

Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen



Inhoudsopgave

1. Inleiding
 - Demografie en technologie
 - Scootmobielstallingen
 - Leeswijzer
2. Vraagstelling of opgaven
3. Juridische context
 - Bouwverbod en planregels
 - Vergunningvrije activiteiten
 - Afwijking regulier en goede ruimtelijke ordening
 - Afwijking uitgebreid met ruimtelijke onderbouwing en raadsbesluit
 - Bouwen en welstand
 - Tijd en geld
 - Toezicht en handhaving
 - Conclusie
4. Inhoudelijke overwegingen
 - Bredere, inhoudelijke scope
 - Rechtsbeginselen en grondrechten
 - Afwijken voor bepaalde termijn
 - Ruimtelijke impact
 - Nieuwbouw
 - Ruimtelijke kwaliteit
5. Voornemens en normatief kader
 - Intake en behandeling van initiatieven
 - Openbare ruimte
 - Situering
 - Vrije doorgang
 - Materiaal en kleur
6. Checklist vanuit deze beleidsregel

1. Inleiding

1.1. Demografie en technologie

Het aantal scootmobielen neemt toe. Onze samenleving krijgt meer oudere inwoners, en ook meer oudere ouderen (de zogenoemde dubbele vergrijzing). Naast inwoners met een aangeboren beperking en/of jongere inwoners met een chronische ziekte of een handicap na een trauma, vormt de groeiende populatie ouderen een bevolkingsgroep die gebruik kan maken van hulpmiddelen zoals een scootmobiel. Particuliere aanbieders van scootmobielen en beleidsinstrumenten zoals eerst de *Wet voorzieningen gehandicapten* en tegenwoordig de *Wet maatschappelijke ondersteuning* stimuleren de verspreiding van scootmobielen. Deze maatschappelijke ontwikkelingen maken dat het veilig stallen van scootmobielen meer is dan een afzonderlijke opgave voor iedere individuele scootmobielgebruiker. Het gaat om een maatschappelijk vraagstuk.

1.2. Scootmobielstallingen

Deze beleidsregel gaat over het plaatsen en aanwezig hebben van scootmobielstallingen. Een scootmobielstalling is een afsluitbaar bouwwerk dat beschutting biedt aan één of meerdere

scootmobielen of driewiel fietsen. Een scootmobielstalling beschermt een invalidervoertuig tegen weersinvloeden en tegen vandalisme en diefstal. Het bouwwerk is relatief laag (met het deksel naar beneden in beginsel te laag om voor een volwassene toegankelijk te zijn) en heeft geen dak maar een deksel. Een scootmobielstalling laat zich voor wat betreft grootte vergelijken met een afvalcontainerombouw en met een elektrakast.

Deze beleidsregel ziet niet op stallingen voor voertuigen anders dan gebruikt vanwege lichamelijke beperkingen; bijvoorbeeld bakfietsen of motorfietsen blijven zo buiten beschouwing. Deze beleidsregel heeft geen betrekking op een hoger bouwwerk dat mogelijk groter is, dat een dak heeft en geen deksel, dat een gebouw is, waarin mogelijk meer gestald of bewaard wordt dan één of enkele scootmobielen. Dat gebouw zou zich laten vergelijken met een schuur, garage en elektriciteitshuisje.

1.3. Leeswijzer

Deze beleidsregel is bedoeld voor de vergunningverlening onder de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* en om klanten daarover te informeren. De opgaven die deze beleidsregel adresseert worden ingeleid in paragraaf 2. Vervolgens wordt in paragraaf 3 de juridische context van deze opgaven verduidelijkt. In paragraaf 4 wordt overwogen hoe het college van burgemeester en wethouders van Meierijstad kijkt naar de opgaven en hun juridische context. Hoe het college wil omgaan met de vraagstelling wordt beantwoord in paragraaf 5. Tot slot zijn als paragraaf 6 de juridische context en de bestuurlijke keuzes vervat in een checklist.

2. Vraagstelling of opgaven

Vanuit inwoners, woningcorporaties en/of een intern werkatelier zoals Sociaal team of Beleid sociaal domein worden vragen gesteld over het plaatsen van scootmobielstallingen. Vervolgens raken werkateliers zoals Vergunningen, toezicht en handhaving, Openbaar gebied, Gebiedsontwikkeling en planologie, Grondzaken betrokken bij een zaak. Bij deze zaaksbehandelingen is een behoefte ontstaan aan meer eenduidigheid en meer doelmatigheid. Voor een inwoner met een scootmobiel schuilt de aanleiding van de vraag in een behoefte om haar of zijn scootmobiel veilig te stallen, terwijl de woning zelf of een garage of tuinschuurtje geen bergingsruimte biedt (er is bijvoorbeeld geen berging, of de berging is door een te smalle brandgang of te grote draaicirkel, drempel, helling niet toegankelijk, enz.). Voor een woningcorporatie of andere verhuurder of beheerder kan meespelen dat zij door een huurder wordt gevraagd om toestemming, en/of dat de plaatsing van scootmobielen in een gang, hal of tuin ongewenst is, met name omdat de doorgang belemmerd wordt en het opladen van een accu een risico op brand geeft. Als de gemeente een scootmobiel als Wmo-voorziening ter beschikking stelt, wordt zij zelf geconfronteerd met de eis van een verzekeraar dat het voertuig veilig gestald wordt.

Het college ziet zich nu geplaatst voor de opgave om te reageren op maatschappelijke vragen die nog onvoldoende waren voorzien bij het ontwerp van onze bestaande fysieke leefomgeving en bij het stellen van de huidige ruimtelijke regels, en om het gemeentelijke werkproces voor die vragen te optimaliseren. Deze beleidsregel is een deel van het antwoord op de genoemde opgaven.

3. Juridische context

3.1. Bouwverbod en planregels

Om te beginnen is het op basis van de *Woningwet* verboden om bouwwerken te bouwen. Het stelsel voorziet erin dat binnen het kader van een bestemmingsplan een omgevingsvergunning verleend kan worden om toch te mogen bouwen. In Meierijstad geldt een groot aantal bestemmingsplannen en hun planregels variëren. Een bestemmingsomschrijving zoals wonen of gemengd kan bijbehorende voorzieningen van algemeen nut, of bijbehorende voorzieningen, of bijbehorende bouwwerken toelaten. Een bestemmingsplan kan de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, beperken tot bijvoorbeeld 2 of 5 meter. Scootmobielstallingen kunnen hierdoor op veel locaties binnen het kader van het bestemmingsplan vergund worden.

3.2. Vergunningvrije activiteiten

Bijlage II bij het *Besluit omgevingsrecht* bepaalt dat, ongeacht de *Woningwet* en het bestemmingsplan, géén omgevingsvergunning is vereist voor bouwen en gebruik van bijvoorbeeld tuinmeubilair (tot een bepaalde hoogte) en particuliere, ongemotoriseerde sport- en speeltoestellen (tot een bepaalde hoogte), ongeacht of dat plaatsvindt in het achtererfgebied. Ook vergunningvrij, tot een bepaalde hoogte of oppervlakte, zijn technische bouwwerken zoals voor een nutsvoorziening, waterhuishouding, milieumetingen, verkeersgeleiding. Verder bepaalt de genoemde Bijlage dat, onder een aantal voorwaarden, bouwwerken in achtererfgebied vergunningvrij gebouwd kunnen worden. Deze bepalingen helpen niet altijd als het gaat om scootmobielstallingen omdat die bouwwerken niet door de nationale wetgever genoemd zijn of onder de wel gehanteerde definities gebracht kunnen worden, of omdat in een concreet geval niet aan de randvoorwaarden voldaan kan worden (bijvoorbeeld 'op een afstand van meer dan 1 meter vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn'). We kunnen wel overwegen dat de ruimtelijke impact van scootmobielstallingen vergelijkbaar is met tuinmeubilair en technische kasten.

3.3. Afwijking regulier en goede ruimtelijke ordening

Dankzij de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* en het *Besluit omgevingsrecht* kan via de reguliere voorbereidingsprocedure voor sommige activiteiten een omgevingsvergunning verleend worden voor het afwijken van het bestemmingsplan. Dat geldt bijvoorbeeld voor een bijbehorend bouwwerk buiten de bebouwde kom of voor een bouwwerk, geen gebouw zijnde (tot een bepaalde hoogte en oppervlakte). Bijlage II bij het *Besluit omgevingsrecht* biedt ook de mogelijkheid van een omgevingsvergunning voor afwijkend planologisch gebruik gedurende maximaal 10 jaar.

Deze bepalingen kunnen wel gebruikt worden voor een scootmobielstalling, maar er is dan nog een vergunning nodig (zelfs al verloopt dat slechts via de reguliere voorbereidingsprocedure) en het college moet van oordeel zijn dat de activiteit niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening (zie onze *Beleidsregel indieningsvereisten voor aanvragen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht*). Wat goede ruimtelijke ordening is, het centrale criterium van de *Wet ruimtelijke ordening*, is ruim te bezien maar toch niet zo breed als de scope van de *Omgevingswet* die op afzienbare termijn de *Wet ruimtelijke ordening* vervangt. Door jurisprudentie is het begrip goede ruimtelijke ordening wat afgebakend. Maar het bevoegd gezag heeft nog wel gelegenheid tot wilsbepaling en een motiveringsplicht die daarmee samenhangt. De bestuursrechter zal in beginsel beoordelen of het bevoegd gezag, binnen de afbakening van wat wel of niet ruimtelijke ordening is, in redelijkheid tot zijn standpunt over de goede ruimtelijke ordening heeft kunnen komen.

3.4. Afwijking uitgebreid met ruimtelijke onderbouwing en raadsbesluit

Dankzij de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (en daarbij het *Besluit omgevingsrecht*, het *Besluit ruimtelijke ordening* en de *Algemene wet bestuursrecht*) kan via de uitgebreide voorbereidingsprocedure voor activiteiten een omgevingsvergunning verleend worden voor het afwijken van het bestemmingsplan. Ook in dit geval moet het college van oordeel zijn dat de activiteit niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening, maar hierbij is een ruimtelijke onderbouwing nadrukkelijk vereist. Die ruimtelijke onderbouwing kan een even grote administratieve of onderzoekslast betekenen als een volwaardig bestemmingsplan voor die locatie (vergelijk onze *Beleidsregel indieningsvereisten voor aanvragen omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht*).

De te doorlopen procedure kent niet alleen een terinzagelegging voor zienswijzen (in plaats van eventuele bezwaren), maar in beginsel ook een verklaring van geen bedenkingen van de raad. De raad van Meierijstad kent een lijst van categorieën van gevallen waarin geen verklaring van geen bedenkingen nodig is (zie de *Regeling instrumenten ruimtelijke ordening*). Op die lijst staan bijvoorbeeld maatschappelijke en sportvoorzieningen in bestaand stedelijk gebied en bouwwerken voor openbare nutsvoorzieningen, openbaar vervoer en wegverkeer op een bedrijventerrein. Maar de lijst voorziet niet in scootmobielstallingen. We kunnen echter overwegen dat de ruimtelijke en maatschappelijke impact van scootmobielstallingen kleiner is dan die van bijvoorbeeld een sporthal of een rijtje van vier nieuwbouwhuizen die wel op de lijst staan.

Overigens valt een scootmobielstalling, ingeval de raad deze beleidsregel vastgesteld heeft, onder de eerste, algemene bepaling van de categorieën van gevallen waarin geen verklaring van geen bedenkingen nodig is ('indien door de raad al een stedenbouwkundige visie, stedenbouwkundige randvoorwaarden, masterplan, gebiedsvisie, projectplan of vergelijkbaar ruimtelijk kader is vastgesteld en de activiteit past binnen dat kader').

3.5. Bouwen en welstand

De aanvraag van een omgevingsvergunning activiteit bouwen, ongeacht of het gaat om vergunningverlening volgens of in afwijking van het bestemmingsplan, is te toetsen aan het welstandsbeleid (welstandsnota en eventueel beeldkwaliteitsplan, kwaliteitshandboeken inrichting openbare ruimte). Indien vergunningvrij is gebouwd, kan via de excessenregeling en handhaving alsnog worden tegengegaan dat een bouwwerk in ernstige mate in strijd is met redelijke eisen van welstand. Overigens kunnen derden verzoeken om handhaving door het college.

In de algemene welstandsnota is voor de centrumgebieden van Schijndel, Veghel, Erp en Sint-Oedenrode aan historische waarden groot belang toegekend. Verder biedt de algemene welstandsnota geen specifieke ruimte voor scootmobielstallingen. In een advies over welstand kan de Adviescommissie omgevingskwaliteit Meierijstad daarom en/of op gebiedsspecifieke of algemene criteria van oordeel zijn dat de bouw van een scootmobielstalling in strijd is met de redelijke eisen van welstand. Dat hoeft niet gericht te zijn op een scootmobielstalling als zodanig, of op een specifieke locatie, maar kan ook gericht zijn op de specifieke vorm, grootte, materiaaluitvoering of kleur van de gewenste stalling. Dat niet zelden een klant de wens zal hebben haar of zijn scootmobielstalling te plaatsen aan de voorzijde van een woning of appartementencomplex, maakt de kans op een kritische welstandstoets allicht groter. Wanneer deze beleidsregel vastgesteld zou worden door de raad, is deze beleidsregel tevens een aanvulling op de algemene welstandsnota. Dan is voortaan met het oog op welstand ook aan deze beleidsregel te toetsen (en deze specifieke en recente beleidsregel heeft dan voorrang op algemener geformuleerde welstandsbepalingen en zelfs op specifieke bepalingen tegen scootmobielstallingen in het oudere welstandsbeleid).

3.6. Tijd en geld

Het doen van een aanvraag omgevingsvergunning en het behandelen van die aanvraag kosten tijd. Indien een verklaring van geen bedenkingen van de raad nodig is en/of indien terinzagelegging en verwerking van zienswijzen nodig zijn, kost de procedure veel tijd zonder actief handelen van klant of gemeente. En voor het behandelen van haar of zijn aanvraag is de klant leges verschuldigd aan de gemeente. De klant kan ook kosten hebben aan eventueel vooronderzoek (bijvoorbeeld als een volledige ruimtelijke onderbouwing nodig is) en het opstellen van de aanvraag zelf. Tijd en kosten die gemoeid zijn met eventueel (hoger) beroep tegen een besluit tot verlenen van een omgevingsvergunning kunnen daar nog bij komen. Voor het laten gebruiken van haar gronden kan de gemeente een vergoeding verlangen. Dus als een scootmobielstalling wordt geplaatst in de openbare ruimte kan ook dat kosten met zich meebrengen.

3.7. Toezicht en handhaving

Het toezicht op de fysieke leefomgeving en de handhaving van het omgevingsrecht zijn gemeentelijke taken. De aanpak van toezicht en handhaving wordt beschreven in het op grond van de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* en het *Besluit omgevingsrecht* vereiste, gemeentelijke VTH-beleid. Wanneer een overtreding is vastgesteld, heeft het college in beginsel een handhavingplicht. Die handhaving is overigens gericht op herstel van een rechtmatige situatie en niet op sanctioneren van een overtreder. Een derde kan het college verzoeken om handhaving, waarna niet alleen de handhavingplicht maar ook de bestuurlijke prioritering een rol gaat spelen. De raad hecht zeker belang aan (brand)veiligheid, maar ruimtelijke uitstraling, belevingswaarde of welstand is voor handhaving niet hoog geprioriteerd. Wanneer gehandhaafd wordt bij een vergunningplichtige maar onvergund geplaatste scootmobielstalling, is eerst te overwegen of dat bouwwerk gelegaliseerd kan worden.

3.8. Conclusie

De juridische context voor scootmobielstallingen houdt in dat die bouwwerken verboden zijn zonder omgevingsvergunning, tenzij de nationale wetgever het voor een specifieke situatie mogelijk heeft gemaakt om vergunningvrij de stalling te plaatsen. De omgevingsvergunning kan verleend worden binnen het kader van het bestemmingsplan (of met een in het bestemmingsplan geboden afwijkmogelijkheid), als afwijking met een reguliere voorbereidingsprocedure, of als afwijking met een uitgebreide voorbereidingsprocedure. In dat laatste geval kan een verklaring van geen bedenkingen nodig zijn van de raad. Een aanvraag omgevingsvergunning voor bouwen moet voldoen aan redelijke eisen van welstand. Elk van de drie soorten omgevingsvergunningen in afwijking van het bestemmingsplan moet getuigen van goede ruimtelijke ordening (een ruim, inhoudelijk criterium). Dat alles biedt in veel situaties procedurele en inhoudelijke drempels voor het plaatsen van een scootmobielstalling.

4. Inhoudelijke overwegingen

4.1. Bredere, inhoudelijke scope

Het college overweegt dat het huidige stelsel van ruimtelijke ordening en bouwrecht door de nationale wetgever wordt omgevormd tot een integraal stelsel van omgevingsrecht. Onder de *Omgevingswet* kan omgevingsrechtelijk meer aandacht worden gegeven aan maatschappelijke, sociale en gezondheidsaspecten. In deze overgangperiode anticiperend op die bredere scope zal het college bij de benadering van scootmobielstallingen al maatschappelijke, sociale en gezondheidsaspecten betrekken. Dat geldt voor de invulling van het begrip redelijke eisen van

welstand, voor de invulling van het begrip goede ruimtelijke ordening, en voor de prioritering bij eventuele handhaving. Het gemeentebestuur kent immers groot belang toe aan gezondheid en inclusie.

4.2. Rechtsbeginselen en grondrechten

De oudere bevolking en het toegenomen gebruik van mobiliteitshulpmiddelen voor zelfredzaamheid en participatie zijn maatschappelijke ontwikkelingen waar in onze samenleving en dus ook in onze fysieke leefomgeving evenwichtig mee omgegaan dient te worden. Zou de fysieke leefomgeving hier onvoldoende ruimte voor bieden, dan kan dat een achterstelling betekenen van ouderen en mensen met een fysieke beperking. Dat er niet zelden grondgebonden seniorenwoningen in een cluster tezamen in een wijk gerealiseerd zijn, of dat ouderen wonen in een meerlaags complex van senioren- of zorgwoningen, geeft extra urgentie aan het vraagstuk. Daar kunnen immers meerdere scootmobielen samenkomen in de openbare ruimte of in een hal of tuin. In het vraagstuk van scootmobielstallingen spelen ook sociaal-economische aspecten mee. Inwoners met een hoger welvaartspeil zullen vaker beschikken over een eigen, grondgebonden woning met garage of schuur, of wonen in een appartement met een ruimere hal of bergruimte. De kans is groter dat zij geen behoefte hebben aan een scootmobielstalling, of dat die discreet geplaatst kan worden in het achtererfgebied. Inwoners met een lager welvaartspeil zullen vaker wonen in een kleine, grondgebonden woning (en relatief veel daarvan hebben een kleine berging aan de voorzijde) of in een appartement met minder ruimte in de woning en in collectieve gebouwdelen. Eén en ander raakt aan algemene beginselen van behoorlijk bestuur en aan grondrechten.

4.3. Afwijken voor bepaalde termijn

Het college overweegt dat in een deel van de gevallen de behoefte aan een scootmobielstalling een min of meer vast gegeven zal zijn. Bijvoorbeeld bij een klein appartementengebouw dat door ouderen bewoond wordt. In andere gevallen kan de behoefte tijdelijk zijn, namelijk tot het herstel, verhuizen of overlijden van de individuele scootmobielgebruiker. Zoals in paragraaf 3.3 genoemd, kan voor gebruik met een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bestemmingsplan voor een termijn van maximaal 10 jaar. Een aandachtspunt dat dan nog blijft bestaan, is of de bouw voor dat tijdelijk gebruik nog vergunningplichtig is. Desondanks kan deze optie van de zogenoemde kruimelgevallenregeling in sommige gevallen een oplossing bieden. Het college ziet in een tijdelijke of persoonsgebonden vergunning echter geen algemeen na te streven oplossingsrichting. Zoals aangegeven kan de behoefte aan een stalling permanent zijn, en er kan nog een bouwverbod resteren om te adresseren. Daar komt bij dat het niet klantvriendelijk is om iemand die chronisch ziek of gehandicapt is een vergunning voor 10 jaar te verlenen. De gemeente zou binnen het huidige stelsel van ruimtelijke ordening en omgevingsrecht het gebruik tijdelijk kunnen toestaan, in de verwachting dat straks onder de *Omgevingswet* (voordat de termijn van 10 jaar verstreken is) met ons omgevingsplan nieuwe opties in beeld komen voor een oplossing. Maar dan is het best denkbaar dat er voor die nieuwe opties criteria gaan gelden waar sommige tijdelijk toegelaten gevallen niet aan voldoen. Zou de gemeente dan stallingen alsnog moeten laten amoveren?

4.4. Ruimtelijke impact

Het college overweegt dat de nationale wetgever al wel goede mogelijkheden heeft geboden voor bijbehorende bouwwerken in achtererfgebied, tuinmeubilair en technische kasten, die vergunningvrij zijn, en redelijke mogelijkheden voor ondermeer tijdelijk afwijkend planologisch gebruik, waarvoor met de reguliere voorbereidingsprocedure een afwijking vergund kan worden. De ruimtelijke impact van scootmobielstallingen, zoals hier opgevat (zie paragraaf 1.2) en voor

maximaal twee scootmobielen, acht het college doorgaans niet groter dan die van voornoemde wettelijke categorieën van gevallen.

4.5. Nieuwbouw

Het college meent dat bij de realisatie van nieuwe senioren- of zorgwoningen bij voorbaat rekening is te houden met mobiliteitshulpmiddelen. Zeker bij collectieve woonvormen is direct een veilige gelegenheid te creëren voor stallen en opladen van scootmobielen. Eigenaren en beheerders van bestaande, collectieve woonvormen kunnen overwegen, zeker als zij meerdere scootmobielgebruikers in een gebouw huisvesten waarin binnen de wooneenheden en collectieve ruimten geen goede stallingsgelegenheid is, om niet de individuele wensen van een scootmobielstalling af te wachten maar om proactief een grotere en brandveilige stalling te bouwen.

4.6. Ruimtelijke kwaliteit

Het college overweegt dat maatschappelijke en technische ontwikkelingen zullen en zullen moeten doorwerken in hoe mensen ontwerp en ruimtegebruik beleven. Het zondermeer lelijk vinden van nieuwe vormen, of dat nou windturbines zijn, autolaadpalen of scootmobielstallingen, is weinig rationeel of constructief. Het college kiest voor een meer open houding. Toch zal in een weging van belangen nog voldoende betekenis worden toegekend aan waarden van een oudere vorm als die door de plaatsing van een scootmobielstalling onder druk komen. Denk hierbij aan monumenten en cultuurhistorisch waardevolle gebouwen of ensembles.

5. Voornemens en normatief kader

5.1. Intake en behandeling van initiatieven

- Zowel individuele inwoners, projectontwikkelaars, verhuurders, als gemeentelijke klantmanagers van het sociaal domein worden voor de plaatsing van een scootmobielstalling begeleid door een case manager van de fysieke leefomgeving (een vergunningverlener of medewerker gebiedsontwikkeling). De case manager weegt namens het college de relevante belangen zoals voor wat betreft gezondheid, sociaal, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.
- In de dienstverlening aan initiatiefnemers spant de gemeente zich in om de plaatsing van scootmobielstallingen te categoriseren als vergunningvrij bouwwerk. Dat kan met zich meebrengen dat de klant de suggestie krijgt om de situering op het perceel te optimaliseren.
- Als a) de categorisering als vergunningvrij bouwwerk niet mogelijk is, en b) een klant een scootmobielstalling nodig heeft, en als c) het gaat om een enkelvoudige stalling (voor één scootmobiel) d) niet in de openbare ruimte (niet op gemeentegrond), die e) voor wat betreft situering op het perceel, materiaaluitvoering en kleur niet onveilig of bijzonder storend is, hierbij mitigerende maatregelen zoals afscherming met beplanting meewegende, f) niet in de directe nabijheid van een monument of cultuurhistorisch waardevol gebouw of ensemble en g) niet aan de voorzijde van een gebouw in het centrumgebied van Schijndel, Veghel, Erp of Sint-Oedenrode (zoals aangeduid in de algemene welstandsnota), dan krijgt de klant de suggestie om geen aanvraag omgevingsvergunning in te dienen. Bij initiatieven die niet voldoen aan de pragmatische criteria wordt de klant naar een vergunningaanvraag verwezen.
- Vergunningplichtige scootmobielstallingen anders dan de voornoemde, worden bij de behandeling van de vergunningaanvraag welwillend beoordeeld. Vanuit eventuele inhoudelijke kanttekeningen (bijvoorbeeld de verhouding van de scootmobielstalling tot een monument) kunnen voorschriften verbonden worden aan de omgevingsvergunning.

- Bij vergunningverlening in afwijking van het bestemmingsplan wordt onder de noemers van ruimtelijke ordening en (financieel-economische) uitvoerbaarheid bij overeenkomst het risico van nadeelcompensatie bij de initiatiefnemer gelegd.

5.2. Openbare ruimte

Voor scootmobielstallingen die in redelijkheid niet op een particulier perceel geplaatst kunnen worden, of ingeval de situering in de direct nabije openbare ruimte een betere ruimtelijke kwaliteit oplevert dan de plaatsing op het perceel bij de klant zelf, wordt overwogen om privaatrechtelijk medewerking te verlenen aan de plaatsing op gemeentegrond. De gemeente dringt hierbij niet aan op de notariële vastlegging van zakelijke rechten, een eenvoudige, niet-overdraagbare overeenkomst kan volstaan. Als een aanpassing van de openbare ruimte nodig is, worden belangen van klimaatadaptatie, biodiversiteit, ruimtelijke uitstraling, verkeersafwikkeling en parkeren hierbij betrokken. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat een scootmobielstalling wordt geplaatst op een stoep of plein, en dat die wordt omzoomd door haagbeplanting. Of bijvoorbeeld dat een autoparkeerplaats wordt omgevormd tot een scootmobielstalling met daarnaast een motorfietsparkeerplaats. De klant neemt in beginsel alle betrokken kosten van de aanpassing van de openbare ruimte op zich. Eventuele financiële dekking die de klant kan vinden bij derden of via het gemeentelijke sociaal domein valt buiten de scope van deze ruimtelijke beleidsregel (de Wmo-verstrekking kan inhouden dat de gemeente voorziet in de kosten).

Voor de plaatsing van een scootmobielstalling in de openbare ruimte zorgt de gemeentelijke case manager ervoor dat de klant en de gemeente een overeenkomst sluiten over de kosten en met afspraken over het beheer. Het is goed denkbaar dat na de aanpassing van de openbare ruimte met (onder andere) aanplant van groen, de gemeente het op zich neemt om dat groen voortaan te onderhouden. Onderhoud door een woningcorporatie, door een vereniging van eigenaren of door omwonenden (groenadoptie) zijn ook opties.

5.3. Situering

- Het heeft in het algemeen de voorkeur om scootmobielen te stallen in bestaande bebouwing, niet op vluchtroutes en wel in een afzonderlijk brandcompartiment. Als geen ruimte met eigen brandcompartimentering (of berging brandwerend gescheiden van de woonruimte) beschikbaar is en veilig laden een zorg is, kan in een bestaand bouwwerk een blusinstallatie of ten minste een brandmelder aangebracht worden. Een woningcorporatie of de gemeente kan een klant stimuleren om gebruik te maken van een garagebox van een derde als die toevallig in de directe nabijheid van de woning van de klant beschikbaar zou zijn.
- Als stalling in bestaande bebouwing in redelijkheid niet mogelijk is, is te overwegen om een scootmobielstalling te plaatsen. Bij de situering daarvan zal uitgegaan worden van hoe ver de scootmobielgebruiker kan stappen en van de bestaande inrichting van het perceel, maar ook ruimtelijke kwaliteit is bij de afweging te betrekken. Het heeft in het algemeen de voorkeur om een scootmobielstalling te plaatsen achter een hoofdgebouw of naast een hoofdgebouw wanneer daar vanaf de openbare ruimte niet veel oog op valt. Een voorzijde of een zijde waar vanaf de openbare ruimte wel veel oog op valt, is minder wenselijk maar zeker niet uitgesloten.
- De mate waarin de situering van een scootmobielstalling visueel hinderlijk is of afbreuk doet aan cultuurhistorische waarden, ook aan een voorzijde of in een centrumgebied, is mede te bepalen in relatie tot hoe die omgeving al is ingericht en wordt gebruikt. Als een omgeving al veel straatmeubilair telt, of als er terrassen of geparkeerde auto's aanwezig zijn, levert een scootmobielstalling wellicht nauwelijks een bijkomende belasting op.

5.4. Vrije doorgang

Een scootmobielstalling mag de toegang voor hulpdiensten of andere bewoners en hun bezoekers niet teveel hinderen. Die toegang mag dus niet onmogelijk gemaakt worden. Wel is aanvaardbaar, als de scootmobielstalling niet elders geplaatst kan worden, dat een looproute een paar meter langer wordt of dat de toegang een beetje wordt gehinderd. De dagdagelijkse mobiliteit van de scootmobielgebruiker gaat dan voor op de minder veel voorkomende behoefte van andere bewoners om bijvoorbeeld een grote doos of een meubelstuk te verplaatsen en op de uitzonderlijkheid van hulpverleners met hun materiaal. De brandweer wijst vanuit het *Bouwbesluit 2012* op een vrije doorgang van ten minste 85 cm (zie V. van de Geijn, M. van de Gerwen & T. van der Meijden, *Beleid stallen scootmobielen*, Brandweer Brabant-Noord, mei 2022).

5.5. Materiaal en kleur

De gemeente heeft oog voor materiaaluitvoering en kleur van scootmobielstallingen. Hierbij is aansluiting te zoeken bij de bebouwing in de directe nabijheid en/of bij de uitvoering van het nabije straatmeubilair. In het algemeen is een uitvoering van een scootmobielstalling in felle kleuren en/of sterk glanzend of spiegelen onwenselijk (afgezien van het eventueel om redenen van veiligheid aanbrengen van enkele reflectoren). Dit aandachtspunt kan een plek krijgen bij de dienstverlening aan een klant voor een scootmobielstalling die vergunningvrij geplaatst kan worden, als weloverwogen suggestie. Dit aandachtspunt kan ook doorwerking krijgen als voorschrift bij de omgevingsvergunning voor de bouw van een scootmobielstalling die wel vergunningplichtig is. Zeker ook wanneer de gemeente omwille van het sociaal domein zelf scootmobielstallingen inkoopt en laat plaatsen, let de gemeente op materiaal en kleur.

6. Checklist vanuit deze beleidsregel

- Wenst de klant veilige stalling van één of meerdere scootmobielen of driewiel fietsen, kan dat niet in bestaande bebouwing (geen of te kleine berging, draaicirkel e.d.) en gaat de klant niet verhuizen (passend wonen)? Dan is een scootmobielstalling te overwegen.
- Wenst klant een scootmobielstalling als bouwwerk, geen gebouw zijnde? Zo ja, dan zoveel mogelijk directe toepassing van *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen*. Gaat het daarentegen om een gebouw, dan geheel wettelijk proces van behandeling met zonodig toepassing van *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen* voor invulling criteria goede ruimtelijke ordening en redelijke eisen van welstand.
- Is a) vergunningvrije plaatsing van de scootmobielstalling mogelijk? *Artt. 2-3 Bijlage II Bor*.
- Bouwwerk, geen gebouw zijnde. → Niet vergunningvrij. → Spelen dan b) noodzaak, c) enkelvoudigheid, d) niet in openbare ruimte, e) niet onveilig of bijzonder storend, f) niet bij monument of cultuurhistorisch waardevol en g) niet aan voorzijde in centrumgebied? Zo ja, dan liever geen aanvraag omgevingsvergunning.
- Bouwwerk, geen gebouw zijnde. → Niet vergunningvrij. → Voldoet niet aan alle pragmatische criteria. → Kan een omgevingsvergunning verleend worden via reguliere voorbereidingsprocedure? *Binnenplans of ex art. 2.12 lid 1 aanhef en sub a, 1°, Wabo of via kruimelgevallenregeling (en Beleidsregel indieningsvereisten)*. Bij buitenplanse vergunningverlening *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen* voor invulling criterium goede ruimtelijke ordening. Voor activiteit bouwen *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen* als hulpmiddel bij welstandsbeleid.
- Bouwwerk, geen gebouw zijnde. → Niet vergunningvrij. → Voldoet niet aan alle pragmatische criteria. → Niet binnenplans en geen kruimelgeval. → Kan een omgevingsvergunning verleend worden via uitgebreide voorbereidingsprocedure? *Art. 2.12 lid 1 aanhef en sub a, 3°*,

Wabo. Ruimtelijke onderbouwing met o.a. verwijzing naar *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen*. Heeft raad al relevant besluit genomen, dan geen v.v.g.b. (en voor activiteit bouwen *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen* als aanvulling op welstandsbeleid). Heeft raad nog geen relevant besluit genomen, dan v.v.g.b. (en voor activiteit bouwen *Ruimtelijke beleidsregel scootmobielstallingen* als hulpmiddel bij welstandsbeleid).