



Nota van beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp'
(inclusief Staat van wijzigingen)

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Overzicht en ontvangen zienswijzen en ontvankelijkheid	4
3. Samenvatting en beantwoording zienswijzen	5
3.1 Zienswijze adressant 1	5
3.2 Zienswijze adressanten 2	12
3.3 Zienswijze adressant 3	15
3.4 Zienswijze adressanten 4	17
3.5 Zienswijze adressant 5	20
3.6 Thematische beantwoording parkeren	22
4. Staat van wijzigingen	28
Bijlagen:	30
- Bijlage 1: Zienswijze adressant 1	
- Bijlage 2: Zienswijze adressanten 2	
- Bijlage 3: Zienswijze adressant 3	
- Bijlage 4: Zienswijze adressanten 4	
- Bijlage 5 : Zienswijze adressant 5	

1. Inleiding

De gemeente Weesp¹ heeft met Ymere een anterieure overeenkomst gesloten om te komen tot een planontwikkeling voor het bouwen van 96 woningen aan de Kostverlorenstraat in Weesp, ter plekke van de grotendeels gesloopte flat. Het programma voorziet in 66 sociale huurwoningen en 30 vrije sectorwoningen ter vervanging van 126 verouderde sociale huurwoningen. De mix van woningen binnen het voorliggend plan komt ten goede aan het woonprogramma van de gemeente. Als vervolg hierop hebben burgemeester en wethouders op 22 februari 2022 de bereidheid uitgesproken medewerking te verlenen aan de gevraagde ontwikkeling door het ontwerpbestemmingsplan en het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden vrij te geven ter inzage.

Het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden en de bijbehorende stukken hebben met ingang van 17 maart 2022 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen, met de mogelijkheid zienswijzen naar voren te brengen. De gemeente heeft in totaal vijf zienswijzen ontvangen op het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp'. Eén zienswijze is mede namens 15 buurtbewoners ingediend. De gemeente heeft geen zienswijzen ontvangen op het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden. Op de zienswijzen zal hieronder worden ingegaan. De zienswijzen zullen in samengevatte vorm worden weergegeven. De zienswijzen zijn volledigheidshalve integraal (geanonimiseerd) als bijlage bij deze Nota van beantwoording opgenomen.

Vervolgproces

Het college heeft de ingediende zienswijzen van een concept-beantwoording voorzien in de vorm van de voorliggende Nota van Beantwoording zienswijzen (inclusief Staat van wijzigingen). Vervolgens zal de gemeenteraad naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan én de hiertegen ingebrachte zienswijzen, het bestemmingsplan vaststellen. Tegen dit vastgestelde bestemmingsplan kan beroep ingesteld worden bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze hoogste bestuursrechter zal naar aanleiding van de eventueel binnengekomen beroepen een uitspraak doen.

Leeswijzer

In deze Nota worden de ontvangen zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke beantwoording. In de Staat van wijzigingen worden de wijzigingen weergegeven die naar aanleiding van de zienswijzen worden gedaan zo nodig aangevuld met ambtshalve wijzigingen. In verband met privacy van de adressanten zijn de namen en adressen van de indieners van de zienswijzen niet opgenomen in deze nota. De lijst van indieners is bekend bij de gemeente. Dat de reacties samengevat zijn weergegeven, betekent overigens niet dat deze slechts gedeeltelijk zijn beoordeeld, bij de beantwoording zijn de volledige reacties betrokken.

¹ Op 24 maart 2022 is gemeente Weesp bestuurlijk gefuseerd met gemeente Amsterdam.

2. Overzicht ontvangen zienswijzen

Behandeling zienswijzen

Van de volgende adressanten zijn met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen ontvangen:

1. [REDACTED] verder te noemen: adressant 1;
2. 15 buurtbewoners, wonende aan [REDACTED]
[REDACTED] verder te noemen: adressanten 2;
3. [REDACTED] verder te noemen: adressant 3;
4. [REDACTED]
[REDACTED] verder te noemen: adressanten 4;
5. [REDACTED] verder te noemen: adressant 5.

Ontvankelijkheid

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 29 april 2022. Vier zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn naar voren gebracht en derhalve ontvankelijk. Eén indiener heeft op 28 april 2022 een pro-forma zienswijze ingediend. Deze indiener is in de gelegenheid gesteld om de zienswijze nader aan te vullen tot en met 8 juni 2022 welke op 10 juni 2022 door de gemeente is ontvangen.

De zienswijzen zijn afzonderlijk van een reactie voorzien. Voor de overzichtelijkheid is gekozen om per ingediende zienswijze te reageren en niet per onderwerp. Omdat een terugkerend onderwerp in deel van de zienswijzen gaat over parkeren, is er voor gekozen op dit punt een thematische beantwoording te geven na de laatste zienswijze.

Belanghebbendheid

Overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van het bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, met dien verstande dat zienswijzen omtrent het ontwerp door een ieder naar voren kunnen worden gebracht. Een beoordeling van belanghebbendheid is om die reden niet aan de orde.

3. Samenvatting en beantwoording zienswijzen

3.1 Adressant 1: DAS rechtsbijstand namens [REDACTED]

Adressant 1 brengt de volgende punten naar voren in haar zienswijze:

1. **Strijd met het vertrouwensbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel.** Ten tijde van de sloop van de Kostverlorenflat hebben de toenmalige wethouder en de toenmalige directeur van Ymere gezegd dat er nooit meer hoogbouw zou komen op de Kostverlorenlocatie. Deze toezegging is teniet gedaan omdat de gemeente Weesp een groot tekort aan sociale huurwoningen zou hebben en Ymere hierdoor het plan heeft gewijzigd van grondgebonden woningen naar hoogbouw. Adressant 1 geeft aan benadeeld te zijn door de gewijzigde prestatieafspraken tussen gemeente Weesp en Ymere. In prestatieafspraken van 5 december 2017 wordt gesproken van 40 sociale huurwoningen die terug gebouwd zullen worden op locaties in de wijk van Hogewey. Dit is in de prestatieafspraken van 2020 – 2023 gewijzigd naar 68 sociale huurwoningen.

Reactie

Ten tijde van de sloop van de flat waren geen concrete plannen en zeker geen besluiten over de aard van de vervangende nieuwbouw. Het ruimtelijke kader voor de ontwikkeling van de nieuwbouw is via een democratisch proces op 30 juni 2016 in de gemeenteraad vastgesteld. Dat ruimtelijk kader is dan ook het vertrekpunt voor de beoordeling van de plannen. De gemeente en Ymere hebben omwonenden vervolgens in een vroeg stadium bij de planvorming betrokken. Wat betreft het voorliggend plan, is gestart met een informatieavond op 18 januari 2018. De omwonenden zijn op de hoogte gesteld van het voorlopige ontwerp en van de zoektocht naar de stedenbouwkundige inpasbaarheid, die daaraan vooraf is gegaan. Daarna hebben tot maart 2019 meerdere overleggen plaatsgevonden tussen de gemeente, Ymere, bewoners-verenigingen en omwonenden.

Ten aanzien van de uitspraak van de toenmalige wethouder in 2015 benadrukt de gemeente dat destijds wel een wens uitgesproken is voor grondgebonden woningen maar dat in het kader van de integrale afweging waarin ook de wens voor meer sociale woningbouw en woningen voor ouderen is meegewogen, uiteindelijk in het ruimtelijk kader gekozen is voor appartementen en de daarbij passende hoogte van maximaal zes bouwlagen is opgenomen.

In de prestatieafspraken Weesp 2017, 2018 – 2019 en 2020 – 2023 tussen de gemeente Weesp, Huurdersvereniging WMM, huurdersvereniging de Vechtstroom en Ymere is de ambitie uitgesproken om de sociale huurvoorraad te laten stijgen om zo tegemoet te komen aan de grote woningbehoefte onder de sociale doelgroep. Hierbij is ook extra aandacht voor de positie van jongeren en senioren op de woningmarkt. Onderdeel van de prestatieafspraken tussen de gemeente Weesp en Ymere is dat Ymere 40 sociale huurwoningen gaat realiseren op verschillende locaties in de wijk 'Hogewey'. Dit aantal van 40 is als minimum in de

prestatieafspraken geïntroduceerd om vast te leggen dat het bouwprogramma op de Kostverlorenflatlocatie niet uitsluitend uit vrije sector woningen zou bestaan.

Het voorliggend plan is een zorgvuldig vormgegeven ontwerp dat met 66 woningen een stevige bijdrage levert aan de behoefte aan sociale huurwoningen. Voorgaande sluit aan op de gemeentelijke woonvisie 'Een vitale stad voor iedereen' waarin bevestigd is dat er een grote behoefte is aan nieuwe woningen voor met name starters en senioren. Appartementen zijn hiervoor vanwege gelijkvloers karakter en levensloopbestendigheid bij uitstek voor geschikt. Appartementen zijn verder ook een gewenste aanvulling op de woningvoorraad vanwege de specifieke behoefte en de doorstroming. Dat er behoefte is aan en interesse in het plan blijkt overigens ook uit de vele aanmeldingen van geïnteresseerden die Ymere inmiddels heeft ontvangen.

2. **Berekening parkeren is onjuist en een parkeeronderzoek ontbreekt.** Adressant 1 geeft aan dat de parkeerberekening in het akoestisch onderzoek winkelcentrum 'Hart van Hogewey' (paragraaf 5.1.4) voor het overgrote deel niet klopt en vreest voor parkeerproblemen. Adressant 1 refereert dan ook naar het parkeeronderzoek van o.a. Rho waarin wordt aangegeven uit te gaan van minimaal 30 vervangende openbare parkeerplaatsen aan de noordoostzijde van het wijkcentrum, nabij de bestaande appartementen en grondgebonden woningen aan de Kostverlorenstraat. Adressant 1 geeft ook aan dat de gemeenteraad van Weesp geen rekenschap heeft gegeven aan de factoren die 200 huishoudens in de omgeving van de onderhavige locatie benoemd hebben in hun brief van 7 september 2020. Tot slot heeft gemeente Weesp ten tijde van het participatieproces toegezegd dat er een nieuw en onafhankelijk parkeeronderzoek zou komen. Een dergelijk parkeeronderzoek heeft niet plaatsgevonden. Adressant 1 verzoekt dan ook om alsnog een uitgebreid en onafhankelijk parkeeronderzoek te laten verrichten.

Reactie

Het akoestisch onderzoek 'Hart van Hogewey' van 20 maart 2020 is aangepast aan de hand van de juiste parkeerberekening. Voor het thema parkeren verwijzen wij naar de thematische beantwoording in paragraaf 3.6.

3. **Wijze van bouwen.** Adressant 1 geeft aan dat de aangedragen argumentatie voor de hoogte van de gebouwen niet volledig is omdat de huidige verdiepingen hoger zijn dan de verdiepingen van de voormalige flat vanwege het Bouwbesluit 2012. Het bouwen van acht verdiepingen was überhaupt niet mogelijk geweest. Verder is het middelste gebouw tussen tien á vijftien meter opgeschoven richting Lageweyselaan. De achterkant van het middelste blok dient dan ook op de achterkant van de oude erfgrans van de voormalige flat te worden gerealiseerd. Het gebouw boven het winkelcentrum dient niet met vijf maar met maximaal vier lagen bebouwd te worden, omdat het winkelcentrum al uit twee bouwlagen bestaat in plaats van één bouwlaag. De niets toevoegende plint van 50 centimeter in beide gebouwen moet komen te vervallen.

Tot slot is de schaduw alleen beoordeeld vanaf de Kostverlorenstraat en niet vanaf de Lageweyselaan, respectievelijk de Boternesserstraat. Het verschuiven van het middelste gebouw is gebeurd omdat twee personen van de acht lage woningen aan de Kostverlorenstraat dit hebben geopperd vanwege de schaduwwerking in hun achtertuin. Met de omwonenden van de Lageweyselaan is over het opschuiven van het middelste gebouw nooit overleg gevoerd, terwijl juist zij veel meer nadelen ondervinden van het opschuiven van het middelste gebouw dan alleen schaduwwerking. Door het opschuiven neemt het daglicht en uitzicht af en is er meer inkijk. Het verschuiven van het middelste gebouw is ook van invloed op het zonlicht voor de zonnepanelen op de daken aan de Lageweyselaan, in die zin dat de zonnepanelen lagere opbrengsten zullen genereren.

Reactie

Op 30 juni 2016 heeft de gemeenteraad het ruimtelijk kader vastgesteld. Op 15 april 2021 heeft de raad het ruimtelijk kader gewijzigd vastgesteld en is een overzicht van de participatie tot dan toe toegevoegd. Het voorliggende bestemmingsplan houdt rekening met alle input uit het gehele voortraject alsmede het raadsbesluit van 15 april 2021. De maximale bouwhoogte is in het raadsbesluit gehandhaafd op zes lagen maar voor het deel dat bovenop het winkelcentrum mag worden gebouwd, is bepaald dat hier vijf lagen mogen worden gebouwd. De maximale bouwhoogte van de twee losstaande gebouwen (17 meter) is hiermee lager dan het vigerende bestemmingsplan toestaat en lager dan het voormalig Kostverlorenflat (25,5 meter). Maar ook de totale hoogte van het gedeelte boven het bestaande winkelcentrum zal lager zijn dan de gesloopte flat. Het plan is een intermediair tussen de verschillende bebouwing van de omgeving van het plangebied. Bij de stedenbouwkundige inpassing van het plan is de gekozen massaverdeling zorgvuldig tot stand gekomen. Door de positie van de gebouwen ontstaan er doorzichten en openheid. De twee losstaande gebouwen zijn zodanig gepositioneerd dat rondom een groenvoorziening kan worden aangelegd. De gemeente acht, ruimtelijk gezien, het plan als passend en goed aansluitend op de omgeving en een verbetering ten opzichte van het bouwvolume dat conform het vigerende bestemmingsplan mogelijk is.

De gemeenteraad heeft in maart 2021 expliciet met de bouwhoogte boven het winkelcentrum ingestemd, in de wetenschap dat de bestaande plint op die plek uit twee lagen bestaat en het ontwerp bestemmingsplan daarboven vijf bouwlagen mogelijk maakt. Op die plek wordt een iets hoger accent stedenbouwkundig verantwoord geacht. Het nieuwbouwplan ter plaatse van het winkelcentrum past overigens binnen de omtrek van de voormalige flat waarvan de plint nog bestaat, en wordt door het ontwerpbestemmingplan in hoogte beperkt.

De plint van 50 centimeter dient om de privacy van de bewoners van de begane grondwoningen te waarborgen; de inkijk vanuit de omliggende openbare ruimte wordt daardoor beperkt. De hoogte van de plint is inbegrepen in de vermelde bouwhoogtes in het ontwerpbestemmingsplan.

Wat betreft de bezonning, hiervoor zijn twee bezonningsstudie uitgevoerd. Er zijn geen wettelijke normen en eisen met betrekking tot bezonning. Dat neemt niet weg dat in het kader van een bestemmingsplan een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonende bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat². De eerste studie is gemaakt voor de vier seizoenen. Midwinter zijn de slagschaduw van 9.00 uur en 17.00 uur niet getoond omdat de stand van de zon dan te laag is. De schaduw op de overige tijdstippen is in alle richtingen weergegeven. De schaduwdiagrammen uit dit bezonningsstudie laten zien dat het voorliggend plan een verbetering laat zien voor wat betreft schaduwwerking ten opzichte van de bestaande bouw mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt.

In een nieuw bezonningstudie van 12 oktober 2022 is opnieuw de mogelijke bezonningsduur van woninggevels in de omgeving van het bouwplan in de historische situatie en in de nieuwe situatie beoordeeld. In dit bezonningsonderzoek is de bezonningsnorm van TNO gehanteerd. Uit dit onderzoek blijkt dat de woonontwikkeling ook een positievere invloed op de bezonningsduur heeft dan de oude situatie. De dagelijkse bezonningsduur is op alle meetpunten langer dan 2 uur, waarmee aan de TNO-norm wordt voldaan. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Verder volgt uit de recente bezonningstudie dat de zonnepanelen op de woningen aan de Lageweyselaan geen gevolgen zullen ondervinden als gevolg van de woonontwikkeling ten aanzien van de bezonning. Indien de adressant van mening blijft dat de woonontwikkeling de opbrengst van zijn zonnepanelen vermindert, kan de adressant een aparte planschadeprocedure voeren. Deze procedure heeft geen invloed op de procedure van dit bestemmingsplan. Op grond van beide bezonningsstudies kan dan ook geconcludeerd worden dat geen sprake is van een onaanvaardbare schaduwwerking ten aanzien van de omgeving. Alle belangen afwegende is de gemeente van oordeel dat wordt voldaan aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening.

Zoals bij elke ruimtelijke ontwikkeling zijn er vele belangen in het spel, welke met elkaar afgewogen dienen te worden. Bij de afweging van verschillende - algemene – belangen kan een besluit aan de orde zijn dat niet in lijn ligt met de, op zichzelf begrijpelijke, wens van omwonenden. Zeker in een verstedelijkt gebied is 'ruimte' een schaars goed dat intensief gebruikt wordt. In de bestaande stedelijke omgeving bestaat niet zoiets als het recht op behoud van het bestaande uitzicht en de afwezigheid van tegenoverliggende bebouwing. Dit is in vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigd.³ Ook kan verwezen worden naar de uitspraak van Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 3 februari 2016⁴, waarin wordt herhaald dat er geen recht op vrij uitzicht bestaat in een stedelijke omgeving, waarin ook voorheen al was voorzien in een bouwvlak.

² ABRvS 4 maart 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BH4613, r.o. 2.7.3.

³ ABRvS 24 augustus 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BR5649.

⁴ ABRvS 3 februari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:242.

De afstand van de nieuwbouw tot aan de woningen aan de Lageweyselaan bedraagt ca. 40 meter. Dat is een aanvaardbare en gebruikelijke afstand in stedelijke gebieden gezien de situering en de hoogte van de drie gebouwen. Enige mate van inkijk is ook inherent aan het wonen in een stedelijke omgeving. Deze afstand is dermate groot, dat er geen sprake is van een onevenredige aantasting van privacy. Daarbij wordt ook in ogenschouw genomen dat binnen het vigerende bestemmingsplan een maximale hoogte van 25,50 meter toegestaan is, waardoor een volledige privacy onder het vigerende bestemmingsplan evenmin gegarandeerd is.

4. **Behoud groen.** Adressant 1 is van mening dat er geen sprake is van een park omdat de ruimte veel te klein er voor is. Het bouwoppervlak is ook groter geworden in vergelijking met het bouwvlak van de voormalige flat, waardoor er nog minder groen overblijft. In het bouwplan is geen ruimte gelaten voor de speeltuin en het speelpleintje met voetbalkooi. Met deze faciliteiten is geen rekening gehouden en moeten behouden blijven. Adressant 1 verzoekt om het middenpad niet aan te leggen vanwege de te verwachten drukte aan de Lageweyselaan.

Reactie

Vanuit stedenbouwkundige oogpunt is gekeken naar de grotere context van de locatie en is in het plan ruimte gezocht voor behoud en versterking van het groen. Naast woningbouw is er ruimte voor groen in de vorm van een landschappelijke parkzone. De twee gebouwen in de parkzone liggen bewust niet in het verlengde van elkaar. Zo ontstaat ruimte om een doorlopend park rondom de gebouwen te creëren waarbij de gedachte is om het park juist open en groen te maken. De landschappelijke parkzone is goed beleefbaar vanuit alle richtingen. De bewoners en de omwonenden kunnen gebruik maken van deze parkzone. De parkachtige omgeving zal een positieve bijdrage hebben op de biodiversiteit en dient als een verbindende schakel tussen omliggende (bestaande) gebouwen. Binnen de plangrenzen van de woonontwikkeling zal het oppervlak groen met circa 70 m² afnemen. Echter zal deze afname gecompenseerd worden direct grenzend aan het plangebied in de Boternesserstraat. Het uitgangspunt is dat de kwaliteit van de groenbeleving verbeterd zal worden.

De schetsen geven een impressie van een mogelijke inrichting van het park. Dit is nog geen definitief plan. Na vaststelling van het bestemmingsplan zal de gemeente het inrichtingsplan verder uitwerken; omwonenden zullen daarbij betrokken worden. De bestemming 'Groen' maakt verder de inrichting van de openbare ruimte en de aanleg van speelvoorzieningen mogelijk. In het nog op te stellen inrichtingsplan zal worden uitgewerkt welke beeldkwaliteit voor de openbare ruimte wordt nagestreefd. Het gaat ten koste van de gewenste flexibiliteit van het bestemmingsplan als dit soort voorzieningen dwingend worden plaats bepaald en/of voorgeschreven. De gemeente is dan ook van mening dat het plan qua dichtheid en groen past binnen de omgeving.

5. **Het participatieproces.** In diverse stukken wordt gesproken over het belang van de bezwaren van de buurt en de betrokkenheid van de buurt. Adressant 1 geeft aan onvoldoende te zijn betrokken bij de totstandkoming van de daadwerkelijke opzet van het bouwplan en dat zij pas na tien maanden een reactie heeft gekregen op de brieven van respectievelijk 29 januari 2020 en 5 februari 2020.

Reactie

De omgeving is uitgebreid geïnformeerd over de plannen van Ymere. De gemeente verwijst naar de verschillende informatiebijeenkomsten die Ymere heeft georganiseerd. Tijdens deze informatieavonden zijn de plannen toegelicht en zijn er gesprekken gevoerd met de aanwezigen. De gemeente is ook meerdere malen in gesprek geweest met vertegenwoordigers van de omgeving. Over hoe de participatie is ervaren door omwonenden en Ymere kunnen de meningen verschillen. Maar mede naar aanleiding van hetgeen door de omwoners naar voren is gebracht, zijn voorstellen wel bijgesteld tot een lagere bouwhoogte dan aanvankelijk was voorgesteld. Daarmee is gehoor gegeven aan de input van de omwonenden. Het standpunt dat er alleen *over* en niet *met* indieners gesproken is deelt de gemeente dan ook niet.

6. **Geluidsoverlast.** Adressant 1 verwacht meer geluidsoverlast vanwege de beoogde nieuwe ingangen die in het plan aan de zijkant zijn gepland. Adressant 1 beveelt Ymere om de ingangen weer tegen over het parkeerterrein te plaatsen, zoals dat in de 'oude' situatie het geval was. Uit het verslag van het bestuurlijk overleg tussen de gemeente en Ymere van 18 juli 2018 blijkt namelijk dat onder meer de positionering van de gebouwen nog een 'kneedbare zaak' is en geringe verschuivingen niet zijn uitgesloten.

Reactie

Het plan is qua richtingen, maat en schaal zorgvuldig afgestemd op de stedenbouwkundige situatie. Dit geldt ook voor de gekozen bouwvlakken in het voorliggend plan. Deze zijn zorgvuldig afgestemd op de stedenbouwkundige situatie dat het voorliggend plan schuifruimte niet mogelijk maakt in tegenstelling tot hetgeen in 2018 werd gesteld.

In de nieuwe planopzet is gekozen voor een corridor ontsluiting, in tegenstelling tot de gesloopte flat. Bij deze opzet zijn entrees aan de kopse kant van de bouwblokken een logische keuze. Bij de verdere planuitwerking zal gelet worden op het voorkomen van geluidsoverlast voor woningen aan de Kostverlorenstraat en de Lageweyselaan.

7. **Noodzaak type woningen.** Adressant 1 is van mening dat de noodzaak voor de type woningen niet uit de stukken blijkt. Het is voor adressant 1 onduidelijk op basis waarvan de gewenste differentiatie nodig is, en dan met name ten aanzien van starters en senioren.

Reactie

De noodzaak aan differentiatie (verschillende soorten huizen voor verschillende mensen en inkomensgroepen) van de woningvoorraad vloeit voort uit de woonvisie 'Een vitale stad voor

iedereen'. De woonvisie is gericht om Weesp te behouden als aantrekkelijke woongebied voor alle doelgroepen. Er wordt gestreefd naar gedifferentieerde wijken, waarbij een balans wordt gezocht tussen het behouden van kwaliteit en de bereikbaarheid van de woningvoorraad voor specifieke doelgroepen zoals jongeren en senioren. Ymere draagt, met dit plan, bij aan realisatie van de gemeentelijke woonvisie en aan het versterken van de woondifferentiatie in de wijk Hogewey wat door de gemeente gezien wordt als een welkome aanvulling in het woonbestand. De leefbaarheid in de wijk zal hierdoor vooruit gaan. Het voorliggend plan en de totstandkoming ervan is in overeenstemming met de vigerende woonvisie.

8. **Zendmasten.** Ook vindt adressant 1 dat niet uit de stukken valt te leiden of er (zend)masten worden geplaatst op de drie woonblokken. Het bouwplan voorziet dan ook niet in de nadelige gezondheidseffecten op de omgeving.

Reactie

In het voorliggend plan zullen geen zendmasten op de woongebouwen worden geïnstalleerd.

Conclusie:

Naar aanleiding van de zienswijze van adressant 1 is het akoestisch onderzoek 'Hart van Hogewey' aangepast en is de bezonning nader uitgewerkt door het opstellen van een nieuwe bezonningsstudie. Deze is als bijlage 8 bijgevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

3.2 Adressanten 2: 15 buurtbewoners aan de [REDACTED]

Adressanten 2 brengen de volgende punten naar voren in hun zienswijze:

1. **Vertekend beeld van de omgeving.** Op pagina 8 van het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' geven de foto's een vertekend beeld. Het ziet er momenteel niet zo armoedig uit.

Reactie

De foto's in het voorliggend plan zijn een momentopname uit 2017 – 2018. Deze foto's zijn representatief. Het huidige gebruik van de locatie is tijdelijk in verband met de bouw van eengezinswoningen aan de Kastanjelaan en Kostverlorenstraat (plaats bouwkeet en opslag bouw materiaal). Na oplevering van deze woningen resteert weer de situatie daarvoor.

2. **Bebouwing.** De oorspronkelijke flat had een plint met daarop 8 verdiepingen. Door het Bouwbesluit 2012 kunnen acht verdiepingen niet meer herbouwd worden. De hoogte van het gebouw op het winkelcentrum bedraagt 22,50 meter ten opzichte van de hoogte van de Kostverlorenflat van 25,50 meter. Er is nauwelijks verschil. Het winkelcentrum bestaat uit twee bouwlagen in plaats van één bouwlaag. Verder is het middelste gebouw circa vijftien meter opgeschoven richting Lageweyselaan en zijn de gebouwen breder geworden. Adressanten 2 vragen zich ook af wat de toegevoegde waarde is van een plint van 50 centimeter. Het plan spreekt tevens van een fietsberging. Dit is nieuw voor adressanten 2. In het plan wordt niets vermeld over de hoogte van de liftopbouw op het dak, eventuele zonnepanelen en masten voor communicatievoorzieningen. Tot slot is de schaduw alleen beoordeeld vanaf de Kostverlorenstraat en niet vanaf de Lageweyselaan, respectievelijk de Boternesserstraat. Door het opschuiven neemt het daglicht en uitzicht af en is er meer inkijk. Het verschuiven van het middelste gebouw is ook van invloed op het zonlicht voor de zonnepalen op de daken aan de Lageweyselaan, in die zin dat de zonnepanelen lagere opbrengsten zullen genereren.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt grotendeels verwezen naar de gemeentelijke reactie onder punt 3 in paragraaf 3.1. Verscheidende bouwsels op het dak worden gezien als ondergeschikte bouwonderdelen. Dit zijn met name technische bouwwerken die op het dak worden gebouwd en nodig zijn voor het functioneren van een gebouw. Deze bouwdelen tellen niet mee voor de maximale bouwhoogte, omdat zij in oppervlakte en functie ondergeschikt zijn aan het hoofdgebouw. Dit is heel gebruikelijk en was overigens ook al zo in de regels van het geldende bestemmingsplan. Ten aanzien van de fietsbergingen, deze worden in pandig gerealiseerd.

3. **Groen.** Er is geen sprake van een parkachtige ruimte omdat die ruimte er ook niet is om iets parkachtig neer te zetten. Ook het nieuw aan te leggen voetpad tussen de twee gebouwen kost groen en gaat alleen maar overlast geven voor de bewoners aan de Lageweyselaan door het in-

en uitladen van auto's. Op de afbeelding op pagina 13 van het plan staan een aantal bomen ingetekend, maar dat aantal klopt niet. Voor de bouw zullen zeker een aantal oude bomen gekapt worden, hetgeen in strijd is met het groenbeleid. De huidige speelvoorzieningen moeten behouden blijven. Op pagina 31 staat dat er een verhardingstoename is van 70 m². Dit betekent dat meer groen verdwijnt.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder punt 4 in paragraaf 3.1.

4. **Het participatieproces.** Adressanten 2 zijn van mening dat er nooit een alternatief bouwplan met Ymere is besproken. Het was dit plan en dit moest het worden. Adressanten 2 zijn ook van mening dat er nauwelijks participatie heeft plaatsgevonden.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder punt 5 in paragraaf 3.1.

5. **Verkeer en parkeren.** Dat de parkeerdruk afneemt met zeven parkeerplaatsen is slechts een theoretische (onjuiste) berekening. Het plan voorziet niet in een goede parkeerbalans en de vraag is of de salderingsmethode wel van toepassing is. In de tabel op pagina 38 wordt ervan uitgegaan dat de 20 garageboxen niet werden gebruikt voor parkeren. Dit is niet correct. In de berekening wordt voorbij gegaan aan de acht eengezinswoningen en 24 appartementen die ook parkeerplaatsen behoeven. Daarbij is ook geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte van het winkelcentrum. Tot slot is het beloofde nieuwe onafhankelijk parkeeronderzoek niet uitgevoerd.

Reactie

Voor het thema parkeren verwijzen wij naar de thematische beantwoording in paragraaf 3.6.

6. **Anterieure overeenkomst.** In het plan wordt gesproken over de gesloten anterieure overeenkomst tussen Ymere en de gemeente. Deze overeenkomst is echter geheim en dus voor adressanten 2 onbekend of belangrijke onderdelen ter sprake komen. Volgens de zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst staat vermeld dat het aantal parkeerplaatsen niet uitgebreid zullen worden.

Reactie

De planmethodiek die gehanteerd wordt voor een bestemmingsplan gaat uit van toelatingsplanologie en redelijk gestandaardiseerde planmethodiek. Daarbij worden de kaders meegegeven voor maximale toegestane aspecten: minder mag altijd. Verplichtende afspraken worden daarbij doorgaans vastgelegd in de anterieure overeenkomst, waar ontwikkelende partij, alsmede rechtsopvolger(s) en de gemeente aan gehouden zijn. In de anterieure

overeenkomst zijn naast het parkeren ook andere belangrijke onderdelen geregeld. In de zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst staat dat het plan niet voorziet in parkeerplaatsen op eigen terrein. De toekomstige bewoners van het plan kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte van het plangebied. Ook is in deze beschrijving aangegeven dat het plan passend is qua parkeerbehoefte. In de planregels van het bestemmingsplan is tevens een voorwaardelijke verplichting (artikel 5.2.3 van de planregels) opgenomen dat voldoende parkeergelegenheid aanwezig moet zijn, voordat de woningen gebouwd en in gebruik worden genomen.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding voor het doorvoeren van een wijziging in het ontwerpbestemmingsplan.

3.3 Adressant 3: AKD namens [REDACTED]

Adressant 3 brengt de volgende punten naar voren in haar zienswijze:

1. **Parkeerdruk.** Adressant 3 kan zich niet verenigen met de inhoud van het plan, omdat daarin de met de ontwikkeling gepaard gaande parkeerbehoefte niet is ondervangen. In de ruimtelijke planvorming geldt als uitgangspunt dat een parkeerdruk van 85% wordt gezien als de maximale druk die nog in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Deze standaard wordt ook in de bestuursrechtelijke jurisprudentie gehanteerd (ECLI:NL:RVS:2016:913, ECLI:NL:RBDHA:2021:6205, ECLI:NL:RVS:2018:3632, ECLI:NL:RBNHO:2021:9203). Al met al geldt dus een parkeerdruk van 85% als bovengrens voor een aanvaardbare parkeersituatie in Weesp. Een aanvaardbare parkeersituatie is voor adressant 3 van zeer groot belang: indien bij haar vestiging in het winkelcentrum 'Hart van Hogewey' door bezoekers parkeeroverlast wordt ervaren, zullen zij uitwijken naar een andere supermarkt.
2. **Parkeeronderzoek Goudappel.** Dit bureau heeft onderzoek gedaan naar de verwachte parkeerdruk in de omgeving van het winkelcentrum 'Hart van Hogewey' als gevolg van de ontwikkeling. Zij heeft de parkeerbehoefte berekend aan de hand van de Parkeernormennota Weesp. De resultaten van deze berekening laat zien dat de maximum geldende parkeerdruk van 85% op vrijwel alle maatgevende momenten zal worden overschreden. Uit het onderzoek volgt dus dat de algemene norm van een maximale parkeerdruk van 85%, die ook in Weesp gelding heeft, als gevolg van de parkeerbehoefte die met de ontwikkeling gepaard gaat, structureel zal worden overschreden. De berekening van de parkeerbehoefte, behorende bij het plan, bevat fouten.
3. **Salderingsmethode.** Het verschil in uitkomst tussen de berekeningen van de gemeente en Goudappel wordt voor een belangrijk deel verklaard door het feit dat de gemeente de salderingsmethode uit de Parkeernormennota onverkort toepast. Dat betekent dat de gehele parkeerbehoefte van de voormalige Kostverlorenflat – berekend als 164 parkeerplaatsen – in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. De conclusie van deze berekening is dat er geen sprake zal zijn van een toename van de parkeerbehoefte, maar zelfs van een afname. Deze in hoge mate theoretische toepassing van de salderingsmethode kan adressant 3 niet overtuigen. Deze theoretische benadering zou met zich brengen dat sinds de sloop van de Kostverlorenflat een 'overschot' van liefst 164 parkeerplaatsen bestaat. Dat is niet realistisch. Ook wordt in strijd gehandeld met de Parkeernormennota omdat alleen gesaldeerd kan worden indien het een 'inbreidingsproject' of 'functiewijziging van bestaande panden/gebouw' betreft. Daarvan is geen sprake. In het licht van deze feiten is het onrealistisch om een parkeerbehoefte van 164 parkeerplaatsen aan te houden en mag de salderingsmethode niet toegepast worden.
4. **Kleiner parkeergebied relevant.** Adressant 3 kan zich niet vinden in het parkeeronderzoek van de gemeente, zienswijze is dat daarin een te groot gebied is gebruikt bij het in kaart brengen van de parkeerdruk. Voor adressant 3 is een loopafstand van 100 à 150 meter acceptabel voor winkelbezoekers. In de berekeningen van Goudappel is het kleinere onderzoeksgebied

gehanteerd. De resultaten daarvan laten zien dat binnen dit gebied een zeer hoge parkeerdruk te verwachten is als gevolg van de ontwikkeling. Deze parkeerdruk kan niet worden afgewend op parkeerplaatsen die zich op een grotere afstand bevinden. De acceptabele loopafstand brengt met zich dat dit simpelweg zal betekenen dat minder mensen de winkel zullen bezoeken.

5. **Parkeeronderzoek beperkt zich tot middenhuur en –koop.** Het verrichte parkeeronderzoek door de gemeente is gebaseerd op de realisering van 30 appartementen in de middenhuur of middeldure koop. Het plan stelt evenwel niet de eis dat de woningen daadwerkelijk in dit segment worden gerealiseerd en laat expliciet ruimte om ook appartementen in het dure segment te realiseren. Appartementen in het dure segment hebben een hogere parkeerbehoefte dan middenhuur en –koop. Volgens vaste jurisprudentie dient bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden uitgegaan van een representatieve invulling van hetgeen ingevolge het plan maximaal mogelijk is (ECLI:NL:RVS:2015:3071). Het is dan ook niet aanvaardbaar om deze inventarisatie 'door te schuiven' naar de handhaving van een voorwaardelijke verplichting (artikel 5.2.3 van de planregels).
6. **Op eigen terrein in parkeerbehoefte voorzien.** Aan de Parkeernormennota Weesp ligt het uitgangspunt ten grondslag dat binnen een ontwikkeling wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Deze regel ligt overigens ook aan de basis van het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. Adressant 3 verzoekt de gemeente vast te houden aan deze regel. Hiermee wordt voorkomen dat het winkelcentrum en de supermarkt van adressant 3 negatieve gevolgen ondervinden van de ontwikkeling van de nieuwbouw.

Reactie

Voor de beantwoording van de zienswijzepunten 1 t/m 6 verwijzen wij naar de thematische beantwoording van het thema parkeren in paragraaf 3.6.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van het parkeren gewijzigd, zodat in het geval dat (deels) dure in plaats van middeldure woningen worden gerealiseerd ook wordt voldaan aan de parkeernorm. Ook wordt de plangrens ten zuiden van het plangebied verlegd naar het noorden zodat het parkeerterrein tegenover Dekamarkt met zeven parkeerplaatsen uit het plangebied wordt gehaald nu op deze gronden geen herinrichting zal plaatsvinden.

3.4 Adressanten 4: Hemwood namens [REDACTED]

Adressanten 4 brengen de volgende punten naar voren in hun zienswijze:

1. **Onjuiste verbeelding.** Met de verbeelding wordt een verkeersbestemming gelegd over een gedeelte van de bebouwing van het winkelcentrum die werd gebruikt voor toegang tot de appartementen in de Kostverlorenflat (entree met lichtschacht & trappenhuis). Deze toegang tot de appartementen zou mogelijk in de nieuwe situatie ook kunnen worden gebruikt als toegang tot appartementen die boven het winkelcentrum worden gerealiseerd. Echter doordat deze toegang nu een verkeersbestemming heeft gekregen in de verbeelding van het plan, wordt het gebruik van die toegang ten behoeve van de bestemming wonen, wegbestemd.

Reactie

De verbeelding zal aangepast worden zodat de voormalige woningtoegang ook in de nieuwe situatie mogelijk blijft.

2. **Gebruiksrechten winkelcentrum.** Ter plaatse van de functieaanduiding 'detailhandel' is volgens artikel 5.1 onder b tevens toegestaan 'detailhandel op de begane grond en maximaal 190 m² ondersteunende functies ten behoeve van detailhandel op de eerste verdieping'. Echter heeft de eigenaar van het winkelcentrum op de eerste verdieping een gebruiksrecht van circa 238 m² voor ondersteunde functies ten behoeve van detailhandel.

Reactie

Het oppervlak in artikel 5.1 onder b van de planregels zal worden aangepast conform het gebruiksrecht van 238 m².

3. **Overstekende balkons boven gronden winkelcentrum.** Voor zover er balkons worden aangelegd aan de woontoren die wordt gebouwd bovenop het winkelcentrum, geldt dat deze balkons zullen oversteken boven de gronden die in eigendom zijn van de eigenaar van het winkelcentrum. Hiervoor is nog geen toestemming gevraagd. Bovendien zal de bestemming voor de gronden onder de balkons naast de bestemming detailhandel ook moeten worden aangewezen voor 'wonen' omdat het gebruik van de balkons anders in strijd zal zijn met het vigerende bestemmingsplan.

Reactie

Het ontwerpbestemmingsplan wijkt qua contour van de bebouwing boven het winkelcentrum niet af van het vigerende bestemmingsplan. Alleen de bouwhoogte wordt beperkt ten aanzien van het vigerende bestemmingsplan. De nieuwbouw zal niet verder strekken dan de nog aanwezige balkons en galerij op de eerste verdieping. Er verandert dus niets ten opzichte van het feitelijke huidige grondgebruik. In de planregels van het bestemmingsplan zal een artikel toegevoegd worden dat overhangende bouwdelen in de aangrenzende bestemmingen regelt.

4. **Parkeerberekening.** Zo is onduidelijk hoeveel parkeerplaatsen er in de huidige situatie en in de toekomstige situatie beschikbaar zullen zijn. In de toelichting en in het akoestisch onderzoek wordt gesproken van verschillende aantallen parkeerplaatsen. Adressanten 4 verzoeken de gemeente om op heldere wijze inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen er in de huidige en in de nieuwe situatie beschikbaar zijn en ook voor wie die parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zodat een zuivere berekening kan worden gemaakt van de vraag of er in de nieuwe situatie meer of minder parkeerplekken beschikbaar zullen zijn.
5. **Salderingsmethode.** De salderingsmethode betreft een zuiver theoretische benadering, die op deze locatie in de praktijk zal leiden tot een onwenselijke parkeerbezetting in de bestaande parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum Hogewey. Dit blijkt uit de parkeerbehoefteberekening van Goudappel. Zoals Goudappel ook opmerkt is het winkelcentrum een boodschappenwinkelcentrum. Bij een verslechtering van de parkeersituatie zullen bezoekers naar concurrerende centra gaan. Daarnaast menen adressanten 4 dat de salderingsmethode niet kan worden toegepast. Wanneer de bebouwing reeds gesloopt is en daardoor niet meer gebruikt kan worden, kan aan die bebouwing geen parkeerbehoefte meer worden toegekend. Immers een bebouwing die gesloopt is kan geen parkeervraag genereren, waardoor de parkeerbehoefte nihil is. Dit is anders bij een leegstaand pand waarbij de salderingsmethode wel geldt, omdat een leegstaand pand in principe zonder toestemming weer in gebruik kan worden genomen en daarmee een beslag kan leggen op de aanwezige parkeervoorzieningen. Een groot verschil tussen een leegstaand pand en een gesloopt pand is echter dat een gesloopt pand nooit meer een parkeervraag kan genereren, waardoor de parkeerbehoefte altijd nihil blijft.
6. **Parkeerregeling strijdig met parkeerbeleid.** Blijkens de Parkeernormennota Weesp kiest Weesp ervoor om bij nieuwe ontwikkelingen de CROW actuele parkeerkencijfers te volgen. Dit wordt gedaan om de landelijke ontwikkelingen te volgen en de kencijfers dus niet statisch maar dynamisch zijn, aldus de nota (p.1). Artikel 5.2.3 van de planregels miskent dit uitgangspunt van de nota. Er is immers geen dynamische verwijzing opgenomen, maar er is een vast, statisch, aantal parkeerplaatsen opgenomen waarin moet worden voorzien. Verder bepaalt de nota dat uitsluitend gesaldeerd kan worden bij inbreiding danwel functiewijzigingen van bestaande panden/gebouwen. Daarnaast blijkt uit de nota dat het uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen het project. Als dat niet kan, dan kan de ontwikkelaar de parkeerplaatsen afkopen zodat de gemeente met het geld openbare parkeerplaatsen realiseert. Uit het plan blijkt echter niet dat de ontwikkelaar op geen enkele manier de vereiste parkeerplaatsen binnen het project kan realiseren of dat de plaatsen zijn afgekocht.
7. **Parkeeronderzoek Goudappel.** Uit het parkeeronderzoek van Goudappel (d.d. 21 april 2022) blijkt dat de gemeente de parkeersituatie veel rooskleuriger doet voorkomen dan deze in werkelijkheid is. Goudappel concludeert dat de parkeerbezetting rondom het winkelcentrum op vier van de vijf onderzoeksmomenten substantieel boven de acceptabele 85% ligt. Er is daarom geen sprake van een acceptabele parkeersituatie. Het toevoegen van parkeercapaciteit op eigen terrein (36 tot 40 parkeerplaatsen) is noodzakelijk om de parkeerbezetting onder de 85% te krijgen.

Reactie

Voor de beantwoording van de zienswijzepunten 4 t/m 7 verwijzen wij naar de thematische beantwoording van het thema parkeren in paragraaf 3.6.

Conclusie:

De zienswijze van adressanten 4 leidt tot aanpassing van de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan ten aanzien van de woningtoegang van de bebouwing boven het winkelcentrum zodat deze de bestemming 'Wonen' krijgt. Ook leidt de zienswijze tot aanpassing van artikel 5.1 onder b van de planregels door het oppervlak te wijzigen naar 238 m² en wordt een tweede lid aan dit artikel toegevoegd waarin de overhangende bouwdelen worden geregeld. Tot slot wordt ook de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van het parkeren gewijzigd, zodat in het geval dat (deels) dure in plaats van middeldure woningen worden gerealiseerd ook wordt voldaan aan de parkeernorm.

3.5 Adressant 5: Achmea rechtsbijstand namens [REDACTED]

Adressant 5 brengt de volgende punten naar voren in zijn zienswijze:

1. **Ruimtelijke uitstraling.** Adressant 5 geeft aan dat de nieuwe bebouwing circa 20 meter in de richting van zijn woning wordt verplaatst. Voor de effecten van bebouwing op korte afstand van de omliggende bebouwing is in de plantoelichting onvoldoende aandacht. Adressant 5 stelt dan ook voor om het ontwerp gewijzigd vast te stellen in die zin dat de bouwvlakken niet verder richting de Lageweyselaan worden toegestaan dan onder de vigerende situatie het geval is.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder punt 3 in paragraaf 3.1.

2. **Groenstructuur.** Adressant 5 wijst de gemeente erop dat bij het ontwerp geen landschappelijk inpassingsplan opgesteld is. Ook ontbreken voorwaardelijke verplichtingen in de planregels ten aanzien van de groenstructuur. Adressant 5 acht een deugdelijke vastlegging van ambities op dit punt in de planregels, mede gelet op het feit dat de bebouwing op korte afstand van de Lageweyselaan wordt gerealiseerd, cruciaal.

Reactie

Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder punt 4 in paragraaf 3.1. Verder acht de gemeente het niet nodig om een voorwaardelijke verplichting ten aanzien van de groenstructuur op te nemen in het voorliggend plan omdat de gemeente de opdrachtgeversrol op zich neemt voor het maken, uitvoeren en beheren van het inrichtingsplan voor de openbare ruimte.

3. **Parkeren.** Adressant 5 wijst de gemeente op de uitspraak van de Afdeling van de bestuursrechtspraak van de Raad van State van 26 april 2022⁵ waarin de Afdeling vaststelt dat salderen van de parkeerbehoefte bij een functiewijziging alléén geldt als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal is gebruikt. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar geleden ongebruikt is, moet de parkeerbehoefte van de bestaande functie op nihil worden gesteld. Gelet op het voorgaande is de parkeerbehoefte, volgens adressant 5, onvoldoende/onjuist onderzocht. Tot slot is de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van het parkeren rechtsonzeker.

Reactie

Voor het thema parkeren verwijzen wij naar de thematische beantwoording in paragraaf 3.6. Ten aanzien van de uitspraak stelt de gemeente zich op het standpunt dat deze niet van toepassing is omdat het 5 jaars-criterium afkomstig is uit het parkeerbeleid van de gemeente Gooise Meren en niet uit het parkeerbeleid van Weesp.

⁵ ABRvS 26 april 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1209, r.o. 3.1.

Conclusie:

Naar aanleiding van deze zienswijze wordt de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van het parkeren gewijzigd, zodat in het geval dat (deels) dure in plaats van middeldure woningen worden gerealiseerd ook wordt voldaan aan de parkeernorm.

3.6 Thematische beantwoording parkeren

Het thema parkeren komt in alle zienswijzen terug. Om die reden is ervoor gekozen het parkeren thematisch te bespreken en in de individuele zienswijzen naar deze thema te verwijzen.

1. Parkeerbehoefte

Op basis van de geldende 'Parkeernormennota Weesp 2019' hanteert de gemeente voor het bepalen van de parkeerbehoefte de kencijfers van de CROW-publicatie 381. Bij de berekening van de parkeerbehoefte voor de onderhavige ontwikkeling is rekening gehouden met het sterk stedelijke karakter van het plangebied.

1.1 Oude situatie

In de oude situatie was sprake van een flat met 126 appartementen. De parkeernorm voor een woning in het sociale segment is 1,3 parkeerplaats per woning. Dit betekent dat de flat een parkeerbehoefte had van 164 parkeerplaatsen. Op de begane grond van deze flat waren 20 garageboxen gesitueerd. Garageboxen worden veelal gebruikt als berging. Deze worden daarom, op basis van de landelijke CROW-richtlijnen, normaliter niet (volledig) opgenomen in de parkeercapaciteit en tellen dan niet mee voor het voldoen aan de parkeerbehoefte. De gemeente heeft er in dit geval echter voor gekozen om ten aanzien van de garageboxen af te wijken van deze richtlijnen door deze juist wél mee te tellen in de salderingsberekening (zie hierna) ten gunste van de omgeving. De (normatieve) parkeerbehoefte in de oude situatie bedraagt daarom, na aftrek van de 20 garageboxen, slechts 144 parkeerplaatsen op straat, waarmee de nieuwbouwcapaciteit wordt vergeleken.

1.2 Toekomstige situatie

De woonontwikkeling voorziet in 66 sociale huurwoningen en 30 middeldure woningen. De berekende (normatieve) parkeerbehoefte voor deze woonontwikkeling bedraagt 137 parkeerplaatsen. De uitwerking van dit getal is helder uiteengezet in paragraaf 4.10 van de toelichting behorend bij het bestemmingsplan. Indien in plaats van middeldure woningen, (deels) dure woningen worden gerealiseerd (wat mogelijk is binnen de regels van het bestemmingsplan) dan neemt de normatieve behoefte met 6 parkeerplaatsen ($30 \times 0,2$ pp.) toe tot 143 parkeerplaatsen.

1.3 Tussenconclusie

Het nieuwe bouwplan heeft ook als er deels geen middeldure maar dure appartementen worden gerealiseerd een lagere (normatieve) parkeerbehoefte dan het oorspronkelijke gebouw. Het verschil betreft minimaal 1 en maximaal 6 parkeerplaatsen, (terwijl, zoals hierboven uiteengezet, er bij de bepaling van de normatieve parkeerbehoefte vanuit gegaan is dat voor 20 parkeerplekken gebruik gemaakt werd van de garageboxen).

2. Salderingsmethode

Hoewel het plangebied aan de Kostverlorenstraat al sinds de sloop van de flat in 2015 braak ligt, kan volgens de gemeente toch worden gesproken van een bestaande parkeerbehoefte. Dat houdt verband met het feit dat al vanaf de sloop duidelijk was dat op deze locatie zou worden voorzien in vervangende nieuwbouw. In de tussenliggende periode heeft het plangebied bovendien geen andere functie gehad (met een afwijkende parkeerbehoefte).

De woonflat aan de Kostverlorenstraat is in 2015 gesloopt uit veiligheidsoverwegingen. Het is vanaf het begin af aan de bedoeling geweest om binnen afzienbare tijd vervangende nieuwbouw op deze plek te realiseren, maar uit veiligheidsoverwegingen kon niet met de sloop worden gewacht totdat de plannen voor vervangende nieuwbouw volledig waren uitgewerkt. Wel heeft Ymere al voorafgaand aan de sloop van de flat uiteenlopende schetsen gemaakt, variërend van eengezinswoningen tot een nieuw hoog appartementengebouw.

Na de sloop hebben de gemeente en Ymere eind 2015 en begin 2016 gesproken over de toekomst van het terrein. De gemeenteraad heeft op 30 juni 2016 het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling vastgesteld, waarna Ymere vanuit dit kader verdere plannen is gaan ontwikkelen en deze heeft geconcretiseerd. Deze plannen waren eind 2017 genoeg gevorderd om te delen met de omgeving en de gemeente. Naar aanleiding van de door de omgeving geuite zorgen en kritiek zijn de plannen van Ymere in overleg met de gemeente diverse malen aangepast en verfijnd. Dit heeft de nodige tijd gekost. Ook heeft eind 2018 en begin 2019 twee gesprekken met de wethouder plaatsgevonden, naar aanleiding waarvan Ymere en vertegenwoordigers van de omgeving onder leiding van een onafhankelijke voorzitter nader met elkaar hebben gesproken. De overleggen hebben helaas niet tot consensus geleid. In april 2019 is de gemeenteraad geïnformeerd over de stand van zaken en is kenbaar gemaakt dat het college van burgemeester en wethouders voornemens was op korte termijn een bestemmingsplan in procedure te brengen dat voorziet in de grondslag voor herontwikkeling van de Kostverlorenlocatie.

In februari 2021 is, nadat de bestemmingsplanprocedure in volle gang was, aan de gemeenteraad van Weesp gevraagd om een nadere uitleg van het vastgestelde ruimtelijk kader te geven over het aantal bouwlagen ter plaatse van het winkelcentrum. Uit de tekst van het ruimtelijk kader bleek namelijk niet voldoende duidelijk hoe de bouwlaag van het bestaande winkelcentrum werd beschouwd. Nadat de gemeenteraad een bouwlaag op het winkelcentrum heeft gereduceerd, heeft Ymere na moeten gaan of het bouwplan nog financieel haalbaar voor haar is in verband met de reductie van het aantal bouwlagen en de stijgende bouwkosten. Tot slot moest het stikstofonderzoek ook geüpdatet worden naar aanleiding van de Porthos-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 november 2022.

Gelet hierop is niet zomaar sprake van een langdurig en zonder doel braakliggend terrein waarbij in het kader van een nieuw bouwplan ten aanzien van parkeren uit zou moeten worden gegaan van een 'nulsituatie' die bestaat uit een onbebouwd terrein, maar kan de 'oude' situatie volgens de gemeente in mindering worden gebracht op de nieuwe parkeersituatie. Het is immers duidelijk dat vervangende nieuwbouw al vanaf 2015 is beoogd.

Deze uitleg is bovendien in overeenstemming met jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Uitgangspunt is dat leegstand van een pand gedurende een periode niet relevant is voor het uitgangspunt dat bij vervangende nieuwbouw een eventueel bestaand tekort aan parkeerplaatsen als regel buiten beschouwing kan worden gelaten. De gemeente ziet niet in waarom het feit dat het leegstaande gebouw inmiddels gesloopt is in dit kader tot een andere uitkomst zou moeten leiden, temeer nu vanaf het begin is beoogd binnen afzienbare tijd te herbouwen. Het gaat er dan ook niet om of bestaande bebouwing nog in gebruik kan worden genomen, maar of de vorige functie nog steeds past binnen het bestemmingsplan en voor wat de parkeervraag een reële invulling van het ter plaatse rechtstreeks toegestane gebruik.⁶ Dat is hier het geval. Bovendien bestaat er, gelet op het hiervoor overwogene, geen onduidelijkheid over de parkeerbehoefte in de oude situatie, zodat ook dat niet in de weg staat aan toepassing van de salderingsmethode.

Uitgaande van toepassing van de salderingsmethode is zoals aangeven onder punt 1 van deze paragraaf sprake van een lagere parkeerbehoefte in de nieuwe situatie dan in de oude situatie. Dit betekent dat er geen toevoeging van parkeerplaatsen nodig is als gevolg van de woonontwikkeling. In het inrichtingsplan is echter ruimte gevonden voor extra parkeerplaatsen waardoor in het bestemmingsplan de voorwaardelijke verplichting is opgenomen om minimaal 158 parkeerplaatsen te realiseren binnen het plangebied. Dit betekent dat er meer dan vereist voorzien wordt in het parkeren.

Tussenconclusie

Uitgaande van de rechtmatige toepassing van de salderingsmethode wordt voorzien in (meer dan) voldoende parkeerplaatsen. Dit is ook geborgd in het bestemmingsplan middels een voorwaardelijke verplichting.

3. Parkeerdruk

3.1 Parkeerdrukmetingen

De gemeente heeft een onafhankelijk⁷ onderzoek laten uitvoeren naar de parkeerdruk in het grondgebied van Weesp. Deze metingen hebben in maart, juni en september 2021

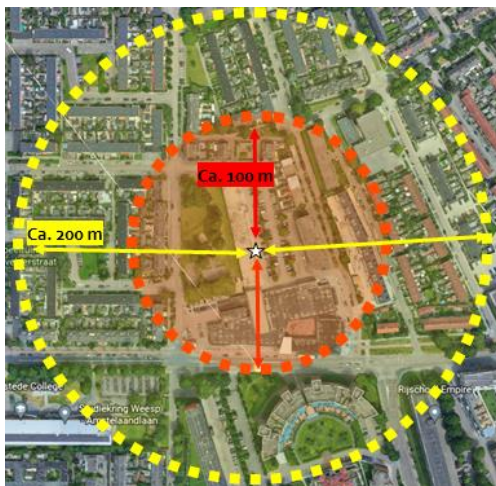
⁶ Zie bijvoorbeeld Rb Limburg 11 februari 2021 (ECLI:NL:RBLIM:2021:1172) voor de – in die uitspraak ook genoemde – vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak.

⁷ Het parkeeronderzoek is onderdeel geweest van een aanbestedingstraject.

plaatsgevonden. Uit deze metingen blijkt dat de bezettingsgraad in het plangebied ruimschoots onder de bezettingsgraad van 75% blijft. In het kader van het voorliggend plan heeft de gemeente nader onderzoek verricht naar de parkeerdruk in het plangebied. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de bezettingsgraad in het plangebied schommelt tussen 40% en 60%.

3.2 Grootte onderzoeksgebied

Bij het afbakenen⁸ van het onderzoeksgebied heeft de gemeente de richtlijnen van het CROW als leidraad gebruikt om de acceptabele loopafstanden te bepalen. Het CROW (publicatie 381) gaat voor de functie wonen uit van een acceptabele loopafstand van 100 meter (en 100 tot 250 meter voor bezoekers) en voor de functie winkelen uit van een acceptabele loopafstand 200 – 600 meter.



Afbeelding: visualisatie van de loopafstanden binnen het onderzoeksgebied

Aan de hand van de bovenstaande overzichtskaart stelt de gemeente zich op het standpunt dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners binnen een straal van 100 meter en voor winkelbezoekers binnen een straal van 200 meter. Omdat niet op ieder moment de parkeerbehoefte van bewoners en bezoekers even groot is, wordt er gewerkt met aanwezigheidspercentages. Uit de berekening met de aanwezigheidspercentages volgt dat, met toevoeging van de woonontwikkeling, de bezettingsgraad ruimschoots onder de 85% blijft. De berekening is uiteengezet in paragraaf 4.10 van de toelichting behorend bij het bestemmingsplan.

Door Goudappel Coffeng is, namens adressant, een nader onderzoek uitgevoerd om de parkeerdruk door deze ontwikkeling in beeld te brengen. Goudappel komt tot de conclusie dat

⁸ De 7 parkeerplaatsen die gesitueerd zijn tegenover de Dekamarkt maken geen onderdeel uit van het plangebied.

de parkeerbezetting rondom het winkelcentrum boven de acceptabele 85% ligt en daarom geen sprake is van een acceptabele parkeersituatie. Goudappel hanteert in haar onderzoek 100 meter als een acceptabele loopafstand voor het winkelcentrum. Dit betekent dat dit onderzoek andere uitgangspunten heeft ten opzichte van de onderzoeken van de gemeente. Zij blijft dan ook bij de door haar gehanteerde én onderbouwde uitgangspunten en neemt het parkeeronderzoek van Goudappel Coffeng ter kennisgeving aan.

3.3 Tussenconclusie

Gelet op het voorgaande is de vrees van appellanten voor extra parkeerdruk in het plangebied niet terecht. Na de sloop van de flat is wel de gewenning ontstaan dat het aanbod van parkeerplaatsen ruim is in het plangebied, maar op voorhand was duidelijk dat dit een tijdelijke situatie betrof. Onderhavige ontwikkeling was dan ook voorzienbaar en lag in de lijn der verwachtingen ten tijde van de sloop van de Kostverlorenflat. De gemeente verwijst dan ook op hetgeen rechtens, volgens het vigerende bestemmingsplan, reeds is toegestaan. De woonontwikkeling zal niet leiden tot onaanvaardbare parkeerdruk in de omgeving.

4. Parkeerbehoefte dure appartementen

De gemeente stelt dat de gronden binnen het plangebied op grond van artikel 4.1 onder b van de planregels zijn bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf. Hier vallen ook parkeervoorzieningen onder, zodat het plan voorziet in voldoende ruimte voor de aanleg van aanvullende parkeerplaatsen. In zoverre staat de parkeerbehoefte als gevolg van de woningen niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg. Dat voor andere typen woningen een hogere CROW-parkeernorm geldt dan waarmee in het kader van de saldering is gerekend, doet daar niet aan af. Het voorliggend plan voorziet immers in de voorwaardelijke verplichting (artikel 5.2.3 onder a van de planregels) dat bij de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen van de woningen in voldoende parkeergelegenheid moet worden voorzien overeenkomstig de CROW-parkeernormen. Bij de bouw van een ander type woning met een hogere parkeernorm zal daarom in meer parkeerplaatsen moeten worden voorzien dan de 158 voorziene en te realiseren parkeerplaatsen.⁹ Het is mogelijk om aan de noordzijde van het bouwplan zes extra parkeerplaatsen te realiseren wanneer de middeldure woningen gewijzigd zullen worden naar dure woningen. Dit aantal is in overeenstemming met het maximale aantal dat gerealiseerd moet worden bij dure woningen, conform de geldende norm van 1,9. Gelet op het gegeven dat dure woningen qua oppervlak meestal groter zijn dan sociale en middeldure woningen, zal het maximale aantal van 30 woningen boven het winkelcentrum naar verwachting niet worden gehaald bij een invulling met (uitsluitend) dure woningen. Hierdoor zal de parkeerbehoefte waarschijnlijk ook minder zijn dan nu 'worst case' is berekend.

⁹ ABRvS 23 juni 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1334.

5. Op eigen terrein parkeren, toepassing van Amsterdamse parkeerbeleid en statische verwijzing

Het parkeren zal in de openbare ruimte opgelost worden zoals dat plaatsvond bij de voormalige Kostverlorenflat. Dat is ook de voorwaarde uitgaande van de salderingsmethode en van groot belang voor dubbelgebruik van de plaatsen voor zowel wonen als winkels. Omdat de piekmomenten in parkeervraag van de verschillende functies niet altijd samenvallen, is dubbelgebruik hier zeer effectief. De parkeerplaatsen zullen door de woonontwikkeling wel efficiënter gebruikt worden ten opzichte van de huidige situatie.

Bij de bestuurlijke fusie tussen Weesp en Amsterdam op 24 maart 2022 is een veegbesluit genomen waarbij onder andere het parkeerbeleid van Weesp is geharmoniseerd. Dit betekent dat het Weesper parkeerbeleid (minimaal) twee jaar van toepassing blijft vanaf de fusiedatum.

De verwijzing in de planvoorschriften van het bestemmingsplan naar beleidsregels over parkeren kunnen zowel statisch als dynamisch worden vormgegeven. De voorwaardelijke verplichting in artikel 5.2.3 van planregels bevat zowel een statische als een dynamische verwijzing naar beleidsregels waarbij voldaan wordt aan de eisen van kenbaarheid en rechtszekerheid.

Conclusie

Gelet op het voorgaande is de gemeente van mening dat ten behoeve van de woonontwikkeling voldoende parkeergelegenheid aanwezig is in het plangebied. Ook is in het plangebied de ruimte om extra parkeerplaatsen aan te leggen wanneer dure woningen gebouwd zullen worden in plaats van middeldure woningen.

4. Staat van wijzigingen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' met identificatienummer NL.IMRO.0457.GW2201BPKVS-OWo1 wordt als volgt gewijzigd:

Plannummer bestemmingsplan actualiseren

De IMRO-code van het bestemmingsplan wijzigt van –OWo1 naar –VG01.

Verbeelding aanpassen

De verbeelding wordt ten aanzien van de woningtoegang van de bebouwing boven het winkelcentrum aangepast zodat deze de bestemming 'Wonen' krijgt.

Ook wordt de plangrens ten zuiden van het plangebied verlegd naar het noorden zodat het parkeerterrein tegenover Dekamarkt met zeven parkeerplaatsen uit het plangebied wordt gehaald nu op deze gronden geen herinrichting zal plaatsvinden.

Oppervlakte in planregel aanpassen

Oppervlak in de aanduiding van artikel 5.1 onder b van de planregels wordt aangepast naar 238 m².

Overhangende bouwdelen

Artikel 5.1 van de planregels wordt uitgebreid met een tweede lid dat overhangende bouwdelen in de aangrenzende bestemmingen regelt:

2. *In aanvulling op het bepaalde in het eerste lid geldt dat de gronden, voor zover grenzend aan bestemmingen welke bebouwing toelaten, mede zijn bestemd voor de ingevolge de aangrenzende bestemming toegelaten doeleinden in de vorm van overhangende delen (erkers, balkons, galerijen en dergelijke) met een diepte van ten hoogste van 1,50 meter gemeten uit de gevel en op een hoogte van ten minste 2,60 meter boven maaiveld.*

Bezonning omgeving Kostverlorenflat Weesp

Het nieuwe bezonningsstudie van 12 oktober 2022 wordt als bijlage 8 bij de toelichting van het bestemmingsplan bijgevoegd.

Akoestisch onderzoek 'Hart van Hogewey'

Het akoestisch onderzoek 'Hart van Hogewey' wordt tekstueel aangepast aan de hand van de juiste parkeerberekening. Na aanpassing blijft de uitkomst onveranderd. De herziende akoestisch onderzoek wordt als bijlage 3 bij de toelichting van het bestemmingsplan bijgevoegd.

Nieuw stikstofonderzoek

Naar aanleiding van de Porthos-uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 november 2022 is een nieuw stikstofonderzoek uitgevoerd waarin zowel de

gebruiksfase als de aanlegfase zijn beoordeeld. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de stikstofdepositie tijdens de aanleg- en gebruiksfase geen negatief effect heeft op de beschermde Natura 2000-gebieden. Het stikstofonderzoek is als bijlage 5 opgenomen.

Voorwaardelijke verplichting parkeren aanpassen

Artikel 5.2.3 onder a van de planregels wordt als volgt gewijzigd:

- a. *Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt aangetoond dat binnen het plangebied is of wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van minimaal 158 autoparkeerplaatsen, met dien verstande dat indien de vrije sector woningen worden gerealiseerd in het dure segment (in plaats van middelduur) maximaal 6 parkeerplaatsen op basis van de Parkeernormennota Weesp 2019 of de rechtsopvolger(s) van deze beleidsregel, worden opgeteld bij het hiervoor aangegeven vereiste aantal.*

De paragraaf 'Verkeer en parkeren' van de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangevuld ten aanzien van de extra parkeerplaatsen die nodig zullen zijn bij het realiseren van dure appartementen in plaats van middeldure appartementen.

BIJLAGEN



In verband met COVID-19 werken wij zoveel mogelijk vanuit huis en is bezoek op onze vestigingen helaas momenteel niet mogelijk. Een afspraak via beeldbellen is wel mogelijk.
Zodra het weer mogelijk is ontvangen wij u weer graag op afspraak persoonlijk op één van onze vestigingen.

SPOED, AANTEKENEN

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad van Amsterdam
p/a directeur Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Gemeente
Amsterdam
02 MEI 2022
Ontvangen

Dossiernummer:

Telefoon: 020-6518888

Datum: 26 april 2022

Behandeld door:

E-mail: dossiergroep@das.nl **Fax:** 020-6914737
vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

Betreft: zienswijze [REDACTED] | Ontwerpbestemmingsplan Kostverlorenstraat Weesp

Geachte mevrouw [REDACTED]

Namens [REDACTED] (hierna: cliënt), wonende aan [REDACTED] in WEESP, wordt hierbij een zienswijze ingediend gericht tegen uw ontwerpbestemmingsplan Kostverlorenstraat Weesp van de gemeenteraad van Amsterdam (hierna: de raad), bekendgemaakt op 16 maart 2022 (hierna: voorgenomen besluit). Als **productie 1** treft u een kopie aan van de bekendmaking van het voorgenomen besluit. Als **productie 2** volgt de procesmachtiging zo spoedig mogelijk.

ZIENSWIJZE

De zienswijze luidt als volgt.

1. **Schending vertrouwensbeginsel**

Ten tijde van de sloop van de voormalige flat is er door de toenmalige wethouder en de toenmalige directeur van de woningbouwvereniging Ymere (hierna: Ymere) gezegd dat er nooit meer hoogbouw zou komen op de Kostverlorenlocatie (hierna: de onderhavige locatie). Bovendien heeft er een bijna volledig plan gelegen voor eengezinswoningen. Vervolgens is de genoemde toezegging teniet gedaan, omdat de gemeente Weesp een groot tekort aan sociale huurwoningen zou hebben, waardoor er ineens toch weer een plan met hoogbouw kwam te liggen.

Op enig moment is destijds na overleg tussen de gemeente Weesp, Ymere en huurdersvereniging De Vechtstroom toch besloten hoogbouw toe te passen in verband met de sociale huurwoningen, wat in eerste instantie voor 40 woningen zou zijn, gelet op de prestatie afspraken (zie verderop onder 1). Voorgaande zin was destijds aan de orde

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

omdat de gemeente Weesp nog een andere afspraak had met Ymere om voor elke verkochte sociale huurwoning er één terug te bouwen. Ymere had inmiddels 28 sociale huurwoningen verkocht en de gemeente Weesp heeft dus 28 aan het totaal van 40 woningen toegevoegd. Hierover is evenwel nooit gesproken met cliënt of überhaupt andere bewoners. Tevens was onduidelijk waar deze berekening van De Vechtstroom vandaan kwam en werd cliënt geconfronteerd met een voldongen feit.

Vervolgens zijn de kaders destijds aangepast ten behoeve van Ymere, die sociale huurwoningen heeft verkocht en die zij nu terug moeten bouwen en de opbrengsten van de te realiseren koopappartementen daarvoor nodig heeft. Dit, terwijl Ymere reeds geld heeft ontvangen uit de verkoop van de oude sociale huurwoningen. In zoverre spelen (oneigenlijke) financiële belangen een rol in de realisering van bouwplan, waarbij voorbij wordt gegaan aan de belangen van cliënt.

Daarnaast is in het uitvoeringsplan coalitieakkoord 2018-2022 (hierna: coalitieakkoord) onder meer het volgende opgenomen:

“Vastleggen prestatie- en duurzaamheidsafspraken 2019 met Ymere, op te starten in 2018. Daarbij worden de eerder gemaakte afspraken over aantallen woningen op de voormalige locatie Kostverlorenflat gerespecteerd.”

In dit kader wordt verwezen naar de prestatieafspraken van 5 december 2017. De gemaakte afspraken met Ymere om 40 sociale huurwoningen terug te bouwen op locaties in de wijk Hogewey staat vast. Over bebouwing op het winkelcentrum is niet eens gesproken. Voorgaande is een duidelijke afspraak, waar geen woord Spaans tussen zit. Thans is gebleken dat er voor de periode 2020 – 2023 nieuwe prestatieafspraken met Ymere zijn vastgesteld, waarmee de spelregels feitelijk zijn gewijzigd. Cliënt wordt hiermee benadeeld, wat de rechtszekerheid niet ten goede komt.

2. Berekening parkeren onjuist en ontbreken parkeeronderzoek

In paragraaf 5.1.4 van het akoestisch onderzoek winkelcentrum Hart van Hogewey is een parkeerberekening opgenomen. Deze berekening klopt echter niet voor het overgrote deel. Cliënt vreest dan ook parkeerproblemen. Zo blijkt uit het parkeeronderzoek van onder andere Rho (zie **productie 3**) onder meer dat bij de plantontwikkeling uitgegaan moet worden van minimaal 30 vervangende openbare parkeerplaatsen aan de noord-oostzijde van het wijkcentrum, nabij de bestaande appartementen en grondgebonden woningen aan de Kostverlorenstraat. Tevens wordt in voornoemd parkeeronderzoek aanbevolen om, onder meer gelet op de hoge parkeerdruk, in overleg met partijen extra parkeerruimte te zoeken die flexibel gebruikt kan worden. In de brief van 7 september 2020 (zie **productie 4**) van de vertegenwoordigers van 200 huishoudens in de omgeving van onderhavige locatie, is een aantal factoren opgesomd waar in de voorbereiding op het voorgenomen besluit geen rekening mee is gehouden en waar de raad zich geen rekenschap van heeft gegeven.

Daarnaast is er door de gemeente Weesp ten tijde van het participatieproces toegezegd dat er een nieuw, onafhankelijk, parkeeronderzoek zou komen. Dit nieuwe parkeeronderzoek zou de basis vormen voor de onderhavige bouwplannen. Een dergelijk parkeeronderzoek heeft evenwel niet plaats gevonden. Dit, terwijl de belofte van een dergelijk onderzoek wel is opgenomen verslaglegging van de overleggen. Zo blijkt uit de notitie parkeren – Kostverlorenlocatie van 28 februari 2019 dat er op diverse punten aanleiding is om nader parkeeronderzoek te verrichten. Inmiddels is het plan in elk geval concreet genoeg om parkeeronderzoek te verrichten, maar desondanks heeft dit onderzoek niet plaatsgevonden.

Daarnaast blijkt uit diverse media dat de zorg om toename van de parkeerdruk groot is

(zie **productie 5**). Hieruit valt onmiskenbaar af te leiden dat parkeren onder druk staat, wat des te meer noopt tot een parkeeronderzoek bij de realisering van een dergelijk groot bouwplan.

3. **Wijze van bouwen**

Uit de stukken blijkt onder meer dat het bouwplan zou voldoen aan een betere ruimtelijke uitstraling dan de voormalige flat, een versterking van de groencultuur en een verbetering van de parkeersituatie ten opzichte van de oorspronkelijke situering.

Hierop wordt gesteld dat de oorspronkelijke flat een plint had (bergingen en garageboxen) en daarboven acht verdiepingen. Waar evenwel aan voorbij wordt gegaan, is dat vanwege het Bouwbesluit 2012 de huidige verdiepingen hoger zijn dan van de voormalige flat, dus acht verdiepingen was überhaupt niet mogelijk. De argumentatie die hiervoor is aangedragen is dan ook niet volledig.

Verdiepingen

Daarnaast is het middelste gebouw 'iets' richting de Lageweyselaan opgeschoven. Hoe 'iets' moet worden gedefinieerd wordt in het midden gelaten, maar dit zal zeker tien á vijftien meter zijn. Daar komt bij dat Ymere telkens lijkt te benadrukken dat zij van zes naar vijf verdiepingen zijn gegaan, terwijl de benadering hiervan al niet klopt. Volgens het huidige bestemmingsplan bestaat het winkelcentrum ten eerste uit twee verdiepingen. Ten tweede was de voormalige flat circa 25,5 meter hoog. In de thans vastgestelde kaders door de raad is vastgesteld dat er maximaal zes bouwlagen/verdiepingen aan de Amstellandlaan mogen worden gerealiseerd. Aangezien Ymere met zijn plannen dus vijf verdiepingen wil bouwen, voorzag Ymere problemen en bedacht men een 'oplossing'. Ymere stuurde hierop een ongedateerde brief aan de gemeenteraad, met het bericht dat zij het aantal verdiepingen al had verlaagd van zeven naar vijf.

Uit achteraf verkregen documenten naar aanleiding van een Wet openbaarheid van bestuur verzoek blijkt dat het ging om een planschadebedrag van € 490.000, wat vooral betrekking had op de grondruil en omzetbelasting. De raad moest daarom beslissen dat de schil van het winkelcentrum niet uit twee verdiepingen bestond maar uit één, waardoor vijf etages bouwen weer mogelijk was. Met het kennis nemen van het planschadebedrag ging de raad uiteindelijk akkoord met iets wat in werkelijkheid niet aan de orde is en werd tevens een motie van de VVD hiertegen verworpen. In zoverre is er niet zuiver gehandeld op dit punt en heeft Ymere op een oneigenlijke wijze gehandeld door druk uit te oefenen op de raad. Dat de raad vervolgens aan deze druk toegeeft, gaat voorbij aan de belangen van cliënt.

Daarnaast blijkt uit de bouwtekeningen dat de schaduw alleen is beoordeeld vanaf de Kostverlorenstraat en niet vanaf de Lageweyselaan, respectievelijk de Boterneserstraat. Voornoemde is des te meer van belang, nu de middelste woontoren bijna aan de Lageweyselaan komt te liggen. Het verschuiven hiervan is gebeurd omdat twee personen van de acht lage woningen aan de Kostverlorenstraat dit hebben geopperd, waarbij zij hebben aangegeven dat wat hen betreft het middelste gebouw opgeschoven moest worden vanwege de schaduwwerking in hun achtertuin. Dit punt is dus alleen van belang voor de genoemde acht woningen op de Kostverlorenstraat, waarbij opgemerkt dient te worden dat deze woningen pas veel later bij de inbreiding zijn gebouwd en de voormalige flat er toen al stond. Ten tijde van de oude flat hadden deze bewoners dus reeds schaduwwerking. Met de omwonenden van de Lageweyselaan is over het opschuiven van de middelste toren nooit overleg gevoerd, terwijl juist zij (onder wie cliënt) veel meer nadelen ondervinden van het opschuiven van de betreffende toren dan alleen schaduwwerking, zoals inkijk en afname van daglicht en uitzicht. Tevens heeft het verschuiven van de middelste toren invloed op het zonlicht voor de zonnepanelen op de

daken aan de Lageweyselaan, die dan een nog lagere opbrengst genereren. Ook hier is geen rekening mee gehouden, noch onderzoek naar gedaan.

4. Behoud groen en faciliteiten en tevens geen sprake van een park

Het bouwoppervlak van de voormalige flat heeft in het voorgenomen besluit de enkelbestemming wonen en de rest er omheen de enkelbestemming groen, terwijl de gemeente zelf geen 'versnipperd groen' wil. Daarnaast wordt in de toelichting op het voorgenomen besluit steevast over 'park' gesproken, terwijl er feitelijk geen sprake kan zijn van een park; daar is de ruimte veel te klein voor. Voorgaande geldt des te meer als er een extra pad wordt aangelegd tussen de flats dat loopt naar de straat van cliënt. Bovendien is er thans een speelgelegenheid (een voetbalkooi, speeltoestellen en een basketbal/pingpongveld), wat verder niet in de bouwtekeningen is opgenomen, maar cliënt wel graag terug ziet. Deze ruimte is onterecht bij het deel 'park' gerekend. Al met al blijft er dan met de realisering van het bouwplan bar weinig groen over. Van een daadwerkelijk park is dan ook geen sprake.

Daarnaast is het bouwoppervlak is ook veel groter geworden in vergelijking met het bouwvlak van de voormalige flat, waardoor er nog minder groen overblijft. Dit is in strijd met de visie van de gemeente om zo veel mogelijk groen te behouden, dan wel te realiseren.

In het bouwplan wordt geen ruimte gelaten voor de speeltuin en het speelpleintje met voetbalkooi, welke beide reeds aanwezig zijn. Daarmee lijkt het alsof er meer groen in het bouwplan aanwezig is. Echter, cliënt (en overigens ook andere buurtbewoners) wil deze faciliteiten graag behouden, omdat er veel gebruik van wordt gemaakt.

5. Participatie

In diverse stukken wordt gesproken over het belang van de bezwaren van de buurt en de betrokkenheid van de buurt, onder wie cliënt. Dit participatietraject is echter anders verlopen dan cliënt voor ogen had. Zo heeft cliënt pas na tien maanden een reactie gekregen op de brieven van respectievelijk 29 januari 2020 en 5 februari 2020 met betrekking tot het parkeeronderzoek/groenbeleid. Een reactie waar cliënt overigens niets mee kon. Ook uit punt 1 van deze zienswijze blijkt dat cliënt onvoldoende is betrokken is bij de totstandkoming van de daadwerkelijke opzet van het bouwplan.

6. Geluidsoverlast

De ingang van de voormalige flat was destijds aan de kant van het parkeerterrein gesitueerd. De beoogde nieuwe ingangen zijn in het bouwplan aan de zijkant gepland, aan de kant van het geplande pad. Cliënt verwacht daardoor redelijkerwijs meer geluidsoverlast en zij ziet de situering van de ingangen dan ook graag verplaatst. Cliënt beveelt de initiatiefnemer van het bouwplan dan ook aan om de ingangen weer tegen over het parkeerterrein te plaatsen, zoals dat in de 'oude' situatie het geval was.

Bovendien blijkt uit het verslag bestuurlijk overleg Ymere – gemeente Weesp van 18 juli 2018 dat onder meer de positionering van de gebouwen nog een 'kneedbare zaak' is en geringe verschuivingen niet zijn uitgesloten. In zoverre biedt een dergelijke situatie ruimte voor aanpassingen bij realisering van het bouwplan, zoals hierboven genoemd.

7. Overige punten

Noodzaak type woningen

In de toelichting op het voorgenomen besluit wordt onder meer gesproken over de noodzaak van de type woningen die de raad wenst toe te staan. De noodzaak voor deze

type woningen blijkt evenwel niet uit de stukken. Zo is onduidelijk op basis waarvan de gewenste differentiatie nodig is, en dan met name ten aanzien van starters en senioren. Dit terwijl er reeds veel (sociale) huurwoningen zijn gerealiseerd in Weesp.

Zendmasten

Daarnaast valt uit de stukken niet af te leiden of er (zend) masten worden geplaatst op de drie te realiseren bouwwerken. Daardoor is onzeker in hoeverre het bouwplan nadelige gezondheidseffecten heeft op cliënt.

8. Suggestie wijzigingen bouwplan

Cliënt heeft samenvattend de volgende suggesties ten behoeve van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

1. De achterkant van het middelste blok dient op de achterkant van de oude erfgrans van de voormalige flat te worden gerealiseerd, dan wel evenwijdig aan het blok bij de Boternesserstraat. Met andere woorden: het bouwplan dient bij realisatie daarvan zo veel mogelijk te worden gerealiseerd binnen het bouwvlak van de voormalige flat.
2. Het aan te leggen middenpad dient niet aangelegd te worden, vanwege de te verwachten drukte aan de Lageweyselaan. Ook behoud van het groen dient uitgangspunt te zijn in de realisering van het bouwplan.
3. In het voorgenomen besluit wordt geen rekening gehouden met de huidige speel- en recreatiefaciliteiten, die wel in het plan terug dienen te komen. Deze ruimte is nu bij het groen gerekend en geeft een vertekend beeld ten opzichte van de daadwerkelijke situatie.
4. De ingang van de beide blokken dienen aan de kant van de Kostverlorenstraat te komen, zoals het bij de voormalige flat ook was, zodat er niet meer (geluids)overlast richting de Lageweyselaan komt dan in de oude situatie.
5. De niets toevoegende plint van 50 centimeter in beide blokken dient te vervallen, hetgeen ook scheelt in de bouwhoogte en de lichtinval in woning van cliënt.
6. Het blok boven het winkelcentrum dient niet met vijf maar met maximaal vier lagen bebouwd te worden, omdat het winkelcentrum al uit twee bouwlagen bestaat. De kaders staan in totaal maximaal zes bouwlagen toe.
7. Er dient zoals eerder beloofd eerst een uitgebreid en onafhankelijk parkeeronderzoek te komen, alvorens de wijziging van het bestemmingsplan überhaupt kan worden doorgevoerd.

Conclusie

Op basis van al het bovenstaande is er deels onvoldoende onderzoek gedaan, zodat er strijd is met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Tevens is er deels strijd gehandeld met het vertrouwensbeginsel. Op andere punten is er strijd met de rechtszekerheid. Tot slot zijn de belangen van cliënt niet meegewogen in het voorgenomen besluit en is er sprake van onevenredig nadeel voor cliënt ten opzichte van de realisering van het bouwplan. Aldus is er tevens strijd met artikel 3:4 van de Awb.

VERZOEK

Het is om al het bovenstaande dat cliënt u verzoekt om het besluit primair niet en subsidiair niet ongewijzigd vast te stellen, gelet op alle aspecten en suggesties in deze zienswijze.



Met vriendelijke groet,

DAS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'm. Santofia', is written over a black rectangular redaction mark.

Bijlage:
* producties t b v zienswijze

PRODUCTIE 1



Ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Weesp maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 110c van de Wet geluidhinder het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 22 februari 2022 het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, vrijgegeven voor terinzagelegging.

Ontwerpbestemmingsplan

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' wordt begrensd door de Lageweyselaan aan de westzijde, de Amstellandlaan aan de zuidzijde, de Kostverlorenstraat aan de oostzijde en de Boternesserstraat aan de noordzijde. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van drie appartementengebouwen met in totaal 96 appartementen mogelijk, die ruimte bieden aan 66 sociale huurwoningen en maximaal 30 vrije sector woningen.

Hogere waarden

De voorkeurswaarden voor geluid zoals aangegeven in de Wet geluidhinder worden binnen het plangebied overschreden. Omdat geluid reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, is het noodzakelijk om hogere geluidwaarden vast te stellen.

Crisis- en herstelwet

Als gevolg van de Crisis- en herstelwet is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en het hierbij behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder liggen met de daarbij behorende stukken met ingang van 17 maart 2022 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het stads-kantoor Weesp, Nieuwstad 70-A te Weesp. Het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0457.GW2201BPKVS-OW01.

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging vindt op 24 maart 2022 de bestuurlijke fusie tussen gemeente Weesp en gemeente Amsterdam plaats. Dit betekent dat tot 24 maart 2022 gemeente Weesp het bevoegd gezag is en na 24 maart 2022 gemeente Amsterdam het bevoegd gezag wordt.

Termijn 17 maart 2022 tot 24 maart 2022

Vanaf 17 maart 2022 tot 24 maart 2022 kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Weesp.

Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden hun zienswijze over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Weesp.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Weesp, per adres: Gemeente Weesp, t.a.v. mevrouw S. el Mahraoui, Postbus 5099, 1380 GB Weesp.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Weesp, per adres: Gemeente Weesp, t.a.v. mevrouw S. el Mahraoui, Postbus 5099, 1380 GB Weesp.

Termijn van 24 maart 2022 tot en met 28 april 2022

Vanaf 24 maart 2022 tot en met 28 april 2022 kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden hun zienswijze over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres: directeur Ruimte en Duurzaamheid, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Amsterdam, per adres: directeur Ruimte en Duurzaamheid, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het indienen van mondelinge zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan en ten aanzien van het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden kan contact worden opgenomen met mevrouw S. el Mahraoui via s.el.mahraoui@amsterdam.nl.

Uw gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Weesp (tot 24 maart 2022) en op de website van de gemeente Amsterdam.

Fusie

Binnen de hierboven genoemde termijn van terinzagelegging fuseert op 24 maart 2022 de gemeente Weesp bestuurlijk met de gemeente Amsterdam. De bestuurlijke fusie is niet van invloed op de termijn van terinzagelegging.

Weesp 16 maart 2022

College van burgemeester en wethouders,

*D.P Struijk,
Gemeentesecretaris*

*B.J. van Bochove,
burgemeester, wvd.*

PRODUCTIE 3



MEMO

Van : 
Project : Parkeren Hogewey
Opdrachtgever : Gemeente Weesp

Datum : 25-01- 2017
Aan : 
CC : 

Betreft : Advies te handhaven parkeergelegenheid/parkeernormen in
herstructureringsgebied



Inleiding, adviesvraag

Na sloop van de Kostverlorenflat is een groot deel van de parkeergelegenheid daaromheen in stand gebleven. De gemeente wil duidelijkheid hebben over welk deel daarvan bij herinrichting beschikbaar moet blijven voor omringende woningen en winkels. Om dat in beeld te brengen is onderzocht hoe de (oorspronkelijk) in het gebied aanwezige parkeergelegenheid was toegedeeld aan de omringende functies. Het onderzoek spits zich toe op het langgerekte parkeerterrein ten oosten van de voormalige Kostverlorenflat, andere parkeervoorzieningen in de directe omgeving worden wel zijdelings behandeld, maar uitgangspunt is dat deze niet bij de herinrichting van het gebied worden betrokken. Voor de nieuwe ontwikkelingen zal overigens moeten worden voorzien in parkeergelegenheid op basis van actuele gemeentelijke normen.

Oorspronkelijke situatie en parkeernormen

In de oorspronkelijke situatie waren aan weerszijde van het langgerekte parkeerterrein totaal 156 woningen aanwezig. Door sloop van Kostverlorenflat resteren er 30. Het betreft 22 appartementen en 8 grondgebonden rijenwoningen, allen gelegen aan de Kostverlorenstraat. Het langgerekte parkeerterrein had in 2008 een capaciteit van 94 parkeerplaatsen. Onder in de flat waren daarnaast 21 –niet openbare- garageboxen beschikbaar.

Door de ligging direct tussen deze woningen was het parkeerterrein primair voor de woningen beschikbaar. Archiefonderzoek heeft maar beperkt inzicht gegeven in de oorspronkelijk gehanteerde parkeernormen. Alleen voor de gehandhaafde 22 appartementen aan de Kostverlorenstraat wordt een norm van 1 parkeerplaats per appartement vermeld. Om toch inzicht te krijgen in de ten tijde van de bouw van de Kostverlorenflat (gebruikelijk) toegepaste normen, is de parkeersituatie bij twee vergelijkbare flats aan de Heemraadweg onderzocht. Hier blijken in één geval voor 129 appartementen 111 parkeerplaatsen te zijn gerealiseerd en in het andere geval 142 parkeerplaatsen voor 136 appartementen. Dit leidt tot een gemiddelde norm van 0,95 parkeerplaatsen per appartement. De norm voor rijenwoningen ligt gebruikelijk wat hoger. Destijds was een norm van 1,2 - 1,4 gebruikelijk.

Toedeling parkeergelegenheid

Uitgaande van deze “historische” normen moet worden geconcludeerd dat het totale langgerekte parkeerterrein met 94 parkeerplaatsen in elk geval geheel moet worden toebedeeld aan de omringende woningen. Uitgaande van bovenstaande “historische” normen zouden immers totaal $126 \times 0,95 + 22 \times 1,0 + 8 \times 1,2 = 151$ parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Ook wanneer ook de (gesloopte) garageboxen uit de onderbouw (21 stuks) volledig worden meegerekend blijft deze conclusie in stand.

Naast het langgerekte parkeerterrein waren/zijn ook parkeerplaatsen aanwezig ten zuidwesten van de gesloopte Kostverlorenflat(44) en langs de Boternesestraat (9). Door de ligging van deze parkeerplaatsen ten opzichte van de woningen/entrees zullen deze echter vooral bedoeld zijn (geweest en gebruikt) voor respectievelijk het winkelcentrum en de tweekappers aan de noordzijde van de Boternesestraat. Maar deze waren natuurlijk wel (ook) beschikbaar voor o.a. de Kostverlorenflat. Andersom zal ook sprake zijn geweest van (dubbel)gebruik van het langgerekte parkeerterrein door winkelend publiek. Aan de zuid- en oostzijde van het winkelcentrum zijn 15 (betaald)parkeervakken aanwezig. Tenslotte liggen ter hoogte van het plangebied ook parkeervakken langs de Lageweyselaan.

Op de onderstaande figuur zijn de belangrijkste parkeervoorzieningen rondom de locatie aangegeven. Het betreft:(A) het langgerekte terrein tussen de woningen, (B) het terrein ten zuidwesten van de gesloopte flat, (C) de (betaald)parkeerplaatsen aan de zuid- en oostzijde van de winkels en (D) de langsparkeervakken bij de Boternesestraat.



Figuur 1 Ligging parkeervoorzieningen

Tussenconclusie

Uitgaande van "historische" parkeernormen moet in elk geval het hele langgerekte parkeerterrein toebedeeld worden aan de omringende deels gesloopte woningen. De andere parkeerlocaties zijn logischerwijs toe te delen aan de overige omringende functies.

Parkeernormering nieuwe situatie

Uit het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het de bestaande 30 woningen aan de Kostverlorenstraat primair aangewezen waren/zijn op het langgerekte parkeerterrein. Bij herinrichting van het gebied zal dus voor deze woningen wederom parkeergelegenheid moeten worden gerealiseerd. Daarbij moet in elk geval uitgegaan worden van de "historische" normen, wat uitkomt op circa 30 openbare parkeerplaatsen.

Verder moet het parkeerterrein aan de zuidwestzijde beschikbaar blijven voor het naastgelegen wijkwinkelcentrum. Aan de noordzijde moeten tenslotte enkele parkeerplaatsen voor de tweekappers ten noorden van de Boternesestraat worden gehandhaafd. Uitgaande van een norm van 1,4 parkeerplaatsen per woning zouden dat voor de 4 oostelijk gelegen woningen totaal 6 plekken zijn.

Voor de nieuwe ontwikkeling moeten actuele parkeernormen worden gehanteerd. Deze zijn afhankelijk van woningtype en prijssegment.

Dubbelgebruik en parkeerdruk

In de praktijk zullen ook bezoekers van het winkelcentrum gebruik (gaan blijven) maken van de parkeerplaatsen voor de woningen (dubbelgebruik). Zeker de laatste jaren sprake van een fors aanbod (o.a. de parkeerplaatsen, die resteerden op het langgerekte terrein na de sloop van de Kostverlorenflat) waardoor een zekere gewenning van gebruik door winkelend publiek zal zijn opgetreden.

Omdat uit een recente parkeerdrukmeting blijkt dat de huidige parkeerdruk in het gebied vrij hoog is, ligt het voor de hand om in overleg tussen de ontwikkelende partij en de eigenaar van het winkelcentrum te bezien of naast de minimaal 30 openbare parkeerplaatsen voor de bestaande te handhaven woningen langs de Kostverlorenstraat en handhaving van de huidige parkeerplekken elders nog extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Daarbij moet ook worden bedacht dat indien uitgegaan wordt van actuele normen voor de 30 bestaande/te handhaven woningen aan de Kostverlorenstraat 48 parkeerplaatsen gewenst zouden zijn.

Ruimtelijk randvoorwaarden

Naast de getalsmatige beschikbaarheid van parkeerplaatsen is de ligging natuurlijk belangrijk. Primair gaat het daarbij om de ligging nabij entrees van woningen/winkels. Secundair is ligging "in het zicht" o.a. vanwege veiligheid belangrijk.

Om de bestaande woningen én dubbelgebruik te faciliteren ligt het voor de hand om een aanzienlijk deel van het parkeren (in elk geval 30 plekken) in de zone tussen het wijkcentrum en de te handhaven woningen te situeren. Op die wijze wordt ook een overgangsgebied tussen het wijkcentrum en het nieuwe woongebied gemaakt.

Conclusie

Om rekening te houden met de belangen van bestaande woningen en het winkelcentrum dient bij de planontwikkeling uitgegaan te worden van realisering van minimaal 30 vervangende openbare parkeerplaatsen aan de noordoostzijde van het wijkcentrum, nabij de bestaande appartementen en grondgebonden woningen aan de Kostverlorenstraat. Daarnaast is handhaving van (het aantal) parkeerplaatsen aan de noordwestzijde van het wijkwinkelcentrum (parkeergebied B) en het betaald parkeren (gebied C) vereist.

Uitgaande van het huidige ruime aanbod aan parkeerplaatsen en de redelijk hoge parkeerdruk is het daarnaast aan te bevelen om in overleg met partijen extra parkeerruimte te zoeken die flexibel gebruikt kan worden.

In Hogewey gelden geen eisen voor parkeren op eigen terrein. Bij vervangende woningbouw dient alleen rekening gehouden te worden met de eventuele toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan ten opzichte van de parkeerbehoefte die bij het gesloopte pand hoorde.

De gesloopte flat bestond uit:
126 sociale huurwoningen en 20 parkeerboxen.

Als parkeernorm voor sociale huurwoningen geldt:
1,5 parkeerplaats per woning.

De genormeerde parkeerbehoefte van de woningen in de gesloopte flat bedroeg:
 $126 \times 1,5 = 189$

We gaan ervan uit dat de 20 parkeerboxen daadwerkelijk gebruikt werden om te parkeren. De genormeerde parkeerbehoefte waaraan op straat werd voldaan was dus:
 $189 - 20 = 169$ (dit hoeft niet gelijk te zijn aan het feitelijke aantal parkeerplaatsen voor de flat)

Bij de planontwikkeling staat voorop dat het aantal parkeerplaatsen op straat gelijk blijft. Uitgangspunt voor het te maken ontwerp is dat geen plaatsen verloren zullen gaan. Sommige parkeerplaatsen zullen op dezelfde plek blijven; andere zullen een andere plek krijgen omwille van een betere inrichting van de woonomgeving. Maar het totale aantal blijft hetzelfde als nu. Het maximale aantal woningen dat we terug kunnen bouwen wordt bepaald aan de hand van het aantal bestaande parkeerplaatsen, weer gebruikmakend van de genormeerde parkeerbehoefte per nieuwe woning.

De genormeerde parkeerbehoefte van de 66 beoogde nieuwe sociale huurwoningen is:
 $66 \times 1,5 = 99$

Boven het winkelcentrum plannen we 30 vrije sector appartementen. De genormeerde parkeerbehoefte van vrije sector woningen is hoger dan van sociale huurwoningen en hangt af van de prijsklasse van de appartementen. Bij een 'middeldure' woning hoort een parkeernorm van 1,8. Een 'dure' woning heeft een parkeernorm van 2,0.
De genormeerde parkeerdruk van het bouwdeel boven het winkelcentrum is dus
 $30 \times 1,8 = 54$ als het 'middeldure'woningen worden en
 $30 \times 2,0 = 60$ als het om 'dure' woningen gaat.

In beide gevallen blijft de parkeerbehoefte binnen het kader. De genormeerde parkeerbehoefte van de voorgenomen bebouwing is:
 $99 + 54 = 153$ (bij het bouwplan van 66 sociale huur + 30 middeldure woningen) of
 $99 + 60 = 159$ (bij het bouwplan van 66 sociale huur + 30 dure woningen)
(beide lager dan de toegestane behoefte van 169)

PRODUCTIE 4



Weesp, 7 september 2020

Betreft: *SOB vergadering 8 september a.s. punt 9. Van de agenda bespreken ingezonden brief Parkeeronderzoek Kostverlorenlocatie en punt 10. Groenbeleid*

Geachte heer [REDACTED]

Voor de aankomende SOB vergadering van 8 september a.s. vernamen wij dat jij onze brief van 29 januari jl. m.b.t. ons verzoek tot het verrichten van een actueel parkeeronderzoek op de Kostverlorenlocatie geagendeerd hebt.

Als eerste willen wij je bedanken dat er d.m.v. dit agenderen (eindelijk) aandacht wordt besteed aan onze zorgen over de toekomstige parkeerdruk in het plangebied. Zoals je bekend is hebben wij vanaf 2017 reeds onze zorgen geuit over de voorgenomen plannen voor herbouw van deze locatie door Ymere en (niet alleen over) de daarbij te verwachten parkeertoename. Onze zorg is daarna alleen nog maar groter geworden door het nieuwe in werking te treden parkeerbeleid (welke oorspronkelijk per 1 september 2020 in werking zou treden). Ook al is deze vergunningplicht (door omstandigheden) opgeschoven, van uitstel komt geen afstel.

Zoals wij reeds in onze brief van 29 januari jl. stelden verwachten wij dat door deze vergunningplicht er in de wijk Hogewey een waterbed effect zal optreden (toename van de parkeerdruk).

Voor jouw informatie, en ter voorbereiding op de SOB vergadering dinsdag a.s., hebben wij gemeend om de huidige uitgangspositie van de beschikbare parkeerplekken t.o.v. de huidige woningen en toekomstige voorgenomen nieuwbouw van Ymere op een rijtje te moeten zetten.

In deze opstellingen is door ons uitgegaan van de beschikbare onderzoeken van Rho waarnaar verwezen wordt in onze brief, alsmede de bij ons tot nu toe bekend zijnde planvorming van de voorgenomen nieuwbouw door Ymere (66 sociale huurwoningen en 30 koopwoningen), Notitie Parkeren Kostverlorenlocatie Gemeente Weesp d.d. 28 februari 2019, alsmede de parkeernormennota van 21 mei 2019 vastgesteld door de gemeente. Hierin is de wijk Hogewey bestempeld als **sterk stedelijk** gebied.

In onze opstelling is geen rekening gehouden met de volgende factoren:

- Uitbreiding Vechtstede college (toename van parkeerdruk)
- Te verwachten waterbed effect invoeren parkeervergunningen centrum (t/m Herensingel)
- Indien de rotonde wordt aangelegd, zal er een aantal parkeerplaatsen aan Zuid-Oost kant van AH verdwijnen
- Ymere zal op de Kastanjelaan de sociale woningen afbreken, en nieuwe eensgezinswoningen realiseren (koop, 10 stuks)
- Ymere zal op de Kostverlorenstraat 933/953 de sociale woningen afbreken en nieuwe eensgezinswoningen realiseren (koop, 8 stuks)

Zoals je wellicht bekend is staan in de diverse stukken die wij geanalyseerd hebben zeer uitlopende parkeernormen voor de verschillende soorten woningen in het plangebied. Variërend van parkeernormen van gekoppeld aan de waarde van de woningen (duur, midden, goedkoop) tot normeringen voor sociale huurwoningen (0,95 parkeerplaats per woning tot 1,5 parkeerplaats per woning), en voor koopwoningen bijv. tussen 1,8 parkeerplaats per woning tot 2.

Daarnaast geeft de nieuwe Parkeernormnota van de gemeente van 21 mei 2019 voor het plangebied Hogewey (sterk stedelijk) een parkeernorm tussen 1,4 en 2,2 voor nieuwbouwprojecten. Maar in deze parkeernormnota wordt niet genoemd welke normeringen voor de bestaande bouw wordt gehanteerd.

Zoals je ziet, al met al een onduidelijk en verwarrend geheel en kan er door de diverse partijen die belang hebben bij de parkeerfaciliteiten in het plangebied Hogewey gegoocheld worden met de verschillende cijfers (afhankelijk van hun belang).

Wij hebben naar eer en geweten getracht een beetje orde in de chaos te brengen en met de verschillende normeringen en huidige aantal beschikbare parkeerplaatsen een inzicht te krijgen in de huidige en de toekomstige situatie omtrent de parkeerfaciliteiten.

Wij hebben Ymere reeds in 2017 aangegeven bij de 2 te plannen appartementencomplexen op het maaiveld ondergrondse parkeergarages wenselijk zouden zijn om de toegenomen en toe te nemen parkeerdruk lucht te geven.

Ymere heeft dit overigens direct van de hand gewezen en wenst daar niet meer op terug te komen.

Onze voorzichtige conclusies uit de bijgevoegde berekeningen leert ons dat er in meer of mindere mate (afhankelijk van de te gebruiken normeringen) een tekort aan parkeerplaatsen gaat ontstaan voor huidige en nieuwe bewoners, bezoekers (van de woningen) en bezoekers van het winkelcentrum.

Daarnaast is het voor ons nog steeds een raadsel waarom door alle betrokken partijen (Ymere en Gemeente) alleen maar steeds wordt teruggekomen op 1 aspect van de door de raad opgestelde kaders; het bouwen van complexen tot een hoogte van maximaal 6 hoog op de Kostverlorenlocatie. Vanuit het oogpunt van het coalitieakkoord (400 sociale woningen) begrijpen wij dat.

Maar het blijft voor ons onacceptabel dat er gemakshalve door partijen voorbijgegaan wordt aan de andere punten uit de kaders en geen enkele poging wordt ondernomen om ook deze kaders de juiste aandacht te geven.

Groenbeleid

Ook in het groenbeleid zien wij dat de wijk Hogewey een ondergeschoven kindje is. Mede door de nieuwbouwplannen verdwijnt er zowel op de Sinnigvelderstraat als op de Kostverlorenstraat substantieel groen. Ondanks dat de gemeente besloten heeft geen grondposities te verkopen, gaat dit natuurlijk op de Kostverlorenlocatie wel gebeuren, anders kunnen de plannen van Ymere niet verwezenlijkt worden. Het verlies hierdoor aan groen is ca. 600 m². Wij kunnen ons geen enkele plek bedenken in onze wijk waar wij alleen al onze 600 m² groen terug gaan zien, zeker niet in de directe omgeving van bewoners rondom de Kostverlorenlocatie.

Al met al blijft het wat ons betreft een hoofdpijn dossier!

Met vriendelijke groet,

Vertegenwoordigers van 200 huishoudens

- Lageweyselaan
- Kostverlorenstraat
- Kastanjelaan
- Casparushof

PRODUCTIE 5



Weespers willen actie gemeente

Onderzoek parkeren bij Hogeweij

Tamar de Vries

Weesp ■ Ze zijn het wachten beu, de bewoners van de Kostverlorenstraat en omgeving in Weesp. Wanneer wordt het parkeeronderzoek nu eens gedaan rondom het winkelcentrum Hogeweij?

WSP-fractievoorzitter Lars Boom wil ook wel eens weten wanneer het toegezegde onderzoek wordt gedaan en plaatste de brief op de agenda van de commissie SOB op 8 september.

In januari heeft een buurtbewoner een brief met de vraag waar het parkeeronderzoek blijft aan de gemeenteraad gestuurd. In juni heeft de briefschrijver zijn vraag herhaald. De Weesper krom opnieuw in de pen, omdat de voorgenomen bouwplannen van woningcorporatie Ymere op de plek van de gesloopte flat aan de Kostverlorenstraat in Hogeweij vaste vorm beginnen aan te nemen. Het nieuwe bestemmingsplan staat al in de planning van de gemeenteraad.

De gemeenteraad van Weesp heeft als voorwaarde voor nieuwbouw aan de Kostverlorenstraat gesteld dat het parkeeronderzoek 'het toetsingskader vormt voor nieuwe ont-

wikkelingen in de wijk'. In een brief van april 2019 waarschuwde de briefschrijver de gemeenteraad al dat er niet eerst gebouwd wordt en dan een parkeeronderzoek gedaan.

De briefschrijver zegt dat er 'tot op heden geen actueel parkeeronderzoek heeft plaatsgevonden'. Dat is wel in 2017 gebeurd, maar dat is inmiddels achterhaald door nieuwe ontwikkelingen. „Onze zorg over de te verwachten toename van de parkeerdruk is namelijk nog groter geworden. Het onderzoek is uitgevoerd vóór de uitbreiding van het Vechtstede College en vóór het vaststellen van het nieuwe parkeerbeleid.”

Parkeerdruk

„In het rapport van januari 2017 wordt geen aantal woningen meer genoemd dat op de plek van de gesloopte flat teruggebouwd gaat worden.” Bovendien heerste er ook toen al grote parkeerdruk bij winkelcentrum Hogeweij. De buurt is dan ook van mening dat 'bij de planontwikkeling voor de plek van de vroegere Kostverlorenflat rekening moet worden gehouden met het realiseren van extra parkeerplekken bij het winkelcentrum.' Ook de eigenaar van het winkelcentrum is alert op de ontwikkelingen rond het parkeren.

**Minimaal 30 nieuwe parkeerplekken
nodig**

Zorgen om parkeerdruk in Hogewey

4 uur geleden 4 minuten

Buurt / wijk

voorlezen



Wat staat de wijk Hogewey te wachten met de parkeerplek. Grote kans dat dat de parkeerdruk hier zal toenemen, is de verwachting van bewoners.

De brief die afgelopen dinsdag tijdens de commissievergadering SOB op tafel kwam, is door de gemeente in het kader van de privacywetgeving geanonimiseerd. Maar wie deze heeft geschreven en ook namens wie, maakt eigenlijk niet veel uit. Duidelijk zijn namelijk de zorgen over de verwachte toename van de parkeerdruk in de wijk Hogewey en dan met name rond het winkelcentrum.

Bezorgd

De briefschrijver heeft zich al eerder, meerdere malen zelfs, bezorgd geuit over de parkeerbelasting in dit gebied. Voor het laatst was dat eind januari 2020, maar de beantwoording van het college kwam maar niet af. Ook is een paar keer aangedrongen op een actueel parkeeronderzoek, maar dat is er tot op heden nooit van gekomen.

Parkeerdruk

Zijn er dan helemaal geen cijfers of ideeën? Jawel, ook al zijn die niet actueel. Onderzoeksbureau Rho heeft zowel in augustus 2016 als in januari 2017 in een rapport aangegeven dat de parkeerdruk met name rond het winkelcentrum - meer specifiek rond het parkeerterrein achter het winkelcentrum - groot is en nog groter wordt. Beide rapporten gaan over hetzelfde gebied en hebben grotendeels overlap, maar er zijn ook verschillen. Dat is de briefschrijver ook opgevallen. “In het eerste onderzoek wordt nog uitgegaan van het realiseren van 36 grondgebonden woningen op de Kostverlorenlocatie. In het rapport van 25 januari 2017 wordt geen melding meer gemaakt van de hoeveelheid woningen welke op deze locatie daadwerkelijk teruggebouwd gaan worden”, is zo'n verschil.

30 parkeerplaatsen

Maar er zijn ook overeenkomsten. In beide rapporten wordt echter wel aangegeven dat specifiek bij het winkelcentrum Hogewey en bij het deelgebied Kastanjelaan sprake is van een hoge parkeerdruk.” Er valt te lezen dat bij de planontwikkeling van de voormalige Kostverlorenflat rekening gehouden dient te worden met de realisatie van minimaal 30 parkeerplaatsen aan de noordoostzijde. Dat is de kant bij de vier twee-onder-een-kapwoningen.

Handhaving

In het Rho-rapport staat klip en klaar: “Om rekening te houden met de belangen van bestaande woningen en het winkelcentrum dient bij de planontwikkeling uitgegaan te worden van realisering van minimaal 30 vervangende openbare parkeerplaatsen aan de noordoostzijde van het wijkcentrum, nabij de bestaande appartementen en grondgebonden woningen aan de Kostverlorenstraat. Daarnaast is handhaving van (het aantal) parkeerplaatsen aan de noordwestzijde van het wijkwinkelcentrum (parkeergebied B) en het betaald parkeren (gebied C) vereist. Uitgaande van het huidige ruime aanbod aan parkeerplaatsen en de redelijk hoge parkeerdruk is het daarnaast aan te bevelen om in overleg met partijen extra parkeerruimte te zoeken die flexibel gebruikt kan worden.”

Vier jaar verder

Inmiddels zijn we vier jaar verder en is er nog geen parkeerplek aangelegd. Dat is niet heel vreemd, want het duurt allemaal al jaren voordat hier een ei wordt gelegd. Woningcorporatie Ymere ligt al jarenlang met de bewoners overhoop over het aantal te realiseren woningen en met name de bouwhoogte van de woningen die moeten komen op de plek van de voormalige Kostverlorenflat en het schiet maar niet op.

Toegenomen

Inmiddels is de parkeerdruk in deze omgeving al stiekem toegenomen. Er is bijvoorbeeld toegenomen parkeerdruk van leerkrachten van het Vechtstede College. Deze is elke dag zichtbaar in de straten in de wijk. Bovendien, verwacht de briefschrijver, wordt het er in de toekomst zeker niet minder op. Eerder heftiger. Dat heeft te maken met de Parkeerverordening die in maart volgend jaar van kracht wordt. Daardoor wordt het gebied in het centrum waarbinnen betaald moet worden om te mogen parkeren uitgebreid en bovendien krijgen bewoners maar vergunning voor één auto. Vanwege het ‘waterbedeffect’ is er een kans dat veel mensen hun tweede of derde auto (of caravan) buiten het betaald parkeren-gebied willen parkeren. Hogewey is dan een optie en daar houden de buurtbewoners hun hart voor vast.

Donderdag

Donderdag praat de gemeenteraad over de Parkeerverordening en bijbehorende Parkeerbelastingen en over de gevolgen die invoering volgend voorjaar gaat hebben. Gezien de recente beraadslaging in de commissie SOB wordt dit bepaald geen hamerstuk.

PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

29B.1 21.0355g6

VERZONDEN 26 APR. 2022

23000
AMSTERDAM
HERLANDS

R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



**X Gemeente
X Amsterdam
X U 2 MEI 2022**

Ontvangen

3SGQSM6656080

Gemeente Amsterdam
p/a directeur Ruimte&Duurzaamheid
Postbus 2758
1000CT AMSTERDAM



3SGQSM6656080



Gemeenteraad van Amsterdam
p.a. directeur Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

 Gemeente
Amsterdam
02 MEI 2022

Ontvangen

Amsterdam-Weesp, 26 april 2022.

Betreft: Zienswijze 15 bewoners [REDACTED] op ontwerp bestemmingsplan
"Kostverlorenstraat Weesp".

Planidentificatienummer: NL.IMRO.0457.GW2201BPKVS-OW01.

Geachte lezer,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in, gericht tegen uw ontwerpbestemmingsplan
"Kostverlorenstraat Weesp" bekendgemaakt op 16 maart 2022.

Zienswijze:

Paginagewijs

2.4 Bestaande situatie

De foto's op pagina 8 geven een vertekend beeld. Onderstaand 2 foto's van het gehele grasveld. Op de achtergrond de bouwketen van Thunissen en ladingen zand en aarde die op het bouwvlak van de voormalige Kostverlorenflat zijn geplaatst. Het ziet er dus niet zo armoedig uit. Ook zijn de diverse eerdere inbreidingen door Ymere te zien. Op de linkerkant de 2 onder 1-kap woningen aan de Boternesserstraat en de 8 eengezinswoningen en het flatje van 4 verdiepingen aan de rechterkant. Vroeger was dit een weg, maar deze moest wijken voor eerder vermelde woningbouw. Overigens zijn de parkeerplaatsen op de voorgrond pas na de inbreidingen aangelegd vanwege de toen al enorme parkeerdruk.



2.5 Beoogde situatie

Pagina 9.

De gekozen bouwvorm zou recht doen aan:

- a) Een betere ruimtelijke uitstraling dan de voormalige flat
- b) Een versterking van de groencultuur
- c) Een verbetering van de parkeersituatie ten opzichte van de oorspronkelijke situering.

Hierop wordt in het vervolg commentaar gegeven.

De oorspronkelijke flat had een plint (bergingen + garageboxen) en daarboven 8 verdiepingen.

Echter zijn door het bouwbesluit de tegenwoordige verdiepingen hoger dan van de oude flat, dus 8 verdiepingen kon sowieso niet meer.

Pagina 10

Er staat dat de hoogte wordt beperkt tot 5 nieuwe bouwlagen op het winkelcentrum, ofwel ca. 22,5 meter. De oude flat was ca. 25,5 meter, dus er is nauwelijks verschil. Bovendien zijn door het bouwbesluit de tegenwoordige verdiepingen hoger dan van de oude flat. Echter in de vastgestelde kaders door de gemeenteraad van Weesp is vastgelegd dat er maximaal 6 bouwlagen/verdiepingen aan de Amstellandlaan mogen zijn. Daar Ymere met zijn plannen dus 5 verdiepingen wil bouwen, komt men in de problemen en bedacht men een oplossing (zie de stukken 048 en 068). Volgens het huidige bestemmingsplan bestaat de schil van het winkelcentrum uit 2 verdiepingen. Daarom stuurde Ymere een ongedateerde brief (stuk 083) aan de gemeenteraad van Weesp dat als men het aantal verdiepingen al had verlaagd van 7 naar 5. Maar 7 verdiepingen kon ook al niet meer omdat de bouwhoogte per verdieping inmiddels was verhoogd. En als met niet akkoord ging dat zij een planschade hadden van € 500.000. Volgens achteraf verkregen documenten uit het wob verzoek was dit overigens maar € 490.000 en dit vooral betrekking had op de grondruil en omzetbelasting. De gemeenteraad moest daarom beslissen dat de schil van het winkelcentrum niet uit 2 verdiepingen bestond maar uit 1, waardoor 5 etages bouwen weer mogelijk was. Door het zien van dat planschadebedrag ging en de gemeenteraad uiteindelijk akkoord met iets wat werkelijk niet zo is en werd een motie van de VVD hiertegen verworpen. Eigenlijk kan dit gezien worden als een soort chantage. Zie ook **bijlage 1** – brief gemeente over de wijziging ruimtelijk kader enz.. d.d. 1-6-2021.

Vervolgens is het middelste gebouw “iets, ofwel ca. 15 meter” richting Lageweyselaan opgeschoven. Daar komt bij dat Ymere er prat op gaat dat zij voor de omwonenden van 6 naar 5 verdiepingen zijn gegaan. Zij vertellen er echter niet bij dat de breedte van die etage er aan de kant van de Lageweyselaan is bijgekomen. Dat betekent dus dat het gebouw 15-25 meter naar de Lageweyselaan opschuift en van het grasveld ervoor en het speelterrein er dus niet over blijft! Dit alles zonder overleg met de bewoners van de Lageweyselaan! Waar wordt het groenbeleidsplan gevolgd van Weesp en Amsterdam? De mensen kunnen straks bij wijze van spreken zien wat de bewoners van de Lageweyselaan eten en dat is sinds 1965 nooit gebeurd. Inmiddels blijkt dat het de bedoeling ook is om ook het 1^e gebouw ca. 5-10 meter richting de Lageweyselaan te verschuiven. Ook hierover is nooit overleg geweest.

Voorts heeft men het over een parkachtige ruimte, maar er is helemaal geen ruimte om iets parkachtig neer te zetten. Het grasveld wordt in de breedte alleen maar kleiner en heeft niets parkachtig. Ook het nieuw aan te leggen voetpad tussen de nieuwe appartement torens kost

groen en gaat alleen maar overlast geven voor de bewoners aan de Lageweyselaan. Zij zijn daarom tegen het aanleggen hiervan.

Pagina 11

Er is nooit een alternatief bouwplan besproken met Ymere. Ook in de mediation gesprekken zijn alternatieven aangedragen maar deze waren nooit bespreekbaar. Het was dit plan en dat moest het worden.

Ook is er sprake van een plint van 50 centimeter. Waarom deze verhoging er is, is niet duidelijk geworden. Vanwege privacy is er door Ymere gezegd. Maar als de woningen ook voor (invalide) ouderen zijn, dan willen zij graag alles gelijkvloers en werkt een verhoging niet.

Er is ook vermeld dat er een fietsenberging komt. Dat is nieuw voor ons en staat ook nergens ingetekend. Hierover dient eerst meer duidelijkheid te komen, alvorens het ontwerp doorgestuurd kan worden.

Overigens wordt nergens iets vermeld over bijv. De hoogte van de liftopbouw op het dak, eventuele zonnepanelen en masten voor communicatievoorzieningen. Derhalve zijn er nog veel vragen.

Pagina 12

De afbeeldingen van de schaduw zijn alleen beoordeeld vanaf de Kostverlorenstraat en niet vanaf de Lageweyselaan respectievelijk de Boternesserstraat. Dit temeer daar de middelste woontoren bijna aan de Lageweyselaan komt te liggen. Het verschuiven hiervan is gebeurd omdat twee personen van de acht lage woningen aan de Kostverlorenstraat dit hebben geopperd, waarbij zij hebben aangegeven dat wat hen betreft het middelste gebouw opgeschoven moet worden vanwege de schaduwwerking in hun achtertuin. Dit is alleen van belang voor de 8 woningen op de Kostverlorenstraat, waarbij opgemerkt dient te worden dat deze woningen pas veel later bij de inbreiding zijn gebouwd en de flat er toen al stond. Dus ten tijde van de oude flat hadden zij ook al schaduw. Met de omwonenden van de Lageweyselaan is over het opschuiven van de middelste toren nooit overleg gevoerd (stuk 0046) en ondervinden zij veel meer nadelen van het opschuiven van de toren dan alleen schaduwwerking zoals inkijk, uitzichtbederf en geluidsoverlast.

Ook heeft het verschuiven van de twee kolossale torens invloed op het zonlicht voor de zonnepanelen op de daken aan de Lageweyselaan, die een nog lagere opbrengst krijgen.

Pagina 13

Groenstructuur

Op de onderste 2 afbeeldingen staan een aantal bomen ingetekend, maar dat aantal klopt dus niet. Neem de afbeeldingen dus alleen aan ter illustratie. Voor de bouw zullen zeker een aantal oude bomen gekapt dienen te worden, hetgeen in strijd is met het groenbeleid.

Pagina 14

Verkeer en parkeren

Hierop wordt bij pagina 37 teruggekomen. Dat de parkeerdruk afneemt met 7 parkeerplaatsen is slechts een theoretische (onjuiste) berekening. De aangehaalde aspecten hebben echter geen verbetering tot gevolg van de leef-, woon- en parkeersituatie ten

opzichte van de bestaande situatie, maar gaat weer terug naar het parkeertekort toen de flat er nog stond.

Pagina 22

Laatste alinea. Er wordt hier gesproken over een anterieure overeenkomst gesloten tussen Ymere en de gemeente. Deze overeenkomst is echter geheim. Wel heb ik een zakelijk uittreksel ontvangen, maar of alle belangrijke onderdelen ter sprake komen, is onbekend. Volgens het uittreksel staat erin dat het aantal parkeerplaatsen niet worden uitgebreid.

Pagina 23

3.3.4 Ruimtelijk kader

Door het ruimschoots verschuiven van de middelste kolossale toren ten opzichte van de oude footprint van de gesloopte flat, waarbij niet eens is aangegeven hoeveel en zonder instemming van de aanwonenden van de Lageweyselaan krijgen deze nu een enorme blokkentoren voor hun deur wat enorm veel licht wegneemt, schaduw veroorzaakt, uitzichtbederf en meer verwachte geluidsoverlast. De aanwonenden willen dat dit blok teruggaat naar de oude footprint zodat hun woon- en leefsituatie grotendeels behouden blijft. Men heeft het over de aanleg van een park, maar de ruimte hiervoor is veel te klein. Een park neemt de nodige ruimte in beslag en is nu al niet mogelijk. Voorts is er geen ruimte meer voor de speeltoestellen en verdwijnen het voetbalveld en basketbalruimte. Allemaal vanwege ruimtegebrek. Deze faciliteiten willen wij graag behouden zien. Ook de leerlingen van het nabijgelegen Vechtstede college maken hier overdag graag gebruik van. Het wordt niet echt lager, luchtiger van opzet en zeker niet met het verdwijnen van veel groen. Bovendien wil men ook nog vanaf de Lageweyselaan een pad aanleggen naar de torens, waardoor nog meer groen verdwijnt en er van een park al helemaal geen sprake meer is. Ook dat pad dient niet te worden aangelegd, vanwege de te verwachten drukte met in- en uitladen van de auto's die naar de torens moeten. De verkeerssituatie aan de Lageweyselaan zal daardoor niet veiliger worden.

Pagina 24

4. Parkeerbalans

Het plan voorziet niet in een goede parkeerbalans. Er worden appels met peren vergeleken en de vraag is of de salderingsmethode wel van toepassing is. Zie verder bij pagina 37.

6. Bouwhoogte

De bouwhoogte dient gemaximeerd te zijn tot zes bouwlagen. Echter ook volgens het huidige bestemmingsplan bestaat het winkelcentrum al uit 2 bouwlagen. Omdat Ymere hier 5 bouwlagen bovenop wil laten bouwen komt dit dus niet uit. Hierop is de volgende list bedacht. De plint van het winkelcentrum te beschouwen als 1 bouwlaag, hoewel dit in strijd is met het huidige bestemmingsplan en de huidige situatie die gewoon als 2 bouwlagen worden gebruikt. Om tegenspraak van de gemeenteraad in te dammen heeft Ymere een brief naar hen gestuurd dat zij anders een claim van € 500.000 zouden indienen. In werkelijkheid gaat het om € 490.000 en heeft dit alleen met de grondruil te maken en niet met de bouwhoogte. Voorts blijkt uit e-mails dat zij niet voor iets anders openstaan. Het is dit plan of niets. Van dit alles schrikt de gemeenteraad en zij gaan op de VVD na akkoord, terwijl dit in feite een afgedwongen (corrupt) akkoord is. Zie voorts het artikel in "Weesper Nieuws" d.d. 7-4-2021 (bijlage 2).

Pagina 31

Hierin staat dat er een verhardingstoename is van 70m². Dus meer groen verdwijnt. Dit is in strijd met de gemeentelijke belangen. Bovendien is hier het pad niet bij gerekend dat zou lopen van de Lageweyselaan naar de Kostverlorenstraat. Ook is hier de ruimte bij gerekend waar nu de speeltoestellen en het voetbalveld-basketbalveld gelegen zijn, die wij graag op dezelfde plek terug zien komen en dan dus ook niet bij het groen gerekend kunnen worden. Edoch de gegevens kloppen niet.

Pagina 36

4.9 Straling

Betekent dat ook dat er geen (zend) masten boven op de drie torens zullen komen?

Pagina 37

4.10 Verkeer en parkeren

In de tabel op pagina 38 wordt ervan uitgegaan dat de 20 garageboxen niet werden gebruikt voor parkeren. Dat is bonte veronderstelling. Uit ervaring weet ik dat er wel degelijk auto's in geparkeerd werden. Stel dat in de helft geen auto's stonden dan komt men uit op 154 plaatsen en geen 144. Voorts gaat men voorbij dat de ééngezinswoningen (8) en het flatje (24 appartementen) er later zijn bijgebouwd en ook parkeerplaatsen behoeven. Hiermee is in het totale overzicht geen rekening gehouden, waardoor er wel degelijk een parkeertekort ontstaat van minimaal 32 plaatsen. Daarbij is ook geen rekening gehouden met de parkeerbehoefte van het winkelcentrum. Ook is het op schrift beloofde nieuwe onafhankelijk parkeeronderzoek niet uitgevoerd, zodat men deze theoretische cijfers niet als werkelijkheid kan aannemen. Zie voorts de Notitie Parkeren van de gemeente Weesp d.d. 28-2-2019 en het onderzoek van RHO d.d. 25-1-2017 waarbij de conclusie is dat er minimaal 30 vervangende openbare parkeerplaatsen bij dienen te komen (bijlagen 3a en 3b). *Daarom is de conclusie op pagina 43 dan ook niet correct en is van zorgvuldigheid geen sprake.*

Pagina 48

Participatie

Aan participatie wordt slechts 1,5 zin gewijd. Dat is ook precies zoals de participatie heeft plaatsgevonden. Nauwelijks tot niet. Het was alleen het aanhoren van het plan. Ook de gemeenteraad heeft gezegd dat deze participatie geen schoonheidsprijs verdient. Er zijn een tweetal informatieavonden geweest waarbij op voorhand al vaststond dat 6 verdiepingen niet haalbaar zou zijn in verband met overschrijding van de hoogte. Toen heeft men er vijf van gemaakt, zonder te vertellen dat deze ruimte er aan de kant van de Lageweyselaan erbij zouden komen. De toren werden dus nu een stuk breder en komen dichterbij de Lageweyselaan te staan. (zie stuk 058 – feitenrelaas Kostverlorenlocatie). Overigens is ook hierop wel wat aan te merken. Het zogenaamde mediation-traject is ook niet onafhankelijk geweest. Als Ymere samen met de wethouder een kwartier voor tijd eerst samenkomen om het een en ander te bespreken dan is het 2 tegen 1. Voorts bleef men bij de standpunten en was van overleg en toenadering geen sprake. Op ons latere verzoek om toch nog in overleg met Ymere te treden is negatief gereageerd. Zie brief 2 juni 2020 van Ymere (Bijlage 4). Voor het overige zie wat al eerder is vermeld.

Wijzigingen die in het ontwerpbestemmingsplan minimaal aangebracht dienen te worden:

- 1) De achterkant van het middelste blok dient op de achterkant van de oude erfgrens van de flat te komen evenals het blok bij de Boternesserstraat.
- 2) Het aan te leggen middenpad dient niet aangelegd te worden, vanwege de te verwachten drukte aan de Lageweyselaan niet aangelegd te worden. Ook behoud van het groen.
- 3) In het huidige voorstel wordt geen rekening gehouden met de huidige speel- en recreatiefaciliteiten, die wel in het plan terug dienen te komen. Deze ruimte is nu bij het groen gerekend en geeft een vertekend beeld.
- 4) De ingang van de beide blokken dienen aan de kant van de Kostverlorenstraat te komen, zoals het bij de flat ook was, zodat er niet meer (geluid)overlast richting de Lageweyselaan komt dan in de oude situatie.
- 5) De nutteloze plint van 50 cm in beide blokken dient te vervallen, hetgeen ook scheelt in de bouwhoogte en de lichtinval in woningen van alle omwonenden. Voorts wonen ouderen graag op de begane grond, zeker als men een rollator heeft. Ook een klein buiten wordt vaak op prijs gesteld.
- 6) Het blok boven het winkelcentrum dient niet met vijf maar met vier lagen bebouwd te worden, omdat het winkelcentrum al uit twee bouwlagen bestaat. De kaders staan maximaal zes bouwlagen toe.
- 7) Er dient eerst een uitgebreid en onafhankelijk parkeeronderzoek te komen, alvorens de wijziging van het bestemmingsplan wordt doorgevoerd.

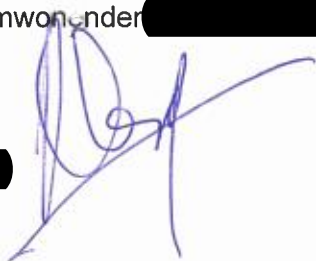
Verzoek:

Om de hierboven genoemde redenen, verzoeken wij u om het bestemmingplan primair en ook niet subsidiair ongewijzigd vast te stellen, gelet op alle aspecten in deze zienswijze.

Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt. Tot een nadere toelichting zijn wij graag bereid.

Met vriendelijke groet,

Namens de 15 directe omwonenden [REDACTED] (zie overzicht handtekeningen),



Hierbij sluit ik mij aan bij de [REDACTED]
[REDACTED] Weesp, om mijn belangen te behartigen richting alle partijen die betrokken zijn bij het proces van de nieuwbouw op de plek van de oude Kostverlorenflat in Weesp.

Naam	Adres	Handtekening
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	16 11	[REDACTED]

_____ Weesp, om mijn belangen te behartigen richting alle partijen die betrokken zijn bij het proces van de nieuwbouw op de plek van de oude Kostverlorenflat in Weesp.

[illegible]

Bijlage 1



Uw brief van:
31 maart 2021
Behandeld door:
[REDACTED]

Uw kenmerk:
Telefoonnummer:
[REDACTED]

Bijlage(n):
Datum:
1 juni 2021

Registratienummer:
Z.188116/D.161428

Onderwerp: Wijziging ruimtelijk kader voor het plangebied Hogewey (Kostverlorenlocatie)

Geachte ,

Naar aanleiding van uw brief van 31 maart 2021 over het raadsvoorstel inzake de wijziging van het ruimtelijk kader voor het plangebied Hogewey (Kostverlorenlocatie), berichten wij u als volgt.

U heeft verzocht om kennis te nemen van uw brief met bijlagen en deze toe te voegen aan de projectstukken van de SOB vergadering van 6 april jl. en de raadsvergadering van 16 april jl. Via deze weg bevestigen wij dat de commissie SOB en de raad kennis hebben genomen van uw brief en de bijlagen en dat deze stukken zijn betrokken bij de commissie SOB- en raadsvergadering.

Op 16 april jl. heeft de raad het voorstel tot wijziging van het ruimtelijk kader aangenomen. Voor de inhoud van het besluit verwijzen wij u naar de stukken behorende bij het raadsbesluit en het verslag van de vergadering van 16 april 2021. Deze zijn te raadplegen op weesp.raadsinformatie.nl.

Met deze brief komen wij terug op de vragen die door mevrouw S. van Waas tijdens de commissie SOB vergadering van 6 april jl. zijn gesteld namens het collectief van de vertegenwoordigers van de omgeving van de Kostverlorenlocatie. In het navolgende gaan wij hierop in.

1. *Op grond van welk gedegen onderzoek kunt u een besluit nemen over het verruimen van het door u gestelde kader?*

Reactie: Wij zijn niet van mening dat er sprake is van een verruiming van het ruimtelijk kader. Het initiatief van Ymere bovenop het winkelcentrum is juist steeds verder omlaag bijgesteld. Daar komt bij dat in het ruimtelijk kader reeds wordt gesproken over hogere bebouwing langs de Amstellandlaan. Punt 5 van het ruimtelijk kader luidt:

'Ontwikkelingen aan de Amstellandlaan/Plataanlaan moeten een relatie hebben met het Meidoorneiland en het appartementengebouw aan de Papelaan. Langs de Amstellandlaan wordt hogere bebouwing toegestaan. Het doel is om meer eenheid te creëren aan de Amstellandlaan. Hier is een begin mee gemaakt door de realisatie van het Casparushof, het Meidoorneilanden het appartementengebouw aan de Papelaan.'

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het daarom goed inpasbaar in de omgeving om het voorgestelde aantal bouwlagen te realiseren.

2. *Welk gedegen onderzoek heeft de gemeente gedaan om inzicht te krijgen in de belangen van de omgeving als het gaat om ruimtelijke ordening, parkeren, groen, versterking, woongenot en dergelijke?*

Reactie: In het kader van een goede ruimtelijke ordening vindt een integrale afweging van belangen plaats. Hiertoe behoren ook de aspecten parkeren, groen, versterking en woongenot. In het bestemmingsplan zal dit worden verwoord in een ruimtelijke onderbouwing waarbij getoetst zal worden aan beleid op verschillende terreinen van diverse bestuurslagen (Rijk, Provincie en gemeente). Een belangrijk deel van de onderbouwing vormt de toetsing aan het ruimtelijk kader, zoals dat door de raad is vastgesteld. De gevoerde participatie wordt hierin ook meegewogen.

3. *Wanneer wordt er begonnen met het beloofde nieuwe, onafhankelijke parkeeronderzoek?*

Reactie: In 2017 heeft er reeds een gemeentebreed onafhankelijk parkeeronderzoek plaatsgevonden. Tevens is er extern advies ingewonnen over de toepassing van het parkeerbeleid en de te hanteren parkeernormen ten behoeve van het bestemmingsplan. De reacties in de commissie SOB en de recent genomen maatregelen vanuit het mobiliteitsplan Weesp geven aanleiding voor het actualiseren van het parkeeronderzoek. Na afronding van de privaatrechtelijke afspraken in een anterieure overeenkomst over onder andere het kostenverhaal en eisen ten aanzien van woningbouw en inrichting openbare ruimte, kan een geactualiseerd parkeeronderzoek worden opgepakt.

4. *Op welke manier gaat de gemeente ervoor zorgen dat de uitkomst van dit nieuwe parkeeronderzoek, zoals door de gemeente zelf bepaald, ook echt een leidraad wordt voor het nieuwe bouwplan?*

Reactie: Het aspect parkeren is niet het enige aspect dat meeweegt bij het bouwplan en het op te stellen bestemmingsplan. De leidraad betreft een goede ruimtelijke ordening waar een integrale afweging van belangen plaatsvindt. Parkeren maakt daar onderdeel van uit. Het parkeeronderzoek zal worden betrokken bij de procedure van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan bevat een onderbouwing ten aanzien van het aspect parkeren.

5. *Volgens de brief van Ymere schijnt er al een anterieure overeenkomst te zijn, is u dat bekend en wat staat daarin vermeld?*

Reactie: Het is bekend dat een anterieure overeenkomst wordt voorbereid door het college. De overeenkomst is nog niet afgerond. Een anterieure overeenkomst bevat doorgaans afspraken over kostenverhaal en de eisen ten aanzien van woningbouw en de openbare ruimte.

6. *Welke vergoeding krijgt de gemeente van Ymere voor het overdragen van grondposities op het maaiveld voor het realiseren van beide complexen?*

Reactie: Er vindt overdracht van grondposities plaats van gemeente naar Ymere en van Ymere naar de gemeente. Op basis van een uitgevoerd taxatieonderzoek zijn de complexwaarden van deze gronden bepaald en vindt de grondruil plaats tegen gelijke waarde.

7. *Hoe ziet het vervolg van het traject eruit, want het huidige plan van Ymere overstijgt niet alleen de kaders maar ook het bestemmingsplan?*

Reactie: Wij zijn niet van mening dat het huidige plan van Ymere, voor zover bekend, de kaders overstijgt. Dat het initiatief van Ymere op onderdelen niet in het bestemmingsplan past, is de raad genoegzaam bekend. Dit is namelijk ook de aanleiding geweest om een ruimtelijk kader vast te stellen. Het ruimtelijk kader biedt het kader waarbinnen een bestemmingsplan kan worden vastgesteld. Overigens geldt voor het gebouw bovenop het winkelcentrum dat de voetprint en de bouwhoogte van het gebouw juist wel in het vigerende bestemmingsplan past.

8. *En als laatste, krijgen Weespers nog een kans om een zienswijze in te dienen waar ook echt naar gekeken wordt, of is dit ook alleen maar een formaliteit?*

Reactie: Het ontwerpbestemmingsplan zal te zijner tijd ter inzage worden gelegd gedurende een termijn van zes weken. Tijdens deze termijn kan door een ieder een zienswijze worden ingediend. De ingediende zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming door de raad.

Wij willen u danken voor uw inbreng en betrokkenheid en vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Mocht u over deze brief vragen hebben, neemt u dan gerust contact met ons op. De projectleider is bereikbaar op het mailadres b.pluim@amsterdam.nl.

Met vriendelijke groet,

M. van Engelshoven,
griffier

B.J. van Bochove,
voorzitter

**Vier of vijf woonlagen op
winkelcentrum?**

Omwonenden Kostverlorenlocatie zijn laaiend op wethouder Vos en Ymere

21 minuten geleden 6 minuten

- **Algemeen**
- **voorlezen**



De gemeente Weesp en participatie: het wil maar niet lekker mixen. Niet bij de Weesperschool, niet bij de voormalige Koninkrijkszaal van de Jehova's en ook niet bij het bouwplan van de Kostverlorenflat. Bij het laatste project

wordt bijvoorbeeld wethouder John Vos van Ruimtelijke Ordening door 200 omwonenden verweten hier en daar een loopje te nemen met de waarheid.

“Participatie is niet wat wij tegenwoordig co-creatie noemen, waarbij je tot het einde van een project kunt meebeslissen. Participatie is een inspraaksituatie en dat betekent dat de gemeenteraad uiteindelijk een keus maakt. Of participatie daardoor niet altijd bij voorbaat en pad is vol teleurstellingen? Dat zou het kunnen zijn en daarom is het verstandig dat je van tevoren aangeeft dat niet alles wat je wilt uitvoerbaar is.”

Gemeenteraad

Onlangs sprak wethouder John Vos zich in een podcast bij WeesperNieuws Extra met deze woorden duidelijk uit over het fenomeen participatie, waar de gemeente Weesp zo hoog van opgeeft. In feite zegt hij: burgers mogen meepraten over voorgenomen beslissingen, maar moeten niet de illusie hebben dat ze echt wat in te melk te brokkelen hebben. Degenen die uiteindelijk de knopen doorhakken, zijn de gemeenteraadsleden. Ook dinsdagavond maakte Vos in de commissie SOB gehakt van het fenomeen participatie. Volgens hem is het per definitie zo dat juist bij bouwplannen het vrijwel altijd zo is dat bewoners worden teleurgesteld.

Kostverlorenflat

Dat is zeker het geval bij de circa 200 omwonenden van de locatie van de gesloopte Kostverlorenflat. Dit is een slepend dossier dat al sinds 2016 loopt. Gisteravond werd het laatste plan voor herinrichting van de locatie door de commissie SOB behandeld. Als inleidende beschieting was er bij de gemeente op 31 maart een brief bezorgd namens de verontruste omwonenden en woordvoerder Henk Ebbink lichtte die gisteren in de

inspraakronde toe. Ze lieten geen spaan heel van het beleid van de gemeente.

Kaders aanpassen

Aanleiding voor de behandeling is een voorstel van het college van B en W om de zogeheten gestelde kaders aan te passen met betrekking tot het aantal etages bovenop winkelcentrum Hogewei. Volgens het college kunnen dat vijf verdiepingen zijn, zoals de ontwikkelaar van de bouwplannen coöperatie Ymere dat wenst. In een brief die aan de omwonenden is gestuurd, staat dat met deze voorgestelde wijziging van dit onderdeel van de ruimtelijke kaders geen ander resultaat wordt beoogd dan wat de raad in 2016 heeft bedoeld. Niets aan de hand dus, meent het college.

‘In de brief wordt geen spaan heel gelaten van de werkwijze van de gemeente’

Hier staan de omwonenden lijnrecht tegenover. In de brief die eind maart aan de gemeenteraad is gestuurd, wordt werkelijk geen spaan heel gelaten van de werkwijze van het college van B en W - meer bijzonder in die van wethouder Vos - en corporatie Ymere in dit dossier. Er zijn volgens hen heel wat pijnpunten. We noemen de belangrijkste.

Bijvoorbeeld: onlangs heeft de ambtenaar B. Pluim van de gemeente Amsterdam een feitenrelaas opgesteld, maar volgens de omwonenden heeft deze met feiten niets te maken. “Het feitenrelaas en participatietraject zoals in dit stuk omschreven is zeer eenzijdig ingekleurd door Ymere” schrijven de bewoners onder andere.

Gebeten hond

Ymere is dus de gebeten hond en niet alleen op dit vlak. “Ook in dit feitenrelaas worden wij wederom geconfronteerd met de suggesties dat Ymere de partij is die keer op keer concessies heeft gedaan in dit participatieproces. Wat ons betreft moet dit nu toch voor eens en voor altijd de wereld uit. Vanaf de 1e

presentatie van de concept plannen van Ymere voor de bebouwing van deze locatie heeft Ymere heel slim buiten de kaders gekleurd, te weten meer verdiepingen dan toegestaan conform de door de raad vastgesteld kaders, bredere complexen dan de gesloopte flat, het vergroten van de footprint van de complexen, het verplaatsen van de 2 complexen op het maaiveld, het verbreden van het complex op het winkelcentrum (er wordt immers overhangend gebouwd vanaf de footprint), en dientengevolge substantieel verkleinen van de groenvoorziening op deze locatie. Daarnaast zouden er maximaal 40 sociale huurwoningen teruggebouwd worden op deze locatie, maar ook hier werd en wordt nog steeds de hand mee gelicht”, stellen de bewoners vast.

Vijf bouwlagen

Volgens de bewoners is het in deze belangrijk dat toenmalig verantwoordelijk wethouder Miner (hij is inmiddels opgestapt om binnenkort als raadslid terug te keren) duidelijk heeft gemaakt dat vijf bouwlagen op het winkelcentrum niet binnen het ruimtelijk kader past en de hoogte (inclusief plint winkelcentrum van 2 bouwlagen) maximaal 6 bouwlagen is. “Derhalve is het voor de gemeente een voorwaarde dat de omwonenden akkoord dienen te zijn met bebouwing van 5 woonlagen boven het winkelcentrum. Zo niet, dan is bebouwing van maximaal 4 woonlagen het hoogst haalbare. Het mag u niet ontgaan zijn, dat wij absoluut niet akkoord gaan met bebouwing van 5 woonlagen op het winkelcentrum”, laten de bewoners weten.

Afmetingen

Ook voelen de bewoners zich gepiepeld door, volgens hen, de opgetrokken afmetingen van de complexen (er komen er in totaal drie, waarvan twee los staan en één bovenop het winkelcentrum). “Waarnemend wethouder Vos geeft in zijn berekeningen een onvolledig, niet correct en derhalve een incompleet beeld. Alle 3 de complexen worden ca. 8 meter dieper dan de voormalige flat. Ymere geeft aan dat de voormalige flat 14,50 meter diep was en de nieuw te bouwen complexen op het maaiveld komen op ca. 23 meter diepte en op het winkelcentrum ca. 22,50 meter diepte uit.

De stelling van de wethouder dat de footprint op het winkelcentrum ongewijzigd blijft is dus volledig misleidend.”

Chantage

En dan is er nog deze uitsmijter: “Tenslotte circuleert al geruime tijd het steeds hardnekkiger wordende gerucht dat Ymere zou hebben gedreigd met niet realisatie van de sociale huurwoningen indien zij niet op het gehele plan haar zin krijgt. In casu, het realiseren van 5 woonlagen op het winkelcentrum.”

Keiharde woorden

Het zijn keiharde woorden en dito beschuldigingen aan het adres van de gemeente, wethouder Vos en Ymere. De vraag is nu of de gemeenteraad dit allemaal van zich laat afglijden of dat het mee wiegt met de bewoners. Want het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om er wel of niet een klap op te geven. Hoe dit gaat aflopen, is na gisteravond niet te voorspellen. De sleutel ligt bij de WSP. Lars Boom liet namens deze partij weten er nog niet uit te zijn. Hij wil eerst of het voor de realisatie van het complete plan uitmaakt of Ymere bovenop het winkelcentrum vijf in plaats van vier woonlagen bouwt. Het antwoord verwacht hij van Ymere. Voor de goede orde: met WSP, VVD en CDA (de laatste twee zijn tegen het bouwplan) struikelt het voorstel van het college over een meerderheid in de raad. Valt de WSP niet zijn eigen wethouder af, dan haalt het voorstel moeiteloos de eindstreep, want GroenLinks, PvdA en D66 zijn het er al mee eens. In de gemeenteraadsvergadering op 15 april wordt alles helder.

Notitie parkeren – Kostverlorenlocatie

Gemeente Weesp

Datum: 28 februari 2019

Ten tijde van het ontstaan van de wijk Hogewey was er geen sprake van een parkeernorm. Het vigerend beleid kent voor woningen de volgende parkeernormen in dit gebied:

Categorie woningen	Parkeernorm
Duur	2,0 pp/won
Midden	1,8 pp/won
Goedkoop	1,5 pp/won

Op het gebied van het parkeren rondom de Kostverlorenlocatie heeft het bureau Rho (hierna: Rho), in opdracht van de gemeente, diverse memo's geschreven. Het gaat in totaal om 3 memo's die telkens een stap dieper ingaan op de materie. Het gaat om de volgende stukken:

- Memo d.d. 10 mei 2016
- Memo d.d. 18 augustus 2016
- Memo d.d. 25 januari 2017

Hieronder treft u per memo een korte toelichting aan. Daarnaast zijn de stukken als bijlage toegevoegd.

Memo 10 mei 2016

Dit betreft een theoretische benadering. In de memo wordt aangegeven hoeveel parkeerplaatsen op basis van de parkeernota nodig zouden zijn, rekening houdend met de verschillende functies in het gebied. Daarbij is – voor de Kostverlorenlocatie - uitgegaan van een grondgebonden programma met 36 woningen. De conclusie in dit stuk is dat - uitgaande van de diverse functies in het gebied – er een tekort is van 97 parkeerplaatsen.

Memo 18 augustus 2016

Dit betreft een verdere uitwerking en verdieping van de vorige memo. Rho heeft een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De resultaten worden in dit memo weergegeven. Hierbij is, voor de Kostverlorenlocatie, uitgegaan van een grondgebonden programma met 36 woningen. Dit memo gaf nog niet voldoende oplossingsrichting aan. Om die reden is vanuit de gemeente aan Rho gevraagd om verder op de situatie in te zoomen en aan te geven hoe we – met de bestaande ruimte binnen het plangebied – tot een goede parkeerbalans komen.

Memo 25 januari 2017

In dit stuk is verder ingezoomd op het gebied. Het uitgangspunt hierbij was om tot een integraal product te komen waarin het parkeren wordt bekeken vanuit de historie/ het ontstaan van het gebied en waarbij ook aandacht is voor de diverse belangen binnen het plangebied. De memo gaat niet uit van een specifiek programma maar geeft aan waar rekening mee gehouden moeten worden bij een herontwikkeling/ wat het uitgangspunt is bij nieuwbouw.

De conclusie is dat er:

- Minimaal 36 openbare parkeerplaatsen terug zouden moeten komen (langgerekte strook + Boternesestraat);

- Dat het wenselijk is dat er nog meer openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd vanwege de huidige parkeerdruk;
- De parkeerplaatsen binnen sectie B en C (in aantal) behouden te blijven;
- Het uitgangspunt is dat bij nieuwbouw, de parkeernormen uit het parkeerbeleid van toepassing zijn.

De stukken zijn (ambtelijk) gedeeld met Ymere en de eigenaar van het winkelcentrum Hogewey. Het college van B&W heeft nog geen kennis genomen van de stukken. De reden hiervoor is dat het plan van Ymere nog niet concreet genoeg was om onder andere het parkeren te kunnen beoordelen. Met zowel de eigenaar van het winkelcentrum als met Ymere is de afspraak gemaakt dat Rho, zodra het plan van Ymere concreet genoeg is, opdracht krijgt om de parkeeroplossing te beoordelen.

MEMO

Van : 
Project : Parkeren Hogewey
Opdrachtgever : Gemeente Weesp

Datum : 25-01- 2017

Aan : 

CC : 

Betreft : Advies te handhaven parkeergelegenheid/parkeernormen in
herstructureringsgebied



Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Inleiding, adviesvraag

Na sloop van de Kostverlorenflat is een groot deel van de parkeergelegenheid daaromheen in stand gebleven. De gemeente wil duidelijkheid hebben over welk deel daarvan bij herinrichting beschikbaar moet blijven voor omringende woningen en winkels. Om dat in beeld te brengen is onderzocht hoe de (oorspronkelijk) in het gebied aanwezige parkeergelegenheid was toegedeeld aan de omringende functies. Het onderzoek spits zich toe op het langgerekte parkeerterrein ten oosten van de voormalige Kostverlorenflat, andere parkeervoorzieningen in de directe omgeving worden wel zijdelings behandeld, maar uitgangspunt is dat deze niet bij de herinrichting van het gebied worden betrokken. Voor de nieuwe ontwikkelingen zal overigens moeten worden voorzien in parkeergelegenheid op basis van actuele gemeentelijke normen.

Oorspronkelijke situatie en parkeernormen

In de oorspronkelijke situatie waren aan weerszijde van het langgerekte parkeerterrein totaal 156 woningen aanwezig. Door sloop van Kostverlorenflat resteren er 30. Het betreft 22 appartementen en 8 grondgebonden rijenwoningen, allen gelegen aan de Kostverlorenstraat. Het langgerekte parkeerterrein had in 2008 een capaciteit van 94 parkeerplaatsen. Onder in de flat waren daarnaast 21 –niet openbare- garageboxen beschikbaar.

Door de ligging direct tussen deze woningen was het parkeerterrein primair voor de woningen beschikbaar. Archiefonderzoek heeft maar beperkt inzicht gegeven in de oorspronkelijk gehanteerde parkeernormen. Alleen voor de gehandhaafde 22 appartementen aan de Kostverlorenstraat wordt een norm van 1 parkeerplaats per appartement vermeld. Om toch inzicht te krijgen in de ten tijde van de bouw van de Kostverlorenflat (gebruikelijk) toegepaste normen, is de parkeersituatie bij twee vergelijkbare flats aan de Heemraadweg onderzocht. Hier blijken in één geval voor 129 appartementen 111 parkeerplaatsen te zijn gerealiseerd en in het andere geval 142 parkeerplaatsen voor 136 appartementen. Dit leidt tot een gemiddelde norm van 0,95 parkeerplaatsen per appartement. De norm voor rijenwoningen ligt gebruikelijk wat hoger. Destijds was een norm van 1,2 - 1,4 gebruikelijk.

Toedeling parkeergelegenheid

Uitgaande van deze "historische" normen moet worden geconcludeerd dat het totale langgerekte parkeerterrein met 94 parkeerplaatsen in elk geval geheel moet worden toebedeeld aan de omringende woningen. Uitgaande van bovenstaande "historische" normen zouden immers totaal $126 \times 0,95 + 22 \times 1,0 + 8 \times 1,2 = 151$ parkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn. Ook wanneer ook de (gesloopte) garageboxen uit de onderbouw (21 stuks) volledig worden meegerekend blijft deze conclusie in stand.

Naast het langgerekte parkeerterrein waren/zijn ook parkeerplaatsen aanwezig ten zuidwesten van de gesloopte Kostverlorenflat(44) en langs de Boternesestraat (9). Door de ligging van deze parkeerplaatsen ten opzichte van de woningen/entrees zullen deze echter vooral bedoeld zijn (geweest en gebruikt) voor respectievelijk het winkelcentrum en de tweekappers aan de noordzijde van de Boternesestraat. Maar deze waren natuurlijk wel (ook) beschikbaar voor o.a. de Kostverlorenflat. Andersom zal ook sprake zijn geweest van (dubbel)gebruik van het langgerekte parkeerterrein door winkelend publiek. Aan de zuid- en oostzijde van het winkelcentrum zijn 15 (betaald)parkeervakken aanwezig. Tenslotte liggen ter hoogte van het plangebied ook parkeervakken langs de Lageweyselaan.

Op de onderstaande figuur zijn de belangrijkste parkeervoorzieningen rondom de locatie aangegeven. Het betreft: (A) het langgerekte terrein tussen de woningen, (B) het terrein ten zuidwesten van de gesloopte flat, (C) de (betaald)parkeerplaatsen aan de zuid- en oostzijde van de winkels en (D) de langsparkeervakken bij de Boternesestraat.



Figuur 1 Ligging parkeervoorzieningen

Tussenconclusie

Uitgaande van "historische" parkeernormen moet in elk geval het hele langgerekte parkeerterrein toebedeeld worden aan de omringende deels gesloopte woningen. De andere parkeerlocaties zijn logischerwijs toe te delen aan de overige omringende functies.

Parkeernormering nieuwe situatie

Uit het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het de bestaande 30 woningen aan de Kostverlorenstraat primair aangewezen waren/zijn op het langgerekte parkeerterrein. Bij herinrichting van het gebied zal dus voor deze woningen wederom parkeergelegenheid moeten worden gerealiseerd. Daarbij moet in elk geval uitgegaan worden van de “historische” normen, wat uitkomt op circa 30 openbare parkeerplaatsen.

Verder moet het parkeerterrein aan de zuidwestzijde beschikbaar blijven voor het naastgelegen wijkwinkelcentrum. Aan de noordzijde moeten tenslotte enkele parkeerplaatsen voor de tweekappers ten noorden van de Boternesestraat worden gehandhaafd. Uitgaande van een norm van 1,4 parkeerplaatsen per woning zouden dat voor de 4 oostelijk gelegen woningen totaal 6 plekken zijn.

Voor de nieuwe ontwikkeling moeten actuele parkeernormen worden gehanteerd. Deze zijn afhankelijk van woningtype en prijssegment.

Dubbelgebruik en parkeerdruk

In de praktijk zullen ook bezoekers van het winkelcentrum gebruik (gaan blijven) maken van de parkeerplaatsen voor de woningen (dubbelgebruik). Zeker de laatste jaren sprake van een fors aanbod (o.a. de parkeerplaatsen, die resteerden op het langgerekte terrein na de sloop van de Kostverlorenflat) waardoor een zekere gewinning van gebruik door winkelend publiek zal zijn opgetreden.

Omdat uit een recente parkeerdrukmeting blijkt dat de huidige parkeerdruk in het gebied vrij hoog is, ligt het voor de hand om in overleg tussen de ontwikkelende partij en de eigenaar van het winkelcentrum te bezien of naast de minimaal 30 openbare parkeerplaatsen voor de bestaande te handhaven woningen langs de Kostverlorenstraat en handhaving van de huidige parkeerplekken elders nog extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Daarbij moet ook worden bedacht dat indien uitgegaan wordt van actuele normen voor de 30 bestaande/te handhaven woningen aan de Kostverlorenstraat 48 parkeerplaatsen gewenst zouden zijn.

Ruimtelijk randvoorwaarden

Naast de getalsmatige beschikbaarheid van parkeerplaatsen is de ligging natuurlijk belangrijk. Primair gaat het daarbij om de ligging nabij entrees van woningen/winkels. Secundair is ligging “in het zicht” o.a. vanwege veiligheid belangrijk.

Om de bestaande woningen én dubbelgebruik te faciliteren ligt het voor de hand om een aanzienlijk deel van het parkeren (in elk geval 30 plekken) in de zone tussen het wijkcentrum en de te handhaven woningen te situeren. Op die wijze wordt ook een overgangsgebied tussen het wijkcentrum en het nieuwe woongebied gemaakt.

Conclusie

Om rekening te houden met de belangen van bestaande woningen en het winkelcentrum dient bij de planontwikkeling uitgegaan te worden van realisering van minimaal 30 vervangende openbare parkeerplaatsen aan de noordoostzijde van het wijkcentrum, nabij de bestaande appartementen en grondgebonden woningen aan de Kostverlorenstraat. Daarnaast is handhaving van (het aantal) parkeerplaatsen aan de noordwestzijde van het wijkwinkelcentrum (parkeergebied B) en het betaald parkeren (gebied C) vereist.

Uitgaande van het huidige ruime aanbod aan parkeerplaatsen en de redelijk hoge parkeerdruk is het daarnaast aan te bevelen om in overleg met partijen extra parkeerruimte te zoeken die flexibel gebruikt kan worden.

Stichting bewonersbelangen Weesp

[Redacted]
[Redacted]

Van Houten Industriepark 11B Ingang C
1381 MZ Weesp
Postbus 2412
1000 CK Amsterdam

KvK nr. 41212857
www.ymere.nl

Datum 29-6-2020

Contactpersonen [Redacted]

Telefoon [Redacted]

E-mail [Redacted]

Onderwerp Kostverloren locatie

Beste bestuursleden,

Hierbij reageer ik op uw brief van 8 juni jl. U geeft aan dat u niet tevreden bent over onze beantwoording van uw eerdere brief.

Ons plan voor nieuwbouw op de locatie van de Kostverlorenflat komt voort uit de grote woningvraag in Weesp. Die grote vraag valt te onderscheiden naar diverse doelgroepen: ouderen, (jonge) gezinnen en starters. Met samenhang tussen bouwplannen bedoelen we dat we voor de verschillende doelgroepen op de meest geëigende locatie woningen ontwikkelen, en dat we bestaande woningen beschikbaar krijgen voor passende toewijzing.

Met de gemeente en huurdersverenigingen maken we bovendien jaarlijks prestatie-afspraken. Doel van die afspraken is om samenhang aan te brengen in de ontwikkeling van de sociale huurvoorraad. Onlangs heeft de gemeente als doel gesteld om in de komende jaren 400 sociale huurwoningen aan de voorraad toe te voegen. Wij dragen daar graag ons steentje aan bij en de inzet van deze locatie maakt daar een onderdeel van uit.

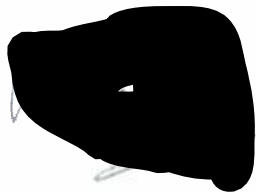
Met de ontwikkeling van het plan op de plek van de voormalige Kostverlorenflat proberen we in te spelen op de vraag naar betaalbare sociale huurwoningen door een grote groep woningzoekenden in Weesp. Dat is ook onze maatschappelijke verantwoordelijkheid. Tegelijkertijd houden we rekening met de belangen van omwonenden. We betreuren het dat ondanks onze inspanningen veel direct omwonenden zich in dat laatste niet herkennen, en dat we met de op uw verzoek doorgevoerde vergaande planaanpassingen dat gevoel niet hebben kunnen wegnemen.

U vraagt zich af welke toezegging wij tijdens de overleggen onder leiding van de heer Hoogvorst hebben gedaan. Wij bedoelen hiermee het volgende: Ons bouwplan voorzag aanvankelijk uit 7 nieuwe woonlagen boven de winkels. Na overleg met bewoners van de Casparushof hebben wij dat teruggebracht tot 6. Op 11 februari 2019 hebben we aangegeven het aantal nieuwe bouwlagen boven het winkelcentrum terug te willen brengen tot 5.

We hebben waardering voor uw inzet om op te komen voor de belangen van omwonenden. Wel vragen we u daarbij rekening te houden met onze maatschappelijke verantwoordelijkheid en ook oog te hebben voor de situatie van heel veel stadgenoten die dringend op zoek zijn naar betaalbare woonruimte in Weesp.

We hebben geconcludeerd dat we ondanks onze langdurige, frequente overleggen en contactmomenten niet nader tot elkaar kunnen komen, en dat verder overleg niet zinvol is. Zoals besproken treffen we de voorbereidingen voor de wijziging van het bestemmingsplan om het voorliggende ontwerp mogelijk te maken. Vanzelfsprekend zult u in de procedure kennis kunnen nemen van het precieze plan en de onderbouwing. Zoals u weet biedt de procedure u ook gelegenheid uw zienswijzen in te dienen.

Met vriendelijke groet,

A black rectangular redaction box covering a signature.


Directeur Portefeuillevernieuwing Ymere

[REDACTED] WEESP

Online frankering betaald



R Aangetekend

D-A-1

NL

3SRPKN3733984

Brief aangetekend

Directeur Ruimte en Duurzaamheid
Gemeenteraad van Amsterdam,
Postbus 2758
1000CT AMSTERDAM

× Gemeente
× Amsterdam
× 02 MEI 2022

Ontvangen



3SRPKN3733984

AANGETEKEND

AAN De gemeenteraad van Amsterdam
T.a.v. de directeur Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

VAN [REDACTED]
Advocaat
TELEFOON +31 88 253 5223
FAX +31 88 253 5258
E-MAIL [REDACTED]

BEZOEKADRES Gustav Mahlerlaan 2970
1081 LA AMSTERDAM
POSTADRES Postbus 59280
1040 KG AMSTERDAM
Nederland
INTERNET www.akd.nl

DATUM 26 april 2022

ONDERWERP **Ontwerpbestemmingsplan
'Kostverlorenstraat Weesp'**

UW KENMERK --

ONS KENMERK 1007603

ZIENSWIJZE

Edelachtbare raad,

Het college van burgemeester en wethouders van Weesp heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' vastgesteld en ter inzage gelegd, alsmede een bijhorend ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Het ontwerpbestemmingsplan biedt een juridisch-planologisch kader voor de bouw van drie appartementengebouwen mogelijk in totaal 96 appartementen, die ruimte bieden aan 66 sociale huurwoningen en 30 woningen in de vrije sector. Het plangebied bevindt zich aan de noordzijde van Weesp, direct ten noorden van het winkelcentrum 'Hart van Hogewij'.

Namens [REDACTED] dien ik hierbij een zienswijze in op het ontwerpbestemmingsplan. Zij exploiteert een [REDACTED] in het winkelcentrum. De ontwikkeling die in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, legt een belangrijk beslag op de beschikbare parkeerruimte voor haar bezoekers. Om die reden meent zij dat het ontwerpbestemmingsplan niet strekt tot een goede ruimtelijke ordening, zodat het op de weg van uw raad ligt om slechts tot definitieve vaststelling over te gaan indien een en ander alsnog wordt ondervangen.

De zienswijze kent de navolgende indeling.

- In **hoofdstuk 1** zijn kort de relevante feiten toegelicht.
- In **hoofdstuk 2** is het relevante juridisch kader weergegeven.
- In **hoofdstuk 3** is uiteengezet dat de ontwikkeling zal leiden tot onaanvaardbare parkeerdruk.
- In **hoofdstuk 4** is toegelicht dat het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde parkeeronderzoek op fouten is gebaseerd.
- In **hoofdstuk 5** is opgemerkt dat het parkeeronderzoek onvolledig is en niet uitgaat van de maximale planologische mogelijkheden.
- In **hoofdstuk 6** is een oplossing voor de verwachte parkeeroverlast geschetst.
- In **hoofdstuk 7** wordt de zienswijze afgesloten met een beknopte conclusie.

Omdat de gemeente Weesp per 24 maart 2022 bestuurlijk is gefuseerd met de gemeente Amsterdam, is

DATUM 26 april 2022
ONS KENMERK 1007603
PAGINA 2 van 9

de zienswijze aan uw raad gericht.

1. Feiten

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan bevindt zich in de wijk Hogewey, een wijk in het noordwesten van de voormalige gemeente Weesp. Binnen het plangebied bevond zich de zogenaamde Kostverlorenflat, een appartementencomplex met 126 sociale huurappartementen dat werd beheerd door Ymere. Het gebouw is in 2015 gesloopt en sindsdien is de locatie in afwachting van definitieve planvorming voor de ontwikkeling van nieuwbouwwoningen.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet op de plaats van de gesloopte flat en in de directe omgeving daarvan de realisering van 96 appartementen. Van deze appartementen zullen 66 sociale huurwoningen worden gerealiseerd. Voor de overige 30 woningen is nog onduidelijk of sprake zal zijn van huur- of koopwoningen, en is evenmin duidelijk of deze in het middendure of dure segment zullen worden gerealiseerd.

Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich het winkelcentrum Hart van Hogewey. In het winkelcentrum exploiteert [REDACTED] Haar bezoekers maken gebruik van het grotere parkeerterrein ten noorden van het winkelcentrum, en van de kleinere parkeergelegenheid direct ten westen van de supermarkt. Op de onderstaande afbeelding is het plangebied weergegeven, en is de locatie van de [REDACTED] aangeduid.



DATUM 26 april 2022
ONS KENMERK 1007603
PAGINA 3 van 9

2. Juridisch kader

In het hiernavolgende is het relevante juridisch kader uiteengezet.

2.1. *Leidend criterium: goede ruimtelijke ordening*

Op grond van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening worden bestemmingsplannen vastgesteld ten behoeve van een 'goede ruimtelijke ordening'. Dat is het leidende criterium bij de beslissing omtrent ruimtelijke besluiten. Hetgeen onder een goede ruimtelijke ordening wordt verstaan, wordt onder meer ingekaderd door lokale beleidsstukken en regels. In dat verband geldt het volgende.

2.2. *Parkeernormennota Weesp*

Hetgeen in Weesp op het gebied van parkeren onder een goede ruimtelijke ordening wordt verstaan, is door de raad van de voormalige gemeente bij besluit van 3 juli 2019 uitgewerkt met de vaststelling van de 'Parkeernormennota Weesp'. In de nota zijn de uitgangspunten vastgelegd waarmee de parkeerbehoefte binnen Weesp kunnen worden bepaald. Deze normen worden toegepast wanneer er sprake is van een ontwikkeling (bouw of functiewijziging van een gebouw). Het doel is om te voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving toeneemt als gevolg van deze ontwikkelingen.

2.3. *Nota Parkeernormen Auto Amsterdam*

De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 8 juni 2017 de Nota Parkeernormen Auto vastgesteld. Daarin zijn op een gelijksoortige wijze voor de gemeente Amsterdam de uitgangspunten vastgelegd waarmee de parkeerbehoefte wordt berekend die gepaard gaat met ruimtelijke ontwikkelingen.

Omdat de Weespse Nota gebaseerd is op de specifieke plaatselijke bijzonderheden, ligt het voor de hand om haar te hanteren voor de inhoudelijke parkeernormen van. Niettemin zijn de beleidsuitgangspunten die aan de Amsterdamse Nota ten grondslag liggen relevant, nu zij verduidelijken welke bestuurlijke wensen en regels het stadsbestuur van Amsterdam hanteert bij ruimtelijke besluitvorming ten aanzien van parkeren.

3. Het plan zal leiden tot een onaanvaardbare parkeerdruk

Deka kan zich niet verenigen met de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan, omdat daarin de met de ontwikkeling gepaard gaande parkeerbehoefte niet is ondervangen. In dat verband geldt het volgende.

3.1. *Uitgangspunt: een parkeerdruk van 85% als maximum*

In de ruimtelijke planvorming geldt als uitgangspunt dat een parkeerdruk van 85% wordt gezien als de maximale druk die nog in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De achtergrond daarvan is dat bij een hogere parkeerdruk de bereikbaarheid van locaties in het gedrang komt en verkeersoverlast ontstaat. In de CROW-publicatie '*Parkeren en ruimtelijke ordening: een wereld te winnen*' is in dat verband

DATUM 26 april 2022
ONS KENMERK 1007603
PAGINA 4 van 9

het volgende opgenomen:

"Aan de hand van de parkeerdruk kan worden bepaald of in een gebied in aantal voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Bij een parkeerdruk tussen 80 procent en 95 procent neemt de zoektijd naar een parkeerplaats over het algemeen sterk toe. Wanneer de zoektijd toeneemt, zal de bereikbaarheid van een locatie afnemen en de verkeersoverlast door zoekverkeer in de omgeving toenemen. De parkeerdruk vormt hiermee ook een kwaliteitsmaat voor de 'vol-ervaring' bij parkeerders. De ondergrens in de parkeerdruk (80 a 85 procent) geldt voor gebieden met veel kortparkeerders en een versnipperd parkeeraanbod. De bovengrens in de parkeerdruk (90 à 95 procent) geldt voor gebieden met voornamelijk langparkeerders en geconcentreerd parkeeraanbod. Voor een stads- en dorpscentrum wordt meestal een parkeerdruk van 85 procent gehanteerd als grenswaarde voor een acceptabele parkeersituatie overdag."

Ook in de bestuursrechtelijke jurisprudentie wordt deze standaard gehanteerd. In haar uitspraak van 6 april 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:913) spreekt de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over de "gebruikelijkerwijs aanvaardbaar te achten parkeerdruk van gemiddeld maximaal 85%". Ook in andere uitspraken komt deze norm terug als bovengrens voor een aanvaardbare parkeersituatie. Dat is onder meer zo in de uitspraken van de rechtbank Den Haag van 16 juni 2021 (ECLI:NL:RBDHA:2021:6205), de Afdeling van 7 november 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:3632) en de rechtbank Noord-Holland van 24 juni 2021 (ECLI:NL:RBNHO:2021:9203).

In lijn met het een en ander geldt de 85%-norm ook in de voormalige gemeente Weesp als maatstaf. Op de gemeentelijke website is op de pagina 'Op weg naar een nieuw parkeerbeleid' in dat verband het volgende opgenomen:

Parkeerdruk boven de 85%

De bezettingsmetingen door bureau de Groot-Volker bevestigen de gebruikerservaringen. In alle wijken in Weesp is op één of meerdere momenten per etmaal een bezettingsgraad van meer dan 85% vastgesteld. De uitkomst van de metingen betekent overigens niet dat er in heel Weesp een probleem bestaat voor wat betreft parkeren. In de gebieden centrum, Herensingelkwartier en het stationsgebied is echter sprake van een vrijwel continue bezettingsgraad van 85% of hoger. Een parkeerdruk boven de 85% levert over het algemeen parkeerproblemen op, zoals zoekverkeer en foutparkeren, waardoor de veiligheid in het geding komt en het milieu onnodig wordt belast.

Al met al geldt dus een parkeerdruk van 85% als bovengrens voor een aanvaardbare parkeersituatie in Weesp. Een aanvaardbare parkeersituatie is voor [REDACTED] van zeer groot belang; indien bij haar vestiging in het winkelcentrum Hart van Hogewey door bezoekers parkeeroverlast wordt ervaren, zullen zij uitwijken naar een andere supermarkt.

DATUM 26 april 2022
 ONS KENMERK 1007603
 PAGINA 5 van 9

3.2. Onderzoek wijst uit dat de parkeerdruk (veel) hoger zal zijn dan 85%

Tegen de hiervoor uiteengezette achtergrond heeft het op het gebied van mobiliteit deskundige bureau Goudappel onderzoek gedaan naar de verwachte parkeerdruk in de omgeving van het winkelcentrum Hart van Hogewey als gevolg van de ontwikkeling. Haar bevindingen zijn vervat in een notitie van 21 april 2022 (bijlage). Goudappel heeft de parkeerbehoefte die gepaard gaat met de in het ontwerpbestemmingsplan voorziene ontwikkeling berekend aan de hand van de Parkeernormennota Weesp. Deze parkeerbehoefte heeft zij verwerkt in de bestaande parkeerdruk, zoals deze ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan door de gemeente Weesp zelf is berekend.

De resultaten van deze berekening laten zien dat de als maximum geldende parkeerdruk van 85% op vrijwel alle maatgevende momenten zal worden overschreden. In variant 1, waarin midden-dure appartementen worden gerealiseerd, ziet de verwachte parkeerdruk er zo uit:

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie	capaciteit		middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	nieuwbouw		60	121	83	96	60
	totaal		170	189	204	183	189
			83%	93%	100%	90%	93%

Tabel 5.1: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen variant 1

Wanneer wordt gekozen voor variant 2, de realisering van appartementen in het dure segment, dan wordt het parkeerprobleem zelfs nog nijpend. In die variant is de parkeerdruk op alle berekende momenten 85% of hoger. In de onderstaande tabel is dit opgenomen.

DATUM 26 april 2022
 ONS KENMERK 1007603
 PAGINA 6 van 9

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	nieuwbouw		63	126	86	100	63
	totaal		173	194	207	187	192
			85%	95%	101%	92%	94%

Tabel 5.2: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen variant 2

Uit het onderzoek volgt dus dat de algemene norm van een maximale parkeerdruk van 85%, die ook in Weesp gelding heeft, als gevolg van de parkeerbehoefte die met de ontwikkeling gepaard gaat, structureel zal worden overschreden. Daarmee is de ontwikkeling niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

4. De berekening van de parkeerbehoefte is gebaseerd op een onjuiste berekening

Bij het ontwerpbestemmingsplan is een berekening van de parkeerbehoefte gevoegd, waarin wordt geconcludeerd dat geen onaanvaardbare parkeerbehoefte zal ontstaan. De uitkomst van het onderzoek is dat zelfs een gemiddelde bezittingsgraad van 65% haalbaar is (tabel 2). Dekka meent dat deze berekening fouten bevat, zodat zij niet aan een bestemmingsplan ten grondslag kan worden gelegd. In dat verband geldt het volgende.

4.1. Toepassing van de salderingsregeling overtuigt niet en is in strijd met de Nota

Het verschil in uitkomst tussen de berekeningen van Weesp en Goudappel wordt voor een belangrijk deel verklaard door het feit dat de gemeente de salderingsregeling uit de Parkeernormennota onverkort toepast. Dat betekent dat de gehele parkeerbehoefte van de voormalige Kostverlorenflat – berekend als 164 parkeerplaatsen – in mindering wordt gebracht op de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. De conclusie van deze berekening is dat er geen sprake zal zijn van een toename van de parkeerbehoefte, maar zelfs

DATUM 26 april 2022
ONS KENMERK 1007603
PAGINA 7 van 9

van een afname.

Deze in hoge mate theoretische toepassing van de salderingsregeling kan [REDACTED] niet overtuigen. De sloop van de Kostverlorenflat is inmiddels zeven jaar geleden. De theoretische benadering zou met zich brengen dat sindsdien een 'overschot' van liefst 164 parkeerplaatsen bestaat. Dat is niet realistisch. In plaats van het vasthouden aan dit model, meent [REDACTED] dat er aanleiding bestaat om de parkeerbehoefte te berekenen aan de hand van actuele feitelijke gegevens omtrent de parkeersituatie ter plaatse. Door uit te gaan van een zeer hoge in mindering te brengen parkeerbehoefte vanwege de Kostverlorenflat, kiest het college er volgens [REDACTED] bewust voor om inaccurate gegevens aan besluitvorming ten grondslag te leggen.

Met de toepassing van de salderingsregeling handelt het college bovendien in strijd met de Parkeernormennota. In paragraaf 1.4 daarvan is immers opgemerkt dat slechts kan worden gesaldeerd indien het een "inbreidingsproject of functiewijziging van bestaande panden/gebouwen" betreft. Daarvan is geen sprake.

In het licht van deze feiten is het volgens [REDACTED] onrealistisch om aan te houden van een parkeerbehoefte van 164 parkeerplaatsen van de gesloopte Kostverlorenflat. Het is daarbij van belang om voor ogen te houden dat het doel niet is om de ontwikkeling binnen de papieren werkelijkheid van de parkeernormen te ontwikkelen, maar om te voorkomen dat onaanvaardbare parkeeroverlast zal ontstaan. Dit doel lijkt volgens Dekka bij de toepassing van de salderingsregeling onvoldoende te zijn onderkend.

Volgens [REDACTED] is er gelet op het een en ander aanleiding om vanwege de Kostverlorenflat, gezien de kenmerken van de woningen en de lange tijd die is verstreken sinds de sloop, géén parkeerbehoefte in mindering te brengen op de ontwikkeling. Dit past ook bij de uitgangspunten die de gemeente Amsterdam standaard hanteert. Aan de Nota Parkeernormen Auto ligt bijvoorbeeld de bestuurlijke keuze ten grondslag om bij sociale huurwoningen geen minimale parkeernorm te stellen.

4.2. Voor [REDACTED] is een kleiner parkeergebied relevant

Een tweede reden dat [REDACTED] zich niet kan vinden in het parkeeronderzoek van de gemeente Weesp, is dat daarin een te groot gebied is gebruikt bij het in kaart brengen van de parkeerdruk. Voor haar is – gelet op de aard van het winkelcentrum en de supermarkt – een loopafstand van 100 à 150 meter acceptabel. In het parkeeronderzoek heeft de gemeente een veel groter gebied gehanteerd dan zich binnen deze afstand van de supermarktvestiging bevindt. In hoofdstuk 3 van de notitie van Goudappel is dit inzichtelijk gemaakt.

In de berekeningen van Goudappel is het kleinere onderzoeksgebied gehanteerd. De resultaten daarvan laten zien dat binnen dit gebied een zeer hoge parkeerdruk te verwachten is als gevolg van de ontwikkeling. Deze parkeerdruk kan voor [REDACTED] niet worden afgewend op parkeerplaatsen die zich op een grotere afstand bevinden. De acceptabele loopafstand brengt met zich dat dit voor [REDACTED] simpelweg zal betekenen dat minder mensen de winkel zullen bezoeken. Voor haar brengt de ontwikkeling daarmee onaanvaardbare parkeeroverlast met zich.

DATUM 26 april 2022
ONS KENMERK 1007603
PAGINA 8 van 9

5. Het parkeeronderzoek is onvolledig, doordat het is beperkt tot middenhuur en -koop

Bij het voorgaande komt dat het door de gemeente Weesp verrichte parkeeronderzoek is gebaseerd op de realisering van 30 appartementen in de middenhuur of middeldure koop. Het bestemmingsplan stelt evenwel niet de eis dat de woningen daadwerkelijk in dit segment worden gerealiseerd, en laat expliciet ruimte om ook appartementen in het dure segment te realiseren. Appartementen in het dure segment hebben een hogere parkeerbehoefte dan middenhuur en -koop.

Volgens vaste jurisprudentie dient bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen te worden uitgegaan van een representatieve invulling van hetgeen ingevolge het plan maximaal mogelijk is (zie in dit verband onder meer de uitspraak van de Afdeling van 30 september 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:3071)). Door bij de berekening uit te gaan van een beperkende factor die niet in de bestemmingsplanregels is verwerkt, is van een dergelijke invulling niet uitgegaan.

In dit verband is van belang dat de met het plan gepaard gaande parkeerbehoefte bij de vaststelling van het plan dient te worden onderzocht. Het is niet aanvaardbaar om deze inventarisatie 'door te schuiven' naar de handhaving van een voorwaardelijke verplichting, zoals in artikel 5.2.3 van de ontwerpplanregels is gedaan.

6. Oproep: hou vast aan regel dat op eigen terrein in parkeerbehoefte wordt voorzien

Aan de Parkeernormennota Weesp ligt het uitgangspunt ten grondslag dat binnen een ontwikkeling wordt voorzien in de parkeerbehoefte. In de onderhavige ontwikkeling wordt evenwel een groot beslag gelegd op parkeergelegenheid in de openbare ruimte. Volgens [REDACTED] biedt hetgeen zij in haar zienswijze naar voren brengt duidelijke aanknopingspunten om in het definitieve plan toch vast te houden aan dit beleidsuitgangspunt.

Deze regel ligt overigens ook aan de basis van het parkeerbeleid van de gemeente Amsterdam. In de Nota Parkeernormen Auto is in paragraaf 1.2 ('Parkeernormen en openbare ruimte') het volgende opgenomen:

"Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen er bij een bepaalde functie van een gebouw horen. Met de verplichting om in geval van nieuwbouw – of er nu sprake is van ontwikkeling van een nieuw gebied, stedelijke vernieuwing of transformatie – parkeren voor werknemers en bewoners op eigen terrein op te lossen, hoeven er naar verwachting minder parkeerplaatsen op straat te worden aangelegd."

Namens [REDACTED] verzoek ik uw raad om ook in het nieuwe stadsgebied Weesp vast te houden aan deze regel. Dat betekent dat in de parkeerbehoefte als gevolg van de te realiseren woningen wordt voorzien op eigen terrein bij de ontwikkeling zelf. Daarmee wordt voorkomen dat het winkelcentrum en de [REDACTED] negatieve gevolgen ondervindt van de ontwikkeling van de nieuwbouw.

DATUM 26 april 2022
ONS KENMERK 1007603
PAGINA 9 van 9

7. Conclusie

Gelet op al het voorgaande verzoek ik uw raad om slechts tot de vaststelling van een definitief bestemmingsplan over te gaan, voor zover de zorgen van [REDACTED] omtrent de verwachte parkeeroverlast daarin voldoende zijn ondervangen.

Hoogachtend,
mede namens [REDACTED]

i.o.



Bijlage

Opdrachtgever	Exploitatie van het winkelcentrum Hogewey Weesp
Datum	21 april 2022
Auteur	
Kenmerk	012188.20220407.N1.01
Pagina	1/10

Reactie ontwerp bestemmingsplan Kostverlorenstraat

1. Inleiding

Op 23 februari 2022 is het ontwerp bestemmingsplan Kostverlorenstraat gepubliceerd.

In het ontwerp bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting voor parkeren opgenomen (artikel 5.2.3):

- 'Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt aangetoond dat binnen het plangebied is of wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van minimaal 158 autoparkeerplaatsen, met dien verstande dat indien de vrije sector woningen worden gerealiseerd in het dure segment (in plaats van middelduur) de eventuele extra parkeervraag ten gevolge daarvan, op basis van de Parkeernormennota Weesp 2019 of de rechtsopvolger(s) van deze beleidsregel, wordt opgeteld bij het hiervoor aangegeven vereiste aantal.'

Het plan gaat uit van de realisatie van 96 appartementen gerealiseerd, waarvan:

- 66 appartementen, sociale huur;
- 30 appartementen, koop, midden duur of 30 appartementen, koop, duur.

De parkeerbehoefte van deze woningen dient blijkens het ontwerpbestemmingsplan in de (bestaande) openbare ruimte opgelost te worden. De gemeente Weesp geeft aan dat dit mogelijk is, zonder dat dit leidt tot problemen voor de omgeving. Exploitatie van het winkelcentrum Hogewey Weesp heeft Goudappel gevraagd te onderzoeken of dit het geval is.

2. Parkeerbehoefte nieuwe woningen

De parkeerbehoefte in het ontwerpbestemmingsplan is bepaald aan de hand van de parkeernormen van de gemeente Weesp. Deze zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren') voor het gebied 'sterk stedelijk' – 'rest bebouwde kom'. Binnen de bandbreedte wordt de gemiddelde waarde gehanteerd. De ongewogen parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 2./2.2.

aantal	type	parkeernorm	totaal
66	sociale huurappartementen	1,0	66
30	midden dure huurappartementen	1,4	42
96	bezoekers	0,3	28,8

Tabel 2.1: Ongewogen parkeerbehoefte variant 1

aantal	type	parkeernorm	totaal
66	sociale huurappartementen	1,0	66
30	dure huurappartementen	1,6	48
96	bezoekers	0,3	28,8

Tabel 2.2: Ongewogen parkeerbehoefte variant 2

Niet op ieder moment is de parkeerbehoefte voor bewoners en bezoekers even groot. Om die reden wordt in de berekening in het ontwerpbestemmingsplan gewerkt met aanwezigheidspercentages (zie tabel 2.3). De parkeerbehoefte per moment van de week zoals deze wordt gehanteerd in het ontwerpbestemmingsplan is weergegeven in tabel 2.4/2.5.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2.3: Aanwezigheidspercentages

	werkdag				zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	54	54	97,2	108	86,4	64,8	86,4	75,6
bezoekers	2,9	5,8	23,0	0,0	20,2	17,3	28,8	20,2
totaal	56,9	59,8	120,2	108	106,6	82,1	115,2	95,8
totaal afgerond	57	60	121	108	107	83	116	96

Tabel 2.4: Parkeerbehoefte per moment van de week variant 1

	werkdag				zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	57	57	102,6	114	91,2	68,4	91,2	79,8
bezoekers	2,9	5,8	23,0	0,0	20,2	17,3	28,8	20,2
totaal	59,9	62,8	125,6	114	111,4	85,7	120	100
totaal afgerond	60	63	126	114	112	86	120	100

Tabel 2.5: Parkeerbehoefte per moment van de week variant 2

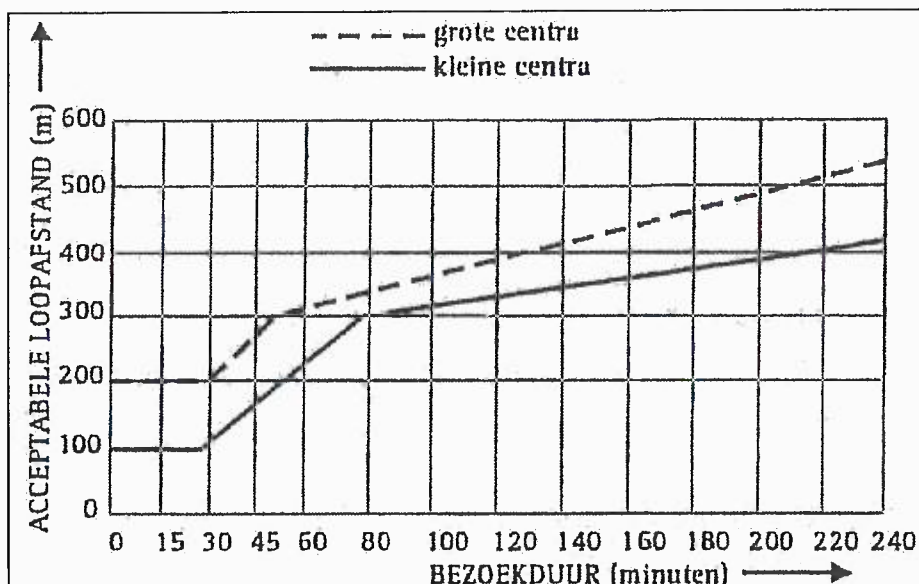
3. Acceptabele loopafstand

De gemeente Weesp heeft tellingen uitgevoerd in de omgeving van het winkelcentrum. In dit hoofdstuk is beoordeeld of er beschikbare parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikbaar is en blijft, als de parkeerberekening uit het ontwerpbestemmingsplan wordt gevolgd.

De acceptatie van de loopafstand is afhankelijk van de omvang van een winkelcentrum en de bezoekduur (zie figuur 3.1). Hogewey kan gezien worden als klein centrum voor de dagelijkse boodschappen. De gemiddelde verblijfstijd voor een supermarkt is circa 25 minuten (bron: CROW publicatie 272). Dit betekent dat de acceptabele loopafstand voor dit winkelcentrum 100 à 150 meter is. Voor woningen wordt een acceptabele loopafstand van 100 meter aangehouden conform CROW publicatie 381 (waar de gemeentelijke parkeernormen op zijn gebaseerd).

Om die reden is niet het volledige onderzoeksgebied uit de parkeerdrukmetingen zoals uitgevoerd door de gemeente (zie figuur 3.2) beschouwd, maar een deel ervan (secties 259,

260, 280, 291, 292, 293, 310 en 312). Dit zijn de secties rondom het winkelcentrum en de woningbouwontwikkeling.



Figuur 3.1: Acceptabele loopafstand in relatie tot type winkelcentrum en bezoekduur



Figuur 3.2: Onderzoeksgebied parkeerdrukmetingen van de gemeente Weesp

4. Huidige parkeerdruk en -bezetting

De resultaten van het parkeeronderzoek uit het ontwerpbestemmingsplan zijn weergegeven in tabel 4.1. Hieruit blijkt dat de parkeerbezetting onder de acceptabele waarde van 85% zou blijven. Komt de parkeerbezetting boven de algemeen geaccepteerde grens van 85%, dan neemt de kans op zoekverkeer toe, wat niet gewenst is.

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
totaal		204	110	68	121	87	129
parkeerbezetting			54%	33%	59%	43%	63%

Tabel 4.1: Resultaat parkeeronderzoek

5. Prognose van de parkeerbezetting in de toekomstige situatie

Wanneer de parkeerbehoefte van de nieuwbouwontwikkeling wordt opgeteld bij de huidige parkeerdruk, ontstaat de prognose van de toekomstige parkeerbezetting. Deze is weergegeven in tabel 5.1 (variant 1)/tabel 5.2 (variant 2).

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	nieuwbouw		60	121	83	96	60
	totaal		170	189	204	183	189
			83%	93%	100%	90%	93%

Tabel 5.1: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen variant 1

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	nieuwbouw		63	126	86	100	63
	totaal		173	194	207	187	192
			85%	95%	101%	92%	94%

Tabel 5.2: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen variant 2

Het aantal parkeerplaatsen moet toenemen met 36 in variant 1 en 44 in variant 2, om uit te komen op een parkeerbezetting van 85% (zie tabel 5.3 en 5.4).

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	extra parkeerplaatsen nodig	36					
	nieuwbouw		60	121	83	96	60
	totaal		170	189	204	183	189
			71%	64%	85%	76%	79%

Tabel 5.3: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen en extra 36 parkeerplaatsen (variant 1)

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	extra						
	parkeerplaatsen	40					
	nodig						
	nieuwbouw		63	126	86	100	63
	totaal		173	194	207	187	192
			71%	80%	85%	77%	79%

Tabel 5.4: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen en extra 40 parkeerplaatsen (variant 2)

6. Salderen

De gemeente Weesp saldeert de parkeerbehoefte van de oude bebouwing (van voor 2015) met de te realiseren bebouwing. Dit is een theoretische benadering, die op deze locatie in de praktijk zal leiden tot een onwenselijke parkeerbezetting in de bestaande parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum Hogewey. Dit blijkt uit de parkeerbehoefteberekening die is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormering (zie hoofdstuk 4 en 5).

Het winkelcentrum Hogewey is een boodschappenwinkelcentrum. Voor een dergelijk centrum is het van groot belang dat de parkeersituatie goed is. Bij een verslechtering van de parkeersituatie zullen bezoekers naar concurrerende centra gaan. Dit is een onwenselijk risico voor het winkelcentrum Hogewey.

7. Conclusie

Uit tabel 5.1 en 5.2 blijkt dat de parkeerbezetting rondom het winkelcentrum op vier van de vijf onderzoeksmomenten substantieel boven de 85% ligt. Er is geen sprake van een

acceptabele parkeersituatie. Het toevoegen van parkeercapaciteit op eigen terrein (36 tot 40 parkeerplaatsen) is noodzakelijk om de parkeerbezetting onder de 85% te krijgen.

Het ontwerp bestemmingsplan Kostverlorenstraat gaat niet uit van het toevoegen van parkeercapaciteit. Er ontstaat daarmee een ongewenst hoge parkeerbezetting in de directe omgeving van het winkelcentrum Hogewey, wat nadelig is voor bezoekers van het winkelcentrum.



Falk Courier B.V.
Zuidergracht 15
3763 LS Soest

Tel: 030 - 699 13 88
Mail: info@falkpost.nl
Web: www.falkpost.nl
KvK: 30126902
BTW: NL.804.342.192.B.01

Vrachtbrief

Orderdatum: 28-04-2022 09:00
Vrachtbriefnr: NL-110321.1.2

Klant: AKD N.V. (1)
Product: Spoedrit
Voertuig: Ieder voertuig

Ophalen

28-04-2022 om 09:00

Bedrijfsnaam: AKD N.V.
Contactpersoon: [REDACTED]
Adres: Gustav Mahlerlaan 2970
1081 LA AMSTERDAM
Telefoon: 31 88 253 5104

Afleveren

Bedrijfsnaam: Gemeente Amsterdam
Adres: Amstel 1
1011PN AMSTERDAM

Opmerkingen

Bevestig & Handtekening zsm mailen naar amsgeneralsupport@akd.nl

Vrachtbrief voor ontvanger Gemeente Amsterdam

Op al onze activiteiten zijn, afhankelijk van de aard van de werkzaamheden van toepassing *Grensoverschrijdend wegvervoer, de bepalingen van het CMR-verdrag (Genève 1956) *Binnenlands wegvervoer, de Algemene Vervoercondities (AVC 2002), gedeponeerd ter griffie van de arrondissementsrechtbanken te Amsterdam en Rotterdam, alsmede de Algemene Voorwaarden Koeriersdiensten (AVK 1990), gedeponeerd ter griffie van de arrondissementsrechtbanken te Amsterdam en Rotterdam. Betaling: NOB algemene betalingsvoorwaarden, gedeponeerd ter griffie van de arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage. Van deze voorwaarden, die alle bij ons ter inzage liggen en bij ons op aanvraag verkrijgbaar zijn, geldt telkens de laatst gedeponeerde versie.



PER KOERIER MET ONTVANGSTBEVESTIGING

De gemeenteraad van Amsterdam
t.a.v. de directeur Ruimte en Duurzaamheid
Amstel 1
1011 PN AMSTERDAM

IV - BEDRIJFSVOERING

28 APR. 2022

INGEKOMEN

Zubalen
Juridische ondersteuning
Rg



PER AANGETEKENDE POST

De gemeenteraad van de gemeente Amsterdam
p/a directeur Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Hemwood

Keizersgracht 477
1017 DL Amsterdam

Amsterdam, 26 april 2022

Advocaat

T

E

Onze referentie : AF/20213297
Uw referentie : Ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en ontwerpbesluit tot
vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder
Betreft : zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en ontwerpbesluit
tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder

Geachte raad,

1. Inleiding

- 1.1. Namens cliënten, [redacted]
[redacted]
[redacted] richt ik mij tot u met het volgende.
- 1.2. Het College van B&W van de gemeente Weesp (hierna: **het College**) heeft bij besluit van 22 februari 2022 het ontwerpbestemmingsplan "Kostverlorenstraat Weesp" en het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (hierna: **het Ontwerp**) vrijgegeven voor terinzagelegging.
- 1.3. Het Ontwerp ligt met ingang van 17 maart 2022 gedurende een termijn van zes weken ter inzage en derhalve tot en met 28 april 2022, gedurende welke termijn een ieder een zienswijze kan indienen. Een kopie van de bekendmaking voeg ik hierbij (**Bijlage 1**).
- 1.4. Namens cliënten dien ik daarom onderhavige zienswijze in op het Ontwerp. Alvorens in te gaan op de gronden van de zienswijze, zal eerst kort de inhoud van het Ontwerp en de positie van cliënten worden toegelicht.

2. Inhoud Ontwerp

- 2.1. Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' wordt begrensd door de Lageweyselaan aan de westzijde, de Amstellandlaan aan de zuidzijde, de Kostverlorenstraat aan de oostzijde en de Boternesserstraat aan de noordzijde. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van drie appartementengebouwen met in totaal 96 appartementen mogelijk, die ruimte bieden aan ten minste 66 sociale huurwoningen.



- 2.2. De voorkeurswaarden voor geluid zoals aangegeven in de Wet geluidhinder worden binnen het plangebied overschreden. Omdat geluidsreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, zijn hogere geluidwaarden vastgesteld.
- 2.3. Hogewey is een wijk in het noordwesten van Weesp in de provincie Noord-Holland. De wijk is in de jaren 60 gebouwd en bevat relatief veel sociale huurwoningen. Initiatiefnemer Ymere heeft dan ook veel woningen in deze wijk in bezit. Het Ontwerp voorziet in het plan van Ymere om aan de Kostverlorenstraat, ter plekke van de voormalige Kostverlorenflat die gesloopt is in 2015, een hernieuwde woonlocatie te realiseren. Het is de bedoeling om hier opnieuw appartementen te realiseren. Het totale aantal appartementen bedraagt 96, waarvan minimaal 66 in de sociale huursector.
- 2.4. In het gebied is het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' van de (inmiddels voormalige) gemeente Weesp van kracht. In dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Wonen'. Omdat de nieuwe woningen, door onder meer een gewijzigde situering, niet alle in het van kracht zijnde bestemmingsplan passen, is een nieuw ruimtelijk kader nodig en is het Ontwerp ter inzage gelegd.

3. Positie cliënte

- 3.1. Cliënte [REDACTED] is eigenaar van het winkelcentrum Hogewey. In het winkelcentrum zijn twee supermarkten gevestigd, een apotheek, horeca (Kwalitaria) en een aantal andere winkels (onder andere bloemenhuis, optiek, kapper). Deze laatste winkels zijn in handen van zelfstandige ondernemers (geen ketens). Het winkelcentrum heeft een belangrijke economische en sociaal-maatschappelijke functie in de wijk. De nieuwe woningen waar het Ontwerp in voorziet, zijn geprojecteerd op de gronden gelegen naast en op het winkelcentrum.
- 3.2. Cliënten [REDACTED] zijn huurder van de ruimte in het winkelcentrum Hogewey waar een [REDACTED] is gevestigd.
- 3.3. Uit het Ontwerp blijkt dat de parkeerbehoefte voor de nieuwe woningen moet worden opgevangen in het openbaar gebied, en dus ook door het openbaar parkeerterrein dat wordt gebruikt door de bezoekers van het winkelcentrum.
- 3.4. Cliënten maken zich daarom ernstige zorgen over de toekomstige parkeersituatie rondom haar winkelcentrum. Het winkelcentrum is zodanig gelegen dat veel bezoekers graag per auto komen om hun boodschappen te doen (onder andere de wekelijkse grote boodschappen). Het kunnen parkeren van de auto dichtbij het winkelcentrum is daarom voor de bezoekers van groot belang. Het winkelcentrum is derhalve sterk afhankelijk van een voldoende en adequate parkeervoorziening. Het bestaansrecht van het winkelcentrum is voor een groot deel afhankelijk van de mogelijkheid voor bezoekers om gemakkelijk bij het winkelcentrum te kunnen parkeren.
- 3.5. Ten tijde van de bouw van het winkelcentrum in 1966 bevonden zich rondom het winkelcentrum circa 319 parkeerplaatsen. Sindsdien zijn er woningen in de omgeving bijgebouwd en is het winkelcentrum uitgebreid, waardoor het aantal parkeerplaatsen sterk is afgenomen tot 212 parkeerplaatsen, terwijl de parkeervraag is toegenomen. In 2015 zijn de woningen in de Kostverlorenflat gesloopt. Nu worden er opnieuw woningen toegevoegd boven en rondom het winkelcentrum en zal het aantal beschikbare parkeerplaatsen daarmee nog verder afnemen.



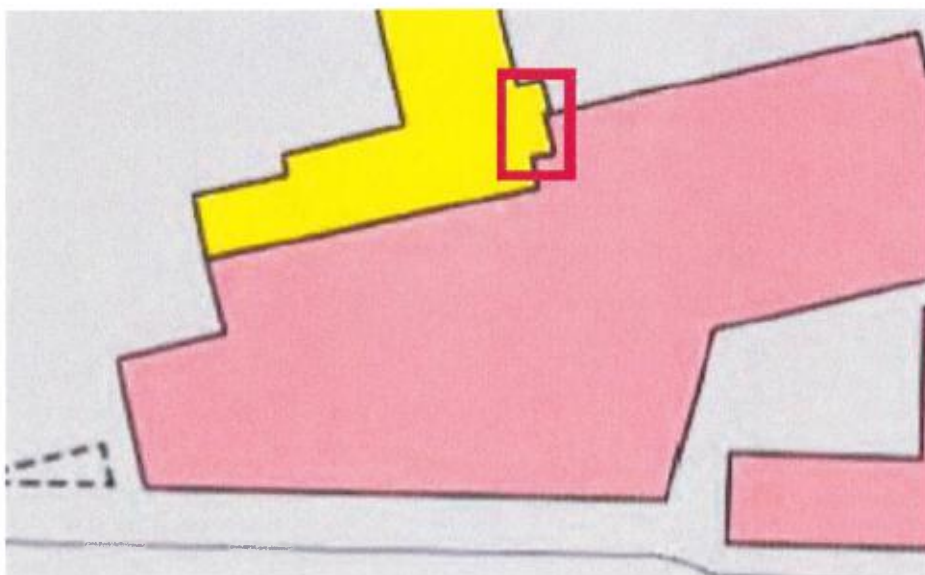
- 3.6. Cliënten maken zich dan ook ernstig zorgen dat als gevolg van het Ontwerp een (verder) parkeertekort in de directe omgeving van het winkelcentrum ontstaat. Dit is de belangrijkste reden voor cliënten om onderhavige zienswijze in te dienen.

4. Gronden zienswijze

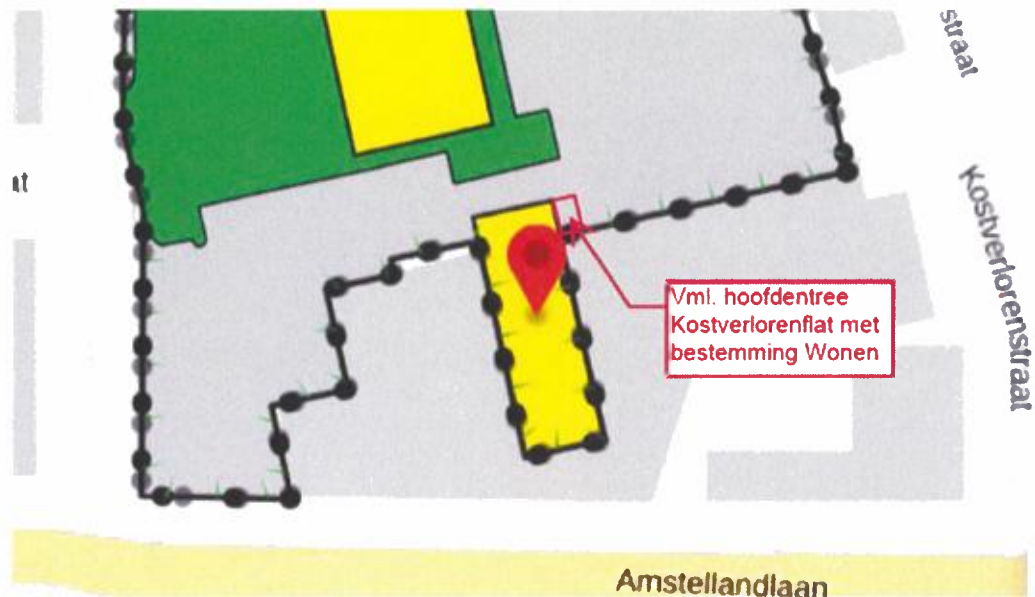
- 4.1. De gronden van de zienswijze zien op de verbeelding van het Ontwerp (par. 4.a), de onjuiste weergave van het gebruiksrecht van het winkelcentrum (par. 4.b), de overstekende balkons van de woontoren (par. 4.c) en de parkeerregeling (par. 4.d).

4.a Onjuiste verbeelding

- 4.2. Cliënte [REDACTED] meent dat de verbeelding onjuist is weergegeven, waardoor een deel van de huidige situatie ten onrechte wordt wegbestemd. Ik licht dit als volgt toe.
- 4.3. Met de verbeelding wordt een verkeersbestemming gelegd over een gedeelte van de bebouwing van het winkelcentrum die werd gebruik voor toegang tot de appartementen in de Kostverlorenflat (entree met lichtschacht, trappenhuis). Deze toegang tot de appartementen zou mogelijk in de nieuwe situatie ook kunnen worden gebruikt als toegang tot de appartementen die boven het winkelcentrum worden gerealiseerd. Echter doordat deze toegang nu een verkeersbestemming heeft gekregen in de verbeelding van het Ontwerp, wordt het gebruik van die toegang ten behoeve van de bestemming wonen, wegbestemd.
- 4.4. Op onderstaande afbeeldingen is weergegeven om welke gronden het gaat: Afbeelding 1 geeft de hoofdentree in het vigerende bestemmingsplan "Stedelijk gebied" weer, Afbeelding 2 geeft de hoofdentree weer in de verbeelding van het Ontwerp, waarbij over deze gronden een verkeersbestemming is gelegd.



Afbeelding 1: uitsnede verbeelding bestemmingsplan Stedelijk gebied, ruimtelijkeplannen.nl



Afbeelding 2: uitsnede verbeelding Ontwerp ruimtelijkeplannen.nl

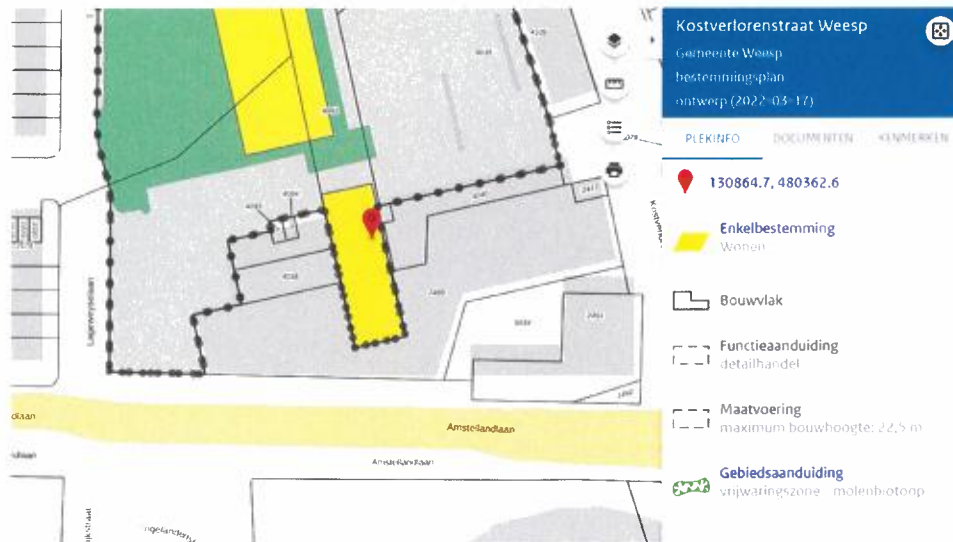
- 4.5. Cliënten verzoeken uw College dit aan te passen op de verbeelding, teneinde de toegang in de toekomst eventueel weer te kunnen gebruiken ten behoeve van de bestemming wonen.

4.b Gebruiksrechten winkelcentrum

- 4.6. Ter plaatse van de functieaanduiding "detailhandel" is blijkens artikel 5.1 onder b tevens toegestaan "detailhandel op de begane grond en maximaal 190 m2 ondersteunende functies ten behoeve van detailhandel op de eerste verdieping".
- 4.7. Echter, cliënte [REDACTED] heeft op de eerste verdieping een gebruiksrecht van 14x17 meter = ca. 238 m2 voor ondersteunende functies ten behoeve van detailhandel, zo volgt uit de notariële akte d.d. 23 februari 1994 (akte 11983-23, onder H). Cliënte verzoekt daarom het getal "190" in artikel 5.1 onder b te wijzigen in "238".

4.c Overstekende balkons boven gronden winkelcentrum

- 4.8. Voor zover er balkons worden aangelegd aan de woontoren die wordt gebouwd bovenop het winkelcentrum (zie onderstaande Afbeelding), geldt dat deze balkons zullen oversteken boven de gronden die in eigendom zijn van cliënte. Cliënte [REDACTED] is echter nog niet om toestemming gevraagd voor dit gebruik boven haar gronden, bij gebreke waarvan er sprake zal zijn van een evidente privaatrechtelijke belemmering.



Afbeelding 1, uitsnede ruimtelijke plannen woontoren boven winkelcentrum

- 4.9. Bovendien zal de bestemming voor de gronden onder de balkons naast de bestemming detailhandel ook moeten worden aangewezen voor "wonen" omdat het gebruik van de balkons anders in strijd zal zijn met het huidige bestemmingsplan. Het lijkt er op dat ook dat nog niet is gebeurd.
- 4.10. Graag ontvangen cliënten een nadere toelichting op dit punt.

4.d Parkeren

- 4.11. Artikel 5.2.2 van de planregels bepaalt dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van de woningen slechts wordt verleend indien bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt aangetoond dat binnen het plangebied is of wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van minimaal 158 autoparkeerplaatsen, met dien verstande dat indien de vrije sector woningen worden gerealiseerd in het dure segment (in plaats van middelduur) de eventuele extra parkeervraag ten gevolge daarvan, op basis van de Parkeernormennota Weesp 2019 of de rechtsopvolger(s) van deze beleidsregel, wordt opgeteld bij het hiervoor aangegeven vereiste aantal.
- 4.12. Cliënten menen dat de parkeerberekening van de gemeente in het Ontwerp onduidelijk is, dat de 158 plaatsen ten onrechte zijn berekend middels saldering, en dat de parkeerregeling in strijd is met het gemeentelijk parkeerbeleid.

Onduidelijke parkeercijfers

- 4.13. Cliënten menen dat de door de gemeente uitgevoerde parkeerberekening schimmig en onduidelijk is. Er wordt gegoocheld met aantallen parkeerplaatsen zonder dat duidelijk wordt hoeveel parkeerplaatsen nu daadwerkelijk nodig en beschikbaar zullen zijn.
- 4.14. Zo is onduidelijk hoeveel parkeerplaatsen er in de huidige situatie en in de toekomstige situatie beschikbaar zullen zijn. Op 0. 14 van de plantoelichting is een tekening van de nieuwe situatie opgenomen met 167 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen in de nieuwe situatie zal blijkens het Ontwerp met twee toenemen ten opzichte van het aantal bestaande parkeerplaatsen (p. 14). Dat zou betekenen dat er nu 165 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.



- 4.15. Echter, in het akoestisch onderzoek van Nieman (Bijlage 3 bij het Ontwerp) is ook een overzicht van het bestaande aantal parkeerplaatsen rond het winkelcentrum opgenomen: het totaal van het aantal parkeerplaatsen in de velden A, B en D bedraagt volgens deze rapportage 204 parkeerplaatsen. Dat zou betekenen dat er straks in de nieuwe situatie met 167 parkeerplaatsen sprake is van een feitelijke afname van **37 parkeerplaatsen**.
- 4.16. Cliënten verzoeken uw College daarom om op heldere wijze inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen er in de huidige en in de nieuwe situatie beschikbaar zijn en ook voor wie die parkeerplaatsen beschikbaar zijn, zodat een zuivere berekening kan worden gemaakt van de vraag of er in de nieuwe situatie meer of minder parkeerplekken beschikbaar zullen zijn.
- Salderingsmethode kan niet worden toegepast*
- 4.17. Volgens het College zijn er in de nieuwe situatie minimaal 158 autoparkeerplaatsen benodigd. Dit aantal is blijkens de plantoelichting tot stand gekomen door de oude parkeerbehoefte van de gesloopte flats af te trekken van de nieuwe parkeerbehoefte.
- 4.18. Deze salderingsmethode betreft een zuiver theoretische benadering, die op deze locatie in de praktijk zal leiden tot een onwenselijke parkeerbezetting in de bestaande parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum Hogeweyj. Dit blijkt uit de parkeerbehoefteberekening van Goudappel die is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormering (**Bijlage 2**). Zoals Goudappel ook opmerkt is het winkelcentrum Hogeweyj een boodschappenwinkelcentrum. Voor een dergelijk centrum is het van groot belang dat de parkeersituatie goed is. Bij een verslechtering van de parkeersituatie zullen bezoekers naar concurrerende centra gaan. Dit is een onwenselijk risico voor het winkelcentrum Hogeweyj.
- 4.19. Daarnaast menen cliënten dat de salderingsmethode niet kan worden toegepast als het gebouw waaruit de oude behoefte voortvloeit, niet meer bestaat omdat het is gesloopt. De hoofdregel van salderen gaat immers uitsluitend op, indien er sprake is van een bestaand pand, danwel een bestaande functie.¹ In dat geval geldt immers dat de parkeerbehoefte van dat bestaande pand, danwel de bestaande functie, in theorie nog steeds beslag kan leggen op de parkeerruimte. Een bestaand pand dat wordt getransformeerd of dat na sloop/nieuwbouw weer in gebruik wordt genomen, kan immers ook zonder verlening van de toestemming voor transformatie en/of nieuwbouw weer in gebruik worden genomen conform de bestaande bestemming, hetgeen een parkeerbehoefte met zich brengt. Deze parkeerbehoefte wordt daarom verondersteld nog aanwezig te zijn.
- 4.20. In het onderhavige geval gaat deze redenering echter niet op. IJmere is voornemens nieuwe woningen te realiseren op een (deels) andere plek dan de oude, reeds jaren geleden gesloopte Kostverlorenflat. In dit geval kan daarom niet worden gesteld dat ook zonder de vereiste toestemming voor de nieuwbouw weer gebruik kan worden gemaakt van de bestaande bebouwing danwel bestaande functie die een parkeerbehoefte met zich brengt. Immers, die oude bebouwing is in het onderhavige geval niet langer aanwezig en kan dus ook niet meer in gebruik worden genomen. Bovendien wordt er niet conform het geldende bestemmingsplan teruggebouwd op dezelfde plek als de oude bebouwing. Dus ook in die zin is geen sprake van een bestaande parkeerbehoefte die kan worden afgetrokken van de nieuwe behoefte.

¹ Zie onder meer ABRvS 13 juli 2017, ECLI:NL:RVS:2017:3449, r.o. 3.3; ABRvS 15 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1574, r.o. 3.



- 4.21. Met andere woorden: wanneer de bebouwing reeds (een tijd geleden) gesloopt is en daardoor niet meer gebruikt kan worden, kan aan die bebouwing geen parkeerbehoefte meer worden toegekend. Immers een bebouwing die gesloopt is kan geen parkeeraanvraag generen, waardoor de parkeerbehoefte nihil is. Dit is anders bij een leegstaand pand waarbij de salderingsmethode wel geldt, omdat een leegstaand pand in principe zonder toestemming weer in gebruik kan worden genomen en daarmee een beslag kan leggen op de aanwezige parkeervoorzieningen. Een groot verschil tussen een leegstaand pand en een gesloopt pand is echter dat een gesloopt pand nooit meer een parkeeraanvraag kan generen, waardoor de parkeerbehoefte altijd nihil blijft.
- 4.22. Er is ook geen rechtspraak waarin de Afdeling heeft geoordeeld dat de salderingsmethode kan worden toegepast bij nieuwbouw op een braakliggend terrein, bij inmiddels gesloopte bebouwing (en waar de nieuwbouw bovendien op een andere plek terugkomt dan de oorspronkelijke bebouwing).

Parkeerregeling strijdig met parkeerbeleid

- 4.23. Voorts menen cliënten dat deze parkeerregeling in strijd is met het gemeentelijk parkeerbeleid. Blijkens de Parkeernormennota Weesp (hierna: de Nota), kiest Weesp ervoor om bij nieuwe ontwikkelingen de CROW actuele parkeerkencijfers te volgen. Er wordt voor gekozen de parkeerkencijfers van de vigerende CROW richtlijnen van toepassing te verklaren omdat daarmee de landelijke ontwikkelingen gevolgd worden en de kencijfers dus niet statisch maar dynamisch zijn, aldus de Nota (p. 1). Artikel 5.2.2 van het Ontwerp miskent dit uitgangspunt van de Nota. Er is immers geen dynamische verwijzing opgenomen naar de actuele CROW-normen, maar er is een vast, statisch, aantal parkeerplaatsen opgenomen waarin moet worden voorzien (met uitzondering van de norm voor de vrije sector woningen, daar is het wel goed opgenomen).
- 4.24. Voorts bepaalt de Nota dat uitsluitend gesaldeerd kan worden bij inbreiding danwel functiewijzigingen van *bestaande* panden/gebouwen (p. 3 onder 1.4). In dergelijke gevallen wordt de nieuwe parkeercapaciteit afgezet tegen de oude en moet het verschil worden gerealiseerd. In het onderhavige geval is er echter geen sprake van inbreiding, en ook niet van functiewijziging van *bestaande* panden. Er stonden weliswaar woningen op de plek waar de nieuwe woningen zijn geprojecteerd, maar deze woningen zijn tussen 2014 en 2015 gesloopt. De parkeernorm van 158 plaatsen die is berekend op basis van salderen, is derhalve ook in strijd met de Nota.
- 4.25. Daarnaast blijkt uit de Nota (p. 6) dat het uitgangspunt is dat de parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen het project. Hiervan kan worden afgeweken indien "de projectontwikkelaar op geen enkele manier de vereiste parkeerplaatsen binnen het project kan realiseren". In dat geval kunnen kan de ontwikkelaar de parkeerplaatsen afkopen en kan de gemeente het geld gebruiken om openbare parkeerplaatsen te realiseren. Uit het Ontwerp blijkt echter niet dat de projectontwikkelaar op geen enkele manier de vereiste parkeerplaatsen binnen het project kan realiseren of dat de plaatsen zijn afgekocht. Het plangebied is bovendien zo ruim bepaald dat het volledige parkeerterrein van het winkelcentrum daar binnen valt, en de ontwikkelaar op basis daarvan zou kunnen stellen dat er reeds in 158 parkeerplaatsen is voorzien en daarmee aan de parkeereis is voldaan. Feitelijk worden daarmee dan echter geen nieuwe plaatsen gerealiseerd en wordt daarmee niet aan de parkeernormen voldaan.



Parkeerrapport Goudappel

- 4.26. Uit het parkeerrapport d.d. 21 april 2022 dat Goudappel in opdracht van cliënten heeft opgesteld, blijkt bovendien dat de gemeente de parkeersituatie veel rooskleuriger doet voorkomen dan deze in werkelijkheid is.
- 4.27. Goudappel concludeert dat de parkeerbezetting rondom het winkelcentrum op vier van de vijf onderzoeksmomenten substantieel boven de acceptabele 85% ligt. Er is daarom geen sprake van een acceptabele parkeersituatie. Het toevoegen van parkeercapaciteit op eigen terrein (36 tot 40 parkeerplaatsen) is noodzakelijk om de parkeerbezetting onder de 85% te krijgen.

5. Conclusie

- 5.1. Op basis van het voorgaande concluderen cliënten dat vooralsnog geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorts is sprake van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, het evenredigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.
- 5.2. Cliënten verzoeken uw raad daarom deze zienswijze gegrond te verklaren en het Ontwerp aan te passen met inachtneming van deze zienswijze, dan wel af te zien van de vaststelling daarvan.

Met vriendelijke groet,


[Redacted]
Advocaat



BIJLAGE 1

Ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden Wet geluidhinder

Burgemeester en wethouders van Weesp maken ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 110c van de Wet geluidhinder het volgende bekend:

Burgemeester en wethouders hebben bij besluit van 22 februari 2022 het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en het bijbehorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden zoals bedoeld in de Wet geluidhinder, vrijgegeven voor terinzagelegging.

Ontwerpbestemmingsplan

Het plangebied van het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' wordt begrensd door de Lageweyselaan aan de westzijde, de Amstellandlaan aan de zuidzijde, de Kostverlorenstraat aan de oostzijde en de Boternesserstraat aan de noordzijde. Het ontwerpbestemmingsplan maakt de bouw van drie appartementengebouwen met in totaal 96 appartementen mogelijk, die ruimte bieden aan 66 sociale huurwoningen en maximaal 30 vrije sector woningen.

Hogere waarden

De voorkeurswaarden voor geluid zoals aangegeven in de Wet geluidhinder worden binnen het plangebied overschreden. Omdat geluid reducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend dan wel bezwaarlijk zijn, is het noodzakelijk om hogere geluidwaarden vast te stellen.

Crisis- en herstelwet

Als gevolg van de Crisis- en herstelwet is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Terinzagelegging

Het ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' en het hierbij behorende ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder liggen met de daarbij behorende stukken met ingang van 17 maart 2022 gedurende een termijn van zes weken ter inzage op het stads-kantoor Weesp, Nieuwstad 70-A te Weesp. Het ontwerpbestemmingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is digitaal raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. Het planidentificatienummer (ID) is NL.IMRO.0457.GW2201BPKVS-OW01.

Zienswijzen

Gedurende bovengenoemde termijn van terinzagelegging vindt op 24 maart 2022 de bestuurlijke fusie tussen gemeente Weesp en gemeente Amsterdam plaats. Dit betekent dat tot 24 maart 2022 gemeente Weesp het bevoegd gezag is en na 24 maart 2022 gemeente Amsterdam het bevoegd gezag wordt.

Termijn 17 maart 2022 tot 24 maart 2022

Vanaf 17 maart 2022 tot 24 maart 2022 kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Weesp.

Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden hun zienswijze over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Weesp.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Weesp, per adres: Gemeente Weesp, t.a.v. mevrouw S. el Mahraoui, Postbus 5099, 1380 GB Weesp.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Weesp, per adres: Gemeente Weesp, t.a.v. mevrouw S. el Mahraoui, Postbus 5099, 1380 GB Weesp.

Termijn van 24 maart 2022 tot en met 28 april 2022

Vanaf 24 maart 2022 tot en met 28 april 2022 kan een ieder zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren brengen bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Binnen deze termijn kunnen belanghebbenden hun zienswijze over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden naar voren brengen bij het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) kunnen naar voren worden gebracht bij de gemeenteraad van Amsterdam, per adres: directeur Ruimte en Duurzaamheid, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Schriftelijke zienswijzen (niet per e-mail) over het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden kunnen worden ingebracht bij burgemeester en wethouders van Amsterdam, per adres: directeur Ruimte en Duurzaamheid, Postbus 2758, 1000 CT Amsterdam.

Voor het indienen van mondelinge zienswijzen ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan en ten aanzien van het ontwerpbesluit tot vaststelling van hogere waarden kan contact worden opgenomen met mevrouw S. el Mahraoui via s.el.mahraoui@amsterdam.nl.

Uw gegevens worden in overeenstemming met de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) verwerkt. Op deze verwerking van persoonsgegevens is een privacyreglement van toepassing. Dit reglement kunt u raadplegen op de website van de gemeente Weesp (tot 24 maart 2022) en op de website van de gemeente Amsterdam.

Fusie

Binnen de hierboven genoemde termijn van terinzagelegging fuseert op 24 maart 2022 de gemeente Weesp bestuurlijk met de gemeente Amsterdam. De bestuurlijke fusie is niet van invloed op de termijn van terinzagelegging.

Weesp 16 maart 2022

College van burgemeester en wethouders,

*D.P. Struijk,
Gemeentesecretaris*

*B.J. van Bochove,
burgemeester, wvd.*



BIJLAGE 2

Opdrachtgever	Exploitatie van het winkelcentrum Hogewey Weesp
Datum	21 april 2022
Auteur	
Kenmerk	012188.20220407.N1.01
Pagina	1/10

Reactie ontwerp bestemmingsplan Kostverlorenstraat

1. Inleiding

Op 23 februari 2022 is het ontwerp bestemmingsplan Kostverlorenstraat gepubliceerd.

In het ontwerp bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting voor parkeren opgenomen (artikel 5.2.3):

- 'Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om omgevingsvergunning wordt aangetoond dat binnen het plangebied is of wordt voorzien in de aanleg en instandhouding van minimaal 158 autoparkeerplaatsen, met dien verstande dat indien de vrije sector woningen worden gerealiseerd in het dure segment (in plaats van middelduur) de eventuele extra parkeervraag ten gevolge daarvan, op basis van de Parkeernormennota Weesp 2019 of de rechtsopvolger(s) van deze beleidsregel, wordt opgeteld bij het hiervoor aangegeven vereiste aantal.'

Het plan gaat uit van de realisatie van 96 appartementen gerealiseerd, waarvan:

- 66 appartementen, sociale huur;
- 30 appartementen, koop, midden duur of 30 appartementen, koop, duur.

De parkeerbehoefte van deze woningen dient blijkens het ontwerpbestemmingsplan in de (bestaande) openbare ruimte opgelost te worden. De gemeente Weesp geeft aan dat dit mogelijk is, zonder dat dit leidt tot problemen voor de omgeving. Exploitatie van het winkelcentrum Hogewey Weesp heeft Goudappel gevraagd te onderzoeken of dit het geval is.

2. Parkeerbehoefte nieuwe woningen

De parkeerbehoefte in het ontwerpbestemmingsplan is bepaald aan de hand van de parkeernormen van de gemeente Weesp. Deze zijn gebaseerd op de CROW-publicatie 381 ('Toekomstbestendig parkeren') voor het gebied 'sterk stedelijk' – 'rest bebouwde kom'. Binnen de bandbreedte wordt de gemiddelde waarde gehanteerd. De ongewogen parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 2./2.2.

aantal	type	parkeernorm	totaal
66	sociale huurappartementen	1,0	66
30	midden dure huurappartementen	1,4	42
96	bezoekers	0,3	28,8

Tabel 2.1: Ongewogen parkeerbehoefte variant 1

aantal	type	parkeernorm	totaal
66	sociale huurappartementen	1,0	66
30	dure huurappartementen	1,6	48
96	bezoekers	0,3	28,8

Tabel 2.2: Ongewogen parkeerbehoefte variant 2

Niet op ieder moment is de parkeerbehoefte voor bewoners en bezoekers even groot. Om die reden wordt in de berekening in het ontwerpbestemmingsplan gewerkt met aanwezigheidspercentages (zie tabel 2.3). De parkeerbehoefte per moment van de week zoals deze wordt gehanteerd in het ontwerpbestemmingsplan is weergegeven in tabel 2.4/2.5.

	werkdag					zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%

Tabel 2.3: Aanwezigheidspercentages

	werkdag				zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	54	54	97,2	108	86,4	64,8	86,4	75,6
bezoekers	2,9	5,8	23,0	0,0	20,2	17,3	28,8	20,2
totaal	56,9	59,8	120,2	108	106,6	82,1	115,2	95,8
totaal afgerond	57	60	121	108	107	83	116	96

Tabel 2.4: Parkeerbehoefte per moment van de week variant 1

	werkdag				zaterdag		zondag	
	ochtend	middag	avond	nacht	koopavond	middag	avond	middag
bewoners	57	57	102,6	114	91,2	68,4	91,2	79,8
bezoekers	2,9	5,8	23,0	0,0	20,2	17,3	28,8	20,2
totaal	59,9	62,8	125,6	114	111,4	85,7	120	100
totaal afgerond	60	63	126	114	112	86	120	100

Tabel 2.5: Parkeerbehoefte per moment van de week variant 2

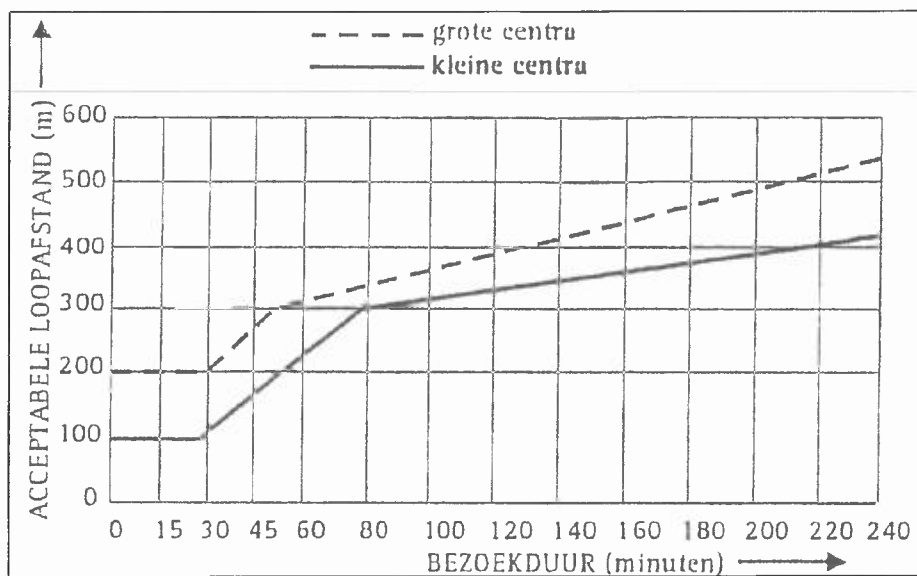
3. Acceptabele loopafstand

De gemeente Weesp heeft tellingen uitgevoerd in de omgeving van het winkelcentrum. In dit hoofdstuk is beoordeeld of er beschikbare parkeercapaciteit op acceptabele loopafstand beschikbaar is en blijft, als de parkeerberekening uit het ontwerpbestemmingsplan wordt gevolgd.

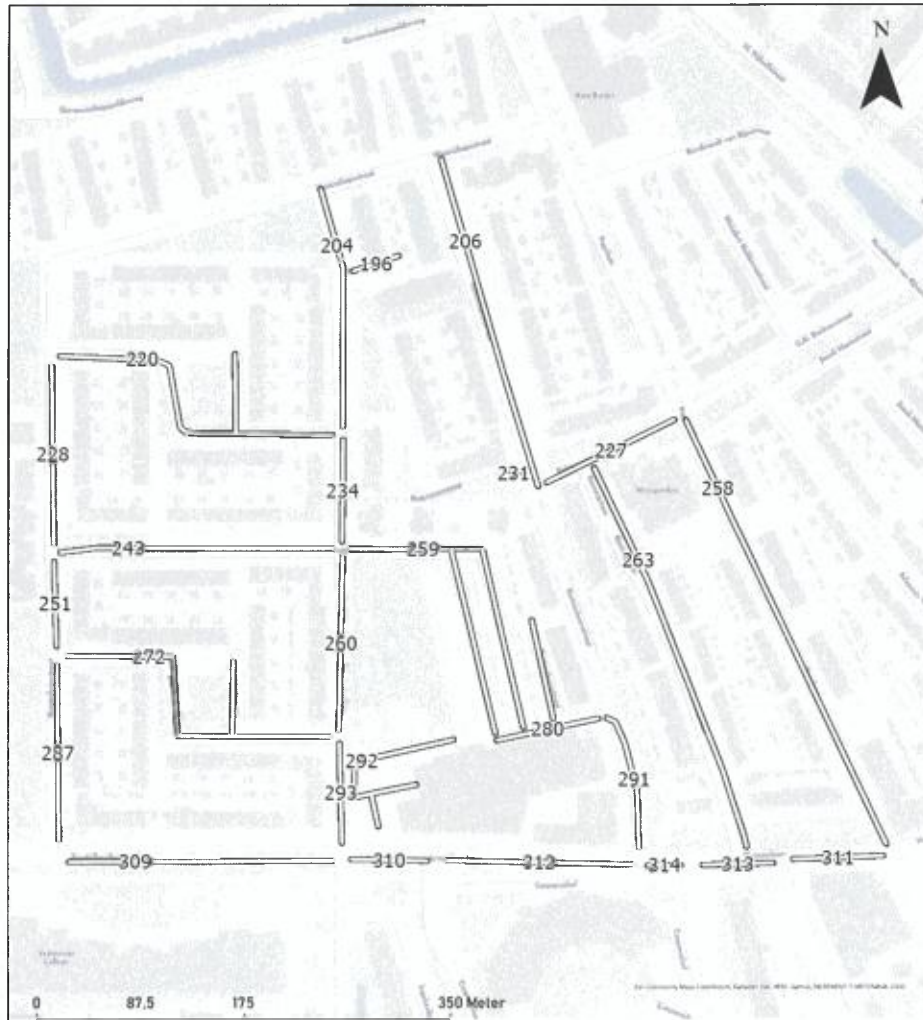
De acceptatie van de loopafstand is afhankelijk van de omvang van een winkelcentrum en de bezoekerduur (zie figuur 3.1). Hogewey kan gezien worden als klein centrum voor de dagelijkse boodschappen. De gemiddelde verblijfstijd voor een supermarkt is circa 25 minuten (bron: CROW publicatie 272). Dit betekent dat de acceptabele loopafstand voor dit winkelcentrum 100 à 150 meter is. Voor woningen wordt een acceptabele loopafstand van 100 meter aangehouden conform CROW publicatie 381 (waar de gemeentelijke parkeernormen op zijn gebaseerd).

Om die reden is niet het volledige onderzoeksgebied uit de parkeerdrukmetingen zoals uitgevoerd door de gemeente (zie figuur 3.2) beschouwd, maar een deel ervan (secties 259,

260, 280, 291, 292, 293, 310 en 312). Dit zijn de secties rondom het winkelcentrum en de woningbouwontwikkeling.



Figuur 3.1: Acceptabele loopafstand in relatie tot type winkelcentrum en bezoekduur



Figuur 3.2: Onderzoeksgebied parkeerdrukmetingen van de gemeente Weesp

4. Huidige parkeerdruk en -bezetting

De resultaten van het parkeeronderzoek uit het ontwerpbestemmingsplan zijn weergegeven in tabel 4.1. Hieruit blijkt dat de parkeerbezetting onder de acceptabele waarde van 85% zou blijven. Komt de parkeerbezetting boven de algemeen geaccepteerde grens van 85%, dan neemt de kans op zoekverkeer toe, wat niet gewenst is.

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie		capaciteit	middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
totaal		204	110	68	121	87	129
parkeerbezetting			54%	33%	59%	43%	63%

Tabel 4.1: Resultaat parkeeronderzoek

5. Prognose van de parkeerbezetting in de toekomstige situatie

Wanneer de parkeerbehoefte van de nieuwbouwontwikkeling wordt opgeteld bij de huidige parkeerdruk, ontstaat de prognose van de toekomstige parkeerbezetting. Deze is weergegeven in tabel 5.1 (variant 1)/tabel 5.2 (variant 2).

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie	capaciteit		middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	nieuwbouw		60	121	83	96	60
	totaal		170	189	204	183	189
			83%	93%	100%	90%	93%

Tabel 5.1: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen variant 1

			donderdag		zaterdag	zondag	vrijdag
sectie	capaciteit		middag	avond	middag	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2	2
	subtotaal	204	110	68	121	87	129
	nieuwbouw		63	126	86	100	63
	totaal		173	194	207	187	192
			85%	95%	101%	92%	94%

Tabel 5.2: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen variant 2

Het aantal parkeerplaatsen moet toenemen met 36 in variant 1 en 44 in variant 2, om uit te komen op een parkeerbezetting van 85% (zie tabel 5.3 en 5.4).

			donderdag	zaterdag	zondag	vrijdag
sectie	capaciteit		middag	avond	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	63
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	9
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	39
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	6
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	0
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2
	subtotaal	204	110	68	121	129
	extra parkeerplaatsen nodig	36				
	nieuwbouw		60	121	83	60
	totaal		170	189	204	189
			71%	64%	85%	79%

Tabel 5.3: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen en extra 36 parkeerplaatsen (variant 1)

			donderdag	zaterdag	zondag	vrijdag
sectie	capaciteit		middag	avond	middag	middag
259	Kostverlorenstraat	120	56	47	66	48
260	Lageweyselaan	17	10	10	8	9
280	Kostverlorenstraat	1	1	1	1	1
291	Kostverlorenstraat	9	8	2	11	8
292	Lageweyselaan	44	26	5	26	13
293	Lageweyselaan	6	6	3	5	4
310	Amstellandlaan	3	2	0	1	2
312	Amstellandlaan	4	1	0	3	2
	subtotaal	204	110	68	121	87
	extra parkeerplaatsen nodig	40				
	nieuwbouw		63	126	86	100
	totaal		173	194	207	187
			71%	80%	85%	77%
						79%

Tabel 5.4: Verwachte parkeerdruk- en bezetting na realisatie van de nieuwbouwwoningen en extra 40 parkeerplaatsen (variant 2)

6. Salderen

De gemeente Weesp saldeert de parkeerbehoefte van de oude bebouwing (van voor 2015) met de te realiseren bebouwing. Dit is een theoretische benadering, die op deze locatie in de praktijk zal leiden tot een onwenselijke parkeerbezetting in de bestaande parkeercapaciteit rondom het winkelcentrum Hogewey. Dit blijkt uit de parkeerbehoefteberekening die is gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormering (zie hoofdstuk 4 en 5).

Het winkelcentrum Hogewey is een boodschappenwinkelcentrum. Voor een dergelijk centrum is het van groot belang dat de parkeersituatie goed is. Bij een verslechtering van de parkeersituatie zullen bezoekers naar concurrerende centra gaan. Dit is een onwenselijk risico voor het winkelcentrum Hogewey.

7. Conclusie

Uit tabel 5.1 en 5.2 blijkt dat de parkeerbezetting rondom het winkelcentrum op vier van de vijf onderzoeksmomenten substantieel boven de 85% ligt. Er is geen sprake van een

acceptabele parkeersituatie. Het toevoegen van parkeercapaciteit op eigen terrein (36 tot 40 parkeerplaatsen) is noodzakelijk om de parkeerbezetting onder de 85% te krijgen.

Het ontwerp bestemmingsplan Kostverlorenstraat gaat niet uit van het toevoegen van parkeercapaciteit. Er ontstaat daarmee een ongewenst hoge parkeerbezetting in de directe omgeving van het winkelcentrum Hogewey, wat nadelig is voor bezoekers van het winkelcentrum.



AF / 20213297

Hemwood
Keizersgracht 477 c
1017DL AMSTERDAM
THE NETHERLANDS



R Aangetekend

D-A-1

Frankering betaald



**Gemeente
Amsterdam**
U 2 MEI 2022

Gemeenteraad gemeente Amsterdam
Directeur Ruimte en Duurzaamheid

Postbus 2758
1000CT AMSTERDAM

3SAUCL8381867

Recommandé

Ontvangen

NL



3SAUCL8381867

P2202

Ontvangen

Stichting Achmea Rechtsbijstand
Postbus 155
5000 AD Tilburg

Spoorlaan 298
Tilburg

Telefoon 088 462 3700
Fax 088 462 2799
klantenservice@achmearechtsbijstand.nl
www.achmearechtsbijstand.nl

AANTEKENEN R220821471

Aan de gemeenteraad van Amsterdam
per adres: directeur Ruimte en Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT AMSTERDAM

Datum

7 juni 2022

Onderwerp

Zienswijze

Ons zaaknummer

R220821471

Uw kenmerk

Behandeld door

06-57021588

ZIENSWIJZE

Geachte raad,

Als advocaat-gemachtigde van [REDACTED] wonende aan de [REDACTED]
[REDACTED] n Weesp (hierna: [REDACTED]), heb ik bij brief van 28 april 2022 (pro forma) zienswijzen naar voren gebracht naar aanleiding van het bij besluit van 22 februari 2022 voor publicatie vrijgegeven ontwerpbestemmingsplan 'Kostverlorenstraat Weesp' (hierna: 'het ontwerp'), dat van 17 maart tot en met 28 april 2022 ter inzage lag.

Bij e-mail van 25 mei 2022 heeft u mij tot 8 juni 2022 in de gelegenheid gesteld om de zienswijze inhoudelijk aan te vullen. Die aanvulling treft u hierbij, en derhalve tijdig, aan.

1. Inleiding en achtergrond

Ymere heeft het voornemen om aan de Kostverlorenstraat, ter plekke van de voormalige Kostverlorenflat, een hernieuwde woonlocatie te realiseren. Het is de bedoeling om hier opnieuw appartementen te realiseren. Het totale aantal appartementen bedraagt 96, waarvan 66 in de sociale huursector en 30 in de vrije sector. In het plangebied is het bestemmingsplan 'Stedelijk gebied' van de gemeente Weesp van kracht. In dit bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemming 'Wonen'. Omdat de nieuwe woningen, door onder meer een gewijzigde situering, niet volledig binnen het vigerende bestemmingsplan passen, is het ontwerp ter inzage gelegd.

Zie ter illustratie van het plangebied onderstaande afbeelding.

Vervolg op de brief van
7 juni 2022

Bestemd voor

Bladnummer
2



Afbeelding: Uitsnede van het plangebied via ruimtelijkeplannen.nl.

█ kijkt vanuit zijn woning recht op het plangebied. Zie ter illustratie van de ligging van de woning van █ en opzichte van het plangebied onderstaande afbeelding.



Afbeelding: Uitsnede plangebied via ruimtelijkeplannen.nl, de woning van █ is aangeduid met de rode druppel.

2. Ruimtelijke kwaliteit

2.1 Algemeen

In de plantoelichting wordt het standpunt ingenomen dat de mogelijk gemaakte ontwikkeling ten opzichte van de bestaande situatie een verbetering moet opleveren van de ruimtelijke kwaliteit. Dit is de plantoelichting als volgt toegelicht:

“Daarom is gekozen voor een bouwvorm van nieuwe appartementen die recht doet aan: a) een betere ruimtelijke uitstraling dan de voormalige flat; b) een versterking van de groenstructuur én c) een verbetering van de parkeersituatie ten opzichte van de oorspronkelijke situering.”.¹

2.2 Situering bouwvlakken

Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit in relatie tot de situering wordt in de plantoelichting het volgende opgemerkt:

“Het hart van de wijk Hogewey wordt in de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet gevormd door hoge flats (van elk een plint met daarboven acht woonverdiepingen). De koppen van die drie flatgebouwen markeerden het centrum van de wijk waar ook de winkels zijn. Met de nieuwe bebouwing wordt beoogd om het centrum van de wijk op de oorspronkelijke wijze te blijven accentueren door een nieuw te bouwen volume boven het winkelcentrum. Hoewel stedenbouwkundig een hoger accent verdedigbaar zou zijn, wordt als tegemoetkoming aan wensen van omwonenden de hoogte beperkt tot vijf nieuwe woonlagen boven het winkelcentrum en resterende draagconstructie van de flat. De bouwhoogte van de nieuwbouw ter plaatse van het winkelcentrum wordt daarmee ca. 22,5 meter, vergelijkbaar met de tegenoverliggende bebouwing ‘Hof van Houten’, t.o.v. ca. 25,5 meter van de gesloopte flat. Achter het winkelcentrum is gezocht naar een bouwvorm ter vervanging van een substantieel aantal appartementen van de gesloopte flat, terwijl de schaal van de nieuwbouw minder contrasteert met die van de omliggende eengezinswoningen dan de gesloopte flat. Er is gekozen voor nieuwbouw in twee kleinere gebouwen waardoor het bouwvolume prettiger (‘meer licht en lucht’) beleefd zal worden dan de voormalige flat. Door de bouwvolumes iets te verschuiven ten opzichte van het oorspronkelijke grondplan wordt aan alle zijden afstand ten opzichte van de omliggende bebouwing gemaakt, en ontstaat ruimte voor een parkachtige openbare ruimte aan

¹ Plantoelichting, p. 9.

alle zijden van de nieuwbouw. De ruimtelijke kwaliteit van het park zal ook verbeteren door een voetpad tussen de nieuwe appartementengebouwen door.”²

Zoals reeds in vorige paragraaf is vermeld, woont [REDACTED] pal naast het plangebied. De met het ontwerp mogelijk gemaakte bebouwing is ten opzichte van het vorige bestemmingsplan ‘Stedelijk gebied’ circa 20 meter in de richting van de woning van [REDACTED] verplaatst. Uit de plantoelichting blijkt dat er aandacht is voor een ruimtelijke kwaliteitsverbetering binnen het plangebied en de onderlinge afstanden binnen het plangebied. Voor de effecten van de bebouwing op korte afstand van de omliggende bebouwing is in de plantoelichting onvoldoende aandacht.

[REDACTED] ziet in verband met de mogelijke ruimtelijke impact die de met het ontwerp mogelijk gemaakte ontwikkeling met zich brengt, aanleiding om de raad voor te stellen om het bestemmingsplan wat betreft de bouwvlakken ten opzichte van het ontwerp gewijzigd vast te stellen in die zin dat de bouwvlakken niet verder richting de Lageweyselaan worden toegestaan dan onder de vigerende situatie het geval is.

2.3 Groenstructuur

In de plantoelichting wordt verder aandacht besteed aan de versterking van de groenstructuur. De plantoelichting luidt op dit punt als volgt:

“Versterking groenstructuur

Doordat er nu drie kleinere bouwvolumes in plaats van één groot bouwvolume gerealiseerd wordt, biedt dit mogelijkheden om de groenstructuur en de beleving daarvan te versterken. Dit gebeurt onder andere door het creëren van een groene doorgang tussen de twee noordelijke volumes en een verschuiving van het middelste bouwvolume ten opzichte van de footprint van de gesloopte flat. Hierdoor kan het park ook rondom aangelegd worden. Verdere versterking vindt plaats door het verplaatsen van een aantal parkeervakken waardoor er ruimte ontstaat om ten oosten van het noordelijke bouwvolume een park aan te leggen en het ‘vergroenen’ van de Botermessestraat. Tot slot wordt de inrichting en de beplanting van het park verbeterd en worden zoveel mogelijk volwassen en gezonde bomen behouden.”³

² Plantoelichting, p. 10.

³ Plantoelichting, p. 13.

Uit bovenstaande passage blijkt dat het college een hoge ambitie met betrekking tot de groenstructuur in het plangebied voorstaat.

Er is bij het ontwerp echter geen landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Ook ontbreken voorwaardelijke verplichtingen in de planregels ten aanzien van de groenstructuur. [REDACTED] acht een deugdelijke vastlegging van ambities op dit punt in de planregels, mede gelet op het feit dat - zoals in vorige paragraaf uitvoering is besproken - de bebouwing op korte afstand van de Lageweyselaan wordt gerealiseerd, cruciaal.

2.4 Parkeren

In de plantoelichting is rekening gehouden met de beschikbare parkeerplaatsen in de oude situatie. De toelichting luidt op dit punt als volgt:

“Uitgaande van de zogenaamde salderingsregeling mag bij vervangende woningbouw worden uitgegaan van al beschikbare parkeergelegenheid en is uitsluitend aanvulling daarvan vereist als de nieuwbouw een hogere parkeerbehoefte genereert. Aangezien de nu mogelijk gemaakte ontwikkeling vervangende woningbouw betreft en in de periode tussen sloop en het voorliggende voorstel voor nieuwbouw altijd sprake is geweest van het voornemen tot nieuwbouw op de locatie is de salderingsregeling toepasbaar.”⁴

Verder is in de toelichting vermeld dat toepassing is gegeven aan de publicatie “toekomstgericht parkeren” van de CROW.

De in de toelichting toegepaste rekenmethode strookt niet met de werkwijze van de gehanteerde CROW richtlijn. Zie ter illustratie onderstaande overweging van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in haar uitspraak van 26 april 2022⁵:

“3.1. De Afdeling stelt vast dat in paragraaf 3.2 van de Richtlijnen is vermeld dat bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen rekening wordt gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van een functiewijziging, zoals hier aan de orde, eerst de parkeerbehoefte van de laatste feitelijk bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en - indien van toepassing - aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden

⁴ Plantoelichting, p. 37-38.

⁵ AbRS 26 april 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1209.

afgetrokken van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie. Dit geldt echter alléén als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal gebruikt is. Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar geleden ongebruikt is, moet de parkeerbehoefte van de bestaande functie op nihil worden gesteld, aldus de Richtlijnen. Anders dan in het Hotelbeleid van de gemeente Amsterdam dat in de uitspraak van de Afdeling van 13 september 2017 aan de orde was, is in paragraaf 3.2 van de Richtlijnen een duidelijke vergelijkingsmaatstaf opgenomen, waarbij uitdrukkelijk is gedefinieerd wat onder de bestaande situatie wordt verstaan. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de rechtbank terecht geconcludeerd dat de Richtlijnen geen ruimte laten voor het standpunt van [appellant] dat het college voor het bepalen van de parkeerbehoefte voor de huidige situatie had moeten uitgaan van het ter plaatse planologisch maximaal toegestane gebruik, nu dit niet aansluit bij hetgeen hieromtrent is opgenomen in de Richtlijnen. Uit de Richtlijnen volgt immers dat de parkeertoets een feitelijke vaststelling betreft.”⁶ (Onderstropping mijnerzijds, CD).

De parkeerbehoefte is gelet op het voorgaande onvoldoende/onjuist onderzocht.

Ten aanzien van het aspect parkeren is verder een voorwaardelijke verplichting in artikel 5.2.3. van de planregels opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting bevat echter toekomstige onduidelijkheden. De voorwaardelijke verplichting is daarom rechtsonzeker.

2.5 Tussenconclusie

De ruimtelijke kwaliteitsverbetering die in de plantoelichting met het ontwerp wordt nagestreefd, is met het ontwerp in de huidige vorm onvoldoende gewaarborgd. Dit heeft betrekking op de aspecten ruimtelijke uitstraling, de groenstructuur en de parkeervoorzieningen.

⁶ AbRS 26 april 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1209, r.o. 3.1.

Vervolg op de brief van
7 juni 2022

Bestemd voor

Bladnummer
7

3. Afsluiting

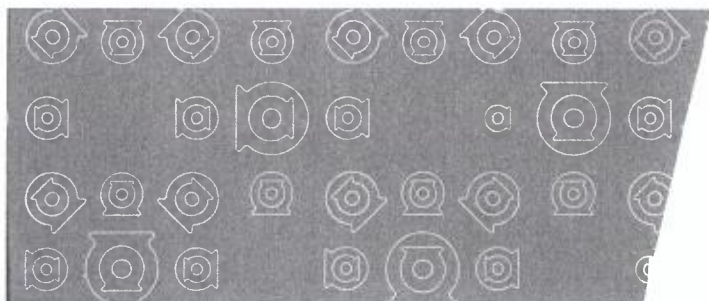
██████ verzoekt de raad om met inachtneming van het voorgaande te komen tot bijstelling van de plan en het bestemmingsplan op de betreffende onderdelen gewijzigd vast te stellen.

Met vriendelijke groet,



██████
advocaat

~~Medisch geheim~~



R AANGETEKENDE BRIEF NL
NL Frankering betaald €9.05
41 gr.

D
PostNL
07-06-2022 16:44
NL



3SRPKS664500636

1000CT 2758



Postbus 2758 1000CT
Naam: Bestuur en Organisatie
Adres: Amstel 1, 1011PNAMSTERDAM

