

**Bestemmingsplan
'Europaplantsoen 58, Hoogmade'**

Nota van beantwoording zienswijzen

maart 2023

Het ontwerpbestemmingsplan 'Europaplantsoen 58, Hoogmade' heeft van 15 december 2022 t/m 25 januari 2023 ter inzage gelegen. In deze periode zijn in totaal twee zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn hieronder samengevat en beantwoord. De zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

Zienswijze 1		
1.1	Reclamant stelt dat met deze ontwikkeling de parkeersituatie in de wijk verder zal verslechteren. Dit terwijl er in de huidige situatie in de zomer vaak al geen mogelijkheden meer zijn om te parkeren. In de zomer staan er meer dan 50 auto's op het terrein en in de straat kan niet geparkeerd worden, omdat hier ook 20-30 extra auto's staan van gebruikers en bezoekers van de jachthaven. Bovendien staan er op dit moment buiten het vaarseizoen na 18:00 uur ook al auto's op de stoep geparkeerd omdat er geen plek meer is in de straat. Deze parkeerproblematiek gaat ten koste van het woongenot. Reclamant is van mening dat er meer parkeerplaatsen bij moeten.	Er zijn in de huidige situatie niet 50, maar 30 parkeerplaatsen beschikbaar op eigen terrein. Zie verder de beantwoording van zienswijze 2.1.
1.2	Reclamant stelt dat bij de berekening voor het aantal parkeerplekken bij deze bestemmingsplanwijziging een verhouding van één auto op twee woningen wordt aangehouden. Volgens reclamant is de realiteit van de huidige maatschappij dat er twee à drie auto's per woning zijn en dus dat daar ook mee gerekend zou moeten worden.	Dit is onjuist. In paragraaf 4.10.2 van de toelichting valt terug te lezen dat er wordt gerekend met een gemiddelde parkeernorm van 2,3 parkeerplaatsen per vrijstaande woning. In totaal zijn er dus $(6 \times 2,3) = 13,8 \approx 14$ parkeerplaatsen benodigd voor dit project. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
Zienswijze 2		
2.1	Reclamanten stellen dat de berekeningen van de parkeerbelasting in zowel de huidige situatie als na realisatie van zes woningen en het verlagen van het aantal ligplaatsen op basis van niet onderbouwde aannames opgesteld zijn. Reclamanten halen hiervoor de volgende punten aan: - In de wijk zijn in totaal 54 woningen en voor deze woningen zijn in totaal 57 parkeerplekken beschikbaar. Dit voldoet al niet aan de gemeentelijke Nota parkeernormen 2018. Deze geeft als norm minimaal 1,6 parkeerplek per woning. Op dit moment is dit dus 1,1 parkeerplek per woning. - Veel van de bewoners in de wijk hebben twee auto's en sommigen zelfs drie. Aan het einde van de dag (na 18:00 uur) staan er dan ook veel auto's langs de	Reclamanten stippen een bestaand parkeerprobleem aan. Hoewel de aangedragen punten terecht zijn en begrepen kan worden dat dit als frustrerend wordt ervaren, is het vaste jurisprudentie/rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) dat een bestaand parkeerprobleem niet opgelost hoeft te worden bij een nieuwe ontwikkeling. De Afdeling formuleert dit zelf als volgt: <i>"...bij de beoordeling of een project voorziet in voldoende parkeergelegenheid om in de parkeerbehoefte te voorzien alleen rekening mag worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het project"</i>. Een bestaand tekort kan volgens de Afdeling als regel buiten beschouwing worden gelaten. Dat er in de bestaande wijk een tekort zou zijn aan parkeren, heeft daarmee dus niet tot gevolg dat het nieuwe plan zou moeten voorzien in een oplossing hiervoor.

stoepranden en op de stoep geparkeerd, omdat er onvoldoende parkeerplekken zijn. • Voor de voorgenomen bouw van zes woningen wordt er gerekend met een norm van 2,3 parkeerplek per woning en worden er voor de zes nieuwe woningen 14 parkeerplekken gerealiseerd. Dit is conform de gemeentelijke Nota parkeernormen 2018. • Op dit moment zijn er 129 ligplaatsen in de haven. Voor de bezoekers van deze ligplaatsen zijn er op dit moment op het eigen terrein ruim 30 parkeerplekken. Dit is 1 parkeerplek op 4,3 ligplaatsen. • Deze 30 parkeerplekken zijn vaak niet voldoende voor de bezoekers van de ligplaatsen. Hierdoor parkeren de bezoekers langs de stoepranden en op de stoep in de wijk. Op een mooie zomerse dag kan dit oplopen tot soms wel 20 auto's. Dit is de waarneming van de bewoners in de wijk. • In de plannen wordt het aantal ligplaatsen teruggebracht naar 74 ligplaatsen in de haven. Voor de bezoekers van deze ligplaatsen worden er in het plan 4 parkeerplaatsen gerealiseerd (in het plan staan in totaal 17,8 parkeerplekken, hiervan zijn er 13,8 voor de zes vrijstaande woningen). De 4 parkeerplekken voor de ligplaatsen komt neer op 1 parkeerplek op 18,5 ligplaatsen. Dit is fors minder dan de huidige situatie van 1 parkeerplek op de 4,3 ligplaatsen. • Om de parkeerdruk, die volgens reclamant in de huidige situatie dus eigenlijk al veel te hoog is, minimaal gelijk te houden moeten er voor de 74 ligplaatsen minimaal 17 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in het plan, naast de 13,8 parkeerplekken voor de zes vrijstaande woningen.	In paragraaf 4.10.2 van de toelichting valt terug te lezen dat er een bestaande parkeervraag in de openbare ruimte is van 35 parkeerplaatsen en dat dit in de nieuwe situatie 33 parkeerplaatsen zal zijn. Op papier zou er dus zelfs sprake zijn van een minimale verbetering/afname van het probleem. Nu er geen onevenredige verslechtering optreedt in de parkeerdruk, is het plan niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het is van belang om hierbij de volgende aspecten voor ogen te houden: - De locatie valt – volgens de gemeentelijke Nota parkeernormen 2018 – in de 'rest bebouwde kom'. De parkeernorm voor een vrijstaande woning is in dit gebiedstype minimaal 1,9 en maximaal 2,7 parkeerplaatsen. Er wordt gerekend met een gemiddelde parkeernorm van 2,3 parkeerplaatsen per vrijstaande woning. In totaal zijn er dus $(6 \times 2,3) = 13,8 \approx 14$ parkeerplaatsen benodigd voor dit project. Dit is inclusief het parkeren voor bezoekers. Positief is dat er dus gerekend wordt met een gemiddelde, terwijl het ook toegestaan is om met het minimum te rekenen. - Er worden twee parkeerplaatsen per woning op eigen terrein gerealiseerd, op een lange oprit voor een garage. In theorie betreffen dit dus drie parkeerplaatsen. Echter, omdat de praktijk vaak uitwijst dat een garage niet langer als stallingsruimte voor de auto wordt gebruikt, maar vaker als berging bij de woning en een lange oprit ook niet altijd wordt benut voor het parkeren van twee auto's achter elkaar, mogen deze drie parkeerplaatsen – conform de landelijke CROW-normen waar in de gemeentelijke Nota parkeernormen naar verwezen wordt – slechts als 1,3 meegerekend worden. Vandaar dat er op papier dus 'maar' $(6 \times 1,3 =) 7,8$ parkeerplaatsen gerealiseerd worden op eigen terrein. Als in werkelijkheid blijkt dat er een parkeertekort is, dan zullen de bewoners automatisch wel de volledige oprit en indien noodzakelijk zelfs de garage gaan gebruiken. Dat betekent dat er ook gerekend zou kunnen worden met 12-18 parkeerplaatsen op eigen terrein en dan vallen de berekeningen al weer wat positiever uit. In dat geval zullen de 10 parkeerplaatsen in werkelijkheid beschikbaar zijn voor gebruikers van de ligplaatsen en op dagen dat het geen mooi vaarweer is voor omwonenden. - In de toelichting wordt gesproken over 50% van de boten die tegelijk in gebruik zijn op het piekmoment in de zomer. Dit komt overeen met de minimale
---	--

		parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per ligplaats waar de gemeentelijke Nota parkeernormen 2018 over spreekt. Op basis van de informatieavond op 3 oktober 2022 heeft de initiatiefnemer besloten een extra steiger (lees: 29 ligplaatsen) te verwijderen ten opzichte van het oorspronkelijke plan. Daarnaast verdwijnen er ten opzichte van de huidige situatie ook nog eens 26 boten van het vaste land. Dat betekent dat het een stuk minder druk zal zijn in de jachthaven in vergelijking met de huidige situatie. Het gros van de ligplaatshuurders zal bovendien uit Hoogmade en omgeving komen. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.
2.2	Reclamanten maken zich zorgen over het bouwverkeer dat er gaat komen en stelt dat er geen aandacht is voor de belasting van dit bouwverkeer. De straat naar de parkeerhaven is smal en de woningen in deze straat zijn in de jaren '60 gebouwd. De kans op scheuren en schade aan de woningen is volgens reclamanten heel groot. Reclamanten refereren aan het project Hoogmadese Wetering waar speciaal een pad in een weiland gemaakt werd om ervoor te zorgen dat het bouwverkeer niet door wijk hoefde. Reclamanten zien dan ook graag een gefundeerd plan voor het bouwverkeer.	De financiële verantwoordelijkheid voor het project en de daarbij horende risico's worden volledig gedragen door de initiatiefnemers. Met initiatiefnemers is een anterieure overeenkomst gesloten als bedoeld in artikel 6.4a Wet ruimtelijke ordening. Risico's in het kader van de bouw en mogelijke schade bij de bouw bij derden worden dan ook door de initiatiefnemers gedragen. Uiteraard zal er op voorhand alles aan gedaan worden om schade aan de omliggende bebouwing te voorkomen. Bovendien zullen er voor de start van de bouw, bouwkundige opnames gedaan worden in de vorm van een nulmeting. Daarnaast moet voor ieder project aangetoond worden dat er in de uitvoeringsfase zo min mogelijk overlast wordt veroorzaakt voor de bestaande omgeving. Er dienen afspraken gemaakt te worden tussen de initiatiefnemers en de gemeente omtrent bouwverkeer. Dit is echter geen aspect dat ten tijde van de bestemmingsplanwijziging geregeld wordt. <i>Conclusie</i> Dit punt van de zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het plan.