

# **Paraplubeheersverordening parkeernormering**

**Inhoudsopgave**

<b>Toelichting</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1 INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3 Voorgaande bestemmingsplannen	4
<b>Hoofdstuk 2 NOTA PARKEERNORMEN</b>	<b>5</b>
2.1 Doel	5
2.2 Uitgangspunten	5
2.3 Toetsing parkeren bij aanvragen omgevingsvergunning	6
2.4 Afwijking	6
2.5 Actualisering 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen'	6
<b>Hoofdstuk 3 JURIDISCHE ASPECTEN</b>	<b>7</b>
3.1 Methodiek	7
3.2 Regels	7
3.3 Geometrische plaatsbepaling	8
<b>Hoofdstuk 4 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>9</b>
<b>Hoofdstuk 5 PROCEDURE</b>	<b>11</b>

# Toelichting

## Hoofdstuk 1 INLEIDING

### 1.1 Aanleiding en doel

Vanaf 1 juli 2018 zijn de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening (waaronder de parkeerverplichting) vervallen en moeten deze in een bestemmingsplan of een beheersverordening worden opgenomen. De Gemeente Vlissingen heeft daartoe eind 2017 een paraplubestemmingsplan parkeernormering vastgesteld. In deze paraplubestemmingsplan is bepaald dat de parkeernormen ook gelden in de gebieden waar een beheersverordening geldt. Dat is echter juridisch gezien niet juist. Op 28 oktober 2020 heeft de Afdeling Bestuursrechtsspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) namelijk uitspraak gedaan in een zaak waarin een dergelijk paraplubestemmingsplan ter behandeling kwam. De Afdeling verklaart het in betreffende paraplubestemmingsplan ter plaatse van de beheersverordeningen in zoverre onverbindend.

De Afdeling is van oordeel dat in een (paraplu)bestemmingsplan geen regeling kan worden opgenomen over een (paraplu)beheersverordening. Een beheersverordening is immers een besluit op een andere grondslag, namelijk artikel 3.38 van de Wro. Een wijziging van een beheersverordening, kan alleen plaatsvinden bij een besluit op diezelfde wettelijke grondslag.

Derhalve dient de Gemeente Vlissingen de parkeernormering in gebieden waar een beheersverordening geldt, opnieuw te regelen. Met een paraplubeheersverordening kan dat op een gemakkelijke wijze worden gedaan.

Met andere woorden, op grond van art. 3.39 Wro kan niet tegelijkertijd een planologische regeling vastgesteld worden op grond van art 3.1 (een bestemmingsplan) en op grond van art. 3.38 (een beheersverordening). Een paraplubeheersverordening biedt de mogelijkheid beheersverordeningen binnen de gemeente in één keer te herzien voor een bepaald aspect. In dit voorliggende plan betreft dit dus het aspect parkeren.

Op 30 november 2017 heeft de gemeenteraad het parkeerbeleidsplan 'Vlissingen staat niet stil' vastgesteld. Het opstellen van een 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' is een speerpunt uit dit plan. Op basis van deze beleidsnota zullen bij nieuwbouwplannen of wijzigingen van het gebruik eisen gesteld worden aan het aantal parkeerplaatsen. De beleidsnota speelt ook een belangrijke rol bij de paraplubeheersverordening. Met de paraplubeheersverordening parkeernormering wordt de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' en diens rechtsopvolger(s) in de geldende beheersverordeningen ingepast.

### 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat alle gronden binnen het grondgebied van de gemeente Vlissingen waarop thans beheersverordeningen van kracht zijn.

De gebieden waar een bestemmingsplan geldt zijn niet meegenomen; hiervoor geldt een separaat paraplubestemmingsplan 'parkeren'. Dit heeft te maken met de bepaling artikel 3.39 Wro, waarin is aangegeven dat een bestemmingsplan komt te vervallen zodra op dezelfde gronden een beheersverordening in werking treedt en dat een beheersverordening komt te vervallen zodra een

bestemmingsplan in werking treedt. Derhalve geldt het paraplubestemmingsplan parkeernormering niet in de gebieden waar een beheersverordening geldt.

### 1.3 Voorgaande bestemmingsplannen

In het hierna volgende overzicht zijn de geldende beheersverordeningen opgenomen, die onder deze paraplubeheersverordening vallen. In deze beheersverordeningen wordt door middel van deze verordening, de wettelijk noodzakelijke parkeerregeling opgenomen.

<b>Naam beheersverordening</b>	<b>Vastgesteld</b>
Buitenhaven	30-05-2013
Bedrijventerrein Poortersweg	27-02-2014
Vlissingen-Oost	27-06-2013
Middengebied	01-12-2016
Scheldekwartier-Zuid	15-10-2015

## Hoofdstuk 2 NOTA PARKEERNORMEN

### 2.1 Doel

De 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' is op 20 maart 2018 vastgesteld door burgemeester en wethouders van Vlissingen. Vervolgens is deze gepubliceerd. De nota heeft als doel om bij nieuwe of te wijzigen ruimtelijke plannen en projecten het vereiste aantal parkeerplaatsen te bepalen en de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen. Een tweede doel is om de toepassing van de parkeernormering inzichtelijker en eenduidiger te maken, zodat voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk is welke normen gehanteerd worden bij een aanvraag omgevingsvergunning of ruimtelijke ontwikkeling.

### 2.2 Uitgangspunten

In de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' is aangesloten bij de landelijk gebruikte kencijfers voor parkeernormering van het CROW. De parkeerkencijfers uit de CROW-publicatie 317: 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' zijn hiervoor als uitgangspunt genomen.

Per functietype wordt een vast kencijfer als parkeernorm gehanteerd. Deze parkeernormen verschillen per stedelijke zone (centrum, schil/overloopgebied, rest bebouwde kom) en zijn afhankelijk van de mate van verstedelijking. Hoe meer stedelijk het gebied, hoe lager de parkeernorm. Reden om de parkeernorm te relateren aan de mate van stedelijkheid is, dat de kwaliteit en het aanbod van overige vervoerswijzen over het algemeen beter is naarmate de stedelijkheid toeneemt. Het autobezit in gebieden met een hogere stedelijkheidsgraad is lager dan in gebieden met een lage stedelijkheidsgraad. In de beleidsnota staan de verschillende stedelijke zones aangegeven en zijn deze toegelicht.

#### *Vlissingen en Oost-Souburg - schil/overloopgebied*

De direct aan de centra gelegen gebieden in Vlissingen en Oost-Souburg vallen in de categorie 'schil/overloopgebied'. In deze gebieden is het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen lager dan in de centra, maar niet zo laag als in de rest van de bebouwde kom en het buitengebied. Het aandeel autogebruik is in deze gebieden iets hoger dan in de centra en is de parkeervraag dus ook iets hoger.

#### *Rest bebouwde kom Vlissingen, Oost-Souburg en Ritthem*

De overige delen van Vlissingen en Oost-Souburg en de dorpskern Ritthem vallen in de categorie 'rest bebouwde kom'. Daar is het aandeel autogebruik nog (iets) hoger dan de gebieden met de categorie 'schil/overloopgebied' en is dus de parkeervraag ook nog hoger.

#### *Buitengebied*

De stedelijkheidsgraad voor het buitengebied valt in de categorie 'niet-stedelijk' en 'buitengebied'. Het aandeel autogebruik en de parkeervraag is in dit gebied het hoogst in vergelijking met de andere onderscheiden categorieën.

### **2.3 Toetsing parkeren bij aanvragen omgevingsvergunning**

sprake is van (ver)bouwen en wanneer er sprake is van een gebruikswijziging, die niet in overeenstemming is met het geldend planologisch regime (bestemmingsplan of beheersverordening). De beoordeling wordt volgens een standaard werkwijze aangepakt.

Eerst wordt op basis van de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' de parkeervraag berekend. Indien op eigen terrein in deze parkeervraag kan worden voorzien, wordt er positief geadviseerd. Mocht er redelijkerwijze niet op eigen terrein aan de parkeervraag kunnen worden voldaan, dan kan een beroep worden gedaan op de aanwezige beschikbare openbare parkeerruimte. Onderzoek moet uitwijzen, dat de parkeerdruk in de directe omgeving op het maatgevende moment in de week onder de 85% bezettingsgraad zal blijven inclusief de ontwikkeling, waarvoor vergunning wordt gevraagd.

Indien blijkt, dat de parkeervraag niet op eigen terrein kan worden opgelost en er geen haalbaar alternatief in de direct omgeving beschikbaar is, dan zal er vanuit het aspect parkeren een negatief advies worden gegeven. Hiermee wordt voorkomen, dat de extra parkeerdruk wordt afgewenteld op de omgeving.

Bij bekende ruimtelijke ontwikkelingen (Scheldekwartier, Spuikom, woongebieden etc.) wordt voorafgaand aan de bouwvoorvragen een privaatrechtelijke overeenkomst gesloten. In die overeenkomst wordt ook een afspraak gemaakt over de (wijze van) realisatie van de parkeervraag, zoals die is berekend op basis van de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen'.

### **2.4 Afwijking**

Ondanks een negatief advies over het aspect parkeren, kan worden overwogen of een afwijking van de parkeerverplichting vanuit een brede algemene afweging te rechtvaardigen is. In bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders gemotiveerd tot afwijking van de parkeerverplichting besluiten. Dit kan zich bijvoorbeeld voordoen, indien maatschappelijke, sociale en/of economische belangen zwaarder wegen bij de vanuit andere disciplines sterk gewenst geachte ontwikkeling.

### **2.5 Actualisering 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen'**

In de paragrafen hiervoor is de inhoud van 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' samengevat beschreven. Het is mogelijk, dat de beleidsnota in loop der tijd wordt geactualiseerd. In dat geval geldt de geactualiseerde nota en moet daaraan getoetst worden.

## Hoofdstuk 3 JURIDISCHE ASPECTEN

### 3.1 Methodiek

In deze paraplubeheersverordening worden de geldende beheersverordeningen binnen de gemeente Vlissingen aangevuld met een parkeerregeling. De regels van deze verordeningen worden op deze manier in één keer en op uniforme wijze gedeeltelijk herzien.

### 3.2 Regels

#### *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

In dit hoofdstuk zijn twee begrippen opgenomen. Het betreft het begrip 'verordening' en 'beheersverordening'. Dit zijn begrippen, die verplicht moeten worden verklaard en geven de naamgeving van de beheersverordening aan.

#### *Hoofdstuk 2 Algemene regels*

Artikel 2 geeft een overzicht van de geldende beheersverordeningen, waarop deze paraplubeheersverordening van toepassing is. Tevens is bepaald, dat deze paraplubeheersverordening uitsluitend voorziet in een aanvullende of vervangende regeling met betrekking tot de parkeerverplichting en dat de bestemmingen en overige regels in de geldende beheersverordeningen blijven gelden.

Artikel 4 vormt de essentie van deze paraplubeheersverordening. Daarin is bepaald, dat het gebruik van gronden, waarbij niet wordt voldaan aan de parkeerverplichting, zoals is aangegeven in de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen', als strijdig gebruik wordt aangemerkt. Vervolgens is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die regelt dat bij de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen, uitbreiden of wijzigen van de bestemming van gebouwen en gronden moet worden voldaan aan de parkeernormering, zoals is aangegeven in de 'Beleidsnota parkeernormering Vlissingen' en diens rechtsopvolger(s). Er is dus sprake van een dynamische verwijzing: indien de beleidsnota gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt met deze wijziging rekening gehouden.

Door middel van een afwijkingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders is het mogelijk om van de parkeernormering af te wijken, waarbij wel moet worden voldaan aan de voorwaarden, die hiervoor in de beleidsnota zijn opgenomen.

#### *Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels*

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik, dat al bestond ten tijde van de inwerkingtreding van deze paraplubeheersverordening, maar dat daarmee strijdig is. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. In de slotregel is de officiële naam van dit paraplubeheersverordening bepaald. Onder deze naam kan deze verordening worden aangehaald.

### **3.3 Geometrische plaatsbepaling**

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoekmeting of kortweg de Rijksdriehoekcoördinaten. Deze worden in Nederland gebruikt voor onder meer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. Omdat deze verordening een paraplubeheersverordening betreft, is uitsluitend een begrenzing opgenomen van het gebied, waarop dit plan betrekking heeft.



## **Hoofdstuk 4 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening moet inzicht worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van een beheersverordening en in het gemeentelijk kostenverhaal, indien sprake is van het mogelijk maken van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen. Behoudens de kosten van het opstellen en begeleiden van de beheersverordening zijn er geen kosten aan verbonden voor de gemeente. Ook voorziet deze verordening niet in bouwplannen, waarvoor een verplichting tot kostenverhaal aan de orde zou zijn. Op grond hiervan luidt de conclusie, dat de verordening economisch uitvoerbaar is.



## Hoofdstuk 5 PROCEDURE

De Wro kent geen voorbereidingsprocedure voor de beheersverordening omdat de bestaande situatie wordt geregeld. Het vaststellen van een beheersverordening is een besluit tot vaststelling van een algemeen verbindende voorschriften. Op een dergelijk besluit is hoofdstuk 3 Awb van toepassing, met dien verstande dat afdeling 3.2 Awb ingevolge artikel 3:1 lid 1 Awb alleen van toepassing is voor zover de aard van de algemeen verbindende voorschriften zich niet tegen toepassing van de in die afdeling opgenomen voorschriften betreffende zorgvuldigheid en belangafweging verzet.

Tegen het besluit tot vaststellen van een beheersverordening kan geen bezwaar bij de gemeenteraad of beroep bij de bestuursrecht worden aangetekend. De beheersverordening moet conform artikel 139 Gemeentewet bekend worden gemaakt.

De inspraakverordening van de gemeente Vlissingen biedt ruimte om per situatie af te wegen of inspraak gewenst is. Omdat ook in voorliggende beheersverordening uitgegaan wordt van de bestaande situatie en er geen nieuwe planologische afwegingen worden gemaakt voegt inspraak in dit geval niets toe.

