

# **Uitwerking bestuurlijke lus m.b.t. de parkeerstrook nabij de Godelindeschool, Bestemmingsplan**

Grontmij Nederland B.V.  
Alkmaar, 11 februari 2016

# Verantwoording

**Titel** : Uitwerking bestuurlijke lus m.b.t. de parkeerstrook nabij de Godelindeschool, Bestemmingsplan Stork-locatie

**Subtitel** :

**Projectnummer** : 335386

**Referentienummer** :

**Revisie** :

**Datum** : 11 februari 2016

**Auteur(s)** : F. Sinoo

**E-mail adres** : fiona.sinoo@grontmij.nl

**Gecontroleerd door** : F. Sinoo

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : R.S.C> Krom

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 88 811 66 00  
F +31 30 310 04 14  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
1.1	Vastgesteld bestemmingsplan Stork-locatie Naarden .....	4
1.2	Uitspraak Raad van State.....	4
1.3	Wijziging bestemmingsplan .....	4
1.4	Onderbouwing van de wijziging .....	5
2	Onderbouwing wijziging bestemmingsplan .....	6
2.1	Inleiding .....	6
2.2	Verkeersaantallen .....	6
2.3	Geluid .....	7
2.4	Trilling .....	8
2.5	Verkeersveiligheid .....	9
2.6	Waardevermindering woning Godelindeweg 14a .....	11
3	Algehele conclusie aanvaardbaarheid parkeerstrook .....	12

# 1 Inleiding

## 1.1 Vastgesteld bestemmingsplan Stork-locatie Naarden

Het bestemmingsplan Stork-locatie Naarden is door de gemeenteraad op 24 juni 2015 vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld, waarover een uitspraak is gedaan door de Raad van State. Eén van de beroepsgronden is gegrond gebleken, en hier heeft de Raad van State de gemeente Naarden de mogelijkheid gegeven om het plan via een zogenaamde bestuurlijke lus te repareren. Dit betekent dat de gemeenteraad het plan op dat punt aangepast kan vaststellen, zonder dat het opnieuw in ontwerp ter inzage hoeft te worden gelegd.

## 1.2 Uitspraak Raad van State

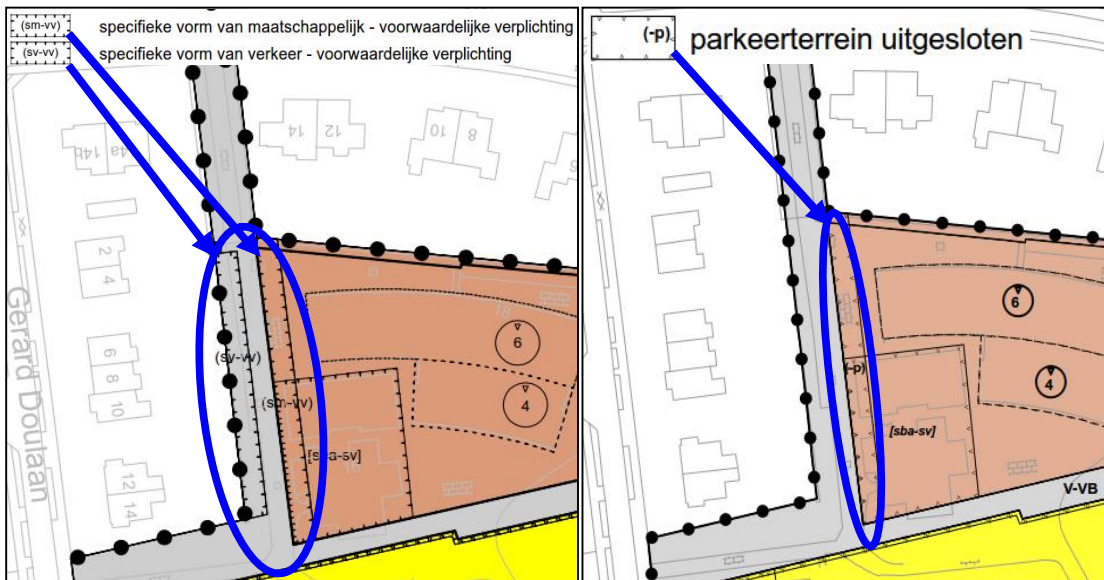
Het gegronde beroep zag op de voorwaardelijke verplichtingen voor het mogelijk maken van parkeren, die in de bestemmingen Maatschappelijk en Verkeer – Verblijfsgebied waren opgenomen. Op de verbeelding was binnen deze bestemmingen de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – voorwaardelijke verplichting' en de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Voor de gronden met deze aanduidingen gold dat parkeervoorzieningen uitsluitend waren toegestaan, als uit onderzoek, waaronder in ieder geval parkeerdrukmetingen, zou blijken dat deze nodig waren.

De opdracht van de Raad van State aan de gemeente is om een nieuw plan vast te stellen die zekerheid biedt over de vraag of parkeervoorzieningen, al dan niet zijn toegestaan ter plaatse van de genoemde aanduidingen. De bedoeling is dus dat in het bestemmingsplan de parkeerplaatsen ofwel direct bij recht worden toegestaan, ofwel deze worden uitgesloten. Deze keuze is aan de gemeenteraad.

## 1.3 Wijziging bestemmingsplan

De gemeenteraad heeft er voor gekozen om de parkeerplaatsen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – voorwaardelijke verplichting' toe te staan en om de parkeerplaatsen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – voorwaardelijke verplichting' niet toe te staan.

In de onderstaande figuren is de vorige situatie en de gewijzigde situatie van de verbeelding van het bestemmingsplan weergegeven. Hierop is te zien welke wijzigingen hebben plaatsgevonden. Ook de regels zijn hierop aangepast, zodanig dat de genoemde voorwaardelijke verplichtingen zijn geschrapt en aan de maatschappelijke bestemming (artikel 4.1) is toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein uitgesloten' geen parkeervoorzieningen zijn toegestaan.



Figuur 1 Bestemmingsplan oude situatie

Figuur 2 Bestemmingsplan nieuwe situatie

### 1.4 Onderbouwing van de wijziging

De hiervoor beschreven wijziging van het bestemmingsplan, maakt parkeerplaatsen direct mogelijk. Dit heeft een nadere onderbouwing op het gebied van mogelijke ruimtelijke implicaties. Voorliggende notitie geeft deze onderbouwing.

## 2 Onderbouwing wijziging bestemmingsplan

### 2.1 Inleiding

In het bestemmingsplan Stork-locatie Naarden wordt een parkeerstrook mogelijk gemaakt, bereikbaar via een weggetje tussen de woningen gelegen aan de Godelindeweg 14 en 14a vanaf de noordzijde en vanaf het nieuwe weggetje naast Gerard Doulaan 14 zuidzijde), waar binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied parkeerplaatsen worden toegestaan. Op deze strook is zowel lang (voor leerkrachten) als kort parkeren (kiss and ride) mogelijk. Om de aanvaardbaarheid van de parkeerstrook met een combinatie van kiss and ride en de parkeerplaatsen te toetsen, is onderzoek uitgevoerd naar de invloed van deze strook met parkeerplaatsen op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten. In deze notitie worden de verschillende omgevingsaspecten waar de parkeerstrook invloed op kan hebben, behandeld. Het betreft de aspecten geluid, trilling, verkeersveiligheid en de woningwaarde. Voor de berekeningen op het gebied van geluid en trillingen, is het nodig om te weten wat de verkeersaantallen zijn die van de parkeerstrook gebruik gaan maken. Daarom is eerst een verkeersberekening uitgevoerd.

### 2.2 Verkeersaantallen

Indien de parkeerstrook wordt uitgevoerd, maakt zij meer verkeer mogelijk dan in de huidige situatie. Dit wordt veroorzaakt door ouders die hun kinderen naar school brengen en van school ophalen en gebruik maken van deze strook en/of leerkrachten die op de 13 parkeerplaatsen kunnen parkeren. De strook wordt éénrichtingsverkeer, dus de verkeersbewegingen zullen uitsluitend van zuid (van Gerard Doulaan) naar noord (Parallelweg Godelindeweg) plaats hebben. Om de verkeersaantallen over de mogelijke parkeerstrook te bepalen, is de verkeersgeneratie van de Godelindeschool berekend op basis van de voor deze school bekende gegevens. Hieronder is de totale verkeersgeneratie weergegeven. Bij deze berekening is uitgegaan van een worst case scenario.

#### *Basisgegevens:*

- 30% van de kinderen uit groep 1 tot en met 3 wordt met de auto gebracht
- 10 % van de kinderen uit groep 4 tot en met 8 wordt met de auto gebracht
- 29 leerlingen per klas
- Aantal kinderen per auto 1,4
- 9 groepen 1 tot en met 3: 261 kinderen
- 15 groepen 4 tot en met 8: 435 kinderen
- 13 parkeerplaatsen

#### *Aantal kinderen per auto:*

Groep 1 tot en met 3: (30% van 261) 87 gedeeld door 1,4 ->56

Groep 4 tot en met 8: (10% van 435) 43 gedeeld door 1,4 ->30

#### *Verkeersgeneratie Godelindeschool:*

- Ochtend:  $56 + 30 + 13 = 99$  mvt (ochtend ca. 7.45 - 8.30h)
- Eind van de ochtend (25% weer halen):  $0,25 \times 86 = 22$  mvt (ca. 11.45 – 12.15h)
- Begin van de middag (25% weer brengen):  $0,25 \times 86 = 22$  mvt (ca.12.45 – 13.15h)
- Middag (ca. 15.00 – 17.30h) =  $56 + 30 + 13 = 99$  mvt
- Overig: bezoek / bevoorrading / personeel bso, etc.: 15 mvt

In totaal bedraagt de verkeersgeneratie van de school 257 motorvoertuigen. Dit betreft bijna uitsluitend licht verkeer. Er van uitgaande dat deze allen gebruik maken van de parkeerstrook, zullen er 257 verkeersbewegingen per etmaal over deze strook plaatsvinden.

### 2.3 Geluid

Naast het onderzoek dat is verricht in het kader van de Wet geluidhinder, is een onderzoek uitgevoerd naar de toekomstige geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen aan de Gerard Doulaan 2 t/m 14 en Godelindeweg 4 t/m 14b<sup>1</sup>. De rapportage vormt een bijlage bij het bestemmingsplan. Per weg is een vergelijking gemaakt van de geluidbelasting in de huidige situatie en in de toekomstige situatie met ontwikkeling van het plan. Hoewel de grenswaarden van de Wet geluidhinder in dit geval niet van toepassing zijn, omdat het gaat om bestaande woningen, wordt bij gebrek aan geldende normen, op deze grenswaarden aangesloten. De voorkeursgrenswaarde bedraagt  $L_{den}$  48 dB en de uiterste grenswaarde 63 dB.

#### *Hoogst berekende geluidbelasting als gevolg van de parkeerstrook*

De parkeerstrook is één van de onderzochte wegen. Gebleken is dat de hoogst berekende geluidbelasting vanwege het verkeer op deze strook in de toekomstige situatie op de gevels van de bestaande woningen  $L_{dag}$  53 dB bedraagt (alleen dagperiode). Deze waarde treedt op de zijgevel van woning Godelindeweg 14 op. In de bestaande situatie is dit vanwege het passeren van de schoolbusjes  $L_{dag}$  41 dB. Indien de  $L_{dag}$  wordt omgezet naar  $L_{den}$ , worden deze waarden lager, doordat er in de avond- en nachtperiode geen verkeersbewegingen plaatsvinden. In de toekomstige situatie bedraagt de geluidbelasting dan  $L_{den}$  50 dB en in de huidige situatie 38 dB. Vanwege het in de nabije toekomst stiller worden van de voertuigen kan volgens artikel 3.4 uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 een correctie van 5 dB en/of 2 dB worden toegepast op de berekende waarden bij wegen waarvoor een rijsnelheid van <70 km/u respectievelijk  $\geq$  70 km/u geldt. Voor wegen waarvoor een rijsnelheid van 30 km/h geldt zijn geen correctiewaarden genoemd. Ook hiervoor geldt dat de voertuigen stiller worden. Uit jurisprudentie blijkt dat een correctie van 3 tot 5 dB als een reële aftrek beschouwd wordt. Indien een aftrek van 3 dB wordt gehanteerd, bedraagt de toekomstige geluidbelasting maximaal 47 dB  $L_{den}$ . Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van  $L_{den}$  48 dB, zoals genoemd in de Wet geluidhinder, niet overschreden.

#### *Berekende geluidbelasting Godelindeweg 14a*

Voor de woning aan de Godelindeweg 14a blijkt uit de berekeningen dat de toekomstige geluidbelasting maximaal 49,7 dB  $L_{dag}$  bedraagt. Deze waarde treedt op de zijgevel van de woning op. In de huidige situatie is dit 39,6 dB  $L_{dag}$ . Omgerekend is dit respectievelijk 46,7 en 36,6 dB  $L_{den}$ . Wanneer de hiervoor genoemde aftrek van 3 dB wordt toegepast, bedraagt de toekomstige geluidbelasting op de zijgevel 43,7 dB  $L_{den}$ . Dit ligt ruim onder de voorkeursgrenswaarde.

#### *Cumulatieve geluidbelasting*

Wanneer wordt gekeken naar de cumulatieve geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen, waarbij de geluidbelasting van alle wegen samen wordt beschouwd, bedraagt de grootste toename 4,1 dB ( $L_{den}$  45,9 dB in de huidige en 50 dB in de toekomstige situatie). Deze toename vindt plaats op een zijgevel van de Gerard Doulaan 14. Wanneer wordt gekeken naar de toename boven de voorkeursgrenswaarde bedraagt de toename maximaal 2,2 dB  $L_{den}$  (50,2 dB op een zijgevel van de Gerard Doulaan 14).

Voor de woning aan de Godelindeweg 14a geldt dat de cumulatieve geluidbelasting maximaal 0,7 dB  $L_{den}$  toeneemt (van 49,8 dB naar 50,5 dB).

#### *Conclusie*

De geluidbelasting als gevolg van de parkeerstrook neemt toe, maar de maximale waarde blijft onder de voorkeursgrenswaarde die de Wet geluidhinder voor nieuwe woningen voorschrijft.

<sup>1</sup> Herbestemming Storklocatie te Naarden Akoestisch onderzoek geluidsbelasting gevels bestaande woningen, 27 januari 2016, Grontmij

Voor de gecumuleerde geluidbelasting geldt dat er een kleine toename bestaat, maar de milieukwaliteit, voor zover de planontwikkeling hier invloed op heeft, nog steeds als goed tot redelijk kan worden bestempeld, zie tabel 1. Daarbij dient opgemerkt te worden dat de geluidssituatie op deze woningen voornamelijk wordt bepaald door het verkeer op de Godelindeweg en de Amersfoortsestraatweg. Als gevolg van deze wegen is de cumulatieve geluidbelasting op de bestaande woningen reeds hoog. De planontwikkeling heeft geen invloed op de geluidbelasting als gevolg van deze wegen.

**Tabel 1 Classificatie van de kwaliteit van de akoestische omgeving**

Gecumuleerd $L_{CUM}$ [dB]	Classificatie milieukwaliteit	Perceptie (cf. Handreiking IL&V)
< 50	Goed	'Rustig'
50 – 55	Redelijk	'Hoorbaar'
55 – 60	Matig	'Rumoerig, druk'
60 – 65	Tamelijk slecht	'Lawaaiig'
65 – 70	Slecht	'Zeer lawaaiig'
> 70	Zeer slecht	'Zeer lawaaiig'

De beperkte toename van de geluidbelasting als gevolg van de planontwikkeling doet niet af aan het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen. Deze geluidbelasting wordt daarom aanvaardbaar geacht.

## 2.4 Trilling

Algemeen kan gesteld worden dat het risico op trillingshinder als gevolg van passerend verkeer met name optreedt bij passages van (middel)zwaar verkeer. De parkeerstrook wordt alleen door licht verkeer gebruikt. Desondanks is inzicht gewenst in de trillingsbelasting op de directe omgeving als gevolg van een toename van het aantal personenauto's over de parkeerstrook. In dit kader is een analyse<sup>2</sup> uitgevoerd met betrekking tot de omgevingsbeïnvloeding door optredende trillingen. De rapportage vormt een bijlage bij het bestemmingsplan.

Voor trillingshinder bestaat geen formele wetgeving waaraan getoetst kan of moet worden. Voor het wegen van eventuele hinder of schade als gevolg van trillingen moet dus worden teruggevallen op het algemene beginsel van een goede ruimtelijke ordening en een goed woon- en leefklimaat. Hiervoor bieden de SBR-richtlijnen A en B houvast, waar in het onderzoek aan is getoetst. Richtlijn A wordt gehanteerd voor trillingshinder aan gebouwen. Richtlijn B wordt gehanteerd voor trillingshinder voor personen.

### Richtlijn A

De dominante frequentie van de trilling op de fundering ligt voor een personenvoertuig op circa 7 Hz. De bepaalde rekenwaarde van de trillingssterkte is opgenomen in tabel 2. Hierin is ook de grenswaarde die de richtlijn aangeeft, weergegeven.

**Tabel 2 Grenswaarden en resultaat in mm/s behorende bij trillingsschade**

	Rijsnelheid	Vast punt in de constructie	
		Verticaal	Horizontaal
Grenswaarden in mm/s		2,0	2,0
Rekenwaarde $V_r$ in mm/s (huidige situatie)	30 km/u	0,1	0,1
Rekenwaarde $V_r$ in mm/s (toekomstige situatie)	30 km/u	0,1	0,1

De maximale topwaarde bedraagt 0,1 mm/s bij 30 km/u, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie. De grenswaarde wordt niet overschreden en de trilling neemt niet toe. Het

<sup>2</sup> Trillingspredictie als gevolg van wegverkeer nabij Godelindeweg 14a te Naarden, 2 februari 2016, Grontmij



risco op trillingsschade is daarom in zowel de huidige als de toekomstige situatie acceptabel klein.

#### Richtlijn B

De beoordeling van trillingshinder vindt plaats op basis van twee streefwaarden:

1. ( $V_{max}$ ): de maximale voortschrijdende effectieve trillingssnelheid;
2. ( $V_{per}$ ): de trillingssnelheid over de beoordelingsperiode.

De eerste kan worden gelezen als de hoogst optredende piek en de tweede als het gemiddelde over een langere tijdsduur en deze is mede afhankelijk van het aantal passages. Er is voldaan aan de streefwaarden als geldt dat:

- De waarde van de maximale trillingssterkte in een ruimte ( $V_{max}$ ) kleiner is dan  $A_1$ , of als
- De waarde van de maximale trillingssterkte van een ruimte ( $V_{max}$ ) kleiner is dan  $A_2$  waarbij de trillingssterkte over de beoordelingsperiode voor deze ruimte ( $V_{per}$ ) kleiner is dan  $A_3$ .

De streefwaarden zijn in tabel 3 weergegeven.

Tabel 3 Streefwaarden trillingshinder

	Dag / Avond			Nacht		
	$A_1$	$A_2$	$A_3$	$A_1$	$A_2$	$A_3$
<b>Wonen (bestaande situatie)</b>	0,2	0,8	0,1	0,2	0,4	0,1
<b>Wonen (nieuwe situatie)</b>	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05

De berekende effectieve trillingssnelheid in de woningen zijn weergegeven in tabel 4.

Tabel 4 Resultaat trillingshinder

Periode	rijksnelheid	Veff, max	Streefwaarde		
			A1	A2	A3
	30 km/u				
Dag		0,04 ( $V_{PER}$ )	0,1	0,4	0,05
Avond		0,04 ( $V_{PER}$ )	0,1	0,4	0,05
Nacht		0,04 ( $V_{PER}$ )	0,1	0,2	0,05

De maximale waarde voor de effectieve trillingssnelheid bedraagt 0,04 bij 30 km/u. De streefwaarde ( $A_1$ ) wordt in geen van de gevallen overschreden. Er is, ongeacht het aantal passages en ongeacht het tijdstip van de passages, naar verwachting geen sprake van hinder in zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. Het toetsen van de situatie aan de streefwaarde voor  $V_{per}$  is derhalve niet aan de orde.

#### Conclusie

Uit de verrichtte berekeningen is gebleken dat zowel de maximale topwaarde en de effectieve trillingssnelheid in alle gevallen ruim onder de grenswaarden dan wel de streefwaarden blijven. Dit geldt voor de mogelijke trillingsschade, waar richtlijn A voor is gehanteerd en voor mogelijke trillingshinder, waar richtlijn B voor is gehanteerd. De mate van trilling in de nieuwe situatie verandert niet als gevolg van de parkeerstrook.

## 2.5 Verkeersveiligheid

Het uitgangspunt voor de verkeersafhandeling in het plan is de ontvlechting van gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer. Dit omdat we te maken hebben met veel kwetsbare verkeersgebruikers. Er valt echter niet aan te ontkomen dat ergens in het plan beide groepen van verkeersgebruikers elkaar tegenkomen. Bij een basisschool vindt dat ook nog eens binnen een zeer kort tijdsbestek plaats.

Daarnaast betreft het plan een inbreidingsplan, meer vierkante meters dan het plangebied zijn niet ter beschikking.

De parkeerbalans, zie toelichting bestemmingsplan, laat zien dat deze sluitend is. Er hoeven geen extra parkeerplaatsen gemaakt te worden voor de leerkrachten en voor het brengen en halen van leerlingen. De extra parkeerbehoefte kan worden opgevangen binnen de bestaande parkeercapaciteit in de omgeving.

Echter de werkelijke situatie houdt zich niet altijd aan normen en cijfers. In het plan is met deze situatie rekening gehouden en is het mogelijk gemaakt om aan één zijde, direct achter de woningen aan de Gerard Doulaan 2 tot en met 14, een parkeerstrook in te richten voor lang en /of kort parkeren. De beslissing om deze mogelijkheid daadwerkelijk in te zetten zal in de praktijk gaan blijken. Onder begeleiding van een verkeerscommissie zal een 3 jaar durende pilot worden ingericht waarvan het ontmoedigen van autogebruik de doelstelling is. 70% van de leerlingen woont op loop/fiets afstand van de school waardoor dit ook kansrijk wordt geacht. Op het schoolplein wordt een Kiss en Bike strook aangelegd zodat men met de fiets tot bij de school kan komen, waardoor het fietsen extra gestimuleerd wordt. Gedurende de pilot zal voortdurend gemonitord worden of het plan werkt. Werkt het niet dan kan de parkeerstrook worden ingezet.

De parkeerstrook is dan bedoeld voor lang parkeren voor de leraren zodat er in de wijk meer plekken vrij zijn voor ouders die kinderen met de auto naar school willen brengen en mee tot in de klas gaan. Omdat de leraren er voor de kinderen zijn en later naar huis gaan dan de leerlingen, is dit een verkeersveilige oplossing. Tijdens de piek staan hun auto's immers al geparkeerd. Hiermee worden conflicten tussen auto's en fietsers / voetgangers zoveel mogelijk voorkomen.

Door op een ander deel van de strook kort parkeren, lees: Kiss en Ride, mogelijk te maken, worden de andere straten in de bestaande wijk ontlast. Echter het druist in tegen het uitgangspunt ontvlechting van gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer. De Kiss en Ride optie is dan ook het laatste middel in de rij van oplossingen, mocht de pilot niet werken zoals beoogd. Door invoering van de Kiss en Ride strook wordt ruimte in het plan gemaakt om auto's die geen langdurige parkeerplek nodig hebben, kort te laten opstellen. Daarmee wordt extra parkeerdruk in de omgeving voorkomen. Tevens wordt zoekgedrag van automobilisten voorkomen, wat voor een verkeersveiligere situatie zorgt.

In het nieuwe plan is ruimte voor een weg met een normale breedte met een trottoir, langs Gerard Doulaan 14. De strook ziet op de mogelijkheid voor gemotoriseerd eenrichtingsverkeer, van Gerard Doulaan 14 richting Godelindeweg 14/14a, naar de school toe beweegt men dan allemaal dezelfde richting op. Het autoverkeer komt van slechts één kant, wat de situatie voor zowel de automobilist als voor fietsers en voetgangers overzichtelijker is. De taken voor de verkeersgebruikers zijn minder complex, wat het risico op ongevallen verkleint. Hiermee wordt de meest veilige situatie gecreëerd.

Tevens kan voor de Kiss en Ride strook een maximale snelheid worden ingezet van 15km/uur wat de veiligheid ten goede zal komen.

Een punt waaraan te zijner tijd aandacht zal worden besteed, is dat er geen file van auto's ontstaat op het toegangsweggetje naast Gerard Doulaan 14 en dat er uitsluitend kortstondig wordt gestopt op de Kiss en Ride strook en niet langdurig wordt geparkeerd. In de praktijk zijn hier bewezen werkbare oplossingen voor. Door de verkeerscommissie zal hierop dan gestuurd kunnen worden.

Het gebruik van de parkeerstrook zal uitsluitend plaatsvinden tijdens de doordeweekse dagen, in de schoolweken. En dan alleen tijdens de tijden waarop leerkrachten op school aankomen en de school weer verlaten en gedurende de breng- en haalmomenten van de kinderen. Op alle andere tijdstippen wordt geen gebruik gemaakt van de strook en vinden er dan ook geen autobewegingen plaats van en naar de school. Dit wordt gewaarborgd doordat de school de sleutel heeft van het hek en daarmee het gebied open kan stellen en af kan sluiten. De parkeerstrook ligt immers niet in het openbare gebied maar op grond die het eigendom is van de school.

## 2.6 Waardevermindering woning Godelindeweg 14a

Voor het nieuwe bestemmingsplan is een planschaderisicoanalyse<sup>3</sup> uitgevoerd, waarbij het parkeren op de parkeerstrook is meegenomen. De conclusies van dit rapport zijn niet zodanig dat de gemeenteraad het bestemmingsplan niet had kunnen vaststellen.

Bij planschade dient de huidige planologische situatie te worden vergeleken met de toekomstige planologische situatie. Met betrekking tot de parkeerstrook geldt dat hier in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' van toepassing is. Hier zijn onder andere (ontsluitings)wegen en parkeervoorzieningen mogelijk. In de toekomstige planologische situatie krijgt deze strook de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied', waar eveneens wegens, straten, paden en parkeervoorzieningen zijn toegestaan. Het mogelijk maken van parkeren op deze locatie verandert daarmee niets aan de planologische situatie en leidt niet tot planschade.

---

<sup>3</sup> Advies Inzake het eventueel ontstaan van schade als bedoeld in artikel 6.1 Wro als gevolg van het planologisch inpassen van de ontwikkeling van 'Stork-terrein' te Naarden, 5 februari 2016, Grontmij

### 3      **Algehele conclusie aanvaardbaarheid parkeerstrook**

Uit het voorgaande hoofdstuk blijkt dat:

1. De geluidbelasting op de bestaande woningen als gevolg van de parkeerstrook toeneemt, maar onder de voorkeursgrenswaarde die de Wet geluidhinder voor nieuwe woningen voorschrijft, blijft.
2. De parkeerstrook niet leidt tot trillingsschade of trillingshinder.
3. Voorzien is in een verkeersveilige afwikkeling van het schoolverkeer.
4. De parkeerstrook geen invloed heeft op eventuele planschade van bestaande woningen.

Wat betreft de geluidbelasting stelt de gemeenteraad zich op het standpunt dat met aansluiting bij de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Nu de geluidbelasting als gevolg van de parkeerstrook hier aan voldoet, kan deze zonder bezwaren worden toegestaan.

Verder wordt bij de toename in overweging genomen dat in de huidige situatie de geluidbelasting al relatief hoog is, als gevolg van de Godelindeweg en de Amersfoortsestraatweg. De planontwikkeling in het algemeen en de parkeerstrook in het bijzonder heeft hier geen invloed op.

Tevens wordt overwogen dat in het geluidonderzoek de gevolgen van de parkeerstrook als geheel zijn onderzocht, niet enkel van de parkeerplaatsen die hier mogelijk worden gemaakt. De 13 parkeerplaatsen dragen voor slechts een heel klein deel bij aan de toekomstige geluidbelasting: deze wordt grotendeels veroorzaakt door de brengende en halende ouders. Het al dan niet toelaten van parkeren op deze plaats heeft daardoor op de geluidssituatie weinig invloed.

Daarbij vinden de meeste verkeersbewegingen over de parkeerstrook voornamelijk gedurende de dagperiode, doordeweeks en buiten vakantietijden plaats. Op deze tijden kan worden aangenomen dat de eventuele hinder over het algemeen kleiner is dan wanneer dit gedurende het gehele etmaal en in de weekenden zou plaatsvinden.

Een vijfde punt dat de gemeenteraad heeft meegenomen in de overweging is dat in de huidige situatie reeds een ontsluiting met parkeerplaatsen naast de woning aan de Godelindeweg 14a mogelijk is. Dagelijks parkeren hier de BSO-busjes en een grote bus van de BSO om kinderen te brengen en te halen. Het voorliggende bestemmingsplan brengt hier geen wezenlijke wijzigingen aan en ook zonder dit nieuwe bestemmingsplan zouden hier dus parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd.

Op basis van bovenstaande overwegingen concludeert de gemeenteraad dat de beperkte toename van de geluidbelasting als gevolg van de parkeerstrook niet afdoet aan het woon- en leefklimaat van de bestaande woningen. De geluidbelasting wordt aanvaardbaar geacht. Ook op de andere aspecten is niet gebleken dat er overwegende bezwaren bestaan voor het toestaan van de parkeerstrook.