ook daadwerkelijk de aan te leggen parkeerplaatsen kan bekostigen, zonder dat zij zelf extra middelen beschikbaar hoeft te stellen. Omdat de laatste jaren landelijk is gebleken dat veel gebouwde openbare parkeervoorzieningen (zwaar) verliesgevend zijn in exploitatie, wordt bij het bepalen van het afkoopbedrag alleen uitgegaan van de realisatie van een openbare parkeerplaats op maaiveld op eigen of nog te verwerven gronden.

De kosten bestaan uit:

- A. kosten voor voorbereiding, procedures en ontwerp;
- B. kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden;
- C. stichtingskosten van de parkeervoorziening;
- D. kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening.

A. Voorbereidingskosten

Het gebruik maken van de afkoopregeling betekent feitelijk dat de gemeente een verplichting van een aanvrager overneemt. Dat brengt mee dat de gemeente binnen de gestelde periode een plan moet voorbereiden en uitwerken om een parkeervoorziening te realiseren. Hierbij moeten mogelijk ook procedures worden doorlopen. Dat gaat ten koste van de ambtelijke capaciteit voor overige, reguliere werkzaamheden. De voorbereidingskosten kunnen per parkeerplaats zeer sterk uiteenlopen. Ingeschat wordt dat per parkeerplaats minimaal 10 uur benodigd is. De voorbereidingskosten bedragen dan minimaal circa € 1.000 per parkeerplaats. Eventuele meerkosten neemt de gemeente voor zijn rekening.

B. Grondprijs

Het gemiddelde ruimtebeslag dat benodigd is voor het aanleggen van een parkeerplaats in de openbare ruimte komt neer op circa 25 m². Hierbij wordt rekening gehouden met het parkeervak zelf en de wegen en voorzieningen die tot het parkeervak leiden. De grondprijs wordt berekend op basis van de gemiddelde grondverwervingsprijs waarmee rekening gehouden moet worden in het centrum (€ 300,- per m²). De grondprijs bedraagt dan € 7.500 (25 x € 300) per parkeerplaats.

C. Stichtingskosten

De bouwkosten van een parkeervoorziening lopen sterk uiteen. Factoren als zijnde grondslag, bodemopbouw en grondwaterstand zijn in grote mate bepalend voor de hoogte van de bouwkosten van een parkeervoorziening. 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.

D. Beheer en onderhoud

Beheer en onderhoud van de parkeervoorzieningen die worden gerealiseerd, worden binnen het regulier onderhoud meegenomen. Dit betekent dat er bij gebruik van de reserve sprake zal zijn van areaaluitbreiding van het gemeentelijk verhard oppervlak. Via de reguliere begrotingscycli wordt dit meegenomen in een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten komen daarmee voor rekening van de gemeente. Voor beheer- en onderhoudskosten wordt € 1.000,- per parkeerplaats gerekend.

Totale kosten

De totale kosten van een parkeervoorziening komen daarmee op:

Kosten voor voorbereiding, procedures en ontwerp	€ 1.000,00
Kosten voor het beschikbaar stellen of verwerven van de gronden	€ 7.500,00
Stichtingskosten van de parkeervoorziening op maaiveld	€ 3.500,00
Kosten voor beheer en onderhoud van de voorziening	€ 1.000,00
TOTAAL	€ 13.000,00

Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd en naar beneden afgerond op € 500,-. Dit betekent dat het bedrag niet elk jaar wordt gewijzigd en in stappen van € 500,- wordt verhoogd. In de onderstaande tabel is een voorbeeld opgenomen van een de afronding van kosten bij fictief gekozen indexeringscijfers voor de komende jaren. Voor het uiteindelijk te verrekenen bedrag wordt uitgegaan van het jaar waarin de aanvraag omgevingsvergunning is ingediend.

Jaar	Index	Kosten	Afronding
2014		€ 13.000,00	€ 13.000,00
2015	0,50%	€ 13.065,00	€ 13.000,00
2016	1,00%	€ 13.195,65	€ 13.000,00
2017	1,20%	€ 13.354,00	€ 13.000,00
2018	0,80%	€ 13.460,83	€ 13.000,00
2019	1,00%	€ 13.595,44	€ 13.500,00
2020	1,20%	€ 13.758,58	€ 13.500,00
2021	1,40%	€ 13.951,20	€ 13.500,00
2022	1,60%	€ 14.174,42	€ 14.000,00
2023	1,40%	€ 14.372,86	€ 14.000,00
2024	1,80%	€ 14.631,58	€ 14.500,00

Figuur 1 Voorbeeld afronding afkoopbedrag

Bijlage 6 – Overeenkomst afkoop parkeereis

Partijen:

<Naam en plaats aanvrager omgevingsvergunning>, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door <naam> (als het een rechtspersoon betreft), hierna te noemen “de initiatiefnemer”;

en

de gemeente Barneveld, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer/mevrouw <naam>, hoofd van de afdeling <afdeling>, hierna te noemen “de gemeente”;

overwegende:

1. dat de initiatiefnemer een omgevingsvergunning heeft aangevraagd voor het bouwen/verbouwen van <xxxx>, sectie <xxxx>, kadastraal nummer <xxxx>, in <xxxx> (plaats);
2. dat het bouwplan gelegen is in de gemeente Barneveld, zijnde het gebied waarvoor de afkoopregeling van toepassing is;
3. dat krachtens artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening gemeente Barneveld, hierna te noemen “de Bouwverordening”, indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort (de parkeereis);
4. dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Barneveld, hierna te noemen “het college”, op grond van artikel 2.5.30, vierde lid, van de Bouwverordening op grond van bijzondere omstandigheden, dan wel op grond van de overweging dat op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien, ontheffing kan verlenen van de in artikel 2.5.30, eerste lid van de Bouwverordening opgenomen parkeereis en daaraan een financiële voorwaarde kan verbinden;
5. dat de parkeertoets zoals omschreven in de Nota Parkeernormen van de gemeente Barneveld, met betrekking tot het onder de eerste overweging genoemde bouwplan, leidt tot de eis van een te scheppen parkeergelegenheid ter grootte van <xxxx> parkeerplaatsen, aan welke eis het bouwplan niet voldoet nu daarin <xxxx> parkeerplaatsen zijn opgenomen met als resultaat een tekort van <xxxx> parkeerplaatsen;

komen het volgende overeen:

Artikel 1 Verplichtingen initiatiefnemer

1. De initiatiefnemer verplicht zich de gemeente in staat te stellen in de, door de bouw/verbouw van het hiervoor onder de eerste overweging genoemde pand, te verwachten parkeerbehoefte te voorzien. De initiatiefnemer stort hiervoor een geldsom ten behoeve van de bestemmingsreserve parkeervoorzieningen voor <xxxx> parkeerplaatsen, zoals die wordt bepaald aan de hand van het normbedrag zoals die op het moment van het aangaan van de overeenkomst geldt.
2. Bij het aangaan van de overeenkomst geldt een bedrag van € <xxxx> (normbedrag) prijspeil van het jaar <xxxx> per parkeerplaats. Het totaalbedrag bedraagt € <xxxx>.

Paraaf
initiatiefnemer

Paraaf
gemeente

3. Het in het tweede lid genoemde bedrag moet voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de bouw/verbouw van het onder de eerste overweging genoemde pand aan de gemeente worden overgemaakt. De initiatiefnemer ontvangt hiervoor een factuur van de gemeente.
4. Bij niet tijdige betaling van de aan de gemeente krachtens deze overeenkomst toekomende gelden, komen de gerechtelijke en/of buitengerechtelijke kosten van incasso voor rekening van de initiatiefnemer. Alsdan is de initiatiefnemer aan de gemeente rente verschuldigd gelijk aan de wettelijke rente, te rekenen vanaf de dag van opeisbaarheid.

Artikel 2 Verplichtingen gemeente

De gemeente aanvaardt de in artikel 1, tweede lid, van deze overeenkomst genoemde geldsom en verplicht zich om op acceptabele loopafstand behorende bij de hier toegevoegde functie van het in de eerste overweging genoemde bouwplan te voorzien in de ontstane parkeerbehoefte. De gemeente doet dit door middel van nieuw aan te leggen of in stand houden van reeds gerealiseerde (al dan niet voorgefinancierde) voor openbaar gebruik bestemde parkeerplaatsen gelijk aan het aantal parkeerplaatsen zoals genoemd in artikel 1, eerste lid, van deze overeenkomst, met inachtneming van de beleidsregels conform de nota Parkeernormen. De parkeerplaatsen mogen buiten acceptabele loopafstand worden gerealiseerd indien dit naar verwachting leidt tot een zodanige verschuiving van de parkeerdruk dat er redelijkerwijs parkeeraanbod ontstaat binnen acceptabele loopafstand.

Artikel 3 Geen aanspraak op uitsluitend gebruik

De initiatiefnemer doet voor nu en voor de toekomst afstand van iedere aanspraak op het uitsluitend gebruik van de door de gemeente uit hoofde van deze overeenkomst aangelegde of aan te leggen parkeerplaatsen.

Artikel 4 Geen recht ontlenen op omgevingsvergunning

De initiatiefnemer kan aan het sluiten van deze overeenkomst niet het recht ontlenen dat de vergunning voor de bouw/verbouw van het onder overweging 1 genoemde pand daadwerkelijk door de gemeente zal worden verleend.

Artikel 5 Ontbinding overeenkomst

1. Deze overeenkomst wordt zonder gerechtelijke tussenkomst ontbonden als de vergunning voor de bouw/verbouw van het onder de eerste overweging genoemde pand niet wordt verleend, in het kader van een bezwaar- of beroepsprocedure alsnog wordt geweigerd dan wel gedurende de bouw/verbouw van het pand wordt ingetrokken.
2. Ingeval van ontbinding van de overeenkomst wordt – indien van toepassing – het gestorte bedrag, aan de initiatiefnemer gerestitueerd.

Artikel 6 Rechtsopvolging

De in deze overeenkomst opgenomen rechten en verplichtingen van de initiatiefnemer gaan over op diens rechtsopvolger.

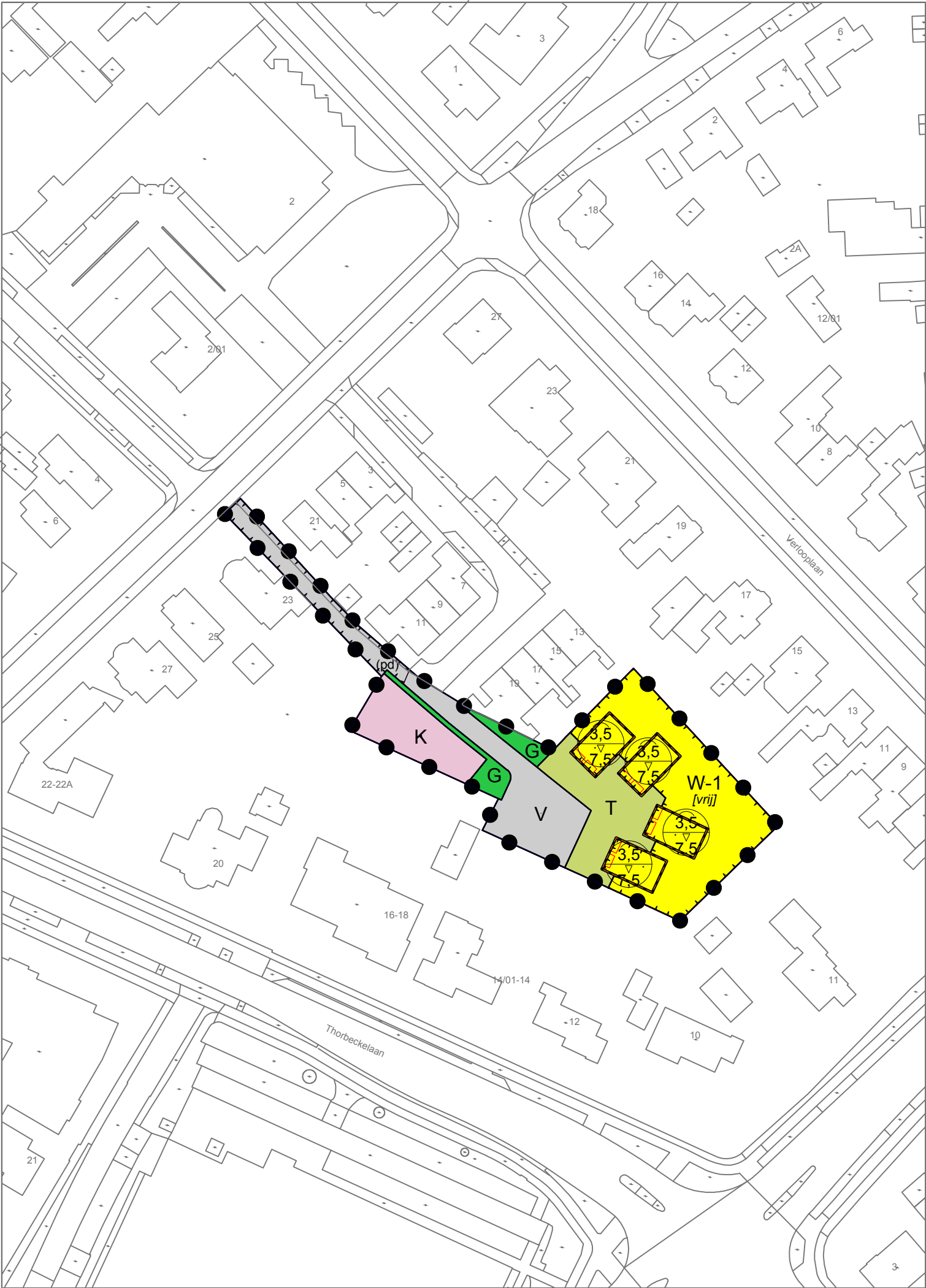
Aldus opgemaakt in tweevoud en ondertekend op <datum>,

de initiatiefnemer,

de gemeente,

(naam en handtekening)

(naam en handtekening)



- Plangrens
- Enkelbestemmingen
- G

Groen
- K

Kantoor
- T

Tuin
- V

Verkeer
- W-1

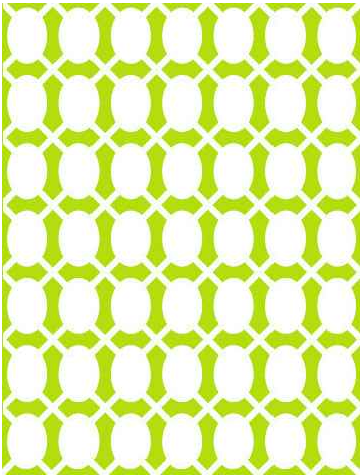
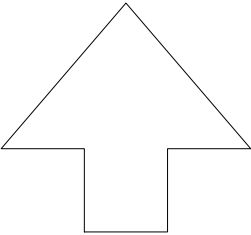
Wonen - 1
- Funcctieaanduidingen
- (pd)

pad
- Bouwvlakken
- bouwvlak
- Bouwaanduidingen
- [vrij]

vrijstaand
- Maatvoeringen
- 3,5

7,5

maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)
- Figuren
- gevellijn
- Verklaringen
- topografische gegevens



Bestemmingsplan Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan			
Ruimtelijke Ontwikkeling			
Getekend	Team SPO	Status	vastgesteld
Datum	07-03-2018	Tekeningnummer	1429-0002
Schaal	1: 1.000	Formaat	A3
Filenaam	1429-0002-4-plot.dwg		

Nr 19-43

De raad van de gemeente Barneveld;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, nr 19-43;

overwegende dat het gelet op de tussenuitspraak van de Raad van State d.d. 6 februari 2019 wenselijk is dat de toelichting bij het bestemmingsplan “Thorbeckelaan-Groen van Prinstererlaan” nader wordt gemotiveerd om de beoogde ontwikkelingen op het perceel aan de Thorbeckelaan/Groen van Prinstererlaan te Barneveld planologisch mogelijk te maken;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening;

b e s l u i t :

In te stemmen met de nadere motivering van het besluit van 7 maart 2018.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 22 mei 2019.

De raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,