

Toelichting

**Vastgesteld Parapluplan omissies en Nota
parkeernormen auto en fiets, 4^e herziening**

NL.IMRO.0342.PPSOE0006-0301

14 oktober 2021

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding en context.....	5
1.2	Ligging van het plangebied	7
1.3	Doelstelling.....	7
HOOFDSTUK 2	GEMEENTELIJK BELEID	9
2.1	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (2008)	9
2.2	Nota Parkeernormen auto en fiets. 4e herziening	9
2.3	Ontwerp Omgevingsvisie Soest en Soesterberg	10
HOOFDSTUK 3	TOELICHTING OP DE REGELS	11
3.1	Inleiding	11
3.2	De regels.....	11
HOOFDSTUK 4	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID.....	13
4.1	Algemeen	13
4.2	Vooroverleg	13

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en context

De gemeenteraad stelde in september 2017 het 'Parapluplan Retail en Nota parkeernormen auto en fiets' vast. Met dit parapluplan werden alle verwijzingen in de vigerende bestemmingsplannen in heel Soest vervangen door de meest recente versie van de Nota Parkeernormen (Nota parkeernormen auto en fiets 3e herziening, slimmer en beter). Bij de vergunningverlening voor de bouw van woningen, bedrijven en maatschappelijke voorzieningen wordt getoetst aan dit bestemmingsplan met bijbehorende bijlagen.

Uit de praktijk (afdeling Dienstverlening, V&H) is onlangs gebleken dat, door fouten in hier boven beschreven parapluplan, een effectieve toetsing aan de Nota parkeernormen, op een wijze die in lijn ligt met de bedoeling van de raad, soms niet mogelijk is. Deze omissie moet, juridisch gezien, worden gerepareerd.

Het voorliggende nieuwe Parapluplan omissies en Nota parkeernormen auto en fiets, 4e herziening draagt zorg voor de volgende aanpassingen:

Parkeernormen in bestemmingsplannen

Om de nieuwe 4e Nota parkeernormen van toepassing te laten zijn op alle nieuwe bouwplannen in Soest moeten de volgende drie hiaten in het huidige stelsel van bestemmingsplannen worden gerepareerd:

Ten eerste bevat het Parapluplan Nota parkeernormen auto en fiets, die voor alle bestemmingsplannen in Soest de verwijzing bevat naar de meest recente Nota parkeernormen, geen dynamische verwijzing. Dit betekent dat iedere nieuwe versie van de Nota parkeernormen niet automatisch van toepassing is op nieuwe bouwplannen in die bestemmingsplannen.

Ten tweede is de verkeerde versie van de Nota parkeernormen als bijlage opgenomen bij het Paraplubestemmingsplan Nota parkeernormen auto en fiets. Als bijlage bij de regels is per abuis de Nota parkeernormen van 6 juni 2017 (3e herziening) opgenomen. Dit is een conceptversie en niet de versie met datum 28 september 2017 die in de gemeenteraad is behandeld. Gevolg daarvan is dat de conceptversie nu vigerend is. Verschillen zitten met name in (onjuiste) verwijzingen en de parkeernorm voor sociale woningbouw (die is hoger in de versie van 6 juni).

Ten derde is de Nota parkeernormen ook integraal als bijlage bij de regels opgenomen. Daarmee is de Nota parkeernormen zelf ook verworden tot juridische regels. Dit is niet de bedoeling in het kader van de flexibele manier van beleid doorvoeren in bestemmingsplannen.

Schrijffoutjes in bestemmingsplannen

Bij de toetsing aan bestemmingsplannen, voor het mogelijk maken van bouwplannen, hebben we enkele taal- en schrijffouten ontdekt door de jaren heen. Deze foutjes hebben in sommige gevallen negatieve effecten op de uitvoering van de regels in het bestemmingsplan. Om de bouwplannen effectief te kunnen blijven toetsen is het repareren van deze kleine hiaten wenselijk.

4e Nota Parkeernormen

Een nieuw paraplubestemmingsplan biedt ook de kans om de parkeernota inhoudelijk te wijzigen. We grijpen de kans aan om met de 4e herziening een aantal onduidelijkheden waar we de afgelopen jaren tegenaan zijn gelopen op te pakken en te verbeteren.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied omvat de hele gemeente Soest (zie figuur 1.1).



Figuur 1: Ligging plangebied

1.3 Doelstelling

Het doel van dit parapluplan en de bijgevoegde 'Nota parkeernormen auto en fiets, 4e herziening' is om zorg te dragen voor voldoende parkeerplaatsen met een toekomstbestendig, juridisch sluitend toetsingskader.

Het hebben van voldoende parkeerplaatsen levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en (economische) vitaliteit van Soest en Soesterberg. Het hanteren van parkeernormen en het vasthouden aan de parkeereis bij ruimtelijke ontwikkelingen hoort daarbij. De "Nota parkeernormen auto en fiets" bevat de parkeernormen van de gemeente Soest. De parkeernota is een bestuurlijk instrument, waarmee de gemeenteraad de kaders voor het

parkeerbeleid bepaald. Het doel van de nota is ervoor zorgen dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans blijven en duidelijkheid te bieden aan ontwikkelaars over de eisen die we omtrent parkeren stellen.

HOOFDSTUK 2 GEMEENTELIJK BELEID

2.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (2008)

In 2008 heeft de gemeente het Gemeentelijke verkeer- en vervoersplan vastgesteld. Verkeer- en vervoerstromen zijn de laatste decennia sterk aan verandering onderhevig. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de hiermee samenhangende, groeiende vraag naar mobiliteit zijn daarvan de oorzaken. Alle verkeer- en vervoerstromen moeten in goede banen worden geleid. Er moet tijdig ingespeeld kunnen worden op ontwikkelingen en de overlast van verkeer moet zoveel mogelijk worden ingeperkt. De bereikbaarheid van de gemeente Soest is van groot belang voor de ruimtelijke en economische ambities. Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen wordt ingezet op de regionale pakketstudies. In regionaal verband wordt bekeken hoe de doorstroming op het hoofdwegennet (de rijkswegen) en het onderliggende wegennet kan worden verbeterd. Binnen de gemeente zal de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd worden door functionele weginrichting. De inrichting van de weg dient aan te sluiten bij de functie van de weg.

2.2 Nota Parkeernormen auto en fiets. 4e herziening

De parkeernota is een bestuurlijk instrument, waarmee de kaders voor het parkeerbeleid zijn bepaald. Het doel van de nota is te zorgen dat vraag en aanbod naar parkeerplaatsen met elkaar in balans blijven en duidelijkheid te bieden aan ontwikkelaars over de eisen die we aan parkeren stellen.

Het zorgen voor genoeg parkeerplaatsen vinden we niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente. Parkeernormen zijn in het belang van een goede ruimtelijke ordening. We zorgen er daarmee voor dat burens of andere ondernemers geen parkeerprobleem krijgen. We voorkomen ook dat de kosten om parkeerproblemen op te lossen bij de gemeente komen te liggen. We hebben daarbij ook de wettelijke verplichting om kosten die we maken te verhalen op een initiatiefnemer.

Met deze 4e herziening van de parkeernota voeren we vooral technische wijzigingen door. We doorlopen dit keer geen uitgebreid traject waarin de we de gemeenteraad vooraf om kaders vragen en projectontwikkelaars, makelaars, woningcorporaties en bedrijvenkringen betrekken. Dat deden we eerder wel en dat zijn we ook bij een volgende (grotere) herziening weer van plan. We kijken wel naar bij ons bekende (politieke) wensen over de parkeernota.

Het gaat om de volgende punten die in gesprekken met ontwikkelaars en door de toetsing bij het team vergunningverlening naar voren zijn gekomen:

1. De parkeerdruk in het bestaande openbaar gebied mag door een ontwikkeling niet toenemen. Dat is het uitgangspunt bij de parkeernota. Met de huidige regels kan de parkeerdruk onbedoeld toch toenemen als een pand van functie verandert. De bestaande parkeerdruk op het openbaar gebied kan dan verschuiven naar bijvoorbeeld de nachtperiode, als omwonenden thuis zijn.
2. We zien dat eigenaren hoge (huur)tarieven voor het gebruik van parkeerplaatsen kunnen vragen, waardoor gebruikers alsnog in de omgeving parkeren en parkeerplaatsen leeg komen te staan.
3. We krijgen vragen over lagere parkeernormen bij het gebruik van deelauto's. We willen deelauto's graag stimuleren, maar ook uitleggen waarom in de meeste gevallen lagere parkeernormen niet op zijn plaats zijn als er deelauto's geplaatst worden.
4. Een parkeerplaats mag ook op terrein van de burens liggen. De huidige regels geven onvoldoende zekerheid om instandhouding daarvan af te kunnen dwingen.

5. In de parkeernota staan de minimale afmetingen van parkeervakken, maar de minimale afmetingen van toegangswegen ontbreken.
6. In de praktijk blijkt het moeilijk om bij kleine ontwikkelingen (tot 5 woningen) openbare parkeerplaatsen voor bezoekers aan te leggen. Hier is mogelijk een uitbreiding van de regel die nu voor 1 of 2 woningen geldt op zijn plaats.
7. We hebben een flexibiliteitsbepaling voor kleine ontwikkelingen. Er hoeft nooit 1 parkeerplaats aangelegd te worden. In sommige grensgevallen moeten dan meteen 2 parkeervakken aangelegd worden. Hier zou een aftrek van 1 parkeerplaats op zijn plaats zijn.
8. De uitzondering voor beroep of bedrijf aan huis en de flexibiliteitsbepaling vallen nu onder de ontheffingsmogelijkheid van B&W. De procedure wordt eenvoudiger als we hier een standaardregel van maken.
9. Woningen van 45, 60, 80 en 120 m² hebben geen parkeernorm. Dit kunnen we oplossen door in de classificering 'tot en met' op te nemen in plaats van 'tot'. We kunnen daarbij duidelijker formuleren dat de normen gelden per wooneenheid (of per kamer bij kamerverhuur).
10. De definities van internetwinkels en perifere detailhandel sluiten niet aan bij de definities in de bestemmingsplannen en een parkeernorm ontbreekt voor overheidsgebouwen binnen een maatschappelijke bestemming.

Een algehele herziening van het beleid inzake parkeernormen ligt, op basis van bovenstaande lijst en van bijeenkomst van de fractievoorzitters, niet voor de hand.

2.3 Ontwerp Omgevingsvisie Soest en Soesterberg

In de Omgevingsvisie voor Soest en Soesterberg geeft de gemeenteraad aan hoe zij de gewenste situatie zien van de gemeente over 20 jaar.

De omgevingsvisie is een instrument van de Omgevingswet. Die wet zal naar verwachting in 2022 ingaan. De rol van de omgevingsvisie is in samenhang en vanuit een lange-termijnperspectief naar de fysieke leefomgeving te kijken en een richting te bepalen. Want de wereld verandert snel en soms ingrijpend. Om daar effectief en samenhangend op te reageren is het nodig verder te kijken dan vandaag. Beleid moet effect hebben op de vraagstukken van vandaag, visie geeft aan waar dat beleid naar toe moet gaan.

Specifiek ten aanzien van mobiliteit is het volgende in de Ontwerp Omgevingsvisie opgenomen:

De opgaven voor wonen, werken en recreëren gaan hand in hand met het werken aan een goede bereikbaarheid. De aanpak is verbetering, aanpassing en (waar nodig) uitbreiding van het mobiliteitssysteem voor alle modaliteiten.

Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans. Waar we geen ruimte hebben voor extra parkeerplaatsen is de vraag beperkt door vergunning parkeren of betaald parkeren. Dit vormt dan ook de basis voor het opstellen van de Nota Parkeernormen in de toekomst. Daarnaast zullen de elementen uit het huidige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (2008) worden opgepakt in een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie: programma.

HOOFDSTUK 3 TOELICHTING OP DE REGELS

3.1 Inleiding

Met dit bestemmingsplan worden alle geldende ruimtelijke plannen binnen de gemeente Soest aangevuld met de nieuwe parkeerregeling zoals opgenomen in de 'Nota parkeernormen auto en fiets, 4e herziening'.

3.2 De regels

3.2.1 Te herziene bestemmingsplannen

Met deze regel wordt aangegeven dat de onderstaande regels van toepassing zijn op alle ruimtelijke plannen in de gemeente Soest. Sommige wijzigingen zien op alle ruimtelijke plannen, sommige wijzigingen zien op enkel plannen. In alle gevallen gaat het om ondergeschikte kleinschalige wijzigingen in de tekstuele opbouw van de artikelen in de regels. De toelichting van alle ruimtelijke plannen wordt niet aangepast. Ook de verbeelding van alle ruimtelijke plannen blijven gelijkvormig aan hun huidige vigerende status.

3.2.2 Begrippen maximum goot- en bouwhoogte

Op grond van een wettelijke verplichting vanuit het rijk (SVBP) moet de formulering en verschijningsvorm van bestemmingsplannen voldoen aan bepaalde voorwaarde. In de ruimtelijke plannen van Soest waren de begrippen maximum goot- en bouwhoogte niet altijd correct geformuleerd. Door dit parapluplan wordt deze omissie gerepareerd.

3.2.3 Hemelwater afkoppelen

Klimaatadaptatie wordt een steeds belangrijker onderdeel van de bebouwde omgeving. Hiervoor is aanpassing van de regelgeving op het eigen erf noodzakelijk. Met deze regel wordt de mogelijkheid geboden om op het eigen erf hemelwater op te vangen van bestrating of dakvlakken. Deze regeling wordt van toepassing op alle ruimtelijke plannen in Soest.

3.2.4 Begrip Archeologisch onderzoek

Archeologisch onderzoek moet, om te voldoen aan een bepaalde kwaliteitstandaard, worden uitgevoerd door een gecertificeerd bedrijf. Dit is wettelijk verplicht op basis van de erfgoedwet. Om deze voorwaarde ook te borgen in alle ruimtelijke plannen van Soest wordt het begripsomschrijving archeologisch onderzoek hierop aangepast.

3.2.5 Dynamische verwijzing naar Nota Parkeernormen

Om in de toekomst alle nieuwe versies van de Nota parkeernormen auto en fiets direct te laten doorwerken in alle ruimtelijke plannen van de gemeente Soest is het noodzakelijk om een zogenaamde dynamische verwijzing op te nemen. Dus indien de beleidsregels (Nota

parkeernormen auto en fiets) gedurende de planperiode worden gewijzigd, wordt rekening gehouden met deze wijziging’.

3.2.6 Vervallen verwijzingen naar Nota Parkeernormen in bijlage bij de regels

Door in de regels van een ruimtelijk plan te verwijzen naar bijlage bij die regels worden die bijlage ook automatisch regels. Dat is zeker niet de bedoeling met de Nota parkeernormen auto en fiets. Deze beleidsregels wisselen mee met de maatschappelijke ontwikkelingen en zijn onderhevig aan een ruime mate van beleidsvrijheid. Dergelijke verwijzingen worden dan ook geschrapt door toedoen van deze regel.

3.2.7 Vervallen wijzigingsbevoegdheid Nota Parkeernormen

In de in bijlage 3 bij dit paraplubestemmingsplan genoemde ruimtelijke plannen komen de regels die een wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders voor het wijzigen van de van toepassing zijnde Nota Parkeernormen te vervallen. Deze wijzigingsbevoegdheid is niet meer noodzakelijk nu nieuwe versies van de beleidsregel Nota parkeernormen auto en fiets door de dynamische verwijzing automatisch van toepassing zijn op de ruimtelijke plannen.

3.2.8 Omissies in bestemmingsplannen

Sommige kennelijk schrijffouten en verkeerde verwijzingen zorgen er voor dat een effectieve inzet van de regels uit de ruimtelijke plannen niet in overeenstemming is met de bedoeling die de raad er, bij de vaststelling van het ruimtelijk plan, mee had. Om die reden wordt nu van de gelegenheid gebruik gemaakt om deze kleine omissies te repareren. Dit doen wij ook met het oog op de uniformering van de regels in het kader van het opstellen van een Omgevingsplan onder de nieuwe Omgevingswet.

HOOFDSTUK 4 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

4.1 Algemeen

Het plan voorziet in hoofdzaak in een juridisch conserverende regeling van de bestaande situatie.

Gezien de geringe omvang van de door te voeren wijzigingen in de 4e Nota parkeernormen wordt geen uitgebreid participatietraject doorlopen waarin makelaars, projectontwikkelaars, woningcorporaties en bedrijvenkringen betrokken worden. Bij de 3e herziening van de Nota parkeernormen is dit wel gedaan. Bij de volgende herziening van de Nota parkeernormen, waarbij groetere wijzigingen aan de orde zijn, zal dit natuurlijk wel worden gedaan.

Voor het bestemmingsplan geldt de reguliere ruimtelijke procedure met participatie. Zo is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd voor het indienen van zienswijzen. Vervolgens wordt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage gelegd voor het indienen van beroep. De aankondiging van de mogelijkheden om te reageren op het (ontwerp)bestemmingsplan wordt aangekondigd via het huis-aan-huisblad, de website van de gemeente Soest en de Staatscourant.

4.2 Vooroverleg

Het ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg ook toegestuurd aan de volgende diensten en instanties:

1. Dienst Ruimte en Groen van de provincie Utrecht (ruimtelijkeplannen@provincie-utrecht.nl)
2. Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed (ruimtelijkeplannen@cultureelerfgoed.nl)
3. Ministerie van Econ. Zaken, Landbouw & Innovatie (energie-ruimtelijkeplannen@mineleni.nl)
4. College van B&W van de gemeente Amersfoort (info_gemeente@amersfoort.nl)
5. Waterschap Vallei en Veluwe (info@wve.nl)

Vanuit het vooroverleg zijn geen op- of aanmerkingen naar voren gekomen.

4.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende een periode van 6 weken van 1 juli 2021 tot en met 11 augustus 2021 voor een ieder terinzage gelegd. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn géén zienswijzen ingediend.



Postbus 2000
3760 CA Soest
Internet: www.soest.nl
E-mail: postbus2000@soest.nl