

Reactienota Zienswijzen Stadhuiskwartier

Bestemmingsplan, omgevingsvergunning en
maatwerkvoorschriften Activiteitenbesluit

Juli 2013

Uitgave: Team Ruimtelijke Ontwerp en Beheer en team Ondernemen en vergunningen

1 Inleiding

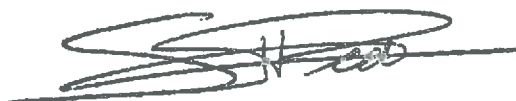
Het college van burgemeester en wethouders heeft op 22 februari 2013 besloten het ontwerpbestemmingsplan 'Stadhuiskwartier', de ontwerp-omgevingsvergunning Stadhuiskwartier (activiteiten bouw, uitvoeren werk of werkzaamheden en wijziging monument) en het ontwerpbesluit Maatwerkvoorschriften Activiteitenbesluit ter inzage te leggen. Deze ontwerpbesluiten hebben van 7 maart tot en met 17 april 2013 ter inzage gelegen. Er is toepassing gegeven aan de gemeentelijke coördinatie-regeling op grond van de artikelen 3.30 tot en met 3.32 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: "Wro"). De hiervoor geduide ontwerpbesluiten hebben tezamen ter inzage gelegen.

Door provincie Overijssel en waterschap Groot Salland is aangegeven dat zij kunnen instemmen met het bestemmingsplan.

Er zijn drie zienswijzen ingediend. Hierna volgt de samenvatting en beantwoording van de zienswijzen.

Tenslotte wordt aangegeven welke wijzigingen in de toelichting zijn aangebracht.

Behoort bij besluit van de
Raad der gemeente DEVENTER
dd. 03 JULI 2013
No 814946 De Griffier,



2 Zienswijzen ter zake van ontwerpbesluiten

Bij brieven van 17 april 2013 (binnen de zienswijzentermijn) heeft mr. Blokvoort namens

- Stichting Woonbedrijf Ieder1 (Overstichtlaan 2 te Deventer),
- Ontwikkelings Maatschappij Apeldoorn (Vosselmanstraat 508 te Apeldoorn),
- Torenstad Projectontwikkeling B.V. (Marspoorstraat 5-11 te Zutphen) en
- Stichting Torenstad Vastgoed (Marspoortstraat 5-11)

en namens

- Wierda Makelaars B.V. (Nieuwe Markt 10).

zienswijzen ingediend ter zake de gecoördineerde ontwerpbesluiten, namelijk namens elke partij één zienswijze ter zake het ontwerpbestemmingsplan en namen elke partij één zienswijze ter zake de ontwerp-omgevingsvergunning en het ontwerpbesluit Maatwerkvoorschriften Activiteitenbesluit.

Daarnaast heeft de heer mr. M. van Harten van Van der Feltz Advocaten bij brief van 17 april 2013 (binnen de zienswijzentermijn) een zienswijze ingediend ter zake de drie hiervoor genoemde gecoördineerde ontwerpbesluiten namens:

- Stichting Pensioenfonds van de Metalelektro (Folkstoneweg 38 te Schiphol),
- Synstrus Achmea Real Estate & Finance (Gatwickstraat 1 te Amsterdam),
- Generali Real Estate Investments BV (Diemerhof 42 te Diemen) en Beleggingsmaatschappij Select B.V. (Boreelplein 71 te Deventer).

Hierna volgt de samenvatting van de zienswijzen van Blokvoort Advocatenkantoor met daarbij de gemeentelijke beantwoording en eindconclusie. Vervolgens volgt de samenvatting van de zienswijze van Van der Feltz advocaten met daarbij de gemeentelijke beantwoording en eindconclusie.

3 Samenvatting en beantwoording zienswijzen Blokvoort Advocatenkantoor

3.1 Zienswijze ontwerpbestemmingsplan: parkeren

3.1.1 *Inhoud zienswijze*

Reclamanten stellen dat de realisering van het nieuwe stadskantoor zal leiden tot een forse toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen in de omgeving van het nieuwe stadskantoor en dat deze extra benodigde parkeerplaatsen in de omgeving van het stadskantoor niet aanwezig zijn. De parkeeronderbouwing van 7 februari 2013 bevat volgens reclamanten een groot aantal gebreken die nader worden toegelicht in paragraaf 1 van de zienswijze die tegen de ontwerp-omgevingsvergunning voor het Stadhuiskwartier is ingediend. Uit laatstgenoemde zienswijze blijkt volgens reclamanten dat de berekende parkeerdruk van 94,9 parkeerplaatsen te laag is (de parkeerdruk zou ten minste 310 parkeerplaatsen bedragen) en dat het aantal in de omgeving beschikbare parkeerplaatsen om de extra parkeerbehoefte op te vangen, veel te hoog is ingeschat (dit heeft volgens reclamanten te maken met het feit dat de Wilhelminabruggarage zal verdwijnen, alsmede met de parkeerplaatsen op het Grote Kerkhof.

3.1.2 *Reactie op zienswijze*

Voor de beoordeling van dit gedeelte van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 3.4.2.

3.1.3 *Conclusie*

Op een kleine correctie op de berekening van de toename van de parkeerbehoefte na wordt de zienswijze niet gedeeld.

3.2 Zienswijze ontwerpbestemmingsplan: overige problemen/verkeerseffecten

3.2.1 *Inhoud zienswijze*

Reclamanten stellen dat een gedegen onderzoek naar de verkeerseffecten van het nieuwe stadskantoor ontbreekt. Volgens reclamanten is er tot op heden alleen gekeken naar de verkeersbewegingen van en naar de onder het stadhuis te realiseren parkeergarage. Deze parkeergarage is echter uitsluitend bestemd voor bewoners van de binnenstad en niet voor gebruikers en bezoekers van het stadskantoor, aldus reclamanten. Volgens reclamanten ontbreekt een onderzoek naar de effecten van de verkeersbewegingen van gebruikers en bezoekers van het stadskantoor. Dit, terwijl dat aantal verkeersbewegingen nog veel hoger zal zijn dan het aantal verkeersbewegingen van en naar de parkeergarage. Reclamanten verwijzen voor een nadere toelichting naar paragraaf 2 van de zienswijze die zij hebben ingediend tegen de ontwerp-omgevingsvergunning voor het realiseren van het Stadhuiskwartier. Uit laatstgenoemde zienswijze blijkt volgens reclamanten bovendien dat niet alleen de verkeerseffecten onvoldoende zijn onderzocht, maar dat er bijvoorbeeld ook gebreken kleven aan het akoestisch onderzoek en dat een onderzoek naar leegstandseffecten ten onrechte ontbreekt.

3.2.2 *Reactie op zienswijze*

Zoals reeds eerder is opgemerkt is de planherziening nodig vanwege een aantal relatief ondergeschikte planologische wijzigingen. Het huidige bestemmingsplan Binnenstad voorziet reeds in de bouw van het Stadhuiskwartier. Daarbij lag in de oorspronkelijke situatie onder het

stadskantoor (dat momenteel gesloopt wordt) een parkeergarage met 45 plaatsen. Op maaiveld waren bovendien 64 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Parkeervoorzieningen zijn derhalve niet nieuw in het gebied.

Ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen als gevolg van de parkeergarage, zoals reclamanten ook aangeven (bijlage 3 van het ontwerp-bestemmingsplan). In dit rapport is als uitgangspunt genomen dat er sprake zal zijn van 126 bewoners en 50 werknemers die gebruik zullen maken van de garage. Meervoudig gebruik van de parkeergarage is mogelijk omdat werknemers en bewoners in het algemeen niet op dezelfde tijden van de garage gebruik maken. Om discussie te voorkomen over het aantal van 50 werknemers, is het rapport geactualiseerd waarbij als uitgangspunt is genomen dat de garage bestemd is voor 100% dubbelgebruik door zowel bewoners als werknemers (in totaal 124). Hierbij is de theoretische situatie onderzocht dat alle parkeerplaatsen door werknemers zouden worden bezet onderzocht. Uitgangspunt blijft echter wel dat de garage op termijn uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd zal zijn voor c.q. gebruikt zal worden door bewoners.

In dit nieuwe rapport, dat is gevoegd als bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan (ter vervanging van voornoemd rapport) wordt geconcludeerd dat de invloed van het stadhuis en de gebouwde parkeervoorziening daarvan (126 parkeerplaatsen in het onderzoek; feitelijk 124 parkeerplaatsen) beperkt invloed heeft op de verkeersbelasting van de Polstraat. Dit komt enerzijds omdat er nauwelijks sprake is van zoekverkeer door deze straat. Anderzijds hebben de op te heffen parkeerplaatsen en de te realiseren parkeerplaatsen een vergelijkbare hoeveelheid verkeer tot gevolg. De oorzaak daarvan is dat de op te heffen parkeerplaatsen voor een deel openbare parkeerplaatsen zijn. Openbare parkeerplaatsen hebben op een gemiddeld etmaal meer verkeer tot gevolg dan de te realiseren parkeerplaatsen voor omwonenden.

Ook is met de verkeersbewegingen van en naar het stadskantoor rekening gehouden in het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van de instandhouding van de Wilhelminabruggarage.

In het nieuwe verkeersonderzoek is ook aandacht besteed aan zoekverkeer. De conclusie is dat er nauwelijks sprake is van zoekverkeer. Dit is om die reden niet in de verkeerscijfers verwerkt. Bovendien is voor werknemers en bewoners al gerekend met een worstcase scenario dat alleen theoretisch mogelijk is. Het wordt onrealistisch om dit nog verder op te hogen met nauwelijks aanwezig zoekverkeer.

De gemeente is bezig om in het zuidelijk deel van het stadscentrum een robuuste parkeeroplossing te realiseren (eerst Wilhelminabruggarage en uiteindelijk permanente parkeervoorziening in het Sluiskwartier). Nadrukkelijk zal hierbij aandacht besteed worden aan een goede bewegwijzering, zoals een specifieke verwijzing parkeren Stadskantoor bij de Wilhelminabrug.

Voor de beoordeling van de opmerking van reclamanten dat ook gebreken kleven aan het akoestisch onderzoek en dat een onderzoek naar leegstandseffecten ten onrechte ontbreekt, wordt verwezen naar de paragrafen 3.5.2.2 en 3.5.2.4.

3.2.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geleid tot een nieuw verkeersonderzoek en een daarop aangepast akoestisch onderzoek. De conclusies uit deze nieuwe onderzoeken hebben niet tot gewijzigde inzichten geleid. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.

3.3 Zienswijze ontwerpbestemmingsplan: economische uitvoerbaarheid

3.3.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat niet vast staat dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Volgens reclamanten wordt volstaan met de opmerking dat de financieringskosten €65.000.000,00 bedragen, maar is onvoldoende duidelijk hoe dat bedrag is opgebouwd. Voorts blijkt volgens reclamanten uit de zienswijze die zij hebben ingediend tegen de ontwerp-omgevingsvergunning voor het realiseren van het Stadhuiskwartier dat een parkeerbijdrage van ten minste € 4.650.000,00 zal moeten worden afgedragen aan het parkeerbonds in plaats van het begrote bedrag van € 1.423.500,00. Reclamanten stellen dat onduidelijk is of in het bedrag van € 65.000.000,00 met een (juiste) bijdrage aan het parkeerbonds rekening is gehouden.

Daarnaast is volgens reclamanten onduidelijk of in het bedrag van € 65.000.000,00 voldoende rekening is gehouden met extra kosten en/of schade als gevolg van vertraging in het (bouw-)proces. Vertraging is volgens reclamanten aannemelijk, gelet op de parkeerproblematiek en gelet op het risico dat een verzoek om schorsing van de omgevingsvergunning voor de bouw van het Stadhuiskwartier door de rechter zal worden toegewezen.

Tot slot vragen reclamanten zich af of en in hoeverre rekening is gehouden met planschadeclaims en of er op grond van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: "Wro") naast het ontwerpbestemmingsplan niet ook een ontwerpexploitatieplan ter inzage had moeten worden gelegd.

3.3.2 Reactie op zienswijze

3.3.2.1 Algemeen

In paragraaf 6.3 van de plantoelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt het volgende opgemerkt:

"(...) Het nieuwe stadhuis wordt gefinancierd door de gemeente Deventer als initiatiefnemer van dit project. De financieringskosten bedragen ruim 65 miljoen Euro. De financieringswijze van dit bedrag is onderzocht door het College van Burgemeester en Wethouders en besproken met de gemeenteraad. Uit deze verkenning blijkt dat de financiering mogelijk is. Het project is daarmee financieel uitvoerbaar. (...)"

Reclamanten merken op dat ontbreekt hoe dit bedrag is opgebouwd. Om meer inzicht te geven in de economische uitvoerbaarheid is ter toelichting in de bijlage 5 een document (Raadsmededeling 792870, B&W 5 maart 2013) opgenomen waarin dit nader is onderbouwd.

3.3.2.2 Parkeerbijdrage

Voor de beantwoording hiervan wordt verwezen naar paragraaf 3.4.2.

3.3.2.3 Kosten en schade i.v.m. vertraging

De stelling van reclamanten dat kosten en schade als gevolg van vertraging aannemelijk zijn, gelet op de parkeerproblematiek en gelet op het risico dat een verzoek om schorsing van de omgevingsvergunning voor de bouw van het Stadhuiskwartier door de rechter zal worden toegewezen, snijdt geen hout. Verwezen wordt naar paragraaf 3.4.2.

3.3.2.4. Planschade

Naar aanleiding van deze zienswijze is de Planschaderisicoanalyse Stadhuiskwartier uitgebracht. Hierin wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het Stadhuiskwartier niet leidt tot planschade of dat mogelijke schade niet uitkomt boven de 2% van het wettelijk forfait. Het overgrote deel van het bouwplan voor het nieuwe Stadhuiskwartier past binnen het geldende bestemmingsplan. Voor de delen die niet binnen het bestemmingsplan passen (met name Polstraat) geldt dat er geen sprake is van mogelijke planschade. Geadviseerd wordt om bij de ontwikkeling van het Stadhuiskwartier geen financiële middelen te reserveren.

3.3.2.5. Exploitatieplan

De gemeente is zelf initiatiefnemer en eigenaar van de in het plangebied gelegen gronden waarop het Stadhuiskwartier zal worden gerealiseerd. Kostenverhaal is daardoor niet aan de orde, zodat geen exploitatieplan behoeft te worden vastgesteld. Het besluit om geen exploitatieplan vast te stellen zal bij de stukken ter inzage worden gelegd.

3.3.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geleid tot een nadere motivering ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.

3.4 Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning: parkeren/Bouwverordening

3.4.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat op grond van artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening op eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid, dat de omgevingsvergunning dient te worden geweigerd indien en voor zover op eigen terrein *niet* in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien en dat dit slechts anders is indien burgemeester en wethouders bereid zijn om met inachtneming van het bepaalde in artikel 2.5.30, vijfde lid, van de Bouwverordening de omgevingsvergunning te verlenen in afwijking van het eerste lid.

Volgens reclamanten wordt niet voldaan aan de hoofdregel dat dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Reclamanten stellen voorts dat toepassing van de afwijkingsbevoegdheid aan strikte voorwaarden gebonden is en dat in dit geval niet aan deze voorwaarden wordt voldaan. Reclamanten onderbouwen dit laatste door te stellen dat:

- er wel degelijk een parkeervoorziening op eigen terrein mogelijk is, omdat gekozen had kunnen worden voor een grotere, meerlaagse ondergrondse parkeergarage met voldoende capaciteit voor gebruikers en bezoekers van het stadskantoor, in plaats van voor een 1-laagse ondergrondse parkeergarage;
- er onvoldoende parkeerruimte in het openbaar gebied aanwezig is om te kunnen voorzien in de met het stadskantoor samenhangende parkeerbehoefte;

volgens reclamanten is de parkeerbehoefte als gevolg van de bouw van het stadskantoor (94,9) te laag berekend, omdat het niet mogelijk is om voor het berekenen van de bestaande parkeerdruk de parkeerdruk van de te slopen bebouwing af te trekken van de nieuwe parkeerbehoefte, daar de bestaande bebouwing al 8 jaar leeg staat; daarnaast is de parkeerbehoefte van het stadskantoor volgens reclamanten te laag berekend, omdat het volgens hen niet mogelijk is om voor het berekenen van de

nieuwe parkeerberekening 126 parkeerplaatsen in mindering te brengen op het aantal voor het stadskantoor benodigde parkeerplaatsen, daar deze 126 parkeerplaatsen in de parkeergarage niet bestemd zijn voor gebruikers en bezoekers van het stadskantoor;

voorts is volgens reclamanten de parkeercapaciteit in de omgeving te hoog berekend, omdat de omgevingsvergunning voor de WHBG niet zal kunnen worden verleend en bovendien nimmer kan voorzien in de permanente parkeerbehoefte; daarnaast is de parkeercapaciteit in de omgeving volgens reclamanten te hoog berekend, omdat het Grote Kerkhof bij de parkeercapaciteit is betrokken, terwijl deze uiterlijk in maart 2015 autovrij zal zijn; tot slot is de parkeercapaciteit in de omgeving volgens reclamanten te hoog berekend, omdat de parkeercapaciteit is gebaseerd op te weinig, onvoldoende specifieke en onvoldoende representatieve tellingen;

- de berekende parkeerbijdrage van € 1.423.500,00 veel te laag is, hetgeen samenhangt met het feit dat de toename van de parkeerdruk vele malen hoger is dan in de parkeeronderbouw wordt aangegeven (ten minste 310 in plaats van 94,9 parkeerplaatsen, hetgeen tot een parkeerbijdrage van ten minste € 4.650.000,00 dient te leiden in plaats van € 1.423.500,00).

3.4.2 Reactie op zienswijze

3.4.2.1 Artikel 2.5.30 van de Bouwverordening

Artikel 2.5.30 van de thans geldende Bouwverordening van de gemeente Deventer (hierna: "de Bouwverordening") luidt –in zoverre hier van belang - als volgt:

"Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.*
2. *Aan het eerste lid wordt geacht te zijn voldaan indien het aantal parkeerplaatsen op de locatie zoals aangegeven onder lid 1 ten minste overeenkomt met het aantal parkeerplaatsen dat voor het betreffende gebied en de betreffende functie is genoemd in de tabel in bijlage 14, met inachtneming van de daarvan deel uitmakende toepassingsrichtlijnen.*
3. *.....*
4. *.....*
5. *Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:*
 - a. *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien. In het geval in het openbaar gebied in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien is het uitsluitend toegestaan op grond van dit onderdeel in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid omgevingsvergunning verlenen indien het naar het oordeel van burgemeester en wethouders redelijkerwijs fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal of verkeersveiligheidsoogpunt niet aanvaardbaar is op eigen terrein in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte te voorzien.*
 - b. *indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit*

- 6 *In het geval voor het aanleggen van voldoende parkeer- of stallingsruimte de omgevingsvergunning wordt verleend, in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid, ingevolge het vijfde lid, onder a op grond van het feit dat in het openbaar gebied reeds is dan wel nog zal worden voorzien in de nodige openbare parkeer- of stallingsruimte, zijn burgemeester en wethouders bevoegd aan de omgevingsvergunning de verplichting tot betaling van een parkeerbijdrage te verbinden een en ander volgens de toepassingsrichtlijnen zoals opgenomen in bijlage 14 van deze verordening; de hoogte van de daarin genoemde bijdrage kan door burgemeester en wethouders al dan niet jaarlijks worden aangepast aan het Prijsindexcijfer voor de productie van gebouwen van het CBS”.*

3.4.2.2 De mogelijkheid tot het realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein

Indien en voor zover er niet voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd als bedoeld in artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening kan het college hiervan ontheffing verlenen op grond van artikel 2.5.30, vijfde lid, onder a van de Bouwverordening, als op andere wijze, zoals in openbaar gebied, in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

Ontheffing kan worden verleend als *‘het naar het oordeel van burgemeester en wethouders redelijkerwijs fysiek onmogelijk of uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal of verkeersveiligheids oogpunt niet aanvaardbaar is op eigen terrein in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte te voorzien’.*

Daarnaast kan op grond van het vijfde lid onder b ontheffing worden verleend indien het voldoen aan de parkeerbepaling door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

Niet ontkend wordt dat het bouwplan in onvoldoende mate op eigen terrein in de toename van de parkeerbehoefte voorziet. Wij delen evenwel niet de stelling van reclamanten dat afwijking van de plicht met toepassing van lid 5 (op andere wijze voorzien) uitsluitend mogelijk is als het absoluut onmogelijk is om op eigen terrein in de vereiste parkeergelegenheid te voorzien.

Technisch is immers vrijwel alles mogelijk.

Als het uit stedenbouwkundig, esthetisch, historisch, monumentaal of verkeersveiligheids oogpunt niet aanvaardbaar is om op eigen terrein in de volledige parkeerbehoefte te voorzien kan ontheffing worden verleend, sterker: dan ligt het in de rede om ontheffing te verlenen, omdat het (volledig) op eigen terrein voorzien in die situaties zelfs ongewenst is. De vraag of het al dan niet “fysiek onmogelijk” is, is dan in het geheel niet aan de orde.

Ter nadere motivering wordt in dit verband herhaald (zoals ook reeds in de primaire parkeeronderbouwing aangehaald), dat zowel in:

1. de toepassingsrichtlijnen (bijlage 14 van de Bouwverordening) als
2. in de (recente) bestemmingsplannen

uitdrukkelijk wordt vermeld dat voor de historische binnenstad een soepel afwijkingsbeleid wordt voorgestaan ten aanzien van de plicht om op eigen terrein (volledig) in de parkeerbehoefte te voorzien te voorzien.

Ad 1. In de Toepassingsrichtlijnen van de Bouwverordening is het volgende opgenomen.

“Toepassingsrichtlijnen (bijlage 14) van de Bouwverordening

3.4 Ontheffingbeleid in de Binnenstad

Het parkeerbeleid van de gemeente Deventer is er voor wat betreft de binnenstad op gericht het maaiveldparkeren terug te dringen en de parkeerbehoefte zo veel mogelijk op te vangen in gebouwde parkeervoorzieningen in en aan de rand van het centrumgebied (Zie ook 3.3.2). Dit

houdt rechtstreeks verband met het streven in de binnenstad een aantrekkelijk woon- en verblijfsklimaat te creëren.

Daar komt bij dat het historisch karakter van de binnenstad, van haar gebouwen en van haar al dan niet als waardevol aangemerkte binnenterreinen zich in de regel zal verzetten tegen het realiseren van parkeergelegenheid op eigen terrein, om dan nog maar niet te spreken over het in stand houden dan wel creëren van allerlei ongewenste verkeersstromen. Gestreefd wordt naar een autoluwe binnenstad en naar een effectief gebruik van schaarse (parkeer-)ruimte.

Tenzij het gaat om een nieuwbouwcomplex op een locatie waarbij deze bezwaren minder spelen, brengt dit met zich mee dat voor de binnenstad een relatief soepel ontheffingsbeleid wordt gevoerd, althans als het gaat om de plicht om op eigen terrein dan wel op direct aansluitend openbaar terrein in de parkeerbehoefte te voorzien.

Een strak beleid zal worden gevoerd waar het gaat om het verlangen van de parkeerbijdrage welke zal worden aangewend voor gebouwde openbare parkeervoorzieningen in en aan de rand van het centrum gebied (I) . Zie ook uitgangspunt 3.3.2

Uitgangspunt 3.4 Ontheffingbeleid Binnenstad

Voor de binnenstad wordt in beginsel een soepel ontheffingbeleid gevoerd waar het gaat om de verplichting om op of onder eigen terrein danwel in de directe omgeving in de parkeerbehoefte te voorzien. Wel wordt een strak parkeerbijdragebeleid gevoerd. De voor het centrumgebied ontvangen gen parkeerbijdragen zullen worden aangewend ter medefinanciering van te bouwen dan wel reeds gebouwde parkeervoorzieningen in en aan de rand van het centrumgebied”.

Ad 2. Recente bestemmingsplannen

Ofschoon in de achtereenvolgende bestemmingsplannen voor de binnenstad geen parkeernormen zijn opgenomen geven de daarin opgenomen toelichtingen en beschrijvingen in hoofdlijnen wel duidelijk het voorgestane beleid weer.

Deze zijn naar ons oordeel van belang bij de beoordeling van de vraag of gedeeltelijk kan worden afgeweken (“ontheffing kan worden verleend”) van de parkeerverplichting uit de Bouwverordening (zijnde een stedenbouwkundige bepaling).

Bestemmingsplan en Bouwverordening sluiten ons inziens naadloos op elkaar aan:

a. Bestemmingsplan IJsselzone Binnenstad

De toelichting van het bestemmingsplan IJsselzone Binnenstad verwijst op het gebied van parkeren naar het bestemmingsplan Kernzone Binnenstad:

“ten aanzien van de doelstellingen en maatregelen van het verkeers- en vervoersbeleid in Deventer kan verwezen worden naar paragraaf 4.10 van het bestemmingsplan Kernzone Binnenstad. Naar dezelfde paragraaf kan worden verwezen voor wat betreft de uitgangspunten en visie ten aanzien van het openbaar vervoer en parkeren in de binnenstad.

In paragraaf 4.10 van het bestemmingsplan Kernzone Binnenstad staat dan:

Met het oog op de aantrekkingskracht van de binnenstad is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen zijn op loopafstand van het stadshart. De belangrijkste parkeeraccommodaties zijn aan de rand van de binnenstad gelegen (o.a. Sijzenbaanplein, Noordenbergtoren, Leeuwenbrug, Wilhelminabrug en Grote Kerkhof). Vanaf de parkeeraccommodaties dient de binnenstad via aantrekkelijke en heldere routes bereikbaar te zijn.

De beschrijving in hoofdlijnen van het bestemmingsplan IJsselzone Binnenstad zegt het nog wat duidelijker:

- *het gemeentelijk beleid is gericht op het behoud en versterken van de openbare functies in het stedelijk gebied in relatie met de sterk representatieve openbare ruimte en het rivierfront*
- *bijzonder belangrijk is de verbetering van het leef- en verblijfsklimaat onder meer door het versterken van de woonfunctie*
- *het gemeentelijk beleid is gericht op het realiseren van zodanig parkeermogelijkheden, dat een goed functioneren van de in de binnenstad gevestigde functies wordt verzekerd, rekening houdend met een beleid dat is gericht op het terugdringen van het autogebruik. Voorzien zal*

worden in gespreide kleinschalige parkeervoorzieningen, voor zover ruimtelijk inpasbaar binnen het historisch kader. Grootschalige parkeervoorzieningen worden, met handhaving van de bestaande parkeergarage, geconcentreerd aan de rand van de binnenstad bij het station, de Wilhelminabrug en het Noordenbergcomplex.

b. Bestemmingsplan Binnenstad

Het op 19 december 2012 vastgestelde bestemmingsplan Binnenstad ademt een zelfde geest blijkens haar toelichting met aandacht voor een autoluwe binnenstad:

In paragraaf 2.3.8.3 van de toelichting is het volgende aangegeven: "Op diverse plaatsen in de binnenstad en langs de ring van de stad kan worden geparkeerd. Er zijn parkeeraccommodaties voor de binnenstad in en aan de rand gelegen. Het gaat om de Centrumgarage, de Leeuwenbruggarage, Noordenbergpoortgarage en de (tijdelijke) Wilhelminabruggarage. Drie jaar geleden is hier de Boreelgarage aan toegevoegd. Doordat de binnenstad intensief bebouwd is, is er slechts op enkele plaatsen ruimte voor wat grotere parkeerconcentraties binnen de gracht".

In paragraaf 3.3.1.4 van de toelichting is het volgende aangegeven:

"Voor de stad en daarmee ook het stadscentrum wordt gestreefd naar een optimale bereikbaarheid met behoud van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Kernpunten zijn het op- en herwaarderen van de hoofdwegenstructuur, het verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk en het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen rond de binnenstad. Algemeen uitgangspunt op het vlak van verkeer en parkeren is een voor alle vervoerswijzen bereikbare en aantrekkelijke, zo veel mogelijk autoluwe binnenstad. Maatregelen in dit kader zijn ondermeer een betere bediening van de binnenstad met openbaar vervoer en een concentratie van parkeerplaatsen voor bezoekers in enkele grootschalige (nieuwe) parkeervoorzieningen, direct aan de toegangswegen. Ook het parkeren voor bewoners van de binnenstad is een aandachtspunt".

In paragraaf 3.3.11 van de toelichting is het volgende aangegeven:

"De gemeente Deventer heeft de hoofdlijnen van het parkeerbeleid voor de periode 2006 tot 2010 vastgelegd in de 'Kademoitie Uitvoering Parkeerbeleid' (2005). De nadere uitwerking van deze notitie is opgenomen in het 'Uitvoeringsplan Parkeerbeleid' (2007). Voor het parkeerbeleid worden de volgende doelstellingen gehanteerd die van belang zijn voor de binnenstad:

- bereikbaarheid: parkeerregulering is noodzakelijk om verstopte wegen en parkeerterreinen te voorkomen en te zorgen voor een goede bereikbaarheid. Dit vraagt om nette en goede bereikbare parkeervoorzieningen voor een verantwoorde prijs.*
- leefbaarheid: het parkeerbeleid wordt ingezet om het gebied waar mogelijk autoluw te maken, zodat middenstand, activiteiten en cultuur de ruimte krijgen. Tegelijk verbetert de leefbaarheid door minder auto's op straat en een betere luchtkwaliteit.*

Om de binnenstad aantrekkelijker te maken en de leefbaarheid te verbeteren, is het wenselijk dat er minder op straat wordt geparkeerd. Het streven is dat ook vergunninghouders die nu parkeren in de binnenstad gebruik gaan maken van de parkeergarages aan de ring".

Het bestemmingsplan Binnenstad bevestigt derhalve het reeds eerder ingezette beleid.

c. Bestemmingsplan Stadhuiskwartier

Ten slotte staat in de toelichting van het bestemmingsplan (4.3 Verkeer 4.3.1 Parkeren) Stadhuiskwartier het volgende

"Dit bestemmingsplan kent geen parkeemormen of anderszins een specifieke regeling die in het parkeren voorziet, zodat de parkeemormen en de stedenbouwkundige parkeerbepaling uit de Bouwverordening (artikel 2.5.30) van toepassing blijven.

Het in deze paragraaf omschreven beleid kan wel als richtinggevend worden beschouwd voor de beoordeling om af te wijken van de in dat artikel neergelegde parkeereis.

Door de komst van het nieuwe stadskantoor verdwijnt de huidige parkeervoorziening op het Burseplein. Onder het stadskantoor wordt een parkeergarage gerealiseerd met 126

parkeerplaatsen.. De in- en uitgang van de parkeergarage wordt ter plaatse van de school aan de

Polstraat 1 gerealiseerd. De parkeergarage aan de Polstraat is vanaf de Welle te bereiken via de Melksterstraat. De ontsluiting van het verkeer vanuit het Stadhuiskwartier vindt plaats via het Grote Kerkhof en de Nieuwe Markt, die aansluit op de Welle” .

Vervolgens wordt de hiervoor aangehaalde paragraaf 3.3.11 uit het bestemmingsplan Binnenstad aangehaald. Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

Geconcludeerd kan worden dat het realiseren van een verhoudingsgewijze kleine parkeergarage onder het stadhuis en – op termijn – een grotere parkeergarage voor gebruikers en bezoekers van het Stadhuiskwartier aan de rand van de stad, past binnen het in de bestemmingsplannen neergelegde planologisch beleid, alsmede in het parkeerbeleid.

Ten slotte is er geen enkele aanwijzing die de stelling van reclamanten onderbouwt dat de gemeente ook in andere gevallen in de binnenstad onverkort vasthoudt aan de plicht om op eigen terrein (volledig) in de parkeerbehoefte te voorzien. Ieder plan wordt op redelijkheid getoetst. De zienswijze wordt daarom niet gedeeld

3.4.2.3 Hoeveelheid benodigde parkeerruimte in het openbaar gebied

Voor het berekenen van de benodigde parkeerruimte in het openbaar gebied zijn van belang:

- a. de toename van de parkeerbehoefte in het openbaar gebied (parkeerdruk) als gevolg van het bouwplan, alsmede
- b. de parkeercapaciteit in het openbaar gebied.

Het berekende aantal van beide wordt door reclamanten ter discussie gesteld. Beide worden hierna besproken.

Ad. a Parkeerbehoefte als gevolg van het bouwplan

1. Gestaat gebruik stadskantoor

De toename van de parkeerbehoefte wordt berekend door van de parkeerbehoefte van de nieuwe verbouwing de parkeerbehoefte in de oude (bestaande) situatie af te trekken.

Uit vaste jurisprudentie volgt dat bij vervangende nieuwbouw slechts rekening dient te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte vanwege het te slopen pand (vgl. AbRS 29 maart 2006, zaaknummer 200504312/1, www.raadvanstate.nl).

De stelling dat sprake zou zijn van een toename van de parkeerdruk met 310 parkeerplaatsen wordt niet gedeeld. De berekening van de toename van de parkeerdruk (berekend op 94,9 parkeerplaatsen) heeft plaats gevonden overeenkomstig de normen en de toepassingsrichtlijnen uit de Bouwverordening, zij het dat gelet op de ingebrachte zienswijze aanleiding bestaat hierop een correctie aan te brengen in verband met gedeeltelijk gestaat gebruik. Het oude stadskantoor is immers gedurende een periode van meer dan 5 jaar gedeeltelijk niet meer in gebruik. In de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: “*de Afdeling*”) van 5 december 2012 (zaaknummer 201106323/1/A1, www.raadvanstate.nl), in welke uitspraak verwezen wordt naar de uitspraak van de Afdeling van 7 maart 2012 (zaaknummer 201106323/1/T1/A1, www.raadvanstate.nl), overwoog de Afdeling in rechtsoverweging 1 (onder andere) het volgende:

“(…) In de tussenuitspraak is, onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 29 maart 2006 in zaak nr. 200504312/1, overwogen dat bij vervangende nieuwbouw slechts rekening dient te worden gehouden met de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van het realiseren van het bouwplan ten opzichte van de reeds bestaande parkeerbehoefte vanwege het te slopen pand. In de

tussenuitspraak is geoordeeld dat, nu onduidelijkheid bestaat over de parkeerbehoefte vanwege het gebruik van de te slopen fabriekshal op het perceel als moskee en dit gebruik voorts sinds medio 2006 is beëindigd, niet kan worden gesproken van vervangende nieuwbouw waarvoor de parkeerbehoefte van de vorige functie mag worden afgetrokken van de aan het bouwplan toe te rekenen parkeerbehoefte. In de tussenuitspraak is voorts geoordeeld dat de rechtbank terecht heeft overwogen dat het college onvoldoende heeft gemotiveerd, dat met het aantal van 130 parkeerplaatsen in voldoende parkeergelegenheid is voorzien, nu de omstandigheid dat vrouwen met mannen zullen meerijden moet worden geacht te zijn verdisconteerd in de parkeemorm en het college voorts niet inzichtelijk heeft gemaakt, hoe bij de berekening van de parkeerbehoefte van het bouwplan rekening is gehouden met de parkeerbehoefte van de overige functies waarin het bouwplan voorziet, te weten een woning, een school, kantoorruimtes en een winkelruimte. (...)".

Uit bovenstaande uitspraken volgt dat bij beëindigd gebruik niet meer kan worden gesproken van vervangende nieuwbouw. Thans wordt ingegaan op de vraag in hoeverre in dit geval sprake is van "beëindigd gebruik", dat niet genegeerd mag worden. Uitgangspunt vormt hierbij hetgeen in de toepassingsrichtlijnen van de Bouwverordening over "gestaakt gebruik" staat vermeld¹.

Bedacht dient te worden dat de voorbereidingen voor het Stadhuiskwartier meer tijd hebben gevergd dan aanvankelijk gepland. Het oorspronkelijke ontwerp (ca 18.000 m2 kantoorruimte) op basis van de visie uit 2004 bleek onvoldoende draagvlak te hebben, waarop een aangepaste visie en een aangepast plan (ca 13.000 m2) is ontwikkeld.

Op basis van de nieuwe visie is reeds in een vroeg stadium een alternatieve huisvesting voor een deel van het ambtelijk apparaat gezocht en gevonden in de Leeuwenbrug.

Deze verhuizing, die mede verband hield met een omvangrijke reorganisatie, heeft evenwel niet – zoals reclamanten stellen- geleid tot algehele leegstand van het stadskantoor.

De gemeentesecretaris, de heer A. Lantain, directeur van het ambtelijk apparaat heeft hierover aangehechte verklaring overgelegd, waaruit blijkt dat het voormalige stadskantoor tot op het laatste moment als werkplek voor ambtenaren in gebruik geweest, zij het dat

1. een deel van de begane grondvloer (waar onder meer afdeling Bevolking gehuisvest was) over een oppervlakte van **385 m2** gedurende een periode van meer dan 5 jaar inderdaad niet in gebruik is geweest, waardoor de totale bestaande (in gebruik zijnde) kantoorruimte van het stadskantoor daalt van 5303 naar 4.918 m2 en voorts dat
2. de kantoorruimte Burseplein 22 (**257 m2**) over een periode van meer dan 5 jaar slechts als opslagruimte (norm 0,5 per 100 m2) in gebruik is geweest in plaats van als kantoorruimte (2 pp per 100).

Dit betekent dat parkeerbehoefte van het bestaande (oude) stads- kantoor dient te worden vastgesteld op 98,4 pp in plaats van op 106,1 (een verschil van 7,7) en dat de parkeerbehoefte

¹ Toetsingskader is hetgeen over gestaakt vermeld staat in bijlage 14 van de Bouwverordening:

"a. Gestaakt gebruik

Wat bijvoorbeeld indien het "bestaande gebruik" reeds jaren geleden, bijvoorbeeld meer dan 5 jaar, is beëindigd en het pand daardoor in de periode voorafgaand aan de indiening van de bouwaanvraag geen parkeerbehoefte met zich meebracht ?

Dient dan de parkeerbehoefte voorafgaand aan de indiening van bouwaanvraag (een parkeerbehoefte van 0 parkeerplaatsen) als de "bestaande parkeerbehoefte" te worden aangemerkt, of de parkeerbehoefte zoals die gold in de periode tot 5 jaar geleden ? De gemeente Deventer acht een periode van 5 jaar tussen het staken van gebruik en de datum van indiening van de bouwaanvraag acceptabel. Bedraagt die periode langer dan 5 jaar dan wordt de parkeerbehoefte van de laatste 5 jaar als de "bestaande parkeerbehoefte" aangemerkt en bedraagt die periode korter dan 5 jaar dan wordt de bestaande parkeerbehoefte bepaald aan de hand van de periode voorafgaand aan de staking van het gebruik.

Voorbeeld: Laatste gebruik leegstand:

Parkeerbehoefte 0 pp

Voorlaatste gebruik (legaal) korter dan 5 jaar geleden:

Parkeerbehoefte 5 pp

Bij de berekening van de toename van de parkeerbehoefte mogen 5 parkeerplaatsen worden afgetrokken van de nieuwe parkeerbehoefte."

van de voormalige kantooruimte Burseplein 22 dient te worden vastgesteld op 1,3 pp in plaats van op 5,1 pp (een verschil van 3,8) Te zamen zou dit ertoe leiden dat de toename van de parkeerdruk niet dient te worden vastgesteld op 94,9 zoals eerder berekend, maar op $94,9 + 7,7 + 3,8 = 106,4$ pp..

Wij merken hier evenwel op dat de parkeerbehoefte ook om een tweetal andere redenen gecorrigeerd dient te worden vastgesteld, omdat ten onrechte geen rekening is gehouden met een tussentijdse planwijziging voorafgaand aan de terinzagelegging van de ontwerpvergunning. Deze planwijziging heeft ondermeer tot gevolg gehad dat:

1. de bruto bedrijfsvloeroppervlakte van de nieuwbouw is gewijzigd van 13.637 m² in 13.150 m² en dat
2. de ondergrondse parkeergarage geen capaciteit kent van 126 parkeerplaatsen maar van 124 parkeerplaatsen.

Bovengenoemde 3 factoren hebben geleid tot een correctie op de berekening van de toename van de parkeerdruk. In plaats 94,9 dient de toename van de parkeerdruk te worden berekend op 98,7 parkeerplaatsen. Dientengevolge is ook de bijbehorende parkeerbijdrage gewijzigd vastgesteld op € 1.480.500. De gecorrigeerde berekening van de toename van de parkeerbehoefte is als bijlage 2 aan deze reactienota gehecht.

Conclusie

De stelling dat het voormalige stadskantoor gedurende 8 jaar leeg staat c.q. niet in gebruik is geweest is feitelijk onjuist, maar omdat een deel van het voormalige stadskantoor gedurende een periode van 5 jaar geheel of nagenoeg geheel buiten gebruik is geweest bestaat aanleiding een correctie aan te brengen in de berekening van de toename van de parkeerbehoefte. Ook een wijziging in de te bebouwen oppervlakte en het aantal parkeerplaatsen waarin de garage zal voorzien leidt tot een correctie. Voor het berekeningsoverzicht wordt verwezen naar bijlage 2.

2. Capaciteit parkeergarage mag niet van parkeerdruk worden afgetrokken, omdat deze is bestemd voor bewoners.

De stelling van reclamanten dat de berekening van de parkeerbehoefte onjuist (te laag) is, omdat de ondergrondse parkeergarage wordt bestemd voor bewoners in plaats van voor gebruikers en bezoekers en dus niet in mindering mag worden gebracht delen wij niet. De toename van de parkeerbehoefte en van de parkeerdruk (thans berekend op 98,7 in plaats van op 94,9) in de openbare ruimte is berekend aan de hand van de parkeernormen zoals die in bijlage 14 van de Bouwverordening zijn opgenomen.

Uit deze berekening volgt dat de toename van de parkeerdruk in de openbare ruimte 222,7 parkeerplaatsen zou zijn indien geen ondergrondse parkeergarage met een capaciteit van 124 parkeerplaatsen zou worden gerealiseerd. De parkeergarage is in ieder geval geschikt om te worden gebruikt door werknemers en bewoners uit de omgeving en voorziet aldus onmiskenbaar in een parkeerbehoefte van 124 (volgens aanvankelijk plan 126) parkeerplaatsen.

Wij hebben advies ingewonnen bij het verkeerskundig ingenieursbureau Goudappel en Coffeng³ te Deventer en de vraag voorgelegd of het voor de parkeerdruk in de directe omgeving enig verschil maakt of de parkeergarage uitsluitend wordt bestemd voor werknemers dan wel uitsluitend door bewoners uit de omgeving. Goudappel en Coffeng concludeert dat dit geen verschil maakt (auto's van bewoners in de parkeergarage leidt tot extra capaciteit in de openbare ruimte) en dat dat zelfs positieve effecten op de parkeerdruk in de omgeving kan

² Het plan van 13.150 m² met een parkeergaragecapaciteit van 124 parkeerplaatsen heeft voor een ieder ter inzage gelegen; de berekening van de parkeerbehoefte was nog gebaseerd op het aanvankelijke plan van 13.637 m² en 126 parkeerplaatsen.

³ Dit onderzoek gaat nog uit van 126 pp

hebben (bij voorbeeld tijdens koopavonden en zaterdagmiddagen). Een afschrift van dit advies van 17 oktober 2012, geregistreerd onder nr. 753737 zal samen met de overige stukken ter inzage worden gelegd.

Ieder dubbelgebruik van de garage (bijvoorbeeld werknemers en bewoners) leidt tot een lagere parkeerdruk dan wanneer de garage voor slechts één van beide groepen wordt bestemd.

Feit is dat de parkeergarage voorziet in een parkeerbehoefte van 124 (was 126) parkeerplaatsen en dientengevolge een verlichting geeft op de openbare ruimte. Voorts zal duidelijk zijn dat gestreefd wordt naar een effectieve benutting van deze capaciteit.

Zo ligt het in de bedoeling de garage vooralsnog mede open te stellen voor ca 50 werknemers, waarmee de druk op de openbare ruimte niet op 98,7 parkeerplaatsen, maar slechts 48,7 parkeerplaatsen komt.

Conclusie

De zienswijze wordt niet gedeeld. De capaciteit van de parkeergarage mag en kan zonder bezwaar in mindering worden gebracht op de toename van de parkeerbehoefte.

Ad b Voldoende parkeercapaciteit in openbaar gebied

Reclamanten stellen dat ten onrechte rekening wordt gehouden met parkeercapaciteit van:

1. de Wilhelminabruggarage omdat deze illegaal is en volgens het convenant uiterlijk in 2016 moet worden afgebroken.
2. het Grote Kerkhof, nu dit plein volgens raadsbesluit van 21 maart 2012 op 21 maart 2015 autovrij moet zijn

Voorts menen reclamanten dat voor dit parkeerprobleem een oplossing dient te komen vóórdat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

1. Wilhelminabruggarage en Convenant

Niet valt in te zien waarom bezoekers niet kunnen en zullen parkeren in de Wilhelminabruggarage welke gunstig en op zeer korte afstand van het Stadhuiskwartier is gelegen en welke bovendien tijdens werkdagen nog voldoende restcapaciteit heeft. Verwezen wordt onder meer naar bijlage 3 van deze reactienota (Bezettingsgraad Wilhelminabruggarage) en naar de parkeeronderbouwing.

Voor de instandhouding van de Wilhelminabruggarage is na goed overleg met convenantpartners een omgevingsvergunning aangevraagd. De ontwerpvergunning (3^e graads afwijking op grond van artikel 2.12. lid 1 sub a onder 3 van de Wabo) heeft van 27 februari 2013 tot en met 9 april 2013 voor een ieder ter inzage gelegen.

Bewust is ervoor gekozen de Wilhelminabruggarage niet positief te bestemmen in het bestemmingsplan binnenstad om daarmee het signaal af te geven dat deze niet wordt gezien als de definitieve robuuste parkeeroplossing welke voor de lange termijn in het Sluiskwartier wordt gezocht. Niet valt in te zien waarom de Wilhelminabruggarage (of een andere tijdelijke oplossing in het Sluiskwartier) in afwachting van de lange-termijnoplossing in het Sluiskwartier niet als tijdelijke voorziening voor de permanente parkeerbehoefte zou kunnen functioneren en dat hiervan bij het ontwerp-bestemmingsplan en de omgevingsvergunning voor Stadhuiskwartier niet mag worden uitgegaan. De Wilhelminabruggarage voorziet onmiskenbaar in een parkeerbehoefte, zowel voor als na de realisatie van het Stadhuiskwartier. Inmiddels is een definitieve permanente omgevingsvergunning verleend, gebaseerd op een permanente parkeerbehoefte.

Los hiervan staat de vraag of en wanneer de Wilhelminabruggarage wordt vervangen door parkeerruimte in het Sluiskwartier. Hierover zijn afspraken gemaakt met convenanthouders. Met reclamanten is overigens géén convenant afgesloten. Bovendien is het convenant niet bedoeld om civielrechtelijke verplichtingen te creëren.

In het met convenantpartners op 14 november 2012 afgesloten convenant is weliswaar afgesproken dat uiterlijk op 31 december 2016 zal worden gestart met de sloop van de Wilhelminabrug, maar hierin is tevens een flexibiliteitsbepaling opgenomen: Indien op 1 januari 2015 duidelijk is dat de realisatie van een definitieve parkeervoorziening in het Sluiskwartier in 2018 concreet en stellig is geworden, zal de gemeente in overleg treden met de convenantpartners om te komen tot een verlenging van het convenant voor de periode tot die realisatie. De gemeente heeft vertrouwen in een blijvende goede samenwerking met convenantpartners.

Gelet hierop alsmede op de uitdrukkelijke wens van partijen een definitieve parkeervoorziening in het Sluiskwartier te realiseren en de Wilhelminabruggarage tot dat moment te handhaven menen wij dat blijvend voldoende parkeercapaciteit in de omgeving van het Stadhuiskwartier is verzekerd. Het convenant is per slot van rekening niet primair gericht op sloop van de Wilhelminabruggarage, maar op het bereiken van de herontwikkeling van het Sluiskwartier.

Voldoende parkeerruimte aanwezig, bezettingsgraad Wilhelminabruggarage en parkeertellingen

Reclamanten hebben nog aangegeven dat onvoldoende representatieve tellingen beschikbaar zijn. De gemeente Deventer houdt meerdere tellingen. Hiervoor wordt verwezen naar de parkeermonitor binnenstad Deventer 2012 op www.kennisnet.deventer.nl. Aan de parkeermonitor liggen meerdere tellingen ten grondslag (7 stuks). Voorts zijn er ten behoeve van het bereikbaarheidsconclaaf tellingen uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Ook in de daarvoor liggende jaren zijn meerdere tellingen uitgevoerd, terwijl daarnaast in 2010 ook de beleving van de parkeersituatie is onderzocht door middel van een parkeerpeiling. Naast de tellingen zijn ook de expert judgements van medewerkers Parkeren meegenomen. De tellingen staven de bevindingen van betrokkenen. Feitelijk is bekend dat gedurende het gehele jaar op normale door-de-weekse dagen het dek van de Wilhelminabruggarage beperkt gebruikt wordt.

Tenslotte blijkt uit een recente telling (maart 2013, bezettingsgraad 33,59%) dat deze nagenoeg overeenkomt met die uit mei 2012 (gemiddelde bezettingsgraad ca 33,56%)⁴ op basis van 303 beschikbare parkeerplaatsen onder de Wilhelminabrug).

Op nagenoeg alle tijden waren er meer dan genoeg vrije plaatsen beschikbaar om de toename van de parkeerdruk van het Stadhuiskwartier (98,7pp) op te vangen. Verwezen wordt naar bijlage 3 (Bezetting parkeergarage Wilhelminabruggarage).

In algemene zin geldt overigens dat er door de bouw van het Stadhuiskwartier geen ruimtelijk ordeningsprobleem ontstaat. Volgens het parkeerbeleidsplan is er in de huidige situatie voldoende parkeerruimte beschikbaar.

Het parkeerbeleidsplan vermeldt hierover onder meer het volgende:

“Recent parkeeronderzoek laat zien dat er in de huidige situatie voldoende parkeercapaciteit aanwezig is in de binnenstad. De restcapaciteit van de betaalde parkeerplaatsen is op het drukste moment, de zaterdagmiddag, ongeveer 30%. Wel is er sprake van een scheve verdeling, op en rondom het Grote Kerkhof is de bezettingsgraad bijna 100% op de zaterdagmiddag. Dit wordt door de winkeliers als een groot probleem ervaren. Aan deze kant van de binnenstad is behoefte aan parkeerplaatsen voor bezoekers, die even een boodschap willen doen. Het recente onderzoek laat zien dat aan de noordwestkant van de binnenstad (Singels) minder druk is met parkeerders tijdens het piekmoment.

Eerdere onderzoeken en tellingen in het kader van het bereikbaarheidsconclaaf kwamen uit op dezelfde conclusie. Op een doordeweekse dag is de bezetting van het aantal betaalde

⁴ In parkeeronderbouwing is ten onrechte 31% vermeld

parkeerplaatsen veel lager. Bijna 60% van de betaalde parkeerplaatsen is dan niet bezet. Ook hier geldt dat de druk het hoogste is in rondom het kernwinkelgebied. Alleen rondom de Bink (Brink en Zandpoort) is sprake van een hoge parkeerdruk, hier ligt de bezettingsgraad boven de 85%. Op andere locaties, zoals het Grote Kerkhof, Nieuw Markt, Stromarkt is de bezettingsgraad onder de 85%. Dit wil zeggen dat er nog voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn op een doordeweekse dag en de zoektijd en daardoor ook het zoekverkeer beperkt is.

Op basis van voorgaande cijfers is de conclusie dat er voor bezoekers en gebruikers van het Stadhuiskwartier voldoende parkeergelegenheid binnen een loopafstand van 800 meter (de redelijke loopafstandnorm voor kantoren) aanwezig is en zal zijn.

Niet duidelijk is waarop reclamanten de stelling baseren dat de parkeercapaciteit in de omgeving te hoog zou zijn berekend.

Parkeren voor de langere termijn

Opgemerkt wordt dat ook elders binnen aanvaardbare loopafstand van het Stadhuiskwartier nog extra parkeerruimte is of wordt gerealiseerd, zoals op het Muggeplein (52 pp), de uitbreiding Noordenberg- poortgarage (mogelijk 30 pp) en op de Sluisstraathof (70pp met potentiële uitbreidingsmogelijkheid van ca 40 pp) en voor de verdere toekomst mogelijk op de Worp.

Met name de Sluisstraathof zal aanvullend beschikbaar zijn voor werknemers uit de binnenstad, waaronder van het Stadhuiskwartier.

Ook voor de langere termijn behoeft parkeren derhalve geen probleem te worden als tijdig wordt gestart met de aanleg van noodzakelijke aanvullende of vervangende parkeercapaciteit. De aanleg van een parkeergarage of ander extra parkeervoorziening bij de ontwikkeling van het Sluiskwartier is hierbij belangrijk. Zowel kwantitatief als kwalitatief zal dit op termijn een essentiële bijdrage leveren in de totale parkeersituatie. Realisatie van de definitieve parkeervoorziening is sterk afhankelijk van de planvorming rondom het Sluiskwartier waar de gemeente diverse gronden in eigendom heeft.

Met het zicht daarop en tot die tijd moet in goed overleg met partners de parkeergarage Wilhelminabrug langer gebruikt kunnen worden, waarbij overigens ook tijdelijke parkeeroplossingen binnen het Sluiskwartier en overige oplossingen in de binnenstad denkbaar zijn.

2. Beleidsambitie Grote Kerkhof autovrij (autoluw)

Ingaande op de stelling dat de parkeercapaciteit van het Grote Kerkhof niet mag worden meegenomen nu dit plein volgens raadsbesluit van 21 maart 2012 op 21 maart 2015 autovrij moet zijn merken wij het volgende op:

Inzake het parkeren rondom het Grote Kerkhof/Stadhuiskwartier zijn twee separate besluiten genomen.

De eerste heeft betrekking op de tegenprestatie als gevolg van de bouw van het Stadhuiskwartier zelf. De tweede heeft betrekking op de beleidsmatige ambitie om een meer autoluwe binnenstad te realiseren.

In het raadsbesluit van 21 maart 2012 heeft de gemeenteraad het opheffen van de parkeerplaatsen op straat (Grote Kerkhof) gekoppeld aan de realisatie van de Sluiskwartiergarage of een andere parkeeroplossing in het Sluiskwartier.

De toelichting van het initiatiefvoorstel vermeldt hierover het volgende:

"De door de raad vastgestelde Nota "Deventer Binnen Bereik" spreekt uit dat o.a. voor het Grote Kerkhof het eindbeeld bestaat dat het een plein wordt met een publieksfunctie zonder geparkeerde auto's. Dit eindbeeld kan worden gerealiseerd door gebruik te maken van overige restcapaciteit in de Wilhelminabruggarage (na aftrek van de benodigde parkeerplaatsen voor het Stadhuiskwartier)

en door inzet van vrije en vrijkomende ruimte in het Sluiskwartier. Genoemde plekken worden bij voorrang ingezet als compensatie voor de vervallen parkeerplaatsen op het Grote Kerkhof. Daarmee kan het geformuleerde eindbeeld binnen een termijn van 3 jaar worden gerealiseerd.”

Van een onlosmakelijke koppeling, zoals verondersteld, tussen het autoluw maken van het Grote Kerkhof en het Stadhuiskwartier, als voorwaarde voor de bouw van het Stadhuiskwartier, is geen sprake. Het realiseren van het eindbeeld (autoluw maken van Grote Kerkhof) binnen een periode van 3 jaar is niet meer dan een streven. Het autoluw maken is primair gekoppeld aan de parkeeropgave voor het Sluiskwartier. De parkeerplaatsen aan het Grote Kerkhof zullen pas worden opgeheven zodra extra parkeervoorzieningen in het Sluiskwartier gerealiseerd zijn.

Conclusie: De zienswijze wordt niet gedeeld.

3.4.2.4. Parkeerbijdrage

Reclamanten stellen dat de betaling van een parkeerbijdrage geen oplossing biedt en dat deze op basis van een toename van de parkeerdruk van 310 parkeerplaatsen € 1.423.500 te bedragen, maar € 4.650.000.

Daar komt aldus appellanten bij dat de bijdrage per parkeerplaats ad. € 15.000 veel te laag is, omdat de werkelijke kosten van een parkeerplaats veel hoger liggen.

De besteding van de bijdrage dient concreet te worden gemaakt en het is niet mogelijk de Wilhelminabrug in te zetten als tegenprestatie voor de parkeerbijdrage.

Wij reageren hierop als volgt.

De stelling dat sprake zou zijn van een toename van de parkeerdruk met 310 parkeerplaatsen wordt niet gedeeld. Onder verwijzing naar hetgeen hiervoor bij paragraaf 3.4.2.3 is vermeld, dient de toename van de parkeerdruk te worden gesteld op:

- 98,7 parkeerplaatsen, uitgaande van gebruik door uitsluitend bewoners en op
- 48,7 parkeerplaatsen, uitgaande van gecombineerd gebruik door bewoners en (50) werknemers.

Ofschoon de garage vooralsnog tevens door werknemers zal worden gebruikt, ligt het in de bedoeling de garage op termijn uitsluitend voor bewoners open te stellen. Om die redenen wordt voor de berekening van de parkeerdruk en parkeerbijdrage uitgegaan van 98,7 parkeerplaatsen.

De bijdrage ad € 15.000 per parkeerplaats is de door de gemeenteraad vastgestelde normbijdrage welke als een gegeven dient te worden beschouwd. De totaal te betalen parkeerbijdrage komt hiermee op € 1.480.500,-- Deze (verhoogde) parkeerbijdrage staat de economische uitvoerbaarheid niet in de weg.

De reden dat deze bijdrage een deel is van de werkelijke kosten van een gebouwde parkeervoorziening, is gelegen in het feit dat het hier om openbaar blijvende parkeervoorzieningen gaat met een sterk uitwisselbaar karakter (meervoudig gebruik). In de door de gemeenteraad vastgestelde toepassingsrichtlijnen van bijlage 14 van de Bouwverordening is uitdrukkelijk opgenomen dat de Wilhelminabruggarage kan dienen als de tegenprestatie voor de parkeerbijdragen.

In Uitgangspunt 3.3.1 van de Bouwverordening is het volgende aangegeven:

“De reserve Parkeervoorzieningen welke wordt gevoed uit bijdragen op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening zal uitsluitend worden aangewend voor de aanleg extra openbaar blijvende parkeergelegenheid dan wel het beter bereikbaar maken daarvan.

Het verlangen van een parkeerbijdrage wordt ook acceptabel geacht in geval “voldoende parkeergelegenheid in de directe omgeving aanwezig is (voorgefinancierde tegenprestatie).

De voorgenomen realisatie van een parkeervoorziening bij het Sluiskwartier en de reeds gerealiseerde tijdelijke parkeergarage Wilhelminabrug en de Noordenberggarage bieden ons inziens als "tegenprestatie" voldoende grond om een parkeerbijdrage in het centrumgebied te rechtvaardigen, zeker zolang de aanwezige parkeervoorzieningen voldoende zijn om de parkeerbehoefte op te vangen. Er dient een zeker verband te bestaan tussen de betaling van een parkeerbijdrage en een zeker recht op een parkeervergunning".

In Uitgangspunt 3.4 van de Bouwverordening is het volgende aangegeven:

Voor de binnenstad wordt in beginsel een soepel ontheffingbeleid gevoerd waar het gaat om de verplichting om op of onder eigen terrein dan wel in de directe omgeving in de parkeerbehoefte te voorzien. Wel wordt een strak parkeerbijdragebeleid gevoerd. De voor het centrumgebied ontvangen gen parkeerbijdragen zullen worden aangewend ter medefinanciering van te bouwen dan wel reeds gebouwde parkeervoorzieningen in en aan de rand van het centrumgebied.

De parkeerbijdrage zal behalve voor het treffen van voorzieningen ter instandhouding van de Wilhelminabrug worden aangewend en tevens gereserveerd ter medefinanciering van de definitieve toekomstige parkeervoorziening in het Sluiskwartier. Zo lang die voorziening er niet is kan onder meer gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit in de Wilhelminabruggarage, gelegen binnen een redelijke loopafstand van ca 300 meter.

De restcapaciteit van de Wilhelminabrug en in het verlengde daarvan de robuuste parkeeroplossing in het Sluiskwartier wordt derhalve ingezet als tegenprestatie voor de parkeerbijdrage.

3.4.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze wordt, afgezien van de correctie op de berekening van de parkeerdruk in verband met gedeeltelijk gestaakt gebruik, niet gedeeld.

3.5 Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning: ruimtelijke onderbouwing

3.5.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat voor de ruimtelijke onderbouwing verwezen wordt naar het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan kan niet aan het verlenen van de omgevingsvergunning ten grondslag worden gelegd, aldus reclamanten.

Volgens reclamanten heeft het onderzoek naar verkeerseffecten uitsluitend betrekking op het verkeer van en naar de parkeergarage onder het Stadhuiskwartier. Deze parkeergarage is echter bestemd voor bewoners en niet voor gebruikers en bezoekers van het stadskantoor, aldus reclamanten. Reclamanten stellen dat uit niets blijkt dat ook is onderzocht wat de verkeerseffecten zijn ten gevolge van de gebruikers en bezoekers. Volgens reclamanten had een dergelijk onderzoek niet achterwege mogen blijven, temeer nu de verkeersbewegingen zich afspelen in de binnenstad van Deventer en bezoekers en gebruikers bovendien zullen zoeken naar een parkeerplaats zo dicht mogelijk bij het Stadhuiskwartier.

Het akoestisch onderzoek is gebaseerd op het hiervoor besproken onderzoek naar verkeerseffecten en kan, omdat laatstgenoemd onderzoek niet deugt en onvolledig is, geen basis voor verlening van de vergunning zijn, aldus reclamanten. Bovendien gaat dit rapport er volgens reclamanten ten onrechte vanuit dat de parkeergarage ook door 50 werknemers zal worden gebruikt. Een en ander heeft volgens reclamanten tot gevolg dat het ontwerpbesluit maatwerkvoorschriften Activiteitenbesluit onjuist is.

Reclamanten stellen dat de wijze waarop in paragraaf 4.9.2 van de plantoelichting en in de Natuurtoets (bijlage 7 bij de plantoelichting) tegen de achtergrond van de in de Flora- en faunawet (hierna: "Ffw") geregelde verboden wordt omgegaan met mitigerende maatregelen, in strijd is met recente jurisprudentie van de Afdeling over dit onderwerp.

Tot slot stellen reclamanten dat er ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar leegstandseffecten die met realisering van het stadskantoor gepaard zullen gaan.

3.5.2 *Reactie op zienswijze*

3.5.2.1 *Verkeerseffecten*

Voor de beoordeling van dit gedeelte van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2.

3.5.2.2 *Akoestisch onderzoek*

De stelling van reclamanten dat het akoestisch onderzoek gebaseerd is op het niet deugdelijke onderzoek naar verkeerseffecten en dus geen basis kan zijn voor verlening van de vergunning, kan worden weerlegd met de opmerking dat het onderzoek naar de verkeerseffecten grotendeels juist is. In paragraaf 3.2.2 is in dit kader opgemerkt dat het verkeersonderzoek op enkele punten is aangepast. Korthedshalve wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie in deze paragraaf.

Deze aanpassingen zijn ook verwerkt in een nieuw akoestisch onderzoek (bijlage 4 bij de toelichting) en nieuwe gevelisolatie-onderzoeken (bijlage 5 bij de toelichting).

Geconcludeerd kan worden dat de planwijziging geen overschrijding veroorzaakt van de normen uit het Activiteitenbesluit. Door de in- en uitrit van parkeergarage zal de voorkeurswaarde voor indirecte hinder als gevolg van de parkeergarage met 4 dB(A) overschreden worden. De grenswaarde van 65 dB(A) wordt niet overschreden. De maximale binnenwaarde bij geluidgevoelige bestemmingen wordt na het treffen van maatregelen niet overschreden. De akoestische gevolgen van de planwijziging, en van het Stadhuiskwartier als geheel, overschrijden niet de voorschriften uit het Activiteitenbesluit. De overschrijding als gevolg van Circulaire indirecte hinder blijft beperkt tot 4 dB(A) en veroorzaakt geen overschrijding van het binnen geluidniveau van de woningen. Het plan ligt in de binnenstad van Deventer. Het woon- en leefklimaat is te typeren als intensief stedelijk. Gezien deze omstandigheden blijft het woon- en leefklimaat rond het nieuwe Stadskantoor in voldoende mate gewaarborgd.

3.5.2.3 *Natuurtoets*

Alle maatregelen die in het kader van de Flora en Faunawet in verband met de soortenbescherming (zoals ten behoeve van de gierzwaluwen) nodig zijn, zijn overeenkomstig de eisen die daaraan door het Ministerie worden gesteld, getroffen. Het door het ministerie van LEI ingevoerde protocol (de zogenaamde "soortenstandaard gierzwaluw") is in acht genomen. Op 3 juni 2013 is er een beknopte natuurtoets (zie bijlage bij het bestemmingsplan) uitgevoerd om te onderzoeken of er zich op het huidige sloop/bouw-terrein beschermde planten en of dieren bevinden. Dit is niet het geval. Er is daardoor geen reden ten behoeve van de nieuwbouw een ontheffing Flora- en faunawet te hebben of aan te vragen.

3.5.2.4 *Leegstandseffecten*

Verwezen wordt naar paragraaf 4.3.2.

3.5.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geleid tot een nieuw verkeersonderzoek, een nieuw akoestisch onderzoek en een nadere motivering ten aanzien van de leegstandseffecten. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.

3.6 Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning: economische uitvoerbaarheid

3.6.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat paragraaf 6.3 van de plantoelichting volstrekt onvoldoende informatie bevat om inzichten te verschaffen over de uitvoerbaarheid van het plan en dat de uitvoerbaarheid van het plan op deze manier op geen enkele manier te controleren is.

Volgens reclamanten is er voorts reden om te twijfelen aan de economische uitvoerbaarheid, omdat een van de leden van de gemeenteraad, die in zijn hoedanigheid van gemeenteraadslid kennis heeft genomen van de financiële onderbouwing, diverse procedures voert en gevoerd heeft teneinde met een beroep op de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: "Wob") de beschikking te krijgen over de financiële gegevens.

Daarnaast stellen reclamanten dat (als er al een ontheffing kan worden verleend van de parkeereisen uit de Bouwverordening) er een parkeerbijdrage zal moeten worden gestort van ten minste € 4.650.000,00, maar dat onduidelijk is of in het in de plantoelichting genoemde bedrag van € 65.000.000,00 rekening is gehouden met een (juiste) bijdrage aan het parkeerfonds.

Tot slot vragen reclamanten zich af of het wel juist is (zoals in paragraaf 6.4 van de plantoelichting wordt gesteld) dat geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld. Het gaat volgens reclamanten immers om een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: "Bro").

3.6.2 Reactie op zienswijze

Voor de beoordeling van dit gedeelte van de zienswijze wordt in de eerste plaats verwezen naar paragraaf 3.3.2.

Met betrekking tot de stelling van reclamanten dat er reden is om te twijfelen aan de economische uitvoerbaarheid, omdat een van de leden van de gemeenteraad, die in zijn hoedanigheid van gemeenteraadslid kennis heeft genomen van de financiële onderbouwing, diverse procedures voert en gevoerd heeft teneinde met een beroep op de Wob de beschikking over de financiële gegevens te krijgen, wordt opgemerkt dat hiermee op geen enkele wijze wordt aangetoond dat de economische uitvoerbaarheid niet gegarandeerd is.

3.6.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geleid tot een nadere motivering ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.

3.7 Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning: advies planadviesraad

3.7.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat het advies van de Planadviesraad van 9 januari 2013 niet kan worden gezien als een positief advies op grond waarvan de omgevingsvergunning voor activiteiten met betrekking tot het monument zou kunnen worden verleend. Volgens reclamanten verlangt de Planadviesraad namelijk nog een aantal aanpassingen. Alleen al gelet hierop kan ook voor de activiteiten met betrekking tot het monument geen omgevingsvergunning worden verleend, aldus reclamanten.

3.7.2 Reactie op zienswijze

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning ingevolge artikel 2.10, eerste lid, onder d, van de Wabo weigeren indien en voor zover het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk in strijd zou zijn met de redelijke eisen van welstand. De planadviesraad heeft zowel op 9 januari als op 24 januari 2013 een positief advies uitgebracht over het ontwerp-bouwplan. Er is een kanttekening gemaakt die betrekking heeft op de toepassing van kunst voorzover die in het straatbeeld zichtbaar zijn. Hierover is afgesproken dat, nadat een kunstenaar is geselecteerd en een ontwerp gemaakt, de oplossing aan de Planadviesraad wordt gepresenteerd. Er is dus geen enkele twijfel over het advies voor het gebouw ontwerp. Omdat in de slotzin melding gemaakt wordt van een monument vermoeden wij dat de stelling van reclamanten betrekking heeft op de omgevingsvergunning voor het aanpassen van de historische panden. Voor deze aanvraag wordt een aparte procedure gevolgd.

3.7.2 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld.

4 Samenvatting en beantwoording zienswijze Van der Feltz Advocaten

4.1 Zienswijze ter zake de gecoördineerde besluitvorming

4.1.1 *Inhoud zienswijze*

Reclamanten stellen dat de coördinatieregeling beoogt om het draagvlak te vergroten en om alle argumenten van derden in één besluitvormingstraject te behandelen, maar dat beide doelstellingen niet gehaald worden. Een voor het Stadhuiskwartier essentieel besluitvormingsproces ten aanzien van de WHBG wordt volgens reclamanten namelijk niet gecoördineerd met de overige besluiten die nodig zijn voor de realisatie van het Stadhuiskwartier. Als gevolg hiervan zou het niet mogelijk zijn de verschillende ontwikkelingen in samenhang te beoordelen.

Daarnaast stellen reclamanten dat de omgevingsvergunning voor het in stand houden van de WHBG niet verleend kan worden als gevolg van overschrijding van de geluidsnormen en als gevolg van het feit dat burgemeester en wethouders geen permanente vergunning voor het in stand houden van de WHBG kunnen verlenen.

4.1.2 *Reactie op zienswijze*

Op 6 juni heeft de gemeenteraad besloten om de coördinatieregeling van toepassing te verklaren op de besluiten die nodig zijn voor de realisering van het Stadhuiskwartier. Op 10 oktober 2012 heeft de gemeenteraad besloten om ook het vaststellen van een bestemmingsplan hierop van toepassing te verklaren.

De instandhouding van de Wilhelminabruggarage is een belangrijke voorwaarde om te kunnen voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de gebruikers en bezoekers van het Stadhuiskwartier. De huidige Wilhelminabruggarage heeft voldoende capaciteit om de benodigde parkeerplaatsen te kunnen opvangen. De instandhouding van de Wilhelminabrug is echter ook van belang om te kunnen blijven voorzien in voldoende parkeerplaatsen in het zuidelijk deel van de binnenstad en om de ambities die de gemeente ten aanzien van het parkeren heeft te kunnen verwezenlijken. De noodzaak van de instandhouding staat daarmee op zichzelf en is een belangrijke pijler binnen het parkeerbeleid in de binnenstad. De gemeente heeft om die reden bewust gekozen om de procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning voor de instandhouding van de Wilhelminabruggarage niet te coördineren met de besluiten die nodig zijn voor het Stadhuiskwartier.

Daarbij zijn wij van mening dat belanghebbenden niet in hun belangen zijn geschaad. De periode waarin de ontwerp-omgevingsvergunning voor de instandhouding van de Wilhelminabruggarage en de ontwerp-besluiten die nodig zijn voor het Stadhuiskwartier kenden een grote overlap (5 weken) en voor belanghebbenden was het zeer wel mogelijk om de genoemde besluiten in onderlinge samenhang te beoordelen.

De stelling van reclamanten dat de omgevingsvergunning voor de Wilhelminabruggarage niet in stand gehouden kan worden wordt niet onderschreven. Wij zijn van mening dat voldoende is aangetoond dat de omgevingsvergunning voor de instandhouding van de Wilhelminabruggarage (inclusief afwijking ex artikel 2.12 lid 1 onder a sub 3^o) kan worden verleend. Er kan worden voldaan aan de geluidsnormen. Hoewel de vergunning een permanent

karakter heeft, is de intentie van de gemeente om de garage tijdelijk in stand te houden in afwachting van de ontwikkelingen in het Sluiskwartier.

4.1.3 *Conclusie*

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld.

4.2 Zienswijze ter zake alle gecoördineerde ontwerpbesluiten: aanpak gemeente

4.2.1 *Inhoud zienswijze*

Reclamanten stellen dat het onbegrijpelijk en vanuit planologisch oogpunt onaanvaardbaar is dat de gemeenteraad binnen drie maanden ná de vaststelling van het bestemmingsplan Binnenstad een nieuw ontwerpbestemmingsplan in procedure brengt waarmee wordt afgeweken van de zo recent vastgelegde planologische inzichten. Deze 'salamitactiek' draagt volgens reclamanten niet bij aan een objectieve beoordeling van de ruimtelijke aanvaardbaarheid.

4.2.2 *Reactie op zienswijze*

Geen rechtsregel staat er aan in de weg dat kort ná het vaststellen van een bestemmingplan een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid en vastgesteld voor een gedeelte van het plangebied. Slechts van belang is dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en dat de beoogde ontwikkelingen passen in het geldende beleid, hetgeen het geval is.

Daarbij bestrijden wij de stelling dat het bestemmingsplan Binnenstad is verruimd ten opzichte van het voorgaande bestemmingsplan IJsselzone. In het bestemmingsplan Binnenstad zijn de rechten die golden onder het voorgaande bestemmingsplan IJsselzone overgenomen. In beide bestemmingsplannen zijn maatschappelijke en culturele functies toegestaan en zijn geen zelfstandige kantoren toegestaan. Ook komen de bouwmogelijkheden overeen; zo geldt in het gebied een globale en ruime bestemming die gericht is op de nieuwe invulling van het gebied. Er geldt op grond van deze plannen een maximaal bebouwingspercentage van 55% en is de maximale hoogte bepaald op vier bouwlagen aan het Grote Kerkhof tot 5 á 6 bouwlagen ter plaatse van het Burseplein.

Uitgangspunt bij de actualisering van de bestemmingsplannen voor de binnenstad was dat nieuwe ontwikkelingen niet meegenomen zouden worden.

De planherziening specifiek voor het Stadhuiskwartier is nodig vanwege een aantal strijdigheden die relatief klein van omvang zijn (aanpassing kapvorm en rooilijn zijde Polstraat, omvang binnentuin). Er is derhalve geen sprake van een nieuwe situatie.

In het voorliggende (nieuwe) bestemmingsplan Stadhuiskwartier is gekozen voor een op maat gesneden bestemmingsplan. Functioneel zijn hierin geen beperkingen aangebracht ten opzichte van de voorgaande bestemmingsplannen, maar de bouwmogelijkheden zijn juist beperkter ten opzichte van de globale en ontwikkelingsgerichte bestemming in bestemmingsplan Binnenstad. Er is nl. een maximale bouwhoogte opgenomen die is afgestemd op de bouwhoogte van het bouwplan. Het gebouw krijgt aan de zijde van het Grote Kerkhof 3 lagen die oplopen naar 4 lagen ter plaatse van het Burseplein. De oppervlakte die benut kan worden ten behoeve van de gemeentelijke functies wordt hiermee aanzienlijk verkleind.

Bovendien was het planningstechnisch ook niet mogelijk om de planologische wijzigingen in het bestemmingsplan Binnenstad mee te nemen. Dit bestemmingsplan is nl. op 4 april 2012 als ontwerp ter visie gelegd en de omgevingsvergunning voor het Stadhuiskwartier is pas in juli

2012 ingediend. Bovendien was pas in februari 2013 na de aanlevering van gewijzigde tekeningen ter plaatse van de Polstraat pas duidelijk wat de exacte strijdigheden met het bestemmingsplan Binnenstad waren.

Ten slotte willen wij benadrukken dat de ontwikkeling van het Stadhuiskwartier aanzienlijk meer betekenis heeft dan alleen het realiseren van werkruimten voor ambtenaren; het betreft een belangrijke impuls voor de zuidelijke binnenstad en is te beschouwen als een stadsvernieuwingsproject.

4.2.3 *Conclusie*

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld.

4.3 Zienswijze ter zake alle gecoördineerde ontwerpbesluiten: kosten

4.3.1 *Inhoud zienswijze*

Reclamanten stellen dat in brede kring vermoed wordt dat de daadwerkelijke kosten aanzienlijk hoger zullen uitvallen dan € 65.000.000,00 en dat het ontwerpbestemmingsplan geen enkel inzicht biedt in de opbouw (en dus de juistheid) van deze raming, noch in de wijze waarop de kosten (kunnen) worden gefinancierd. De financiële uitvoerbaarheid kan derhalve niet beoordeeld worden, aldus reclamanten. Bovendien zijn alternatieven voor de realisering van het Stadhuiskwartier niet, althans niet serieus onderzocht, terwijl er aantrekkelijke en aanmerkelijk minder kostbare alternatieven voorhanden zijn (zoals het 'upgraden' van de thans al bij de gemeente in gebruik zijnde locatie De Leeuwenbrug), aldus reclamanten.

4.3.2 *Reactie zienswijze*

Voor de beoordeling van dit gedeelte van de zienswijze wordt in de eerste plaats verwezen naar paragraaf 3.3.2.

De kosten voor de ontwikkeling van het Stadhuiskwartier zijn zorgvuldig in beeld gebracht evenals de risico's die de planontwikkeling met zich mee brengt. Dit betreft zowel de investering als de exploitatiekosten. Waar het vermoeden van reclamanten vandaan komt dat er kostenoverschrijdingen zullen zijn is niet duidelijk, integendeel. Met betrekking tot de exploitatie zijn uitvoerige berekeningen gemaakt die erop neerkomen dat de huisvestingslasten in de toekomst lager zullen zijn dan thans het geval is. Deze bevindingen zijn aan de gemeenteraad voorgelegd voordat over de planontwikkeling een besluit is genomen.

Het alternatief om De Leeuwenbrug te kopen en aan te passen is bij de voorstudies onderzocht, maar is afgewezen. Dit alternatief was functioneel niet wenselijk en evenmin financieel aantrekkelijk. De Leeuwenbrug is ontwikkeld als een bedrijfsverzamelgebouw met een gezamenlijk receptie en verdiepingen die apart te verhuren zijn. Op het moment van de afweging waren er ook andere huurders in het pand. De verbinding tussen verdiepingen voldoet niet aan de huidige eisen (trappen en liften). Ook na bouwkundige ingrepen zou het pand niet aan onze eisen als huurder voldoen. Het gebouw bestaat uit meerdere verdiepingen (11) en is om die reden minder geschikt voor flexibel werken. Zoeken naar een werkplek en het lokaliseren van de collega's in een gebouw met meerdere kleinere verdiepingen is moeilijker dan in een gebouw met grote vloervelden.

Verder bleek uit berekeningen dat de exploitatielasten hoger zijn van aankoop en verbouw, dan van nieuwbouw.

Voorts wordt opgemerkt dat een dergelijke oplossing niet zou voldoen aan een van de

basisvoorwaarden, namelijk het geven van een impuls aan de zuidelijke binnenstad, terwijl de ontwikkeling van het Stadhuiskwartier meer is dan het voorzien in huisvesting voor de gemeentelijke organisatie, daar het een stadsvernieuwingsproject is.

Ten aanzien van de verhuurbaarheid van de locatie Leeuwenbrug wordt in het rapport van Stec groep (Naar duidelijke keuzes voor de Deventer kantorenmarkt, d.d. september 2011) in paragraaf 2.7 als conclusie getrokken dat kantoren op centrum/stationslocatie in Deventer vanuit markttechnisch perspectief het meest aantrekkelijk en dus courant zijn.

“De voorkeur van kantoorgebruikers gaat steeds meer uit naar centrum en stationslocaties. De vraag naar kantoorruimte is in toenemende mate gericht op kwaliteitswensen en eisen van gebruikers. Dit vertaalt zich in een sterkere differentiatie in vestigingsvoorkeuren en locatietypen (...). Twee aspecten die erg bepalend zijn voor de kwaliteit van een locatie zijn bereikbaarheid (zowel per auto als per hoogwaardig openbaar vervoer) en de multifunctionele invulling van de locatie. Het multifunctionele karakter van een locatie wordt bepaald door de aanwezigheid en het onderscheidend vermogen van een mix van functies zoals werken, wonen en voorzieningen van een bepaald kwaliteitsniveau. In Deventer zijn dergelijke locaties vooral te vinden in het centrum/stationsgebied. Het sterke aspect hiervan schuilt in de prettige verblijfsomgeving voor werknemers en andere bezoekers. De omgeving is aantrekkelijk, nodigt uit tot het gebruiken van voorzieningen voor en na het werk en is niet ‘verlaten’ buiten reguliere kantoor tijden.”

In het rapport van Stec groep wordt in paragraaf 3.5 ook ingegaan op het vertrek van de ambtelijke organisatie naar het Stadhuiskwartier. Stec groep adviseert om de mogelijkheden voor herontwikkelen van bestaande kantoorpanden te ondersteunen, zodat het vastgoed weer voldoet aan de wensen van nieuwe gebruikers. Ten aanzien hiervan merken wij op dat wij waar mogelijk initiatieven van de kantoor-eigenaar ondersteunen. Hiertoe is de gemeente bijvoorbeeld ook gestart met het opstellen van een aanpak kantorenleegstand en een structuurvisie leegstand.

Op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan Binnenstad (en het daarvoor geldende bestemmingsplan IJsselzone Binnenstad) was in het gebied Stadhuiskwartier ca 25.000m² aan ruimte voor een maatschappelijke functie mogelijk. In het voorliggende bestemmingsplan Stadhuiskwartier is gekozen voor een op maat gesneden bestemmingsplan en is deze oppervlakte (aanmerkelijk) teruggebracht tot ca 13.150 m². Dit komt vooral doordat de bebouwingsoppervlakte gelijk gebleven is, terwijl in het voorheen geldende bestemmingsplan meerdere bouwlagen (vier lagen aan de zijde Grote Kerkhof tot zes lagen ter plaatse van het voormalige Burseplein) mogelijk waren. Daarbij was voor de sloop van de bebouwing in het gebied ca 6.372 m² kantooroppervlakte in gebruik bij de gemeente Deventer (te weten 5303 m² stadskantoor, 257 m² Projectbureau Burseplein 22 en 812 m² kantoorruimte Polstraat 1). Geconcludeerd kan worden dat door vaststelling van het bestemmingsplan Stadhuiskwartier de oppervlakte ten behoeve van maatschappelijke doeleinden aanmerkelijk is verkleind en uit de markt is genomen.

Zoals in paragraaf 3.2.1. van de toelichting op het bestemmingsplan Stadhuiskwartier is aangegeven, ligt met ingang van 11 januari 2013 de ontwerp-Actualisatie Omgevingsvisie Overijssel 2013 en de ontwerp-Actualisatie Omgevingsverordening 2013 ter visie. Hierin wordt o.a. ingegaan op het opstellen van een kantorenvisie als sprake is van het realiseren van nieuwe, zelfstandige kantoren, of kantorenlocaties. De bouw van het stadhuis is reeds voorzien en mogelijk gemaakt in het voorgaande bestemmingsplan IJsselzone Binnenstad, respectievelijk bestemmingsplan Binnenstad. De planherziening is nodig vanwege een aantal strijdigheden die relatief klein van omvang zijn (aanpassing kapvorm, omvang binnentuin en rooilijn). Er is derhalve geen sprake van een nieuwe situatie. Daarbij zijn op de betreffende locatie alleen maatschappelijke doeleinden toegestaan; zelfstandige kantoren zijn hier niet

toegestaan. Geconcludeerd kan worden dat het voorgenomen plan in lijn is met de Overijsselse omgevingsvisie, omgevingsverordening en de actualisatie van beide ruimtelijke plannen. De provincie Overijssel heeft op 7 maart 2013 bevestigd dat het plan geen aanleiding geeft tot het indienen van een zienswijze.

Hiermee wordt ook voldaan aan de zogenaamde SER-ladder. Hierbij geldt:

- Gebruik de ruimte die reeds beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie of door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden.
- Maak optimaal gebruik van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen.
- Indien het voorgaande onvoldoende soelaas biedt, is de optie van uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde.

Geconcludeerd kan worden dat het project Stadhuiskwartier geheel in lijn is met de SER-ladder. Er is direct toepassing gegeven aan de eerste stap, namelijk het gebruik van ruimte die door herstructurering mogelijk is gemaakt. Het gebied Stadhuiskwartier was voor het overgrote deel reeds mogelijk op grond van het voorheen geldende bestemmingsplan en was ook aangegeven als ontwikkelingslocatie.

4.3.3 Conclusie

Er is wel degelijk aandacht besteed aan leegstandseffecten, maar volledigheidshalve is in deze reactienota een nadere motivering opgenomen. In dit kader verwijzen wij naar paragraaf 4.3.2. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.

4.4 Zienswijze ter zake alle gecoördineerde ontwerpbesluiten: leegstand kantoorruimte

4.4.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat de toevoeging van extra kantoorruimte in de binnenstad van Deventer in deze tijd onmiskenbaar leidt tot leegstand op een locatie elders. Volgens reclamanten geeft het ontwerpbestemmingsplan er geen blijk van dat leegstandseffecten in kaart zijn gebracht en zijn beoordeeld.

4.4.2 Reactie op zienswijze

Er is wel degelijk aandacht besteed aan leegstandseffecten, maar volledigheidshalve is in deze reactienota een nadere motivering opgenomen. In dit kader wordt verwezen naar paragraaf 4.3.2.

4.4.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geleid tot een nadere motivering ten aanzien van de leegstandseffecten.

4.5 Zienswijze ter zake alle gecoördineerde ontwerpbesluiten: parkeren

4.5.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat er een ondergrondse parkeergarage wordt gerealiseerd met een capaciteit van 126 parkeerplaatsen en dat de parkeerdruk in de binnenstad volgens de Parkeeronderbouwing Omgevingsvergunning Stadhuiskwartier d.d. 7 februari 2013 (hierna: "de

Parkeeronderbouwing") toeneemt met 95 parkeerplaatsen. De toename van de parkeerdruk wordt volgens reclamanten echter ernstig onderschat.

Volgens reclamanten wordt de capaciteit van de te realiseren parkeergarage (126 parkeerplaatsen, enkel voor omwonenden) in de Parkeeronderbouwing volledig in mindering gebracht op de parkeerbehoefte die voortvloeit uit de realisering van het Stadhuiskwartier (pagina 12 van de Parkeeronderbouwing), maar gaat het ontwerpbestemmingsplan er vanuit dat de te bouwen ondergrondse parkeergarage 'vooral' bedoeld is voor bewoners (paragraaf 4.3.1 van de plantoelichting). Reeds om deze reden is de parkeerdruk ten gevolge van het Stadhuiskwartier evident groter dan door de gemeente is berekend, aldus reclamanten.

Daarnaast maakt het ontwerpbestemmingsplan volgens reclamanten niet inzichtelijk of en op welke wijze het parkeerbeleid van de gemeente, waarbij de binnenstad autoluw moet worden gemaakt, kan worden uitgevoerd en of de uitgangspunten van het bestemmingsplan überhaupt kunnen worden gewaarborgd.

Voorts stellen reclamanten dat de parkeerplaatsen in de WHBG en op het Grote Kerkhof niet bij de berekening betrokken hadden mogen worden, omdat deze parkeerplaatsen niet gegarandeerd zijn en dat de ontheffing op grond van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening niet kan worden verleend. Het verlenen van een dergelijke ontheffing zou namelijk een breuk betekenen met het vaste beleid van burgemeester en wethouders dat ten behoeve van het parkeren van auto's in voldoende mate ruimte moet zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij het gebouw behoort.

4.5.2 Reactie op zienswijze

Verwezen wordt naar de reactie onder paragraaf 3.4.

4.5.3 Conclusie

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld.

4.6 Zienswijze ter zake alle gecoördineerde ontwerpbesluiten: verkeersafwikkeling

4.6.1 Inhoud zienswijze

Reclamanten stellen dat uit het rapport "Verkeerseffecten ondergronds parkeren" (bijlage 3 bij de plantoelichting, hierna: "het Verkeersrapport") blijkt dat bij de beoordeling van de verkeerseffecten uitsluitend is gekeken naar de effecten van het in gebruik nemen van de ondergrondse parkeergarage, maar dat het Verkeersrapport, noch het ontwerpbestemmingsplan, in gaat op de (effecten van) de verkeersaantrekkende werking van het bouwplan als zodanig. Reclamanten stellen dat het gaat om een aanzienlijke uitbreiding van het bestaande aantal vierkante meters kantooroppervlak in een centrum waar de verkeersafwikkeling verre van optimaal is en dat het summiere onderzoek uitgaat van niet af te dwingen aannames. Zo is het hele Verkeersrapport volgens reclamanten gebaseerd op de aanname dat de ondergrondse parkeergarage vooral zal worden gebruikt door omwonenden. Deze aanname is van cruciaal belang, omdat het gebruik van de parkeerplaatsen door

omwonenden ervoor moet zorgen dat het aantal verkeersbewegingen per saldo zal afnemen, aldus reclamanten.

4.6.2 *Reactie op zienswijze*

Voor de beoordeling van dit gedeelte van de zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2.

4.6.3 *Conclusie*

Dit onderdeel van de zienswijze heeft geleid tot een nieuw verkeersonderzoek en een nieuw akoestisch onderzoek. Voor het overige wordt de zienswijze niet gedeeld.

4.7 Zienswijze ter zake alle gecoördineerde ontwerpbesluiten: luchtkwaliteit

4.7.1 *Inhoud zienswijze*

Reclamanten stellen dat de toelichting op aanvaardbaarheid van de luchtkwaliteit zeer summier is. Volgens reclamanten is het onderzoek bovendien beperkt tot de stoffen NO₂ en PM₁₀ en is bijvoorbeeld geen aandacht besteed aan de grenswaarden voor PM_{2,5}, waaraan vanaf 1 januari 2015 zal moeten worden voldaan. Van de omgevingsvergunning mag dus slechts gebruik worden gemaakt indien het aannemelijk is dat op 1 januari 2015 aan die grenswaarde kan worden voldaan, aldus reclamanten. Ieder inzicht daarin zou ontbreken.

4.7.2 *Beoordeling (reactie op) zienswijze*

Tot 1 januari 2015 blijft het toetsen aan de grenswaarde PM_{2,5} buiten beschouwing bij de uitoefening van een bevoegdheid of bij de toepassing van een wettelijk voorschrift. In dit kader wordt verwezen naar artikel 5.16, tweede lid, van de Wet milieubeheer (hierna: "Wm"). Opgemerkt wordt dat dit geldt, ongeacht of een besluit dat vóór 1 januari 2015 genomen is, ook ná 1 januari 2015 gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben. In dit kader wordt verwezen naar voorschrift 4.4, tweede lid, van bijlage 2 bij de Wm.

Voorschrift 4.4 van bijlage 2 bij de Wm luidt als volgt:

- "(...) 1. Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 de volgende grenswaarde voor de bescherming van de gezondheid van de mens: 25 microgram per m³, gedefinieerd als jaargemiddelde concentratie.*
- 2. Tot 1 januari 2015 blijft het eerste lid buiten toepassing bij de uitoefening van een bevoegdheid of toepassing van een wettelijk voorschrift met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, ongeacht of de desbetreffende uitoefening of toepassing ook na de genoemde datum gevolgen voor de luchtkwaliteit heeft of kan hebben. (...)"*

4.7.3 *Conclusie*

Dit onderdeel van de zienswijze wordt niet gedeeld.

Wel heeft de aanpassing van het verkeersonderzoek geleid tot een aanpassing van het onderzoek naar luchtkwaliteit en is paragraaf 4.6 van de toelichting aangepast. De conclusies blijven echter hetzelfde.

5 Aanpassingen toelichting bestemmingsplan

- Het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarage is bijgesteld van 126 naar 124 (paragraaf 2.2.1, 4.3.1, 4.3.2)
- Vanwege de inwerkingtreding van bestemmingsplan Binnenstad is paragraaf 1.3 aangepast.
- Vanwege een nieuw onderzoek naar de verkeerseffecten ondergronds parkeren is paragraaf 4.3.2 aangepast.
- Vanwege een nieuw onderzoek naar de akoestische effecten is paragraaf 4.5 aangepast.
- Vanwege een nieuw verkeersonderzoek is paragraaf 4.6 (Luchtkwaliteit) aangepast.
- Vanwege een nieuw flora- en fauna onderzoek is paragraaf 4.9 aangepast
- De tekst in paragraaf 6.4 is nader gemotiveerd.
- De bijlagen 3, 4, 5 en 7 bij de toelichting zijn vervangen door nieuwe onderzoeken.

6 Bijlagen

1. Verklaring gemeentesecretaris inzake gebruik stadskantoor 7 juni 2013
2. Berekening parkeerbehoefte stadhuiskwartier
3. Parkeerberekening stadskantoor Deventer d.d. 17 oktober 2012
4. Parkeertellingen Wilhelminabruggarage mei 2012 en maart 2013
5. Raadsmededeling 792870, collegevergadering d.d. 5 maart 2013
6. Planschaderisicoanalyse (volgt nog)

