

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	2
1.1 Algemeen	2
1.2 Grens van het plangebied	3
1.3 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Beleid	5
2.1 Rijksbeleid/wetgeving	5
2.2 Gemeentelijk beleid	5
Hoofdstuk 3 Parkeerregeling in het facetbestemmingsplan	8
Hoofdstuk 4 Planopzet	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Opzet van de regels	9
4.3 Artikelsgewijze toelichting	9
Hoofdstuk 5 Financiële uitvoerbaarheid	11
Hoofdstuk 6 Handhavingsparagraaf	12
Hoofdstuk 7 Communicatieparagraaf	13
7.1 Wettelijk vooroverleg	13
7.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro	13
Bijlage 1: Zienswijzenrapport	14

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

1.1.1 Aanleiding

Gedurende de afgelopen decennia heeft niet alleen een enorme ontwikkeling plaatsgevonden van het autobezit en het autogebruik, maar ook een kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van functies en combinaties daarvan. Dit heeft gevolgen (gehad) voor de parkeerbehoefte die bij het realiseren van nieuwe bouwplannen dan wel bij gebruiksveranderingen moet worden ingevuld. De gemeente Maastricht heeft in 2007 voor het eerst gebiedsgericht parkeerbeleid vastgesteld en is sindsdien ook gebruik gaan maken van gebiedsgerichte parkeernormen. Hiermee kan per gebied en per functie worden bepaald hoeveel parkeergelegenheid noodzakelijk is bij nieuwe bouw- en/of gebruiksentwikkelingen binnen het gemeentelijk grondgebied. Deze parkeernormen zijn voor het laatst in juli 2017 geactualiseerd. Om een goede doorwerking van deze normen publiekrechtelijk af te dwingen is het noodzakelijk dat deze in een (facet)bestemmingsplan worden vastgelegd.

Als gevolg van de inwerkingtreding van de Reparatiwet BZK 2014 (op 29 november 2014) is de Woningwet gewijzigd en vervallen per 1 juli 2018 van rechtswege de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. De stedenbouwkundige bepalingen dienen, indien men deze nog als toetsingskader wil handhaven, te worden opgenomen in een bestemmingsplan of beheersverordening. Bestemmingsplannen die vastgesteld zijn of worden op of na 29 november 2014 moeten al stedenbouwkundige bepalingen bevatten; voor deze bestemmingsplannen heeft de bouwverordening geen aanvullende werking meer. Na 1 juli 2018 heeft de bouwverordening voor geen enkel bestemmingsplan nog aanvullende werking. Om toch te kunnen blijven toetsen aan (een deel van) de stedenbouwkundige bepalingen worden een facetbestemmingsplan en een facetbeheersverordening opgesteld waarin het aspect parkeren is opgenomen. Na inwerkingtreding van de respectievelijke plannen gelden voor het gehele grondgebied van de gemeente Maastricht dezelfde parkeernormen.

Veel bestemmingsplannen en beheersverordeningen zijn herzien in de jaren 2011-2013, waardoor voor deze plannen aldus nog het oude regime (bouwverordening) geldt. Binnen de gemeente is bij recente plannen het parkeren vooralsnog niet op eenduidige wijze in de planregels geborgd. Er is sprake van zowel statische als dynamische verwijzingen, waarbij in nagenoeg alle gevallen is verwezen naar het raadsbeleid uit 2011. Het collegebeleid is pas sinds februari 2016 vastgesteld. Met het voorliggende plan worden geen nieuwe parkeernormen vastgesteld, maar worden enkel de geldende parkeernormen juridisch afdwingbaar gemaakt.

Resumé

Ter bestuursrechtelijke borging van de parkeernormen heeft de gemeente Maastricht het initiatief genomen een facetbestemmingsplan (van toepassing/aanvullend op alle geldende bestemmingsplannen) en een facetbeheersverordening (van toepassing/aanvullend op alle geldende beheersverordeningen) op te stellen. Het facetbestemmingsplan 'Parkeren' ligt thans voor.

1.1.2 Structuur bestemmingsplan

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Daarnaast wordt, aanvullend op de landelijke standaarden, waar mogelijk gebruik gemaakt van het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht.

De structuur van bestemmingsplannen dient conform artikel 3.1.7 van het Bro te voldoen aan de “Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen” (SVBP2012). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0935.bpParkeren-vg01;
- regels; deze regels zijn in de SVBP2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

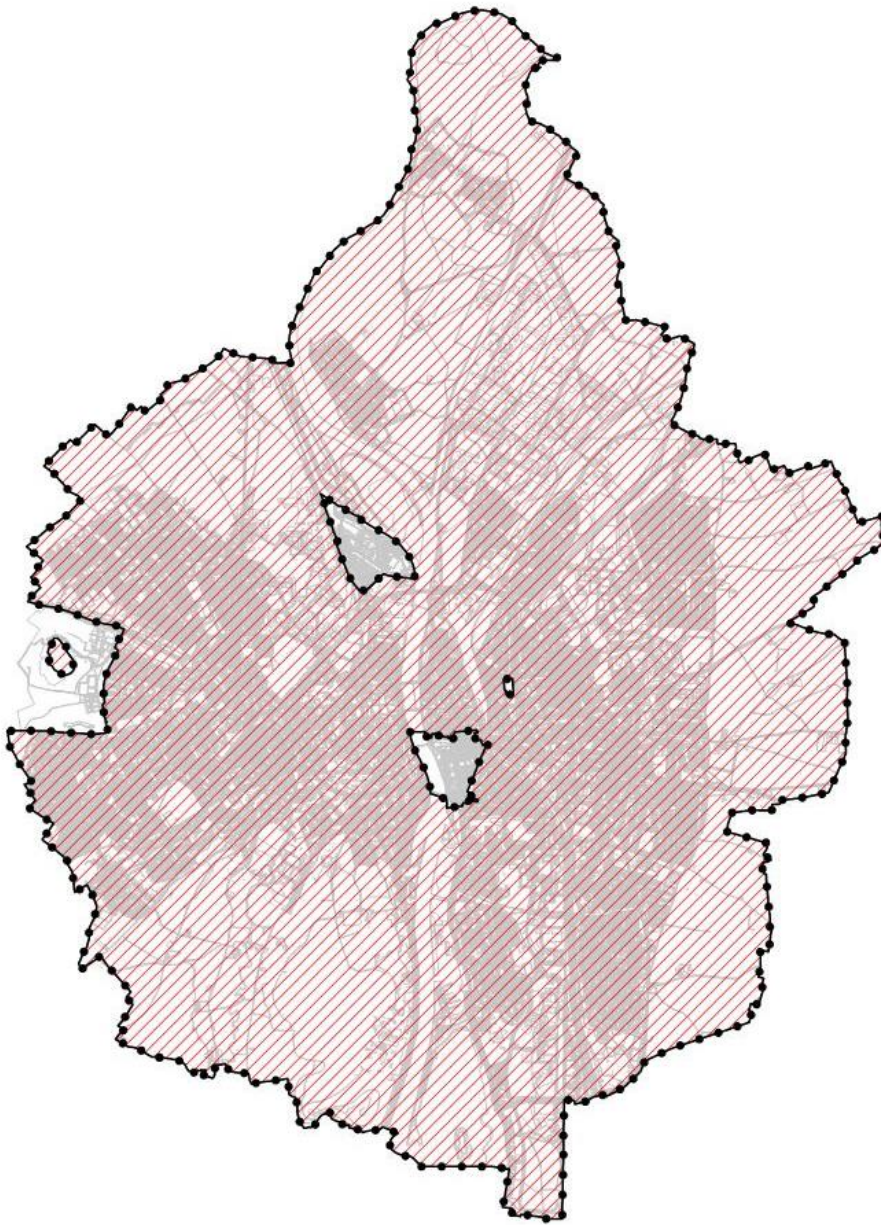
Op de verbeelding zijn de gronden opgenomen binnen het grondgebied van de gemeente Maastricht waarop thans bestemmingsplannen vigeren. Er zijn in dit facetbestemmingsplan geen bestemmingen op de verbeelding opgenomen; de verbeelding geeft derhalve alleen het toepassingsbereik aan van de juridische regeling. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2012 en is getekend op schaal 1:50.000.

De regels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen en de zich daarop geprojecteerde opstellen. De regels bij dit facetbestemmingsplan zijn ingedeeld in drie hoofdstukken: de inleidende regels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels.

Een bestemmingsplan gaat voorts vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan. De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan.

1.2 Grens van het plangebied

Het plangebied omvat alle gronden binnen het grondgebied van de gemeente Maastricht waarop thans bestemmingsplannen van kracht zijn. De gebieden waar een beheersverordening geldt zijn niet meegenomen; hiervoor wordt separaat een facetbeheersverordening ‘Parkeren’ opgesteld. Dit heeft te maken met de bepaling in artikel 3.39 Wro, waarin is aangegeven dat een beheersverordening komt te vervallen zodra op dezelfde gronden een bestemmingsplan in werking treedt en dat een bestemmingsplan komt te vervallen zodra een beheersverordening in werking treedt. Op onderstaande afbeelding is het plangebied van dit facetbestemmingsplan weergegeven:



1.3 Leeswijzer

De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit zeven hoofdstukken, waarvan de indeling heeft plaatsgevonden conform het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Maastricht. Na dit inleidende eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het gemeentelijk beleidskader weergegeven. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten van het facetbestemmingsplan aangegeven. Hoofdstuk 4 handelt over de opbouw van de regels van dit facetbestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 5 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde en hoofdstuk 6 bevat een handhavingsparagraaf. Deze toelichting wordt afgesloten met een communicatieparagraaf in hoofdstuk 7. Hier is aangegeven welk communicatietraject is doorlopen en wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Beleid

2.1 Rijksbeleid/wetgeving

Reparatiewet BZK

De Reparatiewet BZK (de wet tot herstel van wetstechnische gebreken en leemten alsmede aanbrenging van andere wijzigingen van ondergeschikte aard in diverse wetsbepalingen op het terrein van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, kortweg ‘Reparatiewet BZK’) is 29 november 2014 in werking getreden. Deze wet neemt onder meer de wettelijke grondslag weg voor de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening. Dit betekent dat de stedenbouwkundige voorschriften uit de bouwverordening geleidelijk via overgangsrecht zullen ‘uitsterven’. Daarmee zal de bouwverordening als instrument op termijn (per 1 juli 2018) verdwijnen.

Door de Reparatiewet zijn artikel 8 lid 5, artikel 9 en artikel 10 van de Woningwet vervallen en is ook artikel 8.17 onder B van de Invoeringswet Wro komen te vervallen. Hiermee is de wettelijke grondslag weggenomen voor de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening. Daarbij wordt, conform artikel 133 onder 1 van de Woningwet, een overgangstermijn gehanteerd die loopt tot 1 juli 2018. Na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking voor bestaande bestemmingsplannen, kunnen deze niet meer als vangnet dienen en moeten deze (en met name de parkeerbepaling) zijn ondergebracht in het bestemmingsplan. Wanneer de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan vaststelt, treedt de nieuwe regeling in werking. Op dat moment zijn de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening niet meer van toepassing.

2.2 Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030, “Ruimte voor ontmoeting” (2005/2008)

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. In 2008 is de Stadsvisie geactualiseerd. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Deze zijn onderverdeeld in vijf categorieën van speerpunten:

Economische speerpunten:

1. Realisatie en behoud van een brede economische structuur;
2. Behoud van een sterk imago;
3. Versterking van de economische infrastructurele voorzieningen.

Sociale speerpunten:

4. Naar een vitale sociaal-economische structuur;
5. Behoud en versterking van de sociale samenhang en participatie;
6. Dienstverlening en zorg op maat.

Fysieke speerpunten:

7. Versterking en behoud van leefbare buurten;
8. Versterking en behoud van de stedelijke fysieke kwaliteit;
9. Verbetering milieukwaliteit van de stad.

Regionaal speerpunt:

10. Versterking van de regionale samenwerking.

Speerpunten uit de stadsdebatten:

11. De reputatie van de stad Maastricht;
12. De geschiedenis van Maastricht.

Het voorliggende facetbestemmingsplan levert een bijdrage aan het fysieke speerpunt 7, omdat met een goede regulering van het parkeren en de verplichting tot het toepassen van (uniforme) parkeernormen voor de hele stad de leefbaarheid in buurten en wijken vanwege dit aspect niet negatief wordt beïnvloed.

Bij de vaststelling van de Stadsvisie 2030 is afgesproken dat regelmatig zal worden geëvalueerd. Dit is in 2008 gebeurd. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om nieuwe dynamiek op gang te brengen. Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

1. Maastricht cultuurstad: de stad heeft een rijk cultureel aanbod en gaat de komende jaren bouwen aan haar culturele infrastructuur.
2. Maastricht internationale kennisstad: samen met kennisinstellingen in gemeente en regio wordt de komende jaren gewerkt aan de noodzakelijke voorwaarden om de stad te ontwikkelen naar een jonge, open, internationaal georiënteerde samenleving in het hart van Europa.
3. Maastricht stedelijke woonstad: om Maastricht als aantrekkelijke woonstad verder te ontwikkelen moet Maastricht de onderscheidende stedelijke kwaliteiten benutten en uitgroeien tot dé ontspannen middelgrote 'buitenlandse' kwaliteitsstad van Nederland. Maastricht wil zich profileren met een sterk stedelijk milieu in Zuid-Limburg.

Onderhavig plan

Voor dit specifieke facetbestemmingsplan biedt de Stadsvisie 2030 geen nieuwe uitgangspunten. Het plan levert echter wel een bijdrage aan de doelstelling om te investeren in het behoud van de leefkwaliteit van de woonstad Maastricht. In zoverre sluit het voorliggende facetbestemmingsplan aan bij de doelstellingen zoals vastgesteld in de Stadsvisie 2030.

Structuurvisie Maastricht 2030 (2012)

Als antwoord op de huidige ontwikkelingen (stagnerende bevolking, inperking verspreid voorzieningenniveau, aandacht voor duurzaamheid, klimaatverandering et cetera) en om de aantrekkelijkheid van de stad voor (bestaande en nieuwe) inwoners, ondernemingen en haar bezoekers te verbeteren gaat Maastricht gericht werken aan de volgende vier ruimtelijke thema's:

- versterking van haar positionering als internationale stad ten behoeve van de economische vitaliteit en innovatie van de stad en regio;
- investeren in een robuuste en duurzame bereikbaarheid om het vestigingsklimaat voor inwoners, bezoekers en ondernemingen te verbeteren;
- het landschap versterken en verbinden met de stad zodat het nog meer bijdraagt aan de unieke woonkwaliteit en de toeristische aantrekkingskracht en;
- het bestaande stedelijk gebied zorgvuldig en geleidelijk transformeren, waarbij wordt gekomen tot een robuust netwerk van maatschappelijke voorzieningen en aantrekkelijke ontmoetingsplekken en openbare ruimten.

Het accent van de Structuurvisie ligt op een geleidelijke transformatie van het bestaande. Deze visie geeft in hoofdzaak het raamwerk van infrastructuur, landschap, openbare ruimtes en ontmoetingsplekken aan. Binnen dit raamwerk spelen thema's als herbestemming, flexibiliteit en tijdelijk gebruik een meer voornamelijk rol. Meer kleinschalige en flexibele stadsontwikkeling en de nadruk op herbestemmen biedt kansen om in te spelen op het dagelijks leven van bewoners en gebruikers met een groeiende behoeften aan meer vrijheid, invloed en diversiteit.

Onderhavig plan

Voor het voorliggende facetbestemmingsplan bevat de Structuurvisie geen specifieke uitgangspunten. Het parkeervraagstuk dient bij alle nieuwe ontwikkelingen (bouwen en gebruikswijzigingen) te worden meegenomen en de toepassing van een uniforme parkeernormering voor de hele stad draagt bij aan eenduidige en, voor alle ontwikkelaars en gebruikers, gelijkwaardige regels met betrekking tot het parkeren.

Nota Parkeernormen Maastricht (2011)

In de Nota Parkeernormen Maastricht 2011 is aangeven op welke wijze met de parkeernormen wordt omgegaan. Deze nota is een uitwerking van de 'Beleidsnota parkeren' uit 2007, waarin het parkeerbeleid is vastgelegd. De Nota Parkeernormen is bedoeld als normenkader van de gemeente Maastricht en dient als kader voor ontwikkelingen. De parkeernormering van Maastricht is gebaseerd op de volgende gebiedsindeling (conform de aanbevelingen van de ASVV):

- A1-zone; het hart van de stad (deel centrum: kernwinkelgebied);
- A2-zone; rest van het centrum;
- B-zone: schil/overloopegebied (het gebied gelegen binnen 1 - 1,5 kilometer rond het centrum);
- C-zone: buitenwijken/rest bebouwde kom.

Deze gebied indeling is destijds in de 'Beleidsnota parkeren' vastgelegd en geldt ook voor de Nota Parkeernormen Maastricht.

Voor elke functie geldt een eigen set van parkeernormen. In de Nota Parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar functies die gegroepeerd zijn in tien hoofdfuncties (woningen, winkels, werkgelegenheid, onderwijs, zorg, horeca, sociaal-culturele voorzieningen sport en overige voorzieningen). De gemeente Maastricht hanteert geen bandbreedtes maar één parkeernorm per functie. Dit zijn de 'gemiddelde' parkeernormen uit de ASVV waaraan in beginsel moet worden voldaan. Er is een afkoopregeling parkeren opgenomen, waarbij voor elke niet gerealiseerde parkeerplaats een bedrag dient te worden gestort in het parkeerfonds. Met de gelden die hierin worden gestort kan de gemeente vervolgens extra parkeerplaatsen realiseren in het openbaar gebied. Bij meervoudig gebruik van parkeerplaatsen (meerdere functies die op verschillende momenten gebruik kunnen maken van dezelfde parkeerplaatsen) kan door de gemeente vrijstelling worden verleend. In dergelijke gevallen kan dubbelgebruik worden toegestaan.

Uitgangspunt van de parkeernormen is de gebiedsgerichte aanpak. In plaats van verschillende functies afzonderlijk te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht. Dit kan leiden tot een efficiëntere benutting van parkeercapaciteit. Bij een gebiedsgerichte aanpak moet rekening worden gehouden met de bestaande aanwezige parkeercapaciteit en/of parkeerdruk.

Parkeernormen 2017

Het college van burgemeester en wethouders van Maastricht heeft op 11 juli 2017 besloten de parkeernormen te actualiseren. De gebiedsgerichte aanpak vanuit de Nota parkeernormen is hierin gehandhaafd, evenals de mogelijkheid om bij niet gerealiseerde parkeerplaatsen te kunnen storten in het parkeerfonds. De actualisering van de parkeernormen betekent niet dat nieuwe, geheel gewijzigde parkeernormen zijn vastgesteld, maar enkel de norm voor universitaire onderwijsvoorzieningen in overeenstemming is gebracht met eerder toegepaste en goedgekeurde parkeernormen.

In deze Parkeernormen 2017 is ook een uitzonderingsregel opgenomen. De parkeervraag is gebaseerd op het gemiddeld benodigde aantal parkeerplaatsen per functie. Het kan echter zo zijn dat bijvoorbeeld door een combinatie van functies er in totaal minder parkeerplaatsen nodig zijn dan op basis van de berekende parkeervraag blijkt. Ook de mobiliteitskenmerken van de locatie en (potentiële) gebruikers en/of door de initiatiefnemer gebezigd mobiliteitsmanagement kan van invloed zijn op de parkeervraag. In voorkomend geval kan de gemeente met dergelijke factoren in de berekening van de parkeervraag rekening houden. De parkeernormen zelf kunnen worden gewijzigd en opnieuw worden vastgesteld vanwege voortschrijdend inzicht als gevolg van (bijvoorbeeld) veranderingen in de samenleving of het autobezit/-gebruik. Zo is de thans geldende normering ('Parkeernormen 2017') vastgesteld in juli 2017. Mochten deze wijzigingen worden de gewijzigde normen automatisch van kracht.

Hoofdstuk 3 Parkeerregeling in het facetbestemmingsplan

In een uitspraak van 9 september 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:2837) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aangegeven dat een zogenaamde ‘dynamische verwijzing’ (een verwijzing naar in de toekomst mogelijk wijzigend beleid) mogelijk is. Een andere uitspraak van de Afdeling van 8 maart 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:603) geeft aan dat bij toepassing van een dynamische verwijzing wel duidelijk moet zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Dat is in het voorliggende facetbestemmingsplan gebeurd door de expliciete verwijzing naar de ‘Parkeernormen 2017’. In het bestemmingsplan kan worden opgenomen dat bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning de regel geldt dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd waarbij ‘voldoende’ betekent dat wordt voldaan aan de normen in de desbetreffende beleidsregels. Daarnaast is het ook mogelijk dat rekening wordt gehouden met de wijziging van de ‘Parkeernormen 2017’ gedurende de planperiode.

Met het voorliggende facetbestemmingsplan worden geen nieuwe parkeernormen vastgesteld maar wordt enkel verwezen naar reeds goedgekeurde normen die middels dit plan afdwingbaar worden gemaakt.

In dit facetbestemmingsplan is aangegeven dat gronden slechts mogen worden bebouwd en/of in gebruik worden genomen en/of het gebruik van deze gronden enkel mag worden gewijzigd onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en/of in stand gehouden. Wat voldoende parkeergelegenheid is, is eveneens aangegeven in de regels. Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld ‘Parkeernormen Maastricht 2017’, met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Dat betekent dat afwijkingen in de normering ten behoeve van een specifieke ontwikkeling dus worden afgewogen binnen het kader van het eerder goedgekeurde/reeds geldende beleid en niet binnen de regels van het bestemmingsplan. De regels zorgen er uitsluitend voor dat de ‘Parkeernormen 2017’ van toepassing worden verklaard bij alle nieuwe ontwikkelingen.

Resumé

Indien de parkeernormen gedurende de planperiode worden gewijzigd dan hoeft het facetbestemmingsplan niet te worden aangepast. Aan de bepalingen van de parkeerregels is toegevoegd dat indien de parkeernormen gedurende de planperiode worden gewijzigd, er sprake is van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan. Hiermee is sprake van een toekomstbestendige regeling voor de parkeernormen in de gemeente Maastricht.

Hoofdstuk 4 Planopzet

4.1 Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen. Het facetbestemmingsplan ‘Parkeren’ bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het onderwerp van het plan is verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt aangegeven.

4.2 Opzet van de regels

Onderstaand is de artikelsgewijze opbouw van de regels beschreven.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art 1)

Dit hoofdstuk bevat één artikel. In dit artikel 1 zijn de voor dit plan belangrijke begripsbepalingen opgenomen. Een toelichting hierop is opgenomen in paragraaf 4.3.

Hoofdstuk 2 Algemene regels (art. 2, 3 en 4)

Dit hoofdstuk bevat drie artikelen. In artikel 2 ('Van toepassing verklaring') is aangegeven op welke vigerende bestemmingsplannen het facetbestemmingsplan van toepassing is. In artikel 3 ('Parkeerregels') is de daadwerkelijke regeling opgenomen voor de parkeernormering. In artikel 4 is de standaard anti-dubbelregel opgenomen die voortkomt uit de verplichte bepalingen vanuit het Bro.

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels (art. 5 en 6)

Dit hoofdstuk bestaat uit twee artikelen. Artikel 5 bevat het overgangsrecht dat op basis van het Besluit ruimtelijke ordening standaard in bestemmingsplannen wordt opgenomen. Artikel 6 bevat de slotregel van deze regels.

4.3 Artikelsgewijze toelichting

In deze paragraaf wordt ingegaan op de verschillende artikelen in hoofdstuk 1 en 2 van de regels. De bepalingen in hoofdstuk 3 zijn standaard en zijn voorgeschreven in het Bro en de standaard SVBP2012.

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel bevat de begrippen die van toepassing zijn op dit facetbestemmingsplan. De drie begrippen 'plan', 'bestemmingsplan' en 'bouwen') zijn de inhoudelijke begrippen die voor dit plan van belang zijn.

Artikel 2 Van toepassing verklaring

In dit artikel is aangegeven dat dit facetbestemmingsplan betrekking heeft op alle geldende bestemmingsplannen binnen het grondgebied van Maastricht.

Artikel 3 Parkeerregels

In dit artikel zijn de van belang zijnde parkeerregels opgenomen. In artikel 3 lid 1 is aangegeven dat bij bouwen en veranderen van gebruik van gronden en/of bebouwing sprake moet zijn van realisering en instandhouding van voldoende parkeergelegenheid. Wat onder 'voldoende parkeergelegenheid' wordt verstaan is aangegeven in

artikel 3 lid 2. Er dient daartoe te worden voldaan aan de 'Parkeernormen Maastricht 2017' of diens rechtsopvolger.

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel

In dit artikel is de standaard anti-dubbeltelregel opgenomen die conform het Bro in het bestemmingsplan dient te worden verankerd.

Hoofdstuk 5 Financiële uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld. Anderszins wil in dit geval zeggen dat de gemeente een anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij.

Het voorliggende facetbestemmingsplan is een gebruikgericht bestemmingsplan dat voorziet in een algemene regeling ten aanzien van de toepassing van de geldende parkeernormen in de gemeente Maastricht op alle vigerende bestemmingsplannen. Het facetbestemmingsplan voorziet niet in de realisering van een bouwplan in de zin van 6.12 Wro juncto 6.2.1 Bro. Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet aan de orde.

Hoofdstuk 6 Handhavingsparagraaf

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan. Hoe minder knellend de regels zijn, hoe kleiner de kans dat het met de regels wat minder nauw wordt genomen. In de praktijk worden op de lange duur immers ook alleen die regels gerespecteerd waarvan door de betrokkenen de noodzaak en de redelijkheid wordt ingezien.

Gebruiksregels (in voorliggend plan regels omtrent het parkeren) worden opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd. De gemeente dient op de eerste plaats zelf haar regels na te leven en vervolgens dient de gemeente er zorg voor te dragen dat anderen deze regels naleven.

Hoofdstuk 7 Communicatieparagraaf

7.1 Wettelijk vooroverleg

Het wettelijk vooroverleg is noodzakelijk indien er belangen in het geding zijn van overheids- en andere instanties. Het voorliggende bestemmingsplan bevat geen onderwerp(en) die raakvlakken hebben met belangen van andere overheden of instanties. Het voeren van vooroverleg is derhalve niet aan de orde.

7.2 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

Het ontwerp van het 'Facetbestemmingsplan Parkeren' heeft vanaf 23 februari 2018 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid om naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze naar voren te brengen bij de gemeenteraad. De openbare kennisgeving over de terinzagelegging van het ontwerpplan heeft plaatsgevonden overeenkomstig de eisen die de wet daaraan - in artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht - stelt.

Gedurende de termijn van terinzagelegging is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze heeft geen aanleiding gegeven het plan aan te passen. De zienswijze en de beantwoording daarvan zijn in het zienswijzenrapport verwoord. Dit is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

Bijlage 1: Zienswijzenrapport