

Inbreng MOL commissie vergadering fysiek domein 4 december 2018 over het bestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3.

Geachte commissieleden,

Ik ben Jack Ruibing, voorzitter van de stichting Maarssens Overleg Leefklimaat oftewel het MOL en ik spreek namens het stichtingsbestuur.

Wij hebben, zoals u zult hebben gelezen, enkele bedenkingen tegen het plan Bisonspoor P2 en P3.

Die bedenkingen moeten gezien worden in samenhang met de bouwplannen zoals die in dit plan mogelijk worden gemaakt op basis van de ontwikkelingsvisie.

Wij vinden het beoogde bouwvolume te groot in relatie tot de beschikbare ruimte. Er komt, als ik het zo mag zeggen **teveel steen** en er blijft verhoudingsgewijs **te weinig open ruimte** over in de wijk.

Intensief bouwen op de schaarse nog open terreinen kan indirect tot gevolg hebben dat het verkeer nog verder vast loopt. De wegen in Maarssebroek zijn hier niet op berekend en uitbreiding van het wegennet lijkt onmogelijk.

Intensief bouwen moet onherroepelijk leiden tot een tekort aan voorzieningen voor onder andere onderwijs, sport en cultuur.

Daarnaast dreigt er door uitvoering van het besproken plan een parkeerprobleem omdat er voor de woningen op "P2" onvoldoende rekening wordt gehouden met de gemeentelijke eisen: toepassing van de gemeentelijke parkeernormen en realisering van de nodige parkeerplaatsen op **eigen** terrein. "Eigen terrein" wordt algemeen gedefinieerd als "het terrein dat bij het project hoort".

Ruimte in een parkeergarage op meer dan 100 meter afstand van de bouwplaats valt dus niet onder het begrip "eigen terrein". Burgemeester en wethouders bevestigen dit ook, door in het raadsvoorstel, blz. 4, onderdeel parkeren, laatste alinea, onderscheid te maken tussen het parkeren in de parkeergarage en op eigen terrein.

In de nu aangevulde bouwregels wordt echter aan het begrip "eigen terrein" een afwijkende, om niet te zeggen ongebruikelijke naam en eigenaardige definitie gegeven. Ik citeer wat tot "eigen terrein voor parkeren" wordt gerekend:

"De gronden met de functieaanduiding 'parkeergarage' en aangrenzend aan het plangebied, de gronden van het winkelcentrumgebied Bisonspoor, onder andere de parkeergarage op het voormalige P1 terrein, met uitzondering van het openbare gebied."

Feitelijk betekent dit dat de hele parkeervraag vanuit de nieuwbouw en herinrichting van Bisonspoor afgewenteld kan worden op de parkeerruimte in de nieuwe parkeergarage.

Formeel is immers aan parkeren op eigen terrein nu een bijzondere betekenis gegeven, een betekenis die ook niet strookt met de regelgeving in het GVVP.

In de aangehaalde alinea van het raadsvoorstel staat ook hoe bouwaanvragen op het stuk van parkeren worden beoordeeld: eerst wordt gekeken of de parkeergarage voldoende ruimte biedt om de behoefte bij de nieuwbouw op te vangen. Zo niet, dan moet het restant op eigen terrein worden gerealiseerd. Precies het omgekeerde van het normale proces zoals dat tot dusver wordt gevolgd. In de parkeerbehoefte bij nieuwbouw moet immers primair op **eigen terrein** worden voorzien. Is dit onmogelijk dan kan misschien de parkeergarage het restant opvangen.

In dit kader vragen we ons ook af welke betekenis moet worden gegeven aan de zin op pagina 5 van het raadsvoorstel, onderdeel realisering zorgvoorziening boven P3: "Parkeren zal gebeuren op eigen terrein."

De nieuwe parkeergarage moet bij dit beleid in beginsel alle behoefte bij nieuwbouw opvangen. We weten echter nog niet wat die behoefte in werkelijkheid zal zijn. Deze biedt, als we de parkeernormen toepassen, nu al onvoldoende ruimte om de behoefte die voortvloeit uit de voorliggende plannen te voorzien.

De garage biedt 125 plaatsen méér dan de oude P1 en P2 samen.

De uitvoering van de plannen P2 en P3 en op het terrein van de garage zorgen voor een toenemende vraag van minimaal 700 parkeerplaatsen, waarvan 500 in de nieuwe parkeergarage zullen moeten worden gevonden. Die ruimte is er niet.

Wij verwachten dat diverse bewoners zullen proberen hun auto op openbaar terrein te stallen in plaats van te kiezen voor een plek in de nieuwe onbewaakte parkeergarage.

De bestaande openbare parkeerruimte wordt door het plan sterk ingekrompen. De gevolgen laten zich raden. De eerste tekenen van een parkeertekort op openbaar terrein zijn intussen merkbaar.

Daarom is het zo belangrijk de eigen gemeentelijke parkeerregels te correct te hanteren.

Onlangs hebben we tijdens een plezierige gedachtewisseling met wethouder Van Dort en enkele van haar medewerkers gehoord dat deze afwijking van de gemeentelijke regelgeving het gevolg is van een gesloten privaatrechtelijke overeenkomst met de ontwikkelaar.

Hoewel wij betwijfelen of dit bestuursrechtelijk wel door de beugel kan, hebben we begrepen dat aan dit contract niet meer getornd kan worden.

Ons is wel toegezegd dat bij het beoordelen van elk bouwplan de parkeerbehoefte nog eens zal worden nagerekend en dat bij komende plannen de parkeernormen strikt zullen worden toegepast.

Wij waarderen het dat aan ons bezwaar dat verzuimd is in de planvoorschriften een bepaling op te nemen dat parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden aangelegd, is tegemoet gekomen door opnemng van een gebruiksregel.

Het is een uitstekend plan meer woningen te bouwen in onze gemeente. Woningen voor starters en vooral ook woonprojecten die leiden tot doorstroming. Maar daarvoor is niet voldoende ruimte binnen de zogenoemde rode contour rond de kernen. U hebt besloten om in deze zittingsperiode uitsluitend binnen de rode lijn te bouwen.

Het gevaar dreigt dat de nog resterende schaarse open ruimte binnen de kernen ook voor woningbouw wordt bestemd, waardoor de leefbaarheid in het gedrang komt.

Om aan de enorme vraag naar woningen meer dan een steentje te kunnen bijdragen ontkomt u er echter niet aan uiteindelijk ook buiten de rode contouren te bouwen.

Het is misschien een idee om tijdens deze raadsperiode en onderzoek te starten naar de mogelijkheden om hier en daar de bebouwingsgrens te verleggen.

Onze hoofdpunten samenvattend:

Wij zijn van mening dat, om grote parkeerproblemen te voorkomen, bij elk project, en dus op de bouwplek zelf, voldoende eigen parkeergelegenheid moet worden aangelegd. De bepaling in 1.22 van de regels over het begrip “eigen terrein voor parkeren” zal naar onze mening moeten worden geschrapt en de aanvulling onder artikel 4.5 onder b zal moeten luiden:

b. Met in achtneming van artikel 7 onder c dient het parkeren op eigen terrein plaats te vinden.

Wij vinden dat de bebouwing in Maarssen en Maarssenbroek te sterk wordt verdicht door omvangrijke nieuwbouwprojecten. Dit dreigt het leefklimaat aan te tasten. Voorgesteld wordt daarom in deze zittingsperiode een onderzoek te starten naar de mogelijkheden buiten de rode contour te bouwen.

Ik dank u voor uw aandacht en hoop dat u onze voorstellen wilt honoreren.

30-11-2018 14:10

Achtergrondinformatie voor MOL bestuur

Berekening nodige parkeerruimte plannen P2 en P3

P2 :

360 woningen, aaneengesloten blok met torens 60 en 70 meter		
14% sociale bouw (1,1) 50 woningen		55 plaatsen
Resterend		
155 woningen x 1,3		200
155 woningen x 1,4		215
Commercieel enz. 3000m ² (schatting) 1,8/100m ² *)		55
Totaal P2		525
Op eigen terrein aangelegd (-)	-	200
Resterende behoefte		325

*) volgens krantenbericht totaal 4000 m².

P3:

100 zorgwoningen (0,50)		50	
Zorgcentrum (schatting)		75	
Totaal P3		125	
Verdwijnen 70 parkeerplaatsen op maaiveld (aanvullen)	+	70	
Totale behoefte			195

Garageterrein

Schatting behoefte zorg en politie		100	100
------------------------------------	--	-----	-----

Totale behoefte door uitvoering P2 en P3 **620 p.p.**

Afronden op minimaal 500.

Hiervoor moet ruimte worden gevonden in de parkeergarage.

Uit het raadsvoorstel: (tekstdelen)

Parkeren

In meerdere zienswijzen wordt de zorg naar voren gebracht dat niet voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Hierover het volgende:

Zoals bij ieder nieuwbouwplan binnen de gemeente dient een nieuwe ontwikkeling te voldoen aan de parkeernormen zoals deze opgenomen zijn in het GVVP bijlage B parkeernormen. In de regels van het bestemmingsplan is hiervoor expliciet een regel opgenomen (artikel 7). Op basis van het soort woningen/ voorzieningen die gebouwd gaan worden, wordt de parkeernorm bij de aanvraag omgevingsvergunning vastgesteld. **Hiervoor dient men, conform de norm, de noodzakelijke parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein.**

.....Zo kan dubbelgebruik van parkeerplaatsen plaatsvinden. Hierdoor kan het zijn dat een deel van het parkeren voor het appartementencomplex of voor de overige functies

afgewenteld kan worden op parkeergarage P1. **Bij de beoordeling van de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal vooraf worden vastgesteld of deze parkeergarage voldoende ruimte biedt op basis van de parkeerbalans. De overige noodzakelijke parkeerplaatsen dienen op eigen terrein gerealiseerd te worden, bijvoorbeeld op de P2 locatie.** Daarbij is het voordeel dat hierdoor ook spreiding van verkeer plaatsvindt doordat het verkeer niet allemaal op een punt op de Safariweg samenkomt.

Het rood afgedrukte in de vorige alinea wijkt af van de standaard regel: Parkeren op eigen terrein is primair. Als dit niet (geheel) mogelijk is een andere oplossing bezien.

Een min of meer standaard formule om af te wijken van de parkeerregels:

Afwijken van de plicht om op eigen terrein te voorzien is in beginsel pas aan de orde indien het naar het oordeel van burgemeester en wethouders redelijkerwijs fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal of verkeersveiligheidsoogpunt niet aanvaardbaar is om op eigen terrein in de nodige parkeer- of stallingsruimte te voorzien. Als er goede redenen zijn om niet op eigen terrein (extra) parkeergelegenheid aan te leggen dan bestaan er andere mogelijkheden om vergunning te verlenen, namelijk als er op een andere wijze in de (toename) van de parkeerbehoefte wordt voorzien of als er sprake is van bijzondere omstandigheden.

Uit de regels:

Definitie:

1.22 Eigen terrein voor parkeren

de gronden met de functieaanduiding 'parkeergarage' en aangrenzend aan het plangebied, de gronden van het winkelcentrumgebied Bisonspoor, onder andere de parkeergarage op het voormalige P1 terrein, met uitzondering van het openbare gebied

Deze definitie wijkt sterk af van wat als standaard beschouwd kan worden: eigen terrein (CROW).

Daarom willen wij deze definitie (1.22) schrappen.

In de staat van wijzigingen staat onder 3.2. regels punt 10 -

Er is een gebruiksregel opgenomen die bepaalt dat het parkeren op het eigen terrein moet plaatsvinden. Zie 3.4 onder b (nieuw).

(bedoeld zal zijn **3.5** – zie hierna)

Voorstel aanvulling regels verwerkt:

3.5 Specifieke gebruiksregels

b. Met in achtneming van artikel 7 onder c dient het parkeren op het 'Eigen terrein voor parkeren' plaats te vinden.

Punt b willen wij wijzigen in

Met inachtneming van artikel 7 onder c dient het parkeren op eigen terrein plaats te vinden.