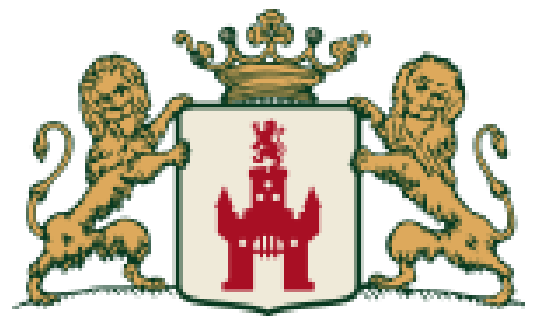




Gemeente **Oudewater**

**Nota beantwoording van zienswijzen -
ontwerpbestemmingsplan 'Plesmanplantsoen 6, Oudewater' en
Staat van wijzigingen**

Zaaknummer: Z/24/072896

Documentnummer: D/25/185850

Nota Beantwoording van zienswijzen – ontwerpbestemmingsplan ‘Plesmanplantsoen 6, Oudewater’

Inleiding

In deze Nota zijn de ingekomen zienswijzen in het kader van het ontwerpbestemmingsplan ‘Plesmanplantsoen 6, Oudewater’ van de gemeente Oudewater opgenomen en beantwoord.

Op 19 december 2023 maakten burgemeester en wethouders via het Gemeenteblad nr. 538662 bekend dat het ontwerpbestemmingsplan ‘Plesmanplantsoen 6, Oudewater’ (planidentificatie NL.IMRO.0589.Plesmanplantsoen6-ON01) en de ontwerp-omgevingsvergunning Plesmanplantsoen 6 in Oudewater (OLO7627715) van 20 december 2023 tot en met 30 januari 2024 (zes weken) ter inzage lagen. Alle stukken konden gedurende deze periode in de hal van het gemeentehuis worden ingezien. Ook was het mogelijk om de stukken digitaal in te zien op de gemeentelijke website, op www.ruimtelijkeplannen.nl en op [Omgevingsloket - Regels op de kaart](#). Binnen bovengenoemde periode heeft eenieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk en/of mondeling een zienswijze in te dienen tegen beide ontwerpen.

In deze nota wordt als eerst een overzicht gegeven van de binnengekomen reacties (Paragraaf A) en de ontvankelijkheid (Paragraaf B). Vervolgens wordt, in hoofdstuk 1, inhoudelijk op de zienswijzen ingegaan en is per reactie in de conclusie aangegeven of de reactie aanleiding geeft om het ontwerpbestemmingsplan of de ontwerp-omgevingsvergunning aan te passen.

In hoofdstuk 1 zijn de zienswijzen per punt opgenomen en voorzien van een reactie. De zienswijzen zijn in hun totaliteit beoordeeld. Daarbij is aangegeven of het punt wel of geen aanleiding geeft om het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning aan te passen.

Staat van wijzigingen

In hoofdstuk 2 zijn de wijzigingen opgesomd naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

A. Ingekomen zienswijzen

Drie zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn, waarvan één pro-forma. Drie van deze zienswijzen zijn gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan en twee daarvan zijn tevens gericht tegen de ontwerp-omgevingsvergunning.

Met de cliënten van de indiener van de pro-forma zienswijze is een bemiddelingstraject gestart dat gevraagd was vanuit de gemeenteraad. De termijn om de zienswijzen aan te vullen was daardoor opgeschort tot na de uitkomst van het bemiddelingstraject. Het bemiddelingstraject heeft niet tot consensus geleid waardoor de cliënten alsnog hun pro-forma zienswijzen konden aanvullen op het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerp-omgevingsvergunning.

Er zijn zienswijzen ingediend door:

Nr.	Naam	Ingekomen	Brief nr.	
1.	Bewoner Van der Griendstraat	09-01-2024 25-01-2024	D/24/132678 D/24/134336	Bestemmingsplan en vergunning
2.	Bewoner Van der Griendstraat	06-02-2024	D/24/135348	bestemmingsplan
3.	Jurable namens bewoners van: - Amsterdamse Veer - Noord-Linschoterkafe - Tramweg - Van Der Griendstraat	25-01-2024 30-01-2024	D/24/134212 D/24/134621	bestemmingsplan en vergunning

De kennisgeving is overeenkomstig artikel 3.8, eerste lid onder b van de Wet ruimtelijke ordening toegestuurd aan de overlegpartners, waaronder de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Van de overlegpartners zijn geen reacties ontvangen.

B. Ontvankelijkheid zienswijzen

Alle zienswijzen zijn tijdig per post of via Digi-D ingediend en zijn allemaal ontvankelijk.

1. Beantwoording zienswijzen

1. Bewoner Van der Griendstraat

1.1 Beeldbepalend en deels beschermd stadsgezicht

De Zuid-Linschoterkade liggend voor het nieuw te bouwen appartementengebouw is beeldbepalende straat en gedeeltelijk beschermd stadsgezicht. Terecht voor de vele wandelaars en fietsers welke Oudewater af deze zijde (noord linschoterkant) ons stadje binnenkomen. Wordt altijd vaak op de foto gezet. Nog!! Maar na het bouwen wordt nu zichtbaar een vierkante doos tussen de puntdaken van dit straatje. U moet eens gaan staan bij huis nr. 3 aan de overzijde van het water (Zuidzijde) wat ik bedoel en kijk dan ook het straat in wat verderop bestaat uit aangepaste laagbouw. Loop dit eens in en draai u om bij de Oude Singel en probeer eens een perspectiefbeeld van het appartement in uw beeld op te slaan in vergelijking met het straatbeeld nu. Loopt u nu omhoog dan wordt dit geheel ontsierd met het huidige beeld moet wat veranderd worden. Klopt, maar de keuze van nu veranderd u nu een van de mooiste straatjes van Oudewater met zijn mooie doorzicht in zijn nadeel. Plaats daar laagbouw zoals nu aanwezig is in dit straatje. Financieel iets minder aantrekkelijk, maar met een vele malen mooier resultaat en blijvend mooi.

Reactie gemeente:

Het plangebied ligt achter het bebouwingslint van de Noord-Linschoterkade en is nagenoeg niet zichtbaar vanaf de Linschoterpoort. Vanaf de Linschoterpoort 3 is het plangebied zelfs in het geheel niet zichtbaar. Doorzichten richting de Griendstraat worden als gevolg van deze nieuwbouw dan ook niet onevenredig aangetast. Daarbij komt dat de bebouwing, gelet op de geringe bouwhoogte van circa 6,7 meter, niet afwijkend is ten opzichte van de bebouwing in de omgeving. Wij kunnen de indieners dan ook niet volgen dat het huidige beeld wordt ontsierd, nadat de nieuwbouw is gerealiseerd.

1.2 Problemen met parkeren en uitrijden

Als er laagbouw gerealiseerd wordt, zijn er ook geen problemen meer met parkeren en uitrijden. Wees eerlijk voor parkeren is het daarvoor getekende achterplaatsje niet geschikt. En zal mijn inziens met een groot terrein in de buurt wel voor fietsen e.d. maar niet voor de auto gebruikt gaan worden. Als bewijs van het parkeergedrag van de huidige bewoners hierbij een foto van het keren en ronddraaien in de sneeuw op de parkeerplaats van de Linschoterpoort. Privéterrein. Kom achter uw tekentafel vandaan en loop eens rond met open ogen. Verkeerde beslissingen kunnen achteraf vaak niet terug worden gedraaid. Denk aan de Lange Burchwal/Wijngaardstraat nabij het Oude Schooltje (nabij huis nr. 59).

Als bewijs van het parkeergedrag van de huidige bewoners hieronder een foto van het keren en ronddraaien op de parkeerplaats van de Linschoterpoort.



Afbeelding 1: foto parkeerplaats Linschoterpoort

Reactie gemeente:

In het plan is in voldoende mate aangetoond dat op eigen terrein vier parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd. Voor het parkeren van auto's op eigen terrein is rekening gehouden met de standaardmaten en draaicirkels voor auto's zonder dat gebruik hoeft te worden gemaakt van percelen van derden. De aanleg en instandhouding hiervan wordt geborgd in de te verlenen omgevingsvergunning middels artikel 10.2 (parkeren) van de regels van het bestemmingsplan. De indiener kan desgewenst een afsluiting maken op de erfgrans van zijn perceel, zodat er geen auto's gebruik kunnen maken van zijn privéterrein voor het uitdraaien. Een dergelijke afsluiting mag maximaal 1 meter hoog zijn. Op deze manier kan niemand gebruik maken van het privéterrein van de indiener.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot wijziging van het ontwerpbestemmingsplan 'Plesmanplantsoen 6, Oudewater'.

2. Bewoner Van der Griendstraat

2.1 Bebouwing

Mijn grote zorg is de bebouwing en parkeren op het Plesmanplantsoen/van de Griendstraat. Het ontwerp is prachtig, maar niet op de gewenste locatie. Op papier lijkt het te passen, maar als u ter plekke op locatie komt kijken dan weet u hoe het in realiteit is. Ik ben voor bouwen op inbreidingslocaties, maar op deze kleine locatie heeft dit grote gevolgen voor omwonenden. Ook de kelder die er komt, is dieper dan toegestaan.

Reactie gemeente:

In de haalbaarheidsfase zijn de mogelijkheden voor herontwikkeling van het perceel uitgebreid onderzocht. Om te kunnen voldoen aan al het gemeentelijk beleid zoals bijvoorbeeld het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein en het voorzien van een berging voor elke woning is er gekozen voor een plan met een viertal appartementen met een kelder. Daarbij is de kelder bedoeld als berging

voor eventuele fietsen en ander opslag materieel. Met dit plan is er dan nog de mogelijkheid om vier parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Bij alle andere opties was er niet voldoende mogelijkheid voor parkeren op eigen terrein waardoor de parkeerdruk in de omgeving nog groter zou kunnen worden. De mogelijkheden voor aanleg van de kelder is uitvoerig onderzocht door de initiatiefnemer om te kijken of deze ook daadwerkelijk technisch haalbaar is. Hieruit is gebleken dat er bouwtechnisch geen belemmeringen zijn. Hierdoor is het plan haalbaar bevonden.

2.2 Vergissing bij Lange Burchwal

Ik vraag u geen vergissing te maken zoals de Lange Burchwal. Ik weet de volgorde van besluiten niet goed, maar welstand heeft een grote verantwoordelijkheid.

Reactie gemeente:

Vanuit stedenbouwkundige overwegingen is het plan voor het oprichten vier appartementen in bestaand stedelijk gebied passend. Tijdens de wenselijkheidsfase en de haalbaarheidsfase heeft MooiSticht meegekeken en het plan ook al beoordeeld. Voor vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan is dat voldoende.

2.3 Ter plaatse kijken

Kom persoonlijk op de locatie kijken hoe het in werkelijkheid is, dan merkt u hoe ingewikkeld het is. Aan de rand van Oudewater op een voorheen oude stadswal met geschiedenis is extra nadenken nodig.

Reactie

Dit hebben wij ook gedaan. Het is dan ook een plan wat al aan aantal jaren loopt waarbij er veel voorbereidend werk is geweest om tot een realistisch haalbaar plan te komen wat voldoet aan het gestelde beleid van de gemeente. Het is geen plan wat snel tot stand is gekomen en snel door de gemeentelijke procedures is gelopen. We hebben hier kritisch naar gekeken en gezocht in oplossingen om tot een goed haalbaar plan te komen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot wijziging in het bestemmingsplan 'Plesmanplantsoen 6'.

3. Jurable namens 11 omwonenden

3.1 Bouwhoogte

Het ontwerpbestemmingsplan Plesmanplantsoen 6 heeft betrekking op het bouwen van een appartementencomplex voor 4 woningen wat is uitgewerkt in de ontwerp omgevingsvergunning. Het appartementencomplex komt achter de woningen en tuinen van de bewoners aan de Noord-Linschoterkade te liggen. De bewoners in de omgeving hebben geen bezwaar tegen bebouwing van het perceel maar vinden het gebouw te hoog en volumineus.

Reactie gemeente:

De nieuwbouw bestaat uit een kleinschalig appartementengebouw in twee bouwlagen met een bouwhoogte van circa 6,7 meter. Vanuit stedenbouwkundige overwegingen is het plan voor het oprichten vier appartementen in bestaand stedelijk gebied passend. Tijdens de wenselijkheidsfase en de haalbaarheidsfase heeft de commissie ruimtelijke kwaliteit meegekeken en het plan ook al beoordeeld. Voor vaststelling van het bestemmingsplan is dat voldoende. De bouwhoogte van maximaal 6,7 meter wijkt niet af van wat er in de directe omgeving staat.

3.2 Ontwerpbestemmingsplan Plesmanplantsoen 6

In het ontwerpbestemmingsplan 'Plesmanplantsoen 6, Oudewater' is bepaald dat maximaal 4 wooneenheden mogen worden gebouwd met een maximum bouwhoogte van 7 m. Het is duidelijk dat hier ten nadele van omwonenden grootschalig is afgeweken van de uitbreiding van de bouwmogelijkheid in de wijzigingsbevoegdheid. Er is geen sprake van kleinschalige stadswoningen op de diepe achtertuinen, maar er wordt een groot vierkant appartementengebouw gebouwd. Er is geen sprake meer van het bouwen met puntdaken van maximaal 7 m hoog en goothoogte van 4 m hoog,

zoals in de wijzigingsmogelijkheid is toegestaan, maar van een gebouw met een plat dak op 7 m hoogte.

Reactie gemeente:

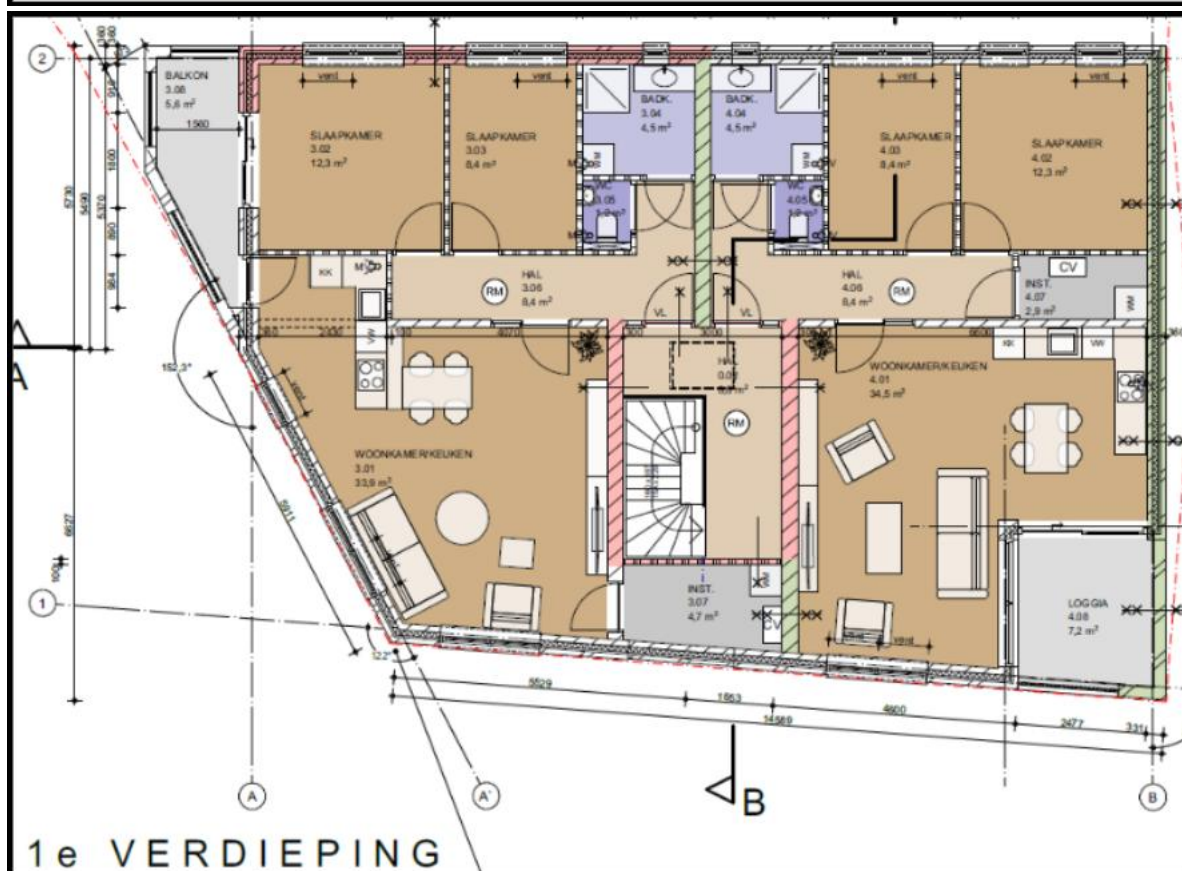
Voorop gesteld is de wijzigingsplanbevoegdheid niet meer van toepassing. Deze is geschrapt in de door de gemeenteraad op 28 september 2017 vastgestelde Beheersverordening Oudewater en landelijk gebied Hekendorp en Papekop. Wij delen de opvatting van de indiener niet dat er sprake is van een groot vierkant appartementengebouw. Het betreft een kleinschalige ontwikkeling in binnenstedelijk gebied. Het plan voor een appartementengebouw is zodanig ontworpen dat er nog een mogelijkheid is voor het realiseren van vier parkeerplaatsen op eigen terrein. Bij de realisatie van kleinschalige stadswoningen zou parkeren op eigen terrein niet mogelijk zijn. Dan zou er alleen gebruik moeten worden gemaakt van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Vanuit verkeerskundige overwegingen is dat niet wenselijk. De mogelijkheden die in het wijzigingsbesluit stonden benoemd zijn overigens verouderd ten aanzien van het huidige gemeentelijk beleid. De komende jaren gaan wij aan de slag met het maken van een Omgevingsplan voor Oudewater, hierin zal het verouderde beleid worden geactualiseerd met het nieuwe beleid. Deze planontwikkeling past hierbinnen.

3.3 Afstand appartementencomplex tot huidige woningen

De bouw komt veel dichterbij de woningen dan in de wijzigingsbevoegdheid was toegestaan. De wijzigingsbevoegdheid bleef tenminste op 5 m afstand van de tuinen van de bestaande woningen. Nu is de dichtste afstand maar 3,4 m tot de achtertuin van ten minste 1 bewoner van de Noord-Linschoterkade. Hierdoor ontstaat een heel groot bouwvolume op deze zeer korte afstand van de woningen en tuinen van cliënten.

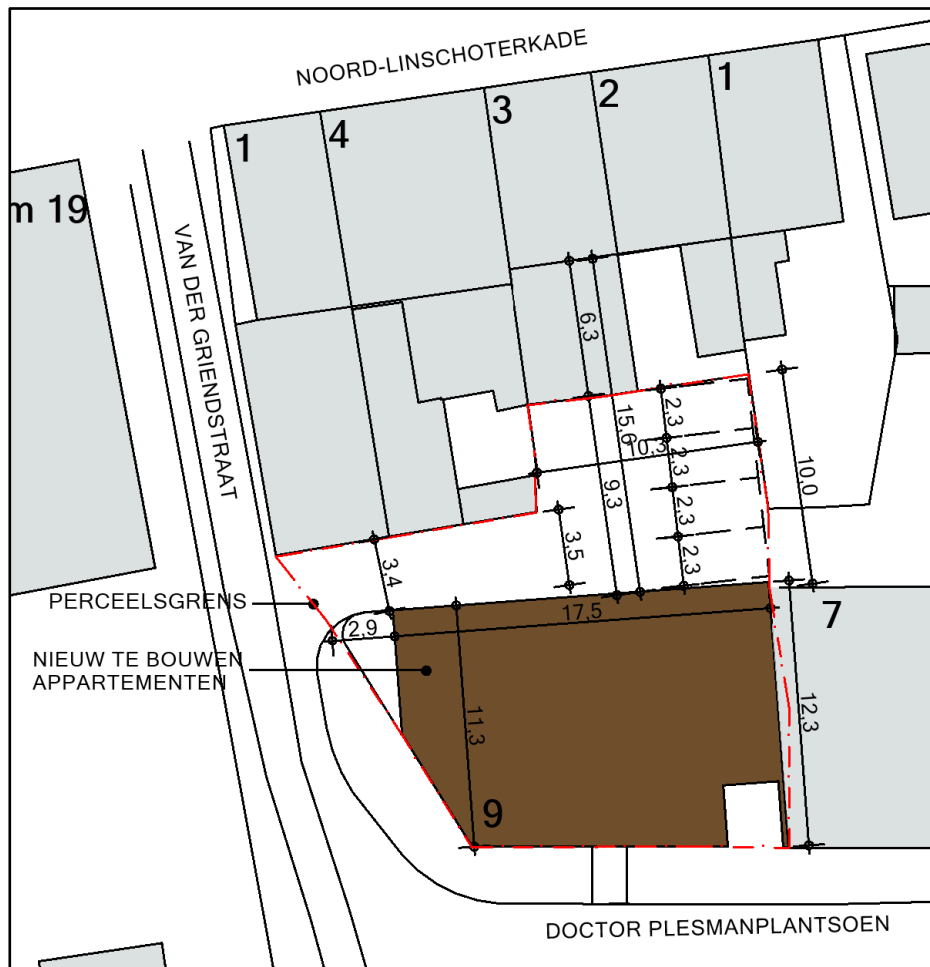
Reactie gemeente:

Tussen het kleinschalige appartementengebouw en de tuinen van de bewoners op de Noord-Linschoterkade blijft nog voldoende afstand over. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is dit passend in bestaand stadsgebied. Bij de planvorming is nog gekeken naar de indeling van elk appartement. De woonkamers zijn aan de straatzijde gericht en de slaapkamers zijn gesitueerd naar de bestaande woningen (zie hiervoor figuur 1). Dit zorgt ervoor dat in voldoende mate rekening wordt gehouden met de privacy van de omwonenden. .



Figuur 1: indeling appartementen op begane grond en eerste verdieping

De afwijking ten opzichte van de wijzigingsbevoegdheid zit hem met name in het feit dat de bebouwing meer naar de achterzijde wordt gesitueerd. In de bestaande situatie is dit echter al deels bebouwd. Zie hiervoor het nieuwe bouwblok ten opzichte van de bestaande bebouwing. Op deze locatie was al woningbouw voorzien. Wij zijn van mening dat in de toelichting van het bestemmingsplan ruimtelijk een goede afweging is gemaakt.



3.4 Hoogte wijzigingsbesluit

Reactie gemeente:

Pagina 8

van het geldende bestemmingsplan is in het nieuwe plan geen goothoogte meer opgenomen. De maximale hoogte, met 7 meter, is niet veranderd.

3.5 Privacy omwonende

In het plan voor Plesmanplantsoen 6 worden gestapelde woningen toegestaan tot 7 m hoog. Dit betekent dat er woonvertrekken zijn gelegen op de verdiepingen. Deze nieuwe bouwmogelijkheid leidt tot een inbreuk op de privacy van cliënten. Vanaf de ramen in de achterzijde van het gebouw ontstaat rechtstreeks inkijk op de achtergevels van hun woningen en in hun tuinen. In de voorbereiding van dit bestemmingsplan is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd (brief van het college van 9 september 2021). De gemeente heeft daarin gesteld dat men onder voorwaarden kon meewerken aan het toen voorliggende bouwplan. Een van de voorwaarden is dat bij de uitwerking rekening moet worden gehouden met het aspect privacy van omwonenden. Uit de opzet van dit bestemmingsplan blijkt echter dat deze toezegging niet is nagekomen.

Ook leidt het tot derving van hun woongenot. Vanuit de tuinen en keukens van de bewoners aan de Noord-Linschoterkade en de Amsterdamse Veer ontstaat uitzicht op een hoge gevel, waar in de huidige situatie vanuit de achtertuinen en de woning zelf veel verder weg gekeken kan worden, met vrij uitzicht op de lucht. In de reactie op deze bezwaren heeft de gemeente eerder geantwoord dat dit onvermijdelijk is in binnenstadsituaties. Het gaat hier echter niet om een gebruikelijke binnenstadsituatie. Het gaat om een gebied dat in de toelichting bij de parkeerberekeningen wordt aangemerkt als "een weinig stedelijke gemeente". In feite gaat het langs de Noord-Linschoterkade om gezinswoningen in een rijsituatie. Oorspronkelijk ging het om woningen met diepe achtertuinen, waar achteraan een bedrijfsloods is gebouwd. Hierdoor zijn ondiepe achtertuinen overgebleven, of tuinen waarin de woningen naar achteren zijn uitgebouwd. Door deze bijzondere omstandigheid is de afstand van de achtergevels van de bestaande woningen tot aan het nieuwe woongebouw zo gering, dat dit voor hen zeer bezwarend is.



Afbeelding 2: Plesmanplantsoen 6, Oudewater

Reactie gemeente:

Niet kan worden ontkend dat er sprake kan zijn van inkijk en vermindering van privacy. Bij ontwikkelingen in binnenstedelijk gebied is dat onvermijdelijk. Het belang aan de behoefte aan voldoende, betaalbare, woningen weegt in dit geval zwaarder dan de belangen van indieners van de zienswijze bij een afname van uitzicht en privacy.

Het plan bevindt zich in een stedelijke locatie gezien het feit dat de locatie een inbreidingslocatie betreft. Er was te alle tijden te verwachten dat hier iets gebouwd zou kunnen worden. Invloed op de leefomgeving is echter onvermijdbaar bij het wonen in een binnenstedelijk gebied.

Gelet op de ligging van de planlocatie en de tuin van indiener in binnenstedelijk gebied is vermindering van privacy ten opzichte van de huidige situatie niet onaanvaardbaar, temeer daar de afstand van het woongebouw tot het erf van indiener van de zienswijze minimaal 3 meter is. Wij zijn van mening dat de belangen van indieners hierdoor niet onevenredig worden geschaad (o.a. uitspraak Raad van State 16 maart 2022 ECLI:NL:RVS:2022:761). Verder merken wij nog op dat er rekening gehouden wordt met de privacy van omwonende door de slaapkamers van de appartementen aan de achterzijde te plaatsen en de woonkamers aan de voorzijde.

3.6 Afwijking huidig plan ten opzichte van beheersverordening en bestemmingsplan

De afwijkingen van de maten en volumes in het eerdere bestemmingsplan en de beheersverordening, en met name ook van het bouwvlak waarin eerder gebouwd zou mogen worden, zijn dus groot, en nadelig voor omwonenden. De gemeente moet aantonen dat daarbij sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In het ontwerpplan is een onderbouwing daarvoor echter niet te vinden.

Reactie gemeente:

In het algemeen kan worden gesteld dat aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen (o.a. Uitspraak Raad van State d.d. 9 mei 2018; ECLI:NL:RVS:2018:1545).

Door initiatiefnemer zijn diverse alternatieve scenario's onderzocht, waaronder grondgebonden woningen. Door de stedenbouwkundige eis om in de rooilijn te bouwen, zou er geen/weinig ruimte zijn voor parkeren op eigen terrein. Wij zijn derhalve van mening dat na meerdere alternatieve plannen, voorliggend plan stedenbouwkundig en ruimtelijk passend is en er ook sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de overwegingen opgenomen zoals:

- *een stedenbouwkundige opzet (zie paragraaf 3.1 'Nieuwe situatie' in de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan);*
- *een bezonningsstudie (zie paragraaf 3.1.1 'Bezonningsstudie' in de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan) en*
- *een onderbouwing op verkeer en parkeren (zie paragraaf 3.1 'Verkeer en parkeren' in de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan).*

Met deze toets wordt het effect van het plan op de omgeving getoetst en beoordeeld. De onderbouwing van een goede ruimtelijke ordening is naar onze mening dan ook voldoende verwoord in de plantoelichting van het bestemmingsplan.

3.7 Dubbelbescherming beschermd stadsgezicht

Op de gronden is de dubbelbescherming Beschermd stadsgezicht gelegen. Deze gronden zijn mede bestemd voor "het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden". Deze gronden vormen de grens van de binnenstad zoals aangewezen in het bestemmingsplan en van het beschermde stadsgezicht.

Cliënten menen dat dit gebouw niet past in het Beschermd stadsgezicht. De gemeente heeft hier eerder op gereageerd door te stellen dat zich op dit moment geen beschermenswaardige gebouwen op het perceel bevinden. Dit is correct. Op dit moment bevindt zich op het terrein een lage bedrijfsloods. Deze wordt op dit moment in strijd met de bestemming door de initiatiefnemer verhuurd aan arbeidsmigranten. Er bestaat geen bezwaar tegen als hier wonen wordt toegestaan. De dubbelbescherming Beschermd stadsgezicht houdt echter ook in dat de gronden bestemd zijn voor de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden. Het lijkt geen twijfel dat de woningen aan de Noord-Linschoterkade en de Amsterdamse Veer onderdeel zijn van de cultuur historische waarden van het gebied. Daar hoort bij dat hiermee ook rekening wordt gehouden bij de bebouwing van een perceel dat nog binnen de bestemming Beschermd stadsgezicht valt. Hierover is door de gemeente gesteld dat het een heldere afsluiting van de bebouwing aan het Plesmanplantsoen is, maar cliënten zijn het daar absoluut niet mee eens. Het is prima als hier bebouwing komt, maar niet zo'n groot blok dat zo slecht in het gebied past.

Reactie gemeente:

De huidige bebouwing maakt onderdeel uit van planmatige uitbreidingen van de kern. Daarmee ligt het plangebied op de grens van de historische kern. Het voorontwerpbestemmingsplan is aan de commissie Ruimtelijke Kwaliteit voorgelegd. Zij geven aan dat er geen sprake is van te beschermen kwaliteiten die verloren zouden gaan. De wat rommelig aandoende plek krijgt een invulling met meer

kwaliteit voor de omgeving. Deels bedrijfsbebouwing gaat vervangen worden door woningen hetgeen beschouwd wordt als winst voor de ruimtelijke kwaliteit. Dit is ten goede van de bescherming van het beschermd stadsgezicht. Om te kunnen voldoen aan het huidige gemeentelijk beleid is er gekozen voor een kleinschalig appartementengebouw. Hierbij is er gekeken naar de omgeving om ervoor te zorgen dat het gebouw aansluit op de huidige bebouwing. De nu verrommelde uitstraling wordt door dit plan opgeschoond middels een kwaliteitsimpuls. Dit zorgt voor een winst in de omgeving met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit. Het plan is meerdere malen besproken met commissie Ruimtelijke Kwaliteit.

3.8 Geen juiste vergelijking beschermd stadsgezicht

Er wordt in de toelichting een vergelijking gemaakt met gebouwen in de buurt, die echter niet in hetzelfde bestemmingsplan zijn gelegen. Vanaf de Amsterdamse Veer en Noord-Linschoterkade gaat de buurt over naar een heel andere woonwijk. Deze woonwijk is niet gelegen in het bestemmingsplan Binnenstad. Hij dateert van een veel recentere datum. Het heeft geen zin om daarmee te vergelijken. Dat geldt ook voor de nieuwbouw aan de Van der Griendstraat. Deze betreft een andere wijk. Ook heeft het geen zin te vergelijken met de bestaande bebouwing. Het beschermd stadsgezicht maakt dat er mooie bebouwing moet komen, geen vierkante blokkendoos.

Reactie gemeente:

In het algemeen kan worden gesteld dat aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen (o.a. Uitspraak Raad van State d.d. 9 mei 2018; ECLI:NL:RVS:2018:1545).

Dat de vergelijking wordt gemaakt met bebouwing dat niet in het zelfde bestemmingsplan voorkomt maar uit een recenter bestemmingsplan klopt niet. Beide bestemmingsplannen Kern en Binnenstad zijn allebei vastgesteld op 8 juni 2006. Beide bestemmingsplannen zijn al verouderd.

De gebouwen waarbij de vergelijking wordt gemaakt zijn ook getoetst aan het huidige beleid. In de tussentijd zijn er al bijvoorbeeld al een aantal nieuwe parkeernota's vastgesteld en dan komt het andere beleid er ook nog bij.

3.9 Toetsing CRK

Een toetsing van het plan door Commissie Ruimtelijke Kwaliteit / MooiSticht aan de daarvoor geldende kaders die passen bij de ligging in het Beschermd Stadsgezicht en de status als 'Plus' locatie is noodzakelijk. Gebleken is echter dat de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit niet is gevraagd de plannen te toetsen. Dit is aan een van cliënten bevestigd tijdens een telefonisch gesprek op 5 maart 2024 met de directeur van MooiSticht. Zie hiervoor verder de uitwerking van het bezwaar dat eerder door cliënten is ingebracht in bijlage 1 bij deze zienswijze.

Reactie gemeente:

In de eerste plaats is het plan getoetst door MooiSticht, te weten op 13 augustus 2021, 7 februari 2023 en 11 april 2023. De plannen zijn toen uitvoerig besproken met MooiSticht. Naar aanleiding van opmerkingen is het plan indertijd aangepast.

In april 2023 is door MooiSticht, onder mandaat, een positief advies gegeven voor het initiatief van de vier appartementen. Aangezien het perceel is gelegen binnen het beschermd stadsgezicht had het initiatief besproken moeten worden bij commissie MooiSticht (en dus niet onder mandaat). Het initiatief is alsnog besproken bij de commissie MooiSticht op een viertal momenten in 2025: 30 juli, 23 oktober, 11 november en 4 december.

De notulen hiervan zijn als bijlagen 14 t/m 17 aan dit raadsvoorstel toegevoegd. Naar aanleiding van de overleggen bij MooiSticht is de bouwtekening aangepast (deze is als bijlage 18 aan dit raadsvoorstel toegevoegd).

3.10 Toetsing CRK

De Welstandsnota stelt dat binnen het beschermd stadsgezicht de welstandstoets niet via mandaat plaats kan vinden, maar door de welstandsc commissie moet worden gemotiveerd. Aan die voorwaarde is niet voldaan. In plaats daarvan is toch een gemandateerd advies opgesteld, ook nog eens gebaseerd op verkeerde gebiedscriteria. Hierdoor voldoet het niet aan de voorschriften.

Reactie gemeente:

Voor een reactie wordt verwezen naar 'reactie gemeente' onder 3.9.

3.11 Participatie

Bij de totstandkoming van deze plannen zijn aanwonenden niet betrokken geweest. Zij zijn met de plannen geconfronteerd op een informatie avond in oktober 2021, waarbij het sentiment van cliënten het best te beschrijven is als overdonderd, geschokt en verbijsterd. De projectontwikkelaar was op dat moment al ruim een jaar met de gemeente in overleg over deze plannen. Er is geen enkele poging gedaan aanwonenden te betrekken.

Cliënten vrezen dat hun zienswijze geen gewicht in de schaal zal leggen, en dat het bestemmingsplan zonder meer zal worden vastgesteld door uw raad. Zij verwachten dat er geen zorgvuldige afweging van belangen plaats zal vinden. Er wordt hier een kant-en-klaar bouwproject voorgeschoteld, maar geen wijzigingen meer aan mogelijk zijn. Zij hebben in aanwezigheid van de wethouder op 26 maart 2024 overlegd met de projectontwikkelaar. Deze gaf echter aan dat er geen bereidheid was om aan hun bezwaren tegemoet te komen. Hij wil het volledige plan ongewijzigd en onaangepast uitvoeren.

Reactie gemeente:

Er heeft participatie plaatsgevonden maar hoe dat plaats vindt, is aan de initiatiefnemer zelf.

Participatie kan in de vorm van een bewonersavond zijn zoals dat ook is gebeurd. Er zijn toen opmerkingen verzameld en waar er iets mee kon worden gedaan is dan ook verwerkt in het plan.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de positionering van de slaapkamers aan de achterzijde en de woonkamers aan de voorzijde. Er is verslaglegging van de bewonersavonden. Met de cliënten is een bemiddelingstraject gestart wat niet heeft geleid tot overeenstemming.

Samenvattend er heeft participatie plaatsgevonden en deze participatie voldoet aan de verplichtingen die de wet daaraan stelt. Het plan is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De omwonenden zijn in de gelegenheid gesteld een zienswijze naar voren te brengen over het (ontwerp van het) bestemmingsplan. Er bestaat voor het gemeentebestuur geen andere wettelijke verplichting om voorafgaand aan de planvaststelling in overleg te treden over de plannen van de initiatiefnemer (dit is ook bevestigd door de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak in een recente uitspraak van 22 februari 2023, ECLI:NL:RVS:2023:699, r.o. 5.3).

3.12 Strijd met de parkeervoorschriften

De vergunning en het bestemmingsplan zijn in strijd met de parkeervoorschriften. De gemeenteraad van Oudewater heeft op 7 juli 2021 de 'Nota Parkeernormen 2021' vastgesteld. Deze bevat geen eigen parkeernormen, maar verwijst naar de beheersverordening. Het uitgangspunt van de beheersverordening is als volgt (artikel 4.1 sub a Parkeren) "Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, mag niet worden gebouwd wanneer voor dit bouwwerk op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien." Voor de bepaling van de parkeerbehoefte, wordt verwezen naar de CROW-uitgave 2012 "Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie" of de nieuwe uitgave daarvan.

Een van cliënten heeft het parkeerbeleid in de gemeente toegelicht in een bijlage die wordt overgelegd als bijlage 2 bij deze brief.

Bijlage 2, zienswijze parkeren

Parkeerdruk

Inleiding

Voor we in de details duiken m.b.t het ontwerpplan waar deze zienswijze op is gericht, eerst een kort overzicht van de geschiedenis over het onderwerp Parkeerdruk in de gemeente Oudewater om de omvang en actualiteit van dit gevoelige onderwerp te benadrukken.

Al in 2004 is parkeerdruk als probleem erkend en heeft de gemeenteraad ingestemd met een voorstel maatregelen te nemen om de oplopende parkeerdruk het hoofd te bieden (bron).

Juli 2017 heeft de gemeente het 'Masterplan Binnenstad Oudewater' opgesteld, waarin o.a. aandacht wordt besteed aan verkeer en parkeren, met als inzet in de toekomst laten afnemen van de parkeerdruk in de stad te (bron).

Om inzicht te krijgen in de parkeerdruk en -capaciteit heeft Empaction in 2018 in opdracht van de gemeente een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd.

Een Update van dit onderzoek 2 jaar later toont aan dat ten eerste de parkeerdruk verder is toegenomen door o.a. toestaan van parkeerdruk verhogende, ruimtelijke ontwikkelingen en ten

tweede vermindering van aantal parkeerplaatsen van 1351 in 2018 naar 1274 op dat moment (2019).

Eind 2020 komt Empaction gezamenlijk met de Werkgroep Parkeerbeleid, met een advies voor het parkeren in de binnenstad van Oudewater, op basis waarvan in 2021 het huidige parkeerbeleid is vastgesteld.

Het huidige parkeerbeleid is beschreven in (o.a.) de volgende documenten:

- Parkeerbeleid Oudewater 2021
- Nota Parkeernormen 2021
- Verordening Parkeerbonds Oudewater 2021

Gezien het belang van deze documenten in deze zienswijze bespreek ik kort de inhoud van deze documenten.

Parkeerbeleid Oudewater

Het Parkeerbeleid van Oudewater noemt diverse redenen voor maken van parkeerbeleid, o.a.

- in toenemende mate onrust onder de burgers en bedrijven aangaande de parkeersituatie van met name de binnenstad.
- er zijn grote ontwikkelingen vergund en gepland die de parkeerdruk verder verhogen
- zonder sturend beleid gaat de leefbaarheid van de binnenstad verder achteruit.
De vitaliteit van de binnenstad gaat hier onder leiden evenals het economisch klimaat, de gastvrijheid, verkeersveiligheid, etc
- De stijging in het aantal geparkeerde auto's zorgt al jaren voor problemen en resulteren in een (veel) te hoge parkeerdruk

De missie voor het parkeren is het leefbaar, veilig en bereikbaar houden van de stad. Deze missie is in hoofdlijnen als volgt is onderverdeeld:

- Een goede leef kwaliteit voor de inwoners.
- Gastvrijheid voor bezoekers en toeristen

Er wordt in hoofdstuk 2.5 beschreven dat door gedateerd beleid van de gemeente, net als in andere gemeenten, soms van de richtlijnen (CROW) is afgeweken met als gevolg dat de parkeervraag zich niet altijd binnen de grenzen van nieuwe plannen heeft opgelost. In de binnenstad van Oudewater heerst al een hoge parkeerdruk. Daardoor is er geen goed alternatief beschikbaar en neemt de parkeerdruk, alsmede de onvrede van bewoners en parkerende automobilisten, alsmear toe. Een belangrijk knelpunt (H2.6) is dat de parkeerdruk de maximale grens van het toelaatbare (wat wenselijk is voor een vitale binnenstad) inmiddels lijkt te hebben overschreden.

Een zevental visiepunten (H3.2) worden genoemd om deze problemen te adresseren, waaronder:

- Het parkeren voor bezoekers en bewoners waar mogelijk faciliteren;
- Een parkeerdruk hoger dan 85% voorkomen

De essentie van het parkeerbeleid wordt in Hoofdstuk 5.2 Parkeernormen beschreven:

Parkeerregulering gaat over het bestrijden van parkeeroverlast in een bestaande situatie. Met parkeernormen heeft de gemeente een middel in handen om bij nieuwe ontwikkelingen de parkeerdruk in de openbare ruimte niet te laten verhogen.

Om aan te geven welk belang de gemeente hieraan koppelt hierbij een niet mis te verstane screenshot uit het betreffende hoofdstuk:

*Het doel van parkeernormen
is er voor te zorgen dat een nieuwe (her)ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning
noodzakelijk is, niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. De eenvoudigste manier daarvoor
is te eisen dat een ontwikkeling op haar locatie in de eigen parkeerbehoefte voorziet.*

Nota Parkeernormen 2021

De Nota parkeernormen 2021 stelt dat bij planontwikkeling een parkeervraag behoort, ofwel een parkeerbehoefte. Het uitgangspunt is, en dit is een essentieel punt, is dat de ontwikkeling geen

parkeeroverlast in de nabije omgeving mag veroorzaken.

Vervolgens beschrijft de Nota Parkeernorm hoe te komen tot de Parkeereis: het aantal parkeerplaatsen dat minimaal nodig is om in de eigen parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling te voorzien (merk op: inclusief bezoek).

Hierbij kan in het kader van 'Beter benutten' (H3.7) de parkeeropgave (deels) ingevuld worden met openbare ongebruikte als de initiatiefnemer aan kan tonen dat er restcapaciteit beschikbaar is d.m.v. een parkeerdrukmeting door een erkend bureau. Dit onderzoek moet aantonen dat de parkeerbalans in de omgeving zodanig is dat met de toename vanuit de ontwikkeling de reguliere parkeerdruk niet boven de 75% uitkomt.

Hierbij wordt opgemerkt dat het benutten van restcapaciteit geen recht is, maar een eventuele gunst van de gemeente.

Tot slot komt de Nota Parkeernormen in 'hoofdstuk 3.8 – Parkeerfonds' met 2 opties wat gedaan kan worden op het moment dat een parkeereis resteert waaraan niet (volledig) op eigen terrein voldaan kan worden:

1. Het verkleinen van de ontwikkeling zodat de parkeereis lager is en wel in de parkeerbehoefte kan worden voorzien,
2. Het bijdragen aan het parkeerfonds, waarmee de gemeente parkeercapaciteit kan realiseren.

Dit is belangrijk, er zijn 2 opties!

De 1ste optie, verkleinen van de ontwikkeling, is in lijn met het uitgangspunt van de Nota, nl. dat ontwikkelingen geen parkeeroverlast in de nabije omgeving mag veroorzaken.

De 2de optie is niet in lijn met het uitgangspunt van de Nota, het werkt namelijk parkeerdruk verhoging in de hand.

De exacte intentie van H3.8, optie 2 – Afkoop t.o.v. H3.7 Afkoop indien parkeerdruk niet boven de 75% uitkomt is niet duidelijk.

Gevoelsmatig geeft dit artikel de gemeente altijd de optie Afkoop toe te staan; dit vermoedelijk ter financiering van de toekomstige gebouwde parkeervoorziening genoemd in de Verordening Parkeerfonds 2021 (zie volgende punt) zodat de gemeente budget neutraal parkeerbeleid kan voeren.

Men stelt dat 'de parkeereis in principe volledig ten lasten kan worden gelegd aan de gemeente door per parkeerplaats een bijdrage te doen in het parkeerfonds. De gemeente neemt daarmee niet alleen 1op1 de parkeereis van de ontwikkeling over, maar gebruikt dit ook voor een algemene verlaging van de parkeerdruk in de binnenstad'.

De parkeerdruk komt daarmee ten laste van de omwonenden van de locatie waar de afkoop wordt toegestaan.

Verordening Parkeerfonds 2021

Artikel 4: Om daadwerkelijk te komen tot een acceptabele parkeerdruk in de binnenstad van Oudewater zijn er minstens 100 extra parkeerplaatsen nodig, waarbij de voorkeur uitgaat naar minstens 200 extra parkeerplaatsen

Artikel 5: De kosten voor een gebouwde voorziening (minimale variant) op de in het Parkeerbeleid enige als reële uitbreidingmogelijkheid benoemde locatie voor grote parkeerausbreidingen, t.w. het parkeerterrein naast het stadskantoor langs de Waardsedijk, bedraagt naar schatting ongeveer 1.000.000 euro.

De potentiële bijdrage voor het aantal parkeerplaatsen voor de komende 5 jaar is op dit moment in te schatten en bedraagt ongeveer 50 parkeerplaatsen. Voor een bedrag van 20.000 euro per parkeerplaats kan daarmee de minimale variant van een parkeerdek gefinancierd worden(!)

Artikel 6: dat de gemeente zich verplicht, binnen 10 jaar na datum van de vergunningverlening, de gelden in te zetten voor extra parkeercapaciteit.

Indien de gemeente Oudewater niet binnen 10 jaar aan de verplichting heeft voldaan, heeft de ontwikkelaar van het plan recht op restitutie van het gestorte bedrag inclusief wettelijke rente en indexering.

Onze visie op (de uitvoering) van dit beleid

Zoals gesteld biedt de 'Nota Parkeernormen 2021' 2 opties voor beoordeling van ontwikkelingen waarbij sprake is van een restant parkeereis:

Optie 1 - Verkleinen ontwikkeling, welke is in lijn met het beleid.

Optie 2 - Afkoop, welke niet in lijn met het beleid omdat het parkeerdruk verhogend werkt.

Kijkend naar parkeerdruk verhogende ontwikkelingen de afgelopen jaren lijkt eigenlijk voornamelijk

ingezet op optie 2 – Afkoop.

Een en ander wordt onderstreept door de Verordening Parkeerbonds Oudewater; hierin wordt namelijk voorgesorteerd op een schatting van 50 parkeerplaatsen die de komende 5 jaren afgekocht zullen worden zodat de benodigde parkeervoorziening a 1.000.000 euro gefinancierd kan worden.

Geconcludeerd kan worden dat de gemeente niet van plan is parkeerdruk te verlagen, maar de parkeerdruk de komende 5 jaar zelfs met minstens *50 plekken wil laten oplopen!*

Dit baart ons ernstig zorgen in relatie tot dit ontwerp; wij vrezen dat dit plan zal gaan behoren tot de genoemde geschatte 50 parkeerplaatsen en de gemeente in het kader van financiering parkeervoorzieningen én woningtekort zonder meer bereid is mee te werken aan deze parkeerdruk verhogende plannen, ondanks de intentie van het beleid parkeerdruk niet verder op te laten lopen dan wel te verlagen.

Toekomstbestendig parkeren

Hoofdstuk 5 - Toekomstbestendig parkeren in Parkeerbeleid Oudewater schets het volgende niet rooskleurige toekomst beeld:

De inschatting is dat naast de vergunde ontwikkelingen en groei autobezit, er de komende vijf jaar nog eens zo'n 50 woningen/appartementen bij komen in het gereguleerde gebied, waarvan een groot deel door woningsplitsing. Uitgaande van een mix van koop en huur appartementen moeten we hierbij volgens de flankerende nota parkeernormen denken aan een behoefte van zo'n 75 extra parkeerplaatsen. Deze plaatsen kunnen hoogst waarschijnlijk niet op de eigen plot van de ontwikkeling worden voorzien. Er is hiervoor weinig tot geen ruimte in het gereguleerde gebied. De parkeerbehoefte moet daarmee vervuld worden door parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Als deze ontwikkelingen doorgaan als hiervoor beschreven is de verwachting dat we binnen vijf jaar een tekort van 200 plaatsen of meer hebben bereikt.

Merk op dat de kleur van deze tekst is overgenomen uit het originele document, waarbij de intentie duidelijk moge zijn; het gewicht van deze alarmerendere boodschap benadrukken!

Voorstel tot verbetering verdeling 'Afkoopbare' openbare parkeerplaatsen

Wij zouden de gemeente graag een voorstel doen om bovenstaande toekomstbeeld iets te verbeteren door een betere inzet van via afkoop te vergeven schaarse openbare parkeerplaatsen. Namelijk, als op voorhand al duidelijk is dat door woningsplitsing een (nog) groter tekort zal ontstaan, lijkt het logisch een tweedeling te maken in het soort ontwikkelingen waar een restant parkeereis is:

1. Ontwikkelingen die gebonden zijn aan het gereguleerde gebied, zoals bij woningsplitsing.
2. Nieuwe ontwikkelingen die niet plaatsgebonden zijn (nieuwbouw).

Met bovenstaande tweedeling, wordt een goed te onderbouwen keuze mogelijk welke van de twee opties uit de Nota Parkeernormen (verkleinen vs afkoop) toe te passen bij het bepalen van de oplossing bij ontwikkelingen met restant parkeereis. Hierdoor kunnen schaarse openbare parkeerplaatsen in het gereguleerde gebied gereserveerd worden voor plaatsgebonden ontwikkelingen.

Keuze oplossing o.b.v. voorgestelde tweedeling:

- Bij plaatsgebonden ontwikkelingen zoals woningsplitsing zou inzet van optie 2 – Afkoop mogelijk zijn in het gereguleerde gebied.
- Nieuwe ontwikkelingen zonder restant parkeereis kunnen gewoon in het gereguleerde gebied doorgang vinden.
- Nieuwe ontwikkelingen met restant parkeereis hebben de keuze, Optie 1 – verkleinen ontwikkeling tot er geen restant is, of de ontwikkeling naar buiten het gereguleerde gebied verplaatsen, waar meer ruimte is voor ontwikkelingen.

Bovenstaand voorstel verbetert de inzet van schaarse openbare parkeerplaatsen (voor zover die er überhaupt zijn) voor ontwikkelingen in het gereguleerde gebied, door deze parkeerplaatsen te reserveren voor plaatsgebonden ontwikkelingen in het gereguleerde gebied.

Dit voorstel dient daarnaast ook het belang van de omwonenden van het Plesmanplantsoen; o.b.v. dit voorstel, 'Nieuwe ontwikkeling met restant parkeereis' zou inhouden dat de ontwikkeling verkleind moet worden of elders buiten het gereguleerde gebied gerealiseerd zou moeten worden!

Onze visie op het ontwerpplan, context parkeerdruk

Het verbaast ons zeer dat deze plannen al de status Ontwerp hebben gekregen en dat daarbij al is

uitgegaan van de afkoop van twee parkeerplaatsen in het openbaar gebied.
Namelijk Afkoop van Parkeerplaatsen is een parkeerdruk verhogende oplossing; en het parkeerbeleid is juist gericht op het voorkomen van toename van parkeerdruk; dat hebben we in de voorgaande paragrafen juist kunnen zien.

Voor de volledigheid puntsgewijs nog even een paar highlights.

- Parkeerbeleid 2021, Hoofdstuk 5.2, Parkeernormen:

*Het doel van parkeernormen
is er voor te zorgen dat een nieuwe (her)ontwikkeling waarvoor een omgevingsvergunning
noodzakelijk is, niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. De eenvoudigste manier daarvoor
is te eisen dat een ontwikkeling op haar locatie in de eigen parkeerbehoefte voorziet.*

Merk op dat dit een screenshot uit betreffende document betreft, waarmee men het belang aangeeft van het beleid.

- Parkeerbeleid 2021, Hoofdstuk 2.5:
Ervaringen wijzen uit dat in de gemeente soms is afgeweken van de richtlijnen (CROW), met als gevolg dat de parkeervraag zich niet altijd binnen de grenzen van nieuwe plannen heeft opgelost. In de binnenstad heerst echter al een hoge parkeerdruk. Daardoor is er geen goed alternatief beschikbaar is en neemt de parkeerdruk, alsmede de onvrede van parkerende automobilisten, alsmaar toe.
- Parkeerbeleid 2021, Hoofdstuk 2.6:
Een belangrijk knelpunt is dat de parkeerdruk de maximale grens van het toelaatbare (wat wenselijk is voor een vitale binnenstad) inmiddels lijkt te hebben overschreden.
- Nota Parkeernormen 2021, inleiding:
Deze beleidsregel moet voorkomen dat de parkeerdruk in de binnenstad te hoog wordt.
- Nota Parkeernormen, Hoofdstuk 3.7 – Beter benutten
De parkeerdruk aan het Plesmanplantsoen zonder de toename vanuit de ontwikkeling zo goed als altijd boven de 75% uitkomt; het afgelopen half jaar gemiddeld 93% (eigen meting)
- Hoofdlijnen akkoord 2022 - 2026:
Het streven blijft: minder parkeerdruk

Wethouder Ten Hagen heeft over dit onderwerp tijdens de vergadering Forum Ruimte 19-09-2023 (ca 1 min. in het audiofragment) aangegeven dat het project op een soort van Hold is gezet tot er een goede oplossing voor het parkeerprobleem is.

Gezien het feit dat de initiatiefnemer in het ontwerp-besluit is gevraagd een parkeerdruk onderzoek te laten doen om aan te tonen dat de parkeerbalans in de omgeving zodanig is, dat met de toename vanuit de ontwikkeling de reguliere parkeerdruk niet boven de 75% uitkomt, lijkt het mij dat er nog géén oplossing voor het parkeerprobleem is.

Aantal parkeerplaatsen aan het Plesmanplantsoen

In Hoofdstuk 3.2 – Verkeer en parkeren van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan stelt de projectontwikkelaar het volgende: 'Aan het Plesmanplantsoen zijn 131 parkeerplaatsen aanwezig (124 op parkeerterrein en 7 langspaarkeerplaatsen)

De beschikbare parkeercapaciteit is echter ruim een factor 2,5 lager dan geschetst door de ontwikkelaar.

Opzettelijk of per ongeluk, wij vinden het een blunder van wereldformaat; dat niemand dit gezien heeft verbaast ons ten zeerste! De getallen gebruikt in de toelichting bij het ontwerp zijn afkomstig van het Advies 'Parkeerbeleid binnenstad Oudewater' n.a.v. het parkeerdruk onderzoek door Empaction in 2018 in opdracht van de gemeente, waarin een kaart van binnenstad van Oudewater de ogenschijnlijke parkeercapaciteit op de betreffende locatie aangeeft.

Hieronder een uitsnede van de betreffende kaart met daarop in geel de beoogde bouwlocatie. De vermeende 124 en 7 parkeerplaatsen zijn in het midden van de kaart te zien.



De genoemde getallen op de kaart zijn in werkelijkheid niet de parkeercapaciteit op de aangegeven locatie, maar het betreffende sectienummer, toegekend door Empaction die het parkeerdruk onderzoek in opdracht van de gemeente Oudewater heeft uitgevoerd.

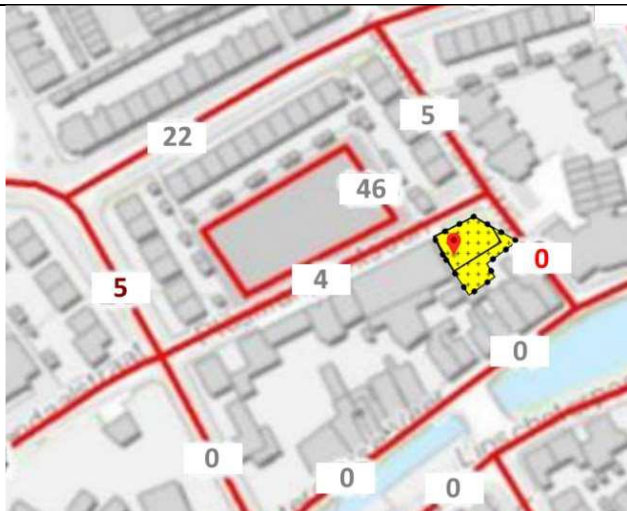
De genoemde sectienummers verwijzen naar een tabel met per sectienummer het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Een afgeleide van deze tabel is hieronder te zien.

Bijlage 1: Capaciteit

Secties	Straatnaam	Capaciteit (ppl)
7	Plesmanplantsoen	4
11	Noord-Linschoterkade	0
18	van der Griendstraat	5
19	van der Griendstraat	4 privé: 0
24	Biezenpoortstraat	0
25	Amsterdamse Veer	0
26	Biezenpoortstraat	5
52	Oude Singel	22
57	Vinkenbuurt	0
124	Plesmanplantsoen - Parkeerterrein	46

Merk op dat de onderzoekers van Empaction een fout hebben gemaakt waarbij onder sectienummer 19 4 'openbare' parkeerplaatsen zijn geregistreerd. Dit betreffen echter privé parkeerplaatsen van de bewoners van Griendstraat 10 - 19.

Om een beeld te schetsen van de daadwerkelijk beschikbare openbare parkeerplaatsen is dezelfde uitsnede van de kaart nogmaals gemaakt met daarin verwerkt de parkeercapaciteit volgens de bovenstaande tabel.



Het zelfde rapport van Empaction brengt in beeld op welke locaties een opvallend hoge parkeerdruk is waargenomen. Zoals te zien is geldt dit in hoge mate voor het Plesmanplantsoen, wat logisch is, gezien de status als openbaar parkeerterrein voor bezoekers van de binnenstad (toeristen). Daarnaast het feit dat het betreffende parkeerterrein ook gebruikt wordt door een grote groep bewoners uit de omgeving.

- Parkeerdruk > 90%
- Parkeerdruk > 90%
- Parkeerdruk > 90%
- Parkeerdruk > 90%
- Parkeerdruk > 90%
- Parkeerdruk < 60%



Eigen parkeerdruk onderzoek

Sinds augustus 2023 registreren wij iedere avond tussen 19:00 en 20:00 de bezetting van het Plesmanplantsoen; zie tabel hieronder over de maand januari van dit jaar:

		Hoofd (45)	EV (2)	4 plekje	Illegaal	Bez. Grd, excl. illg	Bez. grd, incl. illg
zondag 31 december 2023	20:07	4	2	0	0	86,23529412	86,23529412
maandag 1 januari 2024	20:00	3	0	0	2	94,11764706	98,03921569
dinsdag 2 januari 2024	19:58	6	1	0	0	86,2745098	86,2745098
woensdag 3 januari 2024	20:00	5	1	0	1	88,23529412	90,19607843
donderdag 4 januari 2024	19:55	5	2	0	1	86,2745098	88,23529412
vrijdag 5 januari 2024	19:58	5	2	0	0	86,2745098	86,2745098
zaterdag 6 januari 2024	20:07	0	0	0	3	100	105,8823529
zondag 7 januari 2024	19:56	8	0	0	3	84,31372549	90,19607843
maandag 8 januari 2024	19:58	3	0	0	1	94,11764706	96,07843137
dinsdag 9 januari 2024	20:59	1	0	0	0	98,03921569	98,03921569
woensdag 10 januari 2024	19:57	5	1	0	0	88,23529412	88,23529412
donderdag 11 januari 2024	20:03	5	1	0	1	88,23529412	90,19607843
vrijdag 12 januari 2024	20:00	1	1	0	1	96,07843137	98,03921569
zaterdag 13 januari 2024	20:04	1	0	0	1	98,03921569	100
zondag 14 januari 2024	22:33	0	0	0	3	100	105,8823529
maandag 15 januari 2024	20:25	0	0	0	1	100	101,9607843
dinsdag 16 januari 2024	20:17	2	1	0	2	94,11764706	98,03921569
woensdag 17 januari 2024	20:00	5	1	1	1	86,2745098	88,23529412
donderdag 18 januari 2024	19:17	0	1	0	0	98,03921569	98,03921569
vrijdag 19 januari 2024	19:55	0	1	0	0	98,03921569	98,03921569
zaterdag 20 januari 2024	19:57	0	0	0	6	100	111,7647059
zondag 21 januari 2024	19:55	0	0	0	3	100	105,8823529

U ziet, erg veel rest capaciteit is er niet, regelmatig is er zelfs geen restcapaciteit. Stel dat men wel tot Afkoop over zou mogen gaan, dan betekent dat $1 / (45 + 2 + 4) = \text{ca. } 2\%$ bijdrage aan de vulling van de parkeercapaciteit per auto. Bij de 2 auto's betekent dat derhalve een toename van de parkeerdruk met circa 4%.

Aantal af te kopen parkeerplaatsen

De in het ontwerp aangegeven afkoop van 2 parkeerplaatsen is naar onze mening niet afdoende. De beschikbare ruimte op het achter terrein van het appartementen complex is te klein voor de realisatie van 4 parkeerplaatsen; er is hoogstens ruimte voor 3 plaatsen.

Voor de bewijsvoering hiervoor verwijs ik u naar het hoofdstuk 'Haalbaarheid parkeerplaatsen' Belangrijkste punt is hier is dat er niet 2, maar 3 plekken afgekocht zouden moeten worden, een toename van de parkeerdruk met 6%.

Daarnaast vrezen wij dat de bewoners van het appartementencomplex het 'eigen parkeerterrein' zullen mijden omdat het een onpraktisch parkeerterrein betreft aan de achterkant van het gebouw (verklaring in hoofdstuk het hoofdstuk 'Haalbaarheid parkeerplaatsen'), terwijl direct vóór de ingang van het gebouw 4 openbare parkeerplaatsen en even verderop het openbare parkeerterrein aan het Plesmanplantsoen ligt.

Een soortgelijke situatie als beschreven in Nota Parkeernormen 2021 Hoofdstuk 3.6 - Eigen terrein, in de Toelichting: In de praktijk blijkt dat een groot gedeelte van de theoretische capaciteit van de privé parkeergelegenheid niet wordt gebruikt en auto's toch regelmatig op de openbare weg geparkeerd worden.

Status als officiële parkeerplaats voor bezoekers

Het parkeerterrein aan het Plesmanplantsoen is samen met het parkeerterrein aan de Waardse Dijk aangewezen als lang-parkeerterrein voor bezoekers van Oudewater. Derhalve dient er naar onze mening een zekere reserve in acht genomen te worden voor dit doel, welke mee zou moeten wegen in de overweging afkoop al dan niet toe te staan.



Conclusie

Hoe dan ook leidt de beoogde ontwikkeling zoals deze nu is voorgesteld onherroepelijk tot extra parkeerdruk op een locatie waar de parkeerdruk al uitzonderlijk hoog is. Eigen onderzoek toont dat aan, maar we hebben er alle vertrouwen in dat ook het in het Ontwerpbesluit verlangde parkeerdruk onderzoek zal aantonen dat er weinig tot geen rest capaciteit beschikbaar is voor de restant parkeereis van deze ontwikkeling.

Wij vragen u daarom met klem bij de beoordeling van deze ontwikkeling u te laten leiden door de feiten, en als de feiten dit inderdaad uitwijzen, bij de beoordeling daadwerkelijk Optie 1 – ‘Verkleinen van de ontwikkeling zodat een lagere parkeereis ontstaat die op eigen terrein ingevuld kan worden’ aan de ontwikkelaar terug te koppelen.

Wij zijn niet de enige die u vragen niet met nieuwe parkeerdruk-verhogende ontwikkelingen mee te gaan; sinds begin januari 2024 hebben wij hiertoe de petitie ‘Stop verdere verhoging parkeerdruk in Oudewater’ online gezet, welke tot op het moment van dit schrijven [(10-02-2024) 116] ondertekenaars heeft opgeleverd.

Het gaat hier om inwoners van Oudewater, maar ook familie, vrienden en kennissen van inwoners van Oudewater die met enige regelmaat Oudewater bezoeken en daarbij gebruik wensen te maken van een van de openbare parkeerterreinen van Oudewater!

Reactie gemeente:

Nota Parkeernormen Oudewater

De Nota Parkeernormen, vastgesteld in 2021, bepaalt de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling. De Nota parkeernormen biedt meerdere methoden om tot een parkeeroplossing te komen. Deze worden stapsgewijs gevolgd. Eerst bepaalt men de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling. Wanneer sprake is van een transformatie kan de parkeervraag van de huidige functie worden gebruikt om de parkeervraag te salderen. Salderen zorgt ervoor dat parkeertekorten in het verleden niet worden afgewenteld op de nieuwe ontwikkeling. Na saldering wordt de nieuwe parkeereis bepaald.

In beginsel wordt de volledige parkeerbehoefte opgelost op eigen terrein. Wanneer dit niet mogelijk is kan de aanvrager, met toestemming van de gemeente, gebruik maken van restcapaciteit in de openbare ruimte. Hierbij moet de aanvrager aantonen dat de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling binnen een acceptabele loopafstand niet boven de 75% uitkomt. Ook geeft de parkeerdrukmeting de gemeente en belanghebbenden een beeld van de gevolgen. Wanneer de aanvrager niet tot een passende oplossing is gekomen bestaat de mogelijkheid om een bijdrage te doen aan het parkeerfonds. Hiermee neemt de gemeente de verantwoordelijkheid voor het aanleggen van de parkeerplaatsen één op één over. Per niet gerealiseerde parkeerplaats moet een storting gedaan worden in het parkeerfonds.

Parkeernorm voor bestemmingsplan ‘Plesmanplantsoen 6, Oudewater’

Voor het bepalen van de parkeernorm is gebruik gemaakt van de Nota Parkeernormen 2021. In de nota is opgenomen in Hoofdstuk 3.1 dat de parkeernormen meebewegen met de kencijfers van de CROW. In 2024 is de CROW met een nieuwe publicatie van de kencijfers gekomen. De nieuwe kencijfers bevatten wijzigingen in de woning categorieën, parkeernormen voor bewoners en bezoekers en in de aanwezigheidspercentages (zie hieronder kerncijfers CROW, 2024).

Koop, appartement, 75-100 m² bvo									
	Parkeerkencijfers(per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,5	1,3	0,7	1,5	0,9	1,7	5 - 8% per woning
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,6	1,4	0,8	1,6	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	

Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m² bvo									
	Parkeerkencijfers(per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,2	0,8	0,2	1,0	0,3	1,1	0,5	1,3	5- 8% per woning
Sterk stedelijk	0,2	1,0	0,3	1,1	0,5	1,3	0,6	1,4	
Matig stedelijk	0,3	1,1	0,4	1,2	0,6	1,4	0,6	1,4	
Weinig stedelijk	0,3	1,1	0,4	1,2	0,6	1,4	0,6	1,4	

Bron: Kerncijfers CROW 2024

De beoogde ontwikkeling gaat uit van twee koopappartementen (middel) en twee huurappartementen (in de vrije sector). De appartementen hebben een oppervlakte van circa 86 tot 90 vierkante meter. De ontwikkeling valt in het gebied 'Rest Bebouwde Kom'. In de Nota Parkeernormen 2021 wordt aangegeven dat de parkeernormen van de gemeente Oudewater in het midden van de bandbreedte van de CROW zitten (voor Plesmanplantsoen gelden dan een norm van 1,4 parkeerplaats voor de koopappartementen en een norm van 1,0 parkeerplaats voor huurappartementen). Reden hiervoor is dat het autobezit in de gemeente Oudewater overeenkomt met het gemiddelde autobezit van Nederland. De 'oude' parkeernormen zijn ook op deze wijze ontstaan. Met het wijzigen van de CROW-kencijfers wijzigen de gemeentelijke parkeernormen dus mee naar het nieuwe kencijfer en dan het midden van de bandbreedte.

De parkeernormen welke worden gebruikt voor deze ontwikkeling zijn:

Koopappartement (middelduur)	75 - 100 m ²	1,4 per appartement
Huurappartement (vrije sector)	75 - 100 m ²	1,0 per appartement

Voor bezoekers geldt een parkeernorm van 0,2 per appartement.

Normatief heeft deze ontwikkeling een parkeervraag van 5,6 = ((2*1,4) + (2*1,0) + (4*0,2)) parkeerplaatsen, afgerond 6.

Dubbelgebruik parkeerplaatsen

Vervolgens wordt dubbelgebruik toegepast. Bewoners en bezoekers zijn niet tegelijkertijd over de week en dagdelen aanwezig. Verdeeld over de week is de totale parkeervraag als volgt:

Parkeerberekening Plesmanplantsoen 6, aanwezigheidspercentages										
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	koopavond	Vrijdagmiddag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%
Bezoekers	40%	40%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	koopavond	Vrijdagmiddag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Bewoners	2,88	2,88	4,32	4,8	3,84	3,36	3,36	3,6	3,84	3,6
Bezoekers	0,32	0,32	0,6	0	0,56	0,48	0,8	0,8	0,8	0,72
Totaal	3,2	3,2	4,92	4,8	4,4	3,84	4,16	4,4	4,64	4,32

Het maatgevende moment van de nieuwe ontwikkeling is 'Werkdag avond' met een parkeervraag van 4,92. Hier ontstaat in de nieuw te realiseren situatie de grootste parkeervraag. Afgerond naar boven is de parkeervraag dus 5. Van deze parkeervraag worden vier parkeerplaatsen op eigen terrein opgelost en 1 parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Parkeernorm bestaande huurwoning (huidige functie) met salderen

Omdat het herontwikkeling betreft wordt de parkeervraag van de huidige bestemming gesaldeerd van de parkeervraag van de nieuwe bestemming. Parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen niet worden gesaldeerd, het gaat dus alleen om de parkeervraag in de openbare ruimte. In dit geval is dat de parkeervraag van de bezoekers van de sociale huurwoning. Het salderen van het aandeel bezoekers heeft geen effect op de parkeervraag van de ontwikkeling. Ook als we de volledige parkeervraag van de bezoekers (0,2) salderen, blijft het aantal te realiseren parkeerplaatsen afgerond naar boven 5 parkeerplaatsen.

Restcapaciteit in de omgeving

De initiatiefnemer kan de volledige parkeervraag niet oplossen op eigen terrein. Om deze reden is de aanvrager op zoek gegaan naar restcapaciteit in de openbare ruimte. Hierbij is onderzoek gedaan naar de parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling op de momenten dat de parkeervraag van de nieuwe ontwikkeling het hoogst is. In opdracht van de initiatiefnemer is door 4-Traffic B.V. de 'Rapportage parkeeronderzoek Doctor Plesmanplantsoen 6 – Oudewater' (jun 2024, kenmerk R-0460) opgesteld. Dit rapport laat zien dat de parkeerdruk in de directe omgeving op dit moment al boven de 75% uitkomt. De ontwikkeling kan dus geen gebruik maken van restcapaciteit in de omgeving. Dit rapport is als bijlage 1 bij de 'Nota beantwoording van zienswijzen' gevoegd.

Parkeerfonds

De totale parkeervraag van de ontwikkeling betreft 5 parkeerplaatsen. Van deze 5 parkeerplaatsen worden 4 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. De restvraag van 1 parkeerplaats kan niet op een acceptabele manier worden opgelost in de openbare ruimte. De initiatiefnemer heeft, na verlopen van alle stappen een laatste optie, besloten de resterende parkeerplaats af te kopen. De nadere voorwaarde voor de afkoop regeling zijn te vinden in een verordening van de gemeenteraad: Verordening van de raad van Oudewater houdende regels voor een parkeerfonds (Verordening Parkeerfonds Oudewater 2021) | Lokale wet- en regelgeving.

In de plantoelichting wordt opgenomen dat bij voor de twee koopappartementen (middel) en twee huurappartementen (in de vrije sector) in totaal vijf parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Hiervan worden er vier op eigen terrein en één parkeerplaats wordt afgekocht.

3.13 CROW uitgave

Inmiddels is de CROW-uitgave 2018 geldend. Het gaat (kennelijk) om twee koopappartementen midden (middelduur) , en twee koopappartementen goedkoop. In tabel 3.1 van de toelichting op het bestemmingsplan zijn de parkeerkencijfers opgenomen. Gerekend is met de norm van 1,6 voor het appartement midden en 1,3 voor het appartement goedkoop. Toegepast wordt de norm voor de rest bebouwde kom. Dit leidt tot een parkeerbehoefte van 6 parkeerplaatsen. Dit is niet correct. Bij correcte toepassing van de kencijfers uit deze uitgave blijkt dat in het bestemmingsplan van een te lage parkeerbehoefte is uitgegaan. Het zijn er ten minste 7. Dit getal wordt in het onderstaande onderbouwd.

Volgens de Kencijfers is de parkeerbehoefte voor de rest bebouwde kom van max. 2,0 tot 2,3 parkeerplaats voor een appartement koop midden, en max. 1,7 tot 2,0 voor een appartement koop goedkoop. Zie daarvoor de kencijfers hieronder in afb. 3 en 4.

Koop, appartement, midden									
	Parkeerkencijfers (per woning)								Aandeel laadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	0,8	1,6	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	0,3 - 0,5% per woning
Sterk stedelijk	0,9	1,7	1,1	1,9	1,3	2,1	1,5	2,3	
Matig stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,4	2,2	1,5	2,3	
Weinig stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
Niet stedelijk	1,0	1,8	1,3	2,1	1,5	2,3	1,5	2,3	
Opmerking: Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Afbeelding. 3: Kencijfers uit CROW-uitgave 2018 voor koop, appartement, midden

Koop, appartement, goedkoop									
Parkeerkencijfers (per woning)									Aandeel laadpunten
Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied			
min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.		
Zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	0,07 - 0,2% per woning
Sterk stedelijk	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
Matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Niet stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Opmerking: Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Afbeelding 4: Kencijfers uit CROW-uitgave 2018 voor koop, appartement, goedkoop

Bij deze verdeling gelden vijf gradaties, van zeer sterk stedelijk gebied, tot niet stedelijk gebied. Hoe minder stedelijk, hoe meer parkeerplaatsen nodig zijn. Ook deze vijf gradaties zijn in de tabel aangegeven. Oudewater kan niet als '(zeer) sterk stedelijk gebied' worden aangemerkt.

Sterker nog, CROW classificeert gemeente Oudewater als "een weinig stedelijke gemeente". Zie daarvoor de Nota Parkeernormen 2021 van gemeente Oudewater, Hst 3.1, par. "Actualisatie van parkeerkencijfers, bullet "Stedelijkheidsgraad". In dat geval moet de een na laatste aanduiding worden aangehouden. Voor rest bebouwde kom, weinig stedelijk, geldt dan voor midden een getal tussen 1,5 en 2,3. Voor goedkoop geldt dan een getal tussen 1,2 en 2,0. Dit volgt uit de tabel.

In de Nota Parkeernormen 2021 Oudewater wordt uitgegaan van precies het gemiddelde van de min. en max. getallen. Als uitgegaan wordt van het gemiddelde tussen de kencijfers voor min. en max. dan kom je uit op een kencijfer van 1,9 voor het appartement midden en 1,6 voor het appartement goedkoop. Als deze cijfers met elkaar worden gecombineerd, dan is het totaal 3,8 voor de appartementen midden en 3,2 voor de appartementen goedkoop. In totaal zijn dat exact 7 parkeerplaatsen. In het bestemmingsplan is ten onrechte uitgegaan van 6 parkeerplaatsen. Hier ontbreekt dus 1 parkeerplaats.

Reactie gemeente:

Voor beantwoording van deze zienswijze verwijzen wij naar onze bij 3.12.

3.14 Stedelijke gemeente CROW toelichting

De aanmerking van Oudewater als weinig stedelijke gemeente hangt blijkens de CROW toelichting samen met de dichtheid van de bebouwing, en met de aanwezigheid van voldoende openbaar vervoer, waardoor een auto minder noodzakelijk is voor het dagelijkse vervoer. Er is in Oudewater geen treinstation of tramverbinding beschikbaar. Er is een niet vaak rijdende busverbinding met

andere plaatsen op een behoorlijke afstand waar een NS-station is. Dat betekent dat er veel meer auto's per woning aanwezig zullen zijn.

Reactie gemeente:

In Oudewater is sprake van een hoge parkeerdruk. Fietsen is ook iets wat meer gestimuleerd zou moeten worden in plaats van huishoudens met meerdere auto's. Maar als gemeente vinden wij het ook belangrijk om te voorzien in het oplossen van het woningtekort. Door een initiatief voor woningbouw mogelijk te maken, liefst met parkeren op eigen terrein waarbij het aantal tekorten aan parkeerplaatsen kunnen worden afgekocht, zouden we ook de hoge parkeerdruk in Oudewater kunnen oplossen door het bouwen van een parkeerdek bij het stadskantoor. De gemeente heeft bij deze afkoopregeling de verplichting om deze parkeerplaatsen binnen een afzienbare tijd te realiseren.

3.15 Parkeerplaatsen ontwerpbestemmingsplan Plesmanplantsoen 6

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld: "Afgerond zijn zes parkeerplaatsen nodig voor de vier startersappartementen. Op eigen terrein worden vier parkeerplaatsen gerealiseerd. In het openbaar gebied, grenzend aan het plangebied, is geen mogelijkheid om vier parkeerplaatsen toe te voegen in het openbaar gebied. Het bezoekersaandeel kan evenwel gebruik maken van de bestaande parkeerplaatsen aan het Plesmanplantsoen, omdat hier nog voldoende parkeergelegenheid is op grond van de resultaten van het Parkeerdrukonderzoek Binnenstad Oudewater van 2018. Deze parkeerplaatsen bevinden zich op een acceptabele loopafstand van minder dan 50 meter. Voor het tekort van twee parkeerplaatsen zal een bijdrage worden geleverd in het parkeerfonds, waarmee de gemeente parkeercapaciteit kan realiseren."

In deze toelichting wordt ervan uitgegaan dat vier van de zes parkeerplaatsen in het openbaargebied moeten worden gerealiseerd. Gelet op het gestelde in 3.13 moeten er verder in ieder geval 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Reactie gemeente:

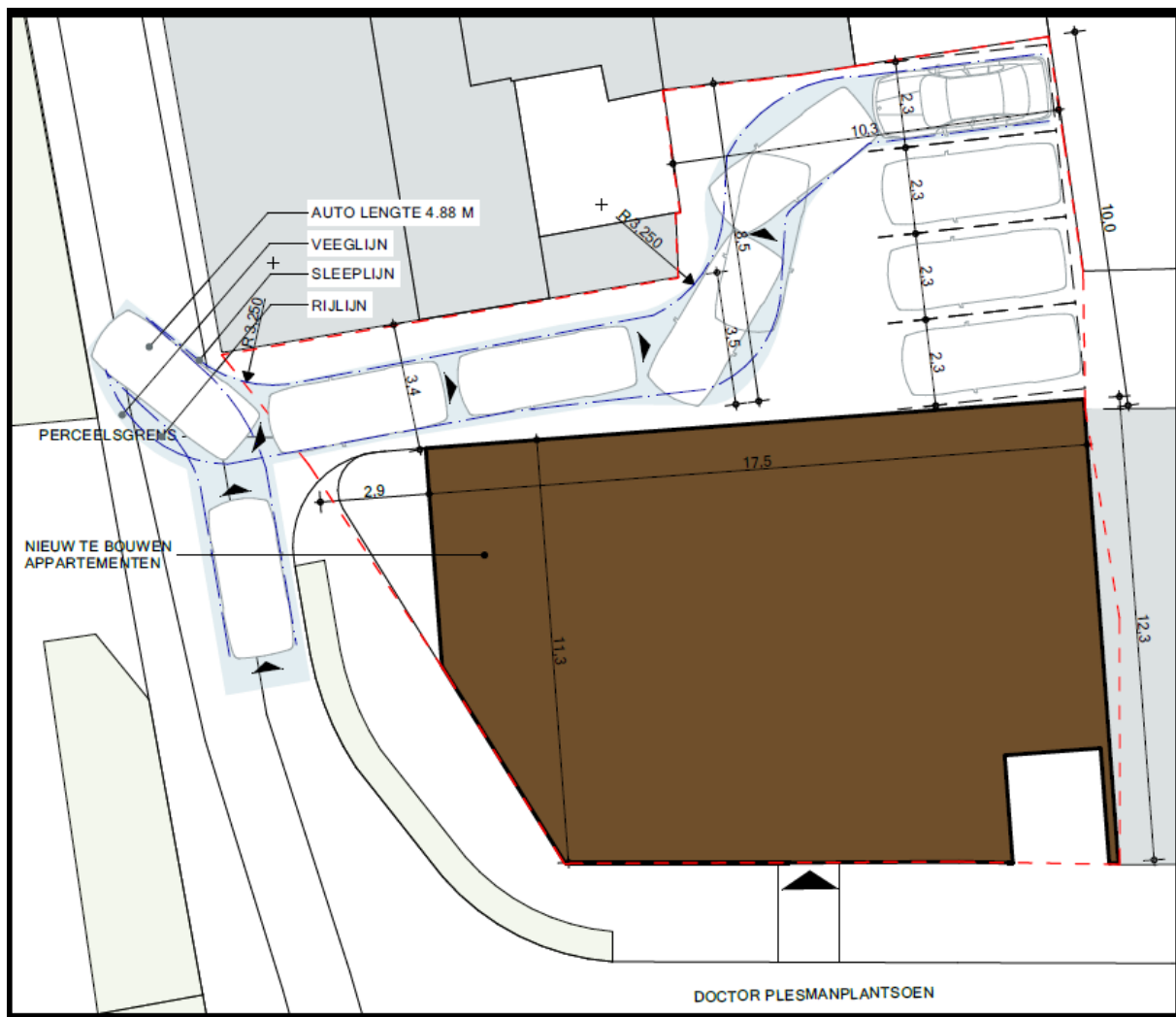
In de toelichting wordt uitgegaan dat er vier parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein en dat er twee parkeerplaatsen benodigd zijn in het openbaargebied. Er wordt uitgegaan van vijf parkeerplaatsen in totaal voor de realisatie van de appartementencomplex. Voor beantwoording hiervan verwijzen wij naar onze bij 3.12.

3.16 Maatvoering parkeerplaatsen

Gesteld wordt dat er op eigen terrein vier parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Cliënten weerspreken dat er op eigen terrein 4 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden. Verwezen wordt naar het haalbaarheidsonderzoek uit 2021, waar nog slechts sprake was van 2 parkeerplaatsen op eigen terrein. De nu ingetekende parkeerplaatsen zijn er alleen ingetekend in een poging om het parkeerprobleem van dit probleem op te lossen. Op deze smalle, slecht bereikbare parkeerplaats kunnen geen vier bruikbare parkeerplaatsen in gebruik zijn. De parkeerplaatsen voldoen niet aan de voorgeschreven breedte. Bovendien worden ze aan drie kanten ingesloten door muren waar de auto's ruim bij vandaan moeten blijven, zodat er geen enkele manoeuvreerruimte bestaat. Dit maakt dat hier geen vier bruikbare parkeerplaatsen ontstaan. Verwacht kan worden dat de eigenaren uit zullen wijken naar parkeren in het openbaar gebied, met als gevolg een verdere toename van de parkeerdruk. Verder is de aanrijroute vrijwel onhaalbaar voor een gemiddelde auto. Hierdoor is het maximum aantal parkeerplaatsen op eigen terrein in werkelijkheid maximaal drie.

Reactie gemeente:

Het is belangrijk dat parkeerplaatsen goed bereikbaar en in te rijden moeten zijn, anders worden ze niet gebruikt en neemt de druk op de openbare parkeerplaatsen toe. De parkeerplaatsen bij Plesmanplantsoen 6 zijn uitgemeten en van draaicirkels en uitdraaicurves voorzien. Hieruit blijkt dat de parkeerplaatsen bruikbaar zijn (zie hiervoor onderstaande tekening).



Figuur 3: Tekening met draaicurves

Na de precieze inmetingen bleek dat er ruimte over was en dat de vier parkeerplaatsen op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd.

3.17 Verwijzing autoverkeer naar Plesmanplantsoen voor parkeren

Uitgaande van 7 benodigde parkeerplaatsen, en drie parkeerplaatsen op eigen terrein, zijn er in dit project per saldo dus in ieder geval 4 parkeerplaatsen te kort, die in het openbare gebied moeten worden ingevuld. Cliënten weerspreken dat dit kan worden opgelost door een bijdrage aan het parkeerfonds. In de eerste plaats is de parkeerdruk ten opzichte van het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied groot. Dit blijkt uit het parkeeronderzoek uit 2018, waaruit bleek dat het Plesmanplantsoen als locatie met de hoogste parkeerdruk werd geregistreerd. Van belang is dat het Plesmanplantsoen een officiële openbare parkeerplaats is, waar bezoekers van buiten de stand actief heen geleid worden. Het gaat daarbij om parkeerplaats P2. Verder is in het onderzoek al ingegaan op de ontwikkelingen in de beschikbaarheid van parkeerplaatsen die zich na uitvoering van het onderzoek hebben voorgedaan. Die leiden tot een vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Reactie gemeente:

Er zijn vijf parkeerplaatsen benodigd, waarvan er vier op eigen terrein worden gerealiseerd en één wordt afgekocht via het parkeerfonds. Het parkeerfonds wordt gebruikt voor het opvangen van de parkeervraag van ontwikkelingen en het verlagen van de algehele parkeerdruk van de binnenstad.

3.18 Bezettingsgraad parkeerplaatsen Plesmanplantsoen

Eén van cliënten heeft zelf een onderzoek gedaan naar de bezettingsgraad van de openbare parkeerplaatsen aan het Plesmanplantsoen. Zijn bevindingen zijn opgenomen in een grafiek van

de bezetting van de parkeerplaatsen op het Plesmanplantsoen en vier parkeerplaatsen aan het Plesmanplantsoen, in totaal 52 parkeerplaatsen. Hij doet dagelijks om 20.00 uur een observatie van alle beschikbare parkeerplaatsen, waarbij de bezetting van de officiële parkeerplaatsen en foutparkeerders is geregistreerd. Het resultaat van deze registratie in de periode van 21 augustus 2023 tot heden wordt overgelegd als bijlage 3.

Reactie gemeente:

In het kader van deze ontwikkeling heeft het adviesbureau 4-Traffic B.V. namens de ontwikkelaar een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Dit heeft plaats gevonden op 28 en 30 mei 2024. De resultaten hiervan zijn terug te vinden in bijlage X.

De gemeente hanteert voor het benutten van restcapaciteit een grens van 75% parkeerdruk. Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat de parkeerdruk binnen de acceptabele loopafstand van de ontwikkeling niet onder de 75% uitkomt. De ontwikkelaar heeft ervoor gekozen om zijn resterende parkeervraag af te kopen.

3.19 Hoge parkeerdruk

Het onderdeel 'Beter benutten' (H3.7) in de Nota Parkeernormen is hier van toepassing, waarbij moet worden nagegaan of de parkeeropgave mogelijk (deels) ingevuld kan worden met openbare ongebruikte parkeerplaatsen als de initiatiefnemer aan kan tonen dat er restcapaciteit beschikbaar is in de omgeving, zodanig dat met de toename vanuit de ontwikkeling de reguliere parkeerdruk niet boven de 75% uitkomt. Die registratie komt uit op een bezettingsgraad van gemiddeld bijna 95% inclusief foutparkeerders. Bij een dergelijk hoge bezetting is voornoemde bepaling dus absoluut niet haalbaar.

Reactie gemeente:

Wij delen de opvatting van de indiener niet. De parkeernota gaat uit van een trapsgewijze werkwijze. Eerst op eigen terrein, daarna afwentelen op openbaar terrein (mits parkeerdruk onder de 75%) en daarna afkoop als niet op eigen terrein of in openbare ruimte kan worden afgewenteld. Dan volgt een beoordeling, ontwikkeling verkleinen (niet gewenst vanwege woningnood) of bijdragen aan het parkeerfonds waarmee de gemeente parkeercapaciteit kan realiseren.

3.20 Hoeveelheid parkeerplaatsen Plesmanplantsoen

Blijkens het beleid in de "Nota Parkeernormen" moet de projectontwikkelaar aantonen dat er in het gebied voldoende ruimte is om de extra parkeerplaatsen te herbergen. Dat is in het plan of de toelichting niet aangetoond. In de toelichting wordt gesteld dat er 131 openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn aan het Plesmanplantsoen. Op het parkeerterrein aan het Plesmanplantsoen zijn in totaal slechts 52 parkeerplaatsen beschikbaar. Het gaat hier om 4 parkeerplaatsen die binnen dat aantal ingepast moet worden; dat is bijna 10% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen dat extra belast gaat worden. Gelet op de hoge bezetting van bijna 95% is geen 10% van het aantal beschikbaar!

Reactie gemeente:

Het klopt dat er op het Plesmanplantsoen 52 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit is niet correct opgenomen in de plantoelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Dit wordt aangepast in het vastgestelde bestemmingsplan.

3.21 Parkeerfonds – Realisatie parkeerdek bij het stadskantoor

In de toelichting is opgenomen: "Voor het tekort van twee parkeerplaatsen zal een bijdrage worden geleverd in het parkeerfonds, waarmee de gemeente parkeercapaciteit kan realiseren." Zoals hiervoor aangegeven moet dat vier parkeerplaatsen zijn. De "Verordening Parkeerfonds Oudewater 2021" geeft aan hoe dit afgerekend kan worden. De Verordening zelf geeft niet aan dat sprake is van de realisering van parkeerplaatsen in de buurt van het project. In de Verordening is alleen sprake van het realiseren van een extra parkeerdek bij het stadskantoor aan de Waardsedijk. Dat is echter op zeer grote afstand van het Plesmanplantsoen gelegen. De CROW normen geven aan dat er maximale loopafstanden bestaan tot de parkeerplaatsen die bij nieuwe woningen worden gerealiseerd. Wat schieten de omwonenden van dit project er nu mee op als er parkeerplaatsen worden gerealiseerd op zeer grote afstand van hun woningen?

Reactie gemeente:

Het parkeerfonds is bedoeld voor het verlichten van de parkeerdruk van de hele binnenstad. Het realiseren van parkeercapaciteit aan één kant leidt ook tot een verlichting van de parkeerdruk aan de andere kant door het zogenoemde waterbedeffect. Echter zijn de bestedingsdoeleinden van het parkeerfonds niet alleen beperkt tot het parkeerterrein naast de Stadskantoor op de Waardsedijk. Wanneer er andere alternatieven zijn voor het realiseren van parkeercapaciteit kunnen deze ook worden gefinancierd vanuit het parkeerfonds.

2. Staat van wijzigingen

Hieronder staan de punten die in het bestemmingsplan worden aangepast:

Toelichting

Naar aanleiding van zienswijze 3.12 wordt aan de plantoelichting de 'Rapportage parkeeronderzoek Doctor Plesmanplantsoen 6 – Oudewater' als bijlage aan de plantoelichting toegevoegd.

Naar aanleiding van zienswijze 3.12 wordt In de plantoelichting wordt opgenomen dat bij voor de twee koopappartementen (middel) en twee huurappartementen (in de vrije sector) in totaal vijf parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Hiervan worden er vier op eigen terrein en één parkeerplaats wordt afgekocht.

Naar aanleiding van zienswijze 3.20 wordt de plantoelichting aangepast. In de plantoelichting wordt opgenomen dat er op de parkeerplaats Plesmanplantsoen 52 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.