



VOORINK  
a d v o c a t e n

**Per Aangetekende post**

**Per email: [gemeente@leusden.nl](mailto:gemeente@leusden.nl)**

Het college van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Leusden  
Postbus 150

**3830 AD LEUSDEN**

t.a.v. de Afdeling Beleid

mr. F.B.M. van Aanhold

mr. drs. R.H.P. van de Venne

mr. F.A. Hendrikse-Voogt

vFAS - mediator

MfN - registermediator

mr. J.W. Post

mr. drs. M. Vriezekolk

mr. C. Cenik

Zutphen, 23 augustus 2021

\_\_\_\_\_/ Gemeente Leusden

\_\_\_\_\_@voorinkadvocaten.nl

## Zienswijze

Geacht College, geachte Raad,

Door dezen en derhalve tijdig dien ik namens \_\_\_\_\_  
wonende aan de \_\_\_\_\_ te Leusden \_\_\_\_\_ en mede-  
erfgenaam ervan,  
te dezer zake domicilie kiezende te Zutphen aan de Zaadmarkt 105 (postbus 8,  
7200 AA) ten kantore van VOORINK VAN DEN TOOREN VAN AANHOLD VAN DE  
VENNE ADVOCATEN, van wie mr. \_\_\_\_\_ ten deze tot gemachtigde  
wordt gesteld met de macht van substitutie,  
Zienswijze in op de Ontwerp-weigering Verklaring van geen bedenkingen (Vvgb)  
van de gemeenteraad d.d. 1.7.2021 en het gedeeltelijk weigeren ontwerpbesluit  
omgevingsvergunning parkeerplaats Dodeweg d.d. 15.7.2021, zoals vanaf  
16.7.2021 t/m 26.8.2021 ter inzage liggen.

Ter verduidelijking: \_\_\_\_\_ is deelgenoot in de  
nalatenschap van \_\_\_\_\_, waarvan de woning \_\_\_\_\_  
deel uitmaakt. De andere deelgenoten zijn \_\_\_\_\_ . Ik  
verwijs naar de verklaring van erfrecht die ik hierbij als **productie 1**  
aanhecht.

Zaadmarkt 105  
Postbus 8  
7200 AA Zutphen

T 0575 54 54 55  
F 0575 54 35 66  
E [info@voorinkadvocaten.nl](mailto:info@voorinkadvocaten.nl)  
W [www.voorinkadvocaten.nl](http://www.voorinkadvocaten.nl)



### 1. (vooraf)

Landgoed Den Treek Henschoten (hierna: DTH) heeft blijkens uw omschrijving van het project in het gemeenteblad d.d. 15.7.2021: een aanvraag omgevingsvergunning ingediend “voor het verplaatsen van de bestaande illegale parkeerlocatie bij de aansluiting van de Paradijsweg op de Dodeweg, waar al decennialang “wild”, dus illegaal, geparkeerd wordt”.

Door een parkeerplaats te creëren die niet is toegestaan en dat een tijd vol te houden wordt thans dus behoefte gesteld en verdedigd voor de noodzaak van een nieuwe, legale, parkeerplaats, direct naast Dodeweg 7, in de buurt van de illegale wild-parkeerplaats

Daarmee wordt de situatie echter omgedraaid. De redenatie moet zijn: de illegale parkeerplaats was en is niet toegestaan, DTH had die moeten opheffen en dan is er zeker geen “noodzaak” voor een parkeerplaats er in de buurt.

Verder valt op dat DTH in haar aanvraag geregeld uitgaat van de illegale, niet toegestane, situatie om vervolgens te betogen dat met de gevraagde nieuwe parkeerplaats er “dus” niets in negatieve zin wijzigt.

Ook die redenatie is niet juist. Uitgangspunt is dat er niets is. Een illegale situatie “telt immers niet mee”. Zodat de nieuw aangevraagde parkeerplaats vergeleken moet worden met de situatie dat er niets is. Het moet dus bezien worden als een nieuwe parkeerplaats, in het bos. Het is dan in alle opzichten per definitie een verslechtering.

Ten onrechte wordt in het Gemeenteblad d.d. 15.7.2021 in de 1<sup>e</sup> alinea dus ook gesproken over “het wijzigen van de locatie van de parkeervoorziening tussen Dodeweg 7 en 8 te Leusden”. Er wijzigt immers geen locatie van een parkeervoorziening. Er wordt een nieuwe parkeervoorziening op een nieuwe locatie gecreëerd.

Hetgeen niet vermeld wordt als reden maar wel een feit is, is dat DTH heeft besloten haar “hoofdparkeerplaats”, gelegen aan de Treekerweg nabij huize Den Treek, (voorheen hotel-restaurant) en startpunt voor themawandelingen, te sluiten. En parkeerders te verwijzen naar de illegale, “wild” parkeerplaats als eerste alternatief. Terwijl op de grootste bestaande parkeerplaats van DTH, “Trekerpunt”, gelegen aan de Treekerweg en goed bereikbaar vanaf de Doornseweg, sprake is van overcapaciteit.

Ze creëert daardoor nodeloos behoefte op een andere locatie, ongeveer in de achtertuin van cliënte.

DTH kiest er ook voor haar grootste parkeerplaats, het “Trekerpunt”, niet te promoten. En verder zijn er ook nog parkeerplaatsen langs de Doornseweg, de Waterlooeweg en de Paradijsweg (ingang vanaf de Treekerweg).

Hetgeen evenmin vermeld wordt is dat DTH maar doorgaat met het ontplooiën

van nieuwe activiteiten, zoals dit jaar nog een geheel nieuw mountainbikepad aanleggen, door u vergund op 21.3.2021, achter de tuin van [REDACTED].

Voor een paardenroute verwijst DTH nu op haar website actief voor wat betreft parkeren naar de parkeerplaats aan de Dodeweg. Daar zou de paardenroute lopen. Maar DTH verwijst dus actief, voor parkeren, naar een illegale parkeerplaats.

Dat is haar keuze. Als daardoor nog meer behoefte aan parkeren van auto's, al dan niet met aanhangers of trailers en campers ontstaat had DTH dat moeten regelen voordat ze die behoefte creëerde. Of die behoefte niet creëren.

Verder merkt cliënte nog op dat er een verdienmodel achter het ontplooiën van (nieuwe) activiteiten zit. MTB'ers en ruiters moeten immers een vignet resp. penning kopen. Het is een particuliere ontwikkeling, waarbij er belang is zoveel mogelijk toeloop te genereren.

Maar dat maakt uw -onafhankelijke- toetsing aan een goede ruimtelijke ordening en of cliënte nog een goed woon- en leefklimaat heeft en houdt, extra belangrijk. Er kan niet vanuit gegaan worden dat DTH dat doet, zij heeft immers commerciële belangen.

Op 3.2.2021 meldt DTH een kap van bomen bij de provincie Utrecht, precies op de locatie waarvoor ze thans omgevingsvergunning zou willen. De kap heeft plaatsgevonden. Er is een kale situatie maar er geldt op basis van de Wet natuurbescherming wel een herplantplicht, waaraan DTH dus nog moet voldoen.

Op 30.6.2021 vinden er plotseling allerlei graafwerkzaamheden plaats op landgoed DTH, direct achter [REDACTED]. De werkzaamheden zijn te linken aan de gewenste nieuwe parkeerplaats en de bomenkap waarvoor slechts een melding is gedaan bij de provincie.

#### Conclusie:

Er is geen noodzaak voor de nieuwe parkeerplaats. De noodzaak wordt door DTH gecreëerd. De behoefte wordt door DTH gecreëerd. Terwijl ze bovendien al voldoende alternatieve parkeerplaatsen heeft.

## 2. (weigering)

Terecht bent u voornemens de Vvgb te weigeren en de Omgevingsvergunning deels, voor zover het de aanleg van de parkeerplaats betreft, te weigeren.

- A. Cliënte meent dat uw afwijzingsgronden echter niet compleet zijn en dient daarom deze Zienswijze in.
- B. Cliënte meent voorts dat er vergunning is verleend resp. buiten behandeling gelaten, waarmee ze niet kan instemmen.

### Zienswijze inhoudende aanvulling op uw afwijzingsgronden

#### **3. (Ruimtelijke inpassing)**

De ontwikkeling van een nieuwe parkeerplaats moet goed ruimtelijk in te passen zijn op de locatie. Ruimtelijke inpassing is een breed begrip. Het gaat erom of een functie past op een locatie, qua afstand tot omgeving, groene inpassing, etc.

Vastgesteld kan worden dat het gewenste parkeerterrein niet past binnen de regels van het geldende bestemmingsplan Buitengebied 2009. De bestemming is immers Bos- en Natuurgebied. Het creëren van een parkeerterrein is niet toegestaan.

Vastgesteld kan worden dat er geen ruimtelijk beleid is op basis waarvan het realiseren van dit parkeerterrein, in een bos, wordt geïndiceerd.

Vastgesteld kan worden dat dit parkeerterrein evenmin behoort bij een ontwikkeling, zoals woningen, kantoorgebouw of bedrijf. Er blijkt ook nergens uit wat de parkeerbehoefte is.

Vastgesteld kan worden dat het groenbeleid van de gemeente Leusden bepaald niet mogelijk maakt dat er 100den m2 bomen worden gekapt en bosgrond wordt verhard, om in een bos een parkeerterrein mogelijk te maken. Een walletje erlangs, langs de Dodeweg, maakt bepaald ook nog geen "landschappelijke inpassing".

Vastgesteld kan worden dat met deze planlocatie de omgeving last zal hebben van de parkeervoorziening, bijvoorbeeld door geluidhinder, verslechtering van de luchtkwaliteit of bereikbaarheid van functies. Waarover hierna meer.

Het parkeerterrein past ook niet in de directe omgeving. De woning van cliënte ligt te dichtbij en het aanwezige bos moet ervoor worden gekapt.

#### Conclusie:

Deze door DTH gewenste parkeerplaats past niet in de omgeving.

Het woon- en leefklimaat van cliënte zal verslechteren.

Er is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

#### **4. (Parkeerbehoefte)**

Op basis van het parkeerbeleid of kencijfers van het CROW wordt normaliter de parkeerbehoefte berekend.

Daarvan is in dit geval geen sprake.

De eigen tellingen van DTH zijn onjuist. Dat heeft DTH erkend. Daarna is er opnieuw geteld, met kabels over de weg. Maar er zijn sterke aanwijzingen dat er ook toen verkeerd (namelijk dubbel) geteld is. En bovendien vonden de tellingen plaats bij de illegale parkeerplaats, dus evenmin een betrouwbaar en te honoreren gegeven.



DTH schrijft in haar ruimtelijke onderbouwing, pagina 10, dat er van eind maart – begin april 2018 geteld zou zijn. Dat zijn dus oude en achterhaalde cijfers. Ze meldt dat er tussen de 147 – 314 auto's dagelijks gebruik maken van de parkeerplaats, derhalve gemiddeld 424 autobewegingen gemiddeld. Maximaal 53 auto's zouden tegelijk aanwezig zijn geweest.

Zoals hierboven onder 1 al opgemerkt is er geen parkeerbehoefte, maar wordt de parkeerbehoefte gecreëerd. Maar dat zijn keuzes van DTH. Ze kan ook andere keuzes maken.

Uitgangspunt bij de aanvraag is immers een parkeerplaats die niet is toegestaan. Dat heeft DTH een tijd volgehouden. En thans wordt behoefte gesteld en verdedigd voor de noodzaak van een nieuwe, legale, parkeerplaats, in de buurt van de oude, direct naast [REDACTED], op basis van gegevens van die illegale. Aangezien de illegale parkeerplaats niet is toegestaan, had DTH die moeten opheffen en dan is er zeker geen "noodzaak" voor een parkeerplaats er dicht in de buurt.

Verder kiest DTH ervoor, zoals reeds vermeld, om haar "hoofdparkeerplaats", gelegen aan de Treekerweg nabij huize Den Treek, (voorheen hotel-restaurant) en startpunt voor themawandelingen, te sluiten. En parkeerders te verwijzen naar de illegale, "wild" parkeerplaats als eerste alternatief. Terwijl op de grootste bestaande parkeerplaats van DTH, "Treekerpunt", gelegen aan de Treekerweg en goed bereikbaar vanaf de Doornseweg, sprake is van overcapaciteit. Ze creëert daardoor nodeloos behoefte op een andere locatie, ongeveer in de achtertuin van cliënte. DTH kiest er ook voor haar grootste parkeerplaats, het "Treekerpunt", niet te promoten. En verder zijn er ook nog parkeerplaatsen langs de Doornseweg, de Waterlooeweg en de Paradijsweg (ingang vanaf de Treekerweg).

En DTH kiest er voor maar door te gaan met het ontplooiën van nieuwe activiteiten, zoals dit jaar nog een geheel nieuw mountainbikepad, door u vergund op 21.3.2021, achter de tuin van [REDACTED]. Dat zal parkeerbehoefte creëren, maar dat veroorzaakt DTH met haar keuzes.

En DTH kiest ervoor haar legale parkeerplaats, "Treekerpunt", gelegen aan de Treekerweg, goed bereikbaar vanaf de Doornseweg, niet te promoten.

De in maart/april 2018 maximaal aanwezige 53 auto's zijn dus niet meer representatief. De kans dat deze nieuwe parkeerplaats, door de keuzes van DTH, direct veel te klein blijkt te zijn, is heel groot.

Dat weet DTH ook. Ze heeft in het verleden, gelijktijdig met wat ze nu aanvraagt, niet voor niets ook andere plannen gepresenteerd. Het door DTH genoemde vertrekpunt is het schetsboek uit 2014. De kans dat DTH haar andere tekeningen



zal aanvragen, waarbij ze de nu aangevraagde parkeerplaats "omklapt" richting het perceel van cliënte, is heel groot.

Dan komt de parkeerplaats op nog veel kortere afstand van het perceel van cliënte en is de overlast dubbel zo groot.

Hetgeen nu wordt aangevraagd duidt naar het idee van cliënte meer op "salamitactiek" dan het zoeken naar een constructieve oplossing.

Op basis van een melding bij de provincie Utrecht worden bomen gekapt.

Bij de gemeente Leusden wordt precies op die locatie een -op voorhand veel te kleine- parkeerplaats aangevraagd.

Ondertussen worden mountainbikepad en d. aangevraagd en al aangelegd. Uw gemeente legt een bouwstop op. En wordt een bestaande parkeerplaats opgeheven.

Zodat te verwachten is dat op heel korte termijn DTH een verdubbeling van de thans aangevraagd parkeerplaats zal aanvragen.

Maar dat is dus geen oplossing. Dat is niet constructief. Dat getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.

##### 5. (Luchtkwaliteit)

De aanleg van een parkeerterrein kan effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het gaat daarbij vooral om verslechtering van luchtkwaliteit door extra uitstoot door verkeer.

##### NO2 en PM10

Langs wegen vormen voornamelijk de normen voor stikstofdioxide (NO2 ) en fijnstof (PM10) een probleem. Onderzoeken van de luchtkwaliteit zullen daarom in hoofdzaak gericht zijn op deze twee stoffen. Dit betekent niet dat de overige stoffen nooit hoeven te worden beschouwd. Bij de toegangsweg van grote parkeerterreinen kan, naast stikstofdioxide en fijnstof, ook benzeen in relevante concentraties aanwezig zijn.

##### Benzeen

In situaties waar sprake is van relatief veel parkeerbewegingen, zoals bij een groot parkeerterreinen, kunnen de jaargemiddelde concentraties benzeen sterk oplopen. Omdat de grenswaarden van benzeen naar de toekomst toe worden aangescherpt is het in deze situaties zinvol om, naast berekeningen voor PM10 en NO2, ook de jaargemiddelde concentratie benzeen te bepalen.

##### Parkeerterreinen

Bij parkeerterreinen in de open lucht is de situatie vaak kritischer. In dat geval zal benzeen op leefniveau worden uitgestoten. In gebieden waar de achtergrondconcentratie voor benzeen hoog is kan dit ertoe leiden dat bij de toegangsweg van het parkeerterrein overschrijding van de grenswaarde optreedt.

Op basis van een berekening met de NSL-Rekentool kan een inschatting gemaakt worden of het een kritische situatie betreft. Voor de toegangsweg van een parkeerterrein kan een berekening worden gedaan, uitgaande van stagnerend verkeer in combinatie met een opgegeven aantal parkeerbewegingen dat gelijk is aan het aantal vervoersbewegingen. Zo wordt rekening gehouden met zowel het aankomen als het wegrijden van het verkeer. Als er met deze berekening een overschrijding van de grenswaarde geconstateerd wordt, betreft het een kritische situatie en is nader onderzoek vereist.

Bij voldoende grote afstand van bron tot beoordelingspunt kan ook de puntbron benadering worden toegepast. Berekeningen kunnen uitgevoerd worden met rekenmodellen die volgens het Nieuw Nationaal Model rekenen.

#### Conclusie

Vastgesteld kan worden dat er in de aanvraag nauwelijks en in uw ontwerpbesluiten geen aandacht is besteed aan NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en benzeen. Er is geen enkele berekening gemaakt, er is geen enkele inschatting gemaakt.

In de ruimtelijke onderbouwing van DTH, pagina 31, wordt slechts vergeleken met de illegale parkeerplaats en vervolgens geoordeeld "dat er niets verslechtert". Dat is echter een onjuiste vergelijking en daarmee een onjuiste conclusie. Uiteraard kan niet vergeleken worden met een illegale situatie, die niet mag bestaan, en dan vaststellen dat er niets zou verslechteren.

Uitgangspunt is dat er nu niets is en dan verslechtert de situatie dus per definitie met de aanleg van een nieuwe parkeerplaats.

Cliënte, als "buurvrouw", vreest voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en benzeen in haar directe omgeving. Dat zal haar woon- en leefklimaat verslechteren.

En in ieder geval heeft u bij uw ontwerp-besluiten niet de relevante feiten en omstandigheden vergaard om tot uw ontwerpbesluiten te komen. Waardoor u ook niet de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen kon afwegen. En u evenmin heeft kunnen bepalen dat/of de voor cliënte nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

#### **6. (Geluid)**

Een parkeerterrein kan effect hebben op het geluidsniveau bij gevoelige functies in de omgeving, zoals woningen en maatschappelijke voorzieningen. Geluid kan hinder veroorzaken en effect hebben op de gezondheid. Het geluidsniveau moet aanvaardbaar zijn.

Cliënte woont direct naast de door DTH gewenste parkeerplaats en zal dus hinder gaan ondervinden die niet aanvaardbaar is.

In een ruimtelijke onderbouwing van DTH moet aangetoond worden dat de realisatie van het parkeerterrein inpasbaar is. Dat is niet gebeurd, op pagina 31



van de ruimtelijke onderbouwing wordt de geluidsoverlast gebagatelliseerd en nauwelijks behandeld.

U behoort bij uw ontwerpbesluiten de geluidsbelasting van het parkeerterrein op de geluidsgevoelige functies in de omgeving, zoals de woning van cliënte en het bos, te beoordelen. Ook dat is niet gebeurd.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening (Wro) heeft de omgeving een zekere mate van bescherming tegen geluid. De hinder die een parkeerterrein veroorzaakt moet aanvaardbaar zijn. Hierbij gaat het om het geluid van het verkeer. Bijvoorbeeld de inrit van het parkeerterrein, het openen en dichtslaan van portieren, het starten van de motor en het wegrijden, etc.. Dat heeft u niet getoetst.

U bent evenmin nagegaan of DTH gezien moet worden als een "inrichting" in de zin van de Wet milieubeheer en of u bijvoorbeeld de Brochure 'Bedrijven en milieuzonering' moet toepassen.

#### Conclusie

Vastgesteld kan worden dat er in de aanvraag nauwelijks en in uw ontwerpbesluiten geen aandacht is besteed aan geluid. Er is geen enkele berekening gemaakt, er is geen enkele inschatting gemaakt.

Cliënte, als "buurvrouw", vreest voor geluidsoverlast in haar direct omgeving. Dat zal haar woon- en leefklimaat verslechteren.

En in ieder geval heeft u bij uw ontwerp-besluiten niet de relevante feiten en omstandigheden vergaard om tot uw ontwerpbesluiten te komen. Waardoor u ook niet de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen kon afwegen. En u evenmin heeft kunnen bepalen dat/of de voor cliënte nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

#### **7. (Verkeersafwikkeling)**

De realisatie van een parkeerterrein kan van invloed zijn op de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van omliggende functies. Vaak hangt de parkeervoorziening samen met een andere functie, zoals in dit geval recreatie. De parkeerplaats heeft vermoedelijk geen zelfstandige verkeer aantrekkende werking.

Aangetoond moet worden dat het verkeer goed af te wikkelen is. Ook mag de realisatie van het parkeerterrein geen onaanvaardbaar effect hebben op de bereikbaarheid van omliggende functies.

Bij kleine ingrepen kan dit kwalitatief onderbouwd worden. Bij grote ingrepen wordt dit met een verkeersmodel in beeld gebracht. Het gaat dan onder andere om de verkeersafwikkeling op de kruispunten, de capaciteit van de wegen en de doorstroming.



### Conclusie

Vastgesteld kan worden dat er in de aanvraag noch in uw ontwerpbesluiten enige aandacht is besteed aan de verkeersafwikkeling.

Feit is dat bij realisatie van de nieuwe parkeerplaats er dagelijks vele tientallen/honderden auto's (al dan niet met paardentrailer, aanhanger, fietsenrek met mountainbikes) en/of campers op de Dodeweg zullen gaan afslaan naar de parkeerplaats resp. die weg vanaf de parkeerplaats moeten oprijden.

De Dodeweg is echter een smalle weg, onoverzichtelijk, waardoor er verkeersonveilige situaties zullen ontstaan, direct naast de woning van cliënte.

Cliënte, als "buurvrouw", vreest voor de te ontstane verkeerssituatie in haar direct omgeving. Dat zal haar woon- en leefklimaat verslechteren.

En in ieder geval heeft u bij uw ontwerp-besluiten niet de relevante feiten en omstandigheden vergaard om tot uw ontwerpbesluiten te komen. Waardoor u ook niet de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen kon afwegen. En u evenmin heeft kunnen bepalen dat/of de voor cliënte nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

### **8. (Natuur en stikstof)**

De realisatie van een parkeerterrein kan een negatief effect hebben op flora en fauna en de instandhouding van natuurgebieden.

Dit kan het gevolg zijn van de aanleg van verharding en het rooien van beplanting, zoals bij deze aanvraag het geval is.

De bescherming van natuur richt zich op beschermde soorten (planten en dieren) en beschermde natuurgebieden of ecologische zones. De realisatie van een parkeerterrein kan effect hebben op de aanwezige soorten en nabijgelegen natuurgebieden.

Soorten kunnen verdwijnen door bijvoorbeeld het aanleggen van verharding, rooien van beplanting en dempen van sloten.

Stikstofgevoelige natuurgebieden kunnen in gevaar komen door uitstoot van stikstof.

Bij de realisatie van parkeervoorzieningen kan er een toename zijn van stikstofuitstoot. Deze stikstofuitstoot is het gevolg van extra verkeer of verkeer dat dicht bij de natuurgebieden komt.

Bij de realisatie van een parkeerterrein is daarom ecologisch onderzoek nodig. In dit onderzoek wordt in beeld gebracht:

- of er beschermde soorten (planten, dieren) aanwezig zijn en
- of er beschermde natuurgebieden of ecologische zones in de omgeving zijn

- of er sprake is van een toename van stikstof.

Zijn er beschermde soorten of gebieden in of bij de locatie? Dan bevat het onderzoek een beoordeling of de ontwikkeling een negatief effect heeft op deze soorten en natuurgebieden. Is er een mogelijk negatief effect op beschermde soorten of gebieden? Dan moeten er maatregelen worden genomen. Soms is er een ontheffing nodig van de Wet natuurbescherming.

Als er sprake is van een stikstoftoename, dan is er bij bestemmingsplannen in principe een passende beoordeling en Planmer nodig. Bij een omgevingsvergunning afwijken is er een melding of vergunning op basis van de Wet Natuurbescherming nodig.

#### Conclusie

DTH heeft onderzoek in de vorm van een QuickScan naar flora en fauna laten verrichten en stelt op basis daarvan, kort gezegd, dat het allemaal wel mee valt.

Onjuist is echter dat het steeds vergeleken wordt met “verplaatsing van de bestaande parkeerplaats”. Er is geen legale bestaande parkeerplaats. Er wordt dus niets “verplaatst”. Er wordt een nieuwe parkeerplaats gecreëerd.

Onjuist is ook dat er geen beschermde soorten zouden zijn. Cliënte neemt tal van beschermde soorten waar, waaronder roofvogels (havik en buizerd), reeën (met kalveren), boommarters, eekhoorns, etc.. Er zitten tal van grote nesten in de bomen.

En in de QuickScan en in de ruimtelijke onderbouwing van DTH wordt geen aandacht besteed aan de stikstoftoename die het parkeerterrein tot gevolg zal hebben.

Cliënte, als “buurvrouw”, vreest voor de aantasting van de natuur en de toename van stikstof. Dat zal haar woon- en leefklimaat verslechteren.

En in ieder geval heeft u bij uw ontwerp-besluiten niet de relevante feiten en omstandigheden vergaard om tot uw ontwerpbesluiten te komen. Waardoor u ook niet de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen kon afwegen. En u evenmin heeft kunnen bepalen dat/of de voor cliënte nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

#### **9. (Water)**

De aanleg van een parkeerterrein kan leiden tot een toename van verharding en/of het dempen van sloten. Vaak is dan watercompensatie nodig.

Bij een toename van verhard oppervlak of als er werkzaamheden plaatsvinden in een (zone naast een) waterkering, is er een watertoets nodig. In de watertoets

wordt beoordeeld of de ontwikkeling effect heeft op de waterhuishouding. Het gaat daarbij om waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid. Ook vindt overleg plaats met de waterbeheerder.

In het beleid van de waterbeheerder staat of de toename aan verhard oppervlak gecompenseerd moet worden. Hiervoor kan de aanleg van extra wateroppervlak nodig zijn. Dit is wel afhankelijk van de locatie en bodemgesteldheid. Sommige waterbeheerders hanteren ook een ondergrens. Als het gaat om een kleinschalige ontwikkeling is watercompensatie niet altijd nodig.

Bij de realisatie van een parkeerterrein is soms ook sprake van het dempen of verleggen van sloten. Dit dempen moet ook gecompenseerd worden.

#### Conclusie

Vastgesteld kan worden dat er in de ruimtelijke onderbouwing bij de aanvraag op pagina 33 enigszins en in uw ontwerpbesluiten geen aandacht is besteed aan water. Er zou door DTH een watertoets hebben plaatsgevonden.

Maar er is in het gebied een waterloop, de afwatering van het naastgelegen natuurgebied Het Hazewater. Onder fietspad en de Dodeweg door, in een sloot aan de overkant.

Waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid zijn naar de mening van cliënte dus niet afdoende gezien.

Ook kan zij uit uw stukken niet afleiden dat er overleg heeft plaatsgevonden met de waterbeheerder en dat die positief zou hebben geadviseerd.

Cliënte, als "buurvrouw", vreest voor de te ontstane situatie op watergebied in haar direct omgeving. Dat zal haar woon- en leefklimaat verslechteren.

En in ieder geval heeft u bij uw ontwerp-besluiten niet de relevante feiten en omstandigheden vergaard om tot uw ontwerpbesluiten te komen. Waardoor u ook niet de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen kon afwegen. En u evenmin heeft kunnen bepalen dat/of de voor cliënte nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

#### **10. (Bodem)**

De bodemkwaliteit ter plaatste van een nieuwe ontwikkeling moet voldoende zijn voor de te realiseren functie. Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit door aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet (bijvoorbeeld graafwerkzaamheden). Dit is het zogenaamde stand still-beginsel.

Als de geldende bestemming wijzigt of via een omgevingsvergunning afgeweken

wordt van het geldende bestemmingsplan, is bodemonderzoek nodig.

In ieder geval gaat het om verkennend bodemonderzoek. Hierbij worden de beschikbare gegevens beoordeeld. Dit zijn bijvoorbeeld bodemkwaliteitskaarten en al uitgevoerde bodemonderzoeken.

#### Conclusie

Vastgesteld kan worden dat er in de ruimtelijke onderbouwing bij de aanvraag op pagina 26 nauwelijks en in uw ontwerpbesluiten geen aandacht is besteed aan bodem. Er heeft geen bodemonderzoek plaatsgevonden.

Cliënte is het vanuit de Melding bij de provincie in het kader van de Wet Natuurbescherming die DTH deed op 3.2.2021 bekend dat DTH wel onderzoek heeft laten doen naar de bodem ter plaatse van de illegale parkeerplaats. Die blijkt te zijn vervuild, sanering is noodzakelijk. Op de tekening bij die melding, locatie B 807, noteert DTH immers "te saneren".

Klaarblijkelijk is er door het illegale parkeren olie en overige verontreinigende stoffen in de bodem en het grondwater gelopen? Het is cliënte bekend dat de grond ook met puin is verhard.

Het komt cliënte voor dat door het creëren van een enigszins verharde nieuwe parkeerplaats, een nieuwe bodemverontreinigende activiteit wordt mogelijk gemaakt.

Cliënte, als "buurvrouw", vreest voor de te ontstane situatie op bodemverontreinigingsgebied in haar directe omgeving. Dat zal haar woon- en leefklimaat verslechteren.

En in ieder geval heeft u bij uw ontwerp-besluiten niet de relevante feiten en omstandigheden vergaard om tot uw ontwerpbesluiten te komen. Waardoor u ook niet de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen kon afwegen. En u evenmin heeft kunnen bepalen dat/of de voor cliënte nadelige gevolgen van het besluit onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

#### **Zienswijze op verlening resp. buiten behandeling laten aanvraag**

11.

- A. U verleent vergunning voor het bouwen van een afsluitvoorziening, informatiebord(en) en voorziening om paarden te zadelen en te verzorgen

Cliënte ziet niet dat dit bouwen binnen het bestemmingsplan valt. Maar bovendien is het onlosmakelijk verbonden met de rest van de aanvraag, zodat u ook dit deel moet afwijzen nu u de rest van de aanvraag afwijst.



- B. U laat buiten behandeling de aanvraag voor zover het gaat om een grondkering of damwand langs de Dodeweg en de oostzijde van de nieuwe parkeerplaats ter voorkoming van inschijnende koplampen van auto's omdat het geen bouwwerk zou betreffen.

Cliënte merkt op dat zij meent dat een damwand wel een bouwwerk, geen gebouw zijnde, is. Dan had de vergunningaanvraag moeten worden afgewezen op de hiervoor sub A genoemde grond.

- C. U laat buiten behandeling het aanleggen of veranderen van een weg ter plaatse van de nieuwe parkeerplaats. Het zou niet onder de werking van art 2.11 APV vallen.

Cliënte merkt op dat in de bestemming Bos en Natuur er een vergunning nodig is voor het aanleggen en verharderen van wegen en paden. Dan had de vergunningaanvraag moeten worden afgewezen op de hiervoor sub A genoemde grond.

- D. U verleent vergunning voor het plaatsen van straatmeubilair, zoals informatiebord, afvalbak en afsluitboom. Het zou conform het bestemmingsplan zijn.


Cliënte merkt hieromtrent op dat het onlosmakelijk verbonden is met de rest van de aanvraag, zodat u ook dit deel moet afwijzen nu u de rest van de aanvraag afwijst.

12.

Gelet op het bovenstaande is cliënte van mening dat u uw ontwerpen moet herzien, in die zin dat de afwijzingsgronden moeten worden uitgebreid met bovengenoemde afwijzingsgronden en dat zowel de vergunningaanvraag als de Vvgb integraal moeten worden geweigerd.

Vertrouwende u met het vorenstaande naar behoren te hebben geïnformeerd en in afwachting van uw berichten.

Hoogachtend,

  
advocaat



