

BIJLAGE – Uitvoering opdracht tussenuitspraak d.d. 30 maart 2022

Op 30 maart 2022 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) tussenuitspraak over de afwijzing van de raad om het bestemmingsplan voor het perceel Tussenweg 136 te Tuk vast te stellen. De Afdeling heeft de bestuurlijke lus toegepast en de raad opgedragen om het weigeringsbesluit deugdelijker te onderbouwen, dan wel een gewijzigd besluit te nemen. De tussenuitspraak is als bijlage bijgevoegd.

Op 13 september 2022 heeft de raad met inachtneming van de tussenuitspraak van 30 maart 2022, nr. 202104917/1/R3 en ter uitvoering van de in de tussenuitspraak opgedragen opdracht, besloten om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

Ter uitvoering van de opdracht uit de tussenuitspraak is artikel 3.1.1, onder a, als volgt gewijzigd: De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het uitoefenen van specifieke bedrijfsactiviteiten gericht op de reparatie van auto-elektronica;

Ter uitvoering van de tussenuitspraak is initiatiefnemer in de gelegenheid gesteld om alsnog te reageren op de ingediende zienswijzen en een onderbouwing aan de leveren ter beoordeling van de verkeersaantrekkende werking van de geplande ontwikkeling op het perceel Tukseweg 136 te Tuk. Initiatiefnemer heeft gebruik gemaakt van de gebonden mogelijkheid. De aangeleverde documenten maken deel uit van het gewijzigde besluit van de raad van 13 september 2022 en zijn als bijlagen bijgevoegd. Het gaat om de volgende stukken:

- Bijlage - Reactie initiatiefnemer op zienswijzen inzake Tukseweg 136 Tuk
- Bijlage - Onderbouwing verkeersaantrekkende werking initiatief Tukseweg 136 Tuk

Reactienota zienswijzen

De gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan betekent dat aan een aantal zienswijzen, waarin wordt verzocht om het aangevraagde initiatief specifiek te bestemmen, alsnog tegemoet wordt gekomen. Dit betekent dat voor de beantwoording van dit onderdeel in de reactienota zienswijzen, verwezen wordt naar het gewijzigde besluit van 13 september 2022. De onderbouwing in de reactienota zienswijzen die betrekking heeft op milieucategorie 1 en 2 is derhalve niet van toepassing, omdat met de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan de aangevraagde ontwikkeling specifiek is bestemd.

ECLI	ECLI:NL:RVS:2022:943
Datum uitspraak	30 maart 2022
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 30 maart 2021 heeft de raad van de gemeente Steenwijkerland de aanvraag van [appellant] om een bestemmingsplan vast te stellen voor het perceel [locatie] te Tuk, gemeente Steenwijkerland, afgewezen. [appellant] is eigenaar van het perceel [locatie] te Tuk. Voorheen was op het perceel een school aanwezig. Voor het perceel geldt de bestemming "Maatschappelijk" op grond van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen". Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor onderwijs en andere educatieve doeleinden met daaraan ondergeschikt groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. [appellant] is van plan om op het perceel een werkplaats te realiseren om auto-onderdelen en auto-elektronica te repareren, om deze vervolgens op een andere locatie opnieuw in auto's te monteren. Daarnaast wil [appellant] een bedrijfswoning op het perceel realiseren. [appellant] heeft bij brief van 24 augustus 2016 een aanvraag gedaan om de bestemming op het perceel te wijzigen.

Volledige tekst

202104917/1/R3.

Datum uitspraak: 30 maart 2022

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

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

[appellant], wonend te Kallenkote, gemeente Steenwijkerland, handelend onder de naam [bedrijf],

appellant,

en

de raad van de gemeente Steenwijkerland,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 30 maart 2021 heeft de raad de aanvraag van [appellant] om een bestemmingsplan vast te stellen voor het perceel [locatie] te Tuk, gemeente Steenwijkerland, afgewezen.

Tegen dit besluit heeft [appellant] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 4 februari 2022, waar [appellant], vertegenwoordigd door mr. K.A. Faber, advocaat te Heerenveen, en de raad, vertegenwoordigd door mr. M.J. Tunnissen, advocaat te Arnhem, en mr. A. Bašić, zijn verschenen.

Overwegingen

1. [appellant] is eigenaar van het perceel [locatie] te Tuk. Voorheen was op het perceel een school aanwezig. Voor het perceel geldt de bestemming "Maatschappelijk" op grond van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen". Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor onderwijs en andere educatieve doeleinden met daaraan ondergeschikt groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

[appellant] is van plan om op het perceel een werkplaats te realiseren om auto-onderdelen en auto-elektronica te repareren, om deze vervolgens op een andere locatie opnieuw in auto's te monteren. Daarnaast wil [appellant] een bedrijfswoning op het perceel realiseren. [appellant] heeft bij brief van 24 augustus 2016 een aanvraag gedaan om de bestemming op het perceel te wijzigen.

Het ontwerpbestemmingsplan "Tuk - [locatie]" heeft van 24 juli 2019 tot en met 3 september 2019 ter inzage gelegen. Over het ontwerpbestemmingsplan zijn acht zienswijzen ontvangen, die tot een aantal aanpassingen van het ontwerpplan heeft geleid. Bij besluit van 30 maart 2021 heeft de raad besloten het bestemmingsplan niet vast te stellen.

Bestuurlijke lus

2. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

Toetsingskader

3. Bij het besluit over de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsruimte en moet hij de betrokken belangen afwegen. De Afdeling maakt die belangenafweging niet zelf, maar beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit om het bestemmingsplan niet vast te stellen in overeenstemming is met het recht.

Beroepsgronden

Toepassing artikel 3:15, derde lid, van de Awb

4. [appellant] klaagt dat hij niet in de gelegenheid is gesteld te reageren op de zienswijzen. Hij meent dat de raad in strijd heeft gehandeld met artikel 3:15, derde lid, van de Awb door hem niet die gelegenheid te bieden.

4.1. De raad heeft ter zitting aangegeven dat [appellant] terecht stelt dat deze gelegenheid hem niet is geboden. Deze omissie kan volgens de raad echter gepasseerd worden, omdat een inhoudelijke discussie over de ruimtelijke aanvaardbaarheid alsnog gevoerd is in het kader van de beroepsprocedure.

4.2. Artikel 3:15, derde lid, van de Awb luidt:

"Indien het een besluit op aanvraag betreft, stelt het bestuursorgaan de aanvrager zo nodig in de gelegenheid te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen."

4.3. De Afdeling is van oordeel dat [appellant] terecht klaagt dat hij niet in de gelegenheid gesteld is te reageren op de ingediende zienswijzen, waartoe de raad hem de gelegenheid had moeten bieden op grond van artikel 3:15, derde lid, van de Awb. Zoals uit de Memorie van Toelichting bij de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb (Kamerstukken II, 1999-2000, 27 023, nr. 3, blz. 25) blijkt, betekenen de woorden 'zo nodig' niet dat het bestuursorgaan vrij is naar believen al of niet toepassing te geven aan deze bepaling. Met de bedoelde zinsnede wordt slechts aangegeven dat er gevallen kunnen zijn waarin toepassing duidelijk niet nodig is. De Afdeling is van oordeel dat van een dergelijk geval geen sprake is.

Het betoog slaagt.

Ruimtelijke aanvaardbaarheid

5. [appellant] betoogt dat de raad het bestemmingsplan ten onrechte niet heeft vastgesteld. [appellant] voert aan dat de raad ten onrechte heeft geoordeeld dat participatie in onvoldoende mate heeft plaatsgevonden en dat er daarom geen draagvlak voor de ontwikkeling is ontstaan in de omgeving. [appellant] wijst erop dat het ontwerpbestemmingsplan 6 weken ter inzage heeft gelegen, waarbij een ieder de gelegenheid is geboden een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. De zienswijzen die zijn ontvangen hebben ook geleid tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. De raad betreft ten onrechte in het bestreden besluit dat dit niet heeft geresulteerd in voldoende draagvlak in de omgeving. Dit is volgens [appellant] geen ruimtelijk relevant argument.

[appellant] betwist het oordeel van de raad dat het toestaan van bedrijvigheden die onder milieucategorie 2 vallen onwenselijk is vanwege de nabijheid van woningen. Volgens [appellant] is er geen overlast te verwachten van bedrijven die onder milieucategorie 2 vallen, gelet op het feit dat de afstand tussen het plangebied en de nabije woningen voldoet aan de normeringen uit de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG-brochure). De raad heeft dan ook ten onrechte geoordeeld dat het bestemmingsplan niet strekt tot een goede ruimtelijke ordening.

[appellant] wijst er verder op dat er geen bezwaren naar voren zijn gekomen tegen het plaatsen van een bedrijfswoning. Volgens hem had de raad het bestemmingsplan gewijzigd vast kunnen stellen en de bedrijfswoning op het perceel kunnen toelaten.

5.1. De raad betwist het standpunt van [appellant]. De raad erkent dat er een zienswijzeprocedure heeft plaatsgevonden conform de wettelijke voorschriften. Dit maakt

volgens de raad echter niet dat er ook voldoende participatie heeft plaatsgevonden. De raad meent dat participatie gericht moet zijn op het creëren van draagvlak in de omgeving en niet alleen op het verstrekken van informatie. De raad concludeert uit de ingediende zienswijzen dat er onvoldoende draagvlak is in de omgeving voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

De raad voert aan dat de toets van het bestemmingsplan aan de goede ruimtelijke ordening breder is dan uitsluitend afwegingen ten aanzien van milieuzonering. Ter zitting heeft de raad erop gewezen dat [appellant] onvoldoende gegevens heeft overgelegd om te beoordelen of de beoogde ontwikkeling aanvaardbaar is gelet op de verkeersaantrekkende werking van het bedrijf. De raad acht verder van belang dat verschillende bedrijven in het verleden gestimuleerd zijn uit de omgeving te vertrekken en zich elders te vestigen, waaronder een garagebedrijf dat voorheen aan de Tukseweg was gevestigd. De raad meent dat het toestaan van de beoogde bedrijfsactiviteiten haaks staat op dit uitgangspunt.

Verder stelt de raad dat het realiseren van uitsluitend een bedrijfswoning geen reële mogelijkheid is, omdat daarvoor immers geen noodzaak bestaat indien er niet ook een bedrijf wordt gerealiseerd.

5.2. De Afdeling is van oordeel dat het bestreden besluit onvoldoende is gemotiveerd en daarmee in strijd is met artikel 3:46 van de Awb. Zoals is overwogen onder 21.1 van de uitspraak van de Afdeling van 30 juni 2021 ([ECLI:NL:RVS:2021:1424](#)) mag het ontbreken van draagvlak een rol spelen bij het besluit om een bestemmingsplan niet vast te stellen. Het ontbreken van draagvlak kan echter geen dragend argument zijn om een plan niet vast te stellen. Een dergelijk besluit dient in de eerste plaats te zijn ingegeven door ruimtelijke motieven die deugdelijk zijn onderbouwd. De raad heeft het ontbreken van draagvlak dus mogen betrekken bij het afwijzen van de aanvraag om het bestemmingsplan vast te stellen. Daarbij dient de raad evenwel ook een deugdelijke ruimtelijke motivering te geven voor het niet vaststellen van het bestemmingsplan.

De raad heeft echter geen deugdelijke ruimtelijke onderbouwing ten grondslag gelegd aan het besluit om het plan niet vast te stellen. De Afdeling is niet gebleken op grond van welke overwegingen de raad van oordeel is dat het toestaan van bedrijven die onder milieucategorie 2 vallen onwenselijk moet worden geacht, ondanks dat wordt voldaan aan de richtafstanden uit de VNG-brochure. Het standpunt dat niet is onderzocht of de beoogde ontwikkeling onaanvaardbare gevolgen kan hebben voor de verkeerssituatie overtuigt de Afdeling niet. De raad heeft dit niet uitdrukkelijk aan het weigeringsbesluit ten grondslag gelegd. Uit de motivering van het weigeringsbesluit blijkt niet dat de raad een dergelijke ruimtelijke overweging relevant heeft geacht. Voor zover de raad van oordeel is dat er onvoldoende gegevens voorhanden zijn om de verkeersaantrekkende werking te beoordelen, ligt het op zijn weg om [appellant] in de gelegenheid te stellen om deze gegevens aan te vullen. Dat heeft de raad in dit geval niet gedaan. De Afdeling stelt daarnaast vast dat op grond van de huidige bestemming "Maatschappelijk" die op het perceel rust is, het realiseren van een schoolgebouw planologisch wel is toegelaten. Een dergelijke functie kan een aanzienlijke verkeersaantrekkende werking hebben. De Afdeling is vooralsnog niet overtuigd dat de ruimtelijke ontwikkeling die [appellant] beoogt in relevante mate nadeliger zou zijn voor de verkeerssituatie in de omgeving. De raad heeft onvoldoende gemotiveerd dat het bestemmingsplan dat het college aan de raad heeft voorgelegd, niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Het betoog slaagt.

Conclusie

6. Gelet op wat hiervoor onder 4.3 en 5.2 is overwogen, is de conclusie dat de raad het bestreden besluit in strijd heeft genomen met de artikelen 3:15, derde lid, en 3:46 van de Awb. Alleen al vanwege het feit dat ook artikel 3:46 van de Awb is geschonden, bestaat geen aanleiding de schending van artikel 3:15, derde lid, van de Awb met toepassing van artikel 6:22 van de Awb te passeren.

Bestuurlijke lus

7. Met het oog op een spoedige beslechting van het geschil zal de Afdeling de raad opdragen om binnen 20 weken na verzending van deze tussenuitspraak met inachtneming van wat is overwogen onder 4.3 en 5.2 [appellant] alsnog in de gelegenheid te stellen te reageren op de ingediende zienswijzen en vervolgens te onderbouwen waarom het bestemmingsplan volgens hem niet in redelijkheid kan worden vastgesteld, dan wel een gewijzigd of nieuw besluit te nemen.

De raad dient de Afdeling en [appellant] de uitkomst mede te delen en een eventueel gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de raad van de gemeente Steenwijkerland op:

- om binnen 20 weken na verzending van deze tussenuitspraak met inachtneming van wat in rechtsoverweging 7 is overwogen de gebreken in het besluit van 30 maart 2021 te herstellen of in plaats daarvan een gewijzigd besluit te nemen;
- de uitkomst aan de Afdeling en [appellant] mee te delen en een eventueel gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. B.P.M. van Ravels, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. R.I.Y. Lap, griffier.

Het lid van de enkelvoudige kamer is verhinderd de uitspraak te ondertekenen

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen

Uitgesproken in het openbaar op 30 maart 2022

288-997

Per e-mail:

**Gemeente Steenwijkerland
t.a.v. het college en de raad**

Heerenveen, 14 juni 2022

betreft: [REDACTED] en PTH Trading/Gemeenteraad Steenwijkerland (bp), ADK-180750

uw referentie: 202104917/1/R3- nieuw besluit

Geachte heer, mevrouw,

Namens de heer [REDACTED] te Kallenkote (Steenwijk), (hierna; eisers), te dezer zake domicilie kiezende aan de Burgemeester Falkenaweg 54 (8442 LE) te Heerenveen ten kantore van Advocatenkantoor Faber,

Wordt hierbij door mr. dr. K.A. Faber naar aanleiding van de uitspraak van de raad van state d.d. 30 maart 2022 een nadere reactie aan u toegezonden, met het verzoek om deze mee te nemen in de beoordeling.

Ten aanzien van het onderdeel verkeer wordt hierbij door client de rapportage overlegd van Bureau Schmidt, gevestigd aan de Westerplantage 15 te Leeuwarden. De rapportage wordt overlegd als **productie 4**.

Eiser heeft bij zijn aanvraag van 24 augustus 2016 een uitgebreide plantoelichting gevoegd. Ook heeft hij diverse (onderzoeks)rapporten overlegd voor de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. Op grond van de toelichting en de rapporten heeft het college geoordeeld dat het plan kan worden uitgevoerd. Het college heeft aan de gemeenteraad van Steenwijkerland het bestemmingsplan van eiser voorgelegd ter goedkeuring. Eiser verwijst voor de ruimtelijke onderbouwing van het plan ook nu naar deze toelichting en de rapporten.

Hierbij wordt naar aanleiding van de uitspraak van de raad van state d.d. 30 maart 2022 door eiser een aanvullende rapportage overlegd dat ziet op het onderdeel verkeer. Uit deze rapportage vloeit voort dat met een categorie 1 of 2 bestemming aan de Tukseweg 136 te Tuk, er geen zwaardere belasting zal zijn voor de omwonenden op het punt van het aantal verkeersbewegingen. Indien de concrete bestemming van client in het bestemmingsplan wordt vastgelegd, zal zelfs een lager aantal verkeersbewegingen aan de orde zijn dan bij de huidige bestemming maatschappelijk. De omwonenden zullen dan minder drukte ervaren. Eiser meent

dan ook dat met dit aanvullende rapport de goede ruimtelijke onderbouwing van het plan overeind blijft en het plan goedgekeurd en vastgesteld kan worden. Eiser verzoekt u hier dan ook toe over te gaan.

Ten aanzien van de duurzaamheid van het plan sluit eiser zich aan bij het standpunt van het college in de reactienota zienswijze. Met het aspect duurzaamheid is rekening gehouden. Eiser heeft onderzoek verricht naar de impact van het plan op de natuur. Deze gegevens zijn ingebracht en goedgekeurd.

Eiser stelt voorts vast dat er een bijeenkomst is geweest waarbij een ieder informatie over het plan kon verkrijgen. Daarnaast heeft het plan volgens de regels ter inzage gelegen. Een ieder die dat wenste kon binnen de termijn dat het plan ter inzage lag zijn zienswijze inbrengen in de procedure. Eiser meent dat met de belangen van omwonenden dan ook correct is omgegaan.

Eiser stelt vast dat met de locatie van het bedrijf voldaan wordt aan de afstandsnormen uit de brochure bedrijven en milieuzonering van de VNG. Gelet hierop valt er geen overlast/hinder te verwachten voor de omwonenden. Eiser verwijst u ook naar het standpunt van de Raad van state in de uitspraak d.d. 30 maart 2022 op dit punt. Door het in acht nemen van deze normen is er geen beletsel om het bestemmingsplan dat aan u is voor gelegd, goed te keuren. Door middel van een strook groen is er daarnaast rekening gehouden met de wensen van de omwonenden. Ik verwijs u op dit punt ook opnieuw naar de reactienota zienswijze van het college.

In afwachting van uw berichten.

Hoogachtend,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Karin Faber', written in a cursive style.

Karin Faber



MEMO Verkeer aantrekkende werking ontwikkeling Tukseweg

Opdrachtgever:

PTH Trading

Projectgegevens:

Project: Verkeer aantrekkende werking
ontwikkeling Tukseweg

Projectnummer: BS2022-081

Memogegevens:

Opsteller:

ing. E. Bos

Versie:

D01

Datum vrijgave:

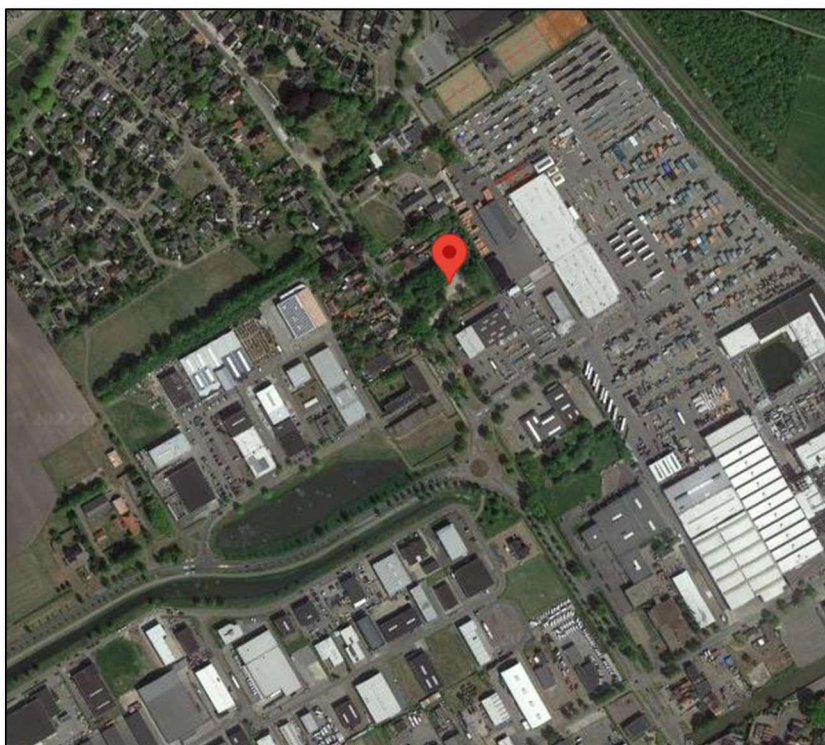
14 juni 2022

Gecontroleerd:

ing. E. Bos

1 Inleiding

PTH Trading wil een bedrijf gaan ontwikkelen op een kavel op de Tukseweg in Tuk. Hiervoor is behoefte aan inzicht in de verkeer aantrekkende werking van de ontwikkeling. In voorliggende memo wordt hierop ingegaan.



Figuur 1 Locatie ontwikkeling



2 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd voor het berekenen van de verkeer aantrekkende werking:

- Huidige bestemming: Maatschappelijk (onderwijs en/of educatieve doeleinden)
 - o Oude situatie (basisschool – ca 8 lokalen, ca 200 leerlingen).

- Oppervlakte perceel: 4.800 m

- Ontwikkeling PTH Trading:

Functie	Afmetingen	m2 bvo
Bedrijfshal totaal	(16*30)	480
- werkruimte	5*16	80
- opslag	25*16	400

- Ook wordt een woning gerealiseerd op de kavel

Voor het berekenen van de verkeer aantrekkende werking, wordt uitgegaan van de CROW richtlijnen (maximale kencijfers, weinig stedelijk, rest bebouwde kom).



3 Verkeer aantrekkende werking

De nieuwe bedrijfshal heeft een gedeelte werkruimte en een gedeelte ruimte voor opslag. De ontwikkeling valt onder milieu- / hindercategorie 1 of 2. Hiervoor heeft het CROW verschillende kencijfers om de verkeer aantrekkende werking te berekenen. Deze kencijfers zijn in de bijlage weergegeven.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie van basisscholen zijn geen kencijfers beschikbaar. Wel zijn er parkeer kencijfers voor personeel en een rekentool voor het aantal parkeerplaatsen voor ouders beschikbaar. Deze zijn in de bijlage opgenomen. Deze parkeer kencijfers kunnen worden gebruikt om de verkeer aantrekkende werking van een basisschool te berekenen.

3.1 Verkeer aantrekkende werking oude situatie (basisschool)

Verkeer aantrekkende werking personeel

In bijlage 1 is de berekening van de verkeersgeneratie van het personeel weergegeven. Het personeel heeft een verkeersgeneratie van 16 verkeersbewegingen per etmaal.

Verkeer aantrekkende werking ouders

In bijlage 1 is de berekening van de verkeersgeneratie van de ouders weergegeven. De ouders hebben een verkeersgeneratie van 52 verkeersbewegingen per etmaal.

De totale verkeersgeneratie (personeel + ouders) van de basisschool bedraagt 68 verkeersbewegingen per etmaal.

3.2 Verkeer aantrekkende werking ontwikkeling Tukseweg

De ontwikkeling valt onder milieu- / hindercategorie 1 of 2. Als er geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, heeft het CROW globale kengetallen waarmee de verkeer aantrekkende werking berekend kan worden. Deze kengetallen worden normaliter gebruikt voor grotere gebieden en niet voor afzonderlijke kavels. Om toch een beeld te krijgen, is in onderstaande tabel de berekening met deze globale kengetallen gemaakt. De CROW kengetallen zijn opgenomen in bijlage 2.

Functie	ha	kencijfer CROW ritten per ha bedrijventerrein	Intensiteiten per etmaal
Gemengd terrein	0,48	158	76

Van de ontwikkeling aan de Tukseweg is wel bedrijfsspecifieke informatie beschikbaar. Daarom kan de verkeer aantrekkende werking exacter worden bepaald. Deze kengetallen zijn ook opgenomen in bijlage 2. De berekening is hieronder weergegeven.



Functie	Afmetingen	m2 bvo	kencijfer CROW ritten per 100m2 bvo	Intensiteiten per etmaal
Bedrijfshal totaal	(16*30)	480		
- werkplaats	5*16	80	10,9	9
- opslag	25*16	400	5,7	23
Vrijstaande woning	1		8,6	9
Totaal				40

De nieuwe ontwikkeling zal circa 40 verkeersbewegingen per etmaal genereren.

3.3 Vergelijking verkeer aantrekkende werking

De verkeer aantrekkende werking van de oude situatie (bestemming: Maatschappelijk (onderwijs en/of educatieve doeleinden) bedraagt ca. 68 verkeersbewegingen per etmaal.

Indien gerekend wordt met de globale CROW kengetallen is de verkeer aantrekkende werking van een bedrijf onder milieu- / hindercategorie 1 of 2 ca. 76 verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal verkeersbewegingen is nagenoeg gelijk aan de verkeer aantrekkende werking van de bestemming Maatschappelijk. De ontwikkeling zal daardoor niet een zwaardere verkeersbelasting opleveren voor de omgeving.

Wordt echter gerekend met meer bedrijfsspecifieke informatie (ontwikkeling) dan komt de verkeer aantrekkende werking op ca. 40 verkeersbewegingen per etmaal. Dit aantal ligt lager dan de oude situatie met de school (huidige bestemming Maatschappelijk).



Bijlage 1 Kencijfers basisschool

CROW Kencijfers Basisonderwijs (personeel)

Basisonderwijs									
	Parkeerkencijfers (per leslokaal)								aandeel laadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	2,5 - 3%
sterk stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	
matig stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	
weinig stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	
niet stedelijk	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	0,5	1,0	
Opmerking exclusief kiss & ride									

Functie	Aantal			kencijfer CROW ritten per 100m2 bvo		Parkeerplaatsen benodigd
Basisschool						
- lokalen	8			1		8

Voor het personeel zijn 8 parkeerplaatsen benodigd. Aangenomen wordt dat personeel 's ochtends heen rijdt en 's middags terug. Het personeel heeft dus een verkeersgeneratie van 16 verkeersbewegingen per etmaal.



CROW Kencijfers Basisonderwijs (ouders)

Toelichting parkeerbehoefte basisscholen en kinderdagverblijven

De parkeerbehoefte bij basisscholen en kinderdagverblijven bestaat naast parkeerplaatsen voor het personeel vooral uit parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen. Voor het personeel is dit een vast getal versus de omvang van de school. Voor het halen en brengen komt de parkeerbehoefte tot stand op basis van een berekening. Deze bestaat uit een aantal onderdelen en luidt:

Totale parkeerbehoefte van een basisschool / kinderdagverblijf (kdv) =

Voor groep 1-3 : <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> =
Voor groep 4-8 : <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> =
Voor kdv; <aantal> x <% leerlingen met auto> x <parkeerduur> x <kinderen in auto> = +
Totaal aantal parkeerplaatsen :

Aantal:

Dit is het aantal kinderen dat op de locatie kan zijn in groep 1-3, groep 4-8 en het kinderdagverblijf. Soms zijn er meer kinderen in de lagere groepen, soms meer in de hogere. Neem daarom de capaciteit voor de hele school en ken dan 3/8ste toe aan groep 1-3 en 5/8ste aan groep 4-8.

% leerlingen met auto:

Het percentage leerlingen dat met auto wordt gebracht en gehaald is variabel en onder meer afhankelijk van het type gemeente, de stedelijkheidsgraad van de (directe) omgeving, of de school een streekfunctie heeft en de gemiddelde afstand voor de kinderen naar school. Gebruikelijk zijn voor groepen 1 t/m 3 30 tot 60%, voor groepen 4 t/m 8 is dat gelegen tussen de 5 en 40% en voor kinderdagverblijven tussen de 50 en 80%. Om een norm te stellen is één concreet percentage nodig waarvan, conform de regeling in dit bestemmingsplan, afgeweken kan worden (en in bijzondere situaties kan de norm verhoogd worden ("nadere eis"). De te hanteren rekenpercentages zijn 45, 25 en 65.

Parkeerduur:

In deze formule is een reductiefactor m.b.t. de parkeerduur ingebouwd. Groepen 1 t/m 3 parkeren gemiddeld 10 minuten in een periode van 20 minuten = 0,5. Groepen 4 t/m 8 gemiddeld 2,5 minuten in een periode van 10 minuten = 0,25. Bij een kinderdagverblijf is dit gemiddeld 15 minuten in de periode van 60 minuten = 0,25.

Kind in auto:

Daarnaast is een reductiefactor ingebouwd m.b.t. het aantal kinderen in één auto. Voor groepen 1 t/m 3 is dat 0,75. Voor groepen 4 t/m 8 komt deze op 0,85 en voor een kinderdagverblijf 0,75.

Vereenvoudiging:

Gegeven bovenstaande waarden kan de formule vereenvoudigd worden tot:

Voor groep 1-3 : <aantal kinderen> x 0,16875 =
Voor groep 4-8 : <aantal kinderen> x 0,053125 =
Voor kdv; <aantal kinderen> x 0,121875 = +
Totaal aantal parkeerplaatsen :

Afwijken: als gemeld kunnen er diverse goede redenen zijn om af te wijken van de normen. Denk bijvoorbeeld al aan een gescheiden aanvang- en eindtijd van de groepen.

Parkeren ouders school

Groepen 1 t/m 3: 75 leerlingen * 45% met auto * 0,50 * 0,75

Groepen 4 t/m 8: 125 leerlingen * 25% met auto * 0,25 * 0,85

Groepen	Aantal leerlingen		Parkeerbehoefte
Groep 1 t/m 3	75		13
Groep 4 t/m 8	125		7
Totaal	200		19



Indien de variabele 'parkeerduur' op 1 wordt gezet, dan kan het totaal aantal auto's naar een basisschool worden berekend. Deze berekening is hieronder weergegeven.

Verkeersgeneratie ouders school

Groepen 1 t/m 3: 75 leerlingen * 45% met auto * 1,0 * 0,75

Groepen 4 t/m 8: 125 leerlingen * 25% met auto * 1,0 * 0,85

Groepen	Aantal leerlingen		Verkeersgeneratie
Groep 1 t/m 3	75		25
Groep 4 t/m 8	125		27
Totaal	200		52



Bijlage 2 Kencijfers ontwikkeling

CROW Globale Kencijfers Bedrijventerreinen

Als over een gebied met de functie 'werken' geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, kan toch een globale berekening van de verkeersgeneratie op etmaalniveau worden gemaakt. Hoewel gedetailleerde gegevens ontbreken, is meestal wel bekend om wat voor type werkgebied het gaat. Tabel 6.3/8 onderscheidt vijf typen bedrijventerreinen. Door hieruit een keuze te maken, wordt de globale berekening aanmerkelijk betrouwbaarder. Het type werkmilieu bepaalt namelijk in belangrijke mate de vervoersbehoefte en de concurrentieverhoudingen tussen vervoerswijzen. De indeling voorziet niet in winkelgebieden en stedelijke centra.

Tabel 6.3/8. Indeling bedrijventerreinen

I	Gemengd terrein	Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiekantoor'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit licht-moderne industrie en overige ('modale') industrie.
II	Hoogwaardig bedrijvenpark	Terrein voor bedrijven met hoogwaardige activiteiten (productie en/of R&D). Kenmerkend is de aanwezigheid van bedrijven uit de elektrotechnische industrie (IT), instrumenten- en optische industrie en overige hoogwaardige industrie zoals muziekmiddelenindustrie en fotolaboratoria.
III	Distributiekantoor	Terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart.
IV	Zwaar industrieterrein	Terrein geschikt voor grootschalige industriële bedrijvigheid en waar bedrijvigheid in de hindercategorieën 5 en 6 is toegestaan.
V	Zeehaventerrein	Terrein dat dankzij een laad-/loskade langs diep vaarwater toegankelijk is voor grote zeeschepen. De zeehaventerreinen in met name Amsterdam, Rotterdam, Delfzijl en Terneuzen kennen veel zware industrie (categorie IV), maar worden niettemin tot de categorie 'zeehaventerrein' gerekend.

Opmerkingen

- De indeling voorziet niet in terreinen die exclusief bestemd zijn voor grondstof-, olie- en gaswinning, waterwinning en -zuivering, agrarisch gebruik, afvalstort en openbare bijzondere doeleinden (zoals gemeentehuizen, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen).
- Als er op een terrein twee of meer typeringen van toepassing zijn, dan is de typering die voor het grootste deel van het terrein geldt, bepalend.
- Bedrijventerreinen met kantoorlocaties worden gesplitst in een deel 'kantoren' en een deel 'overige bedrijvigheid'. Vervolgens worden deze delen apart doorgerekend.
- Inmiddels heeft het Planbureau voor de leefomgeving de indeling vereenvoudigd tot zeehaventerreinen en overige bedrijventerreinen.
- Voorbeelden van categorieën bedrijventerrein staan op www.bedrijvenlocaties.nl [6.24].

Tabel 6.3/9. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per werkdagemaal, naar werkmilieu en vervoerswijze

Type werkmilieu		Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I	Gemengd terrein	128	30	158
II	Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III	Distributierrein	135	35	170
IV	Zwaar industrieterrein	59	14	73
V	Zeehaventerrein	23	7	30

Opmerkingen

- Deze kengetallen hebben grote marges.
- De netto-oppervlakte is circa 77% van het bruto-oppervlak, voor zeehaventerreinen kan 64% worden aangehouden.
- De stedelijkheidsgraad van de gemeente speelt nauwelijks een rol. In een zeer sterk stedelijke gemeente kunnen de cijfers voor de personenauto met 0,8 worden vermenigvuldigd.
- Aangenomen is dat vrachtwagens goederen brengen of goederen halen (en niet op hetzelfde bedrijventerrein brengen en halen).
- Een werkdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,33.
- De etmaalwaarden van de verschillende werkdagen wijken nauwelijks af van het werkdaggemiddelde. Ten opzichte van het werkdagemaalgemiddelde is het gemiddelde van de zaterdag en de zondag respectievelijk 65% en 90% lager.
- In mei ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer 15% onder het werkdagemaalgemiddelde en in de zomermaanden is dit zelfs ongeveer 20% lager. In maart daarentegen ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer 25% boven het werkdagemaalgemiddelde.
- De hoeveelheid intern verkeer is verwaarloosbaar.
- In [6.25] zijn ook kencijfers per bedrijfstype te vinden. Deze zijn met name nuttig als voor bestaande gebieden de verkeersgeneratie van afzonderlijke bedrijven wordt gevraagd.
- Bij zeer grote oppervlakten bedrijventerrein leveren deze kencijfers een overschatting van de verkeersgeneratie. In die gevallen kan beter met een verkeersmodel gerekend worden.
- De invulling van een gemengd terrein is in de praktijk zeer divers. De verkeersgeneratie is sterk afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich op een dergelijk terrein vestigt. Bij voorkeur wordt gewerkt met de kencijfers uit hoofdstuk 6.3.3.



CROW Kencijfers Werkplaats

Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)									
	Parkeercijfers (per 100 m² bvo)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,0	1,5	1,3	1,8	1,6	2,1	2,1	2,6	3,0% geen bovengrens
sterk stedelijk	1,1	1,6	1,5	2,0	1,9	2,4	2,1	2,6	
matig stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	
wenig stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	
niet stedelijk	1,3	1,8	1,7	2,2	2,1	2,6	2,1	2,6	
Opmerking exclusief vrachtwagenparkeren aandeel bezoekers: 5%									
	Verkeersgeneratie(per 100 m² bvo)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	5,2	7,0	6,4	8,1	7,5	9,2	9,1	10,9	
sterk stedelijk	5,8	7,5	7,0	8,8	8,3	10,1	9,1	10,9	
matig stedelijk	6,3	8,0	7,7	9,4	9,1	10,9	9,1	10,9	
wenig stedelijk	6,3	8,0	7,7	9,4	9,1	10,9	9,1	10,9	
niet stedelijk	6,3	8,0	7,7	9,4	9,1	10,9	9,1	10,9	
Opmerking inclusief vrachtverkeer aandeel bezoekers: 5%									

CROW Kencijfers opslag

Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)									
	Parkeerkencijfers (per 100 m ² bvo)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,3	0,8	0,5	1,0	0,6	1,1	0,8	1,3	3,0% geen bovengrens
sterk stedelijk	0,4	0,9	0,5	1,0	0,7	1,2	0,8	1,3	
matig stedelijk	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	
welvig stedelijk	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	
niet stedelijk	0,4	0,9	0,6	1,1	0,8	1,3	0,8	1,3	
Opmerking exclusief vrachtwagenparkeren aandeel bezoekers: 5%									
	Verkeersgeneratie(per 100 m ² bvo)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	2,2	3,9	2,7	4,4	3,2	4,9	3,9	5,7	
sterk stedelijk	2,4	4,1	3,0	4,7	3,6	5,3	3,9	5,7	
matig stedelijk	2,6	4,4	3,3	5,0	3,9	5,7	3,9	5,7	
welvig stedelijk	2,6	4,4	3,3	5,0	3,9	5,7	3,9	5,7	
niet stedelijk	2,6	4,4	3,3	5,0	3,9	5,7	3,9	5,7	
Opmerking inclusief vrachtverkeer aandeel bezoekers: 5%									



CROW Kencijfers vrijstaande woning

Koop, huis, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								aandeel oplaadpunten
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	0,8 - 1,7% per woning
sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Opmerking aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									
	Verkeersgeneratie(per woning)								
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	5,9	6,7	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	
sterk stedelijk	6,4	7,2	7,3	8,1	7,8	8,6	7,8	8,6	
matig stedelijk	7,3	8,1	7,6	8,4	7,8	8,6	7,8	8,6	
weinig stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6	
niet stedelijk	7,5	8,3	7,7	8,5	7,8	8,6	7,8	8,6	