

Gemeente Gooise Meren
Postbus 6000
1400 HA Bussum

28 januari 2022, Hilversum

Betreft: Bezwaar weigering omgevingsvergunning (HZ_WABO-21-1354)

Geachte heer/mevrouw,

Wij doen u ons bezwaar toekomen omtrent het weigeren van de omgevingsvergunning betreffende het transformeren van de Laarderweg 27-31 te Bussum.

De vergunning is aangevraagd door de familie van Breemen. In de tijd dat de vergunning is ingediend (5 juli 2021) en de weigering (23 december 2021) hebben wij, Makeltrent, het gebouw gekocht met dien verstande dat er een omgevingsvergunning lopende was. Wij hebben als bijlage dan ook een verklaring toegevoegd (bijlage 1) dat wij voortaan als aanvrager gezien mogen worden.

Wij doen u dit bezwaar toekomen omdat wij van mening zijn dat A het parkeerbeleid niet goed is toegepast en dat B onterecht is afgeweken van onze bijzondere situatie. Graag leggen wij uit hoe wij deze regels interpreteren en toegepast hadden zien worden.

Kwestie Laarderweg 27-31

De omgevingsvergunning betreft het transformeren van de leegstaande bouwmarkt (voorheen Feenstra Doe het zelf winkel) naar drie zelfstandige woningen.

De weigeringsgrond is enkel gebaseerd op het niet kunnen voldoen aan de parkeereis. De rest van de argumenten is vanuit de afwijkingsbevoegdheid een positieve grondhouding.

Vandaar dat ik mij in dit bezwaar volledig richt op het parkeerbeleid.

Het niet goed toepassen van het huidige parkeerbeleid

Wij hebben ons dan ook verdiept in de richtlijnen voor parkeernormen (19 feb 2019).

Voor deze aanvraag komen wij terecht bij **artikel 3.1: Dubbelgebruik van parkeerplaatsen.**

“Met behulp van de parkeernormen wordt de parkeerbehoefte van een ontwikkeling berekend. Aan de hand van de soort, de omvang en de parkeernorm(en) van deze ontwikkeling wordt een benodigd aantal parkeerplaatsen berekend. Indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, is het mogelijk rekening te houden met dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld overdag door werkers en 's avonds door bewoners.”

De gemeente stelt in haar weigering dat voor onze ontwikkeling er sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen op vier tijdstippen. Deze percentages zijn afkomstig door de te berekenen welke functie op welk tijdstip gebruik maakt van de parkeerplaatsen. Zoals beschreven staat in **artikel 3.1** : Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd. Echter is deze niet voor ons van toepassing. Dit stel ik omdat er in **artikel 3.1** aangegeven staat dat indien binnen de ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, er

gekeken moet worden naar de aanwezigheidspercentages. Echter in onze ontwikkeling zal de begane grond wonen worden en is er op de verdiepingen ook al een woonbestemming aanwezig. Hierdoor is er geen sprake van dubbelgebruik van functies aangezien alles wonen gaat worden. Hierdoor is het gebruik van de aanwezigheidspercentages niet van toepassing.

Dit komt ook expliciet naar voren in **artikel 3.2 Sloop/nieuwbouw of functiewijziging**.

“Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Dit betekent dat in het geval van sloop/nieuwbouw of functiewijziging eerst de parkeerbehoefte van de laatste feitelijk bestaande (te vervallen) functies wordt bepaald met behulp van de parkeernormen en -indien van toepassing- aanwezigheidspercentages uit deze nota. Deze parkeerbehoefte mag vervolgens worden afgetrokken van de parkeerbehoefte in de nieuwe situatie. Dit geldt echter alléén als het gebouw de laatste vijf jaar nog legaal gebruikt is.”

Zoals wij het zien en lezen is dat de oude parkeervraag van de nieuwe parkeerbehoefte mag afgetrokken worden. Er staat ook expliciet benoemd dat de aanwezigheidspercentages niet van toepassing hoeven te zijn. Dit is namelijk voor onze ontwikkeling het geval aangezien wij geen dubbel gebruik meer hebben.

De winkel is pas sinds verleden jaar gestopt waardoor wij de nieuwe parkeerbehoefte van de oude aanwezige parkeerbehoefte mogen aftrekken. Hier mag geen negatief saldo uit voort komen, hetgeen ook niet het geval is.

- Voor bouwmarkten geldt een parkeernorm van 2,3 ppl per 100m². De ruimte betrof 295m² neerkomend op een parkeereis op straat van 6,8 parkeerplaatsen.
- Voor het realiseren van 3 woningen rekenen wij 1,6 ppl's voor 1 woning. Dit komt neer op een parkeerbehoefte van 4,8.

De nieuwe situatie is vanuit de berekening conform gemeentelijk beleid een verbetering t.o.v. de oude situatie.

Beleid technisch menen wij dat wij voldoen aan het gemeentelijk beleid echter wilde wij de soep niet zo heet eten en zochten wij ook naar een modus om de vergunning te verlenen en daarbij iets bij te dragen.

Hierbij komen we terecht bij het tweede argument:

Het niet adequaat omgaan met de bijzondere situatie die wij hebben aangedragen

Ondanks dat wij van mening zijn dat wij voldoen aan het parkeerbeleid hebben wij gezocht naar een modus waarbij wij extra parkeerplaatsen rondom onze ontwikkeling konden realiseren, echter zonder succes.

Bij onze ontwikkeling is het namelijk niet mogelijk om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren hebben aangezien dit fysiek onmogelijk is. Dit had onze ontwikkeling weldegelijk makkelijker gemaakt. Ook vonden wij het fijn dat de ambtenaren gezocht hebben naar oplossingen (Private parkeerplaatsen, realisatie nieuwe parkeerplaatsen, parkeerdrukmeting) echter waren deze opties ook niet haalbaar. Vandaar dat wij gekeken hebben om een oplossing aan te dragen die voldoet aan de gemeentelijke visie: **Mobiliteits- en Parkeervisie Gooise Meren 2040** (18 maart 2021):

In dit beleid staat het volgende:

Nieuwe parkeernormen

“Met parkeernormen bepalen we het juiste aantal te realiseren parkeerplaatsen voor nieuwe ontwikkelingen. Hiervoor stellen we een parkeernormennota op. We zetten in op lagere parkeernormen voor gebieden waar hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is. In de huidige situatie zijn dat de NS-stations. De ontwikkelrichting is dat we autobezit ontmoedigen door alternatieven te stimuleren en minder vergunningen aan bepaalde doelgroepen te verstrekken. Als gevolg daarvan kan een lagere parkeernorm worden toegepast of minder vergunningen aan bepaalde doelgroepen worden verstrekt. Het betekent dat we alternatieven voor de auto en andere mobiliteitsconcepten (zoals deelauto’s) stimuleren.”

Daarom hebben wij ook een ingezet op het plaatsen van een deelauto om zo de parkeereis van deze ontwikkeling toe te passen. Additioneel is om de bovengelegen woningen aan deze deelauto te koppelen.

De argumentatie van de gemeente geeft aan dat deelauto’s nog geen onderdeel zijn van het huidige parkeerbeleid (2019) echter zijn wij van mening dat dit niet kloppend is. Daarbij duiken wij weer in het gemeentelijke parkeerbeleid.

De ontwikkeling van ons valt samen met **artikel 3.4 Parkeren niet op eigen terrein:**

“Bij nieuwbouw of functiewijziging is uitgangspunt dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Dit betekent dat het parkeren op eigen terrein, of binnen de planontwikkeling van een gebied, moet plaatsvinden. Er zijn redenen denkbaar dat het onmogelijk of onwenselijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Dit is bijvoorbeeld het geval als:

- *de ontwikkeling is gelegen in een voetgangersgebied of in de vestingen van Muiden en Naarden;*
- *het fysiek onmogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, bijvoorbeeld bij bestaande panden of bij rijtjeswoningen;*
- *het financieel niet haalbaar is om een parkeervoorziening op eigen terrein te realiseren.”*

Daarbij doen wij een beroep op **artikel 3.6.4 Bijzondere situaties:**

“De Gemeente kan bij bestuurlijk besluit in bijzondere gebieden of situaties afwijken van de geldende normen op basis van de bereikbaarheid en/of de ruimtelijke situatie. Een en ander dient gemotiveerd en vastgelegd te worden in een afzonderlijk collegebesluit. Dit kan betekenen dat aanvullende afspraken worden gemaakt en dat bijvoorbeeld een ontwikkeling wordt uitgesloten van het vergunninghoudersgebied. Op dat adres worden dan geen parkeervergunningen verstrekt. Voorbeelden van situaties waarbij door middel van een collegebesluit afgeweken kan worden zijn:

- *ontwikkelingen in de directe nabijheid van hoogwaardige OV knooppunten;*
- *integrale gebiedsontwikkelingen waarbij door schaalvoordelen meer dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst);*
- *als sprake is van een verplaatsing van een functie en aangetoond kan worden dat op de huidige locatie (mits vergelijkbaar) een lager aantal parkeerplaatsen in de praktijk volstaat.*
- *ontwikkelingen waarbij specifieke maatregelen worden getroffen op mobiliteitsgebied: er dient dan door de initiatiefnemer aangetoond te worden dat de gebruikers van het te bouwen object (blijvend) een lagere parkeerbehoefte hebben dan is berekend op basis van de parkeernormen. Hiervoor is een vervoerplan vereist met concrete en realistische maatregelen om het autoverkeer te beperken. “*

Onze ontwikkeling betreft een stap in de goede richting conform gemeentelijk beleid en betreft maatwerk/ specifieke maatregelen op mobiliteitsgebied. Wij willen 1 deelauto plaatsen voor onze ontwikkeling waar de bewoners gebruik van kunnen maken en zelfs voor betalen. Ze krijgen dan ook

geen parkeervergunning waardoor de parkeereis uitkomt op 1 ppl voor de drie appartementen i.p.v. 4,8 parkeerplaatsen.

In het parkeerbeleid staat ook duidelijk beschreven dat in de vergunning opgenomen kan worden dat de bewoners geen parkeervergunning kunnen krijgen. Dit vinden wij een logische keuze en daar hadden wij graag al het gesprek over gevoerd.

Wij hebben dus een oplossing aangedragen conform gemeentelijk beleid waarbij wij een stap in de goede richting deden van de visie die de gemeente heeft liggen. De vergunning had verleend kunnen worden waarbij wij de opdracht kregen om een vervoersplan met concrete en realistische maatregelen uit te werken om zo het autoverkeer te beperken.

Conclusie:

Wij menen dat de gemeente Bussum conform gemeentelijk beleid de vergunning had moeten verlenen. Zowel linksom (verrekening van de oude parkeernorm) of rechtsom (specifieke maatregelen op mobiliteitsgebied) had deze vergunning verleend moeten worden.

Wij balen dat deze route belopen moet worden aangezien wij hierdoor leegstand / kostenderving hebben.

Natuurlijk zijn wij bereid om ons verhaal mondeling toe te lichten.

Wij hopen u voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Raoul van de Wetering
Info@makeltrent.nl
06-24950434
Pelikaanstraat 30A
1221KN Hilversum