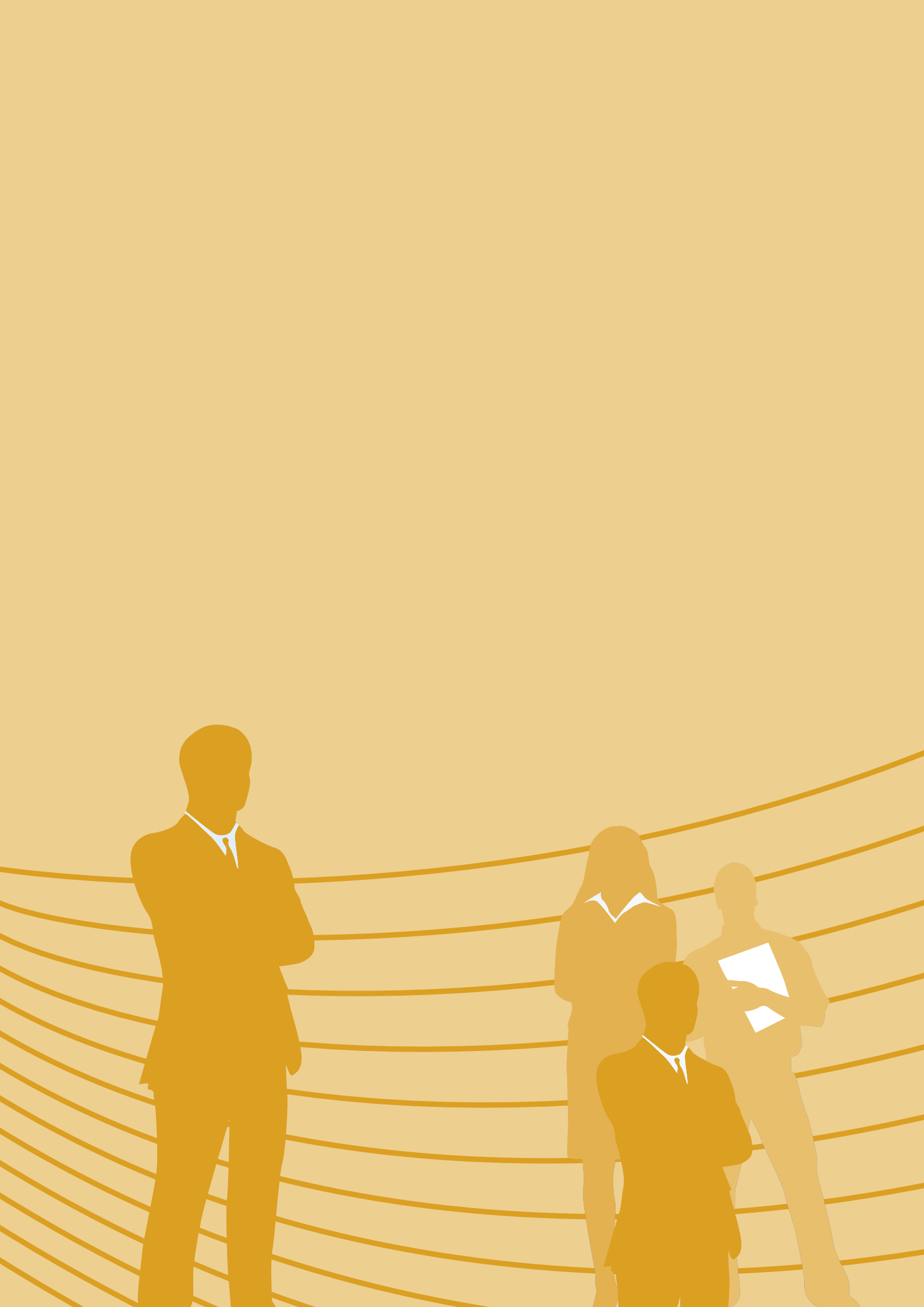




De betekenis van de wet op de ruimtelijke ordening (Wro) voor het verkeer- en vervoersbeleid (VVB)

September 2010





De betekenis van de wet op de ruimtelijke ordening (Wro) voor het verkeer- en vervoersbeleid (VVB)

September 2010

Colofon

Uitgave

Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Postbus 24051
3502 MB Utrecht
Jaarbeursplein 15
3521 AM Utrecht

T 030 291 8200
E info@kpvv.nl
I www.kpvv.nl

KpVV

Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) voorziet de decentrale overheden van benodigde kennis en netwerken bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoersbeleid. Daarbij staat de huidige en toekomstige klantvraag centraal.

Productie

Tekst: Harald Blonk - Royal Haskoning
Vormgeving: Ruud Overweg, KpVV
Druk: TDS printmaildata, Schiedam

Fotoverantwoording

Foto's: KpVV

Contactpersoon

Hans Voerknecht
E hans.voerknecht@kpvv.nl

Nabestellen

Via: www.kpvv.nl onder 'KpVV-publicaties'

© KpVV, 2010,
Gebruik van informatie uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding.

KpVV is onderdeel van CROW

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Aanleiding	7
1 Inleiding	9
2 Wet ruimtelijke ordening op hoofdlijnen	11
2.1 Doelstelling van de Wro	11
2.2 Filosofie en uitgangspunten	11
3 Instrumentarium van de Wro	13
3.1 Beleid: de structuurvisie	13
3.2 Normstelling	14
3.3 Bevoegdheden rijk en provincie; doorzettingsmacht	15
3.4 Projectbesluitvorming: projectbesluiten en coördinatieregeling	17
3.5 Grondexploitatie	17
3.6 Planschade	19
4 De Wro vanuit de praktijk benaderd	20
4.1 Schema: inhoudelijk planproces in relatie tot de Wro	20
4.2 Praktijkvoorbeelden	22
4.2.1 Casus 1. Herinrichting van openbare ruimte	24
4.2.2 Casus 2. Realisatie van een bedrijventerrein	27
4.2.3 Casus 3. Knooppunt van regionale betekenis	37
4.2.4 Casus 4. Omleiden van provinciale weg	40
4.3 Bijzondere gevallen: parkeren en Wabo	44
4.3.1 Parkeren: omgaan met parkeernormen met de Wro	44
4.3.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht - Wabo	45
Bijlagen	
1 Opzet Wro	47
2 Vergelijking WRO en Wro	48



Voorwoord

De wetgeving op het gebied van de Ruimtelijke Ordening is veranderd. De WRO is vervangen door de Wro. Een subtiel verschil in weergave, maar met wezenlijke verschillen in filosofie en uitgangspunten.

Ruimtelijke ordening en mobiliteit zijn nauw verweven. Mensen die zich bezig houden met mobiliteit, verkeer en vervoer hebben daarom te maken met de Wro. Kennis van zaken over de Wro is daarom voor verkeerskundigen van grote waarde. Voor hen is deze brochure. Deze brochure biedt namelijk een overzicht met voorbeelden van wat u als verkeerskundige moet weten over die nieuwe Wro.

Het vatten van de essentie van de Wro voor het verkeer- en vervoersbeleid in een beknopte weergave is geen gemakkelijke opgave. Immers, er zijn vele publicaties en boeken verschenen over de betekenis van de Wro, maar kennen veelal een gerichte afbakening of zijn eerder dikke boekwerken, dan handzame uiteenzettingen. Ook in het komen tot deze brochure bleek de spanning tussen het beknopt en in essentie willen beschrijven van de Wro en het streven naar volledigheid.

Naast deze spanning is de Wro nog in ontwikkeling en zijn bepaalde onderwerpen nog niet uitgekristalliseerd. Discussies over de betekenis van de Wro bijvoorbeeld voor het parkeerbeleid, lacunes in de Wro en mogelijke oplossingen zijn nog volop gaande en bieden nog geen eenduidig perspectief op dé ideale gang van zaken.

We hopen u met deze brochure daarom in ieder geval een wegwijzer mee te geven in deze materie. We hopen dat dit gelukt is. Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van deze brochure, schroom dan niet ons om opheldering te vragen: 030 291 8200 of info@kpvv.nl.

Wim van Tilburg,
Directeur KPVV



Aanleiding

De nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) roept bij veel beleidsmakers op het gebied van verkeer en vervoer de nodige vraagtekens op. Collega's van RO hebben veelvuldig met de Wro te maken en zijn daarom goed op de hoogte van de mogelijkheden en consequenties van deze nieuwe wet. Toch heeft ook de wereld van verkeer en vervoer te maken met de Wro. Kennis van zaken en gevoel hebben voor de relevantie van de Wro voor het verkeer- en vervoersbeleid is ook voor deze wereld van grote waarde.

Het bestuderen van de Wro is echter een tijdrovende klus, en juist tijd is – zo blijkt elke keer weer – een schaars goed. Er zijn inmiddels verschillende publicaties en boeken verschenen over de betekenis van de Wro die op heldere wijze uiteenzetten wat de wet inhoudt. Maar juist de relevantie van de Wro voor het verkeer- en vervoersbeleid is onvoldoende bekend. Hiertoe is deze brochure opgesteld.

Deze brochure is bedoeld als hulpmiddel bij het kennis nemen van de wet en het gevoel krijgen voor de relevante onderdelen van de wet voor de wereld van verkeer en vervoer. Het is bedoeld voor personen die niet de tijd hebben om de wet zelfstandig uit te pluizen. Voor hen – voor u – heeft het KpVV deze brochure samengesteld. Het geeft in vogelvlucht de belangrijkste items in de nieuwe Wro weer en legt verbinding tussen wet en praktijk aan de hand van voorbeelden.

We hopen, dat het voorziet in een behoefte.



1 Inleiding

‘Decentraal wat kan, centraal wat moet’, ‘vereenvoudiging van wetgeving’ en ‘meer daadkracht, besluitvaardigheid, doelmatigheid en helderheid bij overheidsbesluiten’. Het zijn enkele uitgangspunten en doelstellingen van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). Deze nieuwe wet is vanaf 1 juli 2008 in werking getreden. Een mooi streven geuit in de filosofie en uitgangspunten van de nieuwe wet, maar voorsnog vooral op papier. Wat betekent dit nu daadwerkelijk voor de praktijk? Wat verwacht de wet van personen die te maken hebben met deze wetgeving? Welke (on)mogelijkheden kent de Wro? Dit zijn enkele uiterst relevante vragen die bij velen opkomen die in de dagelijkse praktijk werkzaam zijn in deze sector. Toch zijn dergelijke vragen meestal niet 1-2-3 te beantwoorden.

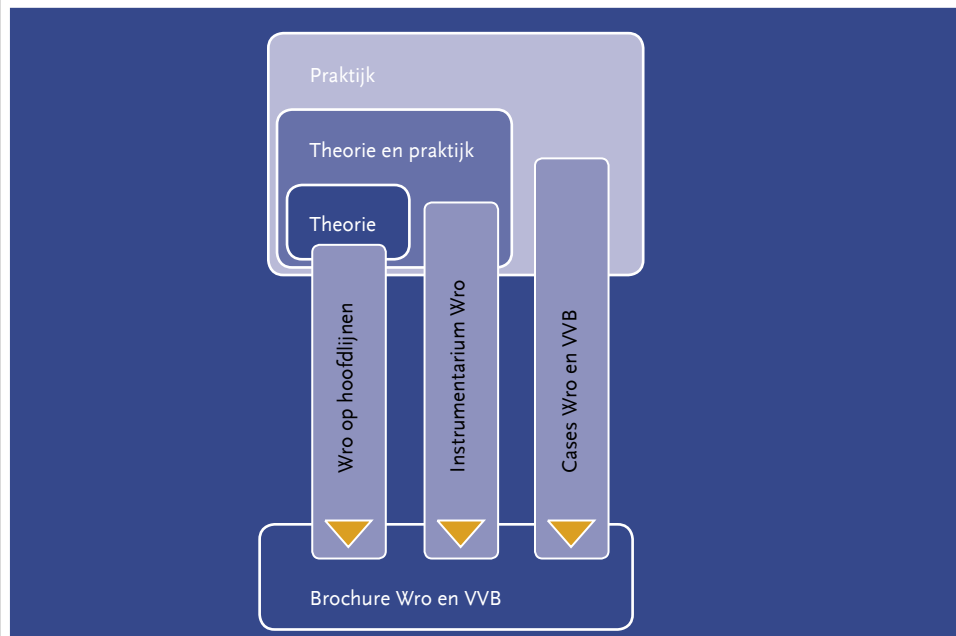
Deze brochure gaat over de betekenis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in of bij de ontwikkeling en uitvoering van mobiliteits- en infrastructuurprojecten. De praktijk staat in deze brochure centraal. Vanuit de praktijk van ‘verkeer en vervoer’ wordt de betekenis van de Wro benaderd. Tot de doelgroep behoren (beleids)medewerkers van gemeenten, stadsregio’s en provincies die hierbij betrokken zijn en te maken hebben met deze wet. De brochure heeft als doel een leidraad te bieden voor een juiste toepassing van deze nieuwe wetgeving, en heeft bovendien als doel om knelpunten vanuit de huidige praktijk te benoemen en inzichtelijk te maken. De brochure biedt u antwoorden op de volgende vragen:

- Welke rol speelt de Wro in projecten waar mobiliteit en ruimte elkaar raken?
- Welke essentiële onderdelen zijn relevant voor gemeenten en provincies op het gebied van verkeer en vervoer?
- Wat verwacht de Wro van gemeenten en provincies?
- Welke toepassing van de Wro is relevant bij verschillende cases?
- Wat kenmerkt de Wro ten opzichte van de WRO? (bijlage)



Opbouw van de brochure

Het komen tot een goede beantwoording van vragen die in praktijk aan bod komen bij de ontwikkeling en uitvoering van mobiliteits- en infrastructuurprojecten, vergt allereerst een introductie op de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening. Daartoe wordt in hoofdstuk twee allereerst ingegaan op doelstellingen, uitgangspunten en filosofie van de Wro: de Wro in hoofdlijnen. Vervolgens gaat hoofdstuk drie in op de instrumenten die de Wro biedt voor verkeersgerelateerde vraagstukken. Theorie en praktijk ontmoeten elkaar in dit hoofdstuk. De combinatie van de Wro in hoofdlijnen en de relevante onderdelen van de Wro voor het verkeer- en vervoersbeleid maakt het vervolgens mogelijk om met behulp van verschillende praktijksituaties de (on)mogelijkheden van de Wro in de praktijk te beschrijven. Op deze manier wordt de Wro vanuit drie perspectieven benaderd (zie schema hiernaast) en ontstaat een beknopte, praktijkgerichte brochure die antwoord biedt, of in ieder geval verder helpt en handvatten biedt, bij de ontwikkeling en uitvoering van verkeer- en vervoersbeleid.



2 Wet ruimtelijke ordening op hoofdlijnen

De Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) is sinds 1 juli 2008 in werking getreden. Hiermee is de eerdere Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) vervangen. Welke doelstellingen kent deze nieuwe wet? Welke uitgangspunten en sturingsfilosofie liggen hieraan ten grondslag? De doelstellingen en uitgangspunten hebben geresulteerd in een nieuwe wet, en daarmee een nieuw instrumentarium voor overheden in het ruimtelijk domein. Dit hoofdstuk presenteert u de Wro op hoofdlijnen.

2.1 Doelstelling van de Wro

De Wro dient ten behoeve van een goede ruimtelijke ontwikkeling. Een goede ruimtelijke ontwikkeling moet gericht zijn op een duurzame ruimtelijke kwaliteit in een dynamische samenleving. Beleidsdoelstellingen moeten ook gerealiseerd worden. Zo is ook wel sprake van de Wro als wet ruimtelijke ontwikkeling. Er zijn verschillende doelstellingen te noemen van de nieuwe wet. Een opsomming van een aantal hiervan – ook in relatie tot de WRO – levert het volgende beeld¹⁾:

- Vereenvoudiging van wetgeving;
- Versnellen en versimpelen van procedures voor beleid en rechtsbescherming;
- Bevorderen van samenhang tussen besluitvorming en ontwikkelingsbeleid;
- Verbeteren van doorwerking van rijks- en provinciaal beleid;
- Meer daadkracht, besluitvaardigheid, doelmatigheid en helderheid bij overheidsbesluiten;
- Verbeteren van toedeling van bevoegdheden;
- Verbeteren van handhaving en toezicht.

2.2 Filosofie en uitgangspunten

De Wro kent hiermee verschillende doelstellingen. Het is hierbij van belang om te kijken naar de manier waarop de wetgever dit wil realiseren. Welke sturingsfilosofie kent de Wro? Welke uitgangspunten vormen de basis voor de wet? Er is een vijftal uitgangspunten te noemen:

1. Decentraal wat kan, centraal wat moet;
2. Onderscheid tussen beleid, normstelling en uitvoering;
3. Verdeling van bevoegdheden van rijk en regio;
4. Van hindermacht naar ontwikkelkracht;
5. Regiefunctie bij ruimtelijke plannen.

¹⁾ Tweede Kamer, 2002-2003, 28 916, nr. 3 (memorie van toelichting Wro), p. 1-6

Decentraal wat kan, centraal wat moet

Het principe van 'decentraal wat kan, centraal wat moet' speelt een belangrijke rol in de wet. Dit is het beginsel van het meest geschikte bestuursorgaan. Omdat op het lokale niveau het beste rekening kan worden gehouden met lokale ontwikkelingen, feiten en omstandigheden en de wensen van de bevolking, zijn de gemeenten in beginsel het meest geschikte bestuursorgaan. In sommige gevallen kan een bepaald onderwerp niet op doelmatige en efficiënte wijze worden geregeld door een gemeente, of schiet een gemeente te kort. De normstelling kan dan op of via een hoger bestuursniveau plaatsvinden door aansturing (aanwijzingsbevoegdheid) of directe regeling (bindende voorschriften).

Beleid, normstelling en uitvoering

Het nadrukkelijke onderscheid tussen beleid, normstelling en uitvoering is van groot belang voor de Wro en is als één van de structuur bepalende elementen van de wet te beschouwen²⁾. Beleidsdocumenten mogen geen normen bevatten. Beleid is gebaat bij flexibiliteit: er moet ingespeeld kunnen worden op nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Normen, daarentegen, moeten voor één uitleg vatbaar zijn. Dit is de reden geweest voor het nadrukkelijke onderscheid tussen beleid, normstelling en uitvoering. Toch blijft een strikte scheiding lastig. Beleid moet immers altijd vertaald worden in normen.

Verdeling van bevoegdheden tussen rijk en regio

In beginsel is de gemeente het meest geschikte bestuursorgaan (decentraal wat kan). Rijk en provincie beschikken over bevoegdheden om vooraf richting te geven aan gemeentelijk besluiten. Ook kunnen zij achteraf ingrijpen ten aanzien van gemeentelijke ruimtelijke besluiten die hen 'onwelgevallig' zijn wanneer (inter)nationale en provinciale belangen in het geding komen. In structuurvisies kunnen rijk en provincie hun belangen duidelijk maken. Dit maakt de Wro tot een decentrale wet, met centralistische elementen.

Ontwikkelingsplanologie

Van hindermacht naar ontwikkelkracht, is een ander kenmerkend uitgangspunt van de Wro. Ruimtelijke ordening was onder de WRO hoofdzakelijk toelatingsplanologie, waarbij vooral werd aangegeven wat verboden was. Een nieuw en aangepast instrumentarium en een betere verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden resulteren in een hogere mate van ontwikkelkracht. De Wro reguleert niet alleen de ruimtelijke ordening, maar stimuleert bovendien de ruimtelijke ontwikkeling: de Wro als wet ruimtelijke ontwikkeling.

Regiefunctie bij ruimtelijke plannen

De invoering van de Grondexploitatiewet (Gew) is een eerste stap naar verbetering en verduidelijking van de gemeentelijke regiefunctie bij de uitvoering van ruimtelijke plannen. Het instrument maakt het mogelijk om alle kosten te verhalen en eventuele locatie-eisen te stellen, ook wanneer de gemeente geen grond in bezit heeft. Dit moet leiden tot een efficiëntere besluitvorming, een verbeterde handhaving en een vereenvoudigde rechtsbescherming van partijen in de ruimtelijke ordening.

²⁾ Schoot, T.H.H.A. van der, (2008). Nieuwe Wro: bedoeling en bevoegdheden, Amsterdam: Berghauser Pont Publishing

3 Instrumentarium van de Wro

Dit hoofdstuk bevat de relevante aspecten – het instrumentarium – van de Wro voor de praktijk van ontwikkeling en uitvoering van verkeer- en vervoersbeleid. Het onderscheid tussen beleid en normstelling vormt de basis en is aangevuld met de onderdelen: projectbesluitvorming en grondexploitatie. Per onderwerp wordt de kern van het instrument beschreven, worden voorwaarden genoemd voor toepassing ervan en wordt de relatie gelegd met verkeer- en vervoersbeleid.

3.1 Beleid: de structuurvisie

Een structuurvisie bevat het strategisch beleid voor de ontwikkeling van het gebied waar het betrekking op heeft. De structuurvisie is voor alle overheidsniveaus verplicht. Alleen wgr-plusregio's (ook bekend als stadsregio's), hebben met de Wro deze bevoegdheid niet meer. Gemeenten kunnen gezamenlijk wel een regionale structuurvisie opstellen. Een nauwe samenwerking tussen stadsregio's en provincie is in geval van de ontwikkeling van een provinciale structuurvisie wenselijk.

De structuurvisie is het afwegingskader voor alle ruimtelijk relevante activiteiten en waarden. Het geeft een integrale ruimtelijke visie op de leefomgeving en gaat in op de ruimtelijke samenhang van de verschillende bestuursbesluiten. Er mogen geen bindende normen in een structuurvisie worden opgenomen en daarmee is het een beleidsnota met een zuiver indicatief karakter. Daarom is de structuurvisie ook niet vatbaar voor bezwaar en beroep. Hoewel juridisch niet bindend, is een structuurvisie wel richtinggevend voor andere besluiten van het bestuursorgaan en voor besluiten van andere (lagere) bestuursorganen. Via de inzet van andere instrumenten (bijvoorbeeld provinciale verordening, algemene maatregel van bestuur of een aanwijzing) kan de inhoud van de structuurvisie wel worden afgedwongen. Aan de inhoud van een structuurvisie zijn nauwelijks wettelijke eisen gesteld: een structuurvisie moet worden opgesteld ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Wel is bepaald dat er in een structuurvisie ingegaan moet worden op de wijze waarop het bestuursorgaan de gewenste ontwikkeling wil realiseren. Aanvullend op de wet bepaalt het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) dat de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de totstandkoming van de structuurvisie moet worden opgenomen in de structuurvisie.

In een structuurvisie kunnen overheden hun visie en ambities formuleren, bijvoorbeeld voor de infrastructuur. Zo heeft de gemeente Woerden in de Ruimtelijke Structuurvisie Woerden 2009-2030 verschillende reserveringen opgenomen ten aanzien van mogelijke ontwikkelingen voor de ontsluiting van de gemeente (zie kader, pag. 14). Op deze manier ontstaat een basis voor toekomstige uitwerking in planologische regelingen, ook op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer.

In de zone tussen de oeverwal en de A12 worden de A12 BRAVO projecten de komende jaren uitgevoerd, waardoor de autobereikbaarheid van Woerden en Harmelen aanzienlijk verbeteret. Daarnaast wordt in de regio het Randstadspoor aangelegd, waardoor er meer treinverbindingen komen. Naast de A12 BRAVO projecten worden in de structuurvisie drie reserveringen opgenomen: een verbinding tussen de N212 en de oostelijke randweg, een nieuwe verbinding tussen de afslag bij Harmelen en de N228 en het doortrekken van de parallelbanen langs de A12. Deze wegen zijn nu nog niet nodig maar we willen er wel al ruimte voor reserveren zodat in de toekomst geen belemmeringen worden gecreëerd voor toekomstige infrastructurele ontwikkelingen. De aanleg van een noordelijke randweg bij Woerden is niet wenselijk vanwege de aantasting van het cultuurhistorisch waardevolle landschap. Bovendien zou deze weg geen wezenlijke bijdrage leveren aan de ontlasting van bestaande wegen binnen Woerden.

Uit: de ruimtelijke structuurvisie Woerden 2009 - 2030

3.2 Normstelling

Beleidsdocumenten zoals de structuurvisie, mogen geen normen bevatten. Naast de structuurvisie hebben gemeenten, provincies en rijk daarom bevoegdheden voor normstelling. Het bestemmingsplan is het enige juridische bindende document en is hét gemeentelijke document voor normstelling. Voor afstemming van beleid op dat van andere overheidsniveaus hebben provincie en rijk ook normstellende bevoegdheden gekregen.

Normen en randvoorwaarden door rijk en provincie

Rijk en provincie kunnen zelf een bestemmingsplan vaststellen (inpassingsplan). Ook hebben rijk en provincie bevoegdheden gekregen om ruimtelijke besluiten van gemeenten bij te sturen. Het rijk kan dat ook voor provinciale inpassingsplannen, aanwijzingsbesluiten en verordeningen (artikel 4.1 tot en met 4.4 Wro). Dit is alleen mogelijk als er sprake is van provinciale of nationale belangen en het belang voor een goede ruimtelijke ordening. Deze bevoegdheden tot normstelling maken een snelle en effectieve doorwerking van beleid mogelijk en vormen een doorzettingsmacht om beleid in een bepaalde richting te kunnen sturen en om achteraf onwenselijke besluitvorming te kunnen corrigeren.

Normen en randvoorwaarden door gemeenten

Een bestemmingsplan moet worden vastgesteld ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Om dat te bereiken moet de bestemming van de grond worden beschreven en moet per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven (artikel 3.1.3 Bro). Het bestemmingsplan is een besluit van algemene strekking. De algemene regels die er in zijn opgenomen, zijn algemeen verbindende voorschriften. Een bestemmingsplan geldt voor een periode van 10 jaar. Om de actualiteit van een bestemmingsplan te waarborgen kent de wet vormen van regeling, stimulansen én sanctionering (artikel 3.1 lid 4 Wro). Tegenwoordig moeten het bestemmingsplan en de toelichting langs elektronische weg (digitaal) worden vastgelegd en vastgesteld.

De wet gaat er van uit dat het gehele grondgebied bedekt is met een planologisch-juridische regeling. Dit kan een bestemmingsplan zijn, of een zgn. beheersverordening. De Wro bevat geen begripsomschrijving over deze verordening. De verordening heeft veel weg van een conserverend bestemmingsplan: het kan van toepassing zijn wanneer er geen ruimtelijk relevante veranderingen zijn voorzien en het bestaande gebruik uitgangspunt is.

Door de bestaande situatie van het gebied of een deel daarvan tijdelijk te bevriezen met een voorbereidingsbesluit beschermt de overheid een toekomstig bestemmingsplan tegen ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen en dreigend verval. In artikel 3.7 Wro is het gemeentelijke voorbereidingsbesluit geregeld.

3.3 Bevoegdheden rijk en provincie; doorzettingsmacht

Rijk en provincie kunnen algemene regels stellen als zij de beleidsruimte van het lagere overheidsniveau willen normeren of inperken in het kader van een 'hoger' belang. Dit instrument moet bovendien het meest adequate instrument zijn voor de situatie. Algemene regels – de Algemene Maatregel van Bestuur van het rijk (AMvB, artikel 4.3 Wro) en de provinciale verordening (artikel 4.1 Wro) – hebben een bindend karakter. In sommige gevallen kunnen dan geen rechten ontleend worden aan de inhoud van een bestemmingsplan. Tegen algemene regels kan geen bezwaar of beroep worden ingesteld. Een voorbeeld betreft het omgaan met rijksbufferzones zoals is opgenomen in de AMvB Ruimte. Deze zones worden zoveel mogelijk gevrijwaard van verdere verstedelijking. Het rijk stelt in de AMvB Ruimte de grenzen van de rijksbufferzones vast. Zo mogen verkeerswegen en hoogspanningsleidingen alleen als de recreatie niet gehinderd wordt. Provincies kunnen in een verordening zorgen voor maatwerk en gebiedsgerichte flexibiliteit door het begrip 'verdere verstedelijking' aan te scherpen en/of de voorwaarden nader uit te werken waaronder toch enige vormen van verstedelijking kunnen worden toegestaan. Het gaat hierbij nadrukkelijk om algemene regels, in plaats van specifieke en incidentele ontwikkelingen.

Een andere bevoegdheid om de doorwerking van het ruimtelijk beleid te verbeteren en desnoods af te dwingen, is de aanwijzingsbevoegdheid van rijk (artikel 4.4 Wro) en provincie (artikel 4.2 Wro). Een aanwijzing kan op twee manieren worden ingezet: proactief of reactief. Een proactieve aanwijzing is vooral een sturingsinstrument. Ge-deputeerde Staten (GS) kunnen een gemeenteraad een aanwijzing geven om binnen een bepaalde termijn een bestemmingsplan vast te stellen. Het rijk, de minister van VROM of de vakminister in overeenstemming met de minister van VROM, kan ook aan GS een aanwijzing geven om op hun beurt een aanwijzing aan de gemeenteraad te geven. Een reactieve aanwijzing blokkeert daarentegen de inwerkingtreding van een al vastgesteld bestemmingsplan of projectbesluit en voorkomt dat het deel waarop de aanwijzing is gericht, in werking kan treden. Dit is vooral een laatste redmiddel. Andere vormen van overleg en sturing zijn geprobeerd, zonder dat dit heeft geleid tot het willen afzien van een bestemmingsplan of projectbesluit door een gemeente. Voor een reactieve aanwijzing geldt een dubbele motiveringsplicht: provinciale of nationale belangen moeten de inzet noodzakelijk maken én er moet worden aangegeven welke

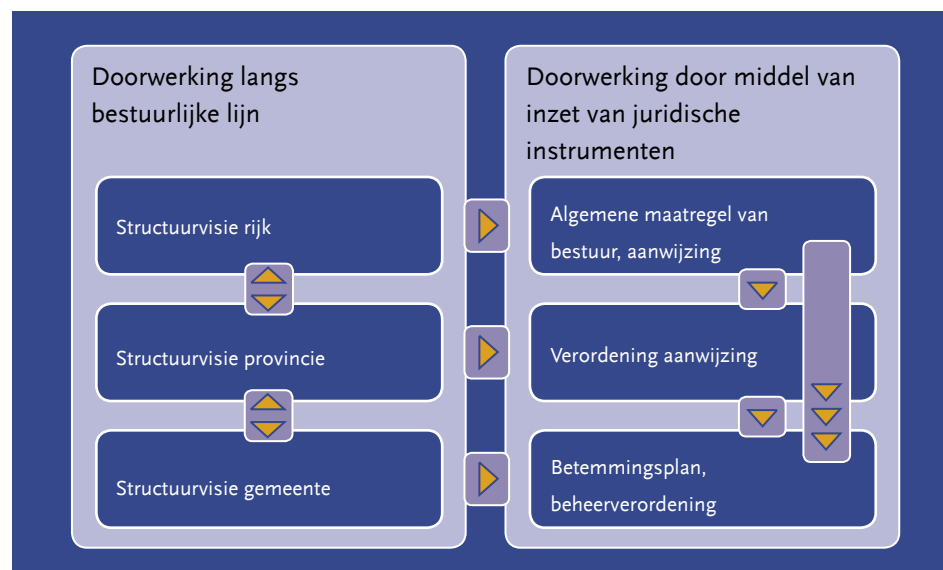
feiten, omstandigheden en overwegingen de inzet van andere bevoegdheden hebben belet. Tegen een aanwijzing kan beroep worden ingesteld (artikel 8.2d Wro).

De pro-actieve aanwijzing kan worden gebruikt indien de provincie van mening is dat in een gebied een ruimtelijke ontwikkeling noodzakelijk is en dit wordt verhinderd door een geldend bestemmingsplan. Ook is het omgekeerde mogelijk: een geldend bestemmingsplan staat een bepaalde ontwikkeling toe, die op gespannen voet staat met een provinciaal belang, bijvoorbeeld de ontwikkeling van een randweg, of het opwaarderen van infrastructuur in landelijk gebied.

Rijk en provincie kunnen bestemmingsplannen vaststellen onder de naam inpassingsplan. Daardoor kunnen rijk en provincie zorgen voor daadwerkelijke uitvoering van hun projecten en kunnen dan een ruimtelijke ontwikkeling volledig zelf regelen, zowel beleidsmatig als normatief. Provinciale en nationale belangen kunnen zo het gewicht toegekend krijgen dat zij nodig hebben. Rijk en provincie kunnen zo doelgericht en doelmatig hun belangen regelen³⁾.

Het inpassingsplan is bijvoorbeeld een geschikt instrument wanneer een weg gerealiseerd moet worden door meerdere gemeenten. Juist omdat de aanleg van een dergelijke weg betrekking heeft tot meerdere bestemmingsplannen van verschillende gemeenten biedt het inpassingsplan een efficiënte en effectieve oplossing. De afhankelijkheid van een provinciaal belang ten opzichte van de daadwerkelijke uitvoering door een gemeente wordt hierdoor beperkt en processen verlopen meer gestroomlijnd. Een voorbeeld hiervan is de Centrale As in de provincie Friesland. Ook de wens tot het omleiden van een nieuwe provinciale weg kan concreet vorm krijgen met de toepassing van een inpassingsplan. De centrale regie door een provincie kan bovendien bijdragen aan de voortgang van het project door zelf de verantwoordelijkheid te

*Figuur 3.1
Doorwerking naar be-
stemmingsplannen
(bewerking van schema:
ministerie van VROM, De
nieuwe Wet ruimtelijke
ordening geeft ruimte,
2007)*



³⁾ Schoot, T.H.H.A. van der, (2008). Nieuwe Wro: bedoeling en bevoegdheden, Amsterdam: Berghauser Pont Publishing

nemen en deze over te nemen van de gemeenten. Een goed voorbeeld van deze situatie is het plan Sijtwende Noordelijke Randweg in Den Haag.

In figuur 3.1 is in een schema de doorwerking van de verschillende instrumenten en bevoegdheden van rijk, provincie en gemeente zoals die hiervoor zijn belicht aangegeven en blijkt de onderlinge samenhang.

3.4 Projectbesluitvorming: projectbesluiten en coördinatieregeling

Projectbesluit

Het projectbesluit is gericht op een gefaseerde verwezenlijking van een project dat afwijkt van het geldende bestemmingsplan (artikel 1.1 Wro). Ieder projectbesluit moet resulteren in een (herziening van een) bestemmingsplan of beheersverordening. De wet bevat stimulansen en vormen van sanctionering (artikel 3.13 Wro) voor de vertaling van projectbesluiten in de planologisch-juridische regeling. Om leges te kunnen innen moet het bestemmingsplan binnen zes maanden na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn vastgesteld. Afdeling 3.3 Wro geeft de bepalingen voor de vorm, inhoud en procedure van het projectbesluit. Opvallend is dat er nauwelijks verschil is gemaakt met de bepalingen die gelden voor het bestemmingsplan. Ook de provincie (artikel 3.27 Wro) en het rijk (artikel 3.29 Wro) kennen de bevoegdheid om een projectbesluit te nemen voor een project van provinciaal of (inter)nationaal belang.

Een voorbeeld van de toepassing van een projectbesluit is het plan van de gemeente Margraten om met het besluit de bouw van dertig woningen met bijbehorende infrastructuur, groenvoorzieningen en waterretentie voorzieningen mogelijk te maken. De voorgenomen ontwikkeling past namelijk niet binnen de bouwvoorschriften van vigerende bestemmingsplannen.

Coördinatieregeling

Voor de realisatie van een project zijn vaak meerdere besluiten nodig die elk eigen procedures hebben. Dit kan leiden tot een stapeling van verschillende voorbereidings-, bezwaar-, en beroepsprocedures bij een bepaald project. De Wro geeft rijk, provincie en gemeente de bevoegdheid om de verschillende besluiten, die voor een bepaald project nodig zijn, zo veel mogelijk te bundelen en gelijk op te laten lopen. Als coördinatie plaatsvindt, vervallen de reguliere inspraak-, besluit-, bezwaar- en beroepsmogelijkheden van de verschillende besluiten. Hiervoor in de plaats komt de procedure van de coördinatieregeling. De coördinatieregeling kan voor verschillende situaties worden toegepast, zoals bij de realisatie van een winkelcentrum of een gemeentelijke rondweg.

3.5 Grondexploitatie

De Grondexploitatiewet (Gew) leidt tot verbetering en verduidelijking van de gemeentelijke regiefunctie bij de uitvoering van ruimtelijke plannen. Het instrument maakt

het mogelijk om kosten te verhalen en eventuele locatie-eisen te stellen, ook wanneer de gemeente geen grond in bezit heeft. In geval van actief grondbeleid – wanneer de gemeente zelf gronden in eigendom heeft – of samenwerking in de vorm van PPS is de Wro niet van toepassing. Enkel in geval van zelfrealisatie (grondexploitatie door particuliere eigenaren) is de Wro van toepassing.

Een tweesporenbeleid vormt in de wet het uitgangspunt voor het gebruik van het instrument:

1. via het private spoor (op basis van vrijwilligheid / contactvrijheid voor alle partijen);
2. via het publieke spoor (afdwingbaar via exploitatieplan – bestemmingsplan – bouwvergunning).

Het private spoor krijgt met de Wro een goede wettelijke basis. Een exploitatieovereenkomst regelt het kostenverhaal, bevat afspraken over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen en stelt locatie-eisen. Lukt het echter niet om met de private partijen een overeenkomst te sluiten, dan kan de gemeente tegelijkertijd met het vaststellen van het bestemmingsplan of projectbesluit een (publiek) exploitatieplan vaststellen. De locatie-eisen worden opgenomen in het exploitatieplan. Via de bouwvergunning worden dan de kosten verhaald. De kosten die verhaald kunnen worden, moeten wel voldoen aan de limitatieve kostenlijst uit de Wro waarin staat aangegeven welke kosten de gemeente publiekrechtelijk kan verhalen.

De mogelijkheid om kosten te verhalen en afspraken te maken over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen worden in de handreiking grondexploitatiewet onderverdeeld in vier groepen⁴⁾ (tabel 3.1).

Tabel 3.1
Bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen

Groepen	Volledig verhaalbaar?
Groep 1: kosten binnen exploitatiegebied 'binnenplanse verevening'	Ja, 100% aan het exploitatieplan toe te rekenen
Groep 2: kosten buiten exploitatiegebied, maar wel volledig betrekking op het exploitatiegebied 'bovenplanse kosten' (ontsluitingswegen, bruggen en parkeervoorzieningen)	Ja, 100% aan het exploitatieplan toe te rekenen.
Groep 3: kosten buiten of binnen het exploitatiegebied, zowel van belang voor het exploitatiegebied als daarbuiten (ov-voorziening die ook andere bestemmingen bedient)	Nee, niet 100% toe te rekenen; hangt af van criteria profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit.
Groep 4: bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen, buiten het exploitatiegebied	Nee, kosten niet toe te rekenen aan het exploitatieplan. kostenverhaal afhankelijk van structuurvisie

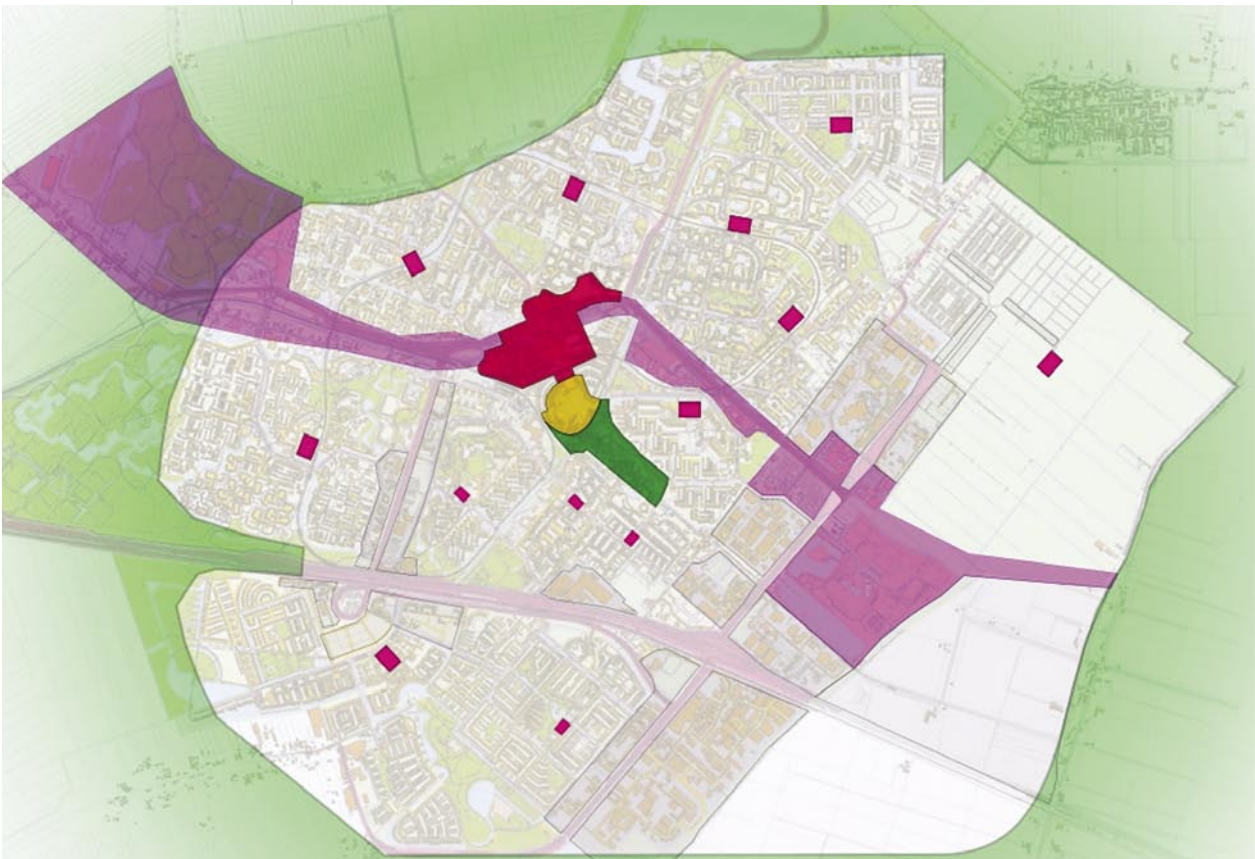
⁴⁾ Handreiking Grondexploitatiewet, blz. 154-157

3.6 Planschade

Planschade is schade (planologisch nadeel) die ontstaat als gevolg van een (nieuwe) planologische regeling. De oorzaken voor planschade waaronder een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, zijn genoemd in artikel 6.1 lid 2 Wro. Schade komt alleen voor een tegemoetkoming in aanmerking als het gaat om permanente schade. Het gaat hierbij om twee soorten schade: inkomensderving en vermindering van de waarde van een onroerende zaak (artikel 6.2 lid 2 Wro). Ideële of immateriële schade is meestal verdisconteerd in de waardevermindering van het onroerend goed en is daarom niet opgenomen in de bepalingen. Er is geen regeling opgenomen voor schade als gevolg van het feit dat bepaalde plannen of besluiten al jaren bekend zijn.

Aanspraak op schadevergoeding bestaat als de schade uitstijgt boven de nadelen die behoren tot het normaal maatschappelijk risico (artikel 6.1 lid 1 Wro). Omdat moeilijk is aan te geven wanneer schade uitstijgt boven het maatschappelijk risico is gekozen voor een vast percentage van 2%.

In artikel 6.3 Wro is het principe van risicoaanvaarding geregeld. Iedereen moet er rekening mee houden dat mogelijkheden die op basis van een planologische regeling bestonden, komen te vervallen. Het vervallen van mogelijkheden leidt daarom niet altijd tot toewijzing van een planschadeclaim. Als schade voldoende anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld door waardestijging van een ander onroerend goed in een bestemmingsplangebied) dan bestaat geen recht op een tegemoetkoming in de planschade (artikel 6.1 lid 1 Wro).



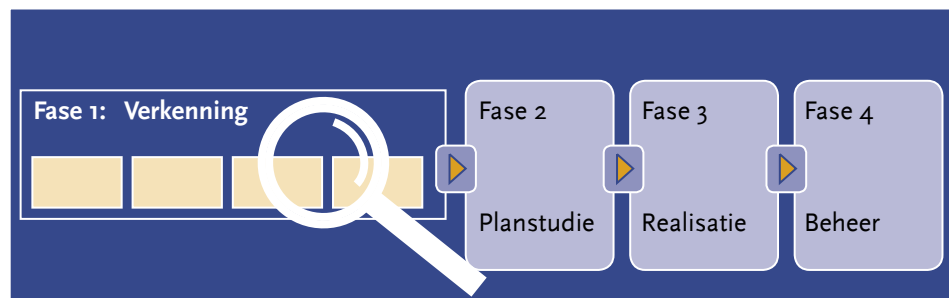
4 De wro vanuit de praktijk benaderd

In deze opzet staat het inhoudelijk planproces centraal. De fases van verkenning, planstudie, realisatie en beheer vormen de basis voor dit planproces. De volgende praktijkvoorbeelden geven een toelichting van het gebruik van instrumenten uit de Wro aan de hand van een eenvoudig schema. Het is een hulpmiddel voor de complexe processen rondom verkeer- en vervoersbeleid. Bijzondere aandacht gaat uit naar twee specifieke onderwerpen: parkeerbeleid en de Wabo.

4.1 Schema: inhoudelijk planproces in relatie tot de Wro

De fases van verkenning, planstudie, realisatie en beheer vormen de basis voor het planproces. Deze brochure zoomt in op de eerste fase: de verkenningfase (zie figuur 4.1). Juist in deze fase is de relatie tussen het verkeer- en vervoersbeleid en de Wro het sterkst. Immers moet de planologische regeling de ingreep of het project juridisch mogelijk maken en moet een afweging worden gemaakt in het gebruik van het juiste instrumentarium. Om een gedegen verkenningfase te doorlopen bestaat deze fase uit vier stappen: (A.) initiatief, (B.) context, (C.) selectie van instrument en (D.) procedures en coördinatie. In figuur 4.2 (zie pagina 21) zijn deze stappen schematisch weergegeven. In de rechterkolom is aangegeven welke onderdelen van de Wro voor deze stap relevant zijn. De verschillende stappen vormen een kapstok om de verschillende cases te beschrijven.

*Figuur 4.1
Inzoomen op de fase van
verkennen*



Stap A. Initiatief

Het eerste onderdeel – het initiatief – bestaat uit een verkenning van de algemene, maar wezenlijke onderdelen: probleem, oorzaak, doel en oplossing. Een goed zicht op het exacte probleem, de oorzaak hiervan, de gekozen oplossing en het doel hiervan geeft inzicht in de kern van het project. Met een goede verkenning van juist deze onderdelen wordt duidelijk welke aspecten wel en – wellicht nog belangrijker – welke aspecten niet relevant zijn voor het project. Een afweging tussen de balans sectoraal-integraal wordt hiermee onderbouwd. Juist in deze afweging kan in het vervolgtraject vertraging in het proces worden voorkomen door de complexiteit beter beheersbaar te houden. Daarnaast kan door wederzijdse afhankelijkheid van bepaalde aspecten de voortgang van een project in het geding komen.

Stap B. Context

Na het eerste onderdeel vindt een 'check' plaats op de context die zich richt op vier aspecten: de verschillende partijen (actoren) en hun bevoegdheden, planologische aspecten (zoals vigerend beleid en fysieke omstandigheden), tijd en financiën. Ook deze check op de context is net als het eerste onderdeel van groot belang voor de voortgang van het daadwerkelijke traject. Zo is de leeftijd van een vigerend bestemmingsplan bepalend voor het herzien ervan. Een bestemmingsplan moet immers elke tien jaar worden geactualiseerd. Daarnaast is deze check op de context bepalend voor de toekomstige keuzes gedurende het traject. Onderwerpen als ecologie, archeologie, bodem, eigendom, externe veiligheid, luchtkwaliteit, geluid en water spelen een belangrijke rol als kaders voor ingrepen in de fysieke omgeving. Ook kan nader onderzoek naar effecten van infrastructuur nodig zijn.

Figuur 4.2 Stappenplan als kapstok voor casusbeschrijvingen

Fase 1: Verkenning	
A. Initiatief	B. Context
C. Selectie van instrument	D. Procedures en coördinatie
Fase 1: Verkenning	Relatie met Wro
1 A. Initiatief	
Verkenning van probleem, oorzaak, doel en oplossing.	n.v.t.
1 B. Context	
'Check' op de context: <ul style="list-style-type: none"> Actoren (partijen en hun bevoegdheden); Planologische aspecten (fysieke en non-fysieke omstandigheden); Tijd; Financiën. 	<ul style="list-style-type: none"> Bevoegdheden en type besluiten van rijk, provincie, gemeente en regio; Vigerende verordening, structuurvisie en bestemmingsplan; Planschade en exploitatie.
1 C. Selectie van instrument	
Selecteren van het meest geschikte instrument: <ul style="list-style-type: none"> Juridisch (bestemmingsplan, projectbesluit, inpassingsplan, aanwijzing, verordening, tracébesluit); Beleid (structuurvisie, m.e.r., sectoraal beleid); Overig (aanbestedingsvorm, wijze van exploitatie, contractvorm, planschade). 	Bestemmingsplan, projectbesluit, inpassingsplan, aanwijzing, structuurvisie, exploitatieplan.
1 D. Procedures en coördinatie	
Planning voor de toepassing van het instrument, zoals procedures, realisatie, coördinatie, grondexploitatie, vergunningen en communicatie met bevoegde gezagen	Coördinatieregeling, exploitatieplan

Stap C. Selectie van instrument

In het vervolgtraject gaat het vervolgens om de keuze voor het benodigde instrumentarium waarbij een onderscheid gemaakt kan worden tussen een juridisch en beleidsmatig instrumentarium. Ook andere instrumenten zijn hierbij mogelijk zoals een aanbesteding, exploitatie, planschade of contractvorm. De Wro kent voor de verschillende overheden een generiek en specifiek instrumentarium. Uitgangspunt voor alle overheden geldt dat het de inzet van het instrumentarium ten behoeve van een 'goede ruimtelijke ordening' wordt ingezet. Voor sommige instrumenten geldt een voorwaarde dat het instrument het meest geschikt is om dit uitgangspunt na te streven, bijvoorbeeld voor een reactieve aanwijzing of algemene regel. Dit geeft aan dat er bewust gekozen moet worden voor een bepaald instrument. In de verschillende praktijkvoorbeelden zal dit ook blijken.

Stap D. Procedures en coördinatie

In het laatste onderdeel – procedures en coördinatie – moet worden nagedacht over het aspect tijd in relatie tot de verschillende instrumenten, zoals de procedures, realisatie, coördinatie, grondexploitatie, vergunningen en de communicatie met bevoegde gezagen. Een goed beeld op deze onderdelen biedt vervolgens een basis voor de planstudiefase: de fase waarin inhoudelijke keuzes worden gemaakt voor de infrastructurele opgave, bijvoorbeeld tussen verschillende alternatieven voor een tracé.

4.2 Praktijkvoorbeelden

In voorgaande paragraaf is ingegaan op het schema (figuur 4.2) dat de basis vormt voor de toelichting van de Wro voor het verkeer- en vervoersbeleid. Zoals ook gebleken is uit dit schema zijn verschillende onderwerpen van belang. Rijk, provincies en gemeenten hebben met de Wro nieuwe bevoegdheden en type besluiten. Ook zijn verhoudingen van rijk, provincies en gemeenten veranderd. Met vier verschillende cases op verschillende schaalniveaus worden relevante onderwerpen van de Wro toegelicht. Elke casus biedt aandacht voor twee tot drie specifieke en bijzondere onderwerpen. In onderstaand overzicht (figuur 4.3) zijn deze onderwerpen opgenomen. Op deze manier kan zowel vanuit het schaalniveau of vanuit het onderwerp specifiek gezocht worden naar de relevantie van de Wro voor infrastructurele projecten. Een belangrijke noot hierbij betreft de mate waarin het onuitputtelijk is: niet alle onderwerpen worden op ieder schaalniveau toegelicht. Er zijn keuzes gemaakt in de selectie om de leesbaarheid en helderheid te behouden.

In deze brochure zijn vier praktijkvoorbeelden opgenomen:

1. Herinrichting van een straat binnen de bebouwde kom in een woongebied (lokaal);
2. Realisatie van een bedrijventerrein inclusief de ontwikkeling van binnen- en buitenplanse infrastructuur (lokaal);
3. Ontwikkeling van een knooppunt met bovenlokale functie (bovenlokaal);
4. Omleiden van een provinciale weg (regionaal).

Wellicht mist u in deze casussen een voorbeeld van de ontwikkeling van een ov-knooppunt. Omdat vanuit de Wro bezien de ontwikkeling van een ov-knooppunt niet

wezenlijk verschilt van de realisatie van weginfrastructuur, gelden dezelfde werkwijze en aandachtspunten. Ook hierbij is het verstandig om het schaalniveau in ogenschouw te nemen. Realisatie van een bovenlokaal knooppunt (denk bv. aan station Arnhem) is te vergelijken met de ontwikkeling van een knooppunt met een bovenlokale functie (ook wat betreft verevening).

*Figuur 4.3
De vier cases en hun
relatie met de Wro*

Casus				
Onderdelen	1. lokaal	2. lokaal	3. bovenlokaal	4. regionaal
	Herinrichting straat	Uitleglocatie inclusief infrastructuur	Ontwikkeling van knooppunt	Omleiden van N-weg
Bevoegdheden van actoren	*	*	*	*
Verkennen van vigerend beleid, plannen en wetgeving	*	*	*	*
Bestemmingsplan	*	*		
Structuurvisie			*	*
Projectbesluit		*		
Inpassingsplan				*
Aanwijzing			*	
Exploitatie		*		
Coördinatie-regeling	*			
Planschade	*			
Parkeerbeleid	*			
Wabo				



4.2.1 Casus 1 - Herinrichting van openbare ruimte

Een uitbereide beschrijving van dit plan is te vinden op <http://www2.utrecht.nl/smartsite.dws?id=302752>

Project	Herinrichting openbare ruimte – Kanaleneiland
Schaalniveau	Lokaal
Bijzondere aandacht	Bestemmingsplan
	Planschade
	Coördinatie­regeling

	Stap A	INITIATIEF Probleem, oorzaak, doel en oplossing
Initiatief		Gemeente Utrecht
Projectbeschrijving		De huidige inrichting van de openbare ruimte is ontworpen en aangelegd van het eind van de jaren '50 en begin jaren '60. Pleinen zijn erg stenig en vanwege de parkeerdruk wordt er op ongelukkige plaatsen geparkeerd. De inrichting voldoet daarom niet aan de eisen van deze tijd en laat te wensen over. Daarnaast biedt het huidige bestemmingsplan te weinig ruimte voor een aanpassing van de inrichting vanwege het hoge detailniveau. Aanpassingen in de inrichting zijn hierdoor juridisch niet (zonder meer) mogelijk. Een nieuw bestemmingsplan vormt de planologisch juridische basis voor de uitvoering van de herinrichting.
Doelstelling		Het versterken van bestaande kwaliteit, waar nodig herontwikkelen van gebieden en toevoegen van nieuwe kwaliteiten, zodat de wijk prettig leefbaar wordt en aantrekkelijk voor een brede doelgroep.
Oplossing		Een grondige vernieuwing en herinrichting van de openbare ruimte, maatregelen voor een veiliger verkeerssituatie en tegen parkeeroverlast en de plaatsing van ondergrondse afvalcontainers dragen bij aan het toevoegen van nieuwe kwaliteiten en een aantrekkelijker woonomgeving.

	Stap B	CHECK Actoren, planologische check, tijd en financiën
Actoren		In voorgaande trajecten, zoals de ontwikkeling van de gebiedsagenda Kanaleneiland Noord, het rapport Kanaleneiland over morgen en Kanaal plus, is samenwerking gezocht met twee woningcorporaties en verenigingen van bewoners.
Planologische check		In het proces is de planologische check zowel van toepassing op fysieke aspecten (ecologie, archeologie, bodem, eigendom, luchtkwaliteit, veiligheid, geluid en water) als de non-fysieke aspecten (vigerend beleid, plannen en wetgeving). Een check op deze aspecten is van groot belang voor de toekomstige voortgang van het daadwerkelijke traject. Het vigerend bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad in 1978 en goedgekeurd door de provincie in 1979. De gronden voor het plangebied hebben de functies Wegen, Groenvoorziening A en Speel­terrein. Uitwisselbaarheid van deze bestemmingen is niet mogelijk. In de afgelopen jaren heeft de gemeente een 'Ruimtelijke visie Kanaleneiland' (2005) en een 'Gebiedsplan Kanaleneiland-Noord' (2008) als onderdeel van het wijkactieplan Kanaleneiland opgesteld. Vanwege het beperkte ingrijpen op de openbare ruimte – enkel aanpassing van inrichting – lijkt nader onderzoek naar milieugevolgen niet nodig. Deze check dient toch plaats te vinden. Tijdens het broedseizoen is het niet raadzaam om kapwerkzaamheden uit te voeren. Ook met het oog op mogelijke bodemingrepen moet rekening worden gehouden met archeologische waarden.
Tijd		Met het oog op de planning zoals opgenomen in eerdere visies en documenten zijn er duidelijke interdependenties tussen het ontwerpen en vaststellen van een nieuw bestemmingsplan en de daadwerkelijke ingrepen en maatregelen. Dit betekent dat het bestemmingsplan zo snel mogelijk vastgesteld moet worden.
Financiën		In overleg met de woningcorporaties kunnen afspraken worden gemaakt over de samenwerking en eventuele co-financiering.

	Stap C	KEUZE TYPE INSTRUMENT Juridisch, beleidsmatig en overig
		Vervolgens is de vraag welk instrument het meest adequaat is om de realisatie van de herinrichting juridisch mogelijk te maken.
Instrument(arium)		Vanwege het kleinschalige karakter van de ingreep en het feit dat het enkel gaat om het juridisch mogelijk maken van de ingreep, gezien het huidige gebrek aan flexibiliteit van het bestemmingsplan, en gezien de 'leeftijd' van het huidige bestemmingsplan, is een actualisatie van het bestemmingsplan gewenst en een voor de hand liggende keuze. Een projectbesluit zal alsnog resulteren in een aangepast bestemmingsplan. In geval van meer ingrijpende wijzigingen bestaat bovendien de kans op planschade. De coördinatie-regeling biedt de mogelijkheid verschillende procedures te bundelen, bijvoorbeeld kapvergunningen, bouwvergunningen en milieuvergunningen.
Actualisatie bestemmingsplan		<p>Het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd met de planologische regeling (zoals een bestemmingsplan, projectbesluit, beheersverordening) is verboden (artikel 7.10 Wro). In het belang van de gemeente zelf en haar burgers moeten bestemmingsplannen actueel zijn. Vanuit het rechtszekerheidsbeginsel is actualiteit een vereiste en biedt bovendien een waarborg voor ruimtelijke samenhang. Omwille van adequate ontwikkelingsplanologie is het van belang dat het juridisch kader goed op orde is. Binnen een periode van tien jaar wordt de bestemming van gronden opnieuw vastgesteld (artikel 3.1 lid 2 Wro). Van overschrijding van deze termijn moeten Burgemeester en Wethouders schriftelijk mededeling doen (artikel 3.1 lid 5 Wro).</p> <p>Om de actualiteit van bestemmingsplannen te stimuleren is een aantal regelingen getroffen. Zo is allereerst de bestemmingsplanprocedure kort(er) en daardoor aantrekkelijk(er). Voor het regelen van projecten waarvoor de beheersituatie al direct in beeld is, is het bestemmingsplan een geschikt instrument. Bestemmingsplannen kunnen met een periode van tien jaar verlengd worden (artikel 3.1 lid 5 Wro), maar het besluit tot verlenging moet 'deugdelijk' worden onderbouwd (afdeling 3.6 en 3.7 Awb zijn van toepassing). Bestemmingsplannen die onder de WRO zijn vastgesteld kunnen niet worden verlengd onder de Wro, maar moeten eerst herzien worden op basis van de Wro.</p> <p>Als niet tijdig een nieuw bestemmingsplan is vastgesteld of een verlengingsbesluit is genomen, vervalt de bevoegdheid tot het invorderen van rechten voor diensten. Voor verleende vergunningen, ontheffingen, wijzigings- en uitwerkingsbevoegdheden, projectbesluiten en andere besluiten die hun grondslag vinden in een bestemmingsplan, kunnen dan geen leges meer geïnd worden (artikel 3.1 lid 4 Wro). Een herziening van het bestemmingsplan kan worden aangevraagd, waarbij bovendien de bepalingen van de Awb gelden.</p>
Planschade		Planschade is schade (planologisch nadeel) die ontstaat als gevolg van een (nieuwe) planologische regeling. De oorzaken voor planschade waaronder een bepaling van een bestemmingsplan of inpassingsplan, zijn genoemd in artikel 6.1 lid 2 Wro. Het moet hierbij gaan om permanente schade. In artikel 6.2 lid 2 Wro worden twee soorten schade genoemd: inkomensderving en vermindering van de waarde van een onroerende zaak. Ideële of immateriële schade is meestal verdisconteerd in de waardevermindering van het onroerend goed en is daarom niet opgenomen in de bepalingen. Er is geen regeling opgenomen voor schade als gevolg van het feit dat bepaalde plannen of besluiten al jaren bekend zijn. Iedereen moet er rekening mee houden dat mogelijkheden die op basis van een planologische regeling bestonden, komen te vervallen (artikel 6.3 Wro). Het vervallen van mogelijkheden leidt daarom niet altijd tot toewijzing van een planschadeclaim. Als schade voldoende anderszins is verzekerd (bijvoorbeeld door waardestijging van een ander onroerend goed in een bestemmingsplangebied) dan bestaat geen recht op een tegemoetkoming in de planschade (artikel 6.1 lid 1 Wro). Voor een aanvraag tot planschade geldt een drempel (heffing) van 300 euro (artikel 6.4 Wro). Het niet tijdig betalen (binnen vier weken) van dit bedrag is een reden voor niet-ontvankelijkheid van de aanvraag. In de gemeentelijke verordening kan dit bedrag met ten hoogste twee derde deel verhogen of verlagen. Op grond van artikel 6.5 Wro dient het beslissend bestuursorgaan de redelijkerwijs gemaakte kosten van deskundige bijstand te vergoeden.

Coördinatie­regeling	<p>De coördinatie­regeling biedt mogelijkheden om verschillende besluiten te bundelen en gelijk op te laten lopen.</p> <p>In de Wro zijn aan gemeenten, provincie en rijk bevoegdheden toegekend om verschillende besluiten die voor een bepaald project nodig zijn, zo veel mogelijk te bundelen en gelijk op te laten lopen. Deze coördinatie­regelingen zijn opgenomen in de artikelen 3.30 tot en met 3.36 Wro. Een coördinatie­regeling dient niet enkel voor het coördineren. Het maakt het ook mogelijk dat het inzetten van bevoegdheden wordt gevorderd en zelfs dat bevoegdheden van een gemeente worden overgenomen. De wettelijke regeling voor coördinatie bestaat uit twee delen: een startmodule en een uitvoeringsmodule. Bij de startmodule wordt aangegeven of de coördinatie­regeling van toepassing is en voor welke besluiten. Bij de uitvoeringsmodule wordt de procedure geregeld. Voorbereiding van de benodigde besluiten vindt tegelijkertijd plaats, doordat kennisgevingen, toezendingen en andere onderdelen van de procedure worden samengevoegd. Ook de bekendmakingen vinden gelijktijdig plaats. Voor beroep worden de besluiten aangemerkt als een besluit. Het besluit om al of niet te besluiten te coördineren is niet vatbaar voor beroep (artikel 8.5 Awb). Activiteiten waar geen besluit voor nodig is, kunnen geen deel uitmaken van de coördinatie.</p>
----------------------	--

	Stap D	PLANNING Procedures, realisatie, coördinatie en exploitatie
Actualisatie bestemmingsplan		<p>De bepalingen over de procedure van het bestemmingsplan zijn opgenomen in afdeling 3.2 van de Wro. Het besluit tot verlenging ervan hoeft niet met toepassing van afdeling 3.4 Awb te worden voorbereid. Door zelf afdeling 3.4 van toepassing te verklaren is er geen bezwaarmogelijkheid.</p> <p>De gemeenteraad kan verklaren dat een bestemmingsplan wordt voorbereid (artikel 3.7 Wro). Een voor­nemen tot herzien van een bestemmingsplan wordt bekendgemaakt volgens de regels van de Awb voor bekendmaking (artikel 3.8 Wro; artikel 3.4 Awb). Voor de bekendmaking van het besluit tot vaststellen van een bestemmingsplan zijn verschillende termijnen mogelijk van toepassing (artikel 3.8 Wro lid 3-6). Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan kan iedere belanghebbende rechtstreeks bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen (artikel 8.2 lid 1a Wro).</p>
Planschade		<p>Bepalingen voor planschade zijn in de Wro opgenomen in afdeling 6.1 (artikelen 6.1 tot en met 6.7 Wro). Artikel 6.1 lid 3 Wro bepaalt dat een aanvraag moet worden gemotiveerd een onderbouwing moet bevatten van de hoogte van de gevraagde tegemoetkoming. Artikel 6.7 Wro biedt de mogelijkheid om via AMvB regels te stellen over de inrichting en behandeling en over de indiening, motivering en wijze van beoordeling van een aanvraag (opgenomen in afdeling 6.1 Bro). Een aanvraag moet voldoen aan de algemene eisen die artikel 4.2 Awb aan een aanvraag stelt. Het Bro geeft een aantal aanvullende eisen (artikel 6.1.2.2 lid 2 Bro).</p>
Coördinatie­regeling		<p>De procedure voor de coördinatie wordt beschreven in de artikelen 3.31 en 3.32. Voor de provinciale- (artikel 3.33 en 3.34 Wro) en rijkscoördinatie­regeling (artikel 3.35 en 3.36 Wro) geldt dezelfde procedure in samenhang met de procedure beschreven in artikel 3.8 in geval van een inpassingsplan en artikel 3.11 in geval van een projectbesluit.</p>
Realisatie		<p>Voor het realiseren van de herinrichting van de openbare ruimte dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld. Hiertoe kan de gemeente een voorbereidingsbesluit treffen. Na het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan is er voldoende flexibiliteit in het bestemmingsplan en is er juridische ruimte ontstaan voor de herinrichting.</p>

4.2.2 Casus 2 - Realisatie van een bedrijventerrein

Dit bedrijventerrein is genomineerd geweest voor de R&M-prijs (Ruimte en Mobiliteit)-2007. De beschrijving hiervan in het juryrapport geeft een goede beschrijving van de situatie en alle inspanningen die zijn gepleegd om de bereikbaarheid te realiseren in dit verband. Vandaar, dat we het juryrapport over "De Stok" bijvoegen.



De Stok Rosada Factory Outlet

Rosendaal



Locatie	Rosendaal, provincie Noord-Brabant
Thema	Multifunctioneel sport-, recreatie- en winkelgebied, diverse attracties (o.a. kartbaan, skipiste, golfterrein, kinderspeelplek, zwemparadijs, sauna, fitness), discotheek, horeca, winkelen (outletstore, funshoppes)
Ruimtelijk-economische schaal	(Boven)regionale leisurevoorziening
Ligging	Rand stedelijk gebied, bij snelweg, bus
Programma	Concentratie van faciliteiten, beperkt ruimtegebruik, groene setting, architectuur, externe en interne ontsluiting, (gedeelde) parkeerplekken, shuttle-bus
Omvang	50 ha (totale gebied) 25.000 m ² BVO bedrijfsruimte, 12 + 60 ondernemingen met 500 arbeidsplaatsen 2.200 parkeerplaatsen, 1½-2 miljoen bezoekers/jaar, gehele jaar geopend
Planfase	Gerealiseerd (exploitatiefase)
Planperiode	Sinds 2006 geopend
Realisatie	Gemeente Rosendaal (Recreatiepark De Stok) en MDG (Rosada Factory Outlet), in samenwerking met diverse particuliere initiatieven
Informatie	Het project is ingediend door de gemeente Rosendaal
Contact	Gemeente Rosendaal, Afdeling Beleidsrealisatie Postbus 5000, 4700 KA Rosendaal

Ligging en programma

Roosendaal is een echte winkelstad met een divers en uitgebreid aanbod; een belangrijk deel van het winkelgebied is overdekt. Het regionale verzorgingsgebied omvat meer dan 240.000 mensen. De Stok en het daar vlakbij gelegen Rosada Factory Outlet vormen samen een multifunctioneel sport-, recreatie- en winkelgebied. Het gebied ligt aan de westzijde van de stad, net aan de overkant van de A17, in een groen overgangszone tussen polderlandschap en stad.

Na het succes van de eerste vestiging in 1993 besloot de gemeente zo'n tien jaar geleden om het hele gebied rond het openluchtzwembad De Stok te bestemmen als recreatiepark. Sindsdien loopt het gestaag vol met hoogwaardige sport- en recreatievoorzieningen, zowel voor individuele bezoekers als groepen. De bedrijven variëren van squashcentrum en subtropisch zwembad tot overdekte kartbaan, sauna- en beautycomplex, golfbaan, duikschool en tennis- en badmintonhal. Voorts zijn er diverse restaurants en onlangs is er een kinderspeeltuin in combinatie met kinderopvang gerealiseerd. Naar verwachting wordt dit brede leisueraanbod aangevuld met een groot hotel.

Vlak naast Recreatiepark De Stok opende na Bataviastad, Lelystad en Venlo in 2006 Rosada zijn vele deuren. Het is het derde grote outletcentrum dat in Nederland is gerealiseerd. Naast de winkels met merkartikelen tegen sterk verlaagde prijzen zijn er diverse horecagelegenheden (met plaats voor ongeveer 550 gasten).

Bij de ontwikkeling van het gebied staan beperkt ruimtegebruik door concentratie van gebouwen en gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen centraal. De ligging bij de kruising van snelweg en provinciale weg (knooppunt De Stok) staat garant voor bereikbaarheid, zowel lokaal als regionaal. De ontsluiting en het parkeren zijn volledig aangepast op de voorzieningen. Via een shuttle-bus is er een snelle verbinding met de binnenstad en het NS-station Roosendaal. De goede bereikbaarheid, vele voorzieningen, diverse horecagelegenheden en plezierige winkelomgeving maakt het gebied tot een ideale bestemming voor sport, recreatie of een dagje winkelen.

Ruimtelijke ontwikkeling

De ontwikkeling van recreatie-, sport- en winkelfaciliteiten aan de rand van de gemeente is met zorg gekozen, zowel wat betreft ligging, beschikbare ruimte als bereikbaarheid. De voorzieningen liggen in een groene, parkachtige omgeving en vormen een geheel met de ecologische zone. De meeste sport- en recreatievoorzieningen van De Stok zijn gegroepeerd rond een centrale parkeerplaats. De architectuur van Rosada is bijzonder, de uitnodigende uitstraling valt al vanaf de snelweg op.

Door de concentratie van bedrijven op een plek is er een duidelijke synergie tussen de voorzieningen in het leisuregebied onderling, maar door de ligging en goede verbindingen ook met voorzieningen in de stad en elders in de regio. Bezoekers kunnen een combinatiebezoek maken met het centrum van Roosendaal. Het marktgebied in dit deel van Nederland is aantrekkelijk en biedt volop kansen. Het leisuregebied geeft een belangrijke impuls aan de lokale economie en werkgelegenheid. Met de opening van Factory Outlet Rosada zijn bijvoorbeeld ongeveer 500 banen gecreëerd.



Mobiliteit en infrastructuur

Het leisuregebied is eenvoudig en snel te bereiken door de gunstige ligging aan de afslagen van het knooppunt van de A17 en A58. De infrastructuur in de directe omgeving is aangepast. De capaciteit is gedimensioneerd op een zaterdagmiddagpiek, waarbij voorts rekening is gehouden met een eventuele toekomstige uitbreiding. Het gebied is vanaf de snelweg bewegwijzerd.

Naast de centrale parkeerplaats bij de voorzieningen is er bij De Stok een apart parkeerterrein met meer dan 600 plaatsen, dat ook een functie heeft als overloopterrein voor Rosada. Bij Rosada zelf zijn meer dan 1.600 parkeerplaatsen gerealiseerd (tarief: 2 euro/dag). In het weekend is er een directe shuttleverbinding met de binnenstad en het NS-station, zodat ook de winkels in het centrum profiteren van de vele bezoekers die naar het leisuregebied komen, zonder daarmee extra autoverkeer richting binnenstad te genereren. De shuttle-bus is gratis en hoogfrequent. Voorts wordt het gebied ontsloten met een streekbus die ook het NS-station aandoet. Voor fietsers en wandelaars zijn er vrijliggende wandel- en fietspaden.

Organisatie en samenwerking

Recreatiepark De Stok is een initiatief van de gemeente Roosendaal en de daar gevestigde bedrijven. De partijen verwachten dat de ontwikkeling als 'totaalconcept' goede kansen biedt. Het park is in de eerste plaats gericht op de lokale markt, maar kan uitgroeien naar een regionale voorziening. Er is nog ruimte voor nieuwe initiatieven, die het concept verder zullen versterken. Factory Outlet Rosada is een initiatief van MDG Europe Management, onderdeel van de Amerikaanse projectontwikkelaar McMahon Development Group.

Uniek aan dit project

- Multifunctionele, gebiedsgerichte leisureontwikkeling (sport, recreatie, winkelen) in groene setting, goed bereikbaar en met ruim parkeeraanbod.
- Ligging aan stadsrand en bij bestaande infrastructuur voorkomt overlast van verkeerstoename en sluipverkeer door wijken.
- Beperkt ruimtegebruik door concentratie van gebouwen en gedeeld gebruik van parkeervoorzieningen.
- Shuttle-bus geeft directe verbinding leisuregebied met binnenstad en NS-station



1. Algemene Projectbeschrijving

Wat?

Waarom?

Hoe?

Wanneer?

- Rosada/De Stok is een combinatie van een recreatie- en funshopping leisure ontwikkeling aan de westkant van Roosendaal, tussen de snelweg A17 en de Buisleidingenstraat.
- Het gebied Rosada/De Stok is mede hier ontwikkeld omdat het aan een knooppunt van snelwegen ligt, een commercieel zeer interessante locatie.
- Achteraf bleek door gemeentelijke herindeling de westkant van Roosendaal een goede locatie voor leisure-activiteiten, omdat de gemeente naar het westen toe werd uitgebreid.
- Start van de ontwikkeling was begin jaren negentig, toen er op de locatie alleen een verouderd openluchtzwembad De Stok was. Er waren problemen met de rentabiliteit, en toen is besloten het terrein De Stok als groene recreatie zone te ontwikkelen.
- Toen bekend werd dat De Stok bestemd werd voor leisure-faciliteiten, kreeg de gemeenten diverse aanvragen, van rijp tot wild. Uiteindelijk is een diversiteit aan leisure-faciliteiten ontwikkeld (ca. 10-15). Sommige gemeentelijk georiënteerd (zwembad), sommige regionaal/landelijk (sauna/golfbaan/sky dive). Voor de gemeente moest de exploitatie altijd kostendekkend zijn, voor de ondernemers was vooral een lage grondprijs van groot belang. De gemeente en de ondernemers hebben elkaar hierin gevonden door de gebouwen op De Stok relatief dicht op elkaar te realiseren. De gemeente kon zo o.a. veel groen realiseren, de ondernemers kregen een lage grondprijs. Het resultaat is intensief ruimtegebruik en ook collectief gedeelde parkeerruimtes langs een centrale weg.
- De gemeente heeft een flexibel bestemmingsplan gemaakt, dat was een van de succesfactoren. Het uitgangspunt was: "beschermen wat je wilt beschermen". Door het gebied loopt een beek als ecologische zone. Een voorbeeld van flexibiliteit is dat de oorspronkelijke inrichting van natuur niet zaligmakend was, zo is een beplantingswal uiteindelijk niet gerealiseerd, maar in plaats daarvan een beekarm.
- Een van de leisure-voorzieningen was de golfbaan, die MER-plichtig was. De 9-hole golfbaan heeft bestaande waterpartijen benut, hiervoor was een nieuw ontwerp noodzakelijk. Een van de holes is wegens ruimtegebrek gerealiseerd op de buisleidingenstraat, de eis was hierbij dat de attributen gemakkelijk te verplaatsen zijn.
- De Stok heeft als recreatieve leisure-ontwikkeling een sluitende exploitatie. Er zijn 3 doelen bereikt: ondernemers en gemeente zijn tevreden en de ecologische zone heeft uitstraling. De volgende stap is om de leisure voorzieningen "op te plussen" naar landelijk bereik. Dit kan niet door ruimtelijke uitbreiding, het moet op een creatieve manier. Het leisurepark kent al verschillende landelijke voorzieningen, oa. Sky Dive en onderwaterfotografie.
- Iets wat ruimtelijk minder goed heeft uitgepakt is de afgesproken uniforme afrastering van voorzieningen. De kartbaan heeft dit uiteindelijk niet gedaan, dit maakt de uitstraling soms wat rommelig.
- De gemeente heeft samenwerking tussen ondernemers altijd gestimuleerd, zo is de ondernemersvereniging opgericht. Deze ondernemers werken in de praktijk vooral samen in het aanbieden van arrangementen aan bedrijven, maar ook op mobiliteitsgebied kan samengewerkt worden.

- Vervolgens is vanaf 2006 het Factory Outlet Center Rosada gerealiseerd. Dit was een initiatief vanuit de markt: juist in Zuid-West NL bleek er nog ruimte voor een derde Factory Outlet in Nederland. De gemeente heeft enkele locaties bekeken, uiteindelijk kwam het gebied ten zuiden van De Stok als beste naar boven.
- De initiatiefnemers van Rosada kwamen uit de USA, en bij de realisatie kwamen de cultuurverschillen naar boven (see you in court vs. polderen). De gemeente heeft door te laveren een groot deel van haar eisenpakket gerealiseerd. Een les hierbij is dat je wat kan bereiken, maar ook realistisch moet blijven. Een ondergrondse parkeergarage kan vanwege de kosten niet uit, maar de ecologische zone, bereikbaarheid via de snelweg en een shuttle van en naar de binnenstad (eerste 3 jaar op piekmomenten) waren wel mogelijk. De beek is verlegd en meandert nu.
- Er was veel verzet tegen het Factory Outlet Center, maar het creëert ook veel werkgelegenheid. Belangrijk is om het verzet serieus te nemen en goede oplossingen te bedenken waarbij iedereen baat heeft (win-win situatie).

2. Resultaten van aanpak ruimte en mobiliteit bij leisureproject (criterium 1)

Toelichting resultaat beleid Ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Toelichting resultaat beleid Mobiliteit

Toelichting resultaat beleid parkeren

Toelichting resultaat beleid OV/fiets

Innovatie in ruimte en mobiliteitsbeleid

- De ruimte op Rosada/De Stok wordt qua bebouwing en ecologische zone intensief benut, oa. doordat bebouwing dicht op elkaar staat.
- Het verkeer van/naar Roosendaal is door de leisure-ontwikkeling toegenomen, maar ook meer verspreid. Leisure wordt meer en meer een verdringingsmarkt, en het verkeer elders zal dus enigszins afgenomen zijn. Naar Rosada komt ca. 90% met de auto, naar De Stok < 90% omdat hier meer gemeentelijke voorzieningen zitten (oa. zwembad). De weg tussen Rosada/De Stok is ook drukker geworden. De spagaat bij leisure is dat faciliteren van autoverkeer noodzakelijk is om rendabel te zijn, vanuit hier moet je consumenten verleiden om ook andere vormen van vervoer te gebruiken.
- De hele verkeersinfrastructuur naar Rosada/De Stok is opnieuw ingericht. Er is een directe afslag aan de Snelweg A17 gerealiseerd, de toegangsweg is verbreed, het fietspad is verplaatst naar de zuidkant. Deze hele infrastructuur is door de ondernemers mede betaald. De gemeente heeft trouwens een forse strijd met Rijkswaterstaat moeten voeren om Rosada/De Stok vanuit de snelweg bewegwijzerd te krijgen en zo "zoekverkeer" door de stad te weren.
- Het parkeren bij Rosada vindt plaats op het parkeerterrein en op een parkeerdek bij drukte (weekend). Bij extreme drukte kan ook op De Stok worden geparkeerd (synergie), maar dit is voorlopig een paar dagen per jaar. De gemeente heeft trouwens niet een volledig beeld van het gebruik van het parkeerterrein. Door de week is het zeker niet vol, in het weekend vaak wel.
- In principe was het Rosada terrein mede bestemd als transferium van/naar de binnenstad. Hiervoor wordt het echter mondjesmaat gebruikt. Een reden is dat Rosada niet op dit verkeer zit te wachten en heeft zelfs 2 Euro/dag parkeergeld ingevoerd (die je terug krijgt bij aankopen). Daarnaast wordt in de binnenstad een nieuwe P-garage gerealiseerd, dus het is ook niet nodig.

- De gratis shuttlebus is na onderhandelingen tussen Rosada en gemeente tot stand gekomen, en rijdt in het weekend. Terug stopt deze in de stad, waar men een gratis kopje koffie kan halen. Dit werkt, de detailhandel in Roosendaal meldt tot 10% nieuwe klanten. Ook het gebruik van de shuttlebus is niet met zekerheid bekend: de chauffeurs moeten in principe gratis kaartjes uitreiken, maar niet elke chauffeur doet dat. De shuttlevverbinding is trouwens niet ideaal, omdat deze buiten de 15 koopzondagen van Roosendaal-Centrum niet rijdt, terwijl Rosada elke zondag open is. Er is wel een reguliere busverbinding, deze rijdt zondag elk uur. De shuttle stopt bij Rosada trouwens bij de beek, maar de bezoekers moeten omlopen. Er zal nu een bruggetje worden gerealiseerd.
- Het fietsgebruik van/naar Rosada/De Stok was zeker in het begin hoger dan verwacht, toen is er ook extra fietsenstalling gerealiseerd. Dit hoge fietsgebruik was ook omdat de inwoners van Roosendaal eens wilde kijken.

3. Bereikte innovaties in processen en samenwerking (criterium 2)

Toelichting proces innovaties bij beleid/implementatie R&M aspecten
Innovatie in samenwerking bij beleid/implementatie R&M aspecten
Lef en risico's partijen bij innovaties

- Bij de ontwikkeling van Rosada zijn er voor de gemeente twee belangrijke onderhandelingsmomenten geweest: de samenwerkings- en realisatie-overeenkomst. Dit zijn de twee momenten waarop je als gemeente je R&M doelen moet trachten te realiseren. Zeker met de ecologische inrichting is hier succes geboekt, zo is er extra bos gerealiseerd ten zuiden van Rosada en zijn bestaande waterpartijen ingepast.
- Voorwaarde voor dit succes is dat de gemeente grondeigenaar was, waardoor er eisen gesteld konden worden en er ruimte voor maatwerk was. De gemeente was sturend in de gronduitgifte, en kon ook voorinvesteringen doen. De gemeente ziet duidelijk parallellen in de realisatie van leisure- en bedrijfsterreinen, zo wordt er ook gezamenlijk parkmanagement gerealiseerd.
- Specifieke innovaties in het samenwerkingsproces waren: (1) het flexibele bestemmingsplan, (2) de continue afweging tussen rentabiliteits van bedrijven en milieuwaarden en (3) het uitgangspunt dat ecologische waarde voorop stond, maar dat hiervoor verschillende realisatiemogelijkheden waren. De gemeente heeft meegedacht en gestimuleerd dat samenwerking tussen bedrijven van de grond kwam, hierdoor wordt gedeeld ruimtegebruik en mobiliteitsaanpak vanuit ondernemers gestimuleerd. De ondernemers hebben oa. gezamenlijk een bewegwijzering voorgesteld, die overbodig zoeken en rijden moet tegengaan. Deze synergie tussen leisurebedrijven moet nu naar de gehele regio getild worden.
- De bedrijven dragen de exploitatie-risico's, maar de gemeente heeft bij de ontwikkeling ook risico genomen. Nu ontstaat er synergie tussen de activiteiten van bedrijven op marketinggebied, dat kan op termijn uitbreiden naar mobiliteit.

4. Realisatie van en rol duurzaamheid in het leisureproject (criterium 3)

Overzicht van oplossingen/maatregelen
Toelichting specifieke gerealiseerde maatregelen
Duurzaamheid van oplossingen/maatregelen

- Verschillende oplossingen/maatregelen zijn: (1) gedeelde parkeerterreinen voor leisurebedrijven met verschillende pieken, (2) intensief ruimtegebruik en mede hierdoor voldoende ruimte voor de ecologische zone, (3) Bouw Rosada in fasen, waarbij beek is ingepast in landschapsbeeld, (4) bevordering samenwerking tussen ondernemers, ook in ruimtegebruik/mobiliteit.

5. Inspiratie voor anderen: ervaringen en lessen (criterium 4)

Overdraagbaarheid oplossingen

Belangrijkste ervaringen en lessen

Drie concrete R&M tips voor andere leisureprojecten in Nederland

Kort en krachtig slot statement

Overige opmerkingen

- Allereerst: Roosendaal vindt dat vooral terugkijkend belangrijke lessen geleerd kunnen worden. Een dergelijk proces moet je in de praktijk meemaken, waarbij je als gemeente aan de ene kant flexibel moet zijn maar aan de andere kant je eisen duidelijk moet hebben en moet weten wat je tenminste wil.
- De meeste van de in Roosendaal gevonden oplossingen zijn overdraagbaar. Vooral de nadruk op inrichting van de ecologische zone en de bevordering van samenwerking tussen bedrijven kunnen gekopieerd worden.
- De drie belangrijkste tips zijn: (1) zorg bij grootschalige leisure voor flexibele ruimtelijke ordening, waarbinnen je nog kan schuiven, Dit is van groot belang als de leisure-ontwikkeling zo'n 10 jaar duurt zoals bij Rosada/De Stok., (2) investeer in milieukwaliteit, maar bestaande natuur hoeft niet perse hetzelfde te blijven. Het beste is het als ondernemers de ecologie zelf inpassen in hun plannen, (3) Als gemeente moet je weten wat je wilt en dit vasthouden, maar tegelijkertijd de realiteit van de markt niet uit het oog verliezen. De leisuremarkt is niet oneindig groot.
- Bevorderen van samenwerking tussen leisurepartijen op 1 terrein is van groot belang. Het begint vaak bij marketing (pakketten/arrangementen), maar gaandeweg merken ondernemers dat ruimte en mobiliteit ook bij hun diensten horen. Er moet voor deze samenwerking commitment zijn bij gemeente en bedrijven.
- De gemeente heeft, als men terugkijkt, veel geleerd over hoe realisatie van grootschalige leisure aangepakt moet worden, en wil de gevonden oplossingen uitdragen naar andere partijen. Het is mogelijk om zowel qua milieu als economie iets moois neer te zetten als partijen elkaar vinden. De gemeente Roosendeel ziet de R&M prijs 2007 als een passend communicatiemoment voor deze lessen en ervaringen.

Project	Ontwikkeling bedrijventerrein – Roosendaal
Schaalniveau	Lokaal
Bijzondere aandacht	Bestemmingsplan Projectbesluit Grondexploitatie

	STAP A	INITIATIEF Probleem, oorzaak, doel en oplossing (podo)
Initiatief		McMahon Development Group
Projectbeschrijving		Zie bovenstaande beschrijving
Doelstelling		Zie bovenstaande beschrijving.
Oplossing		Zie bovenstaande beschrijving

	STAP B	CHECK Actoren, planologische check, tijd en financiën
Actoren		Verschillende partijen zijn betrokken bij de toekomstige ontwikkeling van een bedrijventerrein. In eerste plaats gaat het om de initiatiefnemer en het bevoegd gezag. In dit geval is het bevoegd gezag het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Roosendaal. Het bevoegd gezag is immers in de positie te beslissen over de mogelijke ontwikkeling. Daarnaast zullen belanghebbenden hun zienswijze kenbaar maken ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling, zoals de provincie Noord-Brabant en het waterschap. Ook maatschappelijke organisaties, bijvoorbeeld voor het behoud van het cultuurlandschap, kunnen in het proces een rol gaan spelen. Hoe staan deze partijen tegenover de ontwikkeling van een bedrijventerrein bij Roosendaal? Het is daarom zaak vooraf goed te kijken naar de wensen en eisen van de belanghebbenden. Zo zijn vooraf door de initiatiefnemer duidelijke harde eisen opgesteld, wat betreft locatie, omvang, invulling en gebruik.
Planologische check fysieke aspecten		In het proces is de planologische check zowel van toepassing op fysieke aspecten (ecologie, archeologie, bodem, eigendom, luchtkwaliteit, veiligheid, geluid en water) als de non-fysieke aspecten (vigerend beleid, plannen en wetgeving). Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein zijn enkele fysieke aspecten van groot belang. In de huidige situatie wordt de gekozen locatie doorsneden door de Engebeek. Om voor het bedrijventerrein een aaneengesloten terrein van circa 7 hectare te kunnen realiseren, dient de Engebeek verlegd te worden naar de rand van de beoogde locatie en dient het tuincentrum verplaatst te worden naar buiten de beoogde locatie. Het verleggen van de Engebeek voor realisatie van het bedrijventerrein heeft mogelijk ook gevolgen voor de ecologie. Delen van gronden op de locatie waren in eerste instantie aangeduid voor uitbreiding van de ecologische zone langs de Engebeek. Elders langs de Engebeek zal compensatie moeten worden gezocht voor het verlies aan ruimte voor de realisatie van de ecologische zone; minder dan 50% van de aanvankelijk geplande oppervlakte blijft over. In het milieueffectrapport (m.e.r.) moeten hiervoor oplossingen worden gevonden. Uit de uitgevoerde inventarisatie van de flora en fauna op de locatie blijkt dat er geen beschermde plantensoorten zijn aangetrokken, maar wel tientallen beschermde diersoorten.
Non-fysieke aspecten		De ontwikkeling van een bedrijventerrein op de gekozen locatie is niet voorzien in het vigerende bestemmingsplan. Voor de ontwikkeling zal dan ook het bestemmingsplan moeten worden toegesneden. In de Interimstructuurvisie van de provincie zijn de ruimtelijke belangen en doelen van de provincie benoemd en op hoofdlijnen in beleid uitgewerkt. De locatie is onderdeel van de Agrarische Hoofdstructuur, waar in principe de landbouw de ruimte krijgt zich te ontwikkelen. Een dergelijke ontwikkeling als een bedrijventerrein is in beide documenten dus niet opgenomen. Mede in verband met de onbekendheid met dit fenomeen.
Tijd		De realisatietermijn moet kort zijn. Bij een lange realisatietermijn bestaat de kans dat elders in Zuidwest Nederland een bedrijventerrein wordt ontwikkeld waardoor het afzetgebied voor het bedrijventerrein verdwijnt.
Financiën		De ontwikkeling zal gefinancierd worden door de initiatiefnemer. Gemeente en initiatiefnemer (ontwikkelaar) zullen in goed overleg onderhandelen over de grondprijs in relatie tot alle nodige werkzaamheden (aanpassen infrastructuur, aanleggen van riolering en waterleiding e.d.). Een intentieovereenkomst kan in eerste instantie 'garantie' bieden voor zekerheid voor overeengekomen afspraken.

	STAP C	KEUZE TYPE INSTRUMENT Juridisch, beleidsmatig en overig
Instrument(arium)		<p>Vervolgens is de vraag welk instrument(arium) het meest adequaat en gepast is om de ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk te maken. In het vigerende bestemmingsplan is geen ruimte voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Dit betekent dat er in beginsel twee opties zijn voor de gemeente, als zij wil meewerken aan het project. Zo kan de gemeente besluiten het bestemmingsplan te herzien of een projectbesluit nemen. Het projectbesluit is niet altijd en zonder meer het meest geschikte instrument. Er zijn verschillende argumenten om te kiezen voor een projectbesluit of herziening van het bestemmingsplan: leeftijd van het vigerende bestemmingsplan, omvang van plangebied van het bestemmingsplan ten opzichte van de omvang van de ontwikkeling, fasering van toekomstige ontwikkeling en mogelijke ontheffing voor 'planologische kruimelgevallen' (AMvB aangegeven situaties, opgenomen in artikel 4.1.1 Bro). Andersom geredeneerd gaat het om de aard, omvang en mate van concreetheid van het project (in relatie tot het bestemmingsplan). Wat betreft de verwachte looptijd van procedures is er in theorie nauwelijks verschil. De Wro biedt een scala aan mogelijkheden, zoals een globaal bestemmingsplan met wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsverplichting of combinaties van instrumenten. Het bestuursorgaan moet daarom een visie hebben hoe zij om wil gaan met dergelijke situaties.</p> <p>In het geval van de ontwikkeling van het bedrijventerrein is het nemen van een projectbesluit een goede keuze. Het bestemmingsplan is van 2004, beslaat bovendien een groot gebied en er is sprake van een gefaseerde aanpak. Daarnaast komt de ontwikkeling niet in aanmerking voor een ontheffing. Het traject voor het opstellen van een bestemmingsplan van het gehele gebied, dat vele malen groter is dan het plangebied voor het bedrijventerrein, zal complexer zijn en daardoor ook meer risico's kennen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.</p>
Bestemmingsplan		<p>Het bestemmingsplan, geregeld in afdelingen 3.1 en 3.2 Wro, moet worden vastgesteld ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Om dat te bereiken moet de bestemming van de grond worden beschreven en moet per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven (artikel 3.1.3 Bro). Het bestemmingsplan is een besluit van algemene strekking. De algemene regels die er in zijn opgenomen, zijn algemeen verbindende voorschriften. Voor aanvragen voor een bouw-, aanleg-, en sloopvergunningen, binnenplanse ontheffingen en voor de vestiging van een voorkeursrecht vormt het bestemmingsplan het toetsingskader. In het Bro zijn nadere regels opgenomen over de voorbereiding, vormgeving, inrichting en beschikbaarstelling van het bestemmingsplan opgenomen. Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet het bestuursorgaan overleg voeren met de gemeente, waterschap, provincie en minister, voor zover er belangen zijn die zij behartigen, aan de orde zijn (artikel 3.1.1 Bro). Een bestemmingsplan geldt voor een periode van 10 jaar. Om de actualiteit van een bestemmingsplan te waarborgen kent de wet vormen van regeling, stimulansen én sanctionering (artikel 3.1 lid 4 Wro). Het bestemmingsplan en de toelichting moeten langs elektronische weg (digitaal) worden vastgelegd en vastgesteld (artikel 3.7 lid 7 Wro). Bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat Burgemeester en Wethouders het plan kunnen wijzigen, het plan moeten uitwerken, ontheffing kunnen verlenen of nadere eisen kunnen stellen (artikel 3.6 Wro).</p> <p>De wet gaat er van uit dat het gehele grondgebied bedekt is met een planologisch-juridische regeling. Dit kan een bestemmingsplan zijn, of een beheersverordening. De Wro bevat geen begripsomschrijving over deze verordening. Wanneer er geen ruimtelijk relevante veranderingen zijn voorzien en het bestaande gebruik uitgangspunt is kan een beheersverordening van toepassing zijn. Op deze manier heeft deze verordening veel weg van een conserverend bestemmingsplan.</p>

Projectbesluit	<p>Het projectbesluit, omschreven in artikel 1.1f Wro, maakt een wijziging in de fysieke omgeving mogelijk die strijdig is met een geldend bestemmingsplan. Een projectbesluit moet worden vertaald in een bestemmingsplan (herziening) of beheersverordening. Een projectbesluit dat geen meerwaarde heeft boven een directe bestemmingsplanherziening is dubbelwerk. De winst van de projectbesluitprocedure is enkel dat nog geen voorschriften voor beheer gegeven hoeven te worden, waardoor sneller met de ontwikkeling van een project gestart kan worden. In afdeling 3.3 Wro (artikelen 3.10 tot en met 3.15 Wro) worden bepalingen gegeven over vorm, inhoud en procedure van het projectbesluit. Een projectbesluit is een 'kan-bepaling', er bestaat dus geen 'recht op een projectbesluit'. In paragraaf 5.1 Bro zijn nadere regels gegeven voor het overleg ter voorbereiding van het projectbesluit.</p> <p>Een projectbesluit kan op aanvraag worden genomen, maar ook het bevoegd gezag kan initiatiefnemer zijn. Zowel gemeenteraad, Provinciale Staten als de minister van VROM of de vakminister in overeenstemming met de minister van VROM kennen de bevoegdheid tot het nemen van een projectbesluit. Artikelen 3.27 en 3.29 Wro geven aanvullende regels voor provinciale en rijksprojectbesluiten.</p>
Grondexploitatie	<p>Een exploitatieovereenkomst regelt het kostenverhaal, bevat afspraken over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen en stelt locatie-eisen. Lukt het echter niet om met de private partijen een overeenkomst te sluiten, dan kan de gemeente tegelijkertijd met het vaststellen van het bestemmingsplan of projectbesluit een (publiek) exploitatieplan vaststellen. De locatie-eisen worden opgenomen in het exploitatieplan. Via de bouwvergunning worden dan de kosten verhaald. De kosten die verhaald kunnen worden, moeten wel voldoen aan de limitatieve kostenlijst uit de Wro waarin staat aangegeven welke kosten de gemeente publiekrechtelijk kan verhalen. De mogelijkheid om kosten te verhalen en afspraken te maken over bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen worden in de handreiking grondexploitatiewet onderverdeeld in vier groepen : kosten binnen het exploitatiegebied, kosten buiten het exploitatiegebied maar betrekking hebbend tot de exploitatie (bovenplase kosten zoals ontsluitingswegen, bruggen en parkeervoorzieningen), kosten die gedeeltelijk betrekking hebben tot het exploitatiegebied en andere locaties en kosten die bijdragen aan de ruimtelijke ontwikkeling. De kosten voor de aansluiting van de benodigde infrastructuur voor de ontsluiting van het bedrijventerrein kunnen op deze manier worden verhaald op het exploitatieplan. Mocht het niet lukken om een overeenkomst te sluiten, dan kan de gemeente een exploitatieplan opstellen. Het is duidelijk, dat in dit geval er een goede regeling is getroffen om de verkeers- en vervoersaspecten in de exploitatie op te nemen. Gedurende het gehele planproces is er veel aandacht voor samenwerking tussen de ondernemers in het gebied en het bevorderen dat ruimte en mobiliteit ook bij hun diensten horen. De gemeente is grondeigenaar en heeft een flexibel bestemmingsplan opgesteld. Een deel van de nieuwe infrastructuur is door het bedrijfsleven meegefinancierd.</p>

³⁾ Handreiking Grondexploitatiewet, blz. 154-157

	STAP D	PLANNING	Procedures, realisatie, coördinatie en exploitatie
Procedure bestemmingsplan			De bepalingen over de procedure van het bestemmingsplan zijn opgenomen in afdeling 3.2 van de Wro. Het voornemen tot voorbereiding ervan wordt bekendgemaakt volgens de regels van de Awb voor bekendmaking (artikel 3.8 Wro; artikel 3.4 Awb). Voor de bekendmaking van het besluit tot vaststellen van een bestemmingsplan zijn verschillende termijnen mogelijk van toepassing (artikel 3.8 Wro lid 3-6). Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan kan iedere belanghebbende rechtstreeks bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen (artikel 8.2 lid 1a Wro).
Procedure projectbesluit			De procedure voor het projectbesluit is opgenomen in afdeling 3.3 Wro (en paragraaf 5.1 Bro). De openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb is van toepassing met een aantal aanvullingen daarop. De procedure voor een projectbesluit is vrijwel hetzelfde als de bestemmingsplanprocedure. In tegenstelling tot de bestemmingsplanprocedure, moet de kennisgeving apart worden toegezonden aan de eigenaren van de gronden. Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet het vaststellingsbesluit worden genomen. Voor het overige is de bestemmingsplanprocedure (artikel 3.8 Wro) van toepassing verklaard (artikel 3.11 lid 2 Wro). Binnen een jaar nadat het projectbesluit onherroepelijk is geworden moeten Burgemeester en Wethouders een ontwerpbestemmingsplan ter inzage leggen (artikel 3.13 lid 1 Wro). Deze termijn kan worden verlengd (artikel 3.13 lid 2 Wro).
Realisatie			Nu het instrumentarium en de daaraan gerelateerde procedures en termijnen bekend zijn is het mogelijk een planning te maken voor het verloop van het project.

4.2.3 Casus 3 - Knooppunt van regionale betekenis

Een uitgebreide beschrijving van dit project en de bestemmingsplanprocedure zijn te vinden op

http://www2.nijmegen.nl/wonen/projecten/stadsbrug/Trace/20_bestemmingsplan

Project	Knooppunt van regionale betekenis – 2e Stadsbrug Nijmegen
Schaalniveau	Lokaal - Regionaal
Bijzondere aandacht	Structuurvisie Provinciale aanwijzing

	STAP A	INITIATIEF	Probleem, oorzaak, doel en oplossing (podo)
Initiatief			Gemeente Nijmegen
Projectbeschrijving			Een tweede Stadsbrug over de Waal zal Nijmegen-west met het toekomstige stadsdeel Waalsprong verbinden. De bereikbaarheid van Nijmegen (m.n. bij de Waalbrug) staat onder druk. De bestaande Waalbrug bereikt in de spits de grens van haar capaciteit. Ook de capaciteit van de aanvoerwegen kan niet verder worden vergroot. Een tweede Stadsbrug is daarom noodzakelijk. Ook maakt de Stadsbrug een evenwichtiger verdeling mogelijk van de verkeersdruk over de stad. De kwetsbaarheid van de Nijmeegse verkeersstructuur in geval van calamiteiten of groot onderhoud op de Waalbrug wordt bovendien verkleind.
Doelstelling			Een optimale afwikkeling van het binnenstedelijke verkeer, een goede verbinding tussen Nijmegen-west en de Waalsprong bij gelijkblijvend hinder en gevaar van verkeer (geluidshinder, luchtkwaliteit, trilling en verkeersonveiligheid).
Oplossing			Realisatie van een tweede Stadsbrug, zodat het binnenstedelijke verkeer optimaal en evenwichtig wordt afgewikkeld, er een goede verbinding ontstaat tussen Nijmegen-west en de Waalsprong, zonder negatieve effecten voor hinder en gevaar.

	STAP B	CHECK Actoren, planologische check, tijd en financiën
Actoren		Een burg verbindt per definitie twee punten. Daarnaast moet een brug worden aangesloten op de bestaande infrastructuur en daarmee voorzien in de afwikkeling van het verkeer. Dit kan betekenen dat bestaande bebouwing aangepast moet worden voor de realisatie van de brug en de ontsluiting ervan. Het bevoegd gezag voor het besluit tot de ontwikkeling van de stadsbrug is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijmegen. Andere overheidspartijen zoals waterschappen, provincie en stadsregio kunnen ook een wezenlijke rol spelen bij de realisatie van de stadsbrug, vanwege hun kennis en gezamenlijk belang.
Planologische check		Naast de plannen over de realisatie van een tweede Stadsbrug is zowel rijk als provincie bezig met hun eigen plannen: de verbreding van de A50 en doortrekking van de A73 over de Waal. Op deze manier wordt de relatie gelegd tussen de Stadsbrug en de A50, A73/N73, de dijkteruglegging Lent door Rijkswaterstaat, transformatie Nijmegen-west (Koers West), de ontwikkeling van de Waalsprong en de huidige verkeersproblematiek in Nijmegen. Enerzijds bestaat door deze ontwikkelingen een streven naar het integreren van projecten, anderzijds resulteert dit streven in een toenemende en overbodige complexiteit. Zowel op regionaal als op provinciaal geldt een structuurvisie, de structuurvisie van de stadsregio heeft echter geen juridische status op grond van de Wro. In beide structuurvisies is de ontwikkeling van de Stadsbrug niet opgenomen. Het huidige bestemmingsplan voorziet ook niet in de ontwikkeling ervan. In het mobiliteitsplan van de gemeente Nijmegen is de aanleg van de tweede Stadsbrug voorzien. De nieuwe Stadsbrug heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit in Nijmegen doordat het verkeer beter verdeeld wordt over de stad en ook beter kan doorstromen. Naar verwachting tast de Stadsbrug het leefgebied van een aantal vogelsoorten en riviergebonden planten in de Oosterhoutse Waarden aan. Om dit te compenseren zal in samenwerking met de Provincie Gelderland gezocht worden naar vervangende gebieden. Die gebieden moeten volgens de regelgeving van de Europese Unie gevonden worden buiten de Oosterhoutse Waarden. Grote risico's in het project betreffen de tijdige bedrijfsverplaatsingen en (plan)schaderisico's.
Tijd		Met de voorziene ontwikkelingen van de Waalsprong en de reeds bestaande verkeerdrukke op de Waalbrug is een spoedige realisatie van de Stadsbrug wenselijk.
Financien		Zowel rijk, provincie, regio als gemeente dragen bij aan de realisatie van de brug. Het rijk financiert mee vanwege de verwachte werkzaamheden voor de dijkteruglegging bij Lent waardoor de Waalbrug zal worden afgesloten. Zonder de realisatie van de Stadsbrug zal Nijmegen dan niet meer bereikbaar zijn via Lent en zal het verkeer via de A50 over de Waal moeten. Dit is een onwenselijke situatie.

	STAP C	TYPE INSTRUMENT Juridisch, beleidsmatig en overig
		Vervolgens is de vraag welk instrument(arium) het meest adequaat en gepast is om de realisatie van de Stadsbrug juridisch mogelijk te maken.
Instrument(arium)		Om de ontwikkeling van de Stadsbrug mogelijk te maken moet deze opgenomen zijn in een planologische regeling. In het bestemmingsplan is de Stadsbrug niet opgenomen. Dit betekent dat de gemeente Nijmegen ofwel een projectbesluit kan nemen, of het bestemmingsplan kan herzien. Wegens het omvangrijke karakter van het project, het alsnog moeten opnemen van het projectbesluit in het bestemmingsplan en het bovenlokale karakter van het project (projectbesluit is beperkt tot projecten van gemeentelijk belang – artikel 3.10 lid 1 Wro), zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld door de gemeente Nijmegen. Een milieueffectrapport zal een rol vervullen in de onderbouwing van het bestemmingsplan.
Verhouding provincie-regio-gemeente		Van belang voor het project is de positie en de rol van de provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Met een aanwijzing kan de provincie richting geven aan (proactieve aanwijzing) en zelfs sturend zijn in (reactieve aanwijzing) de gang van zaken rondom het ontwerp van het bestemmingsplan. Een belangrijke rol is hierbij weggelegd voor de provinciale structuurvisie en de aanwijzingsbevoegdheid. Met de Wet ruimtelijke ordening hebben de Wgr-plusregio 's geen juridische positie in het ruimtelijk domein. Desondanks bieden regionale visies een beeld van gewenste ontwikkelingen en ruimte voor samenwerking.
Structuurvisie		Structuurvisies zijn hét afwegings- en referentiekader en daarmee een belangrijk politiek beleidsdocument. Een structuurvisie bevat het strategisch beleid voor de ontwikkeling van het gebied waar het betrekking op heeft en is voor alle overheidsniveaus verplicht. De structuurvisie: <ul style="list-style-type: none"> - is het afwegingskader voor alle ruimtelijk relevante activiteiten en waarden; - geeft een integrale ruimtelijke visie op de leefomgeving; - gaat in op de ruimtelijke samenhang van de verschillende bestuursbesluiten. In een structuurvisie mogen geen bindende normen worden opgenomen. Daarmee is het een beleidsnota met een zuiver indicatief karakter. Om die reden is de structuurvisie ook niet vatbaar voor bezwaar en beroep. Hoewel juridisch niet bindend, is een structuurvisie wel richtinggevend voor andere besluiten van het bestuursorgaan en voor besluiten van andere (lagere) bestuursorganen. Er bestaat geen wettelijke koppeling van de structuurvisie aan de toepassing van overige bevoegdheden. Zo is niet wettelijk bepaald dat een bestemmingsplan in overeenstemming moet zijn met een structuurvisie. Het bevoegd orgaan moet zelf beoordelen of het gebruik van een bevoegdheid past binnen een structuurvisie. Via de inzet van andere instrumenten (bijvoorbeeld provinciale verordening, algemene maatregel van bestuur of een aanwijzing) kan de inhoud van de structuurvisie worden afgedwongen. Over de actualiseringsfrequentie bevat de Wro geen bepalingen. Bovendien speelt de structuurvisie een belangrijke rol voor de grondexploitatie. Een overeenkomst over grondexploitatie mag bepalingen bevatten over financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen als een vastgestelde structuurvisie deze ontwikkelingen beschrijft.
Aanwijzing		Een bevoegdheid om de doorwerking van het ruimtelijk beleid te verbeteren en desnoods af te dwingen, is de aanwijzingsbevoegdheid van de provincie (artikel 4.2 Wro). Een aanwijzing kan op twee manieren worden ingezet: proactief of reactief (artikel 3.8 lid 6 Wro). Een proactieve aanwijzing is vooral een sturingsinstrument. Gedeputeerde Staten (GS) kunnen een gemeenteraad een aanwijzing geven om binnen een bepaalde termijn een bestemmingsplan vast te stellen 'overeenkomstig gegeven voorschriften omtrent inhoud'. Zo had de provincie een aanwijzing kunnen geven voor het vaststellen van het bestemmingsplan voor de Stadsbrug als de gemeente dit initiatief niet had genomen. Een reactieve aanwijzing blokkeert daarentegen de inwerkingtreding van een al vastgesteld bestemmingsplan of projectbesluit en voorkomt dat het deel waarop de aanwijzing is gericht, in werking kan treden. Dit is daarmee een laatste redmiddel: alle andere overlegvormen zijn geprobeerd, zonder dat dit heeft geleid tot het willen afzien van een bestemmingsplan of projectbesluit door een gemeente. Voor een reactieve aanwijzing geldt een motiveringsplicht. Ook moet de aanwijzing het meest geschikte instrument zijn om het doel te bereiken. Tegen een aanwijzing kan beroep worden ingesteld (artikel 8.2 lid 1d Wro).

	STAP D	PLANNING Procedures, realisatie, coördinatie en exploitatie
Procedure en inhoud structuurvisie		<p>Aan de inhoud van een structuurvisie zijn nauwelijks wettelijke eisen gesteld: een structuurvisie moet worden opgesteld ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.1, 2.2 en 2.3 Wro) en er moet worden ingegaan op de wijze waarop het bestuursorgaan de gewenste ontwikkeling wil realiseren. Aanvullend op de wet is bepaald (artikel 2.1.1 Bro) dat de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de totstandkoming van de structuurvisie moet worden opgenomen in de structuurvisie.</p> <p>Indien geen milieueffectrapport nodig is, geldt een meldingsplicht van ruimtelijke ontwikkelingen volgens de Awb (3:12). Dit is geregeld in artikel 1.3.1 Bro. Voor het overige stelt de wetgeving geen eisen aan de vorm of wijze van totstandkoming van de structuurvisie. De openbare voorbereidingsprocedure is niet van toepassing voor de structuurvisie. Van het besluit tot vaststelling van een structuurvisie moet een openbare kennisgeving worden gedaan, ook langs elektronische weg.</p>
Procedure aanwijzing		<p>In artikel 4.2 is de provinciale aanwijzing geregeld. Voor een dergelijke aanwijzing zijn enkele voorwaarden opgenomen. Provinciale belangen en moet een goede provinciale ruimtelijke ordening moeten de aanwijzing noodzakelijk maken (artikel 4.2 lid 1 Wro). Ook moet eerst overlegd zijn met Burgemeester en Wethouders en kan het besluit tot toepassing van de bevoegdheid mag niet eerder plaatsvinden dan vier weken nadat Provinciale Staten in kennis zijn gesteld van het voornemen (artikel 4.2 lid 2 Wro). Bepalingen voor een reactieve aanwijzing door Gedeputeerde Staten zijn opgenomen in artikel 3.8 lid 6 Wro. Om een reactief aanwijzingsbesluit te nemen, moet eerst een zienswijze zijn ingediend. Binnen een periode van zeven weken wordt het besluit genomen tot vaststelling van het bestemmingsplan, voorzien van het aanwijzingsbesluit.</p>
Realisatie		<p>Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is het daarom van groot belang dat de provincie en gemeente het eens zijn over de inhoud. Vooroverleg en samenwerking zijn wenselijk, maar met een duidelijk onderscheid tussen taken en bevoegdheden: de essentie van de Wro.</p>

4.2.4 Casus 4 - Omleiden van provinciale weg

Dit is een mooi voorbeeld van een geval, waarin de provincie het voortouw heeft genomen middels een inpassingsplan.

Voor meer informatie, zie <http://www.gelderland.nl/?id=4453>

Project	Omleiden van provinciale weg – N303 Voorthuizen
Schaalniveau	Regionaal
Bijzondere aandacht	Inpassingsplan Structuurvisie

	STAP A	INITIATIEF Probleem, oorzaak, doel en oplossing
Initiatief		Provincie Gelderland
Projectbeschrijving		De kern Voorthuizen wordt in de huidige situatie op de N303 in grote mate belast door doorgaand (vracht)verkeer in noord-zuidrichting. Toekomstige ontwikkelingen wijzen uit dat de verkeersdruk op deze weg zal toenemen. Dit leidt in de kern Voorthuizen tot problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en woon- en leefmilieu. Een relevante ontwikkeling is de uitbreiding van het bedrijventerrein Harselaar (Harselaar Zuid), ten zuiden van de A1. Met deze uitbreiding is het bedrijventerrein onvoldoende bereikbaar. Een omleiding van de N303 moet voor beide (toekomstige) situaties een oplossing bieden..
Doelstelling		De doelstelling voor de omleiding van de N303 is driedelig: - het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kern Voorthuizen door het realiseren van de omleiding van de N303; - het verbeteren van de verkeersafwikkeling en daarmee bereikbaarheid ten behoeve van het bedrijventerrein Harselaar; - het optimaal inpassen van de N303 met betrekking tot milieu, natuur en landschap.
Oplossing		Een optimale inpassing van de omleiding van de N303. De omleiding ontlast de verkeersdruk in de kern Voorthuizen, voorziet in het afwikkelen van het verkeer ten behoeve van het bedrijventerrein Harselaar en kent een evenwicht tussen verkeersaspecten (bereikbaarheid en verkeersveiligheid), planologische aspecten (sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen), leefbaarheidsaspecten (zoals geluidshinder, luchtverontreiniging en externe veiligheid) en natuur en landschap.

	STAP B	CHECK Actoren, planologische check, tijd en financiën
Actoren		Om een goed beeld te kunnen krijgen van het krachtenveld biedt een actorenanalyse uitkomst. Publieke partijen, maatschappelijke organisaties, private partijen hebben ieder belangen en percepties die een rol spelen in het proces en moeten daarom niet over het hoofd worden gezien. Een onderscheid tussen shareholders (aandeelhouders) en stakeholders (belanghebbenden) biedt voor een dergelijke analyse een eerste uitgangspunt. De leefbaarheid in het dorp Voorthuizen moet verbeteren. Hierdoor heeft het vooral betrekking op (het wooncomfort van) omwonenden. Dit maakt het project tot een lokale aangelegenheid. De voorziene oplossing zoals is gebleken uit de eerste stap, een omleiding van de N303, is een bovengemeentelijke aangelegenheid waarbij verschillende grondeigenaren betrokken zijn. Omdat nog niet volledig bekend is wat het optimale tracé is, bestaat onduidelijkheid over de betrokken percelen. Zo kan, afhankelijk van het gekozen tracé, ook de grond van de gemeente Nijkerk nodig zijn voor de realisatie van de omleiding. In het toekomstige traject zullen daarom de gemeente Nijkerk, gemeente Putten, waterschap Veluwe en waterschap Vallei en Eem, Dienst Landelijk Gebied en provincie Gelderland worden betrokken. Voor het traject moet bovendien aandacht zijn voor wensen en eisen van andere partijen, zoals de Kamer van Koophandel, bewonerorganisaties en de milieufederatie.
Planologische check		In het proces is de planologische check zowel van toepassing op fysieke aspecten (ecologie, archeologie, bodem, eigendom, luchtkwaliteit, veiligheid, geluid en water) als de non-fysieke aspecten (vigerend beleid, plannen en wetgeving). Een check op deze aspecten is van groot belang voor de toekomstige voortgang van het daadwerkelijke traject. Het vigerend beleid bood geen eenduidigheid over een mogelijke omleiding van de N303. Het streekplan biedt geen inzicht in mogelijke tracés, maar gaat wel uit van aanpassing van de provinciale weg. Vigerende bestemmingsplannen bieden geen ruimte voor een mogelijke omleiding.
Tijd		Doelstelling voor de realisatie van de omleiding is conform coalitieakkoord en is voorzien eind 2013.
Financien		In het coalitieakkoord is budget gereserveerd voor de realisatie van de omleiding.

	STAP C	KEUZE TYPE INSTRUMENT Juridisch, beleidsmatig en overig
		Vervolgens is de vraag welk instrument(arium) het meest adequaat en gepast is om de omleiding van de N ₃₀₃ mogelijk te maken.
Instrument(arium)		Het uiteindelijke tracé moet worden opgenomen in de bestemmingsplannen, een planologisch besluit met juridische status. Om te komen tot een keuze tussen de verschillende tracés wordt een m.e.r.-procedure gestart (hoofdstuk 7 Wet Milieubeheer). Een m.e.r.-procedure wordt altijd gekoppeld aan het eestvolgende planologisch besluit (in dit geval een inpassingsplan). Op basis van dit rapport kan de provincie een tracékeuzenotitie of structuurvisie opstellen. Een structuurvisie biedt enkel de mogelijkheid om op hoofdlijnen het beeld te formuleren. Vervolgens kunnen gemeenten zelf invulling geven aan de structuurvisie door het aanpassen van vigerende bestemmingsplannen. Of voor zover het gekozen tracé dit vereist, kunnen gemeenten ieder voor zich hun bestemmingsplan aanpassen of een projectbesluit nemen. Met het oog op efficiëntie is het inpassingsplan daarom een geschikter instrument dan aanpassing van de bestemmingsplannen door meerdere gemeenten. Dit betekent namelijk dat enkel de provincie een inpassingsplan opstelt dat rechtstreeks doorwerkt in de verschillende bestemmingsplannen. Daarnaast betreft het de omleiding van een provinciale weg, waardoor sprake is van een provinciaal belang. Met een inpassingsplan kan de provincie zelf het proces aansturen.
Inpassingsplan		Provinciale Staten hebben de bevoegdheid een inpassingsplan vast te stellen voor de betrokken grond. Het inpassingsplan - geregeld in artikel 3.26 Wro – kan worden gezien als een besluit tot herziening van een vigerende planologische regeling. Voorwaarde voor het opstellen van een inpassingsplan is dat er sprake is van provinciale belangen (artikel 3.26 lid 1 Wro). De bevoegdheid tot het vaststellen van een inpassingsplan kan niet worden gedelegeerd. Voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld door Provinciale Staten moet de gemeenteraad worden gehoord. Omdat het inpassingsplan uiteindelijk deel uitmaakt van het gemeentelijke bestemmingsplan zijn bepalingen over de procedure van het gemeentelijke bestemmingsplan – afdeling 3.1 en 3.2 – ‘van overeenkomstige toepassing verklaard’ voor het inpassingsplan (artikel 3.26 lid 2 Wro). Dat is ook het geval voor de vaststellingsbevoegdheid. Burgemeester en wethouders blijven aangewezen als uitvoerend orgaan voor een bouw-, aanleg- en sloopvergunning, de wijzigingsbevoegdheid of uitwerkingsverplichting, de ontheffingsbevoegdheid en de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen, tenzij Provinciale Staten dit in het inpassingsplan expliciet opdragen aan Gedeputeerde Staten (artikel 3.26 lid 4 Wro).
Structuurvisie		Structuurvisies zijn hét afwegings- en referentiekader en daarmee een belangrijk politiek beleidsdocument. Een structuurvisie bevat het strategisch beleid voor de ontwikkeling van het gebied waar het betrekking op heeft en is voor alle overheidsniveaus verplicht. De structuurvisie: <ul style="list-style-type: none"> - is het afwegingskader voor alle ruimtelijk relevante activiteiten en waarden; - geeft een integrale ruimtelijke visie op de leefomgeving; - gaat in op de ruimtelijke samenhang van de verschillende bestuursbesluiten. In een structuurvisie mogen geen bindende normen worden opgenomen. Daarmee is het een beleidsnota met een zuiver indicatief karakter. Om die reden is de structuurvisie ook niet vatbaar voor bezwaar en beroep. Hoewel juridisch niet bindend, is een structuurvisie wel richtinggevend voor andere besluiten van het bestuursorgaan en voor besluiten van andere (lagere) bestuursorganen. Er bestaat geen wettelijke koppeling van de structuurvisie aan de toepassing van overige bevoegdheden. Zo is niet wettelijk bepaald dat een bestemmingsplan in overeenstemming moet zijn met een structuurvisie. Het bevoegd orgaan moet zelf beoordelen of het gebruik van een bevoegdheid past binnen een structuurvisie. Via de inzet van andere instrumenten (bijvoorbeeld provinciale verordening, algemene maatregel van bestuur of een aanwijzing) kan de inhoud van de structuurvisie worden afgedwongen. Over de actualiseringsfrequentie bevat de Wro geen bepalingen. Bovendien speelt de structuurvisie een belangrijke rol voor de grondexploitatie. Een overeenkomst over grondexploitatie mag bepalingen bevatten over financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen als een vastgestelde structuurvisie deze ontwikkelingen beschrijft.

	STAP D	PLANNING	Procedures, realisatie, coördinatie en exploitatie
Procedure inpassingsplan			De bepalingen over de procedure van het (provinciale) inpassingsplan zijn opgenomen in afdeling 3.2 van de Wro. Als een inpassingsplan een ruimtelijke ontwikkeling bevat moet het voornemen tot voorbereiding ervan worden bekendgemaakt volgens de regels van de Awb voor bekendmaking (artikel 3.8 Wro; artikel 3.4 Awb). Voor de bekendmaking van het besluit tot vaststellen van een inpassingsplan gelden dezelfde termijnen als voor gemeentelijke bestemmingsplan (artikel 3.8 Wro lid 3-6). Tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan kan iedere belanghebbende rechtstreeks bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep instellen (artikel 8.2 lid 1a Wro).
Procedure en inhoud structuurvisie			Aan de inhoud van een structuurvisie zijn nauwelijks wettelijke eisen gesteld: een structuurvisie moet worden opgesteld ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.1, 2.2 en 2.3 Wro) en er moet worden ingegaan op de wijze waarop het bestuursorgaan de gewenste ontwikkeling wil realiseren. Aanvullend op de wet is bepaald (artikel 2.1.1 Bro) dat de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties zijn betrokken bij de totstandkoming van de structuurvisie moet worden opgenomen in de structuurvisie. Indien geen milieueffectrapport nodig is, geldt een meldingsplicht van ruimtelijke ontwikkelingen volgens de Awb (3:12). Dit is geregeld in artikel 1.3.1 Bro. Voor het overige stelt de wetgeving geen eisen aan de vorm of wijze van totstandkoming van de structuurvisie. De openbare voorbereidingsprocedure is niet van toepassing voor de structuurvisie. Van het besluit tot vaststelling van een structuurvisie moet een openbare kennisgeving worden gedaan, ook langs elektronische weg.
Realisatie			Nu het instrumentarium en de daaraan gerelateerde procedures en termijnen bekend zijn is het mogelijk een planning te maken voor het verloop van het project. Voortschrijdend inzicht heeft duidelijk gemaakt dat de veronderstelde relaties tussen de omleiding van de N303 en de verkeersafwikkeling voor het te ontwikkelen bedrijventerrein nagenoeg niet bestonden. Dit heeft echter geresulteerd in vertraging van het project. Hieruit blijkt de noodzaak voor gedegen onderzoek naar de eerste twee stappen: INITIATIEF en de CONTEXT.



4.3 Bijzondere gevallen: parkeren en Wabo

4.3.1 Parkeren: omgaan met parkeernormen met de Wro

Veel gemeenten regelen hun parkeernormen in een beleidsplan en leggen deze op via de bouwverordening. Dat kan over een tijdje (situatie mei 2010) niet meer. Want onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening moeten parkeernormen in principe in bestemmingsplannen staan. In principe, want dit voorstel van de wetgever werkt in de praktijk niet. In dit bericht geven we aan wat er speelt en wat u kunt doen: een Nota Parkeernormen opstellen en voorlopig het parkeren via de bouwverordening blijven regelen.

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. Tegelijk is de Woningwet, waarop de bouwverordening is gebaseerd, gewijzigd. Dat heeft twee grote gevolgen voor het parkeren:

1. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten. Dus een parkeerbeleidsplan ook niet.
2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige voorschriften meer bevatten, dus ook niet over parkeren.
3. In 2013 moet voor het hele grondgebied van een gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden, dus ook binnen de bebouwde kom, waar dat nu nog niet hoeft. Tijd dus om nu al na te denken over hoe het parkeren hierin te regelen.

Bouwverordening soepeler

Dat tweede punt geeft problemen. Want een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing betekent dat je het bestemmingsplan moet wijzigen. En dat betekent een lange procedure volgen, waar dat met een bouwverordening heel vlot kan. Op dringend verzoek van veel partijen is de wijziging van de Woningwet daarom op dit punt nog niet ingegaan. Parkeren kun je nog steeds (het beste) in de bouwverordening regelen. Dat kan nog enkele jaren duren. Uiteraard is hierover overleg tussen het ministerie van VROM en onder andere de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Overigens mag je (nu al) het parkeren in het bestemmingsplan regelen, maar dat raden wij af omdat aanpassingen dan ingewikkeld zijn.

Het regelen van parkeernormen: Nota Parkeernormen

Een beleidsnota mag op grond van de nieuwe Wro dus geen normen meer bevatten. Als je parkeernormen wilt definiëren zonder alles in ieder bestemmingsplan te beschrijven, dan is het handig om een Nota Parkeernormen te maken. In een bestemmingsplan kun je daarnaar verwijzen of uitzonderingen aangeven. Zo'n nota heeft als voordeel dat hij het hele parkeerbeleid kan dekken. Denk aan:

- stedelijkheid van het gebied
- functies in het gebied
- keuze voor vaste parkeernorm, minimumnorm, maximumnorm of norm met bandbreedte
- aanwezigheidspercentages (zijn bewoners relatief veel thuis of juist uithuizig)
- parkeren op eigen terrein

-
- rekenmethodes voor parkeerbalans
 - bijzondere schoolsituaties
 - eventuele afkoopregeling.

Juridische inbedding aanpak parkeren

Omdat de flexibele toepassing van normen en ontheffingen nog niet goed is geregeld bij het toepassen van een bestemmingsplan, raden we aan het parkeren nog in de bouwverordening te regelen. En dan te verwijzen naar een gemeentelijke Nota Parkeernormen.

Zoals gezegd, de regeling via bouwverordeningen is eindig. Met een Nota Parkeernormen en toepassing daarvan via de bouwverordening ben je goed voorbereid op de nieuwe aanpak van parkeren, hoe dat ook geregeld gaat worden. Zodra er een efficiënte en flexibele constructie gevonden is voor parkeernormen in relatie tot bestemmingsplannen in de nieuwe Wro, zullen we daarover berichten. Dan geven we ook aan hoe je de bepalingen rond parkeren kunt overhevelen naar de nieuwe juridische situatie.

4.3.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht - Wabo

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht brengt ca. 25 regelingen samen die de fysieke leefomgeving betreffen. Het gaat hierbij om bouw-, milieu-, natuur- en monumentenvergunningen, die opgaan in één vergunning, de zogenaamde Omgevingsvergunning. Zo hebben burgers en ondernemers nog maar te maken met één loket, één beschikking en één procedure. De aanvraag kan digitaal worden gedaan en behandeld. Zo werkt het ministerie van VROM aan de verbetering van de dienstverlening door de overheid.





Bijlagen

1 Opzet Wro

- Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen
- Hoofdstuk 2 Structuurvisies
- Hoofdstuk 3 Bestemmings- en inpassingsplannen
 - Afdeling 3.1 Bepalingen omtrent de inhoud van het bestemmingsplan
 - Afdeling 3.2 Bepalingen omtrent de procedure van het bestemmingsplan
 - Afdeling 3.3 Bepalingen omtrent een aan een bestemmingsplanvaststelling voorafgaand projectbesluit
 - Afdeling 3.4 Bepalingen omtrent uitvoering en afwijking van het bestemmingsplan
 - Afdeling 3.5 Inpassingsplannen van provincie en Rijk en daaraan voorafgaande projectbesluiten
 - Afdeling 3.6 Coördinatie bij verwezenlijk van ruimtelijk beleid
- Hoofdstuk 3A Beheersverordening en afwijking hiervan ten behoeve van een project
- Hoofdstuk 4 Algemene regels en specifieke aanwijzingen
 - Afdeling 4.1 Algemene regels en aanwijzingen van de provincie
 - Afdeling 4.2 Algemene regels en aanwijzingen van het Rijk
- Hoofdstuk 5 Intergemeentelijke samenwerking in stedelijke gebieden (leeg)
- Hoofdstuk 6 Financiële bepalingen
 - Afdeling 6.1 Tegemoetkoming in schade
 - Afdeling 6.2 Vergoeding van hogere kosten van de gemeente
 - Afdeling 6.3 Subsidies
 - Afdeling 6.4 Grondexploitatie
- Hoofdstuk 7 Handhaving en toezicht op de uitvoering
- Hoofdstuk 8 Bezwaar en beroep
 - Afdeling 8.1 Bezwaar en beroep
 - Afdeling 8.2 Advisering inzake beroepen
- Hoofdstuk 9 Planologische organen
 - Afdeling 9.1 Planologische commissies
- Hoofdstuk 10 Slotbepalingen

2 Vergelijking WRO EN Wro

Onduidelijkheid in de verdeling van verantwoordelijkheden, het ontbreken van samenhang tussen plannen en projecten, en het ontbreken van een principiële keuze over de tendens naar (de)centralisatie zijn enkele tekortkomingen van de WRO. Ook de doorwerking van het beleid van provincie en rijk liet te wensen over. De uitholling van het bestemmingsplan resulteerde in talloze juridisch onduidelijke situaties. Artikel 19 WRO (vrijstellingsprocedure) werd het belangrijkste instrument voor de ruimtelijke ordening. En vrijstellingen waren meer regel dan uitzondering. Het zijn verschillende punten die vroegen om actie: aanpassing van de WRO. Ook het fenomeen ‘free-riders’ – personen of organisaties die profiteren van goederen en/of diensten zonder bij te dragen aan de kosten – noopte tot aanpassing van de bestaande wet.

Overzicht van kenmerkende verschillen tussen WRO en Wro, zoals:

- Afschaffing goedkeuring bestemmingsplan door GS;
- Afschaffing artikel 19 procedures;
- Invoeren van vergelijkbare instrumenten voor bestuurslagen;
- Bevoegdheid voor rijk en provincie om algemene regels en aanwijzingen te geven voor gemeenten;
- Verbeterd instrumentarium voor grondexploitatie.

.....
 Figuur 2.5
 Vergelijking oud en nieuw
 regime

Knelpunt	Oude regime	Nieuw regime
Bovenwijkse kosten	Mag niet in baatbelasting	Wel verhaalbare kosten
Bestemmingsplan	Lange procedure	Doorlooptijd 26 weken
Sociale woningbouw op eigendom van derden	Niet afdwingbaar	Wel afdwingbaar via stellen locatie-eisen
Vrije kavels ter beschikking stellen op eigendom van derden	Niet afdwingbaar	Wel afdwingbaar via stellen locatie-eisen
Kostenverhaal	Geen relatie Grex slecht afdwingbaar	Wel relatie Grex goed afdwingbaar
Indien privaat kostenverhaal mislukt	Baatbelasting slechte ‘laatste stok achter de deur’	Grondexploitatiewet en publieke spoor ‘sterke stok achter de deur’
Geen of weinig grondbezit voor gemeente	Kostenverhaal kan dan niet via gronduitgifte maar moet ‘vrijwillig’ worden overeengekomen of afgedwongen worden via de baatbelasting	Voor 100% kostenverhaal mogelijk met betrekking tot de toegelaten verhaalbare kosten door private overeenkomst en/of afdwingbaar door financiële voorschriften te verbinden aan de aanvraag van de bouwvergunning. Hiertoe moet de gemeente een Exploitatieplan en bestemmingsplan gelijktijdig vaststellen
Freeriders	Ontspringen vaak het kostenverhaal	Betalen kostenverhaal via de bouwvergunning; tijd rekken/vertragen kan bestreden worden met versnelde onteigening
Onteigening als het beroep op zelfrealisatie niet wordt waargemaakt	Tijdroevende procedure	Snellere procedure



