

## Nota van beantwoording zienswijzen en nota van wijzigingen bestemmingsplan 'Parapluplan parkeren Krimpenerwaard'

Conform artikel 3.8 van het Bro heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Parapluplan parkeren Krimpenerwaard' vanaf 29 augustus t/m 9 oktober 2018 (6 weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn twee zienswijzen ingediend.

### Reactie 1: Oasen B.V.

#### Samenvatting

Plangebied ligt in het 'milieubeschermingsgebied voor grondwater', zoals genoemd in de Provinciale milieuverordening Zuid-Holland (PMV). Om de kwaliteit van het grondwater te waarborgen zijn regels gesteld. Verzocht wordt deze regels op te nemen in het bestemmingsplan.

#### Reactie

Binnen de gemeente Krimpenerwaard zijn twee gebieden aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied en boringsvrije zone (nabij Lekkerkerk en nabij Bergambacht). De benoemde belangen in / nabij Lekkerkerk zijn vastgelegd in de bestemmingsplannen 'Landelijk gebied (voormalige gemeente Nederlek)' en 'Dorpskernen'.

De gemeente Krimpenerwaard is zich ervan bewust dat de belangen van het milieubeschermingsgebied nabij Bergambacht niet volledig geborgd zijn. Het paraplu bestemmingsplan parkeren is niet het juiste middel om deze belangen te borgen; dit plan is uitsluitend gericht op het bieden van een uniforme regeling voor parkeren. De belangen van het grondwaterbeschermingsgebied en boringsvrije zone rond / nabij Bergambacht worden met een eerst volgende herziening van het bestemmingsplan voor het buitengebied en de kern Bergambacht meegenomen.

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van het vast te stellen bestemmingsplan.

### Reactie 2: Verstoep BV

#### Samenvatting

1. Volgens jurisprudentie mag verwezen worden naar beleidsregels, mits die verwijzing dringend wordt voorgeschreven in de regels (en niet alleen in de toelichting). In het plan wordt in de regels verwezen naar de toelichting. Volgens de Raad van State kan hier geen betekenis aan worden toegekend omdat de toelichting niet juridisch bindend is.
2. In artikel 3.2 wordt verwezen naar CROW 317 (oktober 2017). Deze versie bestaan niet. Wat wordt bedoeld?
3. In artikel 3.2 van de regels wordt voorgesorteerd op toekomstig beleid. Hoe en binnen welke termijn krijgt dit beleid gestalte? Wordt dit beleid vastgesteld door het college of de gemeenteraad?
4. Zowel Schoonhoven als Bergambacht hadden parkeerbeleid, waarbij onderscheid werd gemaakt in 'rest bebouwde kom', 'centrum' en 'buitengebied'. Deze indeling is vervallen. Een toelichting op waarom deze indeling is vervallen wordt gemist. In het ontwerp bestemmingsplan 'Oosteinde 4 en Prinses Beatrixstraat 3' wordt deze indeling nog wel gehanteerd.
5. In de toelichting wordt een nieuwe beleidslijn beschreven. Is dit vaststaand beleid? Op basis waarvan is deze lijn gestalte gekregen? Heeft het college of de gemeenteraad het beleid vastgesteld?
6. In artikel 2.3.2 wordt gesproken over CROW publicatie 182, in artikel 2.3.3 over CROW publicatie 317. Hoe verhouden deze publicaties zich tot elkaar en kunnen deze publicaties samen op gaan?
7. In het parkeerbeleid van Schoonhoven was een uitkoopregeling opgenomen. Deze bracht flexibiliteit aan op het gebied van parkeren. Door een strakkere regeling worden ontwikkelingen juist op slot gezet. Is dat de bedoeling?
8. Schoonhoven en Haastrecht zijn steden. Hoe moet 2.3.3 van de toelichting gelezen worden? Wat is van toepassing op Schoonhoven en Haastrecht?

9. De CROW bepaalt stedelijkheidsgraad op basis van omgevingsadressen-dichtheid. Conform deze systematiek zou Schoonhoven (en andere kernen) als 'matig stedelijk' moeten worden beschouwd (overeenkomstig het voormalige beleid). Waarom wordt afgeweken van de CROW?
10. Waarom wordt er niet eerst een goed beleidsstuk opgesteld, waarnaar verwezen kan worden?
11. Het bestemmingsplan is niet duidelijk. Verzocht wordt om het bestemmingsplan ondubbelzinnig en objectief te maken.

#### Reactie

1. In de regels is in 3.1.1 bepaald dat medewerking kan worden verleend aan een ontwikkeling, indien voorzien wordt in voldoende parkeergelegenheid. In bepaling 1.5 (in de begripsbepaling) is gedefinieerd wanneer er sprake is van 'voldoende parkeerplaatsen', namelijk als voldaan wordt aan de gemiddelde parkeercijfers van de CROW-publicatie 317 of diens rechtsopvolger, dan wel later door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels. Daarmee voldoet het plan aan jurisprudentie. Niet ingezien wordt hoe er in de regels verwezen wordt naar de toelichting.
2. Het is juist dat het jaartal in de regels van het ontwerpbestemmingsplan niet klopt. De CROW publicatie dateert uit oktober 2012. Het jaartal wordt gecorrigeerd in het vast te stellen bestemmingsplan.
3. Het is nu nog niet bekend of gemeentelijk beleid opgesteld gaat worden. Het bestemmingsplan wordt voor een periode van (tenminste) 10 jaar opgesteld. Niet uitgesloten kan worden dat de komende 10 jaar *geen* parkeerbeleid wordt opgesteld. Om te zorgen dat het bestemmingsplan dat nu opgesteld wordt toekomst bestendig is, is de toevoeging 'dan wel door het bevoegd gezag vastgestelde beleidsregels over parkeren' toegevoegd.

Het college van B&W is bevoegd voor het vaststellen van beleidsregels met betrekking tot parkeren.

4. Het parkeerbeleid van de voormalige gemeente Schoonhoven en voormalige gemeente Bergambacht is beleid van de voormalige gemeenten van vóór de fusie. In het beleid van de voormalige gemeente Schoonhoven (dat gebaseerd was op de voorloper van de CROW 317-publicatie) is aangegeven dat als de CROW de parkeercijfers actualiseert, de (voormalige) gemeente Schoonhoven zich aan die nieuwe cijfers conformeert.

Het parkeerbeleid van de voormalige gemeente Bergambacht dateert uit 2014. Dat beleid was gebaseerd op de parkeercijfers van de CROW (publicatie 317).

De beleidsstukken van de voormalige gemeenten onderscheiden inderdaad verschillende gebieden. De gebiedsindelingen (o.a. 'centrum' en 'schil centrum') heeft te maken met bereikbaarheidskenmerken. In gebieden die als 'centrum' worden, geeft de CROW een lager parkeercijfer, omdat deze gebieden beter bereikbaar zijn met andere modaliteiten. Te denken aan trein, tram en bus.

Het centrum van Bergambacht en Schoonhoven is, in vergelijking met de rest van de gemeente, niet beter bereikbaar met het openbaar vervoer. De Krimpenerwaard is een landelijke gemeente. Op basis daarvan heeft de gemeente ervoor gekozen om de gehele gemeente aan te merken als 'rest bebouwde kom'.

De reden dat de voormalige gemeenten Bergambacht en Schoonhoven wel verschillende gebiedsindelingen onderscheiden, is een politieke keuze geweest waarmee ontwikkelingen eenvoudiger vergund konden worden door de lagere parkeernorm. In de praktijk blijkt dat dit geleid heeft tot ongewenste situaties.

Het vast te stellen bestemmingsplan wordt aangevuld met bovengenoemde argumentatie.

#### Ontwerp bestemmingsplan Oosteinde 4 en Prinses Beatrixstraat 3:

In artikel 8.2 van het ontwerpbestemmingsplan 'Oosteinde 4 en Prinses Beatrixstraat 3' is bepaald dat voorzien moet worden in voldoende parkeergelegenheid. Dit wordt bepaald aan

de hand van CROW-publicatie 317.

- In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt het van rechtswege vervallen beleid van de voormalige gemeente Bergambacht aangehaald. Het vast te stellen bestemmingsplan wordt hierop aangepast.

Voor wat betreft de te hanteren parkeernorm wordt met het bestemmingsplan 'Oosteinde 4 en Prinses Beatrixstraat 3' aangesloten bij het gemiddelde parkeerkencijfer van de CROW voor 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijk' gebied. Daarmee wordt één op één aangesloten bij de parkeernorm van het paraplu-bestemmingsplan parkeren.

5. Met ingang van 1 januari 2017 is het parkeerbeleid van de voormalige gemeenten Bergambacht en Schoonhoven van rechtswege vervallen. Binnen de gemeente Krimpenerwaard wordt over het algemeen aangesloten bij het gemiddelde parkeerkencijfer van de CROW. Voor ontwikkelingen wordt ook maatwerk geleverd.

Met het vaststellen van het paraplu bestemmingsplan parkeren wordt de hiervoor genoemde lijn als toetsingskader geformaliseerd. Het bestemmingsplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

6. In paragraaf 2.3.2 van de toelichting wordt het civieltechnisch handboek van de gemeente benoemd. Dit handboek is een formeel document met de kaders en richtlijnen voor het ontwerpen en realiseren van civieltechnische en cultuurtechnische werken voor het (her-) inrichten van openbare buitenruimte in de gemeente.  
Het is juist wat de indiener van de zienswijze aangeeft: voor het aantal aan te leggen parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt verwezen naar de maximale parkeerkencijfers van CROW- publicatie 182. Deze publicatie is reeds in 2012 vervangen door publicatie 317.

Het parapluplan voor parkeren vormt een toetsingskader voor omgevingsvergunningen. Bij de beoordeling van omgevingsvergunningen dienen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd te worden op eigen terrein. Daarbij wordt aangesloten bij het gemiddelde parkeerkencijfer van CROW- publicatie 317.

In geval van een (her-)inrichting van de openbare ruimte is meestal geen omgevingsvergunning nodig. Herinrichting van de openbare ruimte in die gevallen getoetst aan het civieltechnisch handboek, waarbij getoetst wordt aan de CROW-publicatie 317 (in plaats van publicatie 182).

7. De voormalige afkoopregeling had tot doel om af te kunnen wijken van de opgelegde parkeernorm om op eigen terrein parkeerplaatsen te realiseren. Voor iedere parkeerplaats die niet op eigen terrein gerealiseerd kon worden, werd een bedrag in een parkeerfonds gestort waarmee de gemeente binnen 15 jaar en binnen een straal van 1 km van het projectgebied de benodigde openbare parkeerplaatsen realiseerde.

In de praktijk is gebleken dat deze regeling niet altijd goed werkte: ontwikkelingen werden gerealiseerd met een lagere parkeernorm, maar de benodigde 'afgekochte' parkeerplaatsen zijn niet (altijd) aangelegd.

Het paraplu bestemmingsplan bevat daarom geen afkoopregeling. Wel bevat het een mogelijkheid om af te wijken van de gestelde parkeernormen, waarmee flexibiliteit (maatwerk) mogelijk is. Daar staat alleen geen financiële vergoeding tegenover.

8. Zoals beschreven in paragraaf 2.3.3 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn de kernen Schoonhoven en Haastrecht op basis van de CROW te beschouwen als 'niet stedelijk'. Aanvullend wordt verwezen naar de beantwoording onder 4 en 9.
9. De hoogte van de parkeernorm wordt mede bepaald door de verstedelijkingsgraad. De CROW baseert de stedelijkheidsgraad op aantal adressen per km<sup>2</sup>. Een aantal kernen kunnen op grond van deze systematiek aangemerkt worden als 'matig stedelijk' gebied. Voor



een 'hogere stedelijkheidgraad', neemt de parkeernorm af.

De reden dat heel Krimpenerwaard in het parapluplan is aangemerkt heeft te maken met het gebrek aan alternatieve vervoerswijzen, als bus, trein en metro. Het aanbod van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer) is van een heel ander niveau dan de openbaar vervoer voorzieningen in meer verstedelijkte gebieden. Er zit een verband tussen de aanwezigheid van openbaar vervoer en verstedelijkingsgraad (zie ook de beantwoording onder 4).

Daarbij wordt opgemerkt dat de parkeernorm in 'niet stedelijk' gebied slechts 0,1 hoger is dan de parkeernorm in 'matig stedelijk' gebied.

10. Het is niet noodzakelijk eerst beleid op te stellen. Met een parapluplan is er een gemeente breed toetsingskader voor vergunningsaanvragen. Het bestemmingsplan anticipeert op parkeerbeleid dat de gemeente mogelijk in de toekomst gaat opstellen.
11. Niet duidelijk is waarom het bestemmingsplan niet duidelijk gevonden wordt. Naar aanleiding van de zienswijze en ambtshalve wijzigingen wordt het vast te stellen bestemmingsplan op onderdelen gewijzigd.

De punten 2 en 4 van de zienswijze leiden tot een aanpassing van het vast te stellen bestemmingsplan.

#### **Ambtshalve wijzigingen**

Naast de hiervoor genoemde wijzigingen als gevolg van een zienswijze is er een ambtshalve wijziging doorgevoerd in de regels in bepaling 3.1.1. De toegevoegde tekst (wijziging) is cursief en onderstreept weergegeven.

Regeling 3.1.1 was:

##### *3.1.1 Algemeen*

Het bevoegd gezag kan slechts een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het bepaalde in de CROW-publicatie 317 (oktober 2017) en diens rechtsopvolger(s).

En is gewijzigd in:

##### *3.1.1 Algemeen*

- a. *Indien de omvang of de functie van een gebouw, een bouwwerk of een terrein daartoe aanleiding geeft, moet voldaan worden aan voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein overeenkomstig het bepaalde in de CROW-publicatie 317 (oktober 2012) en diens rechtsopvolger(s).*
- b. Het bevoegd gezag kan slechts een omgevingsvergunning verlenen voor de activiteiten bouwen en/of het gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening indien bij de aanvraag wordt aangetoond dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid overeenkomstig het bepaalde in de CROW-publicatie 317 (oktober 2012) en diens rechtsopvolger(s)
- c. *De onder b genoemde bepalingen zijn alleen van toepassing voor aanvragen omgevingsvergunning waarvan het aannemelijk is dat deze een parkeervraag genereren.*