

## Reactienota vooroverleg en inspraak voorontwerpbestemmingsplan Ontwikkeling Centrumgebied

### Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan Ontwikkeling Centrumgebied heeft vanaf 6 februari 2013 tot en met 19 maart 2013 voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast is in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) het voorontwerp bestemmingsplan naar verschillende instanties gestuurd.



### Vooroverlegreacties

Gedurende de reactietermijn zijn er 2 reacties ontvangen. Deze reacties zijn kort samengevat en voorzien van een beoordeling.

**Zeewolde**

#### 1. Provincie Flevoland ( postbus 55, 8200 AB Lelystad)

##### *Reactie 1.1*

Vanuit het provinciaal belang is er geen aanleiding tot het maken van opmerkingen

##### *Beoordeling 1.1*

Voor kennisgeving aangenomen

##### *Reactie 1.2*

Aanvullend per e-mail is nog de volgende opmerking gemaakt: Volgens het huidige locatiebeleid en jullie concept structuurvisie Werklocaties 2013-2017 is dit gebied het beste te typeren als een binnenstedelijk bedrijventerrein. Op een dergelijk bedrijventerrein zijn de categorieën 1 en 2 mogelijk. Het is goed om dit soort locaties op te nemen in de categorie 'gemengd +' (wonen en werken). Dit moet in de toelichting ook als zodanig worden benoemd. We kunnen ons voorstellen dat de vestiging wordt beperkt tot de bedrijfsaanduidingen 'maatschappelijk, persoonlijke en publiekgerichte dienstverlening'. Dit past binnen de eerdere typologie 'binnenstedelijk bedrijventerrein'.

##### *Beoordeling 1.2*

De toelichting wordt hierop aangepast.

#### 2. Waterschap Zuiderzeeland (postbus 229, 8200 AE Lelystad)

##### *Reactie 2.1*

Het watersysteem in de provincie Flevoland is recent door ons opnieuw doorgerekend. Dit heeft geresulteerd in een nieuwe kaart met wateropgave voor 2024 en 2050. Deze is recent vastgesteld en wordt binnenkort aan uw gemeente toegestuurd. Verzocht wordt de nieuwe kaart in de toelichting van dit bestemmingsplan op te nemen en de tekst daarop aan te passen.

*Beoordeling 2.1*

In het ontwerpbestemmingsplan zal de aangepaste kaart en tekst worden opgenomen.

*Reactie 2.2*

De afvalstromen vallen onder het Lozingsbesluit buiten inrichtingen. Aan de lozingen van dergelijke afvalstromen worden aanvullende voorschriften gesteld op basis van de zorgplicht. Een mogelijke oplossing voor deze lozingen is het creëren van een bodempassage. Geadviseerd wordt vroegtijdig in overleg te treden met het Waterschap en rekening te houden met de kosten van een dergelijke voorziening.

*Beoordeling 2.2*

Deze opmerking wordt in dit stadium van de planvorming voor kennisgeving aangenomen. In de toekomst zal hierover contact worden gezocht.

**Inspraakreacties**

Gedurende de reactietermijn zijn er 6 reacties ontvangen. Deze reacties zijn kort samengevat en voorzien van een beoordeling.

- 3. Poelman van den Broek** (postbus 1126, 6501 BC Nijmegen) namens: Lidl Nederland GmbH, Boni-markten BV, Action Nederland BV, Scapino BV en FNS Vastgoed III BV

Cliënten kunnen zich niet verenigen met de bestemming Gemengd-2 aan de Gouwzee tegenover de Lidl. Zij zijn van mening dat deze in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In de huidige situatie zijn ter plaatse van deze bestemming 112 parkeerplaatsen, welke door bezoekers van cliënten worden gebruikt. Het nieuwe bestemmingsplan laat dit niet meer toe, aangezien alleen parkeren ten behoeve van voorzieningen in Gemengd-2 is toegestaan. Bovendien maakt het nieuwe bestemmingsplan bebouwing mogelijk, waardoor parkeerplaatsen verdwijnen en de parkeerdruk toeneemt, terwijl het bestemmingsplan niet voorziet in voldoende parkeerplaatsen in de directe omgeving. Deze stelling wordt onderbouwd met de volgende reacties:

*Reactie 3.1*

In de parkeerbalans van de bestaande situatie is uitgegaan van verouderde gegevens. Daarnaast is niet uitgegaan van een maximale invulling van de gebieden A,B en C. Bovendien is ten onrechte uitgegaan van 900 m<sup>2</sup> detailhandel in de gebieden A,B en C, aangezien binnen de bestemming Gemengd-1 ook detailhandel is toegestaan en binnen de bestemming Gemengd-2 2450 m<sup>2</sup> aan detailhandel is toegestaan.

*Beoordeling 3.1*

De basis van deze parkeerbalans ligt bij de parkeerbalans die gebruikt is voor bestemmingsplan Centrumgebied 2009. Toen zijn de oudere gegevens uit het parkeeronderzoek van Bro uit 2001 geactualiseerd en aangevuld met de sinds 2001 gerealiseerde ontwikkelingen. Er zijn vervolgens aannames gedaan voor de verdere invulling van het plangebied. Ook zijn er

projectbesluiten geweest in het gebied waarbij eveneens de totale parkeerbalans is geactualiseerd.

Omdat er sinds de vaststelling van deze plannen niets is gewijzigd qua functies in het gebied, hebben de destijds vastgestelde cijfers als uitgangspunt gediend voor de parkeerbalans van de reeds bestaande omgeving.

De parkeerbehoefte die voortvloeit uit de bestemming Gemengd-1 is opgenomen in de bestaande situatie. Het maakt nu weliswaar onderdeel uit van het plangebied, maar is berekend als zijnde bestaand, net als de overige delen van het centrum die nu buiten het plangebied vallen.

De parkeerbehoefte die voortvloeit uit de nog te ontwikkelen gebieden is berekend op basis van een maximaal programma per gebied. Dit programma geeft globaal aan wat er kan komen en waarvoor er gelet op de functies, het maximale bebouwingspercentage (bouwwolume) en de parkeerbehoefte ruimte is. Bij de ontwikkeling van het gebied wordt het programma in de parkeerbalans in elke fase geactualiseerd. De aannames die nu gebruikt is, is naar onze mening de maximale invulling van het gebied.

Binnen de bestemming Gemengd -2 is ten onrechte 900 m<sup>2</sup> detailhandel meegeteld in de 2450 m<sup>2</sup> aan voorzieningen. Deze 900 m<sup>2</sup> zit namelijk in de bestemming Centrum -1. Voor het aantal m<sup>2</sup> dat resteert aan voorzieningen, 1550 m<sup>2</sup>, is in de parkeerbalans een onderverdeling gemaakt is de soort voorzieningen die wij per ontwikkelde voorziening voorzien. Er wordt in deze aannames geen rekening gehouden met meer behoefte aan winkelvloeroppervlakte, een en ander overeenkomstig de Detailhandelsvisie.

Om de onderverdeling van de voorzieningen naar functies beter inzichtelijk te maken is in bijgevoegde parkeerbalans aangegeven in welke bestemming de verschillende functies terug komen. De 900 m<sup>2</sup> aan detailhandel zal uit het totaal aan voorzieningen in de bestemming Gemengd 2 worden gehaald.

### *Reactie 3.2*

In de parkeerbalans wordt een totaalbalans voor het gehele centrum gemaakt, het is echter volstrekt onduidelijk waar de totaalbalans op gebaseerd is. Het is evident dat de parkeerplaatsen binnen een aanvaardbare afstand van de voorziening moet zijn gelegen. Uit niets blijkt dat dit het geval is. Er is niet onderbouwd dat in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.

### *Beoordeling 3.2*

Omdat parkeren in de directe nabijheid van het centrum goed geregeld moet zijn, is nadrukkelijk aandacht besteed aan het bepalen van de hoeveelheid aan te leggen parkeerplaatsen. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen ergens moeten komen wordt een parkeerbalans opgesteld. Met een parkeerbalans wordt de (on)balans tussen parkeervraag en parkeeraanbod binnen een bepaald gebied berekend. Voor de uitleg van de wijze waarop de parkeerbalans tot stand is gekomen wordt verwezen naar beoordeling 3.1.

Vaak valt de parkeervraag van verschillende functies niet samen in de tijd. Gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen is dan mogelijk. Het is dan niet noodzakelijk om in een gebied de som van de vraag naar parkeerplaatsen van de afzonderlijke functies aan te leggen, doch kan er worden volstaan met een deel ervan.

Voor winkels geldt op basis van CROW normering (publicatie 317) een acceptabele loopafstand van tussen de 200 en 600 meter. Voor werken geldt een acceptabele loopafstand van tussen de 200 en 800 meter. Dit betekent voor het centrumgebied van Zeewolde dat voor de verschillende functies volgens de norm geldt dat binnen een straal van 200 tot 600 meter voldoende parkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. In de huidige en toekomstige situatie wordt hieraan voldaan.

### *Reactie 3.3*

Er is niet gemotiveerd waarom bij de aannames kan worden uitgegaan van het gemiddelde en dat de verdeling over de verschillende categorieën juist zou zijn. Hier zou moeten worden uitgegaan van de maximale invulling van het bestemmingsplan

### *Beoordeling 3.3.*

De parkeernormen zijn afkomstig uit CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012. Door gebruik te maken van deze zeer actuele publicatie is een rekenverschil ontstaan tussen de parkeerbalans Masterplan en de voorliggende balans.

Voor het achterhalen van de juiste parkeerkentallen is een gemiddelde genomen van de waarde behorende bij de kwalificatie 'centrum', 'matig stedelijk'. We gaan uit van de kwalificatie 'centrum' omdat dit de afronding van het centrumgebied betreft. We gaan uit van de kwalificatie 'matig stedelijk' omdat deze stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid per km<sup>2</sup>) aansluit bij de dichtheid in deze gemeente. Dit is overeenkomstig ons beleid 'notitie toepassing parkeernormen', zoals dit recent (opnieuw) is vastgesteld. In de voorgaande notitie welke dateert van 2009 was dit eveneens het uitgangspunt.

Zoals eerder opgemerkt bij beoordeling 3.2 wordt bij de ontwikkeling van het gebied het programma in de parkeerbalans in elke fase geactualiseerd. De parkeerbehoefte die voortvloeit uit de nog te ontwikkelen gebieden is berekend op basis van een maximaal programma per gebied. Dit programma geeft globaal aan wat er kan komen en waarvoor er gelet op de functies, het maximale bebouwingspercentage (bouwwolume) en de parkeerbehoefte ruimte is. De aanname die nu gebruikt is, is naar onze mening de maximale invulling van het gebied.

### *Reactie 3.4*

Een andere onvolkomenheid in de parkeerbalans is dat enerzijds een correctie van de parkeerbehoefte heeft plaatsgevonden door combinatie parkeren en vervolgens nog eens een correctie heeft plaatsgevonden door uit te gaan van een capaciteit van 90% van de berekende benodigde

parkeerbehoefte. Er vindt door de tekst die er nu staat twee keer een zelfde correctie plaats.

#### *Beoordeling 3.4*

De tekst op bladzijde 37 in het voorontwerpbestemmingsplan is inderdaad niet juist. Deze tekst zal in het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast. Er wordt bij de parkeerbalans rekening gehouden met combinatie parkeren. Dit is een correctie die wordt toegepast omdat niet alle functies op zelfde moment een verkeersaantrekkende werking hebben.

Daarnaast is door het college een besluit genomen om in het kader van mobiliteitsmanagement niet 100% van de parkeerbehoefte te realiseren, maar uit te gaan van minimaal 90%. Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen. Mobiliteitsmanagement moet leiden tot minder autogebruik. Dit is geen doel op zich, maar een middel om andere doelen te bereiken: zoals een betere leefbaarheidsomgeving, stimuleren van het fietsgebruik of een betere (verkeers)veiligheid. Dit betreft feitelijk geen correctie van de berekende aantallen, maar een uitgangspunt voor de daadwerkelijke realisatie.

#### *Reactie 3.5*

Er is reeds sprake van een krapte in de parkeerplaatsen ten behoeve van de winkels van cliënten. De totale winkeloppervlakte bedraagt circa 4000 m<sup>2</sup> bvo, de kantoorruimte bedraagt 650 m<sup>2</sup>, in totaal gaat het dus om 4650 m<sup>2</sup>. Uitgaande van een parkeernorm van 3 per 100 m<sup>2</sup> bvo voor winkels en 2,05 per 100m<sup>2</sup> voor kantoor zijn in totaal 133 parkeerplaatsen nodig. Er zijn nu 112 parkeerplaatsen aanwezig. Dit betekent dat de parkeerbehoefte van de winkels het daadwerkelijk aanbod overstijgt. Uit door cliënten uitgevoerde parkeertellingen blijkt dat op donderdag, vrijdag en zaterdag sprake is van een dermate hoge parkeerdruk dat bezoekers op het gras parkeren. Op die dagen, zeker op de zaterdag, is in de huidige situatie al sprake van een parkeerdruk die de 90% (ruim) overstijgt.

#### *Beoordeling 3.5*

Op basis van de huidige voorzieningen in het centrum zou er een parkeervraag zijn van in totaal 1.037 parkeerplaatsen. Anno begin 2013 is er een parkeeraanbod 1.165 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in de huidige situatie, op basis van het toepassen van de parkeerbalans, sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. Dus conform de norm is er sprake van een overschot. Dat aan de Gouwzee op dit moment sprake is van een ander beeld, is vooral te wijten aan gedrag. Er is namelijk voldoende(parkeer) ruimte, anders dan direct aan de Gouwzee, om spreiding beter plaats te laten vinden. Dit betekent alleen een gedragsverandering en dat zal niet van de ene op de andere dag plaatsvinden. Een nieuwe inrichting draagt hier mogelijk wel aan bij.

In de huidige en toekomstige situatie zijn er binnen de acceptabele loopafstanden conform de daarvoor geldende normen ruim voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Binnen een straal van 200 tot 600 meter zijn minimaal 140 parkeerplaatsen aanwezig.

Toepassing van de normen in de praktijk laat in het centrumgebied overigens zien dat er afdoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en er zelden sprake is van een parkeerprobleem.

#### *Reactie 3.6*

Het huidige parkeerterrein van 112 parkeerplaatsen komt te vervallen, een groot deel van dit terrein krijgt de bestemming Gemengd-2. Op deze bestemming is wel parkeren toegestaan, maar alleen ten behoeve van de voorzieningen die binnen deze bestemming gerealiseerd worden. Het bouwvlak loopt tot op de bestemmingsgrens, dit in combinatie met de bebouwingshoogte variërend van 10-14 meter, maakt duidelijk dat de parkeerbehoefte in de omgeving alleen maar toe zal nemen. De ruimte die in het voorontwerpbestemmingsplan beschikbaar is voor parkeren is zeer beperkt en biedt maximaal ruimte voor ongeveer 55 parkeerplaatsen. Daarmee is duidelijk dat bijna 60 parkeerplaatsen komen te vervallen.

#### *Beoordeling 3.6*

De ruimte die in het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen en de bestemming 'Verkeer-2 heeft gekregen is zeker niet beperkt. Binnen deze strook is het mogelijk om de voor de aanpalende functies benodigde parkeerplaatsen te realiseren. Door de scheiding aanbrengen tussen parkeren voor functies in bestemming Gemengd-2 en de openbare parkeerplaatsen voor de winkels is er voldoende gelegenheid om de benodigde parkeerplaatsen te realiseren. Zoals blijkt uit de bijlage bij deze reactienota wordt in de toekomstige situatie binnen een straal van 100 meter voorzien in minimaal 140 (nieuw aan te leggen) parkeerplaatsen. Hierbij zijn de bestaande parkeerplaatsen nog niet meegerekend.

#### *Reactie 3.7*

Het voorontwerpbestemmingsplan is strijdig met gemeentelijk beleid. Het voorontwerpbestemmingsplan is in strijd met het Masterplan Centrum 2011, omdat parkeren ten behoeve van de winkels aan de Gouwzee in de nieuwe bouwblokken niet is toegestaan. Het voorontwerpbestemmingsplan voldoet daarnaast niet aan het bepaalde in de Detailhandelsvisie dat het winkelaanbod in de foodbranche vraagt om gemak (parkeren) en goede bereikbaarheid.

In het GVVP(gemeentelijk verkeers- en vervoersplan) is daarnaast aangegeven dat de parkeerdruk mag oplopen tot maximaal 90 %, verwezen wordt naar reactie 3.5 waarin uiteen is gezet dat de parkeerdruk thans al boven de 90% zit. Er wordt bovendien vermeld dat gemeten dient te worden bij grote veranderingen. Aan dit voorontwerpbestemmingsplan ligt geen deugdelijke berekening ten grondslag, laat staan dat de parkeerdruk gemeten is.

#### *Beoordeling 3.7*

Het voorontwerpbestemmingsplan is een verdere uitwerking van het Masterplan Centrum 2011. Er kan in voldoende parkeergelegenheid worden voorzien buiten de bouwblokken van Gemengd-2 om. Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan de uitgangspunten van de Detailhandelsvisie.

De tekst in het GVVP is onbedoeld op deze manier zo opgenomen. Bedoeld was om aan te sluiten bij de eerdere besluit vorming van het college om niet voor de maximale omvang van de parkeervraag te bouwen maar voor ten minste 90%. De tekst uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan zal hierop worden aangepast. Parkeerdruk meten heeft alleen zin op basis van een feitelijke situatie en zegt dus niets over de toekomstige invulling. Een inschatting van de toekomstige situatie wordt gemaakt met een parkeerbalans.

#### *Reactie 3.8*

Gewezen op de overeenkomst met FNS vastgoed III (voorheen Klaver Vastgoed BV) d.d. 26 mei 1999 en 31 mei 1999. FNS vastgoed III mag ervan uit gaan dat geen parkeerplaatsen zullen verdwijnen voordat overleg tussen gebruiker en gemeente heeft plaatsgevonden en er tussen partijen overeenstemming is bereikt. In de leveringsakte is bovendien bepaald ook overleg moet plaatsvinden met de huurder van de supermarkt (Lidl) om tot een oplossing te komen voor de parkeerproblematiek. Dit overleg heeft nauwelijks plaatsgevonden, laat staan dat er overeenstemming is bereikt. Het voorontwerpbestemmingsplan is dan ook in strijd met hetgeen de gemeente en FNS vastgoed III overeengekomen zijn. Ten onrechte is dit niet betrokken bij voorontwerpbestemmingsplan. Dit klemt temeer nu FNS vastgoed III diverse voorstellen heeft gedaan om tot aanvaardbare parkeerplaatsen te komen, maar daar vanuit de gemeente nooit een reactie op heeft gehad.

#### *Beoordeling 3.8*

Het voorontwerpbestemmingsplan is niet in strijd met hetgeen de gemeente en FNS Vastgoed III B.V. (voorheen Klaver) overeen zijn gekomen. De uitleg daarvan is onderwerp van de door FNS Vastgoed III B.V. ahangig gemaakte civiele procedure. Nadat het masterplan centrum 2011 in de raad was vastgesteld, heeft met de betrokken partijen wel degelijk overleg plaatsgevonden over het plan en de daarin beoogde parkeersituatie. Inzichten en motivering van zaken zijn daarbij uitgewisseld. Dat overleg heeft ook tot een verdere optimalisatie van het voorliggende plan geleid, onder andere tot uiting komend in de splitsing van het parkeerveld dat voorzien was aan de Horsterweg-zijde in twee velden, waarbij aan de Flevoweg capaciteit is bijgevoegd. De gemeente is altijd bereid geweest, en is immer nog bereid – recentelijk is daartoe nog een voorstel aan FNS Vastgoed III B.V. gedaan –, om met FNS Vastgoed III B.V. in overleg te treden in het kader van hetgeen is overeen gekomen.

#### *Reactie 3.9*

Artikel 15 lid 1 onder a en artikel 15 lid 2 zijn strijdig met elkaar. Hierdoor is het voorontwerpbestemmingsplan in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, in het bijzonder het rechtszekerheidsbeginsel.

#### *Beoordeling 3.9*

Deze strijdigheid zal worden hersteld bij het ontwerpbestemmingsplan. Inmiddels is een nieuwe versie van de 'Notitie toepassing parkeernormen' vastgesteld waarmee de oudere CROW normering en de in de notitie gehanteerde normen zijn komen te vervallen.

*Reactie 3.10*

Cliënten verzoeken nadrukkelijk om in het ontwerpbestemmingsplan planologisch mogelijk te maken dat in de directe omgeving van de Lidl, Boni, Scapino en Action aan de Gouwzee in voldoende parkeerplaatsen (minimaal 140) kan worden voorzien.

*Beoordeling 3.10*

Dat parkeerplaatsen in de directe omgeving van de winkelvoorzieningen moet zijn gesitueerd betekent naar onze mening dat binnen de acceptabele loopafstanden conform CROW normering ( in dit geval tussen de 200 en 600 meter) in voldoende parkeergelegenheid moet zijn voorzien. Verwezen wordt naar de bijlage bij deze reactienota. Op de schets van het plangebied is duidelijk zien dat binnen een straal van 100 meter van de diverse ingangen van de winkels aan de Gouwzee voldoende parkeergelegenheid is gepland. Een straal van 100 meter valt ruimt binnen de acceptabele loopafstand zoals het CROW deze voorschrijft. Deze parkeerplaatsen zijn allen gesitueerd binnen de bestemming Verkeer-2 waardoor deze ook planologisch mogelijk zijn.

**4. De Haan advocaten** (postbus 851, 8901 BR Leeuwarden) namens FNS Vastgoed III BV

*Reactie 4.1*

Het ontwerpbestemmingsplan laat slechts 62 van de nu bestaande 112 parkeerplaatsen over. Dit betekent dat door uw college (in principe) is besloten om parkeerplaatsen nabij het pand cliënte te laten verdwijnen. In dit verband wordt nogmaals gewezen op de afspraken volgend uit de brief van 26 mei 1999 en de akte van levering van 27 oktober 2000. Zonder dat er overleg is geweest tussen partijen en er overeenstemming c.q. een oplossing is bereikt, zullen er geen parkeerplaatsen verdwijnen.

*Beoordeling 4.1*

Deze reactie is identiek aan reactie nummer 3.8, voor de beoordeling wordt verwezen naar beoordeling 3.8.

**5. Verenigd bedrijfsleven Zeewolde** (postbus 218, 3890 AE Zeewolde)

*Reactie 5.1*

Verwezen wordt naar de inspraakreactie op het Masterplan Centrum Zeewolde 2011.

*Beoordeling 5.1*

Deze inspraakreactie is afgehandeld bij de vaststelling van het Masterplan Centrum. Nu is opnieuw de gelegenheid geboden om in te spreken om een meer gedetailleerd plan, in de beoordelingen hieronder wordt daarom ingegaan op de reacties die specifiek betrekking hebben voorontwerpbestemmingsplan dat nu voorligt.



*Reactie 5.2*

Beperking van de parkeerfaciliteiten aan de randen van het centrum zal remmend werken op de ontwikkeling zoals beschreven in paragraaf 1.4 van de toelichting.

*Beoordeling 5.2*

Parkeerfaciliteiten in absolute aantallen lijken te worden beperkt. Echter, doordat zoals eerder is beschreven in beoordeling 3.5 in de huidige situatie sprake is van een overschot, wordt ook in de toekomstige situatie (zoals is toegelicht in beoordeling 3.10) in voldoende parkeergelegenheid in het nog te ontwikkelen gebied voor de huidige en toe te voegen functies voorzien.

*Reactie 5.3*

Met betrekking tot onderdeel 2.2.8 detailhandelsvisie Zeewolde, zijn wij van mening dat de gekozen omschrijving recht doet aan de actuele situatie

*Beoordeling 5.3*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

*Reactie 5.4*

Vraagtekens worden gezet bij de onderbouwing van de stelling dat er in de nabijheid van het plangebied sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen. De parkeerbalans geeft voor de verschillende zones geen passende antwoorden/oplossingen. De ondernemers in het plangebied zijn niet gebaat bij beschikbare parkeerplaatsen op andere locaties dan in de nabijheid van hun winkels. Het alsnog opnemen van enige parkeervakken op de hoek van de verlengde Gouwzee met de Flevoweg lijkt een onvoldoende oplossing voor de te verwachten verkeersintensiteiten en –afwikkeling aan de Gouwzee

*Beoordeling 5.4*

Verwezen wordt naar beoordeling 3.5.

*Reactie 5.5*

De parkeervoorzieningen aan de verlengde Gouwzee zijn naar onze mening niet alleen bestemd voor de direct aanpalende reeds gevestigde bedrijven, maar zullen mogelijk ook een belangrijke functie krijgen voor de bezoekers van de kernwinkelstraten. Dit gezien de drukte op het Horsterplein en de relatief beperkte faciliteiten rondom de Gelderseweg, Stevinweg en Flevoweg.

*Beoordeling 5.5*

De parkeerfaciliteiten op de genoemde locaties zijn zeker niet beperkt. Ook in de toekomstige situatie wordt overeenkomstige de bijlage bij de reactienota in voldoende parkeergelegenheid voorzien. Verwezen worden naar de beoordelingen onder reactie 3.

*Reactie 5.6*

In de toelichting wordt gesproken over een scheiding tussen privé parkeren voor de woon/zorgcomplexen en de openbare voorziening voor het centrum. Hoe denkt de gemeente het ongewenste gebruik van de openbare

parkeerplekken door bijvoorbeeld bezoekers van de woon/ zorgcomplexen te voorkomen?

#### *Beoordeling 5.6*

In de parkeernorm van een zorgeenheid zijn bezoekers en werknemers verdisconteerd. Dit betekent dat als conform de norm alles ten behoeve van een zorgcomplex op eigen terrein wordt gerealiseerd, de bezoekers daar ook hun auto kunnen parkeren.

#### *Reactie 5.7*

Vastgesteld wordt dat de al sinds langere tijd in gebruik zijnde 'tijdelijke parkeervoorzieningen' aan de Gouwzee en achter de (oude) bibliotheek en naast de AH gemiddeld genomen een zeer hoge bezettingsgraad kennen. Uitvoering van dit bestemmingsplan betekent dat er aanzienlijk moet worden ingeleverd op de openbare parkeerplekken op deze specifieke locatie. In dit verband wordt met belangstelling uitgekeken naar de resultaten van het verkeerstechnische onderzoek wat de ondernemers aan de Gouwzee recentelijk hebben uitgevoerd.

#### *Beoordeling 5.7*

Onduidelijk is wel verkeerstechnisch onderzoek wordt bedoeld. Indien hiermee de parkeertelling wordt bedoeld die in week 34 van 2012 is uitgevoerd, dan verwijzen wij voor de beantwoording naar beoordeling 3.5.

#### *Reactie 5.8*

Met betrekking tot de bebouwing voor permanente ambulante handel wordt verwezen naar de inspraakreactie van Hobby Time en Profile Westerlaken. De VCZ heeft al meerdere malen aangedrongen op het aanpassen van het huidige beleid met betrekking tot ambulante handel die met name op het Horsterplein vrijwel permanent kostbare parkeerplaatsen onttrekt aan de openbaarheid. Dit alles heeft te maken met een tekort aan parkeerplaatsen en niet met overschot.

#### *Beoordeling 5.8*

Het bestemmingsplan komt met de locatie voor een permanente overkapping tegemoet aan de wens om een vaste locatie voor ambulante handel te creëren die niet ten koste zal gaan van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Echter het bestemmingsplan zelf regelt het standplaatsenbeleid niet, dit is een regeling die onder de Algemene plaatselijke verordening valt, waarbij ten tijde van de voorbereiding daarvan de centrumondernemers gelegenheid is ( en ook in de toekomst wordt) geboden daarover mee te denken.

Recentelijk is tijdens het halfjaarlijks reguliere overleg met het bestuur van de VCZ dit onderwerp wederom aan de orde geweest. Het bestuur van de VCZ is verzocht om aan te geven welke locaties in het centrum zij wel geschikt acht voor het innemen van een standplaats. Toegezegd is dat zij hierop met een voorstel komen en dat deze locatie(s) dan beoordeeld en op acceptatie getoetst gaan worden. Op basis daarvan kan een eventuele aanpassing van het standplaatsenbeleid worden voorgesteld.

**6. Hobby Time** (Marktstraat 8, 3891 EX Zeewolde) en **Profile Westerlaken**  
**'de fietsspecialist'** (Marktstraat 6, 3891 EX Zeewolde)

*Reactie 6.1*

Men is bezorgd dat doordat de geplande winkels achter de oude bibliotheek verder naar achter liggen, er een brede ongezellige staat ontstaat, een zogenaamd tochtgat net als in de Raadhuisstraat.

*Beoordeling 6.1*

De verspringing in de bouwgrens is opgenomen om een verbijzonderde ruimte te creëren in de Marktstraat en de markante bebouwing van de voormalige bibliotheek een bijzondere plek te geven, waardoor de Marktstraat herkenbaar wordt in het centrum. Om de winkelronde rond het bouwblok Marktstraat/ Gouwzee/ Horsterweg/ Kerkstraat te realiseren en de bestaande ronde Gouwzee/Flevoweg/Torenstraat te ondersteunen is in de verbijzonderde plek in de Marktstraat de mogelijkheid voor de ambulante handel opgenomen.

*Reactie 6.2*

Een overdekte plek voor ambulante handel tegenover de winkels is geen goed idee, aangezien een vis- of kippenboer een enorme geuroverlast geeft. Daarnaast zal een overdekte gedeelte gelegenheid bieden voor een hangplek.

*Beoordeling 6.2*

Met een overdekte plek wordt tegemoet gekomen aan de wens voor een vaste plaats voor ambulante handel. Niet iedere vorm daarvan leidt overigens tot de gevreesde geuroverlast. Verwezen wordt naar beoordeling 5.8.

*Reactie 6.3*

Men is bezorgd over het minimale aantal parkeerplaatsen dat er komt, zeker omdat er 4 supermarkten rondom de Marktstraat zitten.

*Beoordeling 6.3*

Uit de parkeerbalans die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd, blijkt dat er in voldoende mate en op toereikende afstanden in parkeerplaatsen wordt voorzien voor de bestaande situatie alsmede voor de nog te realiseren functies. Bij de ontwikkeling van het gebied wordt het programma in de parkeerbalans in elke fase geactualiseerd. Beleidswijzigingen op het gebied van wonen en zorg kunnen invloed hebben op het programma in de bouwvelden. Het maximaal programma kan worden bepaald door het maximaal te realiseren bouwvolume of de parkeerbalans en de beschikbare capaciteit voor het parkeren in het plangebied.

## **7. Stichting Woonpalet Zeewolde** (postbus 59, 3890 AB Zeewolde)

### *Reactie 7.1*

De tekst op bladzijde 30 over het aantal bouwlagen strookt niet met de bestaande situatie. Bij de Sfinx is sprake van 2 en 3 lagen, omdat er nog 2 woningen op de 4<sup>e</sup> verdieping zijn.

### *Beoordeling 7.1*

De tekst zal in het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast.

### *Reactie 7.2*

Wat opvalt is de exacte verdeling in aantallen woningen prijsklassen, deze is gebruikt voor de parkeerbalans. Deze verdeling baart ons zorgen, aangezien een groot deel van het te realiseren programma is gereserveerd voor zorgseenheden. Hiervoor staat een lage parkeernorm. Gelet op het huidige kabinetsbeleid is het waarschijnlijk dat er geen tot weinig zorgseenheden meer gebouwd gaan worden. Voor alternatieven is dan geen plaats, omdat dit in combinatie met het realiseren van maximaal 90% van de parkeernorm, zal leiden tot een verder parkeertekort.

### *Beoordeling 7.2*

Bij de ontwikkeling van het gebied wordt het programma in de parkeerbalans in elke fase geactualiseerd. Beleidswijzigingen op het gebied van wonen en zorg kunnen invloed hebben op het programma in de bouwvelden. Het maximaal programma kan worden bepaald door het maximaal te realiseren bouwvolume of de parkeerbalans en de beschikbare capaciteit voor het parkeren in het plangebied. Zorgseenheden vergen minder ruimte in m<sup>2</sup> vloeroppervlak dan woningen waardoor er meer zorgseenheden mogelijk zijn. Wordt er gekozen voor een andere invulling, dan komen er minder (niet-zorg) woningen.

### *Reactie 7.3*

De kwaliteit van wonen in grondgebonden woningen in deelplan A met vrijwel uitsluitend uitzicht tot parkeren, lijkt ons onvoldoende en een vreemde stedenbouwkundige oplossing

### *Beoordeling 7.3*

De grondgebonden woningen zijn multifunctionele centrum woningen. De stedenbouwkundige situatie van de multifunctionele woningen is vergelijkbaar met de bestaande situatie aan bijvoorbeeld de Gelderseweg en Horsterweg/ Havikskruid. Dit woningtype is goed inpasbaar in het bouwblok en verrijkt de diversiteit van bebouwing in het centrum. De in de toelichting opgenomen tekening is een globale uitwerking van een indicatief programma voor de parkeerbalans. Het definitieve programma en woningtypen wordt bij het in ontwikkeling nemen van het perceel bepaald.

### *Reactie 7.4*

De tekst op bladzijde 38 kent aan de hoek op de Flevoweg de bestemming Centrum-1 toe, terwijl de verbeelding uitgaat van Gemengd-1. Wij gaan ervan uit dat Gemengd-1 de juiste bestemming is.

*Beoordeling 7.4*

Dat klopt, de bestemming van het perceel is Gemengd-1, de tekst van de toelichting zal in het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast.

*Reactie 7.5*

De tekst op bladzijde 58 wat betreft woningaantallen en m2 aan voorzieningen verschilt van dat dat genoemd is in de regels en de bijlagen.

*Beoordeling 7.5*

De tekst zal in het ontwerpbestemmingsplan kloppend worden gemaakt met dat wat de regels toestaan.

*Reactie 7.6*

Verzocht wordt om de aansluiting van de 3<sup>e</sup> vleugel van de Sfinx in één lijn te leggen met de bestaande bebouwing omdat dit gebouw anders te ver naar achteren komt te liggen. Dit betekent dat de grens van GD-1 zal moeten opschuiven richting het groen.

*Beoordeling 7.6*

Bedoeld is met dit verzoek om de grens van GD-2 een stukje op te schuiven. De lijn van de toekomstige bebouwing zal gelijk met de bestaande bebouwing gelegd worden.

*Reactie 7.7*

Aan de westzijde van de Zuiderzeeweg wordt de mogelijkheid geboden om een woongebouw te creëren. Dit gebouw staat deels recht voor de Sfinx en belemmert het vrije uitzicht en vermindert daardoor de woonkwaliteit van de bewoners. Ook vermindert een dergelijke ontwikkeling de waarde van de woningen in de Sfinx en die van de particuliere eigenaars. Doordat deze ontwikkeling bij recht wordt mogelijk gemaakt, is het niet reëel het risico op planschade bij een eventuele initiatiefnemer neer te leggen.

*Beoordeling 7.7*

De bebouwing aan de westzijde van de Zuiderzeeweg wordt mogelijk gemaakt om een overgang tussen de bebouwing in de centrum en het groen in het vrijetijdshart te versterken. Meer groen aan de oostzijde van de Zuiderzeeweg en een toevoeging van rood aan de westzijde. De afstand tussen de bestaande bebouwing en het bouwvlak is voor deze situatie in de rand van het centrumgebied ruimtelijk goed inpasbaar. Door de gedraaide positie van het bouwvlak wordt de zelfstandige ligging versterkt.

In het ontwerpbestemmingsplan zal voor deze locatie en uit te werken woonbestemming worden opgenomen. Binnen deze uitwerking zal de maximale hoogte van 13 meter en het maximaal aantal woningen van 10 worden opgenomen onder de uitwerkingsregels.

## **8. Coloriet** (postbus 577, 8200 AN Zeewolde)

### *Reactie 8.1*

Wat opvalt is de exacte verdeling in aantallen woningen prijsklassen, deze is gebruikt voor de parkeerbalans. Deze verdeling baart ons zorgen, aangezien een groot deel van het te realiseren programma is gereserveerd voor zorgeenheden. Hiervoor staat een lage parkeernorm. Gelet op het huidige kabinetsbeleid is het waarschijnlijk dat er geen tot weinig zorgeenheden meer gebouwd gaan worden. Voor alternatieven is dan geen plaats, omdat dit in combinatie met het realiseren van maximaal 90% van de parkeernorm, zal leiden tot een verder parkeertekort.

### *Beoordeling 8.1*

De reactie is identiek aan nummer 7.2, voor de beoordeling wordt daarom verwezen naar beoordeling 7.2.

### *Reactie 8.2*

In de toelichting staat dat als uitgangspunt geldt dat parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Indien dit bij zorgeenheden betekent dat werknemers ook op eigen terrein moeten parkeren, verwachten wij dat dit een knelpunt wordt.

### *Beoordeling 8.2*

In de parkeernorm van een zorgeenheid zijn bezoekers en werknemers verdisconteerd. Dit betekent dat als conform de norm alles op eigen terrein wordt gerealiseerd, de werknemers daar ook hun auto kunnen parkeren.

### *Reactie 8.3*

Op bladzijde 37 van de toelichting wordt verwezen naar de parkeerbalans van het Masterplan Centrum 2011. In deze parkeerbalans is voor de beoogde ontwikkeling het aantal parkeerplaatsen voor zorg nog als nader te bepalen weergegeven. Hoe denkt de gemeente hier mee om te gaan?

### *Beoordeling 8.3*

In de parkeerbalans die als bijlage bij de toelichting is opgenomen is dit wel nader ingevuld. De aannames daarvoor zijn uitgeschreven in paragraaf 4.3 de plancapaciteit. De tekst in de toelichting onder het kopje parkeren zal in het ontwerpbestemmingsplan hierop worden aangepast.

## Bijlage bij Reactienota vooroverleg en inspraak bestemmingsplan Ontwikkeling Centrumgebied

### *Uitgangspunten*

Zowel voor het bestemmingsplan Centrumgebied 2009 alsook voor het Projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, bouwaanvraag op de hoek Gelderseweg/ Noordereiland zijn parkeerbalansen gemaakt. Omdat er sinds de vaststelling van deze plannen niets is gewijzigd qua functies in het gebied, hebben de destijds vastgestelde cijfers als uitgangspunt gediend voor de parkeerbalans van de reeds bestaande omgeving.



De nieuwe parkeernormen zijn afkomstig uit CROW publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', oktober 2012. Door gebruik te maken van deze zeer actuele publicatie is een rekenverschil ontstaan tussen de parkeerbalans Masterplan en de voorliggende balans. Voor het achterhalen van de juiste parkeerkegetallen is een gemiddelde genomen van de waarde behorende bij de kwalificatie 'centrum', 'matig stedelijk'.

**Zeewolde**

In tabel 8 van de eerder genoemde publicatie staan de verschillende aanwezigheidspercentages per hoofdfunctie uiteengezet. Deze aanwezigheidspercentages zijn ook terug te vinden in de parkeerbalans. Ook zijn in de publicatie acceptabele loopafstanden opgenomen tot de verschillende functies.

Voor het completeren van de balans is het aantal parkeerplaatsen geteld in het centrum. Hierbij is rekening gehouden met het vervallen van de tijdelijke parkeerplaatsen achter de Albert Heijn, de parkeerplaatsen aan de Gouwee en de parkeerplaatsen aan de Marktstraat.

De verschillende gebieden (deel A tot en met C en Zuiderzeeweg) verwijzen naar de plancapaciteit die is opgenomen onder paragraaf 4.3 van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan.

### *Uitkomsten*

Op basis van de huidige voorzieningen in het centrum zou er een parkeervraag zijn van 1.037 parkeerplaatsen. Anno begin 2013 is er een parkeeraanbod 1.165 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in de huidige situatie sprake is van een overschot aan parkeerplaatsen.

Op basis van de huidige voorzieningen in het centrum plus het nieuwe programma ontstaat er een parkeervraag van 1.280 parkeerplaatsen. Door het wegvallen van de tijdelijke parkeerplaatsen zal, in vergelijking met het aanbod van begin 2013, het parkeeraanbod afnemen met 307 plaatsen.

Zodoende is er in het nieuwe programmagebied een opgaaf tot het realiseren van 422 parkeerplaatsen (uitgaande van 100% realisatie). Echter uitgaande van de eerdere besluitvorming dat tot een maximum van 90% van

de parkeervraag zal worden gerealiseerd, betekent dit op basis van de nu doorgerekende plancapaciteit een opgave om 294 parkeerplaatsen te realiseren. Het daadwerkelijke aantal benodigde parkeerplaatsen wordt berekend op basis van het programma dat feitelijk wordt gerealiseerd.

#### *Loopafstanden en aantallen*

Uit de schetsen bij deze bijlage blijkt dat binnen een straal van 100 meter van de diverse functies aan de Gouwzee voldoende parkeergelegenheid aanwezig is om aan de norm te voldoen. De geplande aantallen zijn hierin ook weergegeven. De bestaande aantallen die in dit gebied aanwezig zijn, zijn terug te vinden in het staatje onderaan de parkeerbalans.

#### Bijlagen:

1. Parkeerbalans
2. Schets parkeercapaciteit bestemmingsplan Centrum



BIJLAGE 1 en 2

Parkeerbalans

Schets parkeercapaciteit

# PARKEERBALANS CENTRUM, CROW 317

## AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Combi-berekening	Aanwezigheidspercentages			
	wonen	kantoor	detailhan	horeca
morgen	50%	100%	30%	20%
middag	50%	100%	60%	50%
s avonds	100%	5%	10%	100%
koopavond	80%	5%	75%	100%
zaterdag	60%	0%	100%	85%

## BESTAAND

		combi morgen	combi middag	combi avond	combi koopav.	combi weekend
Deel Gouwee/Marktstraat	*1	54,47	111,14	55,08	159,98	151,54
Deel Ravelijn	*1	86,22	163,82	113,47	235,11	216,34
Deel Centraal	*2	361,00	361,00	414,70	420,85	518,85
Gelderseweg - Eilandgracht	*3	113,30	196,19	186,04	186,57	147,70
Gemeentehuis	*1	45,00	45,00	2,25	4,50	2,25
Totaal		659,99	877,15	771,54	1007,01	1036,68

\*1 Cijfers uit vastgestelde Bestemmingsplan Centrum 2009

\*2 Cijfers uit Parkeeronderzoek Centrum, januari 2001

\*3 Cijfers uit Projectbesluit ex artikel 3.10 Wro, bouwaanvraag op de hoek Gelderseweg/ Noordereiland 2010

## NIEUW (deel A)

	functie (bestemming)	norm	eenheid	aantal eenh.	zonder combi	combi morgen	combi middag	combi avond	combi koopav.	combi weekend
<b>wonen</b>										
	koop, vrijstaand/multifunctioneel (GD-2)	1,80	woning	4,00	7,20	3,60	3,60	7,20	5,76	4,32
	koop, etage, duur (GD-2)	1,80	woning	2,00	3,20	1,60	1,60	3,20	2,56	1,92
	koop, etage, midden (GD-2)	1,40	woning	24,00	33,60	16,80	16,80	33,60	26,88	20,16
	huur, etage, midden/goedkoop (GD-2)	1,10	woning	23,00	25,30	12,65	12,65	25,30	20,24	15,18
					69,30	34,65	34,65	69,30	55,44	41,58

## NIEUW (deel B / Zuiderzeeweg)

	functie (bestemming)	norm	eenheid	aantal eenh.	zonder combi	combi morgen	combi middag	combi avond	combi koopav.	combi weekend
<b>wonen</b>										
	koop, etage, duur (W-3)	1,80	woning	10,00	18,00	8,00	8,00	16,00	12,80	9,60
	koop, etage, midden (W-3)	1,40	woning	20,00	28,00	14,00	14,00	28,00	22,40	16,80
	huur, etage, midden/goedkoop (GD-2)	1,10	woning	25,00	27,50	13,75	13,75	27,50	22,00	16,50
	aanleunwoning/serviceflat (GD-2)	1,05	woning	100,00	105,00	52,50	52,50	105,00	84,00	63,00
<b>kantoren e.d.</b>										
	kantoor zonder baliefunctie (GD-2)	1,55	100 m2	3,00	4,65	4,65	4,65	0,23	0,23	0,00
<b>horeca</b>										
	café/cafetaria (GD-2)	5,00	100 m2	2,00	10,00	2,00	5,00	10,00	10,00	8,50
	restaurant (GD-2)	9,00	100 m2	2,00	18,00	3,60	9,00	18,00	18,00	15,30
					209,15	98,50	106,90	204,73	169,43	129,70

## NIEUW (deel C)

	functie (bestemming)	norm	eenheid	aantal eenh.	zonder combi	combi morgen	combi middag	combi avond	combi koopav.	combi weekend
<b>wonen</b>										
	koop, vrijstaand/multifunctioneel (GD-2)	1,80	woning	5,00	9,00	4,50	4,50	9,00	7,20	5,40
	koop, etage, midden (GD-2)	1,40	woning	8,00	11,20	5,60	5,60	11,20	8,96	6,72
	koop, etage, goedkoop (GD-2)	1,30	woning	8,00	10,40	5,20	5,20	10,40	8,32	6,24
<b>kantoren e.d.</b>										
	kantoor met baliefunctie (GD-2)	2,05	100 m2	8,50	17,43	17,43	17,43	0,87	0,87	0,00
<b>detailhandel</b>										
	winkels dorpscentra (C-1)	3,30	100 m2	9,00	29,70	8,91	17,82	2,97	22,28	29,70
					77,73	41,64	50,55	34,44	47,63	48,06

## BALANS

Huidige aantal parkeerplaatsen	
Flevoplein	105
Stevinweg	9
Stevinhof	91
Gelderseweg	5
Mitra	114
Politiebureau	29
Parkeergarage	187
Horsterplein	147
Open Hof	41
Pioniersweg	48
Zuiderzeeweg	31
Sfinx	51
<b>Totaal</b>	<b>858</b>

Benodigde totaal aantal parkeerplaatsen na invulling deelgebieden voor gehele centrum

	combi morgen	combi middag	combi avond	combi koopav.	combi weekend
100%	834,78	1069,25	1080,01	1279,51	1256,02
90%	751,30	962,32	972,01	1151,56	1130,42

Te realiseren parkeerplaatsen in de nog te bouwen deelgebieden

	combi morgen	combi middag	combi avond	combi koopav.	combi weekend
100%	-23,23	211,25	222,01	421,51	398,02
90%	-106,70	104,32	114,01	293,56	272,42

Naar boven afronden

## Schets parkeercapaciteit plangebied bestemmingsplan centrum

323 parkeerplaatsen exclusief het ontwikkelveld zorg en service en exclusief de bestaande parkeerplaatsen Deel A (sfinx) en Zuiderzeeweg  
Definitief te realiseren aantal parkeerplaatsen op basis van de parkeerbalans (programma x norm)



In het plangebied is binnen een straal van 100 meter van de winkelentree's aan de Gouwzee parkeercapaciteit van 140 parkeerplaatsen in het openbare gebied exclusief de parkeerhoven in de bouwblokken.

