

TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22b Parkeernormen Doesburg

Inhoudsopgave

Motivering	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Ligging plangebied	4
1.3 Het tijdelijke omgevingsplan	4
1.4 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Normen voor parkeren en laden/lossen	5
2.1 Doel	5
2.2 Werkwijze	5
Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving	7
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	8
Hoofdstuk 5 Conclusie	9
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	10
6.1 Inleiding	10
6.2 Juridische systematiek	10
6.3 Toepassingsbereik TAM-omgevingsplan	10
6.4 Verbeelding	10
6.5 Regels	10
Hoofdstuk 7 Overige aspecten	12
7.1 Participatie	12
7.2 Financiële uitvoerbaarheid	12
7.3 Vooroverleg	12
 Regels	 13
Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen	14
Artikel 1 Toepassingsbereik	14
Artikel 2 Begripsbepalingen	15
Hoofdstuk 2 Algemene regels	17
Artikel 3 Toepassingsbereik	17
Artikel 4 Anti-dubbeltelregel	17
Artikel 5 Gebruiksactiviteit - algemeen	17
Artikel 6 Beoordelingsregels - algemeen	17
Hoofdstuk 3 Overgangsregels	19
Artikel 7 Toepassingsbereik	19
Artikel 8 Overangsrecht	19
 Bijlagen bij de regels	 20
Bijlage 1 Lijst met parkeernormen (woonfuncties)	21
Bijlage 2 Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties)	22

Motivering

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte aan de benodigde parkeerruimte te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan op eigen terrein wordt voldaan aan het aantal benodigde parkeerplaatsen. In bepaalde situaties kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als er bij bestaande bebouwing onvoldoende ruimte op eigen terrein is of als er op andere wijze in parkeerruimte wordt voorzien.

Huidig kader voor de parkeernormen is het in 2018 vastgestelde Paraplubestemmingsplan Parkeren (als tijdelijk onderdeel van het omgevingsplan). Voor de te hanteren parkeernormen is destijds aangesloten bij de parkeerkencijfers van Nationaal kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte (CROW: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, oktober 2012). Deze normen zijn echter gedateerd en voldoen niet meer aan de huidige inzichten rondom parkeren en de situatie in Doesburg.

In juli 2024 is een nieuwe CROW gepubliceerd (publicatie 744) met daarin de meest recente inzichten over parkeernormen. Ook is er informatie van de afgelopen jaren beschikbaar over het daadwerkelijke autobezit voor woningen in Doesburg. Om ontwikkelingen aan de laatst geldende richtlijn en feitelijke situatie te kunnen toetsen, heeft de gemeente Doesburg de parkeernormen geactualiseerd. In de Nota Parkeernormen Doesburg 2025 is het toetsingskader opgenomen voor voldoende parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

De juridische borging van deze nota dient nu te gebeuren via een wijziging van het omgevingsplan. Ter onderbouwing van de wijziging van het omgevingsplan is voorliggende motivering opgesteld.

1.2 Ligging plangebied

De wijziging van het omgevingsplan geldt voor het gehele grondgebied van de gemeente Doesburg.

1.3 Het tijdelijke omgevingsplan

Huidig kader voor de parkeernormen is het 'Parapluplan parkeren' (vastgesteld op 28 juni 2018) als tijdelijk onderdeel van het omgevingsplan. Vanuit de andere bestemmingsplannen die onderdeel zijn van het tijdelijk onderdeel van het omgevingsplan wordt verwezen naar het paraplubestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Deze motivering gaat in op dat deel van het besluit waar het gaat over een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In de motivering is het volgende opgenomen:

- een beschrijving van de nieuwe nota voor de parkeernormen (Hoofdstuk 2);
- een samenvatting van het relevante beleid van Rijk, provincie, regio en gemeente en hoe het initiatief past binnen deze beleidskaders (Hoofdstuk 3);
- in Hoofdstuk 4 wordt het plan inhoudelijk getoetst op de milieu- en omgevingsaspecten die relevant zijn voor een veilige en gezonde leefomgeving, een goede omgevingskwaliteit;
- in Hoofdstuk 5 wordt de conclusie getrokken ten aanzien van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
- een toelichting op de juridische opzet van het plan staat in Hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 2 Normen voor parkeren en laden/lossen

2.1 Doel

Parkeernormen worden gehanteerd om bij bouwplannen of wijzigingen in het gebruik de behoefte aan de benodigde parkeerruimte te bepalen. Het uitgangspunt is dat bij de ontwikkeling van een plan op eigen terrein wordt voldaan aan het aantal benodigde parkeerplaatsen. In bepaalde situaties kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld als er bij bestaande bebouwing onvoldoende ruimte op eigen terrein is of als er op andere wijze in parkeerruimte wordt voorzien.

Daarmee maakt parkeerruimte onderdeel uit van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Deze term is afkomstig uit de Omgevingswet (artikel 4.2) en is een manier om de ruimte in een gebied zo te verdelen dat verschillende functies (zoals wonen, werken en recreatie, met daarbij behorende voorzieningen waaronder parkeren), op een slimme manier worden gecombineerd en conflicten worden voorkomen. Het doel is om een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving te creëren.

Voor de bevoorrading van winkels en horeca moeten vrachtwagens geladen en gelost kunnen worden. In sommige gevallen is het wenselijk om hieraan kaders te stellen, bijvoorbeeld om verkeersonveilige situaties te voorkomen.

2.2 Werkwijze

In juli 2024 is een nieuwe CROW gepubliceerd (publicatie 744) met daarin de meest recente inzichten over parkeernormen. Ook is er informatie van de afgelopen jaren beschikbaar over het daadwerkelijke autobezit voor woningen in Doesburg. Om ontwikkelingen aan de laatst geldende richtlijn en feitelijke situatie te kunnen toetsen, heeft de gemeente Doesburg de parkeernormen geactualiseerd. In de Nota Parkeernormen Doesburg 2025 is het toetsingskader opgenomen voor voldoende parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hieronder wordt op de belangrijkste onderdelen ingegaan.

De parkeernorm, parkeerbalans en de parkeerbehoefte

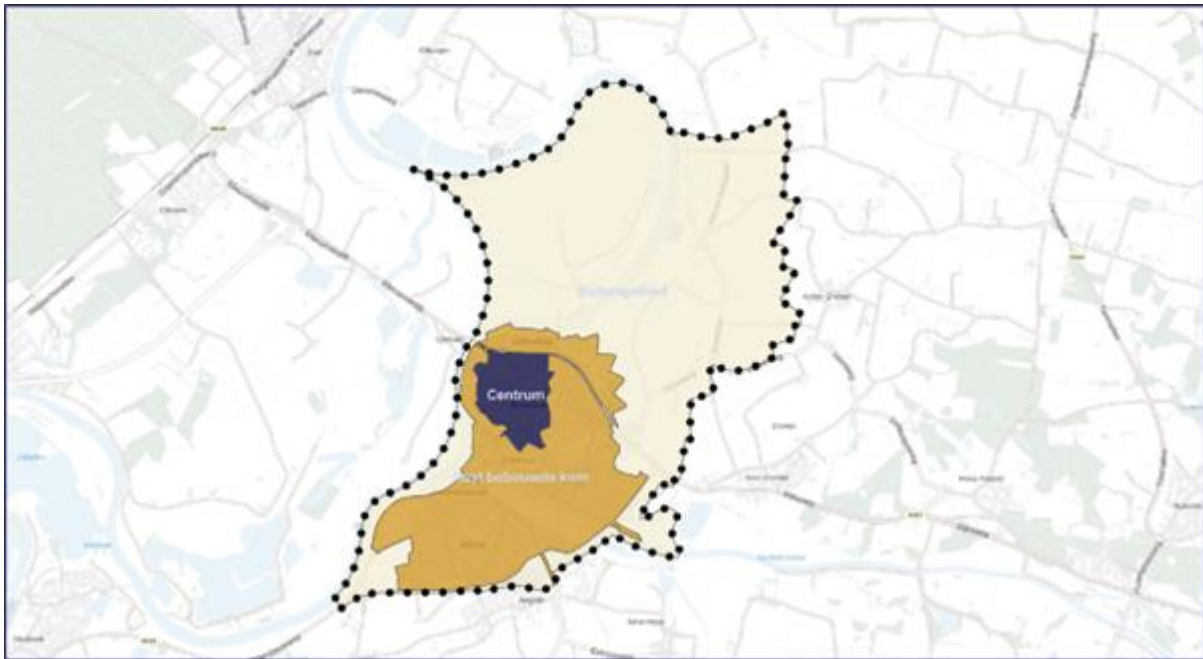
Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn per eenheid/maatstaaf, zoals oppervlakten (vierkante meters) of aantal (wooneenheid). Op basis van de functies die worden gerealiseerd, met de bijbehorende parkeernormen, wordt een parkeerbalans opgesteld. Daarbij wordt per functie het aantal eenheden keer de parkeernorm uitgerekend. In een parkeerbalans wordt ook rekening gehouden met tekorten van eerder gebruik en de aanwezigheid van doelgroepen tijdens de dag (dubbelgebruik wanneer functies deels op andere tijden parkeerplaatsen nodig hebben).

Uit de parkeerbalans volgt een parkeerbehoefte: hoeveel parkeerplaatsen zijn voor een ontwikkeling nodig. Deze behoefte kan op verschillende manieren worden opgelost, waarbij de volgorde is om eerst op eigen terrein te kijken en daarna pas naar andere oplossingen:

1. Parkeren op eigen terrein;
2. Parkeren in private parkeervoorzieningen in de omgeving;
3. Parkeren in openbare parkeervoorzieningen (in de openbare ruimte of in parkeergarages) in de omgeving.

Indeling in deelgebieden

De locatie van een functie is van belang voor de omvang van de parkeervraag. Functies in het centrum hebben namelijk over het algemeen een lagere parkeervraag dan dezelfde functies aan bijvoorbeeld de rand van het dorp. Meerdere factoren zoals het autogebruik, het fietsgebruik, de OV-bereikbaarheid en de bereikbaarheid te voet, spelen hierin een rol. Als gevolg hiervan worden binnen de verschillende gebieden andere parkeernormen gehanteerd.



Nieuwe indeling van Doesburg in deelgebieden t.b.v. parkeernormen

CROW maakt onderscheid in vier stedelijke zones: centrum, schil centrum, rest bebouwde kom en buitengebied. Voor het bepalen van de parkeernormen in Doesburg wordt aangesloten bij de gebiedsindeling zoals opgenomen in het huidige Parapluplan Parkeren, waarbij de grenzen geactualiseerd zijn daar waar nieuwe ontwikkelingen zijn geweest sinds 2018 of al zijn gepland. De nieuwe begrenzing sluit aan op de grens die voor het omgevingsplan gehanteerd gaat worden voor de bebouwde kom (voor o.a. geur en houtkap).

Nieuwe parkeernormen

In de nieuwe parkeernota wordt aangesloten bij de meest actuele parkeerkcijfers van het CROW uit 2024. Deze parkeerkcijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. In de nota is voor woonfuncties ook gekeken naar CBS-gegevens over het daadwerkelijke autobezit in Doesburg. Voor niet-woonfuncties blijven de autoparkeernormen gebaseerd op CROW (hiervoor zijn ook geen gegevens over daadwerkelijk autogebruik beschikbaar).

De parkeernormen in deze nota zijn gebaseerd op de meest recente CROW-parkeerkcijfers (publicatie 744), passend bij de stedelijkheidsklassen die van toepassing zijn voor Doesburg. De analyse van de stedelijkheidsklassen is opgenomen als bijlage bij de parkeernota.

De kencijfers van het CROW zijn geen normen, maar richtlijnen. Ze geven per functie niet één getal, maar een bepaalde bandbreedte weer (minimaal-maximaal). De gemeente Doesburg hanteert het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers als vertrekpunt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Op deze wijze kan, afhankelijk van de locatie en specifieke kenmerken van de functie, bepaald worden wat benodigde invulling van het aantal parkeerplaatsen is. Deze normen zijn terug te vinden in de bijlagen bij deze nota en worden via de wijziging ook in het omgevingsplan opgenomen.

Laden en lossen

Voor het laden/lossen past de gemeente Doesburg de richtlijnen toe die door het landelijke kennisplatform CROW zijn opgesteld.

Hoofdstuk 3 Beleid en regelgeving

Deze wijziging van het omgevingsplan regelt alleen juridisch de parkeernormen van de gemeente en heeft geen betrekking op belangen van andere overheidsinstanties. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de nieuwe Nota Parkeernormen Doesburg 2025. In deze nota worden ook de andere gemeentelijke beleidskaders genoemd die raken aan parkeren en laden/lossen.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

Er zijn met voorliggende wijziging van het omgevingsplan geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. Het voorziet in actualisatie van de huidige parkeernormen en voortzetting van de kaders voor laden/lossen. Wel nieuw is dat via de Nota Parkeernormen Doesburg 2025 duidelijker vastgelegd wordt hoe de parkeernormen toegepast moeten worden om tot de parkeereis te komen. Via de wijziging omgevingsplan en de nota parkeernormen wordt geborgd dat er bij nieuwe ontwikkelingen voorzien moet worden in goede oplossingen voor parkeren en laden/lossen. Daarmee zijn er door deze wijziging van het omgevingsplan en de nota parkeren zelf geen effecten op de fysieke leefomgeving, doel is juist om een goede omgevingskwaliteit te waarborgen.

Hoofdstuk 5 Conclusie

Om een omgevingsplan te kunnen wijzigen dient het te voldoen aan de wettelijk eis dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Om deze vraag te beantwoorden is een afweging nodig tussen alle relevante aspecten met betrekking tot het plan. In voorgaande hoofdstukken is ingegaan op deze aspecten.

Hieruit blijkt dat er geen aspecten zijn die beperkend werken op de gewenste beleidsontwikkeling. Met de ontwikkeling wordt bijgedragen aan de beleidsdoelen van de gemeente ten aanzien van parkeren en laden/lossen. Dit zorgt voor zorgvuldig ruimtegebruik en een goede omgevingskwaliteit, waarbij een veilige en gezonde fysieke leefomgeving kan worden gewaarborgd. Daarmee is er sprake van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

Onderhavig TAM-omgevingsplan vormt een wijziging van het omgevingsplan. Het TAM-omgevingsplan is op het oog een omgevingsplan dat losstaat van de rest van het omgevingsplan. Toch is het functioneel en juridisch een integraal onderdeel van het omgevingsplan. Het TAM-omgevingsplan is een tijdelijke alternatieve maatregel (TAM) voor gemeenten die in de beginperiode van de Omgevingswet nog niet in staat zijn om een omgevingsplan in STOP/TPOD op te stellen of te wijzigen. Kort gezegd houdt TAM-omgevingsplan in dat de oude IMRO-standaard voor planvorming tijdelijk kan worden gebruikt onder de Omgevingswet (nieuw juridisch kader, oude techniek).

6.2 Juridische systematiek

Hoewel onderhavig initiatief gebruik maakt van bestaande techniek, wordt juridisch wel voldaan aan de regels van de Omgevingswet. De regels en verbeelding van voorliggend TAM-omgevingsplan zijn opgesteld in lijn met Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP). Het juridisch bindend gedeelte van het TAM-omgevingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de functies zijn aangegeven. De regels zijn onderverdeeld in een preambule en vier hoofdstukken:

- Preambule;
- Hoofdstuk 1: Inleidende bepalingen
- Hoofdstuk 2: Algemene regels
- Hoofdstuk 3: Overgangsregels

6.3 Toepassingsbereik TAM-omgevingsplan

Om te zorgen dat het TAM-omgevingsplan juridisch één geheel is met het omgevingsplan van rechtswege, wordt het als het ware als een nieuw hoofdstuk toegevoegd. Onderhavig TAM-omgevingsplan dient dus ook als dusdanig gelezen te worden, in samenhang met de bruidsschat van het omgevingsplan. Daarom is er in de regels van onderhavig TAM-omgevingsplan een pre-ambule opgenomen, waarin staat dat het plan vigeert als hoofdstuk 22b van het omgevingsplan. Dit TAM-omgevingsplan (hierna: plan) wijzigt het omgevingsplan in die zin dat na hoofdstuk 22 van het omgevingsplan een hoofdstuk 22b wordt ingevoegd, bestaande uit de regels van dit plan. De hoofdstukken in de regels moeten gelezen worden als paragrafen van hoofdstuk 22b van het omgevingsplan Doesburg. Dit plan komt in het tijdelijke deel van het omgevingsplan.

6.4 Verbeelding

Op de verbeelding is de omvang van het plangebied aangeduid. In dit geval gaat het om het gehele grondgebied van de gemeente. Door middel van gebiedsaanduidingen is onderscheid gemaakt in drie typen gebieden waarvoor eigen parkeernormen gelden:

- overige zone – centrum Doesburg
- overige zone - rest bebouwde kom
- overige zone – buitengebied

6.5 Regels

6.5.1 Hoofdstuk 1 Toepassingsbereik

In artikel 1 is aangegeven dat alle andere regels dan parkeren uit het tijdelijk deel van het omgevingsplan van toepassing blijven. Ook wordt aangegeven voor welk gebied de wijziging van toepassing is. In artikel 2 zijn de begrippen opgenomen die in de regels worden gebruikt.

6.5.2 Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 4 (Anti-dubbeltelregel) dient om te voorkomen dat indien in het omgevingsplan bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. In artikel 5 is aangegeven welk gebruik in strijd is met de regels. Artikel 6 regelt de voorwaardelijke verplichtingen voor parkeren en laden/lossen. In dit artikel is geregeld dat bij nieuwbouw, uitbreiding of functiewijziging voorzien moet zijn in voldoende parkeergelegenheid. Of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen die in de bijlagen van de regels zijn opgenomen en voor de overige de kaders in de Nota Parkeernormen Doesburg 2025. Als de parkeernota in de toekomst wordt herzien, dient getoetst te worden aan de rechtsopvolger(s) van vernoemde nota. Het laden/lossen wordt beoordeeld aan de hand van de richtlijnen van het landelijke kennisplatform CROW.

Indien niet voorzien kan worden in voldoende voorzieningen voor parkeren of laden/lossen op eigen terrein, dan kan via een vergunningsvoorschrift worden afgeweken. Voorwaarde is wel dat een naar aard en omvang gelijkwaardige voorziening wordt getroffen die voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.5.3 Hoofdstuk 3

In dit hoofdstuk staan de overgangsregels voor bestaande bouwwerken en bestaande gebruiksactiviteiten die afwijken van het omgevingsplan.

Hoofdstuk 7 Overige aspecten

Behalve de beoordeling of er sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, dient ook ingegaan te worden op de aspecten participatie, kostenverhaal en vooroverleg. In dit hoofdstuk worden deze aspecten behandeld om te kunnen beoordelen of het plan maatschappelijk en economisch uitvoerbaar is.

7.1 Participatie

Onder de Omgevingswet is het belang van participatie toegenomen. De gemeente Doesburg hanteert geen verplichtingen ten aanzien van participatie bij wijzigingen van het omgevingsplan. Wel wordt gestimuleerd om aan participatie te doen. In dit geval heeft er geen participatie plaats gevonden voorafgaand aan de wettelijke procedure. De wijziging ziet niet op een concreet initiatief dat effecten heeft voor omwonenden. Het actualiseert de huidige parkeernormen, zodat bij nieuwe ontwikkelingen aan de meest recente inzichten en beleidskaders getoetst kan worden.

Gedurende de wettelijke procedure heeft iedereen de gelegenheid gehad om zienswijzen in te dienen over de ontwerpversie van de wijziging van het omgevingsplan. Eventuele zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming door de gemeenteraad.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

De Omgevingswet biedt ruimte aan initiatiefnemers voor de ontwikkeling van activiteiten in de fysieke leefomgeving. Voor de ontwikkeling van deze activiteiten zal ook de gemeente vaak kosten maken. Voorbeelden zijn de aanleg van openbare voorzieningen en het doorlopen van een procedure voor een omgevingsvergunning.

De Omgevingswet (hoofdstuk 13) en het Omgevingsbesluit (hoofdstuk 8) bieden de gemeente de mogelijkheid om de gemeentelijke kosten in rekening te brengen bij een initiatiefnemer. Ook kan het zijn dat derden nadeel ondervinden van een nieuwe ontwikkeling. De Omgevingswet bevat hiervoor regels over mogelijke financiële compensatie in hoofdstuk 15.

Het vastleggen van de normen voor parkeren en laden/lossen valt niet onder één van de genoemde activiteiten in artikel 8.13 Omgevingsbesluit. Verplicht kostenverhaal is daarmee niet van toepassing. De gemeentelijke proceskosten worden betaald vanuit de gemeentelijke begroting (ruimtelijke ordening). Deze wijziging van het omgevingsplan zorgt niet rechtstreeks voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, maar stelt daar juist kaders aan. Daarmee is op voorhand duidelijk dat er geen sprake kan zijn van nadeelcompensatie.

7.3 Vooroverleg

De wijziging is in het kader van vooroverleg niet verzonden aan andere overheidsinstanties. Deze wijziging van het omgevingsplan regelt alleen juridisch de parkeernormen van de gemeente en heeft geen betrekking op belangen van andere overheidsinstanties.

Regels

Pre-ambule

Dit TAM-omgevingsplan is gericht op vastleggen van de nieuwe parkeernormen op de locatie TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22b Parkeernormen Doesburg (gehele gemeente) en vormt juridisch een nieuw hoofdstuk (hoofdstuk 22b) van het omgevingsplan van de gemeente Doesburg. Dit hoofdstuk 22b is op grond van artikel 11.1 van het Besluit elektronische publicaties, bekend gemaakt en digitaal beschikbaar gesteld met de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Het is met deze landelijke voorziening niet mogelijk dit hoofdstuk 22b conform de juridische vormgeving van het omgevingsplan in STOP-TPOD beschikbaar te stellen.

De in dit op <https://www.ruimtelijkeplannen.nl> uitgegeven deel van het omgevingsplan (hierna: dit deel) weergegeven hoofdstukken moeten gelezen worden als paragrafen van hoofdstuk 22b van het omgevingsplan van de gemeente Doesburg. In de artikelkop van de in dit deel weergegeven artikelen moet na het woord 'Artikel', na de spatie en direct voor het artikelnummer '22b' gelezen worden. In de kop van de bijlagen bij het in dit deel weergegeven hoofdstuk moet na het woord 'Bijlage', na de spatie en direct voor het nummer van de bijlage '22b' gelezen worden.

Hoofdstuk 1 Inleidende bepalingen

Artikel 1 Toepassingsbereik

1.1 Omgevingsplan Doesburg

Dit plan wijzigt het omgevingsplan Doesburg in die zin dat na hoofdstuk 22 van het omgevingsplan Doesburg een hoofdstuk 22b wordt ingevoegd, bestaande uit de regels van dit plan.

1.2 Tijdelijk omgevingsplan - bestemmingsplan

De besluiten als bedoeld in artikel 4.6, eerste lid, onder a, b, c, g, h, i, j, k, l of m, van de Invoeringswet Omgevingswet blijven van toepassing op de locatie bedoeld onder 1.4, met uitzondering van de volgende besluiten:

Plannaam	Vaststellingsdatum	Artikel
Bestemmingsplan Parapluplan parkeren	28-06-2018	Geheel besluit
Bestemmingsplan Herstructurering De Ooi	20-12-2018	12.1 onder 3.
Bestemmingsplan Blauwe Knoop deelgebied vispassage	28-02-2019	15.2
Bestemmingsplan Loddero 18	27-06-2019	11.1 onder 3.
Bestemmingsplan Transformatie bedrijventerrein Koppelweg	27-06-2019	15.1.2
Bestemmingsplan Oranjesingel 2-4-6-8	23-04-2020	10.1 onder 2.
Bestemmingsplan Halve Maanweg	24-09-2020	11.1 onder 3.
Bestemmingsplan Koppelweg naast 1a	25-02-2021	12.1 onder 3.
Bestemmingsplan Onderstation Angerlo	25-02-2021	10.1 onder 2.
Bestemmingsplan Koppelweg 18, Doesburg	30-09-2021	11.1 onder 3.
Bestemmingsplan Pastoor Blaisseweg 2	16-12-2021	11
Bestemmingsplan Pastoor Blaisseweg 4	26-01-2023	11
Wijzigingsplan Flora 23 - Betulastraat en Notenstraat	07-03-2023	Hoofdstuk 3 (voor toepassingsverklaring Parapluplan parkeren)
Wijzigingsplan Eekstraat 4	28-03-2023	5 (voor toepassingsverklaring Parapluplan parkeren)
Wijzigingsplan Flora 23 - Prunusstraat, Ribesstraat en Van Tuylplein	26-09-2023	Hoofdstuk 3 (voor toepassingsverklaring Parapluplan parkeren)
Bestemmingsplan Bedrijventerrein Verhuellweg	29-05-2024	16.1
TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22a Eekstraat 5, Doesburg	27-11-2025	1.2 onder 3.

1.3 Tijdelijk omgevingsplan - bruidsschat

De regels in afdeling 22.2 met uitzondering van paragraaf 22.2.7.3 en de regels in afdeling 22.3 zijn niet van toepassing op de locatie, bedoeld in artikel 1.4, voor zover die regels in strijd zijn met regels in dit hoofdstuk 22b.

1.4 Verwijzing naar verbeelding

De regels in dit hoofdstuk 22b zijn van toepassing op de locatie TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22b Parkeernormen Doesburg, waarvan de geometrische bepaalde planobjecten zijn vervat in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0221.TAM22BHY-VA01 zoals vastgelegd op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Artikel 2 Begripsbepalingen

2.1 van toepassing verklaring

Begripsbepalingen die zijn opgenomen in bijlage I bij het Besluit activiteiten leefomgeving, bijlage I bij het Besluit bouwwerken leefomgeving, bijlage I bij het Besluit kwaliteit leefomgeving, bijlage I bij het Omgevingsbesluit en bijlage I bij de Omgevingsregeling, zijn van toepassing op de regels in dit hoofdstuk 22b.

2.2 aanvullende begrippen

In aanvulling op het bepaalde in 2.1 worden voor de toepassing van de regels in dit hoofdstuk 22b de begrippen als bedoeld in 2.3 tot en met 2.14 gehanteerd.

2.3 plan

Het TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22b Parkeernormen Doesburg met identificatienummer NL.IMRO.0221.TAM22BHY-VA01 van de gemeente Doesburg bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten zoals vervat in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0221.TAM22BHY-VA01 met de in dit plan opgenomen regels en de daarbij behorende bijlagen.

2.4 locatievlak

Een geometrisch bepaald vlak dat is aangewezen voor een gebruiksdoel.

2.5 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak dat is aangewezen voor een gebruiksdoel.

2.6 bebouwing

Eén of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

2.7 bouwactiviteit

Een activiteit bestaand uit bouwen.

2.8 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

2.9 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten. Bij woningen betreft dit ook de tuinfunctie behorende bij de op de aangrenzende grond gelegen woning.

2.10 bouwwerk

Constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

2.11 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

2.12 laden en lossen

Onmiddellijk nadat het voertuig tot stilstand is gebracht bij voortdurend inladen of uitladen van goederen van enige omvang of enig gewicht, gedurende de tijd die daarvoor nodig is.

2.13 parkeereis

Parkeereis als bedoeld in de beleidsregel 'Nota Parkeernormen Doesburg 2025', waarbij rekening wordt gehouden met wijzigingen op de nota.

2.14 parkeren

Parkeren als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 3 Toepassingsbereik

De regels van dit hoofdstuk 22b zijn van toepassing binnen het plangebied zoals opgenomen in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0221.TAM22BHY-VA01.

Artikel 4 Anti-dubbeltelregel

De regels van dit hoofdstuk 22b zijn van toepassing binnen het plangebied zoals opgenomen in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0221.TAM22BHY-VA01.

Artikel 5 Gebruiksactiviteit - algemeen

5.1 Algemeen verboden gebruik

Het is verboden gronden of bouwwerken te gebruiken anders dan overeenkomstig de aan de locatie toegeedeelde functies.

5.2 Specifiek verboden gebruik

Het is in ieder geval verboden om gronden en bouwwerken te gebruiken en/of laten gebruiken waarbij de voorzieningen om te voldoen aan het bepaalde in artikel 6.1 Voorwaardelijke verplichting parkeren en artikel 6.2 Voorwaardelijke verplichting laden/lossen niet zijn gerealiseerd en in stand worden gehouden.

Artikel 6 Beoordelingsregels - algemeen

6.1 Voorwaardelijke verplichting parkeren

6.1.1 Algemeen

Een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit voor het oprichten van gebouwen en/of gebruiken en/of laten gebruiken van gronden en bouwwerken wordt alleen verleend als aan de parkeereis op eigen bouwperceel wordt voldaan.

6.1.2 Beoordelingsregels

Of wordt voldaan aan de parkeereis wordt beoordeeld volgens:

- a. De parkeernormen in Bijlage 1 Lijst met parkeernormen (woonfuncties) en Bijlage 2 Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties), waarbij ter plaatse van de volgende gebiedsaanduidingen de volgende normen gelden:
 1. 'Overige zone – centrum Doesburg' de normen als opgenomen in de kolom 'Centrum Doesburg';
 2. 'Overige zone - rest bebouwde kom' de normen zoals opgenomen in de kolom 'Rest bebouwde kom';
 3. 'Overige zone - buitengebied' de normen als opgenomen in de kolom 'Buitengebied'.
- b. De beleidsregel 'Nota Parkeernormen Doesburg 2025', waarbij rekening wordt gehouden met wijzigingen op de nota.

6.1.3 Vergunningvoorschriften

Met een vergunningvoorschrift kan worden afgeweken van het bepaalde in artikel 6.1.1 indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt, waarbij een naar aard en omvang gelijkwaardige voorziening wordt getroffen die voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.1.4 Aanvraagvereisten

In aanvulling op het bepaalde in artikel 22.35 en paragraaf 22.5.2 worden bij een aanvraag om een omgevingsvergunning als bedoeld onder 6.1.1 voor de toetsing aan dit omgevingsplan in ieder geval de volgende gegevens en bescheiden verstrekt:

- a. een situatietekening van de bestaande toestand en een situatietekening van de nieuwe toestand met daarop:
 1. de afmetingen van het perceel en bebouwd oppervlak;
 2. de situering van het bouwwerk ten opzichte van de perceelsgrenzen en de wegzijde;
 3. de wijze waarop de locatie wordt ontsloten;
 4. de aangrenzende locaties en de daarop voorkomende bebouwing; en
 5. het beoogd gebruik van de gronden behorende bij het voorgenomen bouwwerk;
- b. de inrichting van parkeervoorzieningen;
- c. overige gegevens en bescheiden die samenhangen met een toetsing aan de beoordelingsregels genoemd in 6.1.2.

6.2 Voorwaardelijke verplichting laden/lossen

6.2.1 Algemeen

Indien de functie van een bouwwerk of een terrein aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen met bijbehorende voorzieningen, wordt een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit voor het oprichten van gebouwen en/of gebruiken en/of laten gebruiken van gronden en bouwwerken alleen verleend als op eigen terrein wordt voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen met bijbehorende voorzieningen.

6.2.2 Beoordelingsregels

Of wordt voldaan aan op eigen terrein voorzien in voldoende ruimte voor het laden en lossen met bijbehorende voorzieningen wordt beoordeeld volgens de richtlijnen van de CROW.

6.2.3 Vergunningvoorschriften

Met een vergunningvoorschrift kan worden afgeweken van het bepaalde in 6.2.1 indien strikte toepassing van dit voorschrift leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen gerechtvaardigd wordt, waarbij een naar aard en omvang gelijkwaardige voorziening wordt getroffen die voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

6.2.4 Aanvraagvereisten

In aanvulling op het bepaalde in paragraaf 22.5.2 worden bij de aanvraag om omgevingsvergunning die gegevens en bescheiden overlegd die naar het oordeel van het bevoegde gezag noodzakelijk zijn voor een toets aan de beoordelingsregels genoemd in 6.2.2.

Hoofdstuk 3 Overgangsregels

Artikel 7 Toepassingsbereik

De regels van dit hoofdstuk 22b zijn van toepassing binnen het plangebied zoals opgenomen in het GML-bestand met identificatienummer NL.IMRO.0221.TAM22BHBV-VA01.

Artikel 8 Overgangsrecht

8.1 Overgangsrecht gebruik

8.1.1 *Algemeen*

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan en daarmee in strijd is, mag worden voortgezet.

8.1.2 *Strijdig gebruik*

Het is verboden het met dit plan strijdige gebruik, bedoeld in 8.1.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dit plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

8.1.3 *Onderbroken gebruik*

Indien het gebruik, bedoeld in 8.1.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van dit plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

8.1.4 *Uitzondering*

Het bepaalde in 8.1.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het omgevingsplan voor inwerkingtreding van dit plan.

Bijlagen bij de regels

Bijlage 1 Lijst met parkeernormen (woonfuncties)

Bijlage 2 Lijst met parkeernormen (niet-woonfuncties)