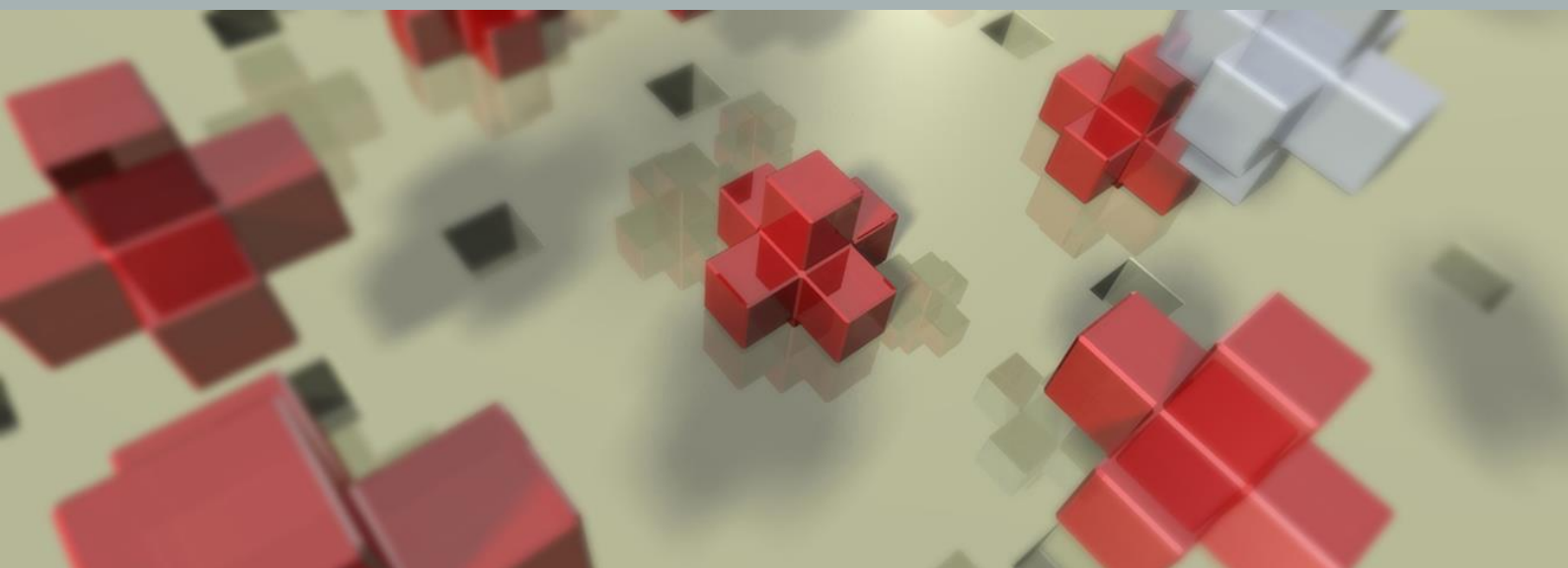


# Paraplubestemmingsplan Parkeren Horst aan de Maas

Gemeente Horst aan de Maas

Ontwerp



# Paraplubestemmingsplan Parkeren Horst aan de Maas

**Gemeente Horst aan de Maas**

**Ontwerp**

Rapportnummer:	P02245
IMRO-IDN-nr:	NL.IMRO.1507.HMPARKEREN-BP01
Datum:	24 januari 2020
Projectteam BRO:	Mevr. mr. S. S.
Concept:	10 oktober 2019
Ontwerp:	24 januari 2020
Vaststelling:	
Trefwoorden:	Nota parkeernormen, parapluplan, gemeente Horst aan de Maas.
Bron foto kaft:	BRO 17

BRO  
Vestiging Tegelen  
Industriestraat 94  
5931 PK Tegelen  
T +31 (0)77 373 06 01  
E info@bro.nl

# Inhoudsopgave

<b>1. INLEIDING</b>	<b>2</b>
1.1 Aanleiding en doel	2
1.2 Leeswijzer	2
<b>2. RUIMTELIJK BELEIDSKADER</b>	<b>3</b>
2.1 Wetgeving	3
2.2 Nota parkeernormen Horst aan de Maas	3
<b>3. JURIDISCHE VORMGEVING</b>	<b>5</b>
3.1 Inleiding	5
3.2 Systematiek bestemmingen	5
3.2.1 Algemeen: uitleg paraplubestemmingsplan	5
3.2.2 De planregels	5
<b>4. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>	<b>7</b>
4.1 Economische uitvoerbaarheid	7
4.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid	7

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doel

### *Parkeren*

Met ingang van 29 november 2014 is door een wetwijziging het niet meer mogelijk om stedenbouwkundige voorschriften, zoals parkeervoorschriften, op te nemen in de gemeentelijke bouwverordening<sup>1</sup>. De bouwverordening vormt één van de toetsingskaders bij een aanvraag omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Dit betekent dat bestemmingsplannen en beheersverordeningen die na 29 november 2014 zijn vastgesteld voor het voldoen aan de parkeernormen niet meer kunnen verwijzen naar de bouwverordening, maar dat in het bestemmingsplan of beheersverordening hiervoor een regeling moet zijn opgenomen. Is dat niet het geval, dan is het niet mogelijk om een aanvraag omgevingsvergunning aan de parkeernormen te toetsen. Met bovengenoemde wetwijziging is een overgangsregeling opgenomen tot 1 juli 2018. De overgangsregeling houdt in dat voor bestemmingsplannen en beheersverordeningen vastgesteld vóór 29 november 2014 de bouwverordening van kracht blijft tot 1 juli 2018. Dat betekent dat gemeenten tot die tijd de ruimte krijgen om alsnog regels ten aanzien van parkeren voor deze plannen in de bestemmingsplannen en beheersverordeningen op te nemen.

Om bij vergunningaanvragen nog te kunnen toetsen aan de parkeernormen, moeten deze nu al worden opgenomen in nieuwe bestemmingsplannen of beheersverordeningen. Een efficiënte wijze om op 1 juli 2018 binnen het gehele gemeentelijk grondgebied in één keer op een goede en eenduidige manier te beschikken over een toetsingskader, is het vaststellen van een paraplubestemmingsplan.

Het paraplubestemmingsplan heeft tot doel om de 'Nota parkeernormen Horst aan de Maas' zoals opgenomen als bijlage 1 bij de regels van toepassing te laten zijn op alle ruimtelijke plannen binnen het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas.

### *Werking*

Het paraplubestemmingsplan is van toepassing op alle vigerende ruimtelijke plannen binnen de gemeente Horst aan de Maas.

## 1.2 Leeswijzer

Na de inleiding wordt in hoofdstuk 2 het gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 3 is een toelichting gegeven op de regels. Tot slot wordt in het vierde en laatste hoofdstuk ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

---

<sup>1</sup> Reparatiewet BZK 2014 op 29 november 2014 (Stb. 2014, 458) tot wijziging van de Woningwet.

## 2. RUIMTELIJK BELEIDSKADER

### 2.1 Wetgeving

Bij de invoering van de Wet ruimtelijk ordening (Wro) in 2008 heeft de wetgever bepaald, dat de mogelijkheid - op grond van artikel 8 lid 5 van de Woningwet - om stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening op te nemen, kan vervallen. Reden hiervoor was dat de Wro nu voorschrijft dat een gemeente voor het gehele grondgebied een bestemmingsplan of beheersverordening moet vaststellen. Onder de voorgaande Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) gold deze verplichting alleen voor het buitengebied. Daarom waren voor het overige gebied van de gemeente stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening nodig. Daarnaast vormden de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening een vangnet voor gebieden waarvoor wel een bestemmingsplan was vastgesteld, maar waar dat bestemmingsplan geen voorschriften bevatte, die hetzelfde onderwerp regelden. Met de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening werd aanvankelijk beoogd om de mogelijkheid om stedenbouwkundige bepalingen op te nemen in de bouwverordening te schrappen. Uiteindelijk werd hiervan afgezien omdat te veel vragen bestonden of en over de wijze waarop met name het parkeren in het bestemmingsplan zou kunnen worden geregeld. De betreffende bepaling is nooit in werking getreden. Maar eind 2014 is dan toch de Woningwet op dit punt aangepast. Op 29 november 2014 trad namelijk de Reparatiewet BZK 2014 (Stb. 2014, 458) in werking. Hierdoor zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening komen te vervallen. Voor bestemmingsplannen vastgesteld vóór die datum voorziet echter artikel 133, leden 1 en 2, van de Woningwet in een overgangsregeling. Die houdt in dat o.m. de artikelen 8, vijfde lid, en 9 van de Woningwet van toepassing blijven tot het tijdstip van wijziging van het bestemmingsplan voor het gebied, doch uiterlijk tot 1 juli 2018. Daarna moet een regeling zijn opgenomen in bestemmingsplannen of beheersverordeningen. In nieuwe plannen die vóór 1 juli 2018 worden vastgesteld moeten deze bepalingen al zijn opgenomen. Inmiddels is ook het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd in die zin dat omwille van flexibiliteit het mogelijk is geworden om in een bestemmingsplan te verwijzen naar beleidsregels. Er is in artikel 3.1.2, tweede lid, aanhef en onder a van het Bro een wettelijke grondslag geschapen om wat betreft het parkeren in het bestemmingsplan direct te verwijzen naar beleidsregels die parkeernormen bevatten. Daarbij is het mogelijk om middels een zogenaamde dynamische verwijzing te bepalen dat indien de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening gehouden dient te worden met het gewijzigde beleid.

### 2.2 Nota parkeernormen Horst aan de Maas

Op 3 juli 2019 heeft de gemeente Horst aan de Maas het parkeerbeleid vastgesteld. De aanleiding voor het vaststellen van de 'Nota Parkeernormen Horst aan de Maas' is tweeledig:

1. Er is behoefte aan een uniform toetsingskader voor het beoordelen van parkeervraagstukken in de gemeente;

De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Horst aan de Maas' is dan ook als volgt samen te vatten: *'Het vaststellen van een toetsingskader voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Horst aan de Maas om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Horst aan de Maas te waarborgen, waarbij nieuwe vormen van duurzame mobiliteit gestimuleerd worden. Met behulp van dit toetsingskader moet voorkomen worden dat parkeerproblemen ontstaan in de openbare ruimte als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.*

#### *Parkeernormen als beleidsregel voor bestemmingsplan of omgevingsplan*

In de Nota Parkeernormen Horst aan de Maas zijn parkeernormen opgenomen, waarnaar kan worden verwezen vanuit de te actualiseren bestemmingsplannen en vanuit dit paraplu bestemmingsplan. Daarmee wordt het realiseren van voldoende parkeerplaatsen afgedwongen. Als de nieuwe Omgevingswet in werking treedt (naar verwachting op 1 januari 2021) gelden de genoemde parkeernormen ook voor het omgevingsplan.

#### *Toets nieuwe bestemmingsplannen*

Bij het opstellen, actualiseren of aanpassen van bestemmingsplannen gelden de nieuwe parkeernormen als uitgangspunt. Dit betekent dat het bestemmingsplan getoetst wordt aan de actuele parkeernormen, om te bepalen of er voldoende ruimte en/of parkeer capaciteit binnen het gebied waar het bestemmingsplan op van toepassing is om parkeren te faciliteren. Als niet aan de parkeernormen wordt voldaan of de ontwikkeling past niet binnen de toets aan het bestemmingsplan, moet naar een oplossing voor de parkeersituatie worden gezocht (bijdrage in Mobiliteitsfonds).

## 3. JURIDISCHE VORMGEVING

### 3.1 Inleiding

Met dit paraplubestemmingsplan worden de geldende ruimtelijke plannen in de gemeente Horst aan de Maas aangevuld met de nieuwe parkeerregeling zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Horst aan de Maas. Daarmee gaat voor alle ruimtelijke plannen dezelfde regeling voor parkeren gelden.

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding omvat het volledige grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas. In de regels is de 'Nota Parkeernormen Horst aan de Maas' juridisch-planologisch verankerd. De verbeelding en regels vormen samen het bindende deel van het bestemmingsplan.

In deze toelichting worden onder andere de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord.

### 3.2 Systematiek bestemmingen

#### 3.2.1 Algemeen: uitleg paraplubestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld als een parapluplan waarmee voor alle bestemmingsplannen in Horst aan de Maas dezelfde regeling voor parkeren gaat gelden. In bestemmingsplannen waarin nog geen regeling voor parkeren is opgenomen, wordt dit nieuw toegevoegd. Het bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de regeling voor parkeren en beoogt geen wijziging aan te brengen in de overige regels van de vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen behoudens de in paragraaf 1.1 beschreven andere wijzigingen.

#### *Dynamische verwijzing naar beleidsregels "Nota Parkeernormen Horst aan de Maas"*

In de regels is een dynamische verwijzing opgenomen naar de beleidsregels "Nota Parkeernormen Horst aan de Maas". Dit houdt in dat wanneer gedurende de planperiode de beleidsregels wijzigen, de gewijzigde regels gelden. De bestemmingsplannen hoeven daardoor niet opnieuw te worden herzien wanneer de beleidsregels wijzigen.

#### 3.2.2 De planregels

Het bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voor de opbouw van de regels is aangesloten bij de geldende Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012).

De regels bestaan uit drie hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Algemene regels (hoofdstuk 2)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 3)

#### **Inleidende regels** (hoofdstuk 1)

Bij de inleidende regels wordt ingegaan op de begrippen. Bij de begrippen zijn alleen de begrippen opgenomen die betrekking hebben op parkeren. Voor de overige begrippen zijn de begrippen uit de vigerende bestemmingsplannen van toepassing. De wijze van meten is niet opgenomen. Hiervoor zijn de bepalingen uit de vigerende bestemmingsplannen van toepassing. Hiervoor in de plaats is een artikel met het toepassingsgebied opgenomen.

#### *Algemene regels* (hoofdstuk 2)

##### Anti-dubbeltelregeling

Het opnemen van de anti-dubbeltelregel in de regels is verplicht gesteld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze standaardbepaling (artikel 3.2.4 Bro) strekt ertoe te voorkomen dat van ruimte die in een bestemmingsplan voor de realisering van een bepaald gebruik of functie is mogelijk gemaakt, na realisering daarvan, ten gevolge van feitelijke functie- of gebruiksverandering van het gerealiseerde, opnieuw ten tweede male zou kunnen worden gebruik gemaakt.

##### Overige regels

Bij de overige regels zijn de parkeerregels opgenomen. De parkeerregels hebben zowel betrekking op bouwplannen als gebruikswijzigingen. Ook is een afwijkingsregeling opgenomen voor wanneer niet aan de parkeerregels kan worden voldaan. In de parkeerregels wordt verwezen naar de beleidsregels “Nota Parkeernormen Horst aan de Maas” waarin de parkeernormen zijn opgenomen. Daarbij is aangegeven dat wanneer de beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening gehouden dient te worden met het gewijzigde beleid.

#### *Overgangs- en slotregels* (hoofdstuk 3)

Hierin wordt ingegaan op het overgangsrecht en de slotregels (naam van het bestemmingsplan).



## **4. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **4.1 Economische uitvoerbaarheid**

Het voorliggende plan voorziet niet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, Wro. Het is daarom niet nodig een exploitatieplan op te stellen. Er doet zich dus geen mogelijkheid voor een kostenverhaal op te stellen, zoals bedoeld is in afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening.

### **4.2 Maatschappelijk uitvoerbaarheid**

Het ontwerp bestemmingsplan zal gedurende een periode van zes weken ter inzage liggen voor het indienen van zienswijzen, als bedoeld in artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening in verband met Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Gedurende de inzagetermijn zal een ieder in de gelegenheid worden gesteld om een zienswijze naar voren te brengen, conform de daaraan gestelde eisen ingevolge de Algemene wet Bestuursrecht.

