

onderzoek, advies en ontwikkeling

Zadelhoff & Van Kessel



mr. drs. Ezra van Zadelhoff
mr. ir. Adrie van Kessel

Wagenmakers Erf 12
4185 NX EST
T 0345-581866
F 084-2258488
Rabo NL02RABO0105289736
KvK 302395396
BTW NL8192.90.889.B01

AANGETEKEND

Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Est, 9 juni 2014

Betreft:	zienswijze	tegen aanpassing bestemmingsplan naar aanleiding van uitspraak in zaak 201308531/R6 (vaststelling bestemmingsplan Bezuidenhout)
	bestuursorgaan:	Raad van de gemeente Den Haag
	appellant:	Stichting Wijkberaad Bezuidenhout Johannes Camphuisstraat 25, 2593 CH, Den Haag

Geachte Afdeling,

Hiermee ontvangt u namens mijn cliënt, Stichting Wijkberaad Bezuidenhout, hierna appellant, haar zienswijze inzake het besluit van de raad van de gemeente Den Haag waarin, in opdracht van uw Afdeling, de in het bestemmingsplan geconstateerde gebreken zijn hersteld.

Gang van zaken naar aanleiding van de tussenuitspraak

1. In zijn tussenuitspraak dd. 19 februari 2014 heeft uw Afdeling de raad – kort weergegeven – opgedragen de in het bestemmingsplan geconstateerde gebreken met betrekking tot het inzichtelijk maken van de parkeergevolgen van de mogelijk gemaakte dakopbouwen te herstellen.
2. De raad heeft echter tevens artikel 22.2.1 gewijzigd teneinde, zo wordt toegelicht, een fout in deze bepaling te herstellen. De raad heeft daarbij nagelaten de Afdeling te verzoeken deze wijziging te voegen bij de door de Afdeling opgedragen wijzigingen c.q. aanvullingen.



Bezwaren van appellant tegen de herstelde gebreken en de aangebrachte wijzigingen

3. Het herstellen van deze door de raad zo genoemde “fout” valt buiten de opdracht die de Afdeling in zijn tussenuitspraak heeft gegeven. De planwijziging door de raad van 24 april 2014 dient naar het oordeel van appellant alleen al om deze reden door de Afdeling te worden vernietigd.
4. Subsidiair herhaalt appellant zijn bezwaren tegen het mogelijk maken van dakopbouwen bij cultuurhistorisch waardevolle panden waaronder de Co-Brandeswoningen aan de Juliana van Stolberglaan en woningen aan de Carel Reinierszkade, die onderdeel uitmaken van de bestemming Wonen-2 in artikel 22.2.1.

In de tussenuitspraak heeft de Afdeling dit onderdeel van het beroep gepasseerd wegens het ontbreken van een feitelijke grondslag (overweging 4). Die feitelijke grondslag herleeft bij genoemde aanpassing. Appellant verzoekt de Afdeling zijn beroep op dit onderdeel dan alsnog gegrond te verklaren.

5. Voorts bevatten de berekeningen van de raad diverse feitelijke onjuistheden, onjuiste aannames en rekenfouten. Appellant wenst die hieronder toe te lichten.

De parkeergevolgen van het bestemmingsplan

6. Naar aanleiding van de tussenuitspraak is de toelichting op het bestemmingsplan aangevuld met **paragraaf 5.2.7.4** inzake de invloed van de mogelijk gemaakte dakopbouwen op de parkeerbehoefte.

Appellant heeft de volgende bezwaren tegen deze paragraaf.

7. De raad stelt allereerst dat de mogelijkheid van dakopbouwen in het nieuwe bestemmingsplan *geen nieuwe ontwikkeling* is maar een voortzetting van artikel 3, lid 2 van de oude bestemmingsplannen.

Artikel 3 lid 2 van de oude bestemmingsplannen luidde: “De in het plan toegelaten maximum goothoogte en het maximum aantal bouwlagen mogen worden overschreden ten behoeve van de bouw van één extra bouwlaag, mits deze bouwlaag het profiel van de kapverdieping, welke ter plaatse gebouwd kan worden, niet overschrijdt”.

Dit betoog is feitelijk onjuist.

8. Genoemd artikel 3 lid 2, is immers bij de partiële herziening van diverse bestemmingsplannen (dakopbouwen) van 22 april 1999 in een groot aantal Haagsche bestemmingsplannen, waaronder het Bezuidenhout-Midden en -Oost, geschrapt. In de toelichting bij die herziening wordt vermeld dat individuele dakopbouwen voor het straatbeeld te ontsierend zijn gebleken.

Nu in het oude plan derhalve geen kapverdiepingen waren toegestaan, is er in het nieuwe plan geen sprake is van een afname van het aantal mogelijke dakopbouwen, zoals wordt gesteld, maar van een substantiële toename.

9. Naar het oordeel van appellant is voorts een kapverdieping niet gelijk te stellen met een dakopbouw: dat blijkt duidelijk uit de tekening op pagina 64 van de toelichting bij het bestemmingsplan.

Zie ook overweging 6.4, slotzin 1e alinea, van de tussenuitspraak.

10. In het raadsvoorstel m.b.t. de thans voorliggende wijziging heeft het College het bestaan van bovengenoemde partiële herziening dakopbouwen alsnog erkend, maar vervolgens gesteld dat na 1999 dakopbouwen konden blijven worden vergund met een afwijking van het bestemmingsplan.



Deze redenering snijdt echter geen hout, aangezien het in de tussenuitspraak gaat om de mogelijkheid van dakopbouwen in het bestemmingsplan zelf en niet via buitenplanse afwijking.

11. Ook het in het raadsvoorstel aangevoerde argument dat het begrip “kapverdieping” nog steeds is omschreven in artikel 1 (begripsbepalingen) snijdt naar het oordeel van appellanten geen hout. De mogelijkheid van kapverdiepingen wordt immers niet geregeld in de begripsomschrijvingen maar in de planregels onder Wonen-1 en volgende artikelen.
12. Appellant hecht eraan een aantal zaken, voor de duidelijkheid per separate bijlage, te onderbouwen, waaronder de kwantitatieve gegevens ten aanzien van het parkeren.

Deze gegevens wijzen wel degelijk op een toename van de parkeerbehoefte die onaanvaardbaar is voor Bezuidenhout.

Appellant vindt op grond daarvan dat de raad niet in redelijkheid tot zijn beslissing in deze heeft kunnen komen. Verderop is als bijlage daarom een aantal relevante zaken nader toegelicht:

- A. Verschil tussen netto en bruto-vloeroppervlak**
- B. Oude en nieuwe planologische mogelijkheden in relatie tot het parkeerbeleid**
- C. Parkeren, parkeermeting, aantallen en oplossingen**
- D. Dakopbouwen: totalen, cijfers en tegenstrijdigheden**
- E. De gevolgen van het nieuwe bestemmingsplan tov parkeren**

Kortheidshalve verwijst appellant naar de hierna toegevoegde onderbouwingen.

Conclusie

13. Het college heeft de raad van onjuiste informatie voorzien en daarmee heeft de raad *feitelijk onjuiste informatie* gebruikt voor de bepaling van de gevolgen van de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte dakopbouwen voor de parkeerbehoefte. Daarmee heeft de raad onmogelijk kunnen voldoen aan de opdracht in de tussenuitspraak tot herstel van de door uw Afdeling geconstateerde gebreken.
14. Appellant verzoekt uw Afdeling het op 19 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan Bezuidenhout te vernietigen voor zover het betreft de mogelijkheid van dakopbouwen, en wel om de hierboven genoemde redenen.
15. Appellant verzoekt uw Afdeling voorts de planwijziging van 24 april 2014 te vernietigen, met verwijzing naar het gestelde hierboven.

Hoogachtend,

Namens Stichting Wijkberaad Bezuidenhout,

Mr. ir. A. Van Kessel
Zadelhoff & Van Kessel BV
Wagenmakers Erf 12
4191 NX Est



BIJLAGEN : INHOUDELIJKE ONDERBOUWINGEN**A. Verschil tussen netto en bruto-vloeroppervlak**

16. Ten aanzien van de toegevoegde paragraaf 5.2.7.4 (RIS 271207 pagina 14): De Nota Parkeernormen wordt door de gemeente aangehaald met het oog op de bruto oppervlakte van een woning ten opzichte van de parkeerbehoefte. De gemeente claimt dat de Nota parkeernormen voorschrijft dat het vloeroppervlak conform NEN2580 gemeten wordt op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingsconstructies.

Er is volgens ons een tegenstrijdigheid in deze. De Nota Parkeernormen van de gemeente Den Haag vermeldt heel stellig op blz. 12 /13/18/19/46 dat er achter de voordeur van de woning gemeten zal worden.

Dit staat haaks op de bewering in artikel 5.2.7.4.

B. Oude en nieuwe planologische mogelijkheden in relatie tot het parkeerbeleid

17. De **drie conclusies** uit het onderzoek van de oude en nieuwe planologische mogelijkheden in relatie tot het parkeerbeleid bevatten diverse feitelijke onjuistheden.

Conclusie 1 De gemeente rekent voor dat er in Bezuidenhout-Midden 966 panden een kap- of kapverdieping konden krijgen. Dit is controleerbaar onjuist.

Er zijn door de gemeente in eerdere stukken 409 eengezinswoningen benoemd. Van deze eengezinswoningen hebben er 201 al sinds de bouw een kap- of kapverdieping. Bouwperiode van deze woningen is 1900 tot 1960.

Bij de overgebleven 1670 appartementen blijken er 997 al een kap- kapverdieping te hebben vanaf de bouwperiode 1950-1960 of zijn onderdeel van nieuwbouw van de laatste 20 jaar in hoogbouw flats(WTC woningen) of hogere complexen zoals Centre Court.

Dit betekent voor appartementen een aantal van 1670 minus 997 dus 673 stuks.

Op niet alle woningen van deze 673 kan een dakopbouw want 2/3 is een parterre of eerste verdieping woning in een 3 laags gebouw. Rekenkundig is het dan $673/3 = 224$.

Het totaal met de overgebleven 208 eengezinswoningen is dan $224 + 208 = 432$.

Dit betekent een afname van 55% in de aanname van de gemeente. Een dusdanig grote fout in de aanname voor staving van de bewering lijkt ons niet de basis voor een feitelijk juiste beslissing.

Op basis van voorgaande betreffende Bezuidenhout-Midden is niet de moeite genomen om een gelijke berekening te maken voor Bezuidenhout-Oost, aannemende dat de gemeente dezelfde methode gebruikt heeft en dus een foutief resultaat heeft gebruikt.

Conclusie 2 Deze berekening kan onmogelijk correct zijn in het licht van fouten die gemaakt zijn bij conclusie 1

Conclusie 3 De gemeente geeft hier aan dat conclusie 1 en 2 niet benoemd hoeven te worden, immers om de parkeereis te bepalen is de oppervlakte berekening conform NEN 2580 bepalend en deze zal een gelijk resultaat geven bij kap- of kapverdieping en een dakopbouw.

Maar zoals beschreven in 2.2.1 verklaard de nota parkeernormen juist dat er **achter de voordeur** wordt gemeten en er dus wel een verschil moet zijn.



C. Parkeren, parkeermeting, aantallen en oplossingen

1. Als de raad gebruikt maakt van de zogenaamde oude en nieuwe oppervlaktes van de bestemmingsplannen dan zou een vergelijk van de oude en huidige parkeereis gebaseerd op de oude en nieuwe parkeernormen ook onderdeel hebben moeten uitmaken van de argumentatie.
2. In bijlage 1 van het oude bestemmingsplan wordt in tabelvorm weergegeven dat er in 1999 ten aanzien van de parkeernorm reeds een **tekort** was van 1594 parkeerplekken.
3. Op basis van de huidige nota parkeernormen had dan vermeld moeten worden dat er nu een tekort is van 2250 parkeerplekken. Zelfs als de gemeente er in slaagt de vermelde 495 nieuwe parkeerplekken te realiseren dan nog is er een tekort van 1755 parkeerplekken. Dit is nog zonder de verhoging met de parkeereis door de 1426 dakopbouwen. Dit alles gebaseerd op parkeernormen (zie berekening bijlage 1)
4. Op bladzijde 5 in de eerste regel van RIS 271207 vermeldt de raad dat de gemeente in actie komt als de parkeerdruk op straat boven de 90% komt. Feit is dat deze druk er al jaren is en dat in al die jaren er geen of te weinig actie vanuit de gemeente is geweest om het parkeerprobleem adequaat op te lossen. Appellant heeft daarover meermaals geklaagd bij het verloren gaan van parkeerplaatsen en zelfs het verzoek gedaan om tijdelijke parkeerplaatsen langs de Juliana van Stolberglaan te permanent te maken.
5. In haar begeleidende brief (RIS 271207) aan de gemeenteraad stelde het college op bladzijde 5 dat er in Bezuidenhout-Oost ongeveer 3200 legale parkeerplaatsen zijn. In haar eigen parkeermonitor is een aantal van 3134 benoemd. Dus niet ongeveer maar feitelijk, en een verschil van 66 plaatsen. (zie parkeermonitor RIS 271207 bijlage 2)
6. Vervolgens is vermeld (RIS 271207) dat er ook nog 150 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn. Onderbouwing van dit cijfer ontbreekt echter; appellant beschikt wel over die cijfers.
7. De gemeente gaat in de nota parkeernormen ook uit van een verhoging van de parkeereis voor lease auto's van 10 procent. Leaseauto's zijn meestal geregistreerd in de plaats waar de lease eigenaar gevestigd is en landelijk is dit percentage in algemeen gebruik. Nu zijn lease auto's in het algemeen personen auto's en geen bedrijf- bussen. Bezuidenhout-Oost is demografisch een zeer gemixte wijk en een aardig deel bewoners bestaat uit jongere, hoger opgeleide stellen. De aanname dat deze groep over dit percentage lease auto's de beschikking heeft nemen wij voor correct aan.
8. Vergeten word dat in Bezuidenhout-Oost veel bewoners van huis uit technische beroepen uitoefenen. Metselaars, schilders, loodgieters enzovoort. Een aanzienlijke deel hiervan werkt zelfstandig en beschikt over een bedrijfsbus. De in Bezuidenhout-Oost geregistreerde aantallen bedrijfsauto's, niet zijnde lease auto's, van deze groep vergeet de gemeente in de berekening. Dit zijn er maar liefst 329 (bron: Den Haag in Cijfers) die niet bij de lease auto's zijn opgenomen.
9. Op basis van de gemeentelijke cijfers is er een parkeereis van 3444 stuks terwijl er een capaciteit is van 3284. Een tekort van 160 om te komen tot een 100% bezetting en een tekort van 495 om te komen tot een 90% bezetting.
10. Op basis van de niet volledig correcte cijfers maken wij een correctie van de benodigde 495 plaatsen naar 543: (zie opmerking 22)
11. Logisch geredeneerd kan men stellen dat een vol parkeergebied bewoners dwingt om hun auto of bestelbus in een volgend parkeergebied te parkeren. Als er dan 495 nieuwe parkeerplaatsen bijkomen zullen deze buitenwijkse parkeerders gebruik gaan maken van de nieuwe parkeerplekken. Met andere woorden de 329 bestelbussen (zie punt 8) zullen per direct de vrijgekomen parkeerplaatsen opvullen. En dus de parkeerdruk boven de 100% brengen.



12. Op dezelfde bladzijde 5 van de begeleidende brief (RIS 271207) van het College is vermeld dat de gemeente géén rekening houdt met autonome groei, maar wèl met een maximale parkeerdruk van 90%. Vervolgens zegt de brief dat de resterende 10% marge er is om eventuele groei op te vangen! Die 10% is er echter niet voor groei maar voor bezoekers en voor de frictie.

Dit staat haaks op de Haagse Parkeernota waarin overcapaciteit juist was toebedeeld aan bezoekers. Dit wordt ook nog zo vermeld in een presentatie van medewerkers van de afdeling Verkeer:

Parkeren de Haagse aanpak - Dhr Diede Labots - november 2012

2.1 Parkeerdruk op straat

*Voor woongebieden staat centraal dat de gemeente in actie komt wanneer in een buurt de parkeerdruk op straat boven de 90% komt. De gedachte hierachter is dat minimaal voor elke auto een plaats beschikbaar is. **Zo blijft er een frictiecapaciteit over teneinde bezoekende auto's te kunnen herbergen en de parkeerzoektijd te beperken.** Bij een parkeerdruk boven de 90% wordt het lastig om een parkeerplek te vinden en ontstaat meer zoekverkeer. Voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van de buurten in Den Haag wordt daarom gestreefd naar een parkeerdruk op straat van lager dan 90%.*

13. De stelling op bladzijde 5 van (RIS 271207) dat de gemeente rekent met een maximale parkeerdruk van 90% is niet logisch als de overige 10% voor groei is bestemd. Immers als 90% het maximale is dan zal iedere extra auto de gemeente dwingen om tot actie over te gaan.
14. Tevens vermeld de gemeente dat voor het berekenen van de parkeernorm voor nieuw- en verbouwplannen er rekening wordt gehouden met een gemiddelde groei van het autonome autobezit van 0,8%.
15. Uitgaande van een 10 jaar geldend bestemmingsplan is het niet realistisch te veronderstellen dat een parkeeroplossing gebaseerd op het niet rekening houden met groei voor de komende 10 jaar een "oplossing" is. Zie ook de bijlage 2 berekening parkeerdruk.
16. De reële parkeerdruk wordt door de gemeente gemeten en vermeld in de parkeermonitor. De methode van meten is heel duidelijk en simpel. Het aantal parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal geparkeerde auto's. Deze aantallen geven de percentuele parkeerdruk aan. In het geval van Bezuidenhout-Oost is dat volgens de parkeermonitor van 4-9-2012 een duidelijke 110%.
17. De berekening die de gemeente hanteert om tot een oplossing te komen heeft een andere basis. Daarin werkt men met het aantal parkeerplaatsen op straat (POOS), het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein (POET) en het geregistreerde autobezit in de wijk. Op basis van deze gegevens zou de parkeerdruk in Bezuidenhout-Oost een 103% zijn.

Deze berekening is niet aan de raad beschikbaar gesteld de parkeermonitor wel.

18. Uitgaande van bovenstaand berekent de gemeente hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn om te komen tot de vereiste 90%.
19. In bovenstaande punten zitten enige fundamenteel onjuiste aannames. Het toevoegen van de parkeerplaatsen op eigen terrein (zie voorgaand punt 6) kan alleen als de gemeente bij iedere parkeerplaats op eigen terrein ook de verplichting opgelegd om op eigen terrein te parkeren. Dat is niet het geval. Zonder de genoemde verplichting kan dit aantal in de berekening geen enkele rol spelen ten opzichte van de parkeerdruk.
20. Tevens is er geen onderbouwing van het *aantal* van 150 parkeer plekken op eigen terrein. Appellant zet vraagtekens bij dit aantal. Immers we kennen allemaal de voorbeelden dat bijvoorbeeld een garagebox in gebruik is als een werkplaats/hobbyruimte of opslagruimte. Het ligt dus niet voor de hand rekening te houden met dit aantal.



21. Indien er een verplichting is voor kantoren tov van parkeren op eigen terrein, dan is wederom het mede nemen van deze parkeerplaatsen niet correct want deze parkeerplaatsen kunnen niet door de geregistreerde auto's van de bewoners gebruikt worden omdat dit eigen terrein is.
22. Tevens is in de berekening tot oplossing welke wij hebben verkregen van de afdeling verkeer rekening gehouden met een bestaand aantal parkeerplaatsen op straat van 3182. Dit is een wederom afwijkend cijfer want in de parkeermonitor is een aantal van 3134 benoemd. Een verschil van 48 parkeerplaatsen.
23. Vanuit deze berekening werkt de gemeente naar een cijfer welke de 90% haalt. En in dit geval betekent dat een oplossingsaantal van 495 nieuwe parkeerplaatsen in de wijk. Verdeeld over 300 plaatsen in openbare ruimte en 195 in bestaande parkeergarages. Het wijkberaad zet zijn twijfels over het kunnen bereiken van dit aantal maar zal verheugd zijn als dit lukt.
24. Punt 20 staat los van het juist berekenen van de parkeerdruk. Indien we uitgaan van alle geleverde cijfers, het aantal parkeerplaatsen inclusief de nieuwe 495, het feitelijke parkeeraanbod, het geregistreerde autobezit en geregistreerde bedrijfsauto bezit, dan nog haalt de gemeente niet de toegezegde 90% parkeerdruk gedurende de komende 10 jaar.
Zie berekening parkeerdruk Bijlage 2

D. Dakopbouwen: totalen, cijfers en tegenstrijdigheden

1. In de begeleidende brief van het college in eerste aanleg beweert het college dat er slechts 29 dakopbouwen zijn gebouwd in Bezuidenhout in de laatste 10 jaar.
2. Dit staat haaks op het antwoord op de zienswijze in 2013 dat er 100 dakopbouwen zijn gebouwd in Bezuidenhout. Alle 100 op basis van afwijking van het bestemmingsplan.
Zie RIS 259491_130625 bestemmingsplan bladzijde 3.
3. Aangevuld met de opmerking op bladzijde 64 in het huidige gewijzigde bestemmingsplan dat van de mogelijkheid tot het realiseren van een extra bouwlaag veel gebruik is gemaakt.
4. In de berekeningen in eerste aanleg voorgelegd aan de gemeenteraad gaat men uit van een tabel met een aantal eengezinswoningen en appartementen. Enig voorbehoud over deze aantallen is gerechtvaardigd met een verwijzing naar alle andere rekenfouten en aannames van de gemeente. Voor de basis van de argumentatie zullen wij deze aantallen gebruiken voor de correcte aannames.
5. Op basis van voorgaand benoemde tabel met aantallen huizen heeft de gemeente een berekening in eerste aanleg geleverd welke aangaf dat er op wel 7186 huizen een dakopbouw mogelijk is. (zie Ris 271207 blz. 16) Op aangeven van appellant in de Raadscommissie heeft de gemeente erkend dat het bouwen van een dakopbouw op een parterrewoning en een eerste verdieping van een drielaags gebouw niet mogelijk is; men gaf aan deze fout te zullen herstellen. Helaas is de gedachtesprong niet goed overgekomen daar dezelfde soort fout weer gemaakt is. (zie B: punt 17)

E: De gevolgen van het nieuwe bestemmingsplan tov parkeren

1. Nu de raad in naar het oordeel van appellant nalaat om datgene aan te leveren dat de Afdeling hem heeft opgedragen, voelt appellant zich genoodzaakt haar berekeningen en de bijhorende onderbouwingen ten aanzien van het parkeren in de wijk Bezuidenhout aan te leveren.
2. De raad was in eerste instantie goed op weg om de onderbouwing te leveren.
3. Door de raad is het aantal *mogelijk te bouwen dakopbouwen*, het *aantal m2 vergroting van de woningen* en de gevolgen voor de parkeernormverhoging daarvan vastgesteld.



4. Zoals aangegeven op pagina 15 van RIS271207 in eerste aanleg komt het college zelf bij een maximale invulling tot een aantal van 299 parkeerplaatsen parkeerbehoefte in Bezuidenhout-Oost.
5. Appellant is het eens met de raad dat niet alle mogelijk te bouwen dakopbouwen in een periode van 10 jaar gebouwd zullen worden, maar volgt de raad niet waar zij stelt dat dit aantal de komende 10 jaar de 55 niet zal overschrijden.
6. Een en ander is gebaseerd op de eerder aangeleverde indicatie van een 100-tal dakopbouwen in de afgelopen 10 jaar, welke wel werden afgegeven op ontheffingen. Gezien de voorwaarden van het nieuwe bestemmingsplan die het voor de komende 10 jaar makkelijker maken om een dakopbouw aan te vragen en te realiseren, denken wij dat een aantal te realiseren dakopbouwen op ongeveer 350 gesteld kan worden. Om een veilige marge aan te nemen stellen wij dit aantal op 250.
7. Indien we per dakopbouw de parkeernorm verhoging van 0,2 berekenen dan komen wij op een aantal extra parkeerplekken van $250 \times 0,2 = 50$.
8. Indien we deze optellen bij de parkeerdruk tellingen komen we uit op een parkeerdruk variërend van 93% zonder groei tot 102% met 0,8% groei.
9. Maar als wij daarbij de **bedrijfsbussen** tellen, die de gemeente consequent buiten beschouwing laat, dan komt de parkeerdruk direct uit op 101% zonder groei en 111% met groei.
10. Op grond van bovenstaande concluderen wij dat de raad op geen enkel moment de 90% norm haalt die zij zichzelf stelt. Wij begrijpen dat dit een zware opgave is.

Voorts verwijst appellant naar de volgende bijlagen :

1. Parkeernormen
2. Parkeerdruk 1 en Parkeerdruk 2



Bijlage 1 Parkeernormen

Parkeernormen op basis van gemeentelijke cijfers

Parkeer norm BZH-Oost Bestemmingsplan Bestaand (op basis aantal woningen x woningnorm en bezoeknorm)	5384
Extra Dakopbouw norm maximum BZH Oost 299 stuks	niet meegeteld
Toekomstige parkeer capaciteit BZH-Oost(incl. extra 495)	3827 foutief cijfer gemeente
Tekort aantal parkeerplaatsen in percentage	29%
Tekort aantal parkeerplaatsen in werkelijke cijfers	1557

Parkeernormen op basis van gecorrigeerde cijfers (excl. 150 privé pp en correct aantal pp uit parkeermonitor)

Parkeer norm BZH-Oost Bestemmingsplan Bestaand (op basis aantal woningen x woningnorm en bezoeknorm)	5384
Extra Dakopbouw norm maximum BZH Oost 299 stuks	niet meegeteld
Toekomstige werkelijke parkeer capaciteit BZH-Oost(incl. extra 495)	3629 correcte cijfer pp + 495 extra
Tekort aantal parkeerplaatsen in percentage	33%
Tekort aantal parkeerplaatsen in werkelijke cijfers	1755

Bijlage 2 Parkeerdruk 1

	Parkeeropgave o.b.v. auto bezit 2012	
Parkeeropgave Bezuidenhout-Oost(volgens gemeente cijfers)		
Parkeeraanbod		
Capaciteit parkeerplaatsen op straat (POOS)	3182	parkeerplaatsen
Capaciteit parkeerplaatsen op eigen terrein (POET)	150	parkeerplaatsen
POOS + POET	3332	parkeerplaatsen
Parkeervraag		
Geregistreerd autobezit	3131	auto's
Lease auto's 10% van geregistreerd	313	auto's
Totaal geregistreerd	3444	
Parkeerdruk op basis van autobezit	103,4%	
Parkeerdruk 90% bij een p-capaciteit	3827	parkeerplaatsen
Parkeeropgave		
Benodigd voor parkeerdruk onder 90%	495	parkeerplaatsen
	Parkeeropgave o.b.v. auto bezit 2012	
Parkeeropgave Bezuidenhout-Oost(gecorrigeerde cijfers)		
Parkeeropgave Bezuidenhout-Oost	2012	
Parkeeraanbod		
Capaciteit parkeerplaatsen op straat (POOS)	3134	parkeerplaatsen correctie zie punt 20
Capaciteit parkeerplaatsen op eigen terrein (POET)	150	parkeerplaatsen
POOS + POET	3284	parkeerplaatsen
Parkeervraag		
Geregistreerd autobezit	3131	auto's
Lease auto's 10% van geregistreerd	313	auto's
Geregistreerde Bedrijfsauto's	329	auto's niet meegeteld zie punt 6
Totaal geregistreerd	3773	auto's
Parkeerdruk op basis van autobezit	115%	
Parkeerdruk 90% bij een p-capaciteit	4192	parkeerplaatsen
Parkeeropgave		
Benodigd voor parkeerdruk onder 90%	908	parkeerplaatsen
Bij niet meetellen privé parkeerplaatsen 150 stuks		
Parkeerdruk op basis van autobezit	120%	
Parkeeropgave		
Benodigd voor parkeerdruk onder 90%	1058	parkeerplaatsen