

## Beheersverordening “Paraplubeheersverordening Parkeren”

De raad van de gemeente De Ronde Venen gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders (raadsvoorstel nr. **035/18** van 28 juni 2018).

### Besluit

1. Het bestemmingsplan “Parapluplan Parkeren De Ronde Venen, analoog” met identificatienummer NL.IMRO.0736.BP020parkerenANA-va01 ongewijzigd vast te stellen.
2. Het bestemmingsplan “Parapluplan Parkeren De Ronde Venen” met identificatienummer NL.IMRO.0736.BP019parkeren-va01 ongewijzigd vast te stellen.
3. De beheersverordening “Paraplubeheersverordening Parkeren” met identificatienummer NL.IMRO.0736.BV010Parkerenbv-va01 vast te stellen.

*Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente De Ronde Venen, d.d. 28 juni 2018.*

*De raad voornoemd,  
de griffier,*

*de voorzitter,*

## Paraplubeheersverordening Parkeren

### Toelichting

#### Hoofdstuk 1 Inleiding

##### 1.1 Aanleiding en doel

Vanaf 1 juli 2018 komen de stedenbouwkundige voorschriften uit de Bouwverordening te vervallen. Eén van de consequenties van het vervallen van de stedenbouwkundige voorschriften is dat er vanaf dat moment bij het verlenen van een omgevingsvergunning niet meer op basis van de Bouwverordening kan worden getoetst aan de gemeentelijke parkeernormen.

Om uiterlijk op 1 juli 2018 een gemeente-dekkende regeling te hebben voor parkeren wordt een Paraplubeheersverordening Parkeren ex artikel 3.38 Wet ruimtelijke ordening voorgestaan door uniforme bepalingen op te nemen die verwijzen naar beleidsregels voor het stellen van parkeernormen. Hiermee kan de gemeente bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik eisen blijven stellen aan het aantal parkeerplaatsen en toetsen aan de parkeernormen die zijn opgenomen in het actuele parkeerbeleid.

Het doel van deze beheersverordening is om ten aanzien van het parkeren de oude verwijzingen naar de Bouwverordening in de geldende beheersverordeningen te laten vervallen (voor zover deze thans zijn opgenomen) en om voor alle geldende beheersverordeningen uniforme bepalingen vast te stellen die verwijzen naar beleidsregels voor parkeernormen. Deze beheersverordening heeft de vorm van een paraplubeheersverordening. Dat maakt het mogelijk om voor alle geldende beheersverordeningen deze aanpassing in één keer door te voeren.

##### 1.2 Ligging en besluitgebied

De Paraplubeheersverordening Parkeren omvat de besluitgebieden van de volgende beheersverordeningen:

- Beschermd dorpsgezicht Abcoude en beschermd dorpsgezicht Baambrugge (IDN: NL.IMRO.0736.BV001dorpgezicht-va01)
- Meerlanden, Hollandse kade e.o. (IDN: NL.IMRO.0736.BV002meerlfluitek-va01)
- Amstelhoek (IDN: NL.IMRO.0736.BV003amstelhoek-va01)
- Kom Wilnis (IDN: NL.IMRO.0736.BV004komwilnis-va01)
- Mijdrecht Woongebied Zuid (IDN: NL.IMRO.0736.BV007mijdrechtzuid-va01)
- Beheersverordening Buitengebied (IDN: NL.IMRO.0736.BV009Buitengebied-va01)

Voor andere delen van het grondgebied van de gemeente (met uitzondering van het plangebied van het bestemmingsplan Spoorverdubbeling Gemeente Abcoude, vastgesteld d.d. 19-12-2002) worden door middel van afzonderlijke procedures een digitaal Paraplubestemmingsplan Parkeren respectievelijk een analogo Paraplubestemmingsplan Parkeren vastgesteld. Bovenstaande beheersverordeningen vallen niet onder deze Paraplubestemmingsplannen. De reden hiervoor is dat beheersverordeningen een andere juridische grondslag hebben dan bestemmingsplannen. Beheersverordening worden vastgesteld op basis van artikel 3.38 Wet ruimtelijke ordening. Bestemmingsplannen worden vastgesteld op basis van artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Zodoende wordt voor de genoemde beheersverordeningen een Paraplubeheersverordening Parkeren opgesteld.

De regeling in de twee Paraplubestemmingsplannen en in de Paraplubeheersverordening zijn inhoudelijk gelijk.

Rechtthoekig knippeel



Afbeelding 1: besluitgebied (dik omljnd) met wegenstructuur ter oriëntatie

### 1.3 Besluitvorm

Omdat aan de geldende beheersverordeningen uitsluitend iets moet worden toegevoegd c.q. moet worden vervangen met betrekking tot het aspect parkeren is er voor gekozen om dit te doen door middel van een Paraplubeheersverordening Parkeren ex artikel 3.38 Wet ruimtelijke ordening. De verschillende beheersverordeningen blijven voor het overige (bijvoorbeeld de bouw- en gebruiksregels) dus onverkort van kracht. Dit heeft wel tot gevolg dat voor een compleet planologisch kader (ten minste) twee beheersverordeningen geraadpleegd moeten worden.

### 1.4 Leeswijzer

Deze toelichting is onderdeel van de Paraplubeheersverordening Parkeren. Deze toelichting is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 is het relevante ruimtelijke beleid beschreven.
- In hoofdstuk 3 komen de doelstellingen van de beheersverordening aan bod.
- In hoofdstuk 4 is de juridische opzet beschreven.
- In hoofdstuk 5 is de (financiële) uitvoerbaarheid van de beheersverordening beschreven.
- In hoofdstuk 6 is de procedure opgenomen.

## Hoofdstuk 2 Beleid

### 2.1 Inleiding

Het beleidskader voor de Paraplubeheersverordening Parkeren wordt gevormd door Rijks- en provinciaal beleid en het gemeentelijk beleid.

## 2.2 Rijksbeleid

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (hierna: SVIR) vastgesteld. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid zoals uiteengezet in de SVIR van kracht geworden. De SVIR geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028.

Uitgangspunt van de SVIR is decentraal wat kan, centraal wat moet. Bij het bepalen van wat centraal moet, zijn slechts 13 rijksbelangen omschreven. Een rijksverantwoordelijkheid is slechts dan aan de orde, als:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt, of;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan, of;
- het een onderwerp betreft dat provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Er is bij de Paraplubeheersverordening Parkeren geen sprake van rijksbelangen, waardoor de conclusie is dat deze beheersverordening niet in strijd is met het rijksbeleid.

## 2.3 Provinciaal beleid

De provincie Utrecht heeft op 7 juli 2014 de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma vastgesteld. Hierin is het (ruimtelijk) beleid van de provincie vastgelegd. In het beleid van de provincie staan de doelstellingen en streefwaarden met betrekking tot mobiliteit. Deze elementen zijn derhalve binnen de hele Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma terug te vinden.

Er is bij de Paraplubeheersverordening Parkeren geen sprake van provinciale belangen, waardoor de conclusie is dat deze beheersverordening niet in strijd is met het provinciaal beleid.

## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Verkeersvisie De Ronde Venen 2030

#### *Inleiding*

De Verkeersvisie De Ronde Venen 2030, vastgesteld op 10 september 2013, schetst een streefbeeld van de verkeer- en vervoersituatie in de gemeente De Ronde Venen voor de langere termijn, namelijk voor het jaar 2030. De Verkeersvisie bevat keuzes op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid met als doel dit gewenste streefbeeld te bereiken. Er is in dit streefbeeld rekening gehouden met de diverse toekomstige ontwikkelingen op verkeersgebied en met de ambities en de doelstelling uit de structuurvisie. De Verkeersvisie richt zich ook op de realisatie van deze doelstelling. Hiervoor formuleert de Verkeersvisie een doelstelling die hierop aansluit:

“De Ronde Venen is een bereikbare, veilige, leefbare en duurzame gemeente in het jaar 2030”

#### *Thema's*

De Verkeersvisie bevat vier thema's die als de bouwstenen fungeren van de visie. De vier thema's zijn bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Deze thema's zijn een hulpmiddel om de doelstelling van de Verkeersvisie te vertalen in keuzes, ambities en oplossingsrichtingen. Drie van deze thema's (bereikbaarheid, (verkeers)veiligheid en leefbaarheid) zijn veel gebruikte thema's die in de verkeerskunde worden gebruikt bij het formuleren van beleid.

#### *Parkeren: groen gaat voor grijs*

De bestaande woonwijken van De Ronde Venen zijn gebouwd met de toen geldende parkeernormering. Deze parkeernormering sluit echter niet meer aan bij de huidige praktijk. Terwijl dertig jaar geleden werd uitgegaan van circa 1,3 auto per huishouden, is het nu zo dat 47% van de huishoudens in De Ronde Venen minstens twee auto's in zijn bezit heeft. Het is echter onmogelijk om te voldoen aan de huidige parkeerbehoefte: de fysieke ruimte ontbreekt in bepaalde gevallen, de consequenties voor het (groene) karakter van wijken zouden zeer ingrijpend zijn en de kosten zeer fors. De gemeente zal dus keuzes moeten maken hoe om te gaan met de parkeerbehoefte.

Het uitgangspunt in de Verkeersvisie is dat groen voor grijs gaat. Als er ergens een parkeerknelpunt aanwezig is, zal eerst worden bekeken of dit knelpunt kan worden opgelost door effectiever gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen (zowel openbaar als op eigen terrein). Is dat niet mogelijk, dan zal worden bekeken of aangepaste verkeersregels (blauwe zone, parkeerverbod, etc.) het probleem kunnen verhelpen. Op deze wijze wordt de schaarse openbare ruimte zo min mogelijk aangetast. Als laatste redmiddel kan onderzocht worden of de aanleg van extra parkeervoorzieningen mogelijk is. Hierbij is voldoende draagvlak onder inwoners en financiële dekking bij de gemeente een vereiste.

### **Flexibele parkeernormen voor toekomstige ontwikkelingen**

In de periode na het schrijven van de Verkeersvisie zijn verschillende woningbouwprojecten gerealiseerd in de gemeente. Ook zijn binnen bestaande woon- en werkgebieden woningen en voorzieningen gebouwd. In de Verkeersvisie is erkend dat voor nieuwe ontwikkelingen het belangrijk is om parkeernormen vast te stellen, die aansluiten bij het verwachte autogebruik en –bezit. Deze normering moet tegelijkertijd voldoende mate van flexibiliteit garanderen. Dit biedt meer ontwikkelmogelijkheden voor inwoners en ondernemers.

De intentie bestond om deze nieuwe parkeernormering uit te werken in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (hierna GVVP). De hierin opgenomen parkeernormering zou periodiek moeten worden geëvalueerd en indien noodzakelijk worden bijgesteld. Het GVVP is echter nooit opgesteld. De gemeente heeft ervoor gekozen de parkeernormering op te nemen in het Beleidsplan verkeer 2017-2021.

### **Betekenis voor onderhavige Paraplubeheersverordening Parkeren**

Vanwege het uitgangspunt 'groen gaat voor grijs' worden er in principe geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd wanneer dit ten koste gaat van (openbaar) groen. Alleen in het uiterste geval kan groen opgeofferd worden voor parkeerplaatsen. Dit doet zich voor indien het niet mogelijk is om bestaande parkeervoorzieningen effectiever te gebruiken of verkeersregels dusdanig aan te passen dat parkeer-knelpunten worden opgelost.

Met de vastgestelde parkeernormen is meer flexibiliteit mogelijk gemaakt bij gewenste ontwikkelingen.

In tegenstelling tot hetgeen in de Verkeersvisie De Ronde Venen 2030 valt te lezen heeft de uitwerking van nieuwe parkeernormering in het GVVP niet plaats gevonden. De parkeernormen zijn terug te vinden in het 'Beleidsplan verkeer 2017-2021'.

#### **2.4.2 Beleidsplan Verkeer 2017-2021**

##### **Inleiding**

Het 'Beleidsplan Verkeer 2017-2021' is een vervolg op de Verkeersvisie en is vastgesteld door de gemeenteraad op 24 november 2016. Het Beleidsplan Verkeer heeft betrekking op de periode van 2017 tot en met 2021. Het geeft een nadere uitwerking van de oplossingsrichtingen uit de Verkeersvisie. Het is echter nog meer dan dat een afwegingskader voor initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden. Het Beleidsplan Verkeer is vooral een afwegingskader om sneller en beter in te spelen op initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden en ook op de uitvoering van het onderhoud van de gemeentelijke wegen.

##### **Parkeren: evenwicht tussen grijs en groen**

Het uitgangspunt van het Beleidsplan verkeer is 'evenwicht tussen grijs en groen'. Dit uitgangspunt komt overeen met het uitgangspunt van de 'Verkeersvisie De Ronde Venen 2030'. De gemeente wil de schaarse openbare ruimte zo min mogelijk aantasten. Parkeerknelpunten worden derhalve in de eerste plaats opgelost door effectiever gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen. Indien dit niet mogelijk is dan zal wordt bekeken of aangepaste verkeersregels de parkeerknelpunten kunnen verhelpen.

De algemene beleidsregel voor de oplossing van parkeerproblematiek in de vorm van extra parkeerplaatsen is dit te bekijken bij herinrichting van de openbare ruimte. Werkzaamheden kunnen dan worden gecombineerd en er kan een betere ruimtelijke afweging worden gemaakt. Een uitzondering op deze beleidsregel is als het fout parkeren de bereikbaarheid van hulpdiensten ernstig in gevaar brengt. Overigens wordt ook dan in eerste instantie bekeken of een dergelijk probleem via gedragsbeïnvloeding kan worden opgelost.

De gemeente heeft het volgende toetsingskader voor het parkeren vastgesteld. Bij de afweging voor de oplossing van parkeerplaatsen worden de volgende uitgangspunten meegenomen:

- In principe vindt er geen uitbreiding van het betaald parkeren plaats (nu: Molenkade en Achterbos), evenals de gebieden met parkeervergunningen e.d.. Het invoeren van betaald parkeren in bijvoorbeeld het centrum van Mijdrecht zal namelijk een negatieve invloed hebben op de aantrekkelijkheid van het centrum;
- Er is een tweetal locaties aangewezen voor het parkeren van grote voertuigen, namelijk in Abcoude en Mijdrecht; er is geen uitbreiding van deze locaties voorzien. Er zijn namelijk geen knelpunten bekend;
- Er zijn nu parkeerschijfzones in Abcoude, Mijdrecht en Vinkeveen. Er is geen uitbreiding gepland van het aantal en de grootte van de zones;
- Het parkeren voor recreatief verkeer verdient bijzondere aandacht, gelet op het grote economische belang. Bij mogelijke ontwikkelingen rondom de Vinkeveense Plassen zal er aandacht worden besteed aan dit onderwerp;

- Het parkeren in centra verdient bijzondere aandacht. Een goede parkeersituatie is namelijk een voorwaarde voor het goed functioneren van de centra;
- Het parkeren rond overige voorzieningen verdient bijzondere aandacht. Uit de inventarisatie blijken er rondom diverse voorzieningen knelpunten te zijn.

#### **Parkeernormen voor toekomstige ontwikkelingen**

Er worden de komende jaren verschillende (woning)bouwprojecten gerealiseerd in de gemeente. Ook worden er binnen bestaande woon- en werkgebieden woningen en voorzieningen gebouwd. Voor nieuwe ontwikkelingen is het belangrijk om parkeernormen vast te stellen, die aansluiten bij het verwachte autogebruik en –bezit. De parkeernormen staan in het Beleidsplan Verkeer en dit Parapluplan Parkeren waarborgt dat hieraan getoetst moet worden.

Parkeernormen hebben een doel: met het stellen van normen en het realiseren van parkeerplaatsen wordt geprobeerd om parkeerproblemen nu en in de toekomst te voorkomen. We ondervinden elke dag de gevolgen van (te) lage parkeernormen: inwoners kunnen hun auto niet kwijt bij hun woning en parkeren soms verkeerd. Hierdoor kan de bereikbaarheid van hulpdiensten ernstig worden belemmerd.

De parkeernormen voor de voormalige gemeente De Ronde Venen zijn in 2004 vastgesteld. Het auto-gebruik en –bezit zijn sinds dat jaar toegenomen, waardoor deze normen zijn verouderd. In het Beleidsplan Verkeer heeft de gemeente besloten voor wat betreft de parkeernormering aan te sluiten bij de CROW-richtlijnen.

#### **CROW-richtlijnen**

De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek. Die naam dekte de lading niet meer sinds dat de organisatie een kennisplatform werd. Daarom is CROW niet langer een afkorting, maar een eigenaam. CROW is een non-profit kennispartner voor (decentrale) overheden. CROW ondersteunt decentrale overheden met kennis en tools.

De parkeernormering van het CROW is uitgewerkt in de ASVV2012.

De hoogte van de parkeernorm is afhankelijk van een aantal uitgangspunten die door het CROW in de ASVV2012 zijn vastgelegd. Het gaat hierbij om de stedelijkheidsgraad, gebiedskenmerken en dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Vanzelfsprekend zijn verschillende normen per functie opgenomen. Voor de functie 'wonen' bestaat immers een andere parkeerbehoefte dan voor de functie 'detailhandel'. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met de loopafstanden die de verschillende doelgroepen acceptabel vinden.

In de ASVV2012 staat geen volledige opsomming van alle mogelijke functies. Indien een functie niet is opgenomen zal (juridisch houdbaar) maatwerk geleverd moeten worden. Op het moment dat er wel een parkeernormering voor de ontbrekende functie beschikbaar is gekomen, dan wordt het deze normering gehanteerd.

De parkeernormering in de ASVV2012 geeft het minimum- en maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen; ze zijn gebaseerd op onderzoek naar het aantal benodigde parkeerplaatsen.

#### **Parkeernormen Gemeente De Ronde Venen**

Om de parkeernormen in de ASVV2012 juridisch bindend te maken, moeten ze worden vastgesteld als gemeentelijk beleid. Dit heeft de gemeente tegelijk met het vaststellen van het Beleidsplan gedaan.

De gemeente heeft de in de ASVV2012 gehanteerde gebiedskenmerken, dubbelgebruik van parkeerplaatsen en verschillende functies overgenomen.

Als stedelijkheidsgraad heeft de gemeente aansluiting gezocht bij 'matig stedelijk'. De gemeente is hiertoe gekomen door te kijken naar de adressendichtheid in de gehele gemeente.

Ten aanzien van het minimum- en maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen dat in de ASVV2012 is opgenomen heeft de gemeente ervoor gekozen om hiervan het gemiddelde als uitgangspunt te nemen.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in een bestaande situatie moet de toename van het aantal parkeerplaatsen als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen extra worden gerealiseerd, op eigen terrein. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan dat er nu geen sprake is van een parkeerprobleem.

## Hoofdstuk 3 Doelstellingen

### 3.1 Inleiding

Deze Paraplubeheersverordening Parkeren zorgt ervoor dat ook na 1 juli 2018 getoetst kan worden aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

Na vaststelling van deze Paraplubeheersverordening Parkeren wijzigt er juridisch niets. Er wordt nu ook al getoetst aan (de normen uit) het Beleidsplan. Die toetsing vindt nu plaats via de geldende beheersverordeningen of via de aanvullende werking van de bouwverordening. Met deze Paraplubeheersverordening en de twee genoemde Paraplubestemmingsplannen (digitaal en analoog) (zoals beschreven in paragraaf 1.2) is er binnen nagenoeg het gehele grondgebied van de gemeente een uniforme regeling voor het toepassen van de parkeerregels.

### 3.2 Vervallen bouwverordening

Sinds de Reparatiwet mogen stedenbouwkundige voorschriften, waaronder regels over de benodigde parkeerruimte, niet meer in de bouwverordening opgenomen worden. Als een gemeenteraad het stellen van dergelijke regels nodig acht voor een goede ruimtelijke ordening, dient de benodigde parkeerruimte voortaan in het bestemmingsplan c.q. de beheersverordening te worden geregeld. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 mei 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:1580) wordt dit bevestigd.

Met de Reparatiwet is de grondslag voor stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening komen te vervallen. Die grondslag was opgenomen in artikel 8 lid 5 Woningwet, dat nu geschrapt is. Dat bepaalde dat een bouwverordening voorschriften kon bevatten van stedenbouwkundige aard. Ook parkeerregels vallen hier onder, al stond dat niet expliciet in artikel 8 lid 5 Woningwet aangegeven. De parkeerregeling is opgenomen in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening De Ronde Venen 2011 en bepaalt kortgezegd dat er voldoende ruimte voor het parkeren van auto's dient te zijn aangebracht indien de omvang of de bestemming van een gebouw daar aanleiding toe geeft. Gebruikelijk is dat gemeenten verder invulling geven aan deze bepaling door hier parkeerbeleid voor vast te stellen, bijvoorbeeld in een parkeernota.

#### **Parkeerregeling**

Vanuit de gemeenten bestond de wens om de mogelijkheid te behouden van een nadere invulling van de parkeerregeling in beleidsregels. Door het opnemen van een dynamische verwijzing naar het gemeentelijk parkeerbeleid kan getoetst blijven worden aan het actuele parkeerbeleid en daarmee kan voor wat betreft het thema parkeren gezorgd worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke inpassing. Uiteraard dient elk initiatief verder nog getoetst te worden aan de overige regels van de ter plaatse vigerende beheersverordening. Zodat er uiteindelijk sprake is van een bredere, integrale toetsing en daarmee een goede ruimtelijke ordening. Tevens krijgt door deze Paraplubeheersverordening Parkeren het parkeerartikel dezelfde redactie, waarbij wordt aangesloten bij de recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

#### **Overgangstermijn**

De wetgever heeft de gemeenten de nodige tijd gegund om hun bestemmingsplannen c.q. beheersverordeningen aan te passen aan de wetswijziging. In de Reparatiwet is een overgangstermijn opgenomen tot 1 juli 2018. In artikel 133 Woningwet is bepaald voor welke situaties de stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening nog blijven gelden. Voor geldende bestemmingsplannen c.q. beheersverordeningen is artikel 2.5.30 bouwverordening nog tot 1 juli 2018 van toepassing. Indien een bestemmingsplan c.q. beheersverordening echter gedurende de overgangstermijn wordt gewijzigd dan heeft de bouwverordening voor dit bestemmingsplan c.q. deze beheersverordening geen aanvullende werking meer. Het bestemmingsplan c.q. de beheersverordening zal dan zelf een bepaling rondom parkeren moeten bevatten. Hierdoor kunnen in verschillende bestemmingsplannen c.q. beheersverordeningen afwijkende regelingen met betrekking tot parkeren opgenomen zijn. Dit is onwenselijk. Daarom geldt deze Paraplubeheersverordening Parkeren ook voor deze - nieuwere - beheersverordeningen. De in de beheersverordeningen opgenomen regels rondom parkeren zullen vervallen. Welke regels dit zijn blijkt duidelijk uit deze Paraplubeheersverordening Parkeren.

Deze Paraplubeheersverordening Parkeren zorgt ervoor dat voor het aspect "parkeren" niet alle afzonderlijke beheersverordeningen gewijzigd hoeven te worden en zorgt er tevens voor dat na 1 juli 2018 getoetst mag worden aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Verder bevordert de Paraplubeheersverordening Parkeren de vindbaarheid van het parkeerbeleid, de geldende normen en afmetingen. Tevens is aandacht besteed aan de leesbaarheid van de regels.

## Hoofdstuk 4 Juridische opzet

### 4.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de karakteristiek van de Paraplubeheersverordening Parkeren. In navolgende paragrafen komt de juridische opzet aan bod, waarbij allereerst de hoofdropzet van de Paraplubeheersverordening Parkeren wordt beschreven en daarna de regels aan bod komen.

### 4.2 Opzet

#### 4.2.1 Inleiding

Deze Paraplubeheersverordening Parkeren bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De toelichting en regels worden digitaal gekoppeld aan het besluitgebied. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van de Paraplubeheersverordening Parkeren. De regels regelen uitsluitend het aspect 'Parkeren'.

#### 4.2.2 Opbouw

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

In Hoofdstuk 1 ('Inleidende regels') worden de in de Paraplubeheersverordening Parkeren voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van de beheersverordening van belang zijn. Bij de toetsing aan de Paraplubeheersverordening Parkeren wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Hoofdstuk 2 ('Bestemmingsregels') kent slechts één artikel.

Met de Paraplubeheersverordening Parkeren wordt beoogd voor het grondgebied van de gemeente dat overeenkomt met de besluitgebieden van de bestaande beheersverordeningen, zoals beschreven in paragraaf 1.2, te voorzien in een uniform parkeerbeleid. Ook de vindbaarheid van de parkeernormen op één plek is van belang. Van het gemeentelijke beleid afwijkende parkeernormen zijn niet wenselijk. Dit omdat het actuele gemeentelijke beleid het beste aansluit bij de huidige parkeerbehoefte.

Verschillende bestaande beheersverordeningen kennen eigen (afwijkende) parkeernormen. Bij (beperkte) ontwikkelingen binnen deze beheersverordeningen, zou getoetst moeten worden aan de (afwijkende) parkeernormen die in de regels verwoord staan. Dit is, zoals hierboven al aangegeven, niet wenselijk. Om dit te voorkomen en om toetsing aan het actuele gemeentelijk beleid voor het gehele grondgebied van de gemeente (zoals omschreven in paragraaf 1.2) mogelijk te maken, is in Artikel 2 opgenomen welke regels zullen vervallen. Dit betreffen enkel en alleen de regels uit bestaande beheersverordeningen die (afwijkende) parkeernormen bevatten.

Let op, in een aantal beheersverordeningen zijn geen (afwijkende) parkeernormen opgenomen. Daar komen dus ook geen regels te vervallen. Deze beheersverordeningen maken wel onderdeel uit van het besluitgebied van de Paraplubeheersverordening Parkeren, maar worden (logischerwijs) niet genoemd in Artikel 2.

In Hoofdstuk 3 ('Algemene regels') wordt ingegaan op het aspect parkeren en laden en lossen. Hierbij wordt middels een dynamische verwijzing verwezen naar het gemeentelijke parkeerbeleid. Ook is een verwijzing naar de minimale afmetingen voor parkeergelegenheden opgenomen.

Bij het opstellen van deze regels is zoveel als mogelijk en wenselijk aansluiting gezocht bij artikel 2.5.30 van de Bouwverordening De Ronde Venen 2011. De inhoudelijke wijzigingen zijn dan ook beperkt (de parkeernorm zelf wijzigt niet door de Paraplubeheersverordening Parkeren).

De werking van de parkeereis is in artikel 4.1 wel uitgebreid ten opzichte van de Bouwverordening. Daar waar de Bouwverordening als aanknopingspunt de omgevingsvergunning voor bouwen kent, heeft artikel 4.1 als aanknopingspunt "het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik". Het bereik van artikel 4.1 is hiermee vergroot. Bij ontwikkelingen moet eerder getoetst worden aan artikel 4.1. Onder "een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik" moet mede verstaan worden:

1. de toepassing van de in de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking,
2. in bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen (de zogenaamde kruimelgevallen), of
3. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.



Anders dan in de twee Paraplubestemmingsplannen Parkeren (zoals omschreven in paragraaf 1.2), wordt in deze Paraplubeheersverordening Parkeren geen mogelijkheid opgenomen om nadere eisen te stellen ten aanzien van de maatvoering van parkeervoorzieningen. Gelet op artikel 3.38 lid 2 en 3 Wet ruimtelijke ordening is het namelijk niet mogelijk om in een beheersverordening een 'nadere eisen'-regeling op te nemen.

Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') bevat het overgangsrecht en de citeertitel van het plan.

## **Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid**

### **5.1 Inleiding**

Dit hoofdstuk beschrijft de onderdelen die zijn doorlopen voor het zekerstellen van de economische uitvoerbaarheid van onderhavige Paraplubeheersverordening Parkeren. Indien de Paraplubeheersverordening Parkeren voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

### **5.2 Exploitatieplan**

De onderhavige Paraplubeheersverordening Parkeren maakt als zodanig geen bouwplan(nen), zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro mogelijk. Ook is er geen sprake van locatie-eisen. Derhalve hoeft er geen exploitatieplan te worden opgesteld.

## **Hoofdstuk 6 Procedure**

In de Wet ruimtelijke ordening wordt geen bijzondere voorbereidingsprocedure voor de beheersverordening voorgeschreven. Inspraak en vooroverleg is zodoende niet verplicht. In het kader van de twee Paraplubestemmingsplannen Parkeren (zie 1.2 van deze toelichting), welke een in beginsel gelijke inhoudelijke regeling kennen als voorliggende beheersverordening, heeft vooroverleg plaatsgevonden. De vooroverlegpartners hebben daarbij te kennen gegeven geen inhoudelijke opmerkingen te hebben op deze twee ontwerp Paraplubestemmingsplannen.

Op 28 juni 2018 heeft de gemeenteraad van De Ronde Venen de Paraplubeheersverordening Parkeren vastgesteld.

## Regels

### Hoofdstuk 1 Inleidende regels

#### Artikel 1 Begrippen

##### 1.1 verordening

de beheersverordening "Paraplubeheersverordening Parkeren" met identificatienummer NL.IM-RO.0736.BV010Parkerenbv-va01 van de gemeente De Ronde Venen.

##### 1.2 beheersverordening

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

##### 1.3 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.

##### 1.4 bouwen

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

##### 1.5 omgevingsvergunning

vergunning als bedoeld in artikel 2.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

##### 1.6 voldoende parkeergelegenheid

van 'voldoende parkeergelegenheid' is sprake als voldaan wordt aan de parkeernormen, zoals neergelegd in het "Beleidsplan Verkeer 2017-2021" zoals vastgesteld op 24 november 2016. Indien deze regeling wordt gewijzigd of herzien, moet rekening worden gehouden met deze wijziging danwel herziening.

### Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

#### Artikel 2 Te vervallen regels

Om toetsing aan de gemeentelijke parkeernormen mogelijk te maken dienen in bestaande beheersverordeningen opgenomen parkeernormen te vervallen. In onderstaande tabel zijn de te vervallen regels per bestaande beheersverordening opgenomen.

	Naam beheersverordening	IDN	Datum vaststelling	Te vervallen regels
1	Amstelhoek	NL.IMRO.0736.BV003amstelhoek-va01	27-06-2013	Artikel 3, onder 5 van bijlage 5
2	Kom Wilnis	NL.IMRO.0736.BV004komwilnis-va01	27-06-2013	Artikel 4, onder 6 van bijlage 1; Artikel 3, onder 5 van bijlage 3
3	Mijdrecht Woongebied Zuid	NL.IMRO.0736.BV007mijdrechtzuid-va01	05-02-2015	Artikel 11
4	Beheersverordening Buitengebied	NL.IMRO.0736.BV009Buitengebied-va01	28-09-2017	Artikel 13, lid 4, sub f van bijlage 1, met dien verstande dat de aanhef 'parkeervoorzieningen' niet komt te vervallen

### Hoofdstuk 3 Algemene regels

#### Artikel 3 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 4 Algemene bouw- en gebruiksregel

##### 4.1 Parkeren

- a. Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik is verzekerd dat op eigen terrein, dat bij dat bouwwerk of terrein waarvoor vergunning wordt verleend hoort, wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor motorvoertuigen. Daarbij moet worden voldaan worden aan de parkeernormen, zoals neergelegd in het "Beleidsplan Verkeer 2017-2021" zoals vastgesteld op 24 november 2016.

- b. Indien het "Beleidsplan Verkeer 2017-2021" zoals vastgesteld op 24 november 2016 wordt gewijzigd of herzien, moet rekening worden gehouden met deze wijziging danwel herziening.
- c. De in lid a. bedoelde parkeergelegenheid moet afmetingen hebben die afgestemd zijn op de richtlijnen opgenomen in de ASVV2012 van het CROW.

#### **4.2 Laden en lossen**

Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. In deze behoefte moet voorzien zijn op eigen terrein.

#### **4.3 Afwijken**

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning voor bouwen en/of een omgevingsvergunning voor een wijziging van het gebruik verlenen in afwijking van het bepaalde in artikel 4.1 en / of artikel 4.2,

- a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
- b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

#### **Artikel 5 Overgangsrecht bouwwerken**

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van de beheersverordening, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
  - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - 2. 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.
- b. 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%.
- c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met de daarvoor geldende beheersverordening, daaronder begrepen de overgangsbepaling van die beheersverordening.

#### **Artikel 6 Overgangsrecht gebruik**

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van de verordening en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met de beheersverordening strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met de beheersverordening strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met de voorheen geldende beheersverordening, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van die beheersverordening.

#### **Artikel 7 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van de beheersverordening "Paraplubeheersverordening Parkeren".

#### **Vaststellingsbesluit**

