



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

**Nota Zienswijzen
ontwerpbestemmingsplan
'Paraplubestemmingsplan Stedenbouwkundige
bepalingen bouwverordening'**

Beantwoording van zienswijzen & ambtshalve wijzigingen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Het plangebied	3
1.2	Inhoud van deze nota.....	3
2	Procedure	4
3	Zienswijzen.....	5
3.1	Zienswijze 1	5
3.2	Zienswijze 2.....	6
4	Ambtshalve wijzigingen	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Begrippen.....	11
4.3	Parkeren	11
5	Staat van wijzigingen	12
5.1	Zienswijzen.....	12
5.1.1	Zienswijze 2.....	12
5.2	Ambtshalve wijzigingen.....	13
5.2.1	Begrippen.....	13
5.2.2	Parkeren	14

1 Inleiding

1.1 Het plangebied

Deze 'Nota zienswijzen' heeft betrekking op de ontwerpfase van de bestemmingsplanprocedure voor het bestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening' voor de gehele gemeente.

1.2 Inhoud van deze nota

Na deze inleiding zullen in de Nota achtereenvolgens aan de orde komen:

- beschrijving van de (bestemmingsplan)procedure;
- een overzicht van de inspraakreacties en de beantwoording van deze reacties;
- een aantal veranderingen dat ambtshalve wordt voorgesteld;
- staat van wijzigingen.

2 Procedure

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening' met ingang van 23 februari 2018 t/m 5 april 2018 ter inzage gelegd en aan een ieder de gelegenheid gegeven om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad.

Deze 'Nota zienswijzen' betreft het voorstel van burgemeester en wethouders over de vraag welke zienswijzen al dan niet gedeeld worden.

De indieners van een zienswijze zijn door middel van toezending van deze nota op de hoogte gebracht van deze gemeentelijke concept reactie hierop.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan beslist de gemeenteraad in hoeverre daarin wordt meegegaan.

Tevoren worden de indieners van de zienswijzen uitgenodigd om hun brieven (of mondeling ingediende zienswijzen) nader toe te lichten in een vergadering van de beeldvormende raad.

Indien het bestemmingsplan door de gemeenteraad gewijzigd wordt vastgesteld ten opzichte van het ontwerp, wordt het raadsbesluit onverwijld naar de overlegpartners (o.a. de provincie) gestuurd. Gedurende 6 weken heeft de provincie (en eventueel het rijk) de tijd om een reactieve aanwijzing te geven.

Pas na die periode kan het raadsbesluit worden bekendgemaakt en ter inzage worden gelegd voor 6 weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het besluit treedt in werking één dag na afloop van de beroepstermijn. Indien binnen de beroepstermijn naast het beroepschrift een verzoek om voorlopige voorziening bij de voorzitter is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

3 Zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn twee zienswijzen ingekomen. Beide binnen de wettelijke termijn.

De integrale tekst van elke reactie en de gemeentelijke beantwoording is hieronder opgenomen.

3.1 Zienswijze 1

Betreft

De Wetstein Pfisterlaan te Driebergen: handhaven bestemming Wonen

Zienswijze

Geachte leden van de gemeenteraad,

Refererend aan het prettige gesprek d.d. 27 maart 2018 met de heer K.F. van der Velde, adviseur ruimtelijke ordening, doen wij u hierbij onze zienswijze toekomen inzake bovenstaand ontwerpbestemmingsplan.

Wij verzoeken u de vigerende bestemming wonen met vigerende regelgeving te handhaven inzake ons perceel sectie nummer B 4543 De Wetstein Pfisterlaan te Driebergen-Rijsenburg. Met belangstelling zien wij uw schriftelijke reactie tegemoet.

Gemeentelijke reactie

Het vigerende bestemmingsplan voor de locatie is bestemmingsplan 'Woongebied Driebergen-Rijsenburg'. De bestemming voor het perceel is Wonen. Met het paraplubestemmingsplan komt daar geen verandering in. Het paraplubestemmingsplan is geen vervanging voor vigerende bestemmingsplannen. Het voorziet alleen in een aanvulling ten aanzien van het parkeren en in een maximaal toegestane hoogte bepaling. Deze bepalingen zijn nu ook als aanvulling in onze bouwverordening opgenomen, maar komen per 1 juli 2018 te vervallen. Deze laatste bepaling moet gezien worden als een soort 'noodrem'. Het artikel is alléén van toepassing voor locaties waar op grond van het vigerende bestemmingsplan het wél toegestaan is om binnen een bepaald gebruik te bouwen, maar waar op de verbeelding dan wel de regels abusievelijk geen maximale (bouw)hoogte is opgenomen. Voor uw locatie is deze bepaling echter niet van toepassing, omdat in het vigerende bestemmingsplan dit goed geregeld is binnen de bestemming Wonen.

Conclusie

Deze zienswijze wordt niet gedeeld en leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.2 Zienswijze 2

Betreft

Appelgaard te Driebergen: hogere bouwhoogte toestaan

Zienswijze

Geachte leden van de gemeenteraad,

Wij maken gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp Paraplubestemmingsplan Stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening (hierna: het "Parapluplan") zoals dat tot en met 5 april a.s. ter inzage ligt. De zienswijzen die wij willen uiten, zijn de volgende.

Voorshands merken wij op geen zienswijze te hebben tegen de verplichte borging van voldoende parkeergelegenheid in het bestemmingsplan, nu dit komt door het vervallen van artikel 8 vijfde lid, van de Woningwet. Het vervallen van deze bepaling zal ertoe leiden dat als er na 1 juli 2018 een omgevingsvergunning bouwen wordt aangevraagd, niet langer aan de Bouwverordening kan worden getoetst ter zake van bijvoorbeeld parkeren. Wij kunnen ons voorstellen dat u dit onwenselijk vindt en dit met het parapluplan wenst te voorkomen.

Dit geldt ook voor de bepaling over de maximale bouwhoogte, zoals deze nu nog is opgenomen in uw Bouwverordening (artikel 2.5.24). Echter, planregel 6 is voor ons onaanvaardbaar om de volgende redenen.

Volgens ons dwingt het criterium van een goede ruimtelijke ordening u tot een zorgvuldig onderzoek naar de maximale invulling van de planologische mogelijkheden van het parapluplan. Daar is geen sprake van geweest bij dit parapluplan, omdat u zonder onderzoek of motivering een maximale bouwhoogte van 15 meter toestaat bij ontbreken een bouwhoogte in het bestemmingsplan. U geeft daarmee een vrijbrief voor al die gevallen waarin door verouderde planregels geen bouwhoogte is opgenomen, ongeacht het toegestane gebruik. U kon voorheen daar nog regie voeren op bouwhoogten, maar die regie bent u met deze vrijbrief voorgoed kwijt.

Wij maken ons dan ook ernstig zorgen, dat uw raad de ruimtelijke effecten van deze vrijbrief niet overziet. Zo zijn de percelen achter onze woning (sectie B, nummers 8169, 7623, 7626, 7627, 7628, 7630, 7812), het terrein van voormalig autobedrijf van de heer Johannes, niet voorzien van een maximale bouwhoogte in het vigerende bestemmingsplan "Dorpskern".

Het Parapluplan laat dus, zonder enige zorgvuldige afweging van belangen, een maximale bouwhoogte toe van 15 meter, ongeacht het toegestane gebruik.

U bent inmiddels vast goed bekend met de weerstand die omwonenden hebben tegen de herontwikkeling van dit perceel ten behoeve van een Aldi-supermarkt. Uw college heeft uw raad al meermaals voor het blok gezet met bijvoorbeeld de anterieure overeenkomst die het college heeft ondertekend met de ontwikkelaar, en daar komt dit Parapluplan als een tweede onaangename verrassing nog bij. U kunt straks namelijk niet voorkomen dat de Aldi straks ook 15 meter hoog gaat bouwen, hoe ruimtelijk onwenselijk u dit ook vindt. Dit kunt u maar op één manier voorkomen en dat is door goedkeuring te onthouden aan dit Parapluplan. Wij vragen u

dan ook uw college hier op aan te spreken.

De gevolgen zijn niet alleen voor uw raad groot. Het is straks voor burgers niet mogelijk meer grieven te uiten over de hoogte van elke herontwikkeling van -bijvoorbeeld- dit perceel en andere percelen die voldoen aan artikel 6 van de planregels. Dit leidt tot volstrekte willekeur. Te meer nu de planregel geen onderscheid maakt in het toegestane gebruik. Nu kunnen wij ons de ruimtelijke inpasbaarheid van woningbouw in theorie nog wel voorstellen in het centrum van Driebergen, ook al vinden wij het klakkeloos toestaan van 15 meter hoge (woning)bouw volstrekt onaanvaardbaar, maar ook een autobedrijf van 15 meter hoog (5,5 verdiepingen) "in onze achtertuin" vinden wij onacceptabel. Het gevolg is dat uw gemeente veel meer verzet krijgt van omwonenden bij vergunningen die worden verleend en planschadeclaims zullen de pan uit rijzen. Is uw kersverse raad zich van deze gevolgen wel bewust?

Wij verzoeken uw raad dan ook, in het licht van het voorgaande, niet in te stemmen met planregel 6. Wij zien ons genooddaakt hiertegen op te komen en lichten onze zienswijze graag aan u toe.

Gemeentelijke reactie

Er is hier sprake van een misverstand. Het paraplubestemmingsplan is geen vervanging voor vigerende bestemmingsplannen. Het voorziet alleen in een aanvulling ten aanzien van het parkeren en in een maximaal toegestane hoogte bepaling. Deze bepalingen zijn nu ook als aanvulling in onze bouwverordening opgenomen, maar komen per 1 juli 2018 te vervallen. De genoemde hoogtebepaling moet gezien worden als een soort 'noodrem'. Het artikel is alléén van toepassing voor locaties waar op grond van het vigerende bestemmingsplan het wél toegestaan is om binnen een bepaald gebruik te bouwen, maar waar op de verbeelding dan wel de regels abusievelijk geen maximale (bouw)hoogte is opgenomen. Idealiter zou deze bepaling helemaal niet nodig zijn, maar in de praktijk gaat het soms niet helemaal goed. Dit artikel is er dus juist om de gevolgen daarvan te beperken. Kortom dit artikel maakt geen hogere bouwhoogte mogelijk en creëert geen bouw- of gebruiksmogelijkheden die er eerst niet waren. Het vigerende bestemmingsplan blijft daarin leidend.

Voor de genoemde percelen zijn twee plannen vigerend: Dorpskern uitwerking Parkeerterrein Traay-Zuidoost en DorpsKern uitwerking Bedrijfsgebied Traaij. Voor de percelen die binnen Dorpskern uitwerking Parkeerterrein Traay-Zuidoost vallen geldt dat in de bestemmingen (Verkeersgebied en Groen) is bepaald dat daar helemaal geen gebouwen zijn toegestaan. Voor andere bouwwerken (b.v. lantarenpalen) die wel toegestaan zijn gelden maximale bouwhoogten variërend van 2 tot 5 m. Voor de percelen die gelegen zijn in de Dorpskern uitwerking Parkeerterrein Traay-Zuidoost geldt de bestemming Bedrijfsgebied. Binnen deze bestemming zijn ten hoogste 2 bouwlagen toegestaan en een goothoogte van maximaal 7 meter. In deze plannen was het gebruikelijk om geen maximale bouwhoogten op te nemen, waardoor er in theorie een heel hoog dak gebouwd zou kunnen worden. Dit wordt hier in elk geval begrensd door de maximale bouwhoogte van 15 m zoals die nu in de bouwverordening is opgenomen en straks doormiddel van artikel 6 van het paraplubestemmingsplan stedenbouwkundige bepalingen bouwverordening. Het verwijderen van dit artikel zou betekenen dat er straks geen maximale bouwhoogte op deze locatie meer zou gelden en dat lijkt niet de bedoeling te zijn van de indieners van de zienswijze.

Wel wordt naar aanleiding van deze zienswijze en vragen die gedurende de inzageperiode door andere inwoners over de regeling zijn gesteld, geconcludeerd dat de regeling op een aantal

punten duidelijker en helderder kan worden geformuleerd. Om die reden zal de formulering van artikel 6 worden aangepast evenals de wijze van bestemmen en wordt in artikel 3 de toepasselijkheid van artikel 6 uiteengezet.

Conclusie

Deze zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld en leidt tot de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan:

In de toelichting in hoofdstuk 2.2 Artikel 3 van Toepassing verklaren wijzigen in:

‘In artikel 2 is een regel opgenomen, waarin is vastgelegd dat de parkeerregeling zoals genoemd in artikel 5, en de maximum bouwhoogtebepaling zoals genoemd in artikel 6 op alle ruimtelijke plannen betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Voor wat betreft de parkeerregeling kan het in de praktijk voorkomen dat parkeernormen specifiek zijn vastgelegd in een ruimtelijk plan, bijvoorbeeld door parkeernormen expliciet in de regels te vermelden. Ook kan het voorkomen dat binnen een specifiek gebied een minimum aantal parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden en in stand moet worden gehouden. Deze kunnen afwijken van de parkeernormen uit het GVVP. Het is niet de bedoeling dat deze regeling deze specifieke regels buiten toepassing verklaart. Daarom is bepaald dat indien parkeernormen specifiek vastliggen in ruimtelijke plannen deze van kracht blijven. Hieronder wordt niet begrepen, het vastleggen van parkeernormen met behulp van een verwijzing naar een algemene beleidsregel. Met deze laatste bepaling wordt de oorspronkelijke algemene parkeerregeling die sinds 2015 in ruimtelijke plannen is opgenomen buiten toepassing verklaard en vervangen door de uitgebreidere algemene regeling van dit plan.

Voor wat betreft de maximum bouwhoogtebepaling geldt dat deze regeling alleen van toepassing is, voor zover volgens de regels van het onderliggende ruimtelijk plan gebouwd mag worden en op de verbeelding of in de regels van dat ruimtelijk plan geen maximum bouwhoogte is opgenomen. De regeling geldt dan in aanvulling op de regels van het betreffende onderliggende ruimtelijke plan. De overige regels uit het onderliggende ruimtelijke plan blijven ongewijzigd.’

In de toelichting in hoofdstuk 2.2 Artikel 6 Maximaal toegestane bouwhoogte van bouwwerken wijzigen in:

‘Dit artikel is opgenomen indien in een ruimtelijk plan (bestemmingsplan, beheersverordening) een maximum toegestane bouwhoogte ontbreekt, waardoor onbeperkt in de hoogte gebouwd zou mogen worden. In de praktijk gaat dit om een beperkt aantal gevallen omdat in de huidige bestemmingsplannen meestal wel een maximum bouwhoogte is opgenomen.

Indien dit toch niet het geval is kan dit naast stedenbouwkundige bezwaren ook bezwaren ten aanzien van licht- en luchttoetreding voor de omgeving opleveren. In de huidige bouwverordening is daarom voorzien in een regeling hiervoor. Met het vervallen van de bouwverordening is het wenselijk deze bepalingen over te nemen in het paraplubestemmingsplan.

Voor bovengenoemde gevallen wordt met dit artikel een maximum bouwhoogte bepaald. Zoals ook aangegeven onder artikel 3 is de regeling van toepassing voor die gevallen waar het wel toegestaan is om te bouwen maar waar helemaal geen hoogtebeperkingen zijn opgenomen of indien bijvoorbeeld alleen een maximum goothoogte is aangegeven. De bepalingen gelden dan als aanvulling op het ruimtelijke plan. Dit is in de huidige situatie met de bouwverordening ook het geval.

De hoogte van bouwwerken wordt in dit artikel bepaald op basis van de afstand tussen twee tegenover elkaar liggende voorgevelrooilijnen langs de desbetreffende weg, vermeerderd met 1 meter. De hoogte mag echter nooit meer dan 15 m bedragen. Deze hoogte komt overeen met de hoogte uit de bouwverordening. Bij bouwwerken die op basis van overgangsrecht of een geldende vergunning een hogere bouwhoogte dan 15 meter hebben, en waar geen maximale bouwhoogte geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan, wordt de bestaande hoogte als ten hoogste toelaatbaar aangehouden. Het artikel volgt hiermee in hoofdzaak de regeling uit de bouwverordening.'

In de regels artikel 3.2 lid c invoegen:

'De in artikel 6 van dit bestemmingsplan opgenomen regels gelden in aanvulling van de regels van de ruimtelijke plannen van de gemeente gemeentenaam voor wat betreft het onderwerp 'maximum bouwhoogte van bouwwerken', en laten de overige regels uit die onderliggende ruimtelijke plannen ongewijzigd.'

In de regels artikel 6 lid a wijzigen in:

'Voor zover op de verbeelding of in de regels van een ruimtelijk plan geen maximum bouwhoogte is opgenomen gelden de volgende regels:

- a. de maximum bouwhoogte van een bouwwerk op een bouwperceel, waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is vereist, bedraagt de afstand tussen de tegenover elkaar liggende voorgevelrooilijnen langs de desbetreffende weg, vermeerderd met 1 m;'

4 **Ambtshalve wijzigingen**

4.1 **Inleiding**

In dit hoofdstuk worden de voorgestelde ambtshalve wijzigingen weergegeven. Deze worden in de onderstaande paragrafen per onderwerp behandeld. Naast onderstaande zaken zijn ook nog enkele ondergeschikte tekstuele aanpassingen doorgevoerd.

4.2 **Begrippen**

Gebleken is dat het begrip 'bestaand(e)' ontbreekt terwijl dit relevant is voor het overgangsrecht. Voorgesteld wordt om dit begrip in te voegen.

4.3 **Parkeren**

Gebleken is dat de regeling voor het parkeren en laden en lossen op een aantal punten duidelijker kan. Onder meer wordt voorgesteld om het artikel op te splitsen in subartikelen met kopjes zodat het onderscheid tussen de verschillende onderdelen duidelijker is. Tevens is de wijze van bestemmen in de toelichting verduidelijkt.

5 Staat van wijzigingen

In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens per zienswijze en per ambtshalve wijziging aangegeven wat de voorgestelde wijzigingen zijn ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Naast onderstaande zaken zijn ook nog enkele ondergeschikte tekstuele aanpassingen doorgevoerd

5.1 Zienswijzen

5.1.1 Zienswijze 2

In de toelichting in hoofdstuk 2.2 Artikel 3 van Toepassing verklaren wijzigen in:

‘In artikel 2 is een regel opgenomen, waarin is vastgelegd dat de parkeerregeling zoals genoemd in artikel 5, en de maximum bouwhoogtebepaling zoals genoemd in artikel 6 op alle ruimtelijke plannen betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Voor wat betreft de parkeerregeling kan het in de praktijk voorkomen dat parkeernormen specifiek zijn vastgelegd in een ruimtelijk plan, bijvoorbeeld door parkeernormen expliciet in de regels te vermelden. Ook kan het voorkomen dat binnen een specifiek gebied een minimum aantal parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden en in stand moet worden gehouden. Deze kunnen afwijken van de parkeernormen uit het GVVP. Het is niet de bedoeling dat deze regeling deze specifieke regels buiten toepassing verklaart. Daarom is bepaald dat indien parkeernormen specifiek vastliggen in ruimtelijke plannen deze van kracht blijven. Hieronder wordt niet begrepen, het vastleggen van parkeernormen met behulp van een verwijzing naar een algemene beleidsregel. Met deze laatste bepaling wordt de oorspronkelijke algemene parkeerregeling die sinds 2015 in ruimtelijke plannen is opgenomen buiten toepassing verklaard en vervangen door de uitgebreidere algemene regeling van dit plan.

Voor wat betreft de maximum bouwhoogtebepaling geldt dat deze regeling alleen van toepassing is, voor zover volgens de regels van het onderliggende ruimtelijk plan gebouwd mag worden en op de verbeelding of in de regels van dat ruimtelijk plan geen maximum bouwhoogte is opgenomen. De regeling geldt dan in aanvulling op de regels van het betreffende onderliggende ruimtelijke plan. De overige regels uit het onderliggende ruimtelijke plan blijven ongewijzigd.’

In de toelichting in hoofdstuk 2.2 Artikel 6 Maximaal toegestane bouwhoogte van bouwwerken wijzigen in:

‘Dit artikel is opgenomen indien in een ruimtelijk plan (bestemmingsplan, beheersverordening) een maximum toegestane bouwhoogte ontbreekt, waardoor onbepaald in de hoogte gebouwd zou mogen worden. In de praktijk gaat dit om een beperkt aantal gevallen omdat in de huidige bestemmingsplannen meestal wel een maximum bouwhoogte is opgenomen.

Indien dit toch niet het geval is kan dit naast stedenbouwkundige bezwaren ook bezwaren ten aanzien van licht- en luchttoetreding voor de omgeving opleveren. In de huidige bouwverordening is daarom voorzien in een regeling hiervoor. Met het vervallen van de bouwverordening is het wenselijk deze bepalingen over te nemen in het paraplubestemmingsplan.

Voor bovengenoemde gevallen wordt met dit artikel een maximum bouwhoogte bepaald. Zoals ook aangegeven onder artikel 3 is de regeling van toepassing voor die gevallen waar het wel toegestaan is om te bouwen maar waar helemaal geen hoogtebeperkingen zijn opgenomen of indien bijvoorbeeld alleen een maximum goothoogte is aangegeven. De bepalingen gelden dan als aanvulling op het ruimtelijke plan. Dit is in de huidige situatie met de bouwverordening ook het geval.

De hoogte van bouwwerken wordt in dit artikel bepaald op basis van de afstand tussen twee tegenover elkaar liggende voorgevelrooilijnen langs de desbetreffende weg, vermeerderd met 1 meter. De hoogte mag echter nooit meer dan 15 m bedragen. Deze hoogte komt overeen met de hoogte uit de bouwverordening. Bij bouwwerken die op basis van overgangsrecht of een geldende vergunning een hogere bouwhoogte dan 15 meter hebben, en waar geen maximale bouwhoogte geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan, wordt de bestaande hoogte als ten hoogste toelaatbaar aangehouden. Het artikel volgt hiermee in hoofdzaak de regeling uit de bouwverordening.'

In de regels artikel 3.2 lid c invoegen:

'De in artikel 6 van dit bestemmingsplan opgenomen regels gelden in aanvulling van de regels van de ruimtelijke plannen van de gemeente gemeentenaam voor wat betreft het onderwerp 'maximum bouwhoogte van bouwwerken', en laten de overige regels uit die onderliggende ruimtelijke plannen ongewijzigd.'

In de regels artikel 6 lid a wijzigen in:

'Voor zover op de verbeelding of in de regels van een ruimtelijk plan geen maximum bouwhoogte is opgenomen gelden de volgende regels:

- a. de maximum bouwhoogte van een bouwwerk op een bouwperceel, waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is vereist, bedraagt de afstand tussen de tegenover elkaar liggende voorgevelrooilijnen langs de desbetreffende weg, vermeerderd met 1 m;'

5.2 Ambtshalve wijzigingen

5.2.1 Begrippen

In artikel 1 het volgende begrip invoegen:

'1.4 bestaand(e)

- a. bij bebouwing: bebouwing zoals aanwezig op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, dan wel mag worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning, tenzij in de regels anders is bepaald;
- b. bij gebruik: gebruik zoals aanwezig op het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan, tenzij in de regels anders is bepaald;
- c. het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan;

- d. het bepaalde onder b is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.'

5.2.2 Parkeren

In de toelichting in hoofdstuk 2.2 Artikel 5 Parkeren wijzigen in:

'Artikel 5 Parkeren

Dit artikel bestaat uit twee bepalingen:

5.1 Parkeergelegenheid

De nieuwe parkeerbepaling is opgenomen in het eerste lid van artikel 5 van dit bestemmingsplan. De bepaling verwijst voor de te hanteren parkeernormen naar het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld door de raad op 2 februari 2010. Het parkeernormenbeleid is een dynamisch document en bijstelling van het beleid is met enige regelmaat noodzakelijk. Omdat het niet doelmatig is hiervoor telkens een nieuw bestemmingsplan op te stellen voorziet de regeling in een dynamische verwijzing naar de parkeernormen. Dit houdt in dat het GVVP van toepassing wordt verklaard en tevens rekening wordt gehouden met de opvolger van dit beleid.

In het GVVP staat het beleid ten aanzien van parkeren. Het betreft bijvoorbeeld hoe om te gaan met parkeren, hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, de manier waarop in deze parkeerplaatsen kan worden voorzien en welke eisen aan de verschillende parkeerplaatsen worden gesteld.

Een aanvraag omgevingsvergunning moet worden getoetst aan de parkeernormen wanneer er sprake is van vergunningplichtige nieuwbouw of vergroting en/of wanneer er sprake is van een functiewijziging. Bij een functiewijziging kan het daarbij ook gaan om een bestemming waarbinnen meerdere functies zijn toegestaan, bijvoorbeeld binnen een bestemming 'Centrum' of 'Gemengd'. De regeling werkt aanvullend voor functiewijzigingen binnen een dergelijke bestemming, indien een omgevingsvergunning is vereist en sprake is van een behoefte aan parkeergelegenheid. Bij het realiseren van voldoende parkeergelegenheid hoeven geen bestaande tekorten te worden opgelost. De te realiseren parkeergelegenheid moet voldoende zijn voor het bouwwerk en/of gewijzigde gebruik waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht.

De regeling bestaat uit de volgende onderdelen:

- Bouwplannen (nieuwbouw of vergroting) worden getoetst aan artikel 5.1.1;
- Functiewijzigingen worden getoetst aan artikel 5.1.2;
- Artikel 5.1.3 bevat een afwijkingsmogelijkheid.

Van de verplichting om voldoende parkeergelegenheid te realiseren op grond van de gemeentelijke parkeernormen zoals gesteld in het GVVP kan in bijzondere gevallen worden afgeweken. Ook in de gemeentelijke bouwverordening is een dergelijke bepaling opgenomen. Het is echter niet de bedoeling dat deze bevoegdheid lichtvaardig wordt toegepast. Daarom dient de aanvrager van een omgevingsvergunning in dergelijke gevallen door middel van een verkeersonderzoek aan te tonen dat - gelet op de bijzondere omstandigheden - geen afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

5.2 Laad- en losruimte

In het tweede lid is een regeling opgenomen voor het borgen van voldoende laad- en losruimte. Ook in de huidige bouwverordening is een dergelijke bepaling opgenomen. Net als bij de parkeerbepaling is een onderscheid gemaakt tussen bouwplannen en functiewijzigingen. Voor

wat betreft functiewijzigingen bij bestemmingen waarbinnen meerdere functies zijn toegestaan werkt de regeling ook aanvullend zoals hierboven is beschreven.

Bij een aanvraag omgevingsvergunning waarbij een behoefte aan ruimte voor laden of lossen van goederen wordt verwacht dient te worden voorzien in deze ruimte. Dit kan aan of in het bouwwerk zijn, maar bijvoorbeeld ook op het onbebouwde terrein bij het bouwwerk. De regeling geldt uitdrukkelijk niet voor bestaand gebruik en voor herbouw van gebouwen zonder functiewijziging.

Van de verplichting om te voorzien in voldoende laad- en losruimte kan worden afgeweken indien de structuur van de omgeving daartoe aanleiding geeft. In dat geval dient de aanvrager van een omgevingsvergunning door middel van een verkeersonderzoek aan te tonen dat - gelet op de bijzondere omstandigheden - geen afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.'

In de regels in Artikel 5 Parkeren wijzigen in:

5.1 Parkeergelegenheid

5.1.1 Parkeergelegenheid bij bouwen

- a. Een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is vereist en waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, mag niet worden gebouwd of vergroot wanneer voor dit bouwwerk op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien. Deze bepaling geldt niet voor herbouw van een bouwwerk zonder functiewijziging;
- b. De omgevingsvergunning kan alleen worden verleend indien sprake is van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de normen die zijn neergelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, d.d. 2 februari 2010), met dien verstande dat indien gedurende de planperiode een nieuwe versie verschijnt, met deze nieuwe versie rekening wordt gehouden. Hierbij kunnen voorschriften worden opgenomen over het realiseren en in stand houden van parkeergelegenheid op eigen terrein.

5.1.2 Parkeergelegenheid bij functiewijziging

- a. Tot een gebruik, strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend een functiewijziging waarvoor een omgevingsvergunning is vereist van bouwwerken of onbebouwde gronden in een functie met een grotere parkeerbehoefte, zonder dat in voldoende mate ruimte aanwezig is ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's. Deze bepaling geldt niet voor bestaand gebruik;
- b. De omgevingsvergunning kan alleen worden verleend indien sprake is van voldoende parkeergelegenheid aan de hand van de normen die zijn neergelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP, d.d. 2 februari 2010), met dien verstande dat indien gedurende de planperiode een nieuwe versie verschijnt, met deze nieuwe versie rekening wordt gehouden. Hierbij wordt alleen gelet op de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de functiewijziging. Hierbij kunnen nadere eisen worden gesteld aan de situering en omvang van de parkeergelegenheid ten behoeve van het realiseren en in stand houden van parkeergelegenheid op eigen terrein.

5.1.3 Afwijken van de parkeernormen

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 5.1.1 en 5.1.2 en worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, indien de structuur van de omgeving daartoe aanleiding geeft. De aanvrager dient in dat geval door

middel van een verkeersonderzoek naar oordeel van het bevoegd gezag aan te tonen dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

5.2 Laad- en losruimte

5.2.1 Laad- en losruimte bij bouwen

Een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning is vereist en waarvan een behoefte aan ruimte voor laden of lossen van goederen wordt verwacht, mag niet worden gebouwd of vergroot wanneer aan, in of onder dat bouwwerk dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het bouwwerk hoort, niet wordt voorzien in die behoefte. Deze bepaling geldt niet voor herbouw van een bouwwerk zonder functiewijziging.

5.2.2 Laad- en losruimte bij functiewijziging

Tot een gebruik, strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend een functiewijziging waarvoor een omgevingsvergunning is vereist van bouwwerken of onbebouwde gronden in een functie met een grotere behoefte aan ruimte voor laden en lossen van goederen, zonder dat in voldoende mate ruimte aanwezig aan of in dat bouwwerk dan wel op het onbebouwde terrein bij het bouwwerk. Deze bepaling geldt niet voor bestaand gebruik.

5.2.3 Afwijken van de regels voor laad- en losruimte

Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 5.2.1 en 5.2.2 en worden toegestaan dat in minder dan voldoende laad- en losgelegenheden wordt voorzien, indien de structuur van de omgeving daartoe aanleiding geeft. De aanvrager dient in dat geval door middel van een verkeersonderzoek naar oordeel van het bevoegd gezag aan te tonen dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.'