



Gemeenteraad Van de gemeente Oudewater
Postbus 100
3420 DC Oudewater

Het college van burgemeester en wethouders
Van de gemeente Oudewater
Postbus 100
3420 DC Oudewater



Honselersdijk, 7 mei 2024

Uw ref. : Ontwerpbestemmingsplan en ontwerpvergunning Plesmanplantsoen 6 Oudewater

Ons dossiernr. : J24193

Onze ref. : J24193240503zienswijzeJur

Betreft: J24193 – zienswijze bestemmingsplan en ontwerpvergunning 'Plesmanplantsoen 6, Oudewater'

Geachte raad, geacht college,

1. In bovengenoemde zaak is het ontwerpbestemmingsplan 'Plesmanplantsoen 6, Oudewater' en gelijktijdig de ontwerp omgevingsvergunning voor dit perceel ter inzage gelegd. Op 30 januari 2024, en daardoor tijdig, is tegen beide ontwerpbesluiten een pro forma zienswijze ingediend namens de bewoners van 11 adressen in de onmiddellijke omgeving van het Plesmanplantsoen 6 te Oudewater. Verzocht is om een termijn te stellen waarbinnen de gronden van de zienswijze zouden worden aangevuld. De gemeente heeft deze termijn verlengd tot en met heden, zodat de aanvulling op beide pro forma zienswijzen tijdig is ingediend.
2. Het ontwerp bestemmingsplan Plesmanplantsoen 6 heeft betrekking op de bouw van een appartementengebouw voor meerdere woningen. In de ontwerp-omgevingsvergunning is dit volledig uitgewerkt in een appartementengebouw. Het appartementengebouw komt te liggen vlak achter de woningen en tuinen van de bewoners aan de Noord Linschoterkade. De bewoners in de omgeving van Plesmanplantsoen 6 hebben geen bezwaar tegen bebouwing van



dit gebied. Zij vinden dit appartementengebouw echter veel te hoog en te volumineus voor deze kleine locatie. Ook zijn er verschillende andere bezwaren.

Geldende bestemming

3. Van toepassing is de beheersverordening “Oudewater en landelijk gebied Hekendorp en Papekop” uit 2017. Via de beheersverordening is van toepassing het bestemmingsplan “Binnenstad” met wijzigingsmogelijkheid. In het bestemmingsplan “Binnenstad” heeft het hele perceel de bestemming “Erven”. Op het perceel ligt voorts de gebiedsaanduiding “beschermde stadsgezicht”. Hierop mogen bijgebouwen en aan-en uitbouwen en andere bouwwerken worden gebouwd. Deze mogen maximaal 50 m² groot zijn, de goothoogte mag ten hoogste 2,7 m bedragen en de bouwhoogte ten hoogste 4,5 m. Voorts is op een deel van het perceel een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO gelegen. Deze heeft betrekking op een strook grond van ongeveer 10 m diep vanaf het plantsoen.



Afb. 1, bestemmingsplan Binnenstad

4. De Toelichting bij het geldende bestemmingsplan, Hoofdstuk 3.9 – Nieuwe ontwikkelingen, laatste alinea stelt onder het kopje Plesmanplantsoen: *Voor de zuidzijde van het Plesmanplantsoen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om **realisering van kleinschalige stadswoningen op de hier aanwezige diepe achtererven mogelijk te maken (wijzigingsbevoegdheid II)**.*
5. De Wijzigingsbevoegdheid II ten behoeve van woningbouw luidt als volgt:
 2. *Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de gronden die op de plankaart zijn voorzien van de aanduiding "Wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO II" te wijzigen in de bestemming Woon-doeleinden met inachtneming van de volgende bepalingen:*
 - a. *de woningen mogen uitsluitend aaneen worden gebouwd;*
 - b. *de **goothoogte** mag ten hoogste 4 m bedragen;*
 - c. *de **bouwhoogte** mag ten hoogste 7 m bedragen;*

- d. de voorgevel van de woning dient op de grens met de bestemming Verblijfsgebied te worden gebouwd;
- e. ten behoeve van de functie dient, binnen het gebied waar de wijzigingsbevoegdheid van toepassing is, te worden voorzien in **voldoende parkeergelegenheid**;
- f. het straat- en stadsbeeld mag niet onevenredig worden geschaad;
- g. met dien verstande dat de gronden ter plaatse van het Plesmanplantsoen tevens kunnen worden aangewend ten behoeve van de aanleg van parkeerplaatsen.

6. Verder geeft de beheersverordening “Oudewater en landelijk gebied Hekendorp en Papekop” algemene bouw- en gebruiksregels voor het hele verordeningsgebied. Hierin worden extra voorwaarden gesteld aan o.a. archeologie, voldoende parkeergelegenheid en laad- en losruimte.

Ontwerpbestemmingsplan in afwijking van het bestemmingsplan incl. wijzigingsbevoegdheid

- 7. In het ontwerp bestemmingsplan 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.
- 8. De bouw komt veel dicht bij de woningen dan in de wijzigingsbevoegdheid was toegestaan. De wijziging bevoegdheid 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.
- 9. Het nieuwe bestemmingsplan heeft tot gevolg dat de bouwhoogte van de toegestane bebouwing, de wijzigingsbevoegdheid weggedacht, van de in het vigerende bestemmingsplan geldende maximale maat van 4,5 m naar 7 m hoog gaat.
- 10. Er 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” (zie hieronder onder punt 21). 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.



Afb. 2, Plesmanplantsoen 6, Oudewater

11. 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.

Schending van het beschermd stadsgezicht

12. 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.
13. 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.
14. 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 lelijke bestaande bebouwing. Het beschermd stadsgezicht maakt dat er mooie bebouwing moet komen, geen vierkante blokkendoos.

Welstandstoets niet in orde

15. 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 [REDACTED] directeur van MooiSticht. Zie hiervoor verder de uitwerking van het bezwaar dat eerder door cliënten is ingebracht in **bijlage 1** bij deze zienswijze

16. De Welstandsnota stelt dat binnen het beschermd stadsgezicht de welstandstoets niet via mandaat plaats kan vinden, maar door de welstandscommissie 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.

(Gebrek aan) participatie

17. 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.
18. 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 jongstleden 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.

Strijd met de parkeervoorschriften

19. 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.
20. 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.

21. 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									

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

Koop, appartement, goedkoop									
Parkeerkencijfers (per woning)									
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel laadpunten
	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									

Afb. 4 Kencijfers uit CROW-uitgave 2018 voor koop, appartement, goedkoop

22. 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.

23. 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.
24. 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.
25. 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.”*
26. In deze toelichting wordt ervan uitgegaan dat **vier van de zes** parkeerplaatsen in het openbaar gebied moeten worden gerealiseerd. Gelet op het gestelde in al. 23 moeten er verder in ieder geval 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
27. 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.

28. 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.
29. Een 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**.
30. 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.
31. 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!

32. *In de toelichting is opgenomen: "Voor het tekort van twee parkeerplaatsen zal een bijdrage worden geleverd in het parkeerbonds, waarmee de gemeente parkeercapaciteit kan realiseren."* Zoals hiervoor aangegeven moet dat vier parkeerplaatsen zijn. De "Verordening Parkeerbonds 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?

33. Uit het voorgaande blijkt dat aan de voorschriften voor parkeren volstrekt niet is voldaan.

Conclusie

34. Gelet op voorgaande bezwaren verzoek ik uw raad om het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, en het college om de omgevingsvergunning niet te verlenen.

Met vriendelijke groet,



Advocaat

bijlagen: 3

Bijlage 1: Cultuurhistorie

Schets van de omgeving van de beoogde bouwlocatie De hele stadskern, het beoogde perceel en de daar aan grenzende percelen zijn sinds 1977 bij Rijksbesluit aangewezen als Beschermd Stadsgezicht. De direct aan het perceel Plesmanplantsoen 6 grenzende bebouwing bestaat uit relatief kleine, deels cultuurhistorische waardevolle woningen, deels gemeentelijke monumenten, zoals te zien is op de Cultuur Historische waardenkaart, waarvan hiernaast een uitsnede getoond, aangevuld met de beoogde bouwlocatie.



De onderstaande tekening o.b.v. een 3D model van de beoogde situatie geeft aan hoe immens de nieuwe bebouwing wordt ten opzichte van de aangrenzende woningen, temeer daar het appartementen complex dicht op de bestaande bebouwing gepositioneerd is



Duidelijk moge zijn dat het geplande appartementencomplex met een bouwvolume en vormgeving zoals voorgesteld in het ontwerp afbreuk doet aan het cultuur historisch karakter van de buurt. Niet alleen het aangezicht direct ter plaatse wordt geschaad doordat

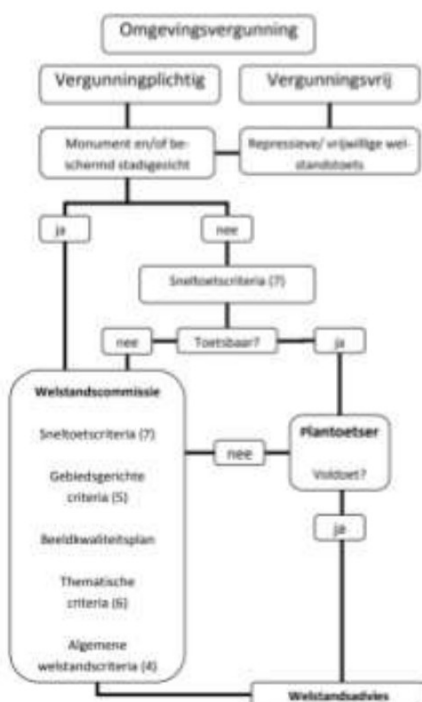
de omvang van het gebouw niet in verhouding staat tot de omringende bebouwing, maar ook gezien vanaf de Zuid Linschoterkade richting Noord Linschoterkade, zal de moderne gevel als achtergrond van de historische gevels van de woningen aldaar te zien zijn, wat het historisch karakter ten zeerste zal schaden. [Dit strookt niet met het beleid van de gemeente Oudewater dat is gericht op het versterken van de positie van Oudewater als monumentale stad in het Groene Hart.]

Nieuwe ontwikkelingen volgens het huidige bestemmingsplan

Ook al is de voorheen op het betreffende perceel aanwezige wijzigingsbevoegdheid in het huidige bestemmingsplan niet meer van toepassing door de geldende beheers verordening, toch beschrijft de Toelichting bij het huidige bestemmingsplan in Hoofdstuk 9.3 – Nieuwe ontwikkelingen, specifiek voor het Plesmanplantsoen realisering van kleinschalige stadswoningen.

Advies Welstand

Er is bij de documenten m.b.t. deze plannen géén motivatie op het vlak van welstand. De gemeente is gevraagd deze op te sturen. In antwoord op dit verzoek heeft de gemeente het '2023-04-11 - MooiSticht (geanonimiseerd) via [REDACTED] op 2024-01-18' toegestuurd (zie bijlage).



Het document betreft een mandaat Advies en vermeldt:

- Dat het plan past binnen het 'bestemmingsplan'
- Criteria welstand H1.2 zijn gebruikt
- Er geen Monumentale waarde van toepassing is

Mandaat advies

Paragraaf 'Monumentale waarde' toont aan dat voor de beoogde bouwlocatie Beschermd stadsgezicht van toepassing is.

Daarnaast toont paragraaf 'Criteria Welstand' aan dat de beoogde bouwlocatie een 'Plus' locatie betreft, waarbij de nota het volgende stelt: 'geldt voor die gebieden of structuren die vanwege hun specifieke ruimtelijke of stedenbouwkundige opbouw extra aandacht behoeven. De onder REGULIER-niveau genoemde aspecten zullen aan de hand van de in de gebiedsbeschrijvingen benoemde kwaliteiten bij de beoordeling zwaarder wegen.'

Het schema rechts toont de verschillende soorten welstandstoets. Hierin komt duidelijk naar voren dat welstands toets niet via mandaat plaats kan vinden, maar door de welstandscommissie moet worden gemotiveerd.

Ook is er aangegeven dat een beeldkwaliteitsplan is vereist voor deze plannen.

5 maart 2024 is er contact geweest met [REDACTED] van MooiSticht over de toetsing van deze plannen; hij geeft aan dat hij bekend is met de plannen, maar hem niet is aangegeven dat er sprake is van beschermd stadsgezicht en nooit een motivatie is gevraagd ter ondersteuning van deze plannen.

Bestemmingsplan

Men geeft aan dat het in het bestemmingsplan past; het huidige bestemmingsplan staat het zeker niet toe, o.a. gezien de huidige bestemming 'Erven'.

Het nieuwe ontwerp bestemmingsplan is 'op maat' gemaakt om deze bouw te dragen, waardoor het plan inderdaad zal passen. Echter, gezien het feit dat deze plannen via een gecoördineerde procedure verlopen is het ontwerpbestemmingsplan nog niet definitief en staat nog open voor zienswijzen, en daarmee voor eventuele wijzigingen op het plan, waardoor het niet meer past. Wij zouden daarom willen stellen dat het plan 'past' onder voorwaarden.

Criteria welstand

Daarnaast koppelt de welstandnota zowel het Plesmanplantsoen als de Van der Griendstraat aan gebiedscode H1.3, niet aan H1.2 zie screenshot hieronder

H1.2	De zijstraten van de hoofdstraten binnen het beschermd stadsgezicht + Lange Burchwal.	Historisch centrum - Dwarsstraten
H1.3	De Westsingel, de Oude Singel, een deel van de Brede Dijk, van de Griendstraat, Dr. Plesmanplantsoen, Van Veenendaalstraat, van Lefébureplein, Biezenpoortstraat en het Joostenplein.	Historische centrum – De Singels

Criteria gehanteerd De toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan voor Plesmanplantsoen 6, Hoofdstuk 4.3.3 Welstandsbeleid meldt nota bene dat 'het plangebied is in de gebiedsgerichte criteria aangemerkt als 'Historisch gegroeide woon- en gemengde gebieden (H-gebieden)'. Het welstandsniveau is hier 'plus'.

Merk op dat H1.2 criteria niet voor plus locaties gelden, daarentegen geldt dat wèl voor H1.3 criteria. Een snel vergelijk van beide criteria-sets toont aan dat er een groot verschil tussen beide bestaat. Door gebrek aan kennis over deze materie durven wij een analyse niet aan.

Echter, door het grote verschil in criteria-sets en gezien het feit dat bij de beoordeling gebruik is gemaakt van een foutieve gebiedscode èn is aangegeven er geen monumentale waarde van toepassing is, zijn wij stellig van mening dat het positieve advies gebaseerd is op foutieve aannames en ons inziens derhalve niet geldig!

Monumentale waarde

Zoals in de het begin van dit hoofdstuk aangegeven rust sinds 1977 de dubbelbestemming Beschermd Stadsgezicht op de beoogde bouwlocatie (Oudewater Binnenstad, Artikel 28 – Beschermd Stadsgezicht), als ook in het ontwerpbestemmingsplan rust op de beoogde bouwlocatie de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie (Hoofdstuk 5 – Waarde cultuurhistorie), dus wel degelijk monumentale waarde.

Het advies aan de gemeente is niet in lijn is met de criteria uit de welstandnota en daarmee onzorgvuldig tot stand is gekomen. Het college mag in dit geval niet op het advies van MooiSticht afgaan. Soortgelijke situatie is ook gesteld in de uitspraak van 3 oktober 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX8987

Wij vragen de gemeente daarom het afgegeven positieve advies ongeldig te verklaren en de betreffende locatie nogmaals te laten beoordelen. Tegelijkertijd zullen wij hier ook een analyse op laten doen door een terzake deskundige.

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, alsmaar 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 1^{ste} 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 2^{de} 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 1- op-1 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 parkeeruitbreidingen, 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 en 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 òf 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)
- Hoofdpijnen akkoord 2022 - 2026:
Het streven blijft: **minder parkeerdruk**

Wethouder [REDACTED] 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 langsparkerplaatsen)

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 ontwerp zijn afkomstig van het Advies 'Parkeerbeleid binnenstad Oudewater'

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.

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



bij het

n.a.v.

de
124 en
van de

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

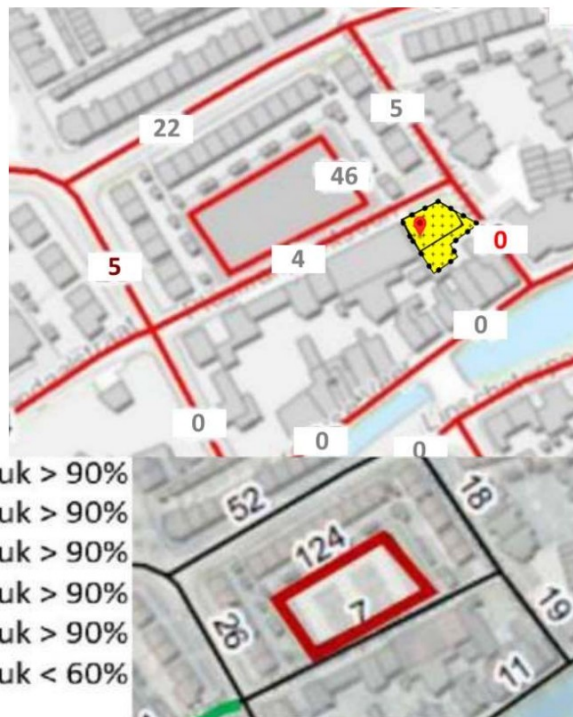
De genoemde getallen op de kaart zijn in werkelijkheid niet de parkeercapaciteit op de aangegeven locatie, maar het betreffende sectienummer, toegekend door Empaction die het parkeerdruk onderzoek in opdracht van de gemeente Oudewater heeft uitgevoerd.

De genoemde sectienummers verwijzen naar een tabel met per sectienummer het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Een afgeleide van deze tabel is hiernaast te zien.

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

Eigen parkeerdruk onderzoek

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

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

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 ca'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 Ontwerp-besluit 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!

Bijlage 3, bezettingsgraad Plesmanplantsoen augustus 2023-mei 2024

