

# NOTITIE BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN

Ontwerpbestemmingsplan  
Paraplubestemmingsplan parkeren en Nota  
Parkeernormen Meierijstad 2018

**College B&W 18 december 2018**  
**Gemeenteraad 31 januari 2019**

## Inhoud

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| 1. Inleiding .....                 | 2  |
| 2. De procedure .....              | 3  |
| 3. Zienswijzen .....               | 3  |
| 4. De ontvankelijkheid.....        | 3  |
| 5. Leeswijzer .....                | 3  |
| 6. Reactie op de zienswijzen ..... | 4  |
| 7. Ambtelijke wijzigingen .....    | 4  |
| 8. Conclusie en advies .....       | 11 |

# 1. Inleiding

Wettelijk gezien zijn de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening op 1 juli 2018 vervallen, waaronder de parkeernormen. Deze kunnen bij omgevingsvergunningen alleen nog getoetst worden als er een regeling opgenomen is in het bestemmingsplan. De normstelling zelf gebeurt via een beleidsregel waarnaar in het bestemmingsplan verwezen wordt. Om te kunnen toetsen aan parkeernormen en om een uniforme regeling voor Meierijstad te hanteren is de 'Nota Parkeernormen Meierijstad 2018' opgesteld, die zal fungeren als beleidsregel voor parkeren. De juridische borging gebeurt middels het 'paraplubestemmingsplan parkeren', die voorziet in een regeling die voor alle bestemmingsplannen van Meierijstad gaat gelden.

## 2. De procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'paraplubestemmingsplan parkeren' is op 16 oktober 2018 gepubliceerd in het Gemeenteblad van de gemeente Meierijstad en de Staatscourant. In de periode 17 oktober 2018 tot en met 27 november 2018 heeft het ontwerp bestemmingsplan "paraplubestemmingsplan parkeren" ter voldoening aan artikel 3.8. van de Wet op de ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast is het ontwerp digitaal raadpleegbaar geweest via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan kenbaar maken aan de gemeenteraad van de gemeente Meierijstad. Tegelijkertijd met het ontwerpbestemmingsplan heeft de concept Nota Parkeernormen Meierijstad 2018 ter inzage gelegen als beleidsvoornemen waarop inspraak gedaan kon worden.

## 3. Zienswijzen

De volgende zienswijzen zijn ingediend tegen het ontwerp bestemmingsplan en de concept beleidsregel:

1. Okko project, namens Okko Projectontwikkeling en Okko Projectmanagement, per brief van 26 november 2018, ingekomen op 28 november 2018;
2. Okko project, namens Okko Project en AH Van Doormalen B.V., per brief van 26 november 2018, ingekomen op 28 november 2018.

Ter bescherming van de persoonsgegevens van de reclamanten is deze notitie van zienswijzen en ambtelijke wijzigingen geanonimiseerd.

## 4. De ontvankelijkheid

Een zienswijze is ontvankelijk als deze uiterlijk de laatste dag van de periode van ter inzage legging is verzonden en binnen één week na deze dag is ingekomen (artikel 6:9 lid 2 Awb). De zienswijzen zijn tijdig verzonden en binnen de genoemde periode van een week ingekomen en zijn daarom ontvankelijk.

## 5. Leeswijzer

In onderdeel 6 van deze notitie wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen. Indien deze leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zullen de wijzigingen worden aangegeven en zal voorgesteld worden het ontwerp bestemmingsplan overeenkomstig gewijzigd vast te stellen. In onderdeel 7 van deze notitie staan de ambtshalve wijzigingen. Tenslotte wordt in onderdeel 8 een overzicht gegeven van de voorgestelde wijzigingen op het ontwerp bestemmingsplan.

## 6. Reactie op de zienswijzen

### 1. Zienswijze 1: Okko project, namens Okko Projectontwikkeling en Okko Projectmanagement

#### Zienswijze 1.1: Stedelijkheidsgraad Meierijstad

De CROW 317 heeft als basis gediend bij de totstandkoming van de parkeernota. Aan de hand hiervan is bepaald dat qua stedelijkheidsgraad Veghel en Schijndel als 'matig stedelijk' zijn te typeren en Sint- Oedenrode en de overige kernen als 'weinig stedelijk'. Hierbij staat benoemd dat 'naarmate de stedelijkheidsgraad afneemt de parkeerkencijfers hoger worden'. Opmerkelijk is dat op basis van de CROW 317 de bovenkant bandbreedte + nog een extra marge als uitgangspunt voor de parkeernota is genomen terwijl hier geen concrete aanleiding voor wordt gegeven. Daarnaast maakt de CROW 317 onderscheid in 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. De Parkeernota Meierijstad wijkt hier vanaf door slechts twee categorieën te kiezen; 'centrum' en 'rest bebouwde kom/buitengebied'. Volgens reclamant is het 'gat' tussen deze twee categorieën te groot en derhalve geen juiste weergave van de werkelijkheid. Tevens blijkt in de nota dat voor een aantal categorieën, te weten 'sport, cultuur en ontspanning', 'horeca en (verblijfs-) recreatie' en 'gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen' wél een onderscheid wordt gemaakt tussen 'centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Het is vreemd dat hier geen eenduidige lijn in is, terwijl het grondgebied wel hetzelfde is.

#### Beantwoording:

*Op pagina 5 van de nota parkeernormen staat uitleg over de toegepaste stedelijke zones in de normen. In bijlage 2 van de nota wordt de term "schil" toegevoegd aan de tabellen "centrum". In de categorieën waar geen onderscheid gemaakt is tussen "rest bebouwde kom" en "buitengebied" is er nauwelijks verschil tussen de parkeernormen. Daar waar er wel onderscheid is gemaakt zijn de verschillen wezenlijk van belang.*

In de nota staat beschreven dat er vanuit wordt gegaan dat nieuwe ontwikkelingen meer parkeerdruk genereren en dat het autobezit de komende jaren verder toe zal nemen. Vanuit geruime ervaring in het vakgebied projectontwikkeling ziet reclamant juist een tendens zichtbaar waarin het autobezit afneemt. Vele gemeenten zijn hun parkeerbeleid dan ook aan het aanpassen naar een lagere norm. Ik vind het dan ook opmerkelijk dat gemeente Meierijstad er juist voor kiest de parkeernorm te verhogen, reclamant kan deze keuze niet verklaren en eveneens niet uit de parkeernota naar voren halen. In het qua aard en omvang met Sint- Oedenrode vergelijkbare Bergeijk is recentelijk ook een parkeernota vastgesteld. Als voorbeeld: hierin is voor een supermarkt met een middelhoog en hoog prijsniveau een parkeernorm van 4,8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO in het centrum opgenomen. De nota Meierijstad hanteert hiervoor een norm van 5,2 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> BVO. In de nota staat beschreven dat de gemeente Bergeijk, overeenkomstig omliggende gemeenten, het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW 317 aanhoudt. Vreemd dat de gemeente Meierijstad hier juist ver boven gaat zitten.

#### Beantwoording:

*Uit cijfers van het CBS blijkt dat het autobezit in Nederland toeneemt. Na enkele jaren van relatieve stabiliteit in het autobezit (2012-2015) stijgt het autobezit juist weer de afgelopen jaren. Het aantal personenauto's per 1000 inwoners is gestegen van 451 in 2008 naar 487 in 2018. (bron: CBS statline update van 6 juni 2018). In Meierijstad is het autobezit met 538 personenauto's per 1000 inwoners nog aanzienlijk hoger dan het landelijke gemiddelde.*

Met een dergelijk hoge parkeernorm, ongeacht op welke categorie deze van toepassing is, is alles behalve sprake van zuinig ruimtegebruik. Dit klemmt eens te meer, omdat de Nota geen mogelijkheden voor maatwerk c.q. afwijken van de normen bevat. Hoofdstuk 3 is weliswaar getiteld 'Afwijking van de parkeernormen', maar er worden uitsluitend mogelijkheden geboden om de parkeerbehoefte anders op te lossen dan op eigen terrein. De normen zijn daarom niet alleen te hoog, maar het kader is te stringent. Met toepassing van deze nota is er 'straks' nog meer blik in openbaar gebied, en zal als vanzelf het autoverkeer toenemen. Reclamant gelooft namelijk in de omgekeerde werking; maak je extra rijbanen op een snelweg, dan krijg je ook meer auto's op die snelweg. In dit geval; maak je meer parkeerplaatsen, dan gaan er ook meer personen met de auto naar hun plek van bestemming. Als ontwikkelaar kan ik tevens stellen dat de haalbaarheid van ontwikkelingen op serieuze wijze in het geding komt als gevolg van deze nota. De realisatie van parkeerplaatsen vormt een hoge kostenpost en neemt veel ruimte in beslag. Ruimte die beter kan worden benut voor groen, water(problemen), speelvoorzieningen e.d..

Beantwoording:

*Wij herkennen ons niet in het feit dat extra parkeerplaatsen zorgt voor een toename van het autobezit. Het autobezit in de gemeente Meierijstad ligt ruim 10% hoger dan het gemiddelde van Nederland. Het parkeren van een auto zien we daarom als een vereiste voor een prettig wooncomfort voor inwoners. We willen voorkomen dat bij nieuwe ontwikkelingen parkeerproblemen ontstaan en dat deze worden afgewikkeld op bestaande omgevingen.*

Zienswijze 1.2: Onjuistheden parkeernota

De parkeernota al lezende zijn er een aantal tegenstrijdigheden en onjuistheden waar ik op ben gestuit:

- Op bladzijde 4 onder het kopje 'Koppelen parkeervoorziening' staat benoemd: 'Om te voorkomen dat dergelijke woningen worden gekocht of gehuurd zonder een bijbehorende parkeerplaats, is het belangrijk een koppeling te regelen tussen de koop- of huurovereenkomst en de voor de functie bedoelde parkeerplaatsen.' Ik begrijp hierin niet zo goed waarom je de koper of huurder van een woning zou moeten verplichten om ook een parkeerplaats af te nemen, als hij/zij hier geen behoefte aan heeft. Veel logischer en beter zou het zijn om deze toe te voegen aan het openbaar gebruik.

Beantwoording:

*Met deze passage willen we voorkomen dat mensen in de openbare ruimte parkeren als men voor het parkeren op eigen terrein een plaats moeten huren of kopen. Het parkeren in de openbare ruimte is kosteloos waardoor de kans zeer reëel is dat men daar gaat staan. Dat betekent dat er overbodige parkeerplaatsen op eigen terrein liggen en mogelijk een parkeerprobleem ontstaat in de openbare ruimte.*

- Op bladzijde 10 is met een rode omlijning het centrumgebied van Sint-Oedenrode bepaald. Deze lijn gaat dwars door het 'De Leijer-terrein' heen, wat betekent dat de helft van de locatie in het 'centrum' valt en de andere helft toe zou behoren aan 'rest bebouwde kom/buitengebied', waarvoor andere parkeernormen gelden. Op deze locatie zijn wij, samen met Van Doormalen B.V. als jaren bezig met de verplaatsing van de Albert Heijn aan de Markt naar deze locatie. Zoals opgenomen in de intentieovereenkomst wordt het centrumgebied met deze verplaatsing vergroot en verbeterd. Ik begrijp dan ook niet goed waarom ervoor is gekozen een andere centrumaanduiding te kiezen. Middels deze brief wil ik het verzoek indienen om de ontwikkelingslocatie geheel te duiden als 'centrumlocatie'.

Beantwoording

*Dit passen we aan conform het verzoek.*

- In bijlage 2, onder de tabel 'Wonen', wordt een onderscheid gemaakt in 'koop/huur, etage duur', 'koop/huur, etage midden' en 'koop/huur, etage goedkoop'. Onder deze tabel staat benoemd dat deze typering vanuit de CROW te vaag en geconcretiseerd is. Ik vraag me af waarom deze typologie dan wel gehanteerd wordt. Overigens ben ik het er geheel mee eens dat deze typering niet juist is. Beter is een andere parkeernorm per oppervlakte van een appartement, studio of dergelijke te hanteren.

Beantwoording

*Op dezelfde pagina onder de opmerking staat een tabel waarin de genoemde termen verder geconcretiseerd zijn.*

- Bij het bestuderen van de tabel 'winkelen' op bladzijde 12 valt op dat er geen categorie tussen staat voor detailhandel winkels zoals een Kruidvat of Hema. Volgens mij ontbreekt deze categorie nog. Daarnaast ontbreekt een duidelijke 'vangnet'-bepaling: bijvoorbeeld dat bij de CROW-normen wordt aangesloten indien er sprake is van categorieën die in deze Parkeernota Meierijstad niet worden benoemd.

Beantwoording

*Dergelijke vormen van detailhandel vallen, afhankelijk van de locatie, onder de categorie Buurt- en dorpscentrum" of "Binnenstad of hoofdwinkelcentrum".*

- De parkeernormen voor fietsen zijn als bijlage opgenomen, maar iedere koppeling hiermee ontbreekt. Zijn deze ook van toepassing? Ook in het paraplubestemmingsplan is hiermee geen koppeling gelegd. Toepassing hiervan is dus zeer onduidelijk.

Beantwoording:

*Over de fietsparkeernormen wordt een passage opgenomen*

Zienswijze 1.3: Conclusie (overgangsregeling)

Zoals beschreven is het voor onze projecten prettig dat er een overkoepelend parkeerbeleid voor de gehele gemeente van toepassing wordt. Echter, ben ik het niet eens met de gekozen insteek van de parkeernormen. Deze zijn mijn inziens vele malen hoger dan redelijk, met alle gevolgen van dien. Tevens zitten er behoorlijk wat fouten in de nota. Deze parkeernota heeft nogal wat invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden in heel Meierijstad. In de aanleiding van de Parkeernota wordt aangegeven dat een overgangsregeling voor initiatieven die al lopen op het moment van inwerkingtreding in de nota is opgenomen. Een dergelijke regeling ontbreekt echter in de nota, maar is van wezenlijk belang. Er is slechts een uitzondering opgenomen voor 'bestaande omgevingen', waarop de parkeernormen niet van toepassing zijn. In het paraplubestemmingsplan is wel een overgangsregeling opgenomen (artikel 5), maar niet duidelijk is wat dan wél wordt toegepast in lopende gevallen. Ontwikkelingen die nu mogelijk zijn, zouden dat nu weleens niet meer kunnen zijn door deze nieuwe parkeernota. Via deze zienswijze wil ik dan ook een verzoek indienen voor het behoud van de gemaakte parkeerafspraken voor elk van onze projecten in de gemeente Meierijstad. Er is bij al deze projecten sprake van een ondertekende overeenkomst waarin parkeerafspraken staan opgenomen;

- |                                          |                                |
|------------------------------------------|--------------------------------|
| - AH de Leijer ondertekende overeenkomst | realisatie 71 parkeerplaatsen  |
| - Babydump ondertekening overeenkomst    | realisatie 99 parkeerplaatsen  |
| - Markt 8 bouw aanvraag reeds ingediend  | realisatie 10 parkeerplaatsen  |
| - HAVS ondertekende overeenkomst         | realisatie 128 parkeerplaatsen |
| - KEM ondertekende overeenkomst          | realisatie 42 parkeerplaatsen  |

### Beantwoording:

Het harmoniseren van de parkeernormen heeft tot gevolg dat ook voor projecten en vergunningen die al liepen er mogelijk andere normen gaan gelden dan eerder voorzien was. Voor de overgangssituaties waarbij er al een planologische procedure liep of al een vergunning aangevraagd is of wordt voor de inwerkingtreding van het 'Paraplubestemmingsplan parkeren' is het voorstel een uitzondering te maken en mag er getoetst worden aan de voorheen geldende normen. Aan de raad het voorstel gedaan worden het overgangsrecht in het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen op de volgende wijze:

(aanpassing overgangsrecht lopende procedures en vergunningen)

1. Op aanvragen om omgevingsvergunning die vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' ingediend zijn, zijn de parkeernormen zoals die golden vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' van toepassing;
2. Indien de aanvrager binnen 1 jaar na de afloop van de tervisieleggingstermijn van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren' een omgevingsvergunning aanvraagt, zijn op die aanvraag de parkeernormen zoals die golden vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' van toepassing, mits:
  - a. het ontwerpbestemmingplan of ontwerp-planologische afwijking waaraan de aanvraag getoetst wordt als ontwerp ter inzage heeft gelegen voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren' (17-10-2018);
  - b. de inwerkingtreding van het onder a. genoemde plan of besluit plaats heeft gevonden binnen 1 jaar na de afloop van de tervisieleggingstermijn van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren'.

Voor de omgevingsvergunningen die later aangevraagd worden, zullen de nieuwe normen gaan gelden. Het bestemmingsplan voorziet niet in een projectgebonden overgangsrecht. Het 'paraplubestemmingsplan parkeren' biedt echter wel mogelijkheden voor het college om bij het verlenen van omgevingsvergunningen gemotiveerd af te wijken van de parkeernormen. Dit zal per project overwogen moeten worden.

## **2. Zienswijze 2: Okko project, namens Okko Project en AH Van Doormalen B.V.**

### Zienswijze 2.1: Geschiedenis en planvoornemen

Okko Project is al sinds 2010 bezig met het inventariseren van de mogelijkheden om de bestaande Albert Heijn gelegen aan de Markt 18 te Sint-Oedenrode te verplaatsen naar het 'De Leijer-terrein' aan de Borchmolendijk. Voorheen als risicodragende ontwikkelaar, tegenwoordig als projectmanagementbureau welke in opdracht van Van Doormalen B.V. de beoogde ontwikkeling begeleidt. Van Doormalen B.V. heeft de huidige Albert Heijn overgenomen en heeft inmiddels eveneens alle bij de ontwikkellocatie behorende gronden in bezit. Dit betreffen de percelen kadastraal bekend als Gemeente Sint - Oedenrode, sectie G, nummer 2863, 3891, 3893, 4382, 4788, 4802 en 4804. Deze percelen behoren toe aan de adressen gelegen aan Borchmolendijk nummers 12, 12a, 14, 16, 18, 20, 20a, 22, 22a en Passtraat nummer 2 (zie bijlage 1). De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een Albert Heijn met een oppervlakte van circa 1.900 m<sup>2</sup> BVO, in samenhang met de ontwikkeling van 8 wooneenheden en het behoud van de woning en het bedrijfspand gelegen aan Borchmolendijk 20120a.

In december 2016 is door de toenmalige gemeente Sint-Oedenrode een raadsbesluit genomen over de verplaatsing van de Albert Heijn. Hierin is onder meer opgenomen dat de verplaatsing van de Albert Heijn een



positief effect kan hebben op het totaal aan winkelvoorzieningen in de kern Sint-Oedenrode. In dit raadsbesluit is een aantal kaders gevormd, die als basis dienen voor de verdere ontwikkeling van het plan. Het concept bestemmingsplan en de schetsen dienden hiertoe aangepast te worden. Onderdeel daarvan was het vormen van een klankbordgroep met als doel tot een geschikt inrichtingsvoorstel te komen. Hierin is tevens opgenomen dat de CROW-parkeernormen gehanteerd moeten worden. In oktober 2017 is door de gemeente Meierijstad een intentieovereenkomst ondertekend betreffende voorgaande.

Beantwoording:

*Inderdaad is op 1 december 2016 door de Raad van Sint-Oedenrode als voorwaarde voor de inrichtingsvariant aan het college meegegeven dat de CROW-parkeernormen gehanteerd worden. Deze CROW-parkeernormen hebben ook de basis gevormd voor de 'Nota parkeernormen Meierijstad 2018'. In de CROW-parkeernorm zit een bandbreedte van 3,6 tot 5,8 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte. Het autobezit in de gemeente ligt hoger dan het landelijk gemiddelde. Daardoor wordt er gekozen voor het hanteren van een norm tussen het gemiddelde en het maximum van de bandbreedte. Voor het centrum van Sint-Oedenrode is gezien de verstedelijkingsgraad 'weinig stedelijk' en het gemiddelde autobezit in de gemeente een norm van 5,2 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte aangehouden voor een supermarkt.*

Zienswijze 2.2: Huidige situatie

Intussen is samen met de klankbordgroep een besluit genomen over een voorkeurs-inrichtingsmodel en is het aan de gemeente om een keuze te maken welk voorkeurs-inrichtingsmodel ook daadwerkelijk gerealiseerd moet gaan worden. Daarmee staan we aan de vooravond van het indienen van een hernieuwd bestemmingsplan met vernieuwde, betere schetsen. Voor wat betreft het onderdeel parkeren wordt hierbij beoogd vast te houden aan de bepaling van de parkeernorm zoals opgenomen in het concept bestemmingsplan d.d. 5 augustus 2016. Hierin is een parkeernorm van 71 parkeerplaatsen opgenomen voor de beoogde ontwikkeling op het De Leijer-terrein. Als gevolg van de verplaatsing van de AH komen er op de markt theoretisch gezien 70 parkeerplaatsen vrij.

Beantwoording:

*De beoogde bedrijfsvloeroppervlakte krijgt een omvang van ongeveer 1.900 m<sup>2</sup>. Op grond van de 'Nota parkeernormen Meierijstad 2018' zal er dan een behoefte zijn aan  $5,2 \times 19 = 99$  parkeerplaatsen voor de betreffende supermarkt. Indien dit niet geheel op eigen terrein plaats kan vinden, zal bij de planvorming nader gemotiveerd moeten worden dat het benodigde parkeren zonder problemen deels in het openbaar gebied plaats kan vinden.*

Zienswijze 2.3: Gevolgen Nota Parkeernormen Meierijstad 2018

Ik, mede sprekende namens supermarktondernemer Van Doormalen, weet als geen ander hoe belangrijk het is om voldoende parkeergelegenheid bij een supermarkt te realiseren. Dit bepaalt mede de aantrekkelijkheid en het serviceniveau van de winkel. Dit is dan ook de reden dat recentelijk extra gronden zijn aangekocht, om extra parkeerplaatsen te realiseren. Op basis van de huidige parkeernorm zijn er 71 parkeerplaatsen vereist, daar waar wij er nu 91 gaan realiseren. Echter, de nieuwe parkeernota voor Meierijstad lijkt nogal wat invloed te hebben op de ontwikkelingsmogelijkheden ter plaatse. In de aanleiding van de Parkeernota wordt aangegeven dat een overgangsregeling voor initiatieven die al lopen op het moment van inwerkingtreding in de nota is opgenomen. Een dergelijke regeling ontbreekt echter in de nota, maar is van wezenlijk belang. Er is slechts een uitzondering opgenomen voor 'bestaande omgevingen', waarop de parkeernormen niet van toepassing zijn. In het paraplubestemmingsplan is wel een overgangsregeling opgenomen (artikel 5), maar niet duidelijk is wat dan wél wordt toegepast in lopende gevallen.

Beantwoording:

*De overgangsregeling zal explicieter verwoord worden in het 'Paraplubestemmingsplan parkeren'. Deze zal gaan gelden voor omgevingsvergunningen die aangevraagd worden vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' en die verleend kunnen worden op grond van de geldende bestemmingsplannen, en voor vergunningen die gebaseerd zijn op procedures die al in gang gezet waren (als ontwerp ter inzage gelegd waren) toen het paraplubestemmingsplan ter visie gelegd werd. Voor alle bestemmingsplanherzieningen die nog in procedure gebracht moeten worden (dus waarvoor er nog geen ontwerp ter inzage gelegd was), zo ook dit project, zullen de nieuwe parkeernormen uit de 'Nota parkeernormen Meierijstad 2018' gehanteerd gaan worden.*

Zienswijze 2.4: Aanduiding centrumgebied Sint-Oedenrode

In figuur 2, welke afkomstig is uit de nota, is met een rode omlijning het centrumgebied van Sint-Oedenrode bepaald. Deze lijn gaat dwars door het 'De Leijer-terrein' heen. Mij is niet duidelijk of deze lijn een begrenzing aangeeft d.m.v. van adressen of dat deze lijn echt hard is. In het eerste geval zou dit betekenen dat de gehele projectlocatie aan het 'centrum' is toe te kennen, omdat alle kadastrale percelen, behorende tot de projectlocatie, toebehoren aan de adressen gelegen aan de Borchmolendijk en Passtraat. In het andere geval zou het betekenen dat de helft van de locatie in het 'centrum' valt en de andere helft zou toebehoren aan 'rest bebouwde kom/buitengebied', waarvoor andere parkeernormen gelden. Als sprake is van laatstgenoemde, begrijp ik deze keuze niet aangezien reeds lange tijd bekend is dat de Albert Heijn voornemens is naar het De Leijer-terrein te verhuizen. Tevens is door de gemeente zelf een intentieovereenkomst getekend, waarin staat dat met de vestiging van de Albert Heijn op het De Leijer-terrein het centrumgebied wordt vergroot en verbeterd.

Middels deze brief stel ik ervan uit te gaan dat alle kadastrale percelen behorende bij de ontwikkellocatie op het De Leijer-terrein toebehoren aan de aanduiding 'centrum'. Is dit niet het geval, dan wil ik bij deze een verzoek indienen om de ontwikkelingslocatie geheel te duiden als 'centrumlocatie'. Mijn inziens is dit niet meer dan redelijk.

Beantwoording:

*Dit passen we aan conform verzoek.*

## 7. Ambtelijke wijzigingen

Aanpassing in de 'Nota parkeernormen Meierijstad 2018'

- de paragraaf over afronding van de parkeernormen is verwijderd.
- er is ter verduidelijking een paragraaf toegevoegd over fietsparkeernormen
- Bijlage 2: tekstuele wijziging: 'centrum' gewijzigd in 'centrum / schil'
- Bijlage 3: tekstuele wijziging: 'centrum' gewijzigd in 'centrum / schil'

## 8. Conclusie en advies

De zienswijzen geven aanleiding tot het wijzigen van de concept beleidsregel en het ontwerpbestemmingsplan bij de vaststelling op de volgende punten:

Aanpassingen in de concept beleidsregel '**Nota parkeernormen Meierijstad 2018**':

- Blz. 4: de paragraaf over afronding van de parkeernormen is verwijderd
- Blz. 6: er is ter verduidelijking een paragraaf toegevoegd over fietsparkeernormen
- Bijlage 1: kaartje centrum Sint-Oedenrode; aanpassing begrenzing centrumgebied
- Bijlage 2: tekstuele wijziging: 'centrum' gewijzigd in 'centrum / schil'
- Bijlage 3: tekstuele wijziging: 'centrum' gewijzigd in 'centrum / schil'

Aanpassingen in bestemmingsplan '**Paraplubestemmingsplan parkeren**':

- Aanpassing van de tekst van artikel 4 'afwijkingsmogelijkheid', door de voorwaarden om af te wijken van de normen onder artikel 4, b., c. en d. met elkaar in onderlinge samenhang te beschouwen in plaats van zelfstandige afwijkingsgronden.
  - Aanpassing van het overgangsrecht door toevoeging van artikel 8.3 "overgangsrecht lopende procedures en vergunningen"
1. Op aanvragen om omgevingsvergunning die vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' ingediend zijn, zijn de parkeernormen zoals die golden vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' van toepassing;
  2. Indien de aanvrager binnen 1 jaar na de afloop van de tervisieleggingstermijn van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren' een omgevingsvergunning aanvraagt, zijn op die aanvraag de parkeernormen zoals die golden vóór de inwerkingtreding van 'Paraplubestemmingsplan parkeren' van toepassing, mits:
    - a. het ontwerpbestemmingplan of ontwerp-planologische afwijking waaraan de aanvraag getoetst wordt als ontwerp ter inzage heeft gelegen voor de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren' (17-10-2018);
    - b. de inwerkingtreding van het onder a. genoemde plan of besluit plaats heeft gevonden binnen 1 jaar na de afloop van de tervisieleggingstermijn van het ontwerpbestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan parkeren'.