



# **Ontwerpbestemmingsplan CSV-locatie Vreeland 2016**

**Nota van beantwoording zienswijzen**

**Gemeente Stichtse Vecht  
Juli 2016**

**Planidentificatienummer (idn):**

NL.IMRO.1904.BPVreelandCSV-VG01

**Auteur(s):**

J. Martens

H. Steutel

**Datum:**

Vastgesteld in de raadsvergadering van 27 september 2016

**Opdrachtgever:**

Gemeente Stichtse Vecht

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
1.1	Doel en opzet van deze nota .....	4
1.2	Leeswijzer .....	5
2	Over de gevolgde procedure .....	6
2.1	Belangrijke stappen in de procedure .....	6
3	Ontvangen zienswijzen .....	7
3.1	Ingediende zienswijzen .....	7
3.2	Ontvankelijkheid .....	7
3.3	Behandeling zienswijzen .....	7
3.3.1	.....	7
3.3.2	.....	9
3.3.3	.....	10
3.3.4	.....	12
4	Ambtshalve wijzigingen .....	13
5	Staat van wijzigingen.....	14

# 1 Inleiding

## 1.1 Doel en opzet van deze nota

Het doel van deze Nota zienswijzen en staat van wijzigingen is het beantwoorden van de zienswijzen en benoemen van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan CSV-locatie Vreeland 2016.

In deze nota wordt allereerst gezien of de zienswijzen ontvankelijk zijn, waarna ze worden samengevat en beantwoord. Vervolgens worden de wijzigingen in het ontwerp als gevolg van de zienswijzen benoemd en de ambtshalve wijzigingen hieraan toegevoegd. Deze wijzigingen hebben betrekking op de plantoelichting, de planregels en de planverbeelding. Door het voorliggende (ontwerp-)bestemmingsplan met inbegrip van de staat van wijzigingen vast te stellen wordt het uiteindelijke bestemmingsplan vastgesteld, zoals dat later ter inzage komt te liggen in het kader van de beroepsprocedure.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen met ingang van vrijdag 6 mei 2016 tot en met donderdag 16 juni 2016, zowel digitaal via ruimtelijkeplannen.nl als in papieren vorm aan de gemeentebalie. De bekendmaking heeft voorafgaand plaatsgevonden in de Staatscourant en via de plaatselijke media. Tijdens deze periode heeft iedereen de gelegenheid gekregen een zienswijze kenbaar te maken over de inhoud van het plan. In totaal zijn 4 zienswijzen ontvangen, waarbij iedere zienswijze zowel meerdere onderwerpen kan omvatten als door meerdere personen naar voren kan zijn gebracht. Eén zienswijze is ondertekend door meerdere bewoners.

Het (concept) ontwerpbestemmingsplan is op 26 november 2015 in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan instanties en organisaties die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, namelijk:

1. Provincie Utrecht;
2. Veiligheid Regio Utrecht;
3. Waternet;
4. Omgevingsdienst Regio Utrecht;
5. Vitens;
6. Gasunie;
7. Waterschap AGV.

De overlegreacties zijn waar nodig verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan voordat deze ter inzage is gelegd voor zienswijzen.

## **1.2 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt een overzicht gegeven van de gevolgde procedure

In hoofdstuk 3 wordt de ontvankelijkheid van de zienswijzen beoordeeld aan de hand van gestelde wettelijke eisen en voor zover ze ontvankelijk zijn, kort samengevat en beantwoord. Per zienswijze wordt aangegeven of deze aanleiding geeft tot een aanpassing in het bestemmingsplan. Iedere zienswijze is in de inhoudsopgave voorzien van een nummer.

In hoofdstuk 4 komen de ambtshalve wijzigingen in het plan aan de orde

In hoofdstuk 5 wordt de staat van wijzigingen gegeven op het ontwerpbestemmingsplan.

## **2 Over de gevolgde procedure**

### **2.1 Belangrijke stappen in de procedure**

De volgende momenten zijn tot nu toe van belang geweest in de planvorming:

1. Vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) met ingang van 26 november 2015;
2. Vaststelling ontwerpbestemmingsplan "CSV-locatie Vreeland 2016" door college d.d. 25 april 2016;
3. Ter visielegging van het ontwerp bestemmingsplan met ingang met ingang van 6 mei tot en met 16 juni 2016.

Tijdens deze periode was het mogelijk een zienswijze in te dienen. Hiervan is door 4 personen en/of instanties gebruik gemaakt.

# 3 Ontvangen zienswijzen

## 3.1 Ingediende zienswijzen

Paragraaf
3.3.1
3.3.2
3.3.3
3.3.4

## 3.2 Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en ontvankelijk.

## 3.3 Behandeling zienswijzen

### Algemeen

- Samenvatten van de zienswijzen

Omdat de zienswijzen moeten worden samengevat kan het zijn dat de formulering van de zinnen anders is dan in de oorspronkelijke zienswijze.

- Wat kan geregeld worden in het bestemmingsplan

De gemeente kan met een bestemmingsplan regels vastleggen over de functie, locatie, hoogte en omvang van gebouwen en bouwwerken en het gebruik van gronden. Er zijn echter ook veel zaken (m.b.t. de uitvoering) die van invloed kunnen zijn op de omgeving waar de gemeente geen eisen aan kan stellen middels een bestemmingsplan.

### Behandeling zienswijzen

#### 3.3.1

	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing
3.3.1.1	De situatie op De Vliet is nu al niet veilig. Dit wordt nog onveiliger. Hoewel er op papier 2 aanrijroutes zijn, is het zeer waarschijnlijk dat De Vliet (in plaats van via de Spoorlaan) in praktijk de doorgaande route wordt (gelet op het verschil in drempels). Terwijl aan deze route een kinderspeeltuin grenst. Uitgaande van in eerste	In het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat de ontsluiting via De Vliet en de Floraweg plaatsvindt en voor fietsers/voetgangers eveneens via de Boterweg. De aanname dat de aanrijroute in de praktijk via De Vliet zal zijn, vanwege het verschil in drempels delen wij niet. De drempels van beide routes zijn vergelijkbaar, met de kanttekening dat de Spoorlaan vanwege het rechttere karakter van	Nee.

	<p>instantie het bouwverkeer en later 20 auto's die minimaal 2x per dag van en naar de woning gaan spreken we van een enorme toename ten opzichte van de huidige belasting van De Vliet.</p>	<p>de weg extra drempels heeft.          We verwachten geen hoge snelheden op De Vliet door de reeds aanwezige drempels, breedte van de straat en (langs)geparkeerde auto's.</p> <p>Het CROW heeft kencijfers opgesteld voor de verkeersgeneratie van verschillende functies. Van belang hierbij is ook de ligging van de functie. Vreeland is gecategoriseerd als matig stedelijk gebied, en de locatie ligt in de "rest bebouwde kom". Het bijbehorende kencijfer voor de te realiseren woningen (koop, tussen-/hoekwoning) bedraagt volgens het CROW tussen de 6,7 en 7,5 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal per woning. Aangezien er 12 (goedkope koop) grondgebonden rij- en hoekwoningen komen, zijn er als gevolg van deze ontwikkeling dan ook in totaal tussen de 81 en 90 gemotoriseerde verkeersbewegingen per etmaal te verwachten. Er wordt vanuit gegaan dat op de drukste momenten, in een spitsuur, 10% van de totale verplaatsingen plaats vindt. Dit komt neer op 8 tot 9 motorvoertuigen per uur in de spits. Omgerekend betreft dit 1 auto per 6,5 tot 7,5 minuut in de spits. Buiten de spitsperioden zal het aantal verkeersbewegingen als gevolg van deze ontwikkeling nog lager zijn.</p> <p>Om de toename van het verkeer te bepalen, is het ook relevant om te kijken naar de voormalige functie van het terrein. Voorheen zat hier een basisschool. Ook als gevolg van de voormalige functie zal verkeer door de straat zijn gereden. Het is echter lastig te bepalen hoeveel dit in de praktijk precies zal zijn geweest. De toename van het verkeer op dit deel van De Vliet zal dus lager zijn dan de hierboven berekende intensiteiten, al is het niet precies te bepalen hoeveel lager dit zal zijn.</p> <p>Echter, voor de conclusie maakt dit geen verschil. Ook als het verkeer met de berekende intensiteiten zal toenemen, betreft het daarmee een beperkt aantal verkeersbewegingen welke nog acceptabel is.</p>	
3.3.1.2	<p>Wat voor plannen heeft de gemeente om de verkeersveiligheid te garanderen tijdens de bouw?</p>	<p>Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf, maar ziet op de uitvoering en uitwerking. We verwachten geen problemen qua verkeersveiligheid, maar zullen dit zorgvuldig</p>	<p>Nee.</p>



		bekijken bij het verlenen van de omgevingsvergunning.	
3.3.1.3	Wat voor plannen heeft de gemeente om de verkeersveiligheid te garanderen na de bouw? Mijns inziens is het plaatsen van goede drempels op De Vliet in plaats van de huidige plateaus een wenselijke verandering ter optimalisatie van de verkeersveiligheid.	Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf, maar ziet op de uitvoering en uitwerking. We verwachten geen problemen qua verkeersveiligheid. Mochten de huidige plateaus in de toekomst onvoldoende blijken, dan kunnen we alsdan maatregelen nemen zoals het aanpassen van een drempel(s).	Nee.
3.3.1.4	Worden nog maatregelen genomen bij de uitrit van de wijk?	Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf, maar ziet op de uitvoering en uitwerking. We verwachten geen problemen. De erftoegangswegen dienen bij herinrichting in ieder geval te voldoen aan de minimum inrichtingseisen als vastgelegd in de CROW Publicatie 315. Zie ook punt 3.1.1.1. Mochten er in de toekomst toch problemen blijken, dan kunnen we alsdan aanvullende maatregelen treffen.	Nee.

### 3.3.2

	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing
3.3.2.1	Is het mogelijk de vuilcontainers te verplaatsen naar een plek naast de riool-overstortinstallatie?	Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan zelf, maar ziet op de uitvoering en uitwerking. Voor de locatie zal 1 ondergrondse container (restafval) worden gerealiseerd en een opstelplaats voor minicontainers (gft en papier). Wij achten het voor de ondergrondse container essentieel dat deze, i.v.m. sociale controle op afval naast de container, niet op de door reclamant voorgestelde plek wordt gerealiseerd. Naast de locatie van de ondergrondse container zal plek moeten zijn om de mini-containers te plaatsen. Deze plek dient dusdanig gesitueerd te zijn dat er een vrachtwagen bij kan komen. De locatie aan de kop van het plantsoen voldoet hier aan.	Nee.
3.3.2.2	Het plan voorziet in slechts 17 parkeerplaatsen voor 12 woningen. Alle normen ten spijt, zal dit het parkeerprobleem vergroten, omdat op den duur 2 auto's per woning zullen komen.	Ingevolge het Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) zijn voor de verschillende kernen parkeernormen vastgesteld. Vreeland is gecategoriseerd als matig stedelijk gebied en de locatie ligt in de "rest bebouwde kom". De bijbehorende parkeernorm voor de te realiseren woningen (sociale koop) bedraagt volgens het GVVP 1,7 per woning. Dit betekent dat voor de ontwikkeling (12*1,7) 20,4 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 4 ( <i>berekende</i> parkeerplaatsen) op eigen terrein en 17 in het openbaar gebied. Op eigen terrein zouden <i>theoretisch</i> 8 parkeerplaatsen mogelijk zijn (er kunnen 2 auto's achter elkaar op de oprit). Het theoretische	Ja, op basis van geactualiseerd ontwikkelplan wordt in de Toelichting onder 4.10 Parkeren het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gewijzigd van 3 naar 4 en het aantal parkeerplaatsen in het openbaar gebied van 18 naar 17. Het totale aantal parkeerplaatsen blijft met minimaal 21 gelijk.

		aantal parkeerplaatsen is derhalve 25 voor 12 woningen.	
3.3.2.3	Het parkeerterrein is niet bij het bestemmingsplan betrokken of opnieuw ingericht. Het woningblok aan de Boterweg gaat wellicht ook gebruikmaken van het parkeerterrein. De Dorpsraad heeft een inrichtingsvoorstel d.d. 1 juni 2016 bijgevoegd waarmee het aantal parkeerplaatsen toeneemt van 9 naar 15 parkeerplaatsen.	Het is juist dat het parkeerterrein aan de Boterweg niet binnen het plangebied is betrokken, in die zin dat het binnen de bestemmingsplangrenzen valt. Desondanks hebben wij met de ontwikkelaar afgesproken dat het parkeerterrein aan de Boterweg (de voormalige parkeervoorziening van het onderwijzend personeel van de school) wordt heringericht. Aangezien binnen het plangebied wordt voldaan aan de voorgeschreven parkeernormen (zie 3.3.2.2) is de herinrichting waarmee extra parkeerplaatsen worden gecreëerd, formeel niet verplicht. Gelet op zorgen die zijn geuit, is de mogelijkheid om het aantal parkeerplaatsen aan de Boterweg uit te breiden, op basis van de schets onderzocht. Door de tuin van de meest noordwestelijke hoekwoning ca. 3 meter te versmallen, ontstaat meer ruimte voor de herinrichting van het parkeerterrein. In plaats van de huidige 8 (formele) parkeerplaatsen kunnen dan 12 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.	Ja, deel plangebied wordt betrokken bij parkeerterrein Boterweg.
3.3.2.4	Wanneer wordt het plan, dat de Dorpsraad overigens verder wel mooi vindt, nu echt uitgevoerd?	Dit is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad, beroepstermijn en verlening van de omgevingsvergunning.	Nee.

### 3.3.3

	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing
3.3.3.1	De woningen naast het parkeerterreintje aan de Boterweg hebben geen parkeervoorziening in de buurt. Zij zullen hier in het ongunstigste geval met 6 auto's parkeren. Ons wordt geadviseerd, indien het parkeerterrein vol is op de parkeerplaats van het plangebied te parkeren.	De parkeervoorziening binnen het plangebied ligt op ca. 35 meter loopafstand van de meest noordoostelijke woning. Ingevolge het GVVP is 100 meter een acceptabele loopafstand van de woning tot een parkeervoorziening. Uw zienswijze dat de parkeervoorziening niet in de buurt ligt, is derhalve ongegrond. Uiteindelijk zal er een wisselwerking plaatsvinden tussen de parkeerplaatsen aan de Boterweg en de parkeerplaatsen in het plangebied doordat er een voetpad aanwezig is tussen de parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen in het plangebied kunnen ook gebruikt worden door bewoners aan de Boterweg.	Nee.
3.3.3.2	De parkeernorm van 1,7 is op zich prima. Het parkeerterrein is niet goed (centraal) gesitueerd in de nieuwe wijk.	Gekozen is voor een hofstructuur, waarbij de parkeervoorziening juist een minder prominente plaats heeft. De woningen zijn gesitueerd rondom een centraal gelegen groen hofje.	Nee.
3.3.3.3	De doorgang voor fietsers/voetgangers stimuleert om te	Deze zienswijze heeft geen betrekking op het bestemmingsplan	Nee.

	<p>parkeren op de Boterweg voor enkele nieuwe bewoners. Een oplossing is om geen doorgang te creëren en eveneens te voorkomen dat een doorgang door de struiken ontstaat.</p>	<p>zelf, maar ziet op de uitvoering en uitwerking. We verwachten geen problemen qua extra parkeerdruk, met name door de 4 extra gecreëerde parkeerplaatsen aan de Boterweg (zie 3.3.3.6). Daarbij zal door het voetgangerspad uiteindelijk een wisselwerking plaatsvinden tussen de parkeerplaatsen aan de Boterweg en de parkeerplaatsen in het plangebied. De parkeerplaatsen in het plangebied kunnen ook gebruikt worden door bewoners aan de Boterweg.</p>	
3.3.3.4	<p>Er zijn nu al onvoldoende parkeerplaatsen op de Boterweg. De norm van 1,4 wordt bij ons niet gehaald. Als er nog 6 auto's bijkomen en in de toekomst de 55+ woningen door gezinnen worden bewoond. En er wordt ook geen rekening gehouden met de achterhuizen op de Boterweg. Het plan levert extra parkeerdruk op.</p>	<p>Binnen het plan is de parkeeroplossing gebaseerd op het te realiseren woningbouwprogramma. Op basis van de normen uit het GVVP worden 17 parkeerplaatsen in het openbare gebied aangelegd. In de aangrenzende Boterweg is sprake van parkeerdruk. Reclamanten hebben de zorg geuit dat de bewoners van het nieuwe plan deze parkeerdruk gaan verhogen. Aangezien het plan voldoet aan de voorgeschreven parkeernormen is dit geen terechte zorg. Desondanks hebben wij samen met de ontwikkelaar afgesproken dat het parkeerterrein aan de Boterweg (de voormalige parkeervoorziening van het onderwijzend personeel van de school) wordt heringericht. Dit levert per saldo 4 extra parkeerplaatsen op (zie 3.3.3.6).</p>	<p>Ja, deel plangebied wordt betrokken bij parkeerterrein Boterweg. Ja, op basis van geactualiseerd ontwikkelplan wordt in de Toelichting onder 4.10 Parkeren het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gewijzigd van 3 naar 4 en het aantal parkeerplaatsen in het openbaar gebied van 18 naar 17. Het totale aantal parkeerplaatsen blijft met minimaal 21 gelijk.</p>
3.3.3.5	<p>Vanaf Boterweg 22 tot en met 46 zijn 24 huizen, met 8 officiële parkeerplaatsen op het parkeerterrein en 7 langs de weg. Dit betekent een parkeernorm van 0,6 die met de komst van de woningen 0,34 wordt.</p>	<p>Gerekend vanaf Boterweg 22 t/m 46 komen wij op 13 woningen. Inclusief de tegenovergelegen 5 woningen (Boterweg 7 t/m 15) zijn dat 18 woningen. Het huidige totale aantal formele openbare parkeerplaatsen is 15. Op het parkeerterrein aan de Boterweg zijn er 7 gelegen en in de Boterweg tellen wij er 8. Na herinrichting van het parkeerterrein is het totale aantal parkeerplaatsen 19 (norm van 1,05).</p>	<p>Ja, deel plangebied wordt betrokken bij parkeerterrein Boterweg.</p>
3.3.3.6	<p>Herindeling van het parkeerterrein met hoogstens 3 parkeerplaatsen levert niks op, omdat deze onofficieel al worden gebruikt.</p>	<p>We hebben de situatie nogmaals bekeken mede op basis van de schets van de Dorpsraad. Door de tuin van de meest noordwestelijke hoekwoning ca. 3 meter te versmallen, ontstaat meer ruimte voor de herinrichting van het parkeerterrein. In plaats van de huidige formele 8 parkeerplaatsen kunnen dan 12 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.</p>	<p>Ja, deel plangebied wordt betrokken bij parkeerterrein Boterweg.</p>
3.3.3.7	<p>Op de parkeerplaats een bord plaatsten waarop staat 'parkeren alleen voor bewoners Boterweg'.</p>	<p>Het parkeerterrein aan de Boterweg is een openbare parkeerplaats. Het plaatsen van een dergelijk bord heeft dan ook geen status. Om die reden nemen wij deze suggestie niet over.</p>	<p>Nee.</p>

3.3.3.8	We verzoeken om meer parkeerplaatsen te creëren op de Boterweg.	Zie onder 3.3.3.6	Ja, deel plangebied wordt betrokken bij parkeerterrein Boterweg.
---------	---	-------------------	--

### 3.3.4

	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente	Aanpassing
3.3.4.1	Het bestemmingsplan houdt geen rekening met het bestaande parkeerprobleem in dit deel van Vreeland en de adviezen van omwonenden tijdens de inloopavonden om een parkeernorm van minimaal 2,0 te hanteren.	Ingevolge het Gemeentelijke Verkeer- en VervoerPlan (GVVP) zijn voor de verschillende kernen parkeernormen vastgesteld. Vreeland is gecategoriseerd als matig stedelijk gebied en de locatie ligt in de “rest bebouwde kom”. De bijbehorende parkeernorm voor de te realiseren woningen (sociale koop) bedraagt volgens het GVVP 1,7 per woning. Dit betekent dat voor de ontwikkeling (12*1,7) 20,4 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarvan 4 ( <i>berekende</i> parkeerplaatsen) op eigen terrein en 17 in het openbaar gebied. Op eigen terrein zouden <i>theoretisch</i> 8 parkeerplaatsen mogelijk zijn (er kunnen 2 auto's achter elkaar op de oprit). Het theoretische aantal parkeerplaatsen is derhalve 25 voor 12 woningen.	Ja, op basis van geactualiseerd ontwikkelplan wordt in de Toelichting onder 4.10 Parkeren het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gewijzigd van 3 naar 4 en het aantal parkeerplaatsen in het openbaar gebied van 18 naar 17. Het totale aantal parkeerplaatsen blijft met minimaal 21 gelijk.
3.3.4.2	Indien het plan niet wordt aangepast, en in de toekomst meer bermparkeren op de Nigtevechtseweg wordt geconstateerd, verwacht ik een passende oplossing.	We hebben de situatie nogmaals bekeken. Door de tuin van de meest noordwestelijke hoekwoning ca. 3 meter te versmallen, ontstaat meer ruimte voor de herinrichting van het parkeerterrein. In plaats van de huidige formele 8 parkeerplaatsen kunnen dan 12 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.	Ja, deel plangebied wordt betrokken bij parkeerterrein Boterweg.
3.3.4.3	Het realiseren van 1 woning minder, levert genoeg ruimte voor minimaal 22 parkeerplaatsen en meer groen.	Eerder zijn plannen gemaakt voor 14 tot 17 woningen. Het huidige plan met uiteindelijk 12 woningen achten wij stedenbouwkundig goed inpasbaar. Met name ook door de wijze waarop de parkeervoorziening is ingepast. Doordat n.a.v. zienswijzen een deel van het plangebied betrokken wordt bij het parkeerterrein aan de Boterweg, ontstaat hier ruimte om 4 extra parkeerplaatsen mogelijk te maken in het openbaar gebied. Hiermee komen we tegemoet aan de zorg dat de parkeerdruk als gevolg van dit woningbouwplan in de omgeving toeneemt.	Nee.

## 4 Ambtshalve wijzigingen

nr	Onderdeel	Omschrijving	Aanleiding
	<b>Verbeelding</b>		
1	Strookje Groen.	Wijzigen bestemming Groen in Water	Onjuist ingetekend. Sloot loopt verder door.
2	Strook Groen langs het water.	Wijzigen bestemming Groen in Tuin.	Verkaveling/koopakte. Betreft geen openbaar groen, maar privé tuinen gelet op verkaveling.
	<b>Regels</b>		
3	Overige regels toevoegen	<p>Parkeren</p> <p>1.1. Parkeernormen</p> <p>Een omgevingsvergunning voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken ten dienste van de bestemming kan alleen worden verleend indien in, op of onder het gebouw dan wel op het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien, conform de parkeernormen zoals opgenomen in het 'Gemeentelijk Verkeeren Vervoerplan Stichtse Vecht 2013, deel B: Nota Parkeernormen, vastgesteld door de raad op 29 september 2015. Indien de nota niet voorziet in een parkeernorm voor een specifieke functie, stelt het bevoegd gezag een parkeernorm vast.</p> <p>1.2 Afwijken van de parkeernormen</p> <p>Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in 1.1 indien:</p> <p>a. aanpassing van het bouwplan om alsnog te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte redelijkerwijs niet kan worden verlangd; of</p> <p>b. op een andere wijze is of wordt voorzien in</p>	<p>Door het vervallen van de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening is het opnemen van een parkeerregeling in nieuwe bestemmingsplannen noodzakelijk, omdat bouwplannen anders niet meer kunnen worden getoetst op parkeren. Voorheen ging dat via de Bouwverordening, maar doordat die geen stedenbouwkundige bepalingen meer bevat, is dat niet langer mogelijk. Om alsnog bij het verlenen van de omgevingsvergunning afdoende parkeerplaatsen inclusief die op eigen terrein af te dwingen nemen wij dit op.</p>

		voldoende parkeergelegenheid om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen.	
	<b>Toelichting</b>		
	/		
	<b>Bijlagen</b>		
	/		

## 5 Staat van wijzigingen

nr	Onderdeel	Omschrijving	Aanleiding
	<b>Verbeelding</b>		
1	Strookje water	Wijzigen bestemming Groen in Water.	Ambtshalve 1.
2	Strook Groen langs het water	Wijzigen Groen in Tuin.	Ambtshalve 2.
3	Strook met bestemming Tuin/Wonen naast parkeerterrein Boterweg	Wijzigen Tuin/Wonen in Verkeer	3.3.2.3/ 3.3.3.4-5-6-8/3.3.4.2
	<b>Regels</b>		
4	Overige regels toevoegen	<p>Parkeren</p> <p>1.1. Parkeernormen</p> <p>Een omgevingsvergunning voor het oprichten van gebouwen en bouwwerken ten dienste van de bestemming kan alleen worden verleend indien in, op of onder het gebouw dan wel op het onbebouwde terrein dat bij het gebouw hoort, in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien, conform de parkeernormen zoals opgenomen in het 'Gemeentelijk Verkeeren Vervoerplan Stichtse Vecht 2013, deel B: Nota Parkeernormen, vastgesteld door de raad op 29 september 2015. Indien de nota niet voorziet in een parkeernorm voor een specifieke functie, stelt het bevoegd gezag een parkeernorm vast.</p> <p>1.2 Afwijken van de parkeernormen</p>	Ambtshalve 3

		Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het afwijken van het bepaalde in 1.1 indien: a. aanpassing van het bouwplan om alsnog te kunnen voorzien in voldoende parkeerruimte redelijkerwijs niet kan worden verlangd; of b. op een andere wijze is of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen.	
	<b>Toelichting</b>		
5	Paragraaf 4.10	Op basis van geactualiseerd ontwikkelplan wordt in de Toelichting onder 4.10 Parkeren het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gewijzigd van 3 naar 4 en het aantal parkeerplaatsen in het openbaar gebied van 18 naar 17. Het totale aantal parkeerplaatsen blijft met minimaal 21 gelijk.	3.3.2.2/3.3.3.4/ 3.3.4.1
	<b>Bijlagen</b>		
	/		