

Gemeente Leidschendam-Voorburg

Zienswijzennota

Projectafwijkingsbesluit Molenpad

(ID-nr: NL.IMRO.1916.Jlocatie-VG01)

Collegevergadering d.d. 5 juni 2018
Raadsvergadering d.d. 26 juni 2018
Behorende bij raadsbesluit 538

ZIENSWIJZENNOTA PROJECTAFWIJKINGSBESLUIT MOLENPAD

1. INLEIDING

Het projectafwijkingbesluit “Molenpad”, dat bestaat uit een ontwerpbesluit omgevingsvergunning en een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen (afgegeven door de raad op 23 januari 2018, verseonnr. 2017551), heeft ter inzage gelegen van donderdag 8 februari 2018 t/m woensdag 21 maart 2018.

In de periode van terinzagelegging zijn 49 zienswijzen (waarvan meerdere met handtekeningenlijst) ingediend. De zienswijzen zijn binnen de termijn van ter inzagelegging ingediend en zijn ontvankelijk.

1.1 LEESWIJZER

De zienswijzennota is als volgt opgebouwd:

De voorliggende zienswijzennota projectafwijkingbesluit “Molenpad” omvat in hoofdstuk 2 een overzicht van de ingediende zienswijzen. In hoofdstuk 3 worden de ingediende zienswijzen inhoudelijk behandeld.

De zienswijzennota maakt deel uit van het besluit van de raad tot vaststelling van de verklaring van geen bedenkingen en het besluit van het college tot vaststelling van de omgevingsvergunning.

2. Zienswijzen

Gedurende de termijn van terinzagelegging van het projectafwijkingsbesluit “Molenpad” zijn daarover 49 schriftelijke zienswijzen ontvangen. Bij een aantal van deze zienswijzen is een handtekeningenlijst met steunbetuigingen toegevoegd. In 2.1 is in tabelvorm weergegeven van wie op welke datum schriftelijke zienswijzen zijn ontvangen. De steunbetuigingen zijn door ons niet apart en per persoon vermeld. In 2.2 wordt ingegaan op de ontvankelijkheid van de ingediende zienswijzen.

De ontvankelijke zienswijzen zijn vervolgens in hoofdstuk 3 inhoudelijk samengevat, afzonderlijk beoordeeld en afgewogen en van een reactie voorzien.

2.1 Overzicht zienswijzen

Ingediend bij het college

Nr.	Verseon-nummer	Indiener	Adres	PC/Plaats	Datum ingekomen
1.	2067142	Indiener(s) zienswijze 1	Anoniem	Anoniem	14 februari 2018
2.	2070355	Indiener(s) zienswijze 2	Anoniem	Anoniem	19 februari 2018
3.	2088005	Indiener(s) zienswijze 3	Anoniem	Anoniem	15 maart 2018
	2091773 / 2091778 / 2091779	Indiener(s) zienswijze 4 t/m 48	Anoniem	Anoniem	20 maart 2018
4	2093702	Indiener(s) zienswijze 49	Anoniem	Anoniem	21 maart 2018

2.2 Ontvankelijkheid zienswijzen

Het projectafwijkingsbesluit “Molenpad” heeft ter inzage gelegen van donderdag 8 februari 2018 t/m woensdag 21 maart 2018. Zienswijzen die op de laatste dag van de termijn ter post zijn bezorgd, worden bij de gemeente als ingekomen geregistreerd op donderdag 22 maart 2018. Zienswijzen met als registratiedatum 22 maart 2018 worden daarom in elk geval aangemerkt als zijnde tijdig ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de wettelijke termijn van zes weken en daarmee tijdig ingediend.

2.3 Anonimiseren zienswijzen

De Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) stelt strenge regels aan het (digitaal) openbaar maken van NAW-gegevens. Op grond van de AVG is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen.

De indieners van zienswijzen worden daarom niet met naam en toenaam genoemd. Om te kunnen herleiden wie welke zienswijze heeft ingediend, is een afzonderlijk document “Overzicht indieners zienswijzen Projectafwijkingsbesluit Molenpad” opgesteld. Dat overzicht wordt niet beschikbaar gesteld.

3. Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk is per reclamant de ingebrachte zienswijze samengevat en voorzien van een reactie. Onder conclusie wordt aangegeven of de betreffende zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het projectafwijkingbesluit "Molenpad".

01. Indiener(s) zienswijze 1

Samenvatting van de zienswijze:

1. Reclamant geeft aan dat het voorgestelde plan in strijd is met de Parkeernota 2005 en daarom in deze vorm niet kan worden uitgevoerd. Eén van de uitgangspunten van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat bouwplannen niet mogen leiden tot extra parkeerdruk in de directe omgeving. In paragraaf 4 van de ruimtelijke onderbouwing wordt gerekend met 52 benodigde parkeerplaatsen. Hiervan komen er 36 binnen het plan en 16 daarbuiten. Die 16 plaatsen gaan volgens reclamant ten koste van 16 reeds bestaande parkeerplaatsen en zullen derhalve voor extra parkeerdruk zorgen. Het bebouwen van het terrein van de huidige parkeerplaats Molenpad kost bovendien nog circa 100 parkeerplaatsen.

Reactie:

In 2012 zijn de parkeernormen uit de Parkeernota 2005 vervangen door een aparte Nota Parkeernormen. Bouwplannen worden getoetst aan deze nota. In de nota is in paragraaf 2.5.13 opgenomen dat bij gebiedsontwikkelingen de parkeerdruk opgelost mag worden binnen het plangebied; dit is dus inclusief parkeren in de openbare ruimte. Voor Leidschendam-centrum is een parkeerbalans opgesteld om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt mogen worden voor de nieuwe ontwikkelingen. Het bouwplan past binnen deze opgestelde parkeerbalans (door de raad vastgesteld op 31 oktober 2017).

Conclusie

De bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het projectafwijkingbesluit.

02. Indiener(s) zienswijze 2

Samenvatting van de zienswijze:

1. Reclamant geeft aan dat ten tijde van de verkoop van de woningen aan de Maalderijstraat duidelijk werd aangegeven dat er op dit deel van het project Molenpad uitsluitend laagbouw zou komen en dat de bouwhoogtes van de woningen overeen zouden komen. Er zou enkel hoogbouw komen aan de kant van de Damlaan, waar nu ook de maisonnettes staan gepland. De bewoners van de nieuw opgeleverde huizen, inclusief reclamant, vinden de geplande bouwhoogte van de hoekwoning op de Maalderijstraat bezwaarlijk. Buiten het feit dat het een kolossaal gebouw betreft wat veel kenmerken heeft van een appartement en bovendien opzichtig hoog is, belemmert het ook het zonlicht. Als de hoekwoning één verdieping verlaagd wordt, zal het visueel beter aansluiten bij de rest van het project.

Reactie:

De voorgestelde 4 laagse woning op de hoek Molenpad/Maalderijstraat voldoet aan de in het bestemmingsplan opgenomen maximale hoogtematen voor deze locatie. Het perceel heeft de bestemming: "Uit te werken gebied voor woondoeleinden" UW, artikel 25.

Volgens artikel 25, lid 2 onder e van de voorschriften dient de bouwhoogte van gebouwen tenminste 9,00 meter en mag ten hoogste 16,5 meter bedragen. De hoekwoning heeft een bouwhoogte van circa 12,5 meter en voldoet hiermee aan de voorschriften uit het bestemmingsplan. Op de plankaart is op de hoek Zaagmolenstraat/Maalderijstraat de aanduiding opgenomen dat een hoger accent is toegestaan.

Volgens artikel 25, lid 2 onder i is ter plaatse van de aanduiding "hoger accent toegestaan"

-binnen een afstand van ten hoogste 10 meter tot aan de rand van het accent- een stedenbouwkundig accent toegestaan, waarbij de bouwhoogte van dit accent ten hoogste 25,5 meter mag bedragen.

De woning op de hoek Molenpad/Maalderijstraat past ruim binnen de maximaal toegestane bouwhoogte van 16,5 meter en valt hiermee niet onder het hoogteaccent zoals in het bestemmingsplan bedoeld is.

De schaduwwerking van het bouwplan is onderzocht aan de hand van een bezonningsstudie. De opgestelde bezonningsstudie toont aan dat de extra schaduwwerking van de vierlaagse woning ten opzichte van de drielaagse woningen zeer minimaal is. In het voor- en najaar levert deze woning aan het begin van de middag iets meer schaduw dan de drielaagse woningen, dit is echter zeer beperkt. Daarbij zou een plan wat geheel voldoet aan de voorschriften van het bestemmingsplan (voor wat betreft de toegestane bouwhoogte) een veel grotere schaduwwerking dan het nu voorgestelde plan met zich meebrengen.

Ons is niet bekend door wie en op welke wijze zou zijn aangegeven dat op dit deel van het project Molenpad uitsluitend laagbouw zou komen en dat de bouwhoogtes van de woningen overeen zou komen. Wellicht dat er in de verkoopbrochure een sfeerimpressie is gegeven waarop de omgeving is meegenomen, maar aan dergelijke informatie kunnen geen rechten ontleend worden. Het bestemmingsplan is leidend voor de toetsing van een aanvraag omgevingsvergunning en qua hoogte voldoet het totale plan Molenpad aan de in het bestemmingsplan opgenomen voorschriften. De afwijking van het bestemmingsplan, die met de hier voorliggende omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt, heeft dan ook géén betrekking op een overschrijding van de maximaal toegelaten (bouw)hoogte.

Conclusie

De bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het projectafwijkingsbesluit

03. Indiener(s) zienswijze 3

Samenvatting van de zienswijze:

1. In de ruimtelijke onderbouwing, specifiek de stedenbouwkundige opzet, wordt volgens reclamant melding gemaakt van een 4-laags woning op de hoek Molenpad/Maalderijstraat. In het oorspronkelijke bestemmingsplan c.q. ontwerp was een hoogteaccent voorzien op de kop Zaagmolenstraat-Rijnlandstraat-Maalderijstraat. Bij de aankoop van de nieuwbouwwoning is hier door reclamant ook altijd van uitgegaan (en zo besproken met ontwikkelaar BPD). Dat reclamant nu wordt geconfronteerd met een 4-laags woonhuis (de woning is even hoog als het naastgelegen appartementenblok aan de Zaagmolenstraat!) tegenover hun woning vinden zij buiten proportioneel. De argumentatie dat men een accent wil maken in de overwegend repeterende hoogte van de woningen aan de Molenpad/Maalderijstraat onderschrijft reclamant niet; het inpassen van een dergelijk hoge woning zorgt volgens reclamant juist voor een bedrukkend beeld. Er is immers al relatief veel hoogbouw in de directe omgeving; o.a. de 'nieuwe' appartementen aan de Zaagmolenstraat en de appartementenblokken richting Vliet. Een 3-laagse woning geeft veel meer rust en ruimte en onderstreept het feit van een woonwijkje achter de Zaagmolenstraat. De geplande hogere woningen aan zijde Zaagmolenstraat fungeren dan mooi als poort tot de achterliggende wijk. De extra woonlaag heeft nadelige gevolgen voor de privacy van de woning van reclamant: de toplaag biedt nog meer inkijk in hun slaapkamers aan de straatzijde dan geval bij een 3-laags woning. Dit vindt reclamant zeer ongewenst. Een 4-laags woning houdt mijn inziens (te) veel zonlicht tegen bij de bestaande woningen aan de Maalderijstraat. Deze woningen kampen reeds met gebrekkig daglicht door een klein keukenraam en tuin op het N-O: de geplande 4-laags woning staat zuidelijk ten opzichte van onze woning.

Reactie:

De voorgestelde 4 laagse woning op de hoek Molenpad/Maalderijstraat voldoet aan de in het bestemmingsplan opgenomen maximale hoogtematen voor deze locatie. Het perceel heeft de bestemming: "Uit te werken gebied voor woondoeleinden" UW, artikel 25.

Volgens artikel 25, lid 2 onder e van de voorschriften dient de bouwhoogte van gebouwen tenminste 9,00 meter en mag ten hoogste 16,5 meter bedragen. De hoekwoning heeft een bouwhoogte van circa 12,5 meter en voldoet hiermee aan de voorschriften uit het bestemmingsplan. Op de plankaart is op de hoek Zaagmolenstraat/Maalderijstraat de aanduiding opgenomen dat een hoger accent is toegestaan.

Volgens artikel 25, lid 2 onder i is ter plaatse van de aanduiding "hoger accent toegestaan" -binnen een afstand van ten hoogste 10 meter tot aan de rand van het accent- een stedenbouwkundig accent toegestaan, waarbij de bouwhoogte van dit accent ten hoogste 25,5 meter mag bedragen.

De woning op de hoek Molenpad/Maalderijstraat past ruim binnen de maximaal toegestane bouwhoogte van 16,5 meter en valt hiermee niet onder het hoogteaccent zoals in het bestemmingsplan bedoeld is. De afwijking van het bestemmingsplan, die met de hier voorliggende omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt, heeft dan ook géén betrekking op een overschrijding van de maximaal toegelaten (bouw)hoogte.

De schaduwwerking van het bouwplan is onderzocht aan de hand van een bezonningsstudie. De opgestelde bezonningsstudie toont aan dat de extra schaduwwerking van de vierlaagse woning ten opzichte van de drielaagse woningen zeer minimaal is. In het voor- en najaar levert deze woning aan het begin van de middag iets meer schaduw dan de drielaagse woningen, dit is echter zeer beperkt. Daarbij zou een plan wat geheel voldoet aan de voorschriften van het bestemmingsplan (voor wat betreft de toegestane bouwhoogte) een veel grotere schaduwwerking dan het nu voorgestelde plan met zich meebrengen.

Conclusie

De bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het projectafwijkingsbesluit.

04. Indiener(s) zienswijze 4 t/m 49

Samenvatting van de zienswijze:

1. De door de gemeente gestelde inpasbaarheid van de nieuw plannen in relatie tot de Nota Parkeernormen en de inmiddels diverse malen herziende versie van de parkeerbalans wordt door reclamanten in het geheel niet begrepen. De parkeerproblematiek in het plangebied heeft dusdanige vormen, dat een onttrekking van parkeerplaatsen uit het openbaar gebied niet aanvaardbaar is. De parkeerdruk wordt zelfs in de omgevingsvergunning (hoofdstuk 4, punt 4.1.3) ook erkend. De betreffende omgevingsvergunning is net als nagenoeg alle andere omgevingsvergunningen binnen het Damcentrum niet in staat om het parkeren op eigen terrein te realiseren. Door het telkenmale toestaan van het negeren van deze bepaling is er een probleem ontstaan waaronder het vergroten van de parkeerdruk in omliggende straten/wijk. Het doorzetten van deze werkwijze bij de laatste deelprojecten kan beschouwd worden als onverantwoord bestuurlijk gedrag. De plannen, ook het voorliggende plan, voldoen op dit punt niet meer aan de op voorhand vastgestelde randvoorwaarden. Gesteld kan worden dat het parkeertekort niet een bestaand probleem is, maar een gecreëerd probleem. Binnen de nieuwbouw en herinrichting van het Damcentrum is inmiddels geen zorg gedragen voor het behoud en creëren van voldoende parkeerplaatsen. De lusten komen met doorgang van dit plan geheel ten gunste van een marktpartij/ VOF Leidschendam Centrum, de lasten komen te liggen bij de huidige omwonenden en de ondernemers.

Als argumenten voor het niet realiseren van voldoende parkeerplaatsen wordt gebruikt: te weinig ruimte, te veel kosten. De oplossing wordt gedaan middels het aanbieden van 2 deelauto's welke geplaatst worden op 2 van de 36 parkeerplaatsen. Het effect van dit fenomeen is niet te staven, de uitkomst en het effect is dus onduidelijk. Het is onverantwoord om op basis van onduidelijke cijfers en effecten een onomkeerbaar besluit te nemen.

Het terrein aan het Molenpad heeft de afgelopen jaren dienst gedaan als parkeerplaats voor het parkeren van auto's van bewoners uit de nabije omgeving, het parkeren van auto's voor bezoekers ten behoeve van de horeca als ook het parkeren van auto's van winkelend publiek. Dit terrein wordt tot heden intensief gebruikt en vangt op dit moment de gecreëerde tekorten van de andere nieuwbouwplannen van het Damcentrum op. Door het wegvallen van dit terrein zal er een

waterbedeffect ontstaan in de omliggende straten. Oplossingen in de vorm van blauwe-zone en dergelijk zal geen effect hebben aangezien de piek van parkeren bij de verschillende doelgroepen aan het eind van de middag, begin van de avond ligt. Daarnaast is het hoofdbestanddeel van de gebruikers bewoners. De gemeente heeft als toekomstvisie dat het Damcentrum een bruisend woon, werk, winkel en recreatiegebied dient te zijn. Voor al deze hoofdoelen is het van essentieel belang dat er een goede bereikbaarheid is, er beperkte verkeersbewegingen zijn en er een goede en afdoende parkeervoorziening voor handen is. Het onderhavige plan ondermijnt deze randvoorwaarden. Bij doorgang van dit plan zullen de verkeersbewegingen voor het zoeken naar een parkeerplaats toenemen, wordt de bereikbaarheid verstoord en neemt de mogelijkheid af om op een redelijke afstand de auto te kunnen parkeren dan wel het kunnen parkeren in het Damcentrum af. In dit plan is geen rekening gehouden met een toename van verkeersdruk en parkeerdruk door recreanten en bezoekers aangaande watersportvoorzieningen tijdens het seizoen.

Reactie:

Bouwplannen worden getoetst aan de Nota Parkeernormen 2012. In de nota is in paragraaf 2.5.13 opgenomen dat bij gebiedsontwikkelingen de parkeerdruk opgelost mag worden binnen het plangebied; dit is dus inclusief parkeren in de openbare ruimte. Voor Leidschendam-centrum is voor het gehele plangebied een parkeerbalans opgesteld (herijkte parkeerbalans door de raad vastgesteld op 31 oktober 2017) om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen in de openbare ruimte gebruikt mogen worden voor de nieuwe ontwikkelingen. Het opheffen van tijdelijke parkeerplaatsen is hierin meegenomen. Het bouwplan voldoet aan deze parkeerbalans en past daarmee binnen de door de gemeente vastgestelde kaders.

Voor wat betreft de deelauto's zijn er verschillende onderzoeken die een schatting geven van het effect ervan¹. Een voorzichtige inschatting van het effect is een afname met 4 tot 5 auto's. Dit effect is niet meegenomen in de parkeerbalans, maar heeft hier dus wel een positieve invloed op.

Conclusie

De bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het projectafwijkingsbesluit

2. Het idee om twee commerciële ruimten op te nemen in het plan is volgens reclamanten zeer bijzonder te noemen. In het gehele Damcentrum is sprake van leegstand en eerder ontwikkelde winkelpanden staan nog steeds leeg of opnieuw leeg. De noodzaak van deze voorziening is daarmee volstrekt onduidelijk en wordt niet onderbouwd.

Het geheel lijkt in samenhang met het parkeervraagstuk niet doordacht en toekomstbestendig. Er is behoefte aan parkeerplaatsen. Ook in het licht van de uitbreiding van de supermarkt direct naast het bouwplan. De toename aan bvo (bedrijfsvloeroppervlakte) voor de supermarkt betekent extra parkeerdruk. Ook deze druk is niet meegenomen in de omgevingsvergunning alsmede de parkeerbalans waarnaar is verwezen ter onderbouwing van het beoogde aantal parkeerplaatsen voor het Molenpad. Het vorenstaande leidt tot de conclusie dat het voorgestelde bouwplan geen oplossing heeft voor de parkeervraag die hier onvermijdelijk mee is verbonden.

Reactie:

Ten aanzien van de behoefte aan de voorgenomen commerciële ruimte wordt het volgende opgemerkt.

Met dit plan wordt aan de Damstraat 103 m² aan commerciële ruimte toegevoegd, verdeeld over twee units (van ongeveer 50 m²). Het betreft dus kleinschalige ruimten. Juist vanwege de kleinschaligheid onderscheiden deze commerciële units zich van het overige aanbod aan winkelunits welke een aanmerkelijk groter oppervlakte bevatten. Daarbij komt dat de situering van de beoogde winkelruimten de bestaande winkels aan de Damstraat stedenbouwkundig gezien met elkaar verbinden (het pand waar nu de 'Gall en Gall' in zit, wordt hierdoor ruimtelijk verbonden met de 'Hoogvliet') en zal daar dan uiteindelijk één ruimtelijk samenhangend geheel mee vormen. Zodoende ontstaat één samenhangend en aaneengesloten winkelgebied (samen

¹ - Planbureau voor de leefomgeving: "Effecten van autodelen op mobiliteit en CO₂ uitstoot" 3 juni 2015 / Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) : *Mijn auto, jouw auto, onze auto. Deelautogebruik in Nederland: omvang, motieven en effecten (december 2015) / Provincie Zuid Holland: "Parkeren en verstedelijking"*

met de winkels aan het Damplein). Het opvullen van deze 'lege' ruimte met woningbouw zou een onderbreking betekenen in de kern van het winkelgebied en de loop van de winkelstraat en de winkelstructuur. Het opnemen van commerciële ruimten (waardoor de genoemde samenhang ontstaat) wordt van groot belang geacht voor de versterking en aantrekkelijkheid van het gehele winkelcentrum, zowel voor de consument als voor de zittende winkeliers. De verwachting is dat dit uiteindelijk bijdraagt aan de continuïteit van functioneren van het winkelgebied ter plaatse. Om voornoemde redenen bestaat er dus behoefte aan de betreffende winkelunits.

In de herijkte parkeerbalans (oktober 2017) is de ontwikkelopgave berekend ten opzichte van de werkelijk getelde parkeerdruk. De uitbreiding van de Hoogvliet is niet in deze ontwikkelopgave opgenomen. Op het moment van de parkeertelling, die ten grondslag ligt aan de herijkte parkeerbalans, was de uitbreiding nog niet voltooid, zodat deze had moeten worden toegevoegd als ontwikkelprogramma. In de uiteindelijke bouwaanvraag voor de uitbreiding van de Hoogvliet is de toename becijferd op 8 parkeerplaatsen. Als deze 8 parkeerplaatsen alsnog worden meegerekend in de herijkte parkeerbalans, leidt dit op het piekmoment van de avond tot een toename van de parkeerdruk met 0,1% (1 parkeerplaats), doordat er 's avonds een bezetting is van 10% bij detailhandel. Deze toename zal worden aangepast in de dynamische parkeerbalans, zodat een volgend bouwplan de parkeerdruk weer 0,1% naar beneden moet brengen, om te blijven voldoen aan de door de raad vastgestelde maximum (berekende) parkeerdruk.

Conclusie

De bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het projectafwijakingsbesluit

3. Reclamanten zijn van mening dat het gebied aan het Molenpad het beste ingezet kan worden als een voorziening voor parkeerplaatsen. De ligging voor een parkeervoorziening dicht bij het winkel- en horecagebied is zeer gunstig, waardoor parkeeroverlast in straten bedoeld voor wonen afneemt en de verkeersbewegingen door het centrum beperkt worden. Reclamanten bevelen aan het betreffende bouwplan te wijzigen in een bouwplan dat voorziet in een parkeervoorziening voor alle woningen en de commerciële ruimten op eigen terrein, al dan niet in de vorm van een ondergrondse parkeergarage. Het lijkt reclamanten het meest passend om een parkeergarage toe te voegen aan het beoogde bouwplan om het door dezelfde partijen gecreëerde tekort aan parkeerplaatsen met de overige deelplannen op te vangen, gelijk aan een eerder gedaan voorstel door de gemeente (en de wethouder) om een extra parkeergarage te bewerkstelligen bij het betreffende deelplan aan het Molenpad.

Reactie:

Bij de beoordeling van een bouwplan wordt gekeken naar het ingediende bouwplan en door ons worden geen alternatieven aangedragen. Het staat een aanvrager vrij om een voor hem of haar wenselijk bouwplan bij ons in te dienen. Wij zullen dan beoordelen of het een ruimtelijk aanvaardbaar plan is en indien dit zo is, hier onze medewerking aan verlenen.

Het enkele feit dat er alternatieve invullingen voor de locatie worden aangedragen, betekent in elk geval niet op voorhand dat in redelijkheid geen medewerking zou kunnen worden verleend aan een bouwplan. Het bestaan van alternatieven kan volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State² slechts aanleiding geven tot het onthouden van medewerking, indien op voorhand duidelijk is dat door gebruikmaking van deze alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Niet aannemelijk is dat zo'n situatie zich hier voordoet. Immers, wanneer aan het ingediende bouwplan een extra parkeervoorziening toegevoegd zou moeten worden die niet slechts bedoeld is voor de eigen parkeerbehoefte van het plan, maar ook voor het verlichten van de parkeerdruk in algemene zin, zal dat tot een forse kostenstijging en mogelijk zelfs een economisch niet meer uitvoerbaar plan leiden. Van een gelijkwaardig resultaat ten opzichte van het ingediende bouwplan kan dan ook geen sprake zijn. Dat geldt voor een volledige vervanging van het bouwplan door parkeren uiteraard in nog sterkere mate.

Conclusie

De bovenstaande zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing van het projectafwijakingsbesluit

² Zie o.m.: ABRvS 07-11-2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BY2489)