

GEMEENTE ZEEWOLDE

Bestemmingsplan Parapluherziening Parkeren

Opdrachtnummer : 07.19
IDnr. : NL.IMRO.0050.BPParapluParkeren-VS01
Auteurs : mRO b.v.
Datum : december 2013
Versie : 4
Vastgesteld d.d. : 12 december 2013

Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Ligging plangebied.....	5
1.3 Opbouw toelichting.....	6
2. HUIDIGE PARKEERREGELING	7
2.1 Inleiding.....	7
2.2 Vervangen geldende parkeerregels	7
2.3 Toevoegen nieuwe parkeerregels	8
2.4 Uitsluiten aanvullende werking bouwverordening	8
3. TOEKOMSTIGE PARKEERREGELING.....	9
3.1 Globaal kader van Rijk en Provincie.....	9
3.2 Het gemeentelijke beleidskader	9
3.3 Vertaling naar het bestemmingsplan	12
3.4 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	13
4. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID	15
4.1 Economische haalbaarheid.....	15
4.2 Maatschappelijke haalbaarheid	15
4.2.1 <i>Wettelijk vooroverleg</i>	15
4.2.2 <i>Zienswijzen</i>	15

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het college van B&W van Zeewolde heeft op 27 maart 2013 een nieuwe 'Notitie toepassing parkeernormen' vastgesteld en tegelijk de oude Notitie uit 2009 ingetrokken.

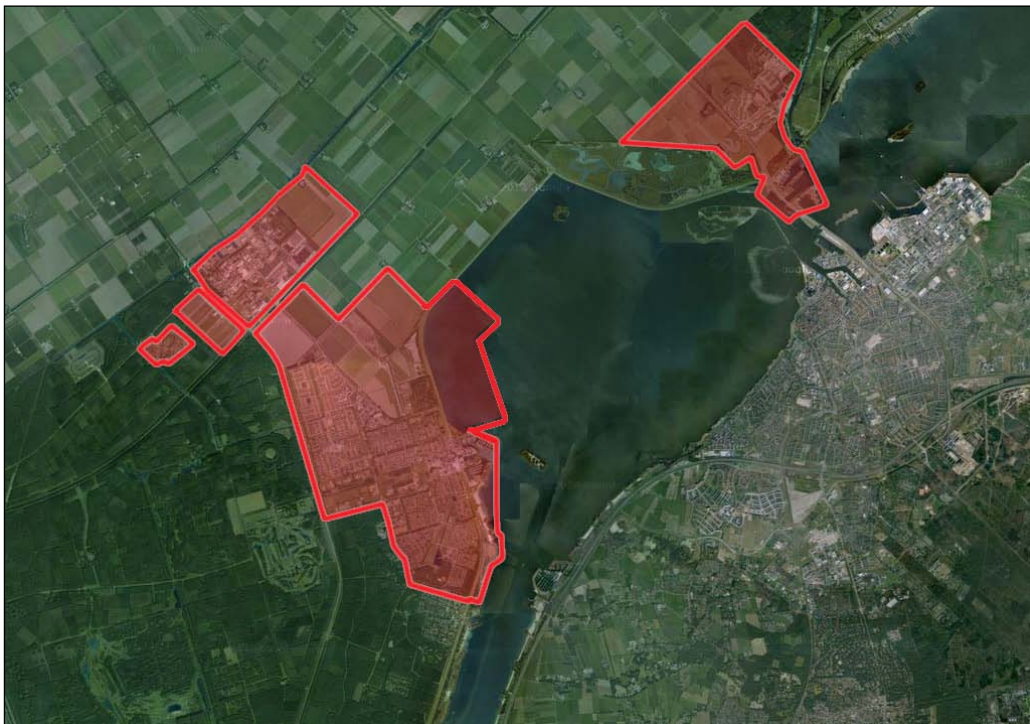
In het merendeel van de nu geldende bestemmingsplannen voor het stedelijke gebied van Zeewolde, wordt in de algemene gebruiksregels echter nog verwezen naar de oude 'Notitie toepassing parkeernormen' uit 2009, die als bijlage achter de regels van deze plannen is opgenomen. Daarnaast gelden een aantal bestemmingsplannen voor het stedelijk gebied waarin een bepaling ten aanzien van parkeren nog ontbreekt.

Met deze parapluperziening is beoogd om voor alle bestemmingsplannen in het stedelijk gebied een actuele parkeerbepaling op te nemen, waarin wordt verwezen naar de nieuwe 'Notitie toepassing parkeernormen (2013)'.

Om te voorkomen dat voor elke toekomstige wijziging in het parkeerbeleid een nieuwe parapluperziening nodig is, wordt in de nieuwe Notitie van 2013 aangesloten bij de geldende normen van het CROW. Nieuwe CROW-normen vereisen geen nieuwe 'Notitie toepassing parkeernormen' meer en dus ook geen nieuwe parapluperziening.

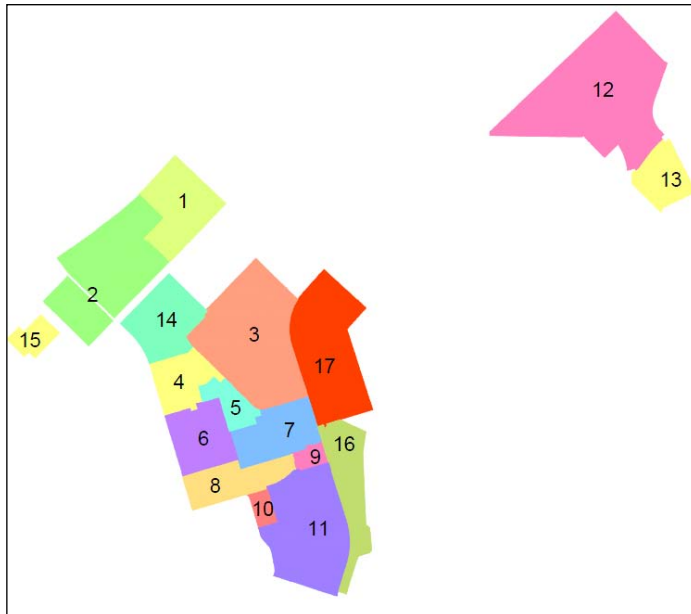
1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van deze parapluperziening omvat alle geldende bestemmingsplannen voor het stedelijke gebied van Zeewolde.



Ligging plangebied

In navolgend overzicht zijn de bestemmingsplannen opgenomen, die onder de parapluregeling vallen en waarvoor derhalve sprake is van een nieuwe parkeerregeling.



Overzicht herziene bestemmingsplannen

- 1 BP Trekkersveld III
- 2 BP Trekkersveld en Horsterparc
- 3 BP Polderwijk Noord
- 4 BP Horsterveld Noord
- 5 BP Schepenveld Planetenveld 2010
- 6 BP Horsterveld Zuid
- 7 BP De Akkers 2004
- 8 BP Centrale Groenzone en Krachtenveld
- 9 BP Centrumgebied 2009
- 10 BP Gildenveld 2012
- 11 BP Zeewolde Zuid
- 12 BP Harderwold e.o.
- 13 BP Harderhaven
- 14 BP Vestingveld
- 15 BP Recreatieterrein Horsterwold 2012
- 16 BP Haven- en Strandgebied
- 17 BP Kustzone Polderwijk

1.3 Opbouw toelichting

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt kort ingegaan op de huidige parkeerregeling, het Rijks-, provinciaal- en gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeren.

In hoofdstuk 3 is de toekomstige parkeerregeling beschreven. Hoofdstuk 4 tot slot, bevat de resultaten van het wettelijke vooroverleg en de ontwerp ter visie legging.

2. HUIDIGE PARKEERREGELING

2.1 Inleiding

In het merendeel van de geldende bestemmingsplannen voor het stedelijke gebied van Zeewolde is al een parkeerbepaling opgenomen in de algemene gebruiksbepalingen. Deze bepalingen waren nog gebaseerd op de parkeernormen volgens de CROW-publicatie nr. 182 uit 2008. Hierin is per functie, en afhankelijk van de locatie, inzicht gegeven in de te hanteren parkeernormen.

Daarnaast gelden een aantal bestemmingsplannen voor het stedelijke gebied waarin nog helemaal geen parkeerbepaling is opgenomen. Hierna zal kort worden ingegaan op deze geldende regelingen.

2.2 Vervangen geldende parkeerregels

In de navolgende bestemmingsplannen is een parkeerbepaling opgenomen in de algemene gebruiksregels van het desbetreffende bestemmingsplan.

Bestemmingsplannen met parkeerbepaling		
Plannaam:	Datum vaststelling	Artikel parkeren
Trekkersveld en Horsterparc	25 mrt. 2013	15.1.f en 15.2
Polderwijk Noord	26 apr. 2012	12.1.e en 12.2
Schepenveld Planetenveld 2010	31 mrt.2011	12.1.f en 12.2
Centrale groenzone en Krachtenveld	27 sept.2012	18.1.f en 18.2
Gildenveld 2012	13 dec. 2012	11.1.f en 11.2
Harderwold e.o.	26 sept. 2013	16.1.g en 16.2
Harderhaven	28 okt. 2010	14.1.e en 14.2
Vestingveld	26 mei 2011	10.1.e en 10.2
Recreatieterrein Horsterwold 2012	14 febr. 2013	7.1.d en 7.2
Haven- en Strandgebied	14 febr. 2013	22.1.i en 22.2

In deze algemene gebruiksregels is telkens voorgeschreven dat het gebruik van gronden en bouwwerken in strijd met de 'Notitie toepassing parkeernormen' zoals opgenomen in de bijlage, moet worden aangemerkt als gebruik in strijd met het desbetreffende bestemmingsplan.

Vervolgens is in deze algemene gebruiksregels een mogelijkheid opgenomen om daarvan af te wijken, indien in de nabije omgeving voldoende parkeerplaatsen zijn of kunnen worden gerealiseerd, overeenkomstig de regels ten aanzien van parkeren zoals opgenomen in de bijlage 'Notitie toepassing parkeernormen'.

Met de parapluherziening is beoogd deze geldende bepalingen te vervangen door nieuwe parkeerregels zoals beschreven in hoofdstuk 3.

2.3 Toevoegen nieuwe parkeerregels

In de navolgende bestemmingsplannen is geen algemene gebruiksregel ten aanzien van parkeren opgenomen.

Bestemmingsplannen zonder parkeerbepaling	
Trekkersveld III <i>(kent in artikel 12 een aanvullende werking Bouwverordening, waarbij de parkeergelegenheid volgens de bouwverordening gaat)</i>	6 juli 2006
Horsterveld Noord	30 oktober 2008
Horsterveld Zuid	31 mei 2007
De Akkers	1 juli 2004
Centrumgebied 2009 (inclusief 1 ^e part herz) <i>(kent wel uitsluiting aanvullende werking bouwverordening)</i>	22 april 2010
Zeewolde Zuid	27 april 2006
Kustzone Polderwijk	28 juni 2007

In het bestemmingsplan Trekkersveld III is wel bepaald dat de voorschriften van de Bouwverordening met betrekking tot parkeren van toepassing zijn. Voor de 5 andere plannen is dat niet geregeld. Ook in deze plannen is een parkeerregeling gewenst.

Met deze parapluerziening is beoogd de bovengenoemde plannen aan te vullen met algemene gebruiksregels waarin het parkeren wordt geregeld. Zie daarvoor hoofdstuk 3.

2.4 Uitsluiten aanvullende werking bouwverordening

Ook in de bouwverordening komen bepalingen ten aanzien van het parkeren voor. Om strijdigheid tussen bestemmingsplan (waarin een parkeerbepaling voorkomt) en bouwverordening te voorkomen, was in de meeste geldende bestemmingsplannen geregeld dat de regeling in het bestemmingsplan voorgaat op de regeling in de bouwverordening.

Het is al enige tijd de bedoeling van de wetgever dat de parkeerbepalingen in de bouwverordening komen te vervallen. In een aantal bestemmingsplannen is daarom niet meer expliciet geregeld dat de aanvullende werking van de bouwverordening voor parkeren moet worden uitgesloten.

Met deze parapluerziening is beoogd de aanvullende werking van de bouwverordening overal uit te sluiten, voor zolang deze bepaling in de bouwverordening nog niet door de wetgever is geschrapt.

3. TOEKOMSTIGE PARKEERREGELING

3.1 Globaal kader van Rijk en Provincie

Het parkeerbeleid is bij uitstek een onderdeel waarin het primaat veeleer ligt bij de lagere overheden en in het bijzonder bij de gemeente. Het rijk en provincie hebben wel een globaal kader, waarbinnen de gemeente haar eigen parkeerbeleid nader kan invullen.

Parkeerbeleid is sedert medio jaren negentig primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid. Parkeerbeleid is daarbij te zien als een beleidsterrein dat is in te passen in de gemeentelijke hoofddoelstellingen op het terrein van bereikbaarheid, leefbaarheid en stedelijke vitaliteit.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), vastgesteld op 13 maart 2012, vormt de nieuwe, overkoepelende Rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. De SVIR vervangt een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en de Agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, doormiddel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

Zoals gemeld is het parkeerbeleid een onderwerp waarbij het primaat voornamelijk ligt bij de gemeenten.

De structuurvisie heeft dan ook weinig raakvlak met dit bestemmingsplan paraplunota parkeren.

De provincie Flevoland stuurt indirect het parkeerbeleid, bijvoorbeeld via het Omgevingsplan Flevoland 2006- 2015, de structuurvisie werklocaties Flevoland 2011 etc.

Ook hier geldt echter dat de gemeenten binnen dat kader hun eigen specifieke parkeerbeleid vorm kunnen geven.

3.2 Het gemeentelijke beleidskader

Het gemeentelijke beleidskader parkeren is vastgelegd in de 'Notitie toepassing parkeernormen'. Op 13 maart 2013 hebben B&W van de gemeente Zeewolde een nieuwe 'Notitie toepassing parkeernormen' vastgesteld. Deze nieuwe notitie vervangt daarmee de eerdere notitie die in 2009 was vastgesteld. De notitie heeft tot doel eenduidig om te gaan met de toetsing van parkeernormen. Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Er zijn wel richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen opgesteld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en

openbare ruimte (CROW). Deze richtlijnen zijn van toepassing op het berekenen van het benodigd aantal parkeerplaatsen gekoppeld aan een bepaalde functie.

Bij iedere nieuwe oprichting, verandering van functie of uitbreiding van het bestaande gebruik moet worden beoordeeld of in voldoende parkeergelegenheid (op eigen terrein) wordt voorzien. Om duidelijk te maken op welke wijze het benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald moet worden, zijn in de notitie uitgangspunten opgenomen.

Notitie toepassing parkeernormen (2013)

In de 'Notitie toepassing parkeernormen (2013)' wordt bij het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen uitgegaan van de meest recente CROW-richtlijnen.

Parkeren op eigen terrein

Elke initiatiefnemer van een plan is zelf verantwoordelijk voor het realiseren van zijn eigen parkeervoorzieningen. Een nieuw initiatief (uitbreiding, nieuwbouw of functiewijziging) mag geen problemen veroorzaken in de omgeving. Dit betekent dat in beginsel de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden gerealiseerd. In uitzonderingssituaties kan de oplossing in de openbare ruimte worden gevonden. Aanvragers van een omgevingsvergunning zullen bij de aanvraag moeten aantonen hoeveel parkeerplaatsen er op eigen terrein worden gerealiseerd.

Bepalen parkeerbehoefte

Voor de verschillende functies bestaan verschillende parkeernormen. In principe wordt uitgegaan van een hoofdfunctie per gebouw. Deze hoofdfunctie bepaalt welke parkeernorm toegepast zal worden. Indien een gebouw of perceel voorziet in de combinatie van meerdere, niet aan elkaar gerelateerde functies zal naar rato de gemeenschappelijke ruimten (waaronder gangen, trappenhuis en sanitaire ruimten) aan de verschillende functies worden toebedeeld.

Voor bestaande situaties waarbij sprake is van uitbreiding geldt, bij reeds bestaande overcapaciteit van het aantal parkeerplaatsen voor de huidige functie, dat het reeds aanwezige aantal parkeerplaatsen op eigen erf in mindering mag worden gebracht op de totale (bestaande bebouwing en uitbreiding) vast te stellen nieuwe parkeerbehoefte. Dus indien het bestaande aantal parkeerplaatsen meer is dan de functie voorschrijft mag dit aantal in mindering worden gebracht op de voor de uitbreiding benodigde parkeerplaatsen.

In alle overige situaties geldt dat de totale parkeerbehoefte wordt vastgesteld op basis van de norm die geldt voor de uitbreiding. De voor de uitbreiding benodigde parkeerplaatsen worden berekend en opgeteld bij het huidige (aanwezige) aantal parkeerplaatsen. Dat totaal vormt het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen.

Bij volledige nieuwbouw of functiewijziging mag het aantal aanwezige parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de aan het bouwplan gekoppelde nieuwe parkeerbehoefte.

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt aan het eind van de berekening afgerond naar boven. Reden hiervoor is dat bij afronding naar beneden het aantal aan te leggen parkeerplaatsen niet overeenkomt met de totale parkeerbehoefte.

Alternatieven

Wanneer een initiatiefnemer van een ontwikkeling niet voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein kan realiseren, moet er worden gezocht naar alternatieven. Alternatieven kunnen bijvoorbeeld worden gezocht in de nabije omgeving op openbaar gebied of in een gezamenlijke (duurzame) oplossing van meerdere bedrijven.

Indien er alternatieven voorhanden zijn, dan wel de mogelijkheid en bereidheid vanuit alle partijen bestaat om extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied aan te leggen, kan, mits onderbouwd, afgeweken worden van de verplichting om de parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. De alternatieve locaties moeten wel binnen een acceptabele loopafstand van het (bouw)perceel aanwezig zijn dan wel kunnen worden gerealiseerd. Hiervoor worden de in de CROW normen voorgeschreven acceptabele loopafstanden in acht genomen. Zo is voor de functies werken en winkelen een loopafstand tussen de 200 en 600 meter acceptabel, terwijl voor gezondheidszorg 100 meter een acceptabele afstand is. Het is niet aannemelijk dat parkeerplaatsen buiten de voor de functie genoemde straal ook daadwerkelijk ten behoeve van de functie zullen worden gebruikt.

In het centrumgebied is het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein niet altijd aan de orde, aangezien hier ook wordt uitgegaan van een totale behoefte aan (openbare) parkeerplaatsen passend bij de combinatie van functies in het centrum. Bij nieuwe ontwikkelingen (zoals een uitbreiding van het centrum of verandering van functies) zal de totale parkeerbehoefte en daarmee de aanwezige parkeerplaatsen op openbaar gebied opnieuw moeten worden beoordeeld. Hierbij dient eveneens rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages.

Afmeting parkeerplaats

Voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen moet uit worden gegaan van standaardmaten. Zo geldt er een andere afmeting voor een gestoken parkeerplaats dan voor een parkeerplaats bestemd voor langs parkeren. Dus niet alleen het aantal parkeerplaatsen is van belang, er moet ook sprake zijn van bruikbare parkeerplaatsen.

De breedte van het parkeervak moet bij haaks en gestoken parkeren minimaal 2,50 meter zijn en bij langs parkeren minimaal 2,20 meter. De lengte (diepte) van het parkeervak moet bij haaks en gestoken parkeren minimaal 5,00 meter zijn en bij langs parkeren minimaal 6,50 meter.

Er dient sprake te zijn van bruikbare parkeerplaatsen. Dit betekent dat de ruimte om de parkeerplaats te kunnen bereiken wel reëel moet zijn en dat de afstanden tussen parkeerplaatsen onderling en tussen parkeerplaatsen en gebouwen voldoende moet zijn om daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplaatsen.

Bij publieke voorzieningen geldt dat voldoende parkeerplaatsen voor minder valide gebruikers moeten worden aangelegd. Het betreft hier de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen.

Uitwerking parkeernormen

Bij iedere nieuwe oprichting, verandering van functie of uitbreiding van het bestaande gebruik moet worden beoordeeld of in voldoende parkeergelegenheid (op eigen terrein) wordt voorzien. Uitgangspunt bij het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen zijn de meest recente normen zoals deze door het CROW zijn vastgesteld, bepalend.

Bij de toepassing van deze normen dient te worden uitgegaan van de kolom 'rest bebouwde kom' en van de rij 'matig stedelijk'. Vervolgens moet worden uitgegaan van het gemiddelde van de bandbreedte die wordt aangegeven.

3.3 Vertaling naar het bestemmingsplan

De vertaling van het nieuwe gemeentelijke parkeerbeleid naar het bestemmingsplan geschiedt met deze parapluherziening, waarbij alle geldende bestemmingsplannen voor het stedelijke gebied in een keer worden aangevuld met een actuele algemene gebruiksregel ten aanzien van parkeren. Daartoe worden de geldende plannen waarin een parkeerregeling tot nog toe ontbrak aangevuld met een nieuwe algemene gebruiksregel op dit punt. In de geldende plannen waarin al een parkeerregeling was opgenomen, wordt de geldende regeling vervangen door een nieuwe uniforme parkeerregeling.

In de volgende geldende bestemmingsplannen wordt een nieuwe uniforme algemene gebruiksregel ten aanzien van parkeren toegevoegd:

- Horsterveld Noord;
- Horsterveld Zuid;
- De Akkers 2004;
- Centrumgebied 2009;
- Zeewolde Zuid;
- Kustzone Polderwijk.

In de navolgende geldende plannen wordt de geldende regeling vervangen door een nieuwe uniforme parkeerregeling:

- Trekkersveld III (vervangen regeling dat parkeren via bouwverordening gaat);
- Trekkersveld en Horsterparc;
- Polderwijk Noord;
- Schepenveld Planetenveld 2010;
- Centrale Groenzone en Krachtenveld;
- Gildenveld 2012;
- Harderwold e.o.;
- Harderhaven;
- Vestingveld;
- Recreatieterrein Horsterwold 2012;
- Haven- en Strandgebied;

De nieuwe algemene gebruiksbevestiging luidt als volgt:

2.2 Algemene gebruiksregels

2.2.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met de bestemmingen wordt in ieder geval gerekend, het gebruik van gronden en/of bouwwerken waarbij niet wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid volgens de in bijlage 1 gegeven normen.

2.2.2 Afwijken van de gebruiksregels

Het bevoegd gezag kan met het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 2.2.1, en toestaan dat in minder parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie.

Toelichting:

In bijlage 1 is de nieuwe 'Notitie toepassing parkeernormen (2013)' opgenomen. De regel is dat iedere initiatiefnemer voorziet in voldoende parkeergelegenheid volgens de notitie. Alleen voor uitzonderlijke gevallen kan hiervan worden afgeweken. Voorwaarde is wel dat ter plaatse van de afwijking een acceptabele parkeersituatie is gegarandeerd. De afwijkingenbevoegdheid is een vangnetbepaling voor de gevallen waarin het beleid te veel knelt, terwijl er in de dagelijkse praktijk eigenlijk geen problemen zijn te voorzien.

Het bijzondere is dat in de notitie wordt verwezen naar de geldende (meest recente) CROW-normen (CROW-publicatie nr. 317). Een toekomstige actualisatie van de CROW-normen hoeft dus niet tot een aanpassing van de notitie en de bestemmingsplannen te leiden. Het gemeentelijke beleid is om de meest recente CROW-normen toe te passen. Dat is in de 'Notitie toepassing parkeernormen' geregeld en daarnaar wordt in deze parapluperziening verwezen.

Voor de geldende plannen waarin al een parkeerregel was opgenomen, is in de parapluperziening geregeld dat de desbetreffende geldende regel wordt vervangen door de nieuwe uniforme regels (strijdig gebruik en afwijken van de gebruiksregels), zoals hiervoor beschreven.

3.4 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Het is al enige tijd de bedoeling van de wetgever om de parkeerregeling in de bouwverordening te schrappen. Dat is echter nog steeds niet gebeurd. Nu alle geldende bestemmingsplannen met deze parapluperziening worden voorzien van actuele parkeerregels, is er voor gekozen om overal ook expliciet de aanvullende werking van de bouwverordening op dit punt uit te sluiten. In de meeste bestemmingsplannen was die aanvullende werking al uitgesloten. Voor deze bestemmingsplannen is geen aanvullende regeling nodig.

In de onderstaande plannen ontbrak de uitsluitingsregeling nog:

- Trekkersveld III;
- Polderwijk Noord;
- Horsterveld Zuid;
- De Akkers 2004;
- Zeewolde Zuid;
- Vestingveld;
- Kustzone Polderwijk.

Deze plannen worden aangevuld met de volgende bepaling:

Uitsluiten aanvullende werking bouwverordening voor parkeren

De voorschriften van de bouwverordening (onderwerpen van stedenbouwkundige aard) met betrekking tot parkeren, artikel 2.5.30, blijven buiten toepassing.

Op deze wijze is voor de gebieden van deze parapluherziening verzekerd dat de parkeerregels van deze parapluherziening gelden en niet de regels van de bouwverordening op dit punt.

4. ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

4.1 Economische haalbaarheid

Volgens artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden via een exploitatieplan of anderszins te zijn verzekerd. De beoogde verruiming van de geluidzone brengt echter geen kosten van grondexploitatie met zich mee die verhaald moeten worden. De beoogde verruiming vloeit voort uit een wettelijke verplichting die voor rekening van de gemeente komt. In de gemeentelijke begroting zijn daartoe voorzieningen getroffen.

4.2 Maatschappelijke haalbaarheid

4.2.1 Wettelijk vooroverleg

Gezien de aard en schaal van de beoogde ontwikkeling die in voorliggend bestemmingsplan wordt beoogd, is in het kader van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geen vooroverleg gevoerd.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de vooroverlegpartners wel op de hoogte zijn gesteld met betrekking tot voorliggend bestemmingsplan.

4.2.2 Zienswijzen

De formele bestemmingsplanprocedure start met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Gedurende de periode van terinzagelegging kan een ieder zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen. Zodra de zienswijzen bekend zijn, dan zal op deze plaats een beknopte inhoud van de zienswijzen alsmede de gevolgen van de zienswijzen voor het bestemmingsplan vermeld worden.

In dit kader heeft het ontwerp 'Bestemmingsplan Parapluherziening Parkeren' met ingang van 14 augustus 2013 voor de duur van zes weken (tot en met 24 september 2013) ter inzage gelegen.

In deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.

Het voorliggende bestemmingsplan is dan ook ongewijzigd door de raad vastgesteld.