

Nota beantwoording zienswijzen

Bestemmingsplannen 'Restaurant aan plas Elfhoeven' en '8 woningen aan de plas Elfhoeven'

Projectnummer: NL.IMRO.1901.BPrestaurantElfhn-BP40 en
NL.IMRO.1901.BP8huizenElfhoeven-BP40
Datum: 17 november 2020
Vastgesteld: 17 februari 2021
Zaaknummer: Z-19-082828



Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding	3
2. Beantwoording zienswijzen.....	4
2.1 Algemeen	4
2.2 Beantwoording zienswijzen aspecten verkeer en parkeren	4
2.3 Tijdig indienen zienswijze bestemmingsplan '8 woningen aan plas Elfhoeven'	10
2.4 Indiener 1 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)	10
2.5 Indiener 2 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)	11
2.6 Indiener 3 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)	11
2.7 Indiener 4 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)	14
2.8 Indiener 5 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)	15
2.9 Indiener 6 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)	15
3. Lijst met wijzigingen	21
3.1 Inleiding.....	21
3.2 Lijst met wijzigingen	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de locatie genaamd plan Elfhoeven (hoek Notaris d' Aumerielaan, Ree en Burgemeester Lucassenlaan, Reeuwijk) zijn al jaren plannen voor realisatie van een restaurant (en voorheen ook een hotel) en 8 woningen (voorheen 20 recreatiewoningen). Voor de eerdere plannen zijn in eerste instantie in 2008 en later in 2015 bestemmingsplannen vastgesteld. Omdat de plannen ten opzichte van deze bestemmingsplannen gewijzigd zijn, heeft de initiatiefnemer verzocht mee te werken aan een bestemmingswijziging. De plannen bestaan nu uit een restaurant met bedrijfswoning en facilitaire voorzieningen voor de watersport, aanlegsteiger en een milieustalling en de realisatie van 8 woningen. Op 29 mei 2019 heeft de gemeenteraad de kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van het plan Elfhoeven. Aan de hand van deze kaders is voor het restaurant met alle bijbehorende voorzieningen een bestemmingsplan opgesteld en ook voor de 8 woningen is een bestemmingsplan opgesteld. Omdat het plan voor het restaurant al volledig is uitgewerkt heeft de gemeenteraad op 25 september 2019 een coördinatiebesluit genomen, waarin is opgenomen dat de procedure voor het bestemmingsplan voor het restaurant en de aanvraag omgevingsvergunning gecoördineerd worden.

1.2 Procedure

De bestemmingsplannen 'restaurant aan plas Elfhoeven' en '8 woningen aan plas Elfhoeven' hebben ter inzage gelegen. Wat betreft het restaurant heeft tegelijkertijd de omgevingsvergunning en het hogere waarden besluit ten behoeve van de bedrijfswoning ter inzage gelegen. Wat betreft de 8 woningen heeft tegelijkertijd het beeldkwaliteitsplan en het hogere waarden besluit voor enkele woningen ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan voor de woningen heeft van 16 april t/m 27 mei 2020 ter inzage gelegen en het bestemmingsplan voor het restaurant van 23 april t/m 3 juni 2020.

Tegen het bestemmingsplan voor het restaurant zijn 6 zienswijzen ingediend en tegen het bestemmingsplan voor de 8 woningen is 1 zienswijze ingediend.

De zienswijzen worden in deze nota samengevat en van een reactie voorzien. Deze nota maakt onderdeel uit van de toelichting, behorende bij het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven' en het bestemmingsplan '8 woningen aan plas Elfhoeven'.

2. Beantwoording zienswijzen

2.1 Algemeen

Van alle ingediende zienswijzen wordt in deze nota een samenvatting weergegeven van de naar voren gebrachte gronden. Bij de reactie op de zienswijzen is rekening gehouden met de gehele inhoud van de zienswijzen. De zienswijzen zijn als bijlage bij deze nota gevoegd. In de conclusie is aangegeven of de zienswijzen leiden tot aanpassing van de bestemmingsplannen.

Meerdere indieners van zienswijzen vragen aandacht voor de aspecten verkeer en parkeren. In die zienswijzen wordt ingegaan op het rapport 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan' van Goudappel Coffeng, d.d. 10 december 2019 en het rapport 'Parkeerkundig advies Elfhoeven', d.d. 10 december 2019. Om deze reden hebben we de beantwoording van de zienswijzen m.b.t. de aspecten verkeer en parkeren gebundeld en in paragraaf 2.2 opgenomen.

2.2 Beantwoording zienswijzen aspecten verkeer en parkeren

De gemeenteraad heeft op 29 mei 2019 de kaders vastgesteld voor de uitwerking van het plan Elfhoeven. In de kaders is ook ingegaan op de aspecten verkeer en parkeren en zijn er kaders opgenomen die van invloed zijn op deze aspecten. Hieronder wordt per onderdeel van de zienswijzen die een relatie hebben met de aspecten verkeer en parkeren ingegaan.

1. Aantal zitplaatsen restaurant

In enkele zienswijzen is aangegeven dat de regels van het ontwerpbestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven' niet uitsluiten dat, bovenop de 160 zitplaatsen in het restaurant, ook nog zitplaatsen op het bij het restaurant behorende terras mogen worden geplaatst. Daardoor kunnen wel het dubbele of een nog groter aantal zitplaatsen ontstaan. Dit heeft gevolgen voor de berekende verkeersintensiteiten vanwege het restaurant en het benodigd aantal parkeerplaatsen. De verkeersintensiteiten zullen hoger zijn en het benodigd aantal parkeerplaatsen ook. De rapportages van Goudappel Coffeng, waarin de verkeersprognose en het aantal benodigde parkeerplaatsen is opgenomen zijn hierdoor niet juist en onzorgvuldig tot stand gekomen.

Beantwoording

Eén van de kaders van de gemeenteraad is dat een restaurant is toegestaan in categorie 1c van de Staat van horeca, waarbij het aantal zitplaatsen is gemaximeerd op 160. Beoogd is om maximaal 160 zitplaatsen toe te staan. Van dit uitgangspunt is Goudappel Coffeng in de rapportages uitgegaan. Terecht wordt door enkele indieners aangegeven dat de regels van het bestemmingsplan voor het restaurant zitplaatsen op het terras niet uitsluiten. Daarom zal het bestemmingsplan voor het restaurant worden aangepast, waarbij wordt bepaald dat het maximaal aantal zitplaatsen voor het restaurant inclusief het terras 160 bedraagt. Door deze aanpassing klopt de aanname in de rapportages van Goudappel Coffeng dat sprake is van maximaal 160 zitplaatsen.

2. Verschil resultaten verkeerstellingen

In één van de zienswijzen is aangegeven dat er een onverklaarbaar verschil is tussen de resultaten van de verkeerstellingen in de rapportages van Goudappel Coffeng van 11 december 2018 en 10 december 2019.

Beantwoording

Het rapport van 11 december 2018 bevatte een foutieve tabel. In deze tabel zijn per abuis de verkeerde waarden uit de oorspronkelijke exceltabel met telcijfers gekopieerd. Die tabel is gecorrigeerd in het rapport van 10 december 2019. Dit verklaart het verschil tussen beide rapportages. Het rapport van 11 december 2018 vormt geen onderdeel van de stukken die horen bij de bestemmingsplannen.

3. Verkeersgeneratie is niet juist berekend

In meerdere zienswijzen wordt aangegeven dat de berekende verkeersgeneratie in de rapportage van Goudappel Coffeng niet juist is. In één van de zienswijzen is een second opinion opgenomen, notitie

'Second opinion verkeerskundige effecten ontwikkeling Elfhoeven', opgesteld door ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer, d.d. 23 juni 2020. In deze notitie is de verkeersgeneratie berekend op 1.607 motorvoertuigbewegingen per etmaal. In andere zienswijzen wordt gesproken over een factor 3 wat betreft het aantal te verwachten bezoekers en daarmee dus een hogere verkeersgeneratie. De hogere verkeersgeneratie heeft volgens de indieners van de zienswijzen te maken met de volgende aspecten:

- a. De gekozen periode van tellingen zijn niet representatief (buiten de zomerperiode wanneer de temperatuur hoger is). Volgens de second opinion is een bestaande verkeersgeneratie van 600 mvt/etm meer realistisch, gelet ook op de gemeentelijke verkeerstellingen en het rapport van RBOI uit 2004 met een telling uit 1997. Dit aantal is zeker te verwachten op weekenddagen en zomerdagen. De door Goudappel Coffeng gehanteerde waarde van 381 mvt/etm zijn onjuist. Dit geldt ook voor het aantal fietsbewegingen van 1.250 in plaats van de gehanteerde 747;
- b. De verkeersgeneratie is niet juist berekend. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van het restaurant ontbreekt een specifieke locatie- en functiegerichte benadering. Daarnaast wordt geen rekening gehouden met het aantal zitplaatsen op het terras;
- c. Indien sprake is van een all-day-restaurant en het gedeeltelijk gelijktijdig gebruiken van de binnen- en buitenruimte van het restaurant zal sprake zijn van 1330 bezoekers op een maatgevende dag. De verdeling van vervoerwijze is vervolgens niet juist toegepast door Goudappel Coffeng, aangezien onvoldoende rekening is gehouden met de functie restaurant als onderdeel van de categorie 'uitgaan, sport en hobby' en de locatie van het restaurant. In de second opinion is aangegeven dat dit leidt tot een verkeersgeneratie voor het restaurant van 930 motorvoertuigen en 443 fietsbewegingen;
- d. Het totaal aantal motorvoertuigen op een maatgevende dag komt, volgens de second opinion, uit op 1607 en de fietsintensiteit neemt toe met 1700. Daarmee wordt de maximaal wenselijke intensiteit van 1000 motorvoertuigenbewegingen voor een fietsstraat fors overschreden;
- e. Gezien de forse toename van het aantal motorvoertuigen had ook naar de gevolgen voor de bredere omgeving dan alleen de Notaris d' Aumerielaan moeten worden gekeken;
- f. Het verrichte verkeersonderzoek is onzorgvuldig tot stand gekomen en kan dan ook niet ten grondslag liggen aan de ontwerpbesluiten;
- g. De Notaris d' Aumerielaan is niet geschikt voor de verwachte toename aan verkeer;
- h. In het rapport baseert Goudappel Coffeng zich, voor het bepalen van een parkeernorm, op statistieken van het CBS Statline. Daarbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat dit gemiddelde percentages zijn. Uitgangspunt hierbij is dat er een gemiddelde afstand tot het restaurant is van 600 meter. In dit geval komt er een restaurant (Loetje) die veel mensen van buitenaf zal aantrekken en de plek is moeilijk te bereiken met het openbaar vervoer. Het aandeel aan bezoekers per auto zal hierdoor veel hoger zijn (factor 3).

Beantwoording

- a. *In de verkeersrapportage van Goudappel Coffeng is gebruik gemaakt van de hoogste telcijfers, gemeten in de periode mei/juni 2019. In die telperiode was het bovengemiddeld warm en mooi weer. Bovendien lag ook Hemelvaartsdag (met bovengemiddeld mooi weer) in de telperiode. Met recreatieverkeer is dus wel degelijk rekening gehouden. Stienstra verwijst naar een telling van 23 jaar geleden (1997). Het is niet reëel om daar nu mee te rekenen, te meer omdat in de 23 jaar verschillende ruimtelijke veranderingen hebben plaatsgevonden aan de Notaris d' Aumerielaan. Het gaat onder meer om het verdwijnen van een jachthaven met watersportzaak en een doe-het-zelf-zaak en het in de plaats daarvan terugkomen van een appartementencomplex met 10 appartementen. Het is aannemelijk dat de verkeersgeneratie hierdoor is afgenomen. Zoals hiervoor aangegeven is er gerekend met een meetperiode waarin warme dagen vallen met recreatief verkeer. Er wordt daarom vastgehouden aan de conclusies van het rapport van Goudappel Coffeng.*

De Notaris d' Aumerielaan is daarnaast onderdeel van een regionaal fietsnetwerk. Deze fietsroute wordt naast recreatief verkeer ook gebruikt door regionaal woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Juist op werkdagen buiten de zomervakantie is er sprake van een hoog gebruik binnen het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Verder bestaan een groot aantal panden aan de Notaris d' Aumerielaan uit woningen.

Verkeersbewegingen van en naar woningen zijn maatgevend buiten de zomerperiode. Aangezien getoetst wordt op het aantal motorvoertuigbewegingen ligt de maatgevende periode buiten de zomerperiode.

De zienswijzen op dit punt geven gelet op voorgaande geen aanleiding om te twifelen aan de juistheid van de gebruikte telgegevens. Wel is het zo dat dit onderdeel in het rapport nader is gemotiveerd. Bij de verkeerstellingen zijn temperatuurtabellen opgenomen, waaruit blijkt dat er tijdens de tellingen sprake was van warme dagen.

- b. Zoals onder punt 1 van paragraaf 2.2 aangegeven wordt het bestemmingsplan zo aangepast dat voor het hele restaurant inclusief terras een maximaal aantal zitplaatsen van 160 geldt. In de rapportage van Goudappel Coffeng is rekening gehouden met de specifieke locatie van het plan en met maximaal 160 zitplaatsen. Zo is rekening gehouden met de kenmerken van de Notaris d' Aumerielaan, met het feit dat dit een regionale fietsverkeerroute is en dat er sprake is van recreatieverkeer. Er is geen aanleiding voor het oordeel dat Goudappel Goffeng de verkeersgeneratie onjuist heeft berekend.*
- c. Uitgaand van een all-day-restaurant wordt in de second opinion gerekend met een groter aantal shifts (6 á 7) per dag en een groter aantal zitplaatsen. Voor het aantal zitplaatsen verwijzen we naar de beantwoording onder punt 1 in paragraaf 2.2. De onderbouwing hierbij is dat het restaurant Loetje dit aantal shifts gaat houden ivm de herstart na de Coronasituatie. Vooropgesteld wordt dat het bestemmingsplan een restaurant mogelijk maakt, maar dat de exploitant niet bekend is en niet vaststaat. Daarnaast is geen rekening gehouden met de huidige coronasituatie. Het restaurant moet immers nog worden gebouwd. Het door indieners genoemde aantal shifts wordt mede daarom niet reëel geacht. Voor een restaurant is het reëler om, als worst case scenario, uit te gaan van 3 shifts per dag. Daarmee wordt niet bedoeld dat er maximaal 3 momenten per dag zijn dat mensen in het restaurant kunnen komen eten, maar dat alle zitplaatsen maximaal 3 x per dag bezet zullen zijn (dus totaal 480 zitplaatsen per dag bezet). Om die reden is in de notitie 'Parkeerkundig advies Elfhoeven' gerekend met een aanwezigheidspercentage van 100% voor de middag- en avondperiode, zowel voor een werk- als weekenddag. Zoals gezegd is dit een 'worst-case situatie'. Op basis van aanwezigheidspercentages van een restaurant uit CROW publicatie 182 ('Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering'), blijkt dat een volledige bezetting van 100% bij de lunch niet aan de orde is, zelfs niet in het weekend. Wij zijn dan ook van mening dat Goudappel en Coffeng terecht aangeeft dat gerekend is met een 'worst-case' situatie door te rekenen met 3 keer de maximale bezetting à 160 zitplaatsen, dus in totaal 480 zitplaatsen bezet per dag.*

In de door indieners overgelegde second opinion is aangegeven dat het percentage bezoekers dat met de auto komt veel hoger is (65%) dan waarmee gerekend is in de rapportage van Goudappel Coffeng. Dit percentage zou bijvoorbeeld betekenen dat een gezin met twee kinderen die het restaurant bezoekt met 2,6 auto zou komen (4 x 0,65). Dat is niet reëel. Uit de CBS data (online te raadplegen via Statline) blijkt dat de gehanteerde percentages (52% van de werknemers komt met de auto en 27% van alle restaurantgasten komt met de auto in 2017) nog steeds van toepassing zijn. In de meest recente statistieken uit 2019 zijn de volgende percentages opgenomen: 44% van de werknemers komt per auto en 26% van alle restaurantbezoekers komt per auto. Hieruit blijkt dat de nieuwe statistieken lager zijn, dan de statistieken die in de rapportage van Goudappel Coffeng zijn opgenomen. Goudappel heeft bewust voor statistieken gekozen op provinciaal niveau. Er zijn weliswaar statistieken op het (lagere) niveau van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk beschikbaar (via het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland), maar de betrouwbaarheidsmarge hiervan is met 15% hoog. Dit heeft te maken met de beperkte steekproefgrootte van het onderzoek op het niveau van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. Een marge groter dan 10% houdt in dat de cijfers niet betrouwbaar zijn. Om die reden is, zoals vaker wordt gedaan in verkeersonderzoeken, gebruik gemaakt van de CBS percentages. Daarnaast geldt ook nog dat een groot deel van de horecaritten met een andere vervoerwijze dan de auto gemaakt worden. Dit kan verklaard worden door de ligging in het Reeuwijkse

plassengebied, waar veel bezoekers per fiets en te voet heen gaan en waarbij ook sprake is van veel verplaatsingen over water. Er komen dan ook 23 extra aanlegplaatsen voor deze boten (waarvan maximaal 6 worden gebruikt voor de verhuur van (fluister)boten.

De zienswijzen geven geen aanleiding om te twifelen aan het door Goudappel Coffeng gehanteerde uitgangspunt van 3 volledig bezette shifts per dag en de daarmee samenhangende verkeersgeneratie.

- d. In de second opinion (1607 motorvoertuigen en 447 fietsen) en andere zienswijzen is geconcludeerd dat sprake is van hogere verkeersintensiteiten dan opgenomen in het rapport van Goudappel Coffeng. Die conclusie is onder andere getrokken aan de hand van de hiervoor genoemde aannames, meer zitplaatsen dan 160, hoger percentage auto's, meer shifts/bezoekers per dag, gebruik niet maatgevende tellingen. In de hiervoor opgenomen beantwoording is onderbouwd waarom deze aannames niet juist zijn, op het aantal zitplaatsen na. Voor dit laatste zal het bestemmingsplan worden aangepast. Naast voorgaande geldt nog het volgende. In de rapportage van Goudappel Coffeng is de Notaris d' Aumerielaan getoetst als ware het een 'fietsstraat' of zelfs een 'woonerf'. Feitelijk is het dat nu niet: het is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/h zone) met een breedte van gemiddeld 4,5 meter, waarvoor 2.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een verkeersveilige wijze te verwerken zijn. Bij dit aantal is rekening gehouden met de vormgeving van de weg (breedte, positie van het parkeren), de functie van de weg (erftoegangsweg) en de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan. Het aantal motorvoertuigen, en niet het aantal fietsers, is het criterium voor de ontwerptoets.*

De in de second opinion en andere zienswijzen opgenomen argumenten geven gelet op voorgaande geen aanleiding om aan te nemen dat de in de rapportage 'Verkeersprognose Notaris d'Aumerielaan' berekende verkeersintensiteit onjuist is. Hiermee wordt voldaan aan het kader van de gemeenteraad om onder 1000 motorvoertuigbewegingen per etmaal te blijven;

- e. In hoofdstuk 4.3 van de rapportage 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan' is ingegaan op de omliggende wegen. Een belangrijk deel van het verkeer zal via de Raadhuisweg, Zoutmansweg en Nieuwdorperweg rijden. Aan de hand van tellingen is beoordeeld of de ontwikkeling van het restaurant van invloed is op de verkeersgeneratie op deze wegen. Daarbij is van belang dat de verkeersgeneratie van het restaurant wordt verdeeld over verschillende wegen. Conclusie is dat de verkeerssituatie op de hoofdwegen niet significant zal wijzigen als gevolg van het restaurant. Dit geldt ook voor de Roland Holstlaan.*
- f. Gezien voorgaande beantwoording wordt geconcludeerd dat de rapportages 'verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan' en 'Parkeerkundig advies' van Goudappel Coffeng' zorgvuldig tot stand zijn gekomen. Wel worden enkele onderdelen in de rapportages verduidelijkt en nader gemotiveerd en wordt het onderdeel verkeersgeneratie verhuur boten toegevoegd. Dit zorgt voor een kleine stijging van de maximale verkeersintensiteit van maximaal 864 mvt/etm naar 898 mvt/etm. Dit leidt niet tot een andere conclusie, omdat ook deze verkeersintensiteit goed verwerkt kan worden door de Notaris d'Aumerielaan en voldoet aan het kader van de gemeenteraad van 1000 mvt/etm..*
- g. De Notaris d'Aumerielaan valt volgens de laatste vaststelling 'grenzen bebouwde kom' van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk binnen de bebouwde kom. Vanwege de kenmerken van de weg (doodlopend voor gemotoriseerd verkeer, erfaansluitingen, slechts één kant bebouwing, één kant langsparkeren, enkel bestemmingsverkeer met bestemming wonen of jachthavens) valt de Notaris d'Aumerielaan onder een 30 km/u erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De breedte van de weg is gemiddeld 4,5 meter. De wegkenmerken zijn toegevoegd in de Wegenscan van Goudappel Coffeng. Met dit instrument worden gebruik en inrichting van een weg getoetst aan landelijke ontwerprichtlijnen van onder meer CROW. De invoer van de Wegenscan is weergegeven in figuur 4.1 van de aangepaste 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan'. De uitvoer is weergegeven in figuur 4.2 van de aangepaste 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan'. Vanuit de functie van de weg (erftoegangsweg, 30 km/h zone) zijn 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk*

(bron: Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig). Vanuit het mengen van fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer zijn 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk (bron: CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer). Vanuit de breedte van de weg zijn 2.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk (bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer). De Notaris d' Aumerielaan kan met de huidige vormgeving dus 2.400 motorvoertuigen per etmaal verwerken.

- h. Voor de beantwoording wordt verwezen naar de beantwoording onder paragraaf 2.2 onderdeel 3c. Daarnaast geldt het volgende. De maximale loopafstand van een parkeerplaats tot een restaurant is inderdaad 600 meter (bron: CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'). Aangezien voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein van het restaurant worden gerealiseerd, wordt hieraan voldaan. De gebruikte percentages zijn inderdaad gemiddelde percentages. Deze percentage geven een goede benadering van de werkelijkheid. Dat blijkt onder meer uit de uitgevoerde benchmarkanalyse voor restaurants die in de verkeersprognose is opgenomen.*

4. Parkeeronderzoek is niet juist

In enkele zienswijzen is aangegeven dat het parkeeronderzoek niet juist is uitgevoerd. De hiervoor genoemde onjuiste verkeersgeneratie, waarbij gebruik is gemaakt van de statistieken van het CBS Statline, werkt ook door in het parkeeronderzoek. In de second opinion is geconcludeerd dat de gezamenlijke parkeerbehoefte in totaal 118 parkeerplaatsen is. Verder is er onvoldoende stalling voor fietsen;

Beantwoording

In de rapportage 'Parkeerkundig advies Elfhoeven' van Goudappel Coffeng is een specifieke parkeerbehoefteberekening voor het restaurant uitgevoerd. Binnen de parkeerstudie is maatwerk geleverd om de parkeervraag te bepalen van het restaurant, aangezien het gaat om een specifieke locatie met zijn eigen kenmerken en omdat CROW (en daarmee de parkeernormen van de gemeente) onvoldoende kennis biedt over de parkeerbehoefte van een restaurant. Om de parkeervraag te bepalen is rekening gehouden met de aard van de omgeving en is gebruik gemaakt van het regionale (Randstad) verplaatsingsonderzoek van CBS.

In de second opinion is op basis van de aanname dat er meer dan 160 zitplaatsen kunnen komen berekend dat 118 parkeerplaatsen nodig zijn. Zoals in paragraaf 2.2, onderdeel 1, al is aangegeven wordt het bestemmingsplan op dit onderdeel gewijzigd, in die zin dat voor het restaurant inclusief het terras een maximaal aantal zitplaatsen geldt van 160. Daarmee wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het restaurant 57. De totale parkeerbehoefte van het restaurant, de bedrijfswoning, de aanlegsteiger, de facilitaire voorziening en de reservering voor bewoners van de zomerwoningen langs de Ree wordt 82 (dit aantal is iets bijgesteld ivm de toevoeging van de parkeerbehoefte voor het verhuren van maximaal 6 (fluister)boten). Dit aantal is, gezien het relatief hoge aantal voetgangers, fietsers en bezoekers per boot dat het restaurant zal bezoeken en de specifieke locatie van het restaurant, reëel. Het aantal van 96 parkeerplaatsen dat op eigen terrein wordt gerealiseerd is daarmee voldoende.

Wat betreft de stalling voor fietsen is in de second opinion gerekend met 266 zitplaatsen. Aangezien het bestemmingsplan wordt aangepast naar maximaal 160 zitplaatsen voor het restaurant inclusief terras kan worden geconcludeerd dat het aantal stallingsplekken voor fietsen voldoende is.

De zienswijzen geven gelet op voorgaande geen aanleiding te twifelen aan de uitkomsten van de rapportage van Goudappel Coffeng. Er worden voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd.

5. Overige omstandigheden van invloed op verkeersgeneratie en aantal parkeerplaatsen

In de second opinion zijn nog enkele aspecten genoemd die van invloed zijn op de verkeersgeneratie en het aantal benodigde parkeerplaatsen. Zo is geen rekening gehouden met het feit dat bezoekers het bezoek aan het restaurant kunnen combineren met een fietstocht of wandeling, dat bij wisselingen van bezoekers tussen shifts en wisselingen van personeel een dubbel aantal parkeerplaatsen nodig is, het feit dat het terrein is afgesloten en sprake is van betaald parkeren en het feit dat het signaleringsbord niet voldoende zal zijn om automobilisten tegen te houden.

Beantwoording

Wat betreft het wisselen per shift geldt dat, zoals al eerder is aangegeven, uitgegaan wordt van maximaal 3 x een volle bezetting van het aantal zitplaatsen per dag. Niet alle shifts zullen altijd volledig vol zitten, waardoor ook niet alle parkeerplaatsen altijd volledig bezet zullen zijn. Daarnaast vinden wisselingen geleidelijk plaats, niet alle bezoekers zullen tegelijkertijd aankomen en weggaan. Wat betreft de combinatie met een wandeling of fietstocht geldt dat een dergelijke situatie zich vooral zal voordoen bij de lunch. Het is niet aannemelijk dat na de (berekende) 100% volledige bezetting tijdens de lunch nogmaals een shift van 100% bij de lunch te verwachten is. CROW hanteert voor een restaurant namelijk een maximale bezetting van 70% in de middag (bron: publicatie 182). Het is daarom niet bezwaarlijk als een lunchbezoeker daarna gaat wandelen, fietsen of watersporten. Een dergelijk combinatiebezoek leidt bovendien tot minder verkeersbewegingen op de Notaris d' Aumerielaan, dan wanneer er twee losse bezoekers zouden zijn (één restaurantbezoeker + één recreatiebezoeker).

Het parkeerterrein wordt afgesloten met een slagboom, waarmee geregeld wordt dat alleen bezoekers van het restaurant, de aanlegsteiger, de verhuur van boten, de woningen en de zomerwoningen aan de Ree gebruik kunnen maken van het terrein. Hierdoor wordt er juist voor gezorgd dat de parkeerplaatsen altijd beschikbaar zijn voor de bezoekers en niet voor willekeurige recreanten. Hiermee kan bovendien het combinatiebezoek worden gereguleerd.

De vol-signalering is toegevoegd om te voorkomen dat men bij een vol parkeerterrein terug moet rijden. In principe is een 'vol-signalering' verkeerskundig gezien niet nodig, omdat uit het parkeerkundig advies blijkt dat er ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is op eigen terrein. Het is een extra maatregel, waarmee zoekverkeer juist zoveel mogelijk voorkomen wordt.

De zienswijzen op dit punt geven gelet op voorgaande geen aanleiding om te twijfelen aan de gehanteerde uitgangspunten in de rapportages van Goudappel Coffeng en leiden dan ook niet tot aanpassing van deze rapporten of de bestemmingsplannen.

6. _____ Geschiktheid Notaris d' Aumerielaan toename verkeer

In enkele zienswijzen is aangegeven dat de Notaris d' Aumerielaan een smalle weg is (4,3 meter breed), waardoor de toename aan verkeer niet mogelijk is. Goudappel Coffeng stelt dat 2400 voertuigen per etmaal mogelijk zijn op grond van de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer 2017. Dit aantal is niet gerelateerd aan benodigde wegbreedtes. Bij een maatgevende combinatie van 1 auto en 2 fietsers is volgens de maatsegmenten in hetzelfde document (paragraaf 5.4.2 Gemengd verkeer) een minimale breedte nodig van 5,55 meter (krap profiel). Bij een krap profiel moet een auto achter een fietser blijven in het geval van tegemoetkomend verkeer. Naarmate de verkeersintensiteiten hoger worden leidt een krap profiel tot meer irritatie en uiteindelijk onverantwoorde inhaalmanoeuvres. De Notaris d' Aumerielaan is dus niet alleen te smal voor het passeren van twee auto's, maar ook voor de combinatie 1 auto en 2 fietsers;

Beantwoording

De Notaris d' Aumerielaan valt volgens de laatste vaststelling 'grenzen bebouwde kom' van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk binnen de bebouwde kom. Vanwege de kenmerken van de weg (doodlopend voor gemotoriseerd verkeer, erfaansluitingen, slechts één kant bebouwing, één kant langsparkeren, enkel bestemmingsverkeer met bestemming wonen of jachthavens) valt de Notaris d' Aumerielaan onder een 30 km/u erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De breedte van de weg is gemiddeld 4,5 meter. De wegkenmerken zijn toegevoegd in de Wegenscan van Goudappel Coffeng. Met dit instrument worden gebruik en inrichting van een weg getoetst aan landelijke ontwerprichtlijnen van onder meer CROW. De invoer van de Wegenscan is opgenomen in het aangepaste rapport 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan'. Vanuit de functie van de weg (erftoegangsweg, 30 km/h zone) zijn 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk (bron: Handleiding Startprogramma Duurzaam Veilig). Vanuit het mengen van fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer zijn 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk (bron: CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer). Vanuit de breedte van de weg zijn 2.400 motorvoertuigbewegingen per etmaal mogelijk (bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer). De Notaris d' Aumerielaan kan met de huidige vormgeving dus 2.400 motorvoertuigen per etmaal verwerken.

Zoals eerder opgemerkt, is in de notitie 'verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan' van Goudappel Coffeng de Notaris d' Aumerielaan getoetst als ware het een 'fietsstraat' of zelfs een 'woonerf'. Feitelijk is het dat nu niet. De ontwerptoets van de Notaris d'Aumerielaan is dan ook uitgevoerd aan de hand van de vormgeving van de weg (rijbaan met gemengd gemotoriseerd en fietsverkeer) en het aantal motorvoertuigbewegingen dat van de weg gebruik maakt. Daarbij is het aantal fietsbewegingen (en dus ook extra recreatieve fietsbewegingen in de zomer) voor de ontwerptoets irrelevant. De aanwezigheid van fietsers op de rijbaan is wel relevant en is daarom onderdeel van de ontwerptoets. Tot 4.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal is volgens landelijk kennisinstituut CROW sprake van een verkeersveilige mogelijkheid om fietsers en gemotoriseerd verkeer van dezelfde rijbaan gebruik te laten maken. Daar is hier geen sprake van. Zoals hiervoor aangegeven kan deze weg 2400 mvt/etm veilig verwerken. Door Goudappel Coffeng is getoetst met maximaal 1.000 mvt/etm en is geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten onder deze 1000 blijven. Er wordt derhalve ruimschoots aan de normen die voor de breedte van de weg gelden voldaan.

De zienswijzen op dit punt geven gelet op voorgaande geen aanleiding om te twijfelen aan de gehanteerde uitgangspunten in de rapportages van Goudappel Coffeng.

7. Toegangscontrolesysteem

In enkele zienswijzen worden opmerkingen gemaakt over het toegangscontrolesysteem. Het systeem strookt niet met de voorwaarde dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Met een vol-signalering zullen bezoekers in de omliggende straten gaan parkeren, waardoor hier overlast ontstaat.

Beantwoording

De vol-signalering is toegevoegd om te voorkomen dat men bij een vol parkeerterrein terug moet rijden en er dus zoekverkeer ontstaat. In principe is een 'vol-signalering' verkeerskundig gezien niet nodig, omdat uit het parkeerkundig advies blijkt dat er voldoende parkeer capaciteit beschikbaar is op eigen terrein. Het signaleringsbord is dus juist een extra middel om, indien er toch op enig moment geen parkeerplaatsen meer vrij zijn, bezoekers hier op tijd op te wijzen, zodat zij vervolgens door kunnen rijden. Aangezien voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd, is de vrees voor parkeeroverlast in de omliggende straten ongegrond.

2.3 Tijdig indienen zienswijze bestemmingsplan '8 woningen aan plas Elfhoeven'

Alleen door de Werkgroep veilig en bereikbaar Reeuwijk is een zienswijze ingediend tegen het bestemmingsplan voor de woningen. Dit bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van 15 april 2020 t/m 27 mei 2020. De pro forma zienswijze is op 3 juni 2020 ingediend en daarmee is de zienswijze tegen het bestemmingsplan voor de woningen niet tijdig ingediend. Dit betekent formeel dat geen zienswijze is ingediend tegen het bestemmingsplan '8 woningen aan plas Elfhoeven'. De inhoud van de zienswijzen van de werkgroep betreft voornamelijk het restaurant. Zienswijzen tegen de woning zijn niet expliciet opgenomen, deze zijn meer verweven met de zienswijzen op het aspect verkeer. Wij zullen de inhoud van de zienswijzen daarom wel meenemen in de beantwoording.

2.4 Indiener 1 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)

Samenvatting

Bij brief van 21 april 2020 (binnengekomen 23 april 2020) heeft indiener zijn zienswijze kenbaar gemaakt tegen het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven'. Indiener vreest, door realisatie van het restaurant, parkeeroverlast in de Roland Holstlaan. De Roland Holstlaan grenst aan de Notaris d' Aumerielaan. Indiener verwacht dat, wanneer het signaleringsbord aan het begin van de Notaris d' Aumerielaan aangeeft dat de parkeerplaatsen vol zijn, men dan in de Roland Holstlaan gaat parkeren. Daarnaast levert het extra verkeer een verkeersonveilige situatie op voor onder andere jonge kinderen.

Beantwoording

In het kader van het bestemmingsplan voor het restaurant is door het bureau Goudappel Coffeng een parkeerkundig advies opgesteld. Hierin is berekend hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van het restaurant benodigd zijn. Uit de berekening blijkt dat voor een restaurant met 160 zitplaatsen op deze plek een parkeerbehoefte is van 57 parkeerplaatsen. Daarnaast is ook rekening gehouden met de benodigde parkeerplaatsen voor de bedrijfswoning, de facilitaire voorziening voor de watersport, de (bestaande) aanlegsteiger en de bewoners van de zomerwoningen aan de Ree. Totaal zijn er volgens het aangepaste parkeerkundig advies 82 parkeerplaatsen nodig en er worden er 96 aangelegd. Dit betekent dat er ruim voldoende parkeerplaatsen zijn, waardoor de verwachting is dat er geen parkeeroverlast zal ontstaan door bezoekers van het restaurant. Het signaleringsbord is juist een extra middel om, indien er toch op enig moment geen parkeerplaatsen meer vrij zijn, bezoekers hier op tijd op te wijzen. Mocht, na realisatie van het restaurant, toch sprake zijn van een parkeerprobleem aan de Roland Holstlaan, dan is de gemeente bereid aanvullende maatregelen te nemen.

De Roland Holstlaan is een verkeersluwe straat die nog niet aan de maximumcapaciteit zit. De toename aan verkeer vanwege het restaurant past nog binnen deze capaciteit. Gelet hierop wordt niet verwacht dat een verkeersonveilige situatie zal ontstaan.

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven' aan te passen.

2.5 Indiener 2 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)

Bij brief van 22 april 2020 (binnengekomen 24 april 2020) heeft indiener zijn zienswijze kenbaar gemaakt tegen het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven'. Indiener vreest, door realisatie van het restaurant, parkeeroverlast in de Thorbeckelaan en de Roland Holstlaan. De Thorbeckelaan grenst aan de Roland Holstlaan en deze straat grenst aan de Notaris d' Aumerielaan. Indiener verwacht dat bij grote drukte bij het restaurant bezoekers zullen gaan parkeren in de Thorbeckelaan en de Roland Holstlaan. Daarnaast levert het extra verkeer een verkeersonveilige situatie op voor onder andere jonge kinderen.

Beantwoording

In het kader van het bestemmingsplan voor het restaurant is door het bureau Goudappel Coffeng een parkeerkundig advies opgesteld. Hierin is berekend hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein ten behoeve van het restaurant benodigd zijn. Uit de berekening blijkt dat voor een restaurant met 160 zitplaatsen op deze plek een parkeerbehoefte is van 57 parkeerplaatsen. Daarnaast is ook rekening gehouden met de benodigde parkeerplaatsen voor de bedrijfswoning, de facilitaire voorziening voor de watersport, de (bestaande) aanlegsteiger en de bewoners van de zomerwoningen aan de Ree. Totaal zijn er volgens het parkeerkundig advies 82 parkeerplaatsen nodig en er worden er 96 aangelegd. Dit betekent dat er ruim voldoende parkeerplaatsen zijn, waardoor de verwachting is dat er geen parkeeroverlast zal ontstaan door bezoekers van het restaurant. Het signaleringsbord is juist een extra middel om, indien er toch op enig moment geen parkeerplaatsen meer vrij zijn, bezoekers hier op tijd op te wijzen. Mocht, na realisatie van het restaurant, toch sprake zijn van een parkeerprobleem aan de Roland Holstlaan of Thorbeckelaan, dan is de gemeente bereid aanvullende maatregelen te nemen.

De Roland Holstlaan en Thorbeckelaan zijn verkeersluwe straten die nog niet aan de maximumcapaciteit zitten. De toename aan verkeer vanwege het restaurant past nog binnen deze capaciteit. Gelet hierop wordt niet verwacht dat een verkeersonveilige situatie zal ontstaan.

De zienswijze geeft geen aanleiding het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven' aan te passen.

2.6 Indiener 3 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)

Bij brieven van 23 mei 2020 zijn door indiener zienswijzen kenbaar gemaakt tegen zowel het ontwerpbestemmingsplan restaurant aan plas Elfhoeven' als tegen de omgevingsvergunning voor het restaurant. De zienswijzen over de omgevingsvergunning zullen door het college van b&w worden beantwoord. In de zienswijzen over het bestemmingsplan is het volgende aangegeven:

Bestemmingsplan

1. In het bestemmingsplan is niet onderbouwd waarom categorie 1b (lichte horeca) niet voldoende is voor een optimale bedrijfsvoering voor het restaurant. Het is in het belang van de vereniging dat kan worden uitgegaan van de in het bestemmingsplan vastgestelde kaders en dat deze door een bestemmingswijziging niet zomaar kunnen worden aangepast. Graag onderbouwen waarom een restaurant met categorie 1b niet levensvatbaar is en een restaurant met categorie 1c met een maximum van 160 zitplaatsen wel;

Beantwoording

In het geldende bestemmingsplan is bepaald dat een hotel/restaurant mag worden opgericht met een oppervlakte van 506 m². Het is ook altijd de bedoeling geweest om deze oppervlakte toe te staan. Door het opnemen van de horecacategorie 1b is, onbedoeld, een beperking ontstaan, waarbij het restaurant maximaal 400 m² mag zijn, inclusief terras. Dit betekent dat geen gebruik kan worden gemaakt van de ooit bedoelde bouwmogelijkheden. Een terras is, bij een restaurant op deze plek aan het water, ook vanuit het aspect bedrijfsvoering, een belangrijk en noodzakelijk onderdeel van het restaurant. Door wijziging naar horecacategorie 1c wordt het mogelijk een op deze plek passend restaurant te realiseren met een eveneens passend terras. Door vervolgens een maximum aantal van 160 zitplaatsen op te nemen wordt ervoor gezorgd dat de verkeersaantrekkende werking voldoende beperkt blijft. Overigens zullen de regels van het bestemmingsplan voor het restaurant worden aangepast, waarbij de horecacategorie wordt weggelaten. Deze is gezien de inperking dat alleen een restaurant inclusief terras is toegestaan met maximaal 160 zitplaatsen overbodig geworden. Zo wordt ook voorkomen dat andere soorten horeca kunnen worden gevestigd op de locatie.

2. Het maximum van 160 zitplaatsen geldt niet voor het terras. De verkeerskundige onderbouwing en het aantal parkeerplaatsen zijn hier wel op gebaseerd. Met gebruikmaking van het terras van minimaal 300 m² zou dit een bezoekersaantal van 860 betekenen (2 bezoekers per m² volgens Bouwbesluit en andere documenten). Daarnaast leidt het exploiteren van een bar tot de categorie 'zware horeca'; Daarmee wordt het aantal bezoekers en dus het aantal verkeersbewegingen vier maal zo hoog. Dit past niet in de gewenste situatie van een fietsstraat; Het is het belang van de vereniging dat deze goed en veilig bereikbaar blijft voor haar leden. Het bestemmingsplan moet worden aangepast, zodat er voor het hele restaurant een maximaal aantal bezoekers geldt van 160;

Beantwoording

Dit punt klopt. Voor de verdere beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 1.

3. Het ontwerpbestemmingsplan stelt dat de planontwikkelaar en de gemeente contact moeten houden met de aanwonenden ivm het (bouw)verkeer en de herinrichting van de weg. De vereniging heeft belang bij beide onderwerpen en verzoekt daarom om het bestemmingsplan zo aan te passen dat de vereniging ook als aanwonende wordt gezien;

Beantwoording

De verplichting om contact te houden met aanwonenden kan niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. De gemeente zal de planontwikkelaar, conform de kaders van de gemeenteraad, wel hierop wijzen. Inmiddels hebben de eerste gesprekken over de herinrichting van de Notaris d' Aumerielaan plaatsgevonden. Alle aanwonenden/eigenaren van percelen aan de Notaris d' Aumerielaan zijn hiervoor uitgenodigd.

4. Manoeuvrerend vrachtverkeer ten behoeve van de bevoorrading van het restaurant moet niet op de openbare weg plaatsvinden, maar op het eigen terrein van het restaurant. Dit vanwege de verkeersveiligheid voor de fietsers vanaf de Burgemeester Lucassenlaan en ook de leden van de vereniging.

Beantwoording

In de huidige situatie komen nu, ten behoeve van de bestaande bedrijven, vergelijkbare vrachtwagens en auto's met trailers op de Notaris d' Aumerielaan. Deze vrachtwagens keren nu aan het einde van de Notaris d' Aumerielaan. Na realisatie van het plan Elfhoeven wordt de ruimte om te keren ruimer dan nu het geval is. De vrachtwagens die specifiek voor het restaurant komen of de achtergelegen woningen kunnen op deze locatie zonder problemen keren en laden en lossen. Bij de herinrichting van de Notaris d' Aumerielaan is het uitgangspunt dat een zo optimaal mogelijke inrichting wordt gerealiseerd om zo veilig mogelijk te kunnen keren.

5. Bij eerdere planvorming is door de nood- en hulpdiensten aangegeven dat het aanrijden naar de locatie van het restaurant niet binnen de normtijden uitgevoerd kan worden. Deze aanrijtijden zijn niet meegewogen in het huidige plan en ook niet het effect van de verkeersafwikkeling op de Notaris d' Aumerielaan door parkeerplaats zoekend verkeer. De veiligheid van de leden van de vereniging gaat er op achteruit als nood- en hulpdiensten niet binnen de normtijd aanwezig kunnen zijn. Het verzoek is dan ook om de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten, mede in relatie tot de parkeerverwijzing, in de planvorming te betrekken.

Beantwoording

In 2008 en 2015 zijn de plannen voor Elfhoeven al in het bestemmingsplan vastgelegd. Op 6 juli 2018 is ook al eens omgevingsvergunning verleend voor het restaurant met bijbehorende bedrijfswoning en milieustalling. Destijds is het plan onder andere beoordeeld aan de hand van de aspecten brandveiligheid, bereikbaarheid en bluswatervoorziening. Op deze punten is het plan akkoord bevonden. Daarbij is ook gekeken naar de opkomsttijden. Geconcludeerd is dat er een zeer geringe overschrijding (40 seconden) is van de opkomsttijden zoals is genoemd in de Wet op de Veiligheidsregio's (WvR). Deze overschrijding is acceptabel aangezien:

- *Er sprake is van nieuwbouw, waardoor aan de nieuwbouw voorschriften voor brandveiligheid wordt voldaan;*
- *De overschrijding zeer marginaal is;*
- *Er geen sprake is van verminderd zelfredzame personen;*

De gemeente mag bij nieuwbouw afwijken van de aankomsttijden. Dit onderdeel is nu nog niet opgenomen in het bestemmingsplan.

Uit het verkeersrapport van Goudappel Coffeng blijkt daarnaast dat de Notaris d' Aumerielaan een capaciteit heeft van 2400 motorvoertuigen per etmaal en dat door realisatie van het plan sprake is van minder dan 1000 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dan ook dat het toenemende verkeer geen negatief effect zal hebben op de aankomsttijd van de hulpdiensten;

De zienwijze geeft aanleiding om in de plantoelichting van het bestemmingsplan en ook de omgevingsvergunning een nadere motivering op te nemen op het onderdeel aankomsttijd hulpdiensten.

6. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in een (financiële) bijdrage aan een structurele verbetering van de Reeuwijkse Plassen. Door watersporters wordt bijgedragen door een jaarlijkse vaarontheffing via de Stichting Veen. Ook andere gebruikers zouden deze lasten moeten dragen. De nieuwe horeca exploitant zou een structurele financiële bijdrage moeten doen aan de Stichting Veen ten behoeve van het behoud, beheer en verbetering van de Reeuwijkse Plassen. Dit moet in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Beantwoording

In de anterieure overeenkomst en wijzigingen daarop die in de afgelopen jaren zijn gesloten met de ontwikkelaar zijn afspraken gemaakt over het verhaal van kosten. Er is geen grondslag om een bijdrage, zoals door u bedoeld, te eisen.

2.7 Indiener 4 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)

Bij brief van 26 mei 2020 (binnengekomen 2 juni 2020) zijn door indiener zienswijzen kenbaar gemaakt tegen het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven'. In de zienswijzen is het volgende aangegeven:

1. Een biefstukrestaurant als Loetje voldoet niet aan de duurzaamheidsambities en het milieubeleid van de gemeente;

Beantwoording

Het bestemmingsplan maakt de bouw van een restaurant mogelijk. Er is niet bekend wie de exploitant wordt van het restaurant en wat de formule wordt. Dit kan ook niet worden geregeld via een bestemmingsplan.

2. Grootste bezwaar is de toename aan verkeer door wijziging van de horeca categorie van 1b naar 1c. De Notaris d' Aumerielaan is niet geschikt voor de te verwachte toename. Uitgangspunten van de gemeenteraad is dat er een adequate afwikkeling van het extra verkeer over de Notaris d' Aumerielaan is geboden, de bestaande parkeersituatie niet mag verslechteren en de parkeervraag op eigen terrein dient te worden opgelost.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 1, 3 en 4 van deze zienswijzennota

3. Het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng is niet correct. In het rapport baseert Goudappel Coffeng zich, voor het bepalen van een parkeernorm, op statistieken van het CBS Statline. Daarbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat dit gemiddelde percentages zijn. Uitgangspunt hierbij is dat er een gemiddelde afstand tot het restaurant is van 600 meter. In dit geval komt er een restaurant (Loetje) die veel mensen van buitenaf zal aantrekken en de plek is moeilijk te bereiken met het openbaar vervoer. Het aandeel aan bezoekers per auto zal hierdoor veel hoger zijn (factor 3). Daarnaast is geen rekening gehouden met extra zitplaatsen op het terras;

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 3h en 4 van deze zienswijzennota

4. De Notaris d' Aumerielaan is in de bestaande situatie 4,3 meter breed. Goudappel Coffeng stelt dat hierop 2400 voertuigen per etmaal mogelijk zijn op grond van de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer 2017. Dit aantal is niet gerelateerd aan benodigde wegbreedtes. Bij een maatgevende combinatie van 1 auto en 2 fietsers is volgens de maatsegmenten in hetzelfde document (paragraaf 5.4.2 Gemengd verkeer) een minimale breedte nodig van 5,55 meter (krap profiel). Bij een krap profiel moet een auto achter een fietser blijven in het geval van tegemoetkomend verkeer. Naarmate de verkeersintensiteiten hoger worden leidt een krap profiel tot meer irritatie en uiteindelijk onverantwoorde inhaalmanoeuvres. De Notaris d' Aumerielaan is dus niet alleen te smal voor het passeren van twee auto's, maar ook voor de combinatie 1 auto en 2 fietsers;

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 6 van deze zienswijzennota. Daarbij geldt nog het volgende. Volgens de ASVV 2012 van CROW heeft een rijdende fiets een breedte van 1,0 meter nodig, een rijdende auto 2,4 meter (in 30 km/h zone). Twee fietsers en een auto passen daarmee binnen het beschikbare wegprofiel.

5. Door de 3 á 4 passeerstroken die worden gerealiseerd zullen bestaande parkeerplaatsen opgeofferd moeten worden. Dit strookt niet met de uitgangspunten van de gemeenteraad;

Beantwoording

Bij de herinrichting van de Notaris d' Aumerielaan wordt rekening gehouden met de door de gemeenteraad opgestelde kaders. Uitgangspunt is dan ook dat het aantal bestaande parkeerplaatsen gehandhaafd moet worden. Overigens maakt de aanleg van de 3 á 4 passeerhavens geen onderdeel uit van het plan voor het restaurant of de woningen. Het betreft slechts een mogelijke optie ter verbetering van de inrichting van de Notaris d' Aumerielaan. Het is nu nog niet zeker of deze passeerhavens daadwerkelijk worden gerealiseerd.

6. Er komt een toegangscontrolesysteem, zodat bezoekers zien of het parkeerterrein vol is. Dit systeem strookt niet met de voorwaarde dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost. Met een vol-signalering zullen bezoekers in de omliggende straten gaan parkeren;

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 7 van deze zienswijzennota

7. Voornoemde bezwaren zijn alleen weg te nemen als het restaurant op een andere, verantwoorde manier wordt ontsloten; Bijvoorbeeld door het braakliggende terrein aan de Randweg 5 te gebruiken als parkeerterrein voor de bezoekers per auto; Zij kunnen vanaf het parkeerterrein dan via een te realiseren voetbrug of voetveer over de Breevaart lopend naar het restaurant; Dit kan gefinancierd worden door de exploitant.

Beantwoording

Uit de aangepaste rapportage 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan' blijkt dat de ontsluiting van het restaurant via de Notaris d' Aumerielaan verantwoord is. Wij zien dan ook geen aanleiding om een alternatieve ontsluiting te onderzoeken.

2.8 Indiener 5 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)

Bij brief van 3 juni 2020 (binnengekomen op 3 juni 2020) heeft de indiener zijn zienswijze kenbaar gemaakt. In de huidige situatie, waarin fietsers, motorvoertuigen, motorvoertuigen met trailers, overstekende roeiers met boten elkaar op de smalle Notaris d' Aumerielaan tegen komen staat de fietsveiligheid al onder druk. Een toename van het verkeer door het restaurant zal verdere negatieve effecten op de fietsveiligheid hebben. De Notaris d' Aumerielaan is een belangrijke verbinding tussen Reeuwijk en Gouda. Indiener vindt het noodzakelijk om maatregelen te beschrijven die voorkomen dat de fietsveiligheid verslechtert. Het inrichten van de Notaris d' Aumerielaan als fietsstraat is niet voldoende om de fietsveiligheid te garanderen. Verzocht wordt in het bestemmingsplan de concrete en gedetailleerde verbeteringen van de weg op te nemen.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onder punt 6 van deze zienswijzennota.

2.9 Indiener 6 (NAW-gegevens bij gemeente bekend)

Bij brief van 2 juni 2020 (binnengekomen op 3 juni 2020) heeft advocaat, namens de indiener, hun zienswijzen kenbaar gemaakt tegen het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven'. Bij brief van 3 juni 2020 (binnengekomen op 3 juni 2020) is de zienswijze aangevuld met zienswijzen tegen het bestemmingsplan '8 woningen aan plas Elfhoeven'. De zienswijzen zijn pro forma ingediend met het verzoek deze te mogen aanvullen, zowel mondeling als schriftelijk. De schriftelijke aanvulling is tijdig, bij brief van 30 juni 2020 (binnengekomen op 30 juni 2020), aangevuld. De mondelinge zienswijze is op 2 juli 2020 in een gesprek kenbaar gemaakt. Hiervan is een verslag gemaakt. Allereerst wordt ingegaan op de schriftelijk ingediende zienswijzen. In de zienswijzen is het volgende aangegeven:

1. De begrenzing van beide ontwerpbestemmingsplannen is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De te realiseren parkeerplaatsen ten behoeve van het restaurant liggen in het plangebied van het bestemmingsplan '8 woningen aan plas Elfhoeven'.

Volgens de Raad van State geldt dat de begrenzing van een bestemmingsplan in de eerste plaats op basis van ruimtelijke criteria dient te geschieden. Door de samenhang en overlap van beide ontwikkelingen is het zonder meer logisch deze in één bestemmingsplan op te nemen;

Beantwoording

U stelt terecht dat een groot deel van de parkeerplaatsen ten behoeve van het restaurant binnen de planbegrenzing valt van het ontwerpbestemmingsplan '8 woningen aan Plas Elfhoeven'. Het bestemmingsplan voor het restaurant zal worden aangepast. In het bestemmingsplan 'Restaurant aan Plas Elfhoeven' wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is opgenomen dat het restaurant met terras alleen gebruikt mag worden als ten minste 57 parkeerplaatsen ten behoeve van het restaurant zijn aangelegd en in stand worden gehouden op eigen terrein. Daarmee is geborgd dat voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd en in stand gehouden. Wij achten het bestemmingsplan daarmee in overeenstemming met een goede ordening.

2. Anders dan de toelichting stelt is er wel sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling op grond van artikel 3.1.6 Bro, zodat de Ladder voor Duurzame verstedelijking moet worden toegepast. Ten opzichte van het huidige bestemmingsplan wordt veel meer volume aan bebouwing toegestaan, waardoor sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling;

Beantwoording:

Op grond van het geldende bestemmingsplan 'Plassengebied' is op de gehele locatie al een hotel/restaurant toegestaan met bedrijfswoning, 20 recreatiewoningen en een aanlegsteiger met 46 ligplaatsen. Verschil met de mogelijkheden die in de ontwerpbestemmingsplannen zijn opgenomen is de wijziging van een restaurant met horecacategorie 1b naar 1c en de wijziging van 20 recreatiewoningen naar 8 woningen. Aangezien het restaurant nu ook al mogelijk is, is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie hiervoor ook paragraaf 3.1.3 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). Wat betreft de 8 woningen geldt dat uit jurisprudentie blijkt dat een dergelijk aantal woningen niet gezien wordt als nieuwe stedelijke ontwikkeling (11 woningen geen stedelijke ontwikkeling ABRvS 16 september 2015; ECLI:NL:RVS:2015:2921). De Afdeling geeft in haar uitspraak van 6 november 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:3702) hierbij het volgende aan:

"Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 28 juni 2017 (ECLI:NL:RVS:2017:1724) dient een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling voldoende substantieel te zijn om als stedelijke ontwikkeling te kunnen worden aangemerkt. Wanneer een bestemmingsplan voorziet in niet meer dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, van het Bro, kunnen worden aangemerkt, kan een dergelijke ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt". Van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is derhalve geen sprake.

3. Het aantal zitplaatsen op het terras van het restaurant is, in strijd met de door de gemeenteraad vastgestelde kaders, niet beperkt tot 160 stuks. Wat betreft het terras is alleen opgenomen dat deze maximaal 350 m² mag bedragen. Volgens de Misset Benchmark Terras 2018 kunnen op een dergelijke oppervlakte 210 zitplaatsen worden gerealiseerd.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 1 van deze zienswijzennota

4. De Werkgroep veilig en bereikbaar Reeuwijk heeft door ir. Sj. Stienstra Adviesbureau stedelijk verkeer het verkeer- en parkeeronderzoek laten beoordelen. Zijn bevindingen zijn neergelegd in de notitie van 23 juni 2020 'Second opinion verkeerskundige effecten ontwikkeling Elfhoeven'; Samenvatting van deze notitie is als volgt:
 - Er is een onverklaarbaar verschil tussen de resultaten van de verkeerstellingen in de verkeersprognose in het rapport van Goudappel Coffeng van 11 december 2018 en het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en de verkeersprognose in het rapport van Goudappel Coffeng van 10 december 2019;

- De gekozen periode van tellingen zijn niet representatief (buiten de zomerperiode wanneer de temperatuur hoger is). Volgens de second opinion is een bestaande verkeersgeneratie van 600 mvt/etm meer realistisch, gelet ook op de gemeentelijke verkeersstellingen en het rapport van RBOI uit 2004 met een telling uit 1997. Dit aantal is zeker te verwachten op weekenddagen en zomerdagen. De door Goudappel Coffeng gehanteerde waarde van 381 mvt/etm zijn onjuist. Dit geldt ook voor het aantal fietsbewegingen van 1.250 in plaats van de gehanteerde 747;
- Voor het berekenen van de verkeersgeneratie van het restaurant ontbreekt een specifieke locatie- en functiegerichte benadering. Daarnaast wordt geen rekening gehouden met het aantal zitplaatsen op het terras;
- Indien sprake is van een all-day-restaurant en het gedeeltelijk gelijktijdig gebruiken van de binnen- en buitenruimte van het restaurant zal sprake zijn van 1330 bezoekers op een maatgevende dag. De verdeling van vervoerwijze is vervolgens niet juist toegepast door Goudappel Coffeng aangezien onvoldoende rekening is gehouden met de functie restaurant als onderdeel van de categorie 'uitgaan, sport en hobby' en de locatie van het restaurant. In de notitie is aangegeven dat dit leidt tot een verkeersgeneratie voor het restaurant van 930 motorvoertuigen en 443 fietsbewegingen;
- Het totaal aantal motorvoertuigen op een maatgevende dag komt hierdoor op 1607 en de fietsintensiteit neemt toe met 1700. Daarmee wordt de maximaal wenselijke intensiteit van 1000 motorvoertuigenbewegingen voor een fietsstraat fors overschreden;
- Gezien de forse toename van het aantal motorvoertuigen had ook naar de gevolgen voor de bredere omgeving dan alleen de Notaris d' Aumerielaan moeten worden gekeken;
- Het verrichte verkeersonderzoek is onzorgvuldig tot stand gekomen en kan dan ook niet ten grondslag liggen aan de ontwerpbesluiten;

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van deze zienswijzennota.

5. Bij de bestemming Horeca in het ontwerpbestemmingsplan is niet opgenomen dat bij verlening van de omgevingsvergunning getoetst moet worden aan de parkeernormen uit het parkeeronderzoek (bijlage 2 Toelichting);

Beantwoording

Terecht wordt gesteld dat de planregels van het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven' geen concrete parkeernorm of verwijzing naar beleid bevat, waaraan bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor bouwen wordt getoetst. Weliswaar is in artikel 11.2 een voorwaardelijke verplichting parkeren opgenomen, maar de formulering hiervan is ontoereikend. De formulering van dit artikel zal daarom worden aangepast, zodat er een verplichting ontstaat de aanvraag omgevingsvergunning te toetsen aan de relevante parkeernorm.

6. Het parkeeronderzoek bevat leemtes en fouten, waardoor dit rapport niet ten grondslag kan liggen aan de bestemmingsplannen. De hiervoor genoemde onjuiste verkeersgeneratie werkt ook door in het parkeeronderzoek. In de second opinion is geconcludeerd dat de gezamenlijke parkeerbehoefte in totaal 118 parkeerplaatsen zijn; Hierbij is nog geen rekening gehouden met de parkeerplaatsen voor de bewoners van de zomerwoningen langs de Ree. Verder is er onvoldoende stalling voor fietsen;

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 4 van deze zienswijzennota

7. In het parkeer- en verkeersonderzoek is geen rekening gehouden met aspecten als het feit dat bezoekers het bezoek aan het restaurant combineren met een fietstocht of wandeling, wisseling van bezoekers en personeel per shift, het feit dat het terrein is afgesloten en sprake is van betaald parkeren en het feit dat het signaleringsbord niet voldoende zal zijn om automobilisten tegen te houden;

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 5 van deze zienswijzennota

8. Zoals hiervoor al aangegeven is het verkeersonderzoek onzorgvuldig tot stand gekomen. Delen van het verkeersonderzoek worden ook gehanteerd bij de beoordeling van onder meer de aspecten verkeersdruk, luchtkwaliteit, stikstof en geluidbelasting. Ook aan deze aspecten kleeft dan een zorgvuldigheidsgebrek;

Beantwoording

Uit voorgaande beantwoording van de zienswijzen blijkt dat het verkeersonderzoek met enkele kleine aanpassingen in de onderbouwing zorgvuldig is. De verkeersintensiteiten gaan door de aanpassingen marginaal omhoog, van maximaal 864 naar maximaal 898. Deze stijging heeft geen gevolgen voor de conclusie m.b.t. luchtkwaliteit, stikstof en de geluidbelasting. Evenwel zullen de onderzoeken, waar nodig, worden aangepast. Dit betreft dan alleen het aanpassen van de input in de onderzoeken en zal niet leiden tot andere conclusies. Wat betreft wegverkeerslawaaai bijvoorbeeld is aanpassing niet noodzakelijk, aangezien de Notaris d' Aumerielaan een 30 km zone is, waardoor deze weg niet beschouwd hoeft te worden. De marginale toename aan verkeersintensiteiten op deze weg heeft geen invloed op berekende geluidbelasting op de bedrijfswoningen en woningen. Dit geldt ook voor het onderdeel luchtkwaliteit, het project blijft niet in betekende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. De stikstofberekening zal wel worden aangepast, waarbij ook direct de geactualiseerde AERIUS calculator wordt toegepast.

9. In het akoestisch onderzoek ten aanzien van het aspect indirecte hinder wordt gesteld dat het heersende verkeersbeeld al aanwezig is op ca. 30 meter voorbij de woning aan de Notaris d' Aumerielaan 41. Dit is niet juist. Het heersende verkeersbeeld bestrijkt de hele Notaris d' Aumerielaan, aangezien dit de enige toegangsweg is. Verder is geen rekening gehouden met de bovenlokale aantrekkingskracht van een all-day-restaurant, zoals het heersende verkeersbeeld pas geldt vanaf de Randweg, dan wel vanaf de noordkant van Reeuwijk

Beantwoording

Deze zienswijze verwijst naar paragraaf 2.3 op pagina 8 van het akoestisch rapport behorend bij de bestemmingsplannen voor restaurant en woningen aan Plas Elfhoeven. Dit punt gaat over indirecte hinder. Voor indirecte hinder geldt de zogenaamde 'Schrikkelcirculaire' waarin beschreven staat hoe dit beschouwd moet worden. Voor indirecte hinder ten gevolge van mobiele geluidsbronnen zoals verkeer van en naar de inrichting geldt volgens de circulaire een beperking van de reikwijdte. Die reikwijdte is op verschillende manieren vast te stellen. In onderhavige situatie zijn onderstaande manieren onder meer van toepassing:

- *de afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder veroorzaakt door een bedrijf blijft beperkt tot die afstand, waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidsbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf in kwestie. Toepassing van dit criterium houdt voor transportverkeer van en naar inrichtingen in dat de reikwijdte beperkt blijft tot die afstand, waarbinnen voertuigen (met in acht name van de maximum snelheid) de ter plaatse optredende snelheid hebben bereikt. Het punt, 30 meter voorbij de woning Notaris d' Aumerielaan 41, is gelegen op een afstand van circa 90 meter vanaf het parkeerterrein behorend bij het restaurant. De maximum snelheid bedraagt hier 30 km/u, aannemelijk is dat het verkeer over deze afstand (90 meter) de ter plaatse optredende snelheid bereikt.*
- *De reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet op een voor meerdere bedrijven functionerende ontsluitingsroute rijden. Op 30 meter voorbij de woning Notaris d' Aumerielaan 41 is een Firma de Jong Watersportbedrijf gelegen.*

Het heersende verkeersbeeld geldt in dit kader derhalve niet vanaf de randweg, danwel de noordkant van Reeuwijk, maar vanaf Firma de Jong Watersportbedrijf.

10. Volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State kan een vormvrije m.e.r.-beoordeling die is opgenomen in de plantoelichting niet worden aangemerkt als een m.e.r.-beoordelingsbesluit; Aangezien voor de ter inzage leggen van de ontwerpbestemmingsplannen geen m.e.r.-beoordelingsbesluit is genomen kunnen de bestemmingsplannen niet worden vastgesteld. Verder is niet alleen categorie D10 van toepassing, maar er is ook sprake van een stedelijke ontwikkeling als opgenomen in categorie D11.2. De toelichting van het bestemmingsplan is ontoereikend om te oordelen dat er geen nadelige gevolgen zijn voor de omgeving en het milieu. Door de toename aan verkeer zijn er wel degelijk ernstige gevolgen te verwachten voor in ieder geval de omgeving.

Beantwoording

Een m.e.r.-beoordelingsbesluit wordt niet met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Awb voorbereid en er staan geen (zelfstandige) rechtsmiddelen tegen open. Eventuele zienswijzen en beroepsgronden kunnen naar voren worden gebracht in de procedure tegen het besluit waarop het betrekking heeft (hier: de (ontwerp)bestemmingsplannen Elfhoeven). U stelt terecht dat, voorafgaand aan de terinzagelegging van de ontwerpbestemmingsplannen, een m.e.r.-beoordelingsbesluit had moeten worden genomen. Overigens heeft het college wel een besluit genomen, maar daarbij is verwezen naar paragrafen in de toelichting van de ontwerpbestemmingsplannen. Dit is ontoereikend. Om dit te herstellen is alsnog een m.e.r. beoordelingsnotitie opgesteld, op basis waarvan het college een nieuw m.e.r.-beoordelingsbesluit heeft genomen. Deze mogelijkheid is eerder door de raad van State geaccepteerd (zie bijv. ABRvS 18 december 2019, ECLI:NL:RVS:2019:4327). Het besluit wordt uit zorgvuldigheidsoverwegingen aan de indieners van de zienswijzen toegezonden.

11. Het realiseren van het toegangscontrolesysteem dient om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen garanderen. Daarom dient dit systeem te worden vastgelegd in het bestemmingsplan;

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.2 onderdeel 7 van deze zienswijzennota. Terecht wordt gesteld dat de aanleg van het toegangscontrolesysteem niet is vastgelegd in het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven'. In de regels van dit bestemmingsplan zal een voorwaardelijke verplichting voor aanleg van het toegangscontrolesysteem worden opgenomen.

Hieronder wordt ingegaan op de mondeling ingediende zienswijzen door de Werkgroep veilig en bereikbaar Reeuwijk. Alleen de mondelinge zienswijzen die aanvullend zijn aan de schriftelijke zienswijzen zijn in deze nota opgenomen.

12. Insprekers geven aan dat er vanuit de gemeente weinig/geen communicatie heeft plaatsgevonden met de diverse omwonenden/verenigingen. Omwonenden/verenigingen zijn niet in de gelegenheid gesteld om mee te denken/praten over de uiteindelijke plannen. Daarmee is de indruk ontstaan dat de wethouder er alleen voor de projectontwikkelaar is en niet voor de omwonenden. Argumenten/suggesties die door omwonenden/verenigingen zijn ingebracht voor het aangepaste plan zijn niet meegenomen. Insprekers zouden graag zien dat de gemeente de ontwikkelaar en omwonenden/verenigingen aan tafel zet om gezamenlijk tot een plan te komen. Eén van de suggesties is om in plaats van een restaurant appartementen te realiseren.

Beantwoording

Na vaststelling van de kaders is het plan door de initiatiefnemer uitgewerkt en op onderdelen aangepast. Er zijn in de tussentijd geen nieuwe bijeenkomsten georganiseerd. Wel zijn diverse omwonenden en gebruikers van de Notaris d' Aumerielaan en de Ree door de gemeente regelmatig, telefonisch, per mail en via gesprekken met de wethouder op de hoogte gesteld van de stand van zaken van de plannen. Het proces om te komen tot deze ontwikkeling loopt al vele jaren, waarin verschillende gesprekken hebben plaatsgevonden met omwonenden. De gemeente is van mening dat de nu voorgestelde ontwikkeling passend is op deze plek en ziet nu geen aanleiding om een alternatief plan te overwegen.

13. Bekend is wat de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het geldende bestemmingsplan zijn. De werkgroep is van mening dat de mogelijkheden in dit bestemmingsplan aangehouden zouden moeten worden.

Beantwoording

Voor de beantwoording wordt verwezen naar paragraaf 2.9 onderdeel 12 van deze zienswijzennota

14. De herinrichting van de Notaris d' Aumerielaan is een op zichzelf staand proces, echter is de herontwikkeling van deze laan in belangrijke mate afhankelijk van de te verwachten verkeerslast. En dan is het ook belangrijk te weten of er een horecagelegenheid gevestigd mag worden met een grote of beperkte verkeersaantrekkende werking.

Beantwoording

Bij het ontwerpen van de herinrichting van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de toekomstige invulling van het plan Elfhoeven. Dit ontwerp kan eventueel later, indien nodig, nog worden bijgesteld.

15. De exploitatieovereenkomst met Elfhoeven aangepast. De insprekers ontvangen graag een kopie van de aangepaste overeenkomst. Ook ontvangen zij graag een kopie van de ingediende planschadeclaim. In eerdere exploitatie- overeenkomsten zijn vele verplichtingen opgenomen voor de exploitant, maar deze zijn in de meeste gevallen niet nagekomen. De overeenkomsten hebben in ieder geval niet geleid tot het realiseren van de eerder overeengekomen bouwplannen. De insprekers geven aan dat het niet nakomen van de afspraken door de exploitant ook tot schade heeft geleid voor de gemeente in de vorm van niet gerealiseerde OZB inkomsten. Zij vragen zich af waarom de gemeente deze schade niet geclaimd heeft bij de ontwikkelaar.

Beantwoording

Een kopie van de gewijzigde exploitatieovereenkomst en de planschadeclaim wordt toegezonden. De heffingsgrondslag voor de Onroerend Zaak Belasting (OZB) is de eigendom of het gebruik van een onroerende zaak. Onder een onroerende zaak wordt mede een ongebouwd eigendom verstaan (zie artikel 2 van gemeentelijke Verordening onroerende-zaakbelastingen 2020 jo. 16, aanhef en onder b, van de Wet waardering onroerende zaken). Op dit moment ligt het perceel braak. Dat neemt niet weg dat er in beginsel een heffingsgrondslag bestaat ten aanzien van de waarde van het onbebouwde perceel. Het feit dat de ontwikkelaar nog niet heeft gebouwd terwijl dit planologisch was toegestaan, kan echter niet met terugwerkende kracht worden 'verrekend' via de OZB-belasting. Zodra de nieuwe opstallen zijn gebouwd, zal de waarde van de onroerende zaken stijgen en zal ook de OZB-heffing stijgen. Vooruitlopend daarop is er geen grondslag voor het heffen van een (hogere) OZB-belasting. Er is dan ook geen grondslag voor een schadeclaim vanwege gederfde inkomsten (misgelopen OZB-belasting).

3. Lijst met wijzigingen

3.1 Inleiding

In paragraaf 2.3 zijn de belangrijkste wijzigingen opgenomen ten opzichte van de ontwerpbestemmingsplannen 'Restaurant aan plas Elfhoeven' en '8 woningen aan plas Elfhoeven'. Het is van belang om de wijzigingen te omschrijven en vast te leggen in de lijst van wijzigingen. In beginsel kunnen tegen het vastgestelde bestemmingsplan alleen diegenen beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, die eerder ook een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Indien er wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan geldt, met betrekking tot deze wijzigingen, een uitzondering. Tegen deze wijzigingen kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, ook wanneer ten tijde van het ontwerp geen zienswijze was ingediend. Voorwaarde is daarbij dat zij door de wijzigingen in het bestemmingsplan in hun belangen worden benadeeld.

3.2 Lijst met wijzigingen

De hiervoor genoemde zienswijzen hebben geleid tot enkele wijzigingen van het bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven', de rapportage 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan' en de rapportage 'Parkeerkundig advies Elfhoeven' die aan de bestemmingsplannen 'Restaurant aan Plas Elfhoeven' en '8 woningen aan plas Elfhoeven' ten grondslag liggen. Daarnaast zijn er ambtshalve wijzigingen. De belangrijkste wijzigingen die in het bestemmingsplan worden doorgevoerd zijn hieronder samengevat:

Regels bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven':

- Artikel 3.1a en 3.4.1 worden gewijzigd, waarbij wordt bepaald dat het maximaal aantal zitplaatsen voor het restaurant inclusief het terras 160 bedraagt;
- Artikel 3.1a wordt gewijzigd, waarbij de verwijzing naar horecacategorie 1c van de Staat van Horeca activiteiten wordt geschrapt;
- Bijlage 1 bij de regels: Staat van Horeca-activiteiten wordt geschrapt;
- Aan artikel 3 wordt een artikel 3.4.5 (voorwaardelijke verplichting parkeren) toegevoegd, waarin is opgenomen dat het restaurant en het terras alleen gebruikt mogen worden als er ten minste 57 parkeerplaatsen ten behoeve van het restaurant zijn aangelegd en in stand worden gehouden op eigen terrein;
- Aan artikel 3 wordt een artikel 3.4.6 (voorwaardelijke verplichting toegangscontrolesysteem) toegevoegd, waarin is opgenomen dat het restaurant en het terras alleen gebruikt mogen worden als er aan het begin van de Notaris d' Aumerielaan of voor de brug over de Breevaart (Raadhuisweg) een toegangscontrolesysteem voor de beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein wordt aangelegd;
- Artikel 11.2 (parkeren) wordt gewijzigd, zodat wordt vastgelegd dat de voor de ontwikkeling vereiste parkeerplaatsen worden aangelegd;
- Artikel 11.3 (Nadere eisen) vervalt en wordt vervangen door een nieuw artikel 11.3, waarin wordt vastgelegd dat het planologisch toegelaten gebruik slechts is toegestaan nadat de vereiste parkeerplaatsen zijn aangelegd en in stand worden gehouden;

Toelichting bestemmingsplan 'Restaurant aan plas Elfhoeven':

- Toelichting aanpassen ivm aangepaste 'Verkeersprognose Notaris d' Aumerielaan, d.d. 11-11-2020' en 'Parkeerkundig advies Elfhoeven, d.d. 11-11-2020';
- Toelichting aanpassen ivm aangepaste stikstofonderzoek (oa uitgevoerd vanwege geactualiseerde AERIUS calculator, nov 2020);
- In de toelichting bij het onderdeel Externe Veiligheid (paragraaf 5.1.6) de motivering opnemen voor het marginaal afwijken van de aankomsttijden hulpdiensten;

Met de genoemde wijzigingen en aanvullingen op de planregeling is zorgvuldig geborgd dat geen verkeer- en parkeeroverlast zal ontstaan als gevolg van de ontwikkeling.