

MEMO

Vaststelling bestemmingsplan Harmonieplein zuidblok

Belangenafwegingen zienswijzen

Tijdens de ter inzage legging van de ontwerpbestemmingsplannen “Harmonieplein Zuidblok” in 2019 is iedereen in de gelegenheid gesteld met een zienswijze te reageren. De zienswijzen die zijn ingediend zijn overwegend van direct omwonenden. De belangrijkste punten van zorg zijn, parkeren van auto’s en fietsen, een veilige verkeersafwikkeling, bouwhoogtes in relatie tot uitzicht, privacy en bezonning, geluidbelasting van het nieuwe schoolplein en bouwwerkzaamheden.

Het betreft hier een inbreidingslocatie in dicht bebouwd gebied. De eisen die in een centrum omgeving worden gesteld aan de afstanden tot woningen en de daaraan gerelateerde mate van privacy, uitzicht, bezonning, parkeren en geluid zijn in beginsel anders dan in een minder dicht bebouwde omgeving.

Ondanks dat met omwonenden is gesproken en zorgvuldig naar de locatie en de mogelijke effecten is gekeken kunnen we de bezwaren niet wegnemen. Er zullen naast de voordelen van extra woningen en herinrichting van het plangebied ook nadelen te verwachten zijn. De parkeerdruk in het centrumgebied zal toenemen, omdat de gebiedsontwikkeling naast eigen parkeerplaatsen ook gebruik zal maken van de restcapaciteit die aanwezig is in en 200 meter rondom het plangebied. Daarnaast **wordt de verkeersafwikkeling gemonitord en** zal de knip in de Gaslaan **eventueel** moeten worden opgeheven, zoals al was voorgesteld in het stedenbouwkundig plan. Tot slot zullen sommige woningen te maken krijgen met afname van uitzicht en privacy.

Binnen de belangenafweging en de uiteindelijke besluitvorming weegt de noodzaak om woningen te realiseren, de openbare ruimte beter in te richten en voorzieningen voor het centrum te behouden die voldoen aan wettelijke eisen van o.a. duurzaamheid en klimaatadaptatie, zwaar mee.

In de (concept) Nota zienswijzen wordt uitgebreid ingegaan op de verschillende zienswijzen. Hieronder wordt kort ingegaan op de belangrijkste punten in de zienswijzen.

Verkeersonderzoeken

Omwonenden zijn bevreesd voor de toenemende parkeer- en verkeersdruk en verkeersafwikkeling. Daarnaast is men van mening dat de gemeente teveel parkeerplaatsen saldeert, omdat het theater niet meer in gebruik is.

Het parkeren is onderzocht met een parkeerbalans en een parkeerduur- en parkeerdrukmeting (zie bijlage 23 a van de toelichting van het bestemmingsplan). De onderzoeken van 2019 zijn in 2023 geactualiseerd. De actualisering is ingegeven om de volgende reden:

1. De parkeergarage met 31 parkeerplaatsen onder het noordblok is financieel niet meer uitvoerbaar. De parkeervraag van het noordblok moet dus bovengronds worden opgevangen. In het onderzoek is gekeken of hiervoor ruimte is binnen de restcapaciteit in en 200 meter rondom het plangebied. De parkeerbalans is hierop aangepast.
2. In totaal kunnen er in het plangebied 97 parkeerplaatsen worden gerealiseerd (zie bijlage bij deze memo). Van deze 97 parkeerplaatsen zijn 42 parkeerplaatsen nu al aanwezig.

Met andere woorden, naast de 42 al bestaande parkeerplaatsen kunnen nog 55 extra parkeerplaatsen worden aangelegd in het plangebied ten behoeve van het noordblok en zuidblok. De bestaande parkeerplaatsen zijn nu openbaar. Van de 19 parkeerplaatsen die voorzien waren in de Bolensteinseweg zijn er maximaal 14 uitvoerbaar gebleken en deze parkeerplaatsen maken nu onderdeel uit van de bestaande situatie en zijn meegenomen in het bepalen van de restcapaciteit. De parkeerbalans is aangepast op grond van deze gegevens.

3. Binnen de Omgevingsvisies van provincie en gemeente en het in 2022 getekende convenant Duurzame woningbouw provincie Utrecht wordt aandacht gevraagd voor duurzame mobiliteit. Vanuit dat oogpunt is het belangrijk kritisch te kijken hoeveel (extra) ruimte we de auto willen geven binnen een dichtbebouwde omgeving. Het is daarom belangrijk goed te kijken naar aanwezige restcapaciteit en de aanwezigheid van OV voordat nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd. De gebiedsontwikkeling ligt binnen circa 170-200 meter van bushaltes die een directe verbinding hebben met Utrecht en Amsterdam en naar het treinstation van Maarssen. Het treinstation ligt lopend of fietsend op circa 1,2 km. Om een actueel beeld te krijgen van de restcapaciteit is het onderzoek van 2019 in 2023 herhaald.
4. Er is onderzocht of de knip in de Gaslaan in stand kan blijven.

Parkeren

In 2019 is een parkeerdruk- en parkeerduurmeting uitgevoerd die in 2023 is geactualiseerd. Zie bijlage 23a bij de toelichting van het bestemmingsplan. Dit onderzoek geeft een goed beeld van de bestaande parkeersituatie en aanwezige restcapaciteit in en 200 meter rond het plangebied. Het onderzoek van 2023 laat zien dat er op verschillende momenten van de dag en in de week sprake is van voldoende restcapaciteit. Deze restcapaciteit mogen we op grond van ons beleid gebruiken tot een maximale bezettingsgraad. Er is geen sprake van een bestaand tekort, zoals veel bewoners beweren.

Nu de parkeergarage onder het noordblok niet wordt gemaakt vervallen 31 parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeervraag van het noordblok zal dus geheel boven de grond moeten worden opgevangen. Er zal daarom een grotere aanspraak worden gedaan op de aanwezige restcapaciteit.

Uit de parkeerbalans van 2023 blijkt dat de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen in combinatie met de aanwezige restcapaciteit in theorie voldoende zijn om de parkeervraag van het zuidblok en het noordblok op te kunnen vangen.

Varianten op de parkeerbalans

In de parkeerbalans wordt rekening gehouden met dubbelgebruik en saldering van de parkeervraag van de functies die verdwijnen. Het salderen is juridisch toegestaan, omdat de geldende bestemmingen de functies nog altijd toelaten. Ook bij langdurige leegstand van gebouwen. In de parkeerbalans wordt o.a. uitgaan van saldering van de parkeervraag van een theater.

De toegepaste saldering voor het theater geeft echter een vertekend beeld ten opzichte van de werkelijkheid. Het aantal parkeerplaatsen dat we juridisch mogen verrekenen is in werkelijkheid maar voor een deel aanwezig. Daarom hebben we een variant op de parkeerbalans laten maken waarbij we het theater niet salderen. Zie bijlage 23 b bij de toelichting van het bestemmingsplan.

De bovengenoemde “varianten op de parkeerbalans” laat in scenario 1 de situatie zien met salderen van het theater. In scenario 2 wordt duidelijk wat er gebeurt als we de

parkeervraag van het theater niet salderen. We zien dan dat alleen op de zaterdagavond de parkeerdruk in en 200 meter rond het plangebied hoger wordt dan de maximaal toegestane bezettingsgraad van 85%. Er ontstaat geen situatie waarbij het gebied 100% vol staat maar je zult altijd moeten zoeken naar een plekje. Op de werkdagavond, koopavond en zaterdagmiddag is de parkeerdruk ook hoog maar blijft onder de maximale bezettingsgraad van 85%.

Als we de parkeervraag van het theater helemaal niet salderen zien we in de parkeerbalans dus dat een hogere parkeerdruk ontstaat dan als we wel uitgaan van salderen.

We mogen hierbij niet uit het oog verliezen dat de bestaande gebouwen, waaronder het theater, een geldende maatschappelijke bestemming hebben met een zekere parkeervraag. Met andere woorden, als de gebiedsontwikkeling niet gerealiseerd wordt en er komt een andere maatschappelijke functie in het theater, dan zal de parkeervraag van deze nieuwe functie(s) hoe dan ook druk gaan leggen op het centrumgebied en aldaar aanwezige restcapaciteit. Niet salderen geeft dus eveneens een vertekend beeld, maar geeft wel beter het verschil weer tussen hoe het nu is in het dorp wat betreft parkeerdruk en hoe het straks wordt.

Als we het bovenstaande in ogenschouw nemen dan kunnen we concluderen dat de parkeerdruk in en 200 meter rond het plangebied sowieso zal toenemen. Ook als de bestaande situatie in stand blijft die op grond van het geldende bestemmingsplan nieuwe maatschappelijke functies toestaat. Vooral in de avonden zal deze toegenomen parkeerdruk merkbaar zijn. Dat de druk hoog is in een centrumomgeving is niet ongebruikelijk. Bewoners en bezoekers zullen op sommige momenten van de dag langer moeten zoeken naar een parkeerplaats. De consequentie kan zijn dat er in de toekomst parkeerregulerende maatregelen genomen moeten worden.

Er is ook een kans dat het in de praktijk meevalt wat betreft de parkeervraag van het zuidblok en noordblok. In de parkeerbalans wordt nog steeds uitgegaan van vrij hoge parkeernormen voor de woningen en aanvullende centrumfuncties (zie tabel hieronder). Daarnaast is voor de sociale en middeldure huurwoningen gerekend met een parkeernorm van 1,2 (incl 0,3 bezoekers) terwijl deze woningen straks worden verhuurd als zorgwoningen. Voor dit type woningen geldt normaal gesproken een parkeernorm van 0,5 of lager. Uit de praktijk blijkt namelijk dat bewoners van zorgwoningen vaak geen auto meer bezitten.

Er is daarom ook een variant berekend waarbij een parkeernorm van 0,5 wordt aangehouden voor de 36 zorgwoningen. Scenario 3 geeft heel goed weer dat bij het aanhouden van die parkeernorm op alle momenten van de dag de parkeerdruk ruim onder de maximale bezettingsgraad van 85% blijft.

Hoge parkeernormen ter discussie

Het is de vraag hoe houdbaar de hoge parkeernormen nog zijn in een sterk stedelijk gebied. Zeker nu de vraag naar woningen toeneemt en dit in de eerste plaats binnenstedelijk moet worden opgevangen. De hoge parkeernormen zijn voor de gebiedsontwikkeling "Ruimtekwartier" mede daarom naar beneden bijgesteld. Gezien de ligging van de gebiedsontwikkeling Harmonieplein in de buurt van OV zou het acceptabel zijn ook voor deze gebiedsontwikkeling een lagere normering als uitgangspunt te nemen. Hier zijn we in de parkeerbalans echter niet vanuit gegaan.

Omschrijving	Functie	Eenheid	Hoeveelheid	Parkeernorm	Parkeervraag
daghoreca/detailhandel	café/bar/cafetaria	m2 bvo	100	4,0	4
koop (tussen/hoek) (excl 0,3 pp bezoek)	koop (tussen/hoek)	woning	4	1,4	6
koop (vrijstaand) (excl 0,3 pp bezoek)	koop (vrijstaand)	woning	1	1,6	2
koop (appartement duur) (excl 0,3 pp bezoek)	koop (appartement duur)	woning	9	1,4	13
huur (appartement midden/goedkoop/sociale huur) (excl 0,3 pp bezoek)	huur (appartement midden/goedkoop/sociale huur)	woning	36	0,9	32
bezoekers woningen	bezoekers	woning	50	0,3	15

tabel 3 – nieuwe functies en parkeervraag bouwblok zuid

Omschrijving	Functie	Eenheid	Hoeveelheid	Parkeernorm	Parkeervraag
bibliotheek	bibliotheek	m2 bvo	350	0,5	2
horeca	café/bar/cafetaria	m2 bvo	350	4,0	14
koop (appartement midden) (excl 0,3 pp bezoek)	koop, etage, midden	woning	31	1,3	40
bezoekers woningen	bezoekers	woning	31	0,3	9

tabel 4 – nieuwe functies en parkeervraag bouwblok noord

Tabel: parkeernormen parkeerbalans noorblok en zuidblok gebiedsontwikkeling Harmonieplein Exante 2023

Verkeersafwikkeling

In 2021 is een verkeersonderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling en verkeersintensiteiten. Binnen het onderzoek is geen rekening meer gehouden met de verkeersaantrekkende werking van een theater. Uit dit onderzoek blijkt dat de drie ontwikkellocaties (kindcentrum, zuidblok en noordblok) zorgen voor een beperkte hoeveelheid extra verkeer. Het onderzoek laat zien dat op de wegen binnen het plangebied de hoeveelheden autoverkeer in de huidige situatie en de toekomstige situatie ruim onder de maximaal acceptabele hoeveelheden blijven. Er zijn geen ingrijpende maatregelen te verwachten, anders dan het op sommige punten aanbrengen of aanpassen van bebording en wegmarkering.

Knip in de Gaslaan opheffen

De bewoners van de Gaslaan hebben aangegeven bezwaar te maken tegen het opheffen van de knip in de Gaslaan, zoals is voorgesteld in het vastgestelde stedenbouwkundig plan. We kunnen de bewoners helaas niet tegemoet komen in hun bezwaar.

In het stedenbouwkundig plan en voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte is ruimte opgenomen om aan de Gaslaan 15 extra parkeerplaatsen te realiseren verdeeld over beide zijden van de straat (tweezijdig langsparkeren). De Gaslaan is geen doorgaande weg meer, omdat er is in de jaren 90 een knip is aangebracht. Hierdoor ontstaat een onoverzichtelijk en onveilig keerpunt halverwege de Gaslaan. Zeker in de buurt van het kindcentrum is dat ongewenst.

Als aan beide zijden van de Gaslaan wordt geparkeerd dan moeten we 1 richtingsverkeer invoeren en zal een doorgaande route moeten worden gecreëerd. Om dit uit te voeren zijn in 2021 de opties onderzocht om de Gaslaan opnieuw open te stellen als doorgaande route

conform het voorstel in het stedenbouwkundig plan of het creëren van een nieuwe ontsluiting die rechtstreeks uitkomt op de Straatweg.

Het onderzoek wijst uit dat het creëren van een nieuwe ontsluiting rechtstreeks op de Straatweg ingrijpende en dure aanpassingen tot gevolg (verplaatsen bushalte, oversteken fiets- en voetpad) heeft. Op grond van het onderzoek moeten we concluderen dat het opheffen van de knip in de Gaslaan de enige haalbare optie is.

De rijrichting zal zijn van de Bolensteinseweg (in) naar de Kerkweg (uit). Het onderzoek toont aan dat er geen grootschalige wijzigingen in het wegvak van de Gaslaan of Kerkweg nodig zijn. Wel is het wenselijk de bebording en inritconstructie bij de kruising met het fietspad aan te passen. De Gaslaan is breed genoeg om als doorgaande weg dienst te doen, hetgeen ook jaren zo was.

Als optie zouden we ervoor kunnen kiezen de 15 extra parkeerplaatsen voorsnog niet aan te leggen en te evalueren wat voor gevolgen dit heeft voor de parkeerdruk in het plangebied. Als de parkeerdruk te hoog wordt leggen we de parkeerplaatsen alsnog aan en wordt de knip opgeheven. Op dit moment is de ruimte voor een deel van de extra parkeervakken (10 stuks) ingericht als groenvakken. Voor het opheffen van de knip zal t.z.t. een verkeersbesluit moeten worden genomen.

Bewoners van de Gaslaan hebben op 07-01-2024 een aanvulling gegeven op hun zienswijze waarop voorafgaand aan de commissie FD van 09-01-2024 nog een reactie is gegeven. De aanvulling op de zienswijze en reactie worden toegevoegd aan de Nota zienswijzen

Bouwhoogtes in relatie tot uitzicht en privacy

Omwonenden hebben moeite met de voorgenomen bouwhoogtes en de inbreuk op de privacy. Dit bezwaar hebben wij niet kunnen wegnemen.

De stelling van enkele bewoners dat de bouwhoogtes niet passend zijn in het dorp wordt niet gedeeld. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een zekere bouwmassa en -hoogte nodig. Er is uitvoerig gekeken hoe deze bouwmassa op een zorgvuldige en passende manier kan worden uitgevoerd. Daarvoor is op 7 maart 2017 door de gemeenteraad een stedenbouwkundig plan vastgesteld met daarin voorwaarden over de beeldkwaliteit. Er is bij de opstelling van het stedenbouwkundig plan bewust voor gekozen qua maatvoering aan te sluiten bij de bestaande bebouwing rond het plein, waaronder de hogere bebouwing van het huidige haakgebouw en de karakteristieke bebouwing in het centrumgebied. De gemeentelijke supervisor en welstand vinden het bouwplan van het zuidblok passend.

We zijn ons bewust dat de gebiedsontwikkeling een verandering teweeg brengt voor direct omwonenden. Het waarborgen van bestaand (uit)zicht en privacy is echter heel moeilijk in een dicht bebouwde omgeving zoals deze. Zeker nu de woningbouwopgave heel hoog is en het de voorkeur heeft deze vooral binnenstedelijk op te vangen. Daar kleven naast positieve ook nadelige consequenties aan.

Wat betreft privacy wordt ruimschoots voldaan aan de afstandsregels die het Burgerlijk Wetboek hieraan stelt. Uitgangspunt binnen de wetgeving is dat uitzicht op een naastgelegen erf niet verboden is. Het staat een bewoner vrij om vanaf zijn woning/erf naar dat van de burenen te kijken, zolang dit blijft binnen de grenzen van wat in het maatschappelijk verkeer als aanvaardbaar wordt beschouwd. Bij de belangenafweging is ook gekeken naar de bouw en gebruiksmogelijkheden die op grond van het geldende bestemmingsplan Maarssen aan de Vecht al mogelijk zijn.

Alles overwegende is de conclusie dat het voordeel van woningbouw opweegt tegen het bezwaar dat omwonenden benoemen.

Bijlage bij memo

locatie	aantal parkeerplaatsen dat wordt aangelegd	parkeerplekken die verdwijnen	al gerealiseerd
Gaslaan (deel ter hoogte kindcentrum)	15		7 parkeerplaatsen zijn al enkele jaren informeel in gebruik. Binnen de parkeerbalans wordt voor de Gaslaan dus uitgegaan van 15 extra parkeerplaatsen ten opzichte van de 7 al gerealiseerde parkeerplaatsen.
Harmonieweg	58	29	Nog niet. Er worden wel 8 parkeerplaatsen gerealiseerd in de tijdelijke situatie (circa 5 jaar) naast de bestaande 29 parkeerplaatsen.
Zuidblok	24	13	Nog niet. Dit is eigen terrein dus speelt verder geen rol bij dubbelgebruik.
Totaal	97	42	



Uitsnede tekening bestaande parkeerplaatsen plangebied



Uitsnede tekening openbare ruimte rond kindcentrum aan de zijde van de Gaslaan en Bolensteinseweg. Aan de Bolensteinseweg zijn 14 parkeerplaatsen gerealiseerd t.b.v. het kindcentrum. In het voorlopig ontwerp van de openbare ruimte wordt uitgegaan van $17 + 5 = 22$ parkeerplaatsen in de Gaslaan. Omdat 7 parkeerplaatsen nu al informeel gebruikt worden gaan we in de parkeerbalans uit van 15 extra parkeerplaatsen. Een deel van de parkeerplaatsen is nu ingericht als tijdelijke groenvakken.



Uitsnede tekening tijdelijke inrichting (5 jaar) aan Harmonieweg en Harmonieplein met 8 extra parkeerplaatsen naast de bestaande 29 parkeerplaatsen en een tijdelijke groenvoorziening die door de school gebruikt kan worden. In de definitieve inrichting wordt voor dit gebied uitgegaan van $31 + 27 = 58$ parkeerplaatsen.



Uitsnede inrichtingstekening zuidblok (fiets)parkeren op eigen terrein.