

College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Vlaardingen
T.a.v. het hoofd Stedelijke Ontwikkeling,
Postbus 1002,
3130 EB Vlaardingen.

Vlaardingen, 27 april 2022.

Betr. Zienswijze ontwerpbestemmingsplan 'Kethelweg-Plein Emaus'

Geacht College,

Het doel van het ontwerpbestemmingsplan (in het vervolg 'plan') zoals gepubliceerd op https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0622.0307bpKeth2021-0020/r_NL.IMRO.0622.0307bpKeth2021-0020.html is om het plangebied aan de Kethelweg en Plein Emaus in Vlaardingen te herontwikkelen van gebied met voornamelijk leegstaande bedrijfsbebouwing en voormalige bedrijfswoningen tot woongebied met 37 woningen. De nu nog aanwezige oude bebouwing zal worden gesloopt om de woningbouwontwikkeling mogelijk te maken. Om dit project juridisch-planologisch mogelijk te maken, is dit plan opgesteld.

Het Bewonersplatform Oud-Ambacht dat opkomt op voor de belangen van de bewoners van de dertigerjaren buurt Oud-Ambacht heeft de plannen zoals nu voorgelegd, gezien met op de achtergrond de grote parkeerproblematiek en de specifieke stedenbouwkundige structuur van de buurt met een kenmerkende architectuur.

Het Platform heeft een groot bereik hetgeen bijvoorbeeld blijkt uit het gegeven dat er 900 personen zijn aangesloten bij de facebookpagina van het platform.

Voor nadere informatie over het platform, de activiteiten en de jaarverslagen, verwijzen we u naar de website van het platform: <https://bewonersplatformoudambacht.nl/>

Inspraak in de voorfasen van het plan

* Op 20 november 2018 werd een door het Bewonersplatform geïnitieerde drukbezochte informatie avond (ongeveer 350 bezoekers) georganiseerd over het voorlopig ontwerp van de nieuwbouwwoningen. Daarvan is door de gemeente een verslag gemaakt (zie bijlage 14 van de bijlagen bij de toelichting van het plan).

* Op 30 januari 2019 zijn de resultaten van de informatieavond tussen gemeente, architect, projectontwikkelaar en het Bewonersplatform besproken (een verslag van deze bespreking is bijgevoegd als bijlage A).

* Daarna is vanuit gemeente en ontwikkelaar van de plannen bijna twee jaar niets gecommuniceerd alhoewel door het Bewonersplatform bij de gemeente veelvuldig is aangegeven dat dit niet goed is voor het vertrouwen.

* In een memo van 18 december 2020 (zie bijlage 15 van de bijlagen bij de toelichting van het plan) meldt de projectontwikkelaar enige inhoudelijke punten en kondigt de oprichting van een klankbordgroep aan.

* Op 25 januari 2021 is de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep met bewoners (zie bijlage 16 van de bijlagen bij de toelichting van het plan), de startbijeenkomst waarbij vier bewoners aanwezig waren en voornamelijk procedurele zaken werden besproken. Vooraf is bepaald dat er niet meer dan vier bewoners en een vertegenwoordiger van het Bewonersplatform zouden kunnen deelnemen.

* Vervolgens waren er nog drie bijeenkomsten van de klankbordgroep op 27 juni 2021, 20 december 2021 en 16 februari 2022. De verslagen van deze klankbordgroep bijeenkomsten ontbreken in de bijlagen bij het plan. Ze zijn als bijlagen B, C en D toegevoegd aan deze zienswijze.

* Op 20 april is door de projectontwikkelaar Prohuis een informatieavond georganiseerd die voornamelijk bestond uit een aantal informatieborden met inzicht in de te bouwen woningen. De bestemmingsplanprocedure had hier een zeer ondergeschikte rol.

Bezwaren/zienswijze

Het Bewonersplatform juicht zorgvuldig afgewogen woningontwikkeling in het plangebied zonder meer toe. Om dit te realiseren, heeft het plan evenwel aanpassingen.

Tijdens alle vorengenoemde bijeenkomsten zijn, naast kanttekeningen m.b.t. de architectuur van de woningen aan het Burg. de Bordesplein met name twee bezwaren aan de orde geweest:

1. Er zijn zeer grote parkeerproblemen die samenhangen met een te gering aantal plaatsen voor de te bouwen woningen alsmede door het verdwijnen van parkeerplaatsen op de huidige locatie. De parkeerdruk buiten het plangebied leidt tot onveilige situaties en wordt onacceptabel verhoogd. De gemeente heeft aangegeven dat het uitgangspunt is dat het plan de knelpunten in de bestaande omgeving niet vergroot. Herhaaldelijk is naar voren gebracht dat dat niet klopt. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen in het plangebied dient daarom met 25-30 te worden verhoogd; dit aantal wordt nader onderbouwd in de navolgende toelichting.
2. Onder het appartementengebouw zijn geen ondergrondse parkeergarages voorzien, hetgeen een deel van het tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied zou kunnen voorkomen. Derhalve dienen daartoe nadere voorschriften te worden opgenomen zoals ook is gebeurd bij recente andere plannen in Vlaardingen.

Voor de beoordeling van de zienswijze is nog van belang op te merken dat al op 20 november 2018 genoemde inzichten naar voren zijn gebracht. In die eerste bijeenkomst werd door de gemeente aangegeven dat er naar werd gestreefd het ontwerpbestemmingsplan nog voor de zomervakantie van 2019 door het college te laten vaststellen (zie de laatste pagina van bijlage 14 van de bijlagen bij de toelichting van het plan). Wanneer er mogelijk enige vertraging zou ontstaan door het alsnog bijstellen van het plan om aan de zienswijze tegemoet te komen, kan dat dus niet aan de inspraak worden geweten waar de hele procedure al bijna drie jaar is vertraagd.

Toelichting

Parkeren

Feitenoverzicht vanuit de inspraakbijeenkomsten

Op 20 november 2018 is door de gemeente opgemerkt:

‘De structuur van die wijk, met lange, smalle straten, is ook uit de jaren ’30 en ontworpen op bereikbaarheid met paard en wagen, fiets en een incidentele automobiel. Vandaar dat **het huidige autobezit leidt tot knelpunten: hoe komen al die auto’s de wijk in en waar kunnen de bewoners en bezoekers van de woningen, scholen en andere voorzieningen in de wijk hun auto op een verantwoorde wijze parkeren.** Het plan voor de Van der Kooij-locaties wordt gerealiseerd in de bestaande wijk, waarbij het zoveel mogelijk wordt ingepast binnen de bestaande structuren..... **Het uitgangspunt is wel, dat het plan de knelpunten in de bestaande omgeving niet vergroot’.**

Verder is n.a.v. vragen van bewoners over de parkeerplaatsen aan de Kethelweg die door het plan vervallen door de gemeente in deze bijeenkomst onder meer het volgende opgemerkt:

‘Geconstateerd wordt dat op het terrein nu veel busjes van arbeidsmigranten worden geparkeerd.

Als hier straks gebouwd wordt komen die busjes in de wijk te staan. Vraag van de aanwezigen: 'Is hier een oplossing voor?' In het verslag staat vervolgens: 'Gemeente/ ontwikkelaar Hoe gaan we deze vraag beantwoorden????'

Op de nabespreking van de informatieavond op *30 januari 2019* tussen gemeente, architect, projectontwikkelaar en het Bewonersplatform wordt **nogmaals aangegeven dat het parkeren een zeer belangrijk issue** is, dat er zorgen zijn om de vermindering van het aantal parkeerplaatsen die dan op het terrein van V.d. Kooij beschikbaar zijn, maar verdwijnen en dat er een telling komt waaruit moet blijken hoeveel plekken vervallen en hoeveel er in deze plannen bij komen.

In een memo van *18 december 2020* meldt de projectontwikkelaar: **'In de planopzet is ervoor gekozen om het parkeren zo veel als mogelijk op eigen terrein op te lossen'**. Met andere woorden hier spreekt de ontwikkelaar al uit dat het mogelijk is dat niet al het parkeren op eigen terrein wordt opgelost en dat er dus mogelijk ook geparkeerd moet worden buiten het plangebied

In het verslag van *27 juni 2021* is gemeld:

Vanuit de klankbordgroep wordt gevraagd naar de berekening van het aantal parkeerplaatsen voor het project, rekening houdend met:

- * het verdwijnen van een aantal formele en informele parkeerplaatsen in de openbare ruimte,**
- * de geldende parkeernormen en mogelijk beleidsmatige overwegingen om daar van af te wijken .**

Met de vertegenwoordiger van het Bewonersplatform Oud-Ambacht is door de gemeente afgesproken dat deze berekening al in januari 2021 zouden worden aangeleverd. De projectleider van de gemeente, zal hier nogmaals achteraan gaan en de gegevens nu z.s.m. verstrekken aan de klankbordgroep.

Behalve een verwijzing naar parkeermetingen zijn deze gegevens nooit aangeleverd

In de klankbordgroep van *20 december 2021* wordt het parkeerprobleem opnieuw aan de orde gesteld:

Daarbij heeft de gemeente toegezegd een overzicht te geven van de parkeerplaatsen die verdwijnen en die worden aangelegd. Er wordt door het Bewonersplatform benadrukt dat van de gemeente een integrale visie wordt verwacht en dat het door de gemeente te maken overzicht door het platform uiteindelijk zal worden getoetst op het totale effect van de bouw.

Op *16 februari 2022* is een vervolgoverleg dat was gepland om verder te praten over parkeren. De ambtenaar die parkeerinformatie zou moeten verschaffen, is afwezig.

Ondanks alle toezeggingen is er tot op heden door de gemeente geen enkele helderheid verschaft over de met het plan samenhangende parkeerdruk

Nadere analyse tekort aan parkeerplaatsen samenhangend met het plan

Voor het parkeerbeleid zijn drie stukken direct relevant:

- a. het actieplan mobiliteit van november 2018;
- b. de nota beleidsregels parkeernormen 2019 van mei 2019;
- c. het paraplubestemmingsplan parkeren 2019 van juli 2019.

In het actieplan mobiliteit staat: **'We houden er rekening mee dat het aantal personenauto's in de stad niet noemenswaardig zal groeien of dalen.** In een aantal (oude) wijken is het autobezit hoger

dan de parkeercapaciteit (openbaar + privaat). Parkeren op de openbare weg vergt een groot deel van de openbare ruimte, die ook nodig is voor groen, sport en spel, beeldkwaliteit en ontmoeten (sociale functie). Dit maakt het nodig om parkeervraagstukken integraal te beschouwen, in samenhang met de overige functies en de kwaliteit van de openbare ruimte’.

In de nota beleidsregels staat in par. 3 op pagina 13: **‘De gemeente gaat ervan uit dat het autobezit de komende jaren niet verder zal groeien** en baseert de parkeernormen daarom op de daadwerkelijk gemeten situatie in de stad. Bovendien wordt de mogelijkheid geboden om de parkeernormen naar beneden bij te stellen, wanneer daar aanleiding toe is’.

Hieruit kan worden afgeleid dat de gemeente tot het inzicht is gekomen dat, waar eerst nog sprake was van een mogelijke groei, die groei de komende jaren volgens de gemeente geheel afwezig zal zijn.

Tot slot wordt in het paraplubestemmingsplan onder meer het volgende opgemerkt:

‘Het uitgangspunt blijft dat bij iedere nieuwe ontwikkeling op eigen terrein wordt voorzien in de parkeerbehoefte. **Bij het berekenen van de behoefte wordt rekening gehouden met dubbelgebruik en salderen ten opzichte van voorgaand gebruik op die locatie’.**

1. Huidige parkeersituatie in Oud-Ambacht nabij het gebied waarvoor het plan is ontwikkeld

De buurt Oud-Ambacht is gebouwd in de dertiger jaren toen er nog nauwelijks sprake was van autobezit. Daarom kon bij de toenmalige opzet worden volstaan met een beperkt aantal parkeerplaatsen. In de loop der jaren is het autobezit aanmerkelijk toegenomen. Een aantal van twee auto’s per huishouden is eerder regel dan uitzondering.

Uit in opdracht van de gemeente uitgevoerde parkeermetingen blijkt dat de parkeerdruk in de directe omgeving met name ’s nachts nu al zeer hoog is en in een groot deel van de nabijgelegen straten in de Oranjebuurt zelfs hoger dan 100 %. Dat betekent dat nu al wordt geparkeerd op plaatsen waar dat niet mag, hetgeen leidt tot gevaarlijke situaties. Maar ook een percentage van meer dan 90 % bezetting is volgens de gemeentelijke nota beleidsregels parkeernormen 2019 ongewenst omdat dan onnodig zoekgedrag ontstaat en stagnatie van wachtende auto’s om te parkeren optreedt. Een ‘frictieleegstand’ van 10 % is volgens deze nota nodig omdat anders de zoektijd naar een parkeerplaats sterk toeneemt, de bereikbaarheid van een locatie afneemt en verkeersoverlast voor de omgeving wordt veroorzaakt, hetgeen ongewenst is.

2. Parkeersituatie in de nabije toekomst

Als naar de ontwikkelingen in de nabije toekomst wordt gekeken, zal de vraag naar parkeerplaatsen eerder toe-dan afnemen:

- volwassen kinderen met een eigen auto wonen steeds langer thuis omdat ze geen eigen woning kunnen vinden; ergo de vraag naar parkeerplaatsen per woning zal toenemen;
- het aantal elektrische auto’s groeit sterk met als gevolg dat er extra ruimte nodig is voor oplaadpalen die slechts een deel van de dag zijn bezet en dus ten koste gaan van het aantal permanent beschikbare plaatsen;
- Het openbaar vervoer dat er is, bestaat uit bussen op een behoorlijke afstand van het plangebied zodat de prikkel om in privé vervoer te voorzien en dus een parkeerplaats te gebruiken groter is dan in gebieden waar wel goed openbaar vervoer in de nabijheid is;
- Er is nog steeds sprake van een groei in het autobezit;
- Er wonen veel ouderen waarvoor invalide parkeerplaatsen nodig zijn;
- Het aantal caravans en campers dat een parkeerplaats gebruikt, neemt nog steeds toe.

De conclusie uit de gegevens over de huidige parkeersituatie is dat de parkeerdruk ook nu al absoluut te hoog is, in de nabije toekomst nog zal groeien en elk extra beroep op parkeerplaatsen als gevolg van nieuwe activiteiten onacceptabel is.

3. Aantal te creëren parkeerplaatsen voorzien in het plan en volgens de parkeernota 2019

Volgens het plan zijn 62,3 plaatsen nodig en worden daar bovenop 2,3 plaatsen extra gerealiseerd, totaal afgerond dus 65 plaatsen.

In het plan wordt aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen voldoet aan de uitgangspunten van de Gemeente Vlaardingen. Daaraan wordt toegevoegd: 'hierdoor zal de parkeerdruk op de bestaande wijk niet toenemen'.

Dat is onjuist.

Voor de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen is in het voorgelegde plan uitgegaan van de normen zoals die worden genoemd in de nota beleidsregels parkeernormen 2019 (opgenomen als bijlage 1 bij bijlagen regels in het plan).

Die berekening is evenwel niet (meer) juist en wel om de volgende redenen.

a. **De gemeente gaat er in de nota van uit dat het autobezit de komende jaren niet verder zal groeien** (zie pag 11 par. 3.3.). **Dat is onjuist.** Uit CBS-gegevens (zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/82044NED>) blijkt dat het aantal personenauto's van 1-1-2019 tot 1-1-2022 in geheel Nederland is toegenomen van 8.530.584 tot 8.941.456, een groei van bijna 5 % in 4 jaar tijd. Voor Vlaardingen zijn geen cijfers per 1-1-2022 gepubliceerd, evenwel in Vlaardingen is het aantal personenauto's in drie jaar tijd, van 1-1-2019 tot 1-1-2021 al met bijna 5 % toegenomen van 30508 tot 31993 (zie

<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/37209hvv/table?searchKeywords=vlaardingen>)

De woningen zullen niet eerder dan najaar 2023 in gebruik worden genomen, hetgeen betekent dat een **toename in de behoefte aan parkeerplaatsen van totaal 10 % niet onrealistisch** lijkt mede gegeven de slechte ligging t.a.v. het openbaar vervoer (zie verderop). Zorgvuldig bestuur betekent dat de gemeente die nu een plan voorlegt maar ook de parkeernota in 2019 heeft gepubliceerd, toetst of deze veronderstelling (dat het autobezit niet zal groeien) die van grote invloed is op het benodigd aantal plaatsen drie jaar na vaststelling van de nota, nog klopt. Daarnaast is het logisch te kijken of het aantal te realiseren parkeerplaatsen voldoende is voor de komende tijd. Uit de zeer recente CPB-studie 'Ontwikkeling van mobiliteit' van april 2020 (zie <https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/PBL-CPB-notitie-apr2020-Ontwikkeling-Mobiliteit.pdf>) blijkt dat de groei van het aantal personenautokilometers van 2014 tot 2040 zich zal ontwikkelen tussen de 19 en 49 %. Kortom niet alleen in de afgelopen jaren, maar naar verwachting ook de komende jaren wordt een relatief forse toename van het aantal auto's met navenant vraag naar parkeerruimte verwacht.

b. In de nota is **geen rekening gehouden met de groeiende behoefte aan parkeerruimte als gevolg van het gegeven dat kinderen langer thuis wonen.** Analyses van het PBL

(zie https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/Parkeerproblemen_in_woongebieden.pdf)

geven aan dat het autobezit in een gezin met één of meer volwassen thuiswonende kinderen ongeveer 0,3 auto hoger ligt dan in gezinnen zonder volwassen thuiswonende kinderen.

c. **Parkeerplaatsen met een oplaadpunt voor een elektrische auto in het publieke domein worden volgens de nota beschouwd als openbare parkeerplaatsen.** Maar er wordt ten onrechte geen rekening gehouden met het gegeven dat die plaatsen vrij moeten blijven voor auto's die worden opgeladen waardoor ze niet echt beschikbaar zijn om te parkeren. Zeker met de sterke groei van het aantal elektrische auto's, betekent dit dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn.

d. **In de toelichting bij het plan wordt ten onrechte opgemerkt dat het plangebied goed bereikbaar is per openbaar vervoer. Er wordt zelfs gesteld: 'Door de ideale ligging ten opzichte van het openbaar vervoer netwerk wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd'.** Het plangebied ligt op 1,3

kilometer van de metrohalte. In de parkeernota wordt impliciet aangegeven dat van een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer kan worden gesproken bij de aanwezigheid van een station binnen 400 meter waar dit leidt tot een verlaging van de parkeernorm met 10 %. In de locatie waarvoor het plan is ontwikkeld, geldt het omgekeerde van een goede bereikbaarheid: **het openbaar vervoer bestaat uit bussen op een behoorlijk grote afstand van het plangebied**, de afstand tot buslijnen is veel meer dan 400 meter zodat mede daardoor de behoefte aan parkeerplaatsen voor privé auto's juist hoger is dan de normen genoemd in de nota.

Deze slechte openbaar vervoer verbindingen zorgen voor een extra stimulans een auto aan te schaffen voor onder meer woon-werkverkeer met als resultaat een extra parkeervraag.

Ter illustratie: in de spits om 8.00 u in de ochtend duurt het meer dan 40 minuten om met het openbaar vervoer bij Station Rotterdam C.S. (belangrijke werk/vergaderconcentratie) te komen, terwijl het met de auto 14 minuten duurt (bron OV9292).

Alhoewel de parkeernota 2019 door de Raad is vastgesteld, ontslaat dit de gemeente niet van de plicht om zorgvuldig te besturen en te bezien of de reële situatie in 2023, wanneer de woningen op zij vroegst worden opgeleverd, nog hetzelfde is.

De gemeente moet derhalve niet alleen uitgaan van het juridisch kader van de parkeernota.

Aangetoond is dat er nu al bij een voorzichtige minimumschatting op bovengenoemde gronden tenminste 10 extra parkeerplaatsen nodig zijn waarbij de kanttekening wordt gemaakt dat dit aantal, gegeven de CPB-prognoses, voor de middellange termijn naar verwachting onvoldoende is.

4. Aantal parkeerplaatsen dat zich bevindt op de huidige terreinen

Op het terrein waarvoor het plan is ontwikkeld is sprake van parkeerplaatsen die vervallen nadat de bouwplannen gerealiseerd zouden zijn. Uit de overzichtstekeningen bij het plan en de eerder verstrekte bouwtekeningen kan worden opgemaakt dat de huidige parkeerplaatsen op het terrein vervallen en dus niet gebruikt worden voor de nieuw te bouwen woningen. Deze parkeerplaatsen dienen alsnog elders op het terrein terug te komen anders neemt de parkeerdruk buiten het terrein toe hetgeen ingaat tegen het gemeentelijk beleid en de onveiligheid vergroot.

Door de bouw vervallen 9 parkeerplaatsen aan de Kethelweg en tenminste 3 bij de voormalige Dr. J. Th. De Visserschool op de hoek van het Emaus. Daarnaast vervallen 4 parkeerplaatsen aan de Jan Ligthartstraat.

In een recente weigering van **B&W (15 maart 2022)** om uitweg naar één priveparkeerplaats staat: "Het verlies van een of meerdere publieke parkeerplaatsen zonder adequate compensatie op privéterrein is met oog op de verkeersveiligheid onwenselijk. Automobilisten cirkelen dan namelijk door de wijk op zoek naar een parkeerplaats. Waarbij zij vooral gefocust zijn op het zoeken naar een vrije parkeerplaats en minder op het overig verkeer". Alhoewel het bij het huidige terrein strikt genomen niet gaat om publieke parkeerplaatsen, is het materiële effect gelijk: **een toename in het tekort aan parkeerplaatsen, leidt tot onveilige situaties.**

Opgeteld vervallen er 16 parkeerplaatsen op het eigen terrein die niet worden gecompenseerd.

5. Conclusie

In het vorenstaande is onderbouwd dat de huidige parkeersituatie en verwachtingen voor de nabije toekomst zijn dat de parkeerdruk absoluut te hoog is en in het geheel in strijd is met het gemeentelijk beleid. Elk extra beroep op parkeerplaatsen als gevolg van nieuwe activiteiten is dan ook onacceptabel. **Aangetoond (onder 3 en 4) is dat er tenminste 25 parkeerplaatsen extra zullen moeten worden gerealiseerd in het plangebied om er voor te zorgen dat de parkeerdruk op het openbaar gebied direct na realisatie van het plan niet toeneemt, terwijl op middellange termijn zeer waarschijnlijk nog extra parkeerplaatsen nodig zijn.**

Parkeergarage onder appartementengebouw

Het plan voor de Van der Kooij-locaties wordt gerealiseerd in de bestaande buurt, waarbij dit plan zoveel mogelijk moet worden ingepast binnen de bestaande structuren. Het uitgangspunt moet zijn dat het plan de knelpunten in de bestaande omgeving niet vergroot.

Dat betekent ook dat het beschikbare terrein optimaal moet worden ingericht om een evenwichtige aantrekkelijk uitziende combinatie te bereiken van wonen, groen, speelgelegenheid en parkeren.

Het ligt daarbij voor de hand dubbel gebruik te maken van grond waar dat mogelijk is, enerzijds om schaarse ruimte niet te verspillen en anderzijds het aanzien van die ruimte zo min mogelijk te verstoren met geparkeerde auto's die ten koste gaan van het in de buurt toch al schaars aanwezige groen en de uitstraling.

Al tijdens de informatieavond in november 2018 is daarom gevraagd of het mogelijk is een parkeergarage onder het appartementengebouw te maken. De ontwikkelaar heeft toen aangegeven dat dit zou worden onderzocht op haalbaarheid.

In de loop van het verdere ontwikkelproces is nooit onderbouwd waarom dat niet mogelijk zou zijn. Er is nooit aangetoond wat de kosten zijn (volgens mondelinge informatie van de architect op de informatieavond op 20 april 2022, zou het om € 50.000 per plaats gaan, de ontwikkelaar spreekt van € 120.000 en op internet gaat het om bedragen van bijna overal, soms ver, beneden de €50.000). Er zullen naar verwachting voldoende kopers zijn voor deze appartementen, ook al zou de prijs door het realiseren van een parkeergarage onder het appartementengebouw stijgen.

Ook in andere recente nieuwbouwprojecten is om optimaal grondgebruik te bereiken gebruik gemaakt van ondergrondse parkeergarages, b.v. aan de Hoflaan, Havenstraat, Watertoren en in Hooglede. Dit heeft nergens geleid tot problemen bij de verkoop. Bovendien is het voordeel voor kopers dat ze gegarandeerd een parkeerplaats hebben hetgeen niet het geval is bij parkeren elders. Tot slot zou het ook 'merkwaardig' zijn om bij al deze projecten en ook projecten die in de nabije toekomst worden gerealiseerd, zoals op het terrein van Pietersen aan de Westhavenkade, ondergrondse parkeergarages te eisen en uitgerekend in een buurt waar nu al structureel sprake is van parkeeroverlast, niet.

Onder het appartementengebouw zijn geen ondergrondse parkeergarages voorzien, hetgeen een deel van het tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied zou kunnen voorkomen. Derhalve dienen daartoe nadere voorschriften te worden opgenomen zoals ook is gebeurd bij recente andere plannen.

Gevolgte procedure bij de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan

De vertegenwoordiger van RHO-adviseurs (het bureau dat het ontwerpbestemmingsplan heeft gemaakt) vertelde op de informatieavond dat **het plan is opgesteld op verzoek van Prohuis, de projectontwikkelaar van de woningen en niet op verzoek van de gemeente**. Het is begrijpelijk dat bij de ontwikkeling van de plannen zowel de projectontwikkelaar als de opsteller van het plan zijn betrokken. De indruk ontstaat evenwel dat de projectontwikkelaar materieel gesproken leidend is geweest en niet de gemeente die juridisch verantwoordelijk is voor de opstelling van bestemmingsplannen. Dat is mogelijk de reden dat niet zoals overal elders in Vlaardingen vooraf is vastgelegd dat onder het appartementsgebouw een parkeerlaag moet komen.

Hetzelfde geldt voor het tekort aan parkeerplaatsen. Ook hier zou wellicht tot een ander ontwerp zijn gekomen wanneer de juiste volgorde zou zijn gekozen: **eerst stelt de gemeente de juiste randvoorwaarden passend binnen een integraal beleidskader op waarbij meegenomen zou**

behoren te zijn dat de parkeernota niet uitsluitend allesbepalend is omdat de actuele situatie anders is dan gold ten tijde van het vaststellen van de parkeernota.

Daarom dient B&W alsnog tot een ander ontwerp te komen.

Graag ontvangen wij een reactie op onze zienswijze ruim alvorens een al dan niet gewijzigd ontwerp aan het College van B&W wordt voorgelegd.

Met vriendelijke groet,

Bewonersplatform Oud-Ambacht

Kees Clement, voorzitter

Hermine Koning, secretaris

Rick Mostert, adviseur

Rianne Noorda, adviseur

Suzan Nout, adviseur

e-mail: vld.oudambacht@gmail.com

secretariaat: Anthony Knottenbeltsingel 1a, 3135 HC Vlaardingen