

Beantwoording zienswijzen in het kader van het projectbesluit ex artikel 3.10 Wet ruimtelijke ordening (geldend voor 01-10-2010) voor het project "Villa Molenberg" aan de Teersmortelweg te Wijchen

Met ingang van donderdag 28 april 2011 heeft, gedurende een termijn van 6 weken, het voornemen om projectbesluit en bouwvergunning te verlenen voor de realisatie van het project "Villa Molenberg" aan de Teersmortelweg te Wijchen. Het project bestaat uit 6 appartementen verdeeld over de eerste en tweede verdieping. Op de begane grond wordt een (kantoor)ruimte gereserveerd voor commerciële dienstverlening zonder baliefunctie. Het pand wordt voorzien van een parkeergarage. Binnen de gestelde termijn zijn door een aantal omwonenden zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen richten zich op diverse onderdelen van de ter visie gelegde stukken en worden in deze beantwoording puntsgewijs behandeld.

Zienswijze Schipperus Advocatuur

mw. (Caren) Schipperus, namens mw. J.M.A. Sengers en de heer C.A.M. Sommerdijk wonende aan de Baron d'Osysteet 24 te Wijchen (per brief d.d. 27 mei 2011, ontvangen 30 mei 2011)

Zienswijze:

Het is onjuist om te stellen dat het huidige plan gedragen wordt door omwonenden.

De overwegingen op dit punt worden in de ruimtelijke onderbouwing aangepast. Aan de planvorming is een voorbereidingsbesluit vooraf gegaan waar de buurt nauw bij betrokken is geweest. Op 30 september 2008 is begonnen met een informatieavond voor de buurt, gevolgd door twee interactieve werksessies op 16 december 2008 en 20 januari 2009. Voor deze benadering is gekozen om draagvlak te creëren in de omgeving van het plangebied en tot voor een ieder acceptabel ontwerp te komen. Hierbij zijn de belangen van de omwonenden gewogen tegen de belangen van de initiatiefnemer. De belangen van de omwonenden zijn in hoofdzaak gelegen in de ingreep in de fysieke leefomgeving welke het bouwplan veroorzaakt. Hierbij is uitgegaan van de vigerende planologische mogelijkheden, een redelijk uitgangspunt. De ontwikkelaar had aanvankelijk een plan voor een gebouw met 18 appartementen welke ook het naburige perceel besloeg. Dit riep weerstand op in de buurt. In reactie hierop is een aangepast ontwerp ontwikkeld. Uiteindelijk zijn drie ontwerpen gepresenteerd tijdens voornoemde werksessies. Twee van de drie werksessies bleken bespreekbaar in de buurt. Het ontwerp met twee grondgebonden woningen had de voorkeur, het ontwerp met 9 appartementen bleek bespreekbaar. In beide ontwerpen zou het naastgelegen perceel niet langer worden betrokken. De aldaar aanwezige woning blijft in beide ontwerpen gehandhaafd. Het ontwerp met de grondgebonden woningen bleek financieel niet uitvoerbaar voor de ontwikkelaar. Vandaar dat het ontwerp met 9 appartementen in procedure is gebracht. Een ontwerp dat op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, voldoet aan de redelijke eisen van welstand én niet in betekenende mate afwijkt van de bestaande planologische mogelijkheden.

Zienswijze:

In de ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven dat het plan niet geheel past binnen de wijzigingsbevoegdheid van het bestemmingsplan. Dit is nogal een understatement.

Dit onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing wordt aangepast. Het klopt dat het bouwplan niet past in de wijzigingsbevoegdheid. Uit de tekst opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing bij het ontwerp zou kunnen worden afgeleid dat hier aansluiting bij is gezocht. Dat is niet het geval. Het gebied waarop de wijzigingsbevoegdheid van toepassing is, is ook veel groter dan het plangebied.

Zienswijze:

In de ruimtelijke onderbouwing is nergens een verantwoording te vinden die uitlegt waarom in 1993 uitging van een type woningbouw die zich laat kwalificeren als eengezinswoningen, ongestapeld met een stedenbouwkundige opzet die uitgaat van 'lucht en ruimte' tussen de bebouwing, thans kiest voor een type woningbouw die zich laat kwalificeren als gestapeld en massief, inclusief commerciële functies.

Hier wordt gerefereerd aan de wijzigingsbevoegdheid in relatie met de bebouwingsvoorschriften voor de bestemming wonen. Zoals reeds eerder aangegeven geldt de wijzigingsbevoegdheid voor een

groter gebied dan alleen het plangebied. De wijzigingsbevoegdheid is uit het bestemmingsplan is inmiddels bijna 20 jaar geleden geformuleerd. Met de wijzigingsbevoegdheid is destijds een transformatie van het plangebied beoogd naar een woongebied. Inmiddels heeft het gebied als gevolg van een aantal autonome ontwikkelingen een gemengd karakter gekregen. Op het gedeelte van de Teersmortelweg tot aan de Baron d'Osysteestraat is reeds een makelaar en een fysiotherapeut gevestigd gemengd met wonen. Het plan sluit hier goed bij aan. De doelstelling van de wijzigingsbevoegdheid is inmiddels achterhaald. Daarbij dient in ogenschouw te worden genomen dat "dienstverlening" in hoofdzaak de vigerende bestemming van het plangebied is. Binnen deze bestemming zijn diverse commerciële functies toegestaan en kan omvangrijke bebouwing worden gerealiseerd. Daarnaast kan worden opgemerkt dat de welstandscommissie zich expliciet heeft uitgelaten over de stedenbouwkundige inpassing van het plan. De welstandscommissie is van oordeel dat er voldoende ruimte tussen de bouwvolumes aanwezig is.

In de ruimtelijke onderbouwing is een aanvullende stedenbouwkundige onderbouwing van het project opgenomen.

Zienswijze:

Het college lijkt ervan uit te gaan dat het bouwvolume dat op grond van het bestemmingsplan ter plaatse van de erfgrans met Baron d'Osysteestraat 24 zou kunnen worden opgericht, min of meer overeenkomt met het bouwvolume dat middels het projectbesluit mogelijk wordt gemaakt. Deze veronderstelling is onjuist. Met een maximaal toegestane goothoogte van 3 meter kan de nokhoogte de facto niet hoger zijn dan maximaal 6 meter.

De bebouwingsmogelijkheden worden slechts begrensd door een bouwvlak en een goothoogte. De redenering dat de nokhoogte dan niet hoger kan zijn dan 6 meter klopt niet. Om dit beter inzichtelijk te maken is een massastudie opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. Hieruit kan worden afgeleid dat de invloed van het gebouw niet verder gaat dan de mogelijkheden welke het bestemmingsplan nu biedt. De achterliggende tuin wordt zo veel mogelijk gerespecteerd door een afstand van 2 meter tot de perceelsgrens in acht te nemen. In de vigerende planologische situatie is het mogelijk om in de erfgrans te bouwen.

Zienswijze:

Het bouwplan is ten dele gesitueerd op de bestemming groenvoorziening. In de stukken wordt niet gemotiveerd waarom het verantwoord is om met het projectbesluit van die bestemming af te wijken.

In de ruimtelijke onderbouwing wordt inderdaad slechts geconstateerd dat voor een (heel beperkt) gedeelte wordt gebouwd binnen de groenbestemming. Er is niet nader aangegeven waarom dit gerechtvaardigd is. De ruimtelijke onderbouwing wordt op dit onderdeel nader gemotiveerd.

Zienswijze:

Er kan niet worden voorzien in het voorgeschreven parkeerplaatsen op eigen terrein.

Er wordt gesteld dat de parkeerplaatsen niet geheel op eigen terrein kunnen worden gerealiseerd omdat de 6 parkeerplaatsen op maaiveldniveau ten dele zijn voorzien buiten kadastrale eigendommen van de aanvrager. Deze constatering is juist. Een oppervlakte van ca 15 m² wordt verkocht aan de aanvrager. Met de verkoop van deze grond liggen de parkeerplaatsen binnen de eigendomsgrenzen.

Zienswijze:

Heeft het college wel voldoende mandaat/bevoegdheid om op deze aanvraag om projectbesluit te beschikken?

In de delegatieverordening 2008 (vastgesteld 30 oktober 2008) heeft de gemeenteraad de bevoegdheid tot het vaststellen van een projectbesluit voor een aantal nader omschreven gevallen gedelegeerd aan het college. Op basis van deze verordening is het college bevoegd om een projectbesluit te nemen voor projecten voor woonfuncties en dienstverlening binnen de bebouwde kom. Het college is derhalve bevoegd om op de aanvraag te beschikken.

Zienswijze:

De voorgenomen bebouwing die middels een projectbesluit mogelijk wordt gemaakt heeft voor cliënten onevenredig nadelig gevolgen. Genoemd wordt verminderd uitzicht, vrees voor schade ten

gevolge van de bouwwerkzaamheden, vermindering van privacy, overlast van de toe- en uitrit van de parkeerkelder, planschade.

Zoals eerder in deze zienswijzennota aangegeven is er een uitgebreid voorbereidingstraject aan de aanvraag vooraf gegaan. In dit voorbereidingstraject zijn de omwonenden actief betrokken bij de planvorming. Het gebouw dat thans voorligt is veel kleiner dan het eerste ontwerp dat voorzag in 18 appartementen en tevens het naastgelegen perceel besloeg. Het college is van oordeel dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van omwonenden met dit ontwerp. De massa is vergelijkbaar met wat reeds planologisch mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan. Het college waardeert het dat het ontwerp aan de achterzijde een afstand van 2 meter tot de perceelsgrens respecteert en dat voor de visuele afscherming van deze achtergevel leibomen worden geplaatst. Het is niet de verwachting dat er planschade voor de omgeving optreedt. Daarnaast voorziet de Wet op de ruimtelijke ordening wel in de mogelijkheid om een tegemoetkoming in planschade te vragen aan ons college. Indien omwonenden van het plangebied van mening zijn dat er niettemin planschade optreedt kunnen zij op basis van de "Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade 2008" verzoeken om tegemoetkoming hierin. Er zal dan een onafhankelijke externe adviseur worden ingeschakeld om te beoordelen of er sprake is van planschade.

Optredende schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden dienen in beginsel te worden vergoed door de ontwikkelaar. De vrees voor optredende bouwschade is geen grond om geen medewerking te verlenen. Het vigerende bestemmingsplan staat ook (vervangende) nieuwbouw toe, zelfs in de erfgronden. De omwonenden worden in dit opzicht niet in een nadeligere positie geplaatst. De bewoners van het achterliggende perceel vrezen voor afname van privacy ten opzichte van de huidige situatie. Het college is van mening dat bij deze vergelijking moet worden uitgegaan van de planologische mogelijkheden moet zijn en niet van de feitelijke situatie. De initiatiefnemer is naar mening van het college op een respectvolle manier met de privacybelangen van de bewoners aan de achterzijde van het plangebied omgegaan door 2 meter afstand tot de perceelsgrens in acht te nemen en de achterzijde uit te voeren met (ondoorzichtige) glasblokken in plaats van "normale" ramen. De bewoners van het aangrenzende perceel vrezen voor geluidsoverlast ten gevolge van het verkeer in en uit de parkeergarage. De toegang naar de parkeergarage is wordt half verdiept uitgevoerd en ommuurd. Het geluid van de auto's wordt hiermee afgeschermd. Voor onevenredige geluidsoverlast hoeft niet te worden gevreesd.

Zienswijze:

In juli 2010 heeft de gemeente stukken ter inzage gelegd die in de toenmalige ruimtelijke onderbouwing waren opgenomen. Het betrof hier o.a. een set bestemmingsregels in combinatie met een verbeelding. Van bouwregels die aangeven welke nok- en goothoogte aan de orde zijn, is niet gebleken. Van een deugdelijke verbeelding en deugdelijke bouwregels waar het plan aan getoetst kan worden, is derhalve geen sprake.

De stelling dat er stukken ter visie hebben gelegen kan niet worden gevolgd. In de genoemde periode hebben geen stukken aangaande dit plan ter visie gelegen. Wel is het zo dat aanvankelijke een voorontwerp ruimtelijke onderbouwing met plankaart en bouwvoorschriften was opgesteld door de ontwikkelaar. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 1 september 2010 (201004647/1/H1) is het voorontwerp aangepast naar een versie met een besluitvlak in plaats van een plankaart en zonder bouwvoorschriften. Uit voornoemde uitspraak vloeit voort dat de bevoegdheid een projectbesluit te nemen, gelet op artikel 3.10, eerste lid, gelezen in verbinding met artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder f van de Wet ruimtelijke ordening, slechts kan worden aangewend voor het verwezenlijken van een (concreet) project. Het projectbesluit heeft, gelet op artikel 1.1, eerste lid, aanhef en onder f, van de Wet ruimtelijke ordening, alleen tot gevolg dat voor het desbetreffende project (lees: het bouwplan RB 20100397) het bestemmingsplan opzij gezet wordt. Het is ook niet noodzakelijk, zelfs niet mogelijk voorschriften en een plankaart in een projectbesluit op te nemen waar het bouwplan aan kan worden getoetst.

Zienswijze:

Het bouwplan is niet in overeenstemming met de redelijke eisen van welstand.

Het bouwplan "Villa Molenberg" is op 12 mei 2009 voorgelegd aan de welstandscommissie. De welstandscommissie heeft het plan beoordeeld en is van mening dat het plan niet in strijd is met de

redelijke eisen van welstand. Nadien is het plan slechts op (voor welstand) ondergeschikte onderdelen passend binnen het oorspronkelijke advies aangepast. De aangepaste ontwerpen zijn aan de welstandscommissie voorgelegd (16-5-2011) en akkoord bevonden (stempeladvies). De door de welstandscommissie gewaarmerkte tekeningen hebben bij de stukken ter visie gelegen. Uit oogpunt van zorgvuldige besluitvorming is het laatste ontwerp op 23 juni 2011 nogmaals aan de welstandscommissie voorgelegd. In dit advies heeft de welstandscommissie gemotiveerd aangegeven hoe ze tot het positieve advies van 16 mei 2011 was gekomen.

Zienswijze bewoners Spoorstraat

Familie Schipper-Jacobs, Spoorstraat 62 (6602 AZ), Familie Bergshoeff, Spoorstraat 64 (6602 AZ), De heren Van Doorn, Spoorstraat 85 (6602 AX), Familie Aalbers, Spoorstraat 81 (6602 AX), Familie Looijmans, Spoorstraat 79, allen te Wijchen (per brief d.d.9 mei 2011, ontvangen 12 mei 2011)

Zienswijze:

Er is onvoldoende rekening gehouden met de extra verkeersdruk die de bouw van een appartementencomplex met commerciële ruimte met zich meebrengt

Het is niet de verwachting dat het initiatief "Villa Molenberg" in totaal extra verkeersgeneratie met zich mee brengt ten opzichte van de eerdere functie van het perceel. In de commerciële ruimte wordt een kantoorlocatie zonder baliefunctie toegestaan. Met de berekening van de parkeernorm en daarmee samenhangende verkeersgeneratie is hiermee rekening gehouden. De aanvraag die er nu ligt ziet op de vestiging van een advocatenkantoor in de commerciële ruimte. Deze functie past binnen de beperking 'kantoren zonder baliefunctie' (bezoek komt alleen op afspraak). Daardoor is er geen grote verkeersintensiteit te verwachten op de Teersmortelweg. Het aantal verkeersbewegingen per etmaal voor de woningen is ca 40, voor het kantoor zonder baliefunctie ca 45: Totaal 85 motorvoertuigen per etmaal. Voor een woonstraat is deze toename geen buitenproportioneel groei die waardoor maatregelen genoodzaakt zijn. In de weekenden ligt dat lager omdat het advocatenkantoor dan gesloten is. Voor de dansstudio was dit op weekdays ca 105 verkeersbewegingen per etmaal en in het weekend ca 100. Op basis van de kengetallen lijkt de verkeersintensiteit zelfs af te nemen, zeker 's avonds en in de weekenden.

Zienswijze:

De verkeersveiligheid is in het geding. Er wordt een alternatieve ontsluiting op de Stationslaan voorgesteld.

Het ontsluiten (van woningen) op een hoofdverkeersontsluitingsweg (de Stationslaan) is uit oogpunt van verkeersveiligheid onmogelijke en ongewenst. De Teersmortelweg is uitermate geschikt voor een (veilige) ontsluiting van het project. Er worden eveneens zorgen geuit over de parkeerplaatsen: deze zouden door de treinforenzen gebruikt worden en niet voor de woon-/ werkfunctie beschikbaar zijn. Tijdens de aanleg zijn de parkeerplaatsen ook niet beschikbaar voor forenzen. Gedurende deze periode zoeken zij al een alternatief. Eveneens zien we nu de Teersmortelweg ook niet volledig vol met auto's van treinforenzen staan. Het ligt in de lijn der verwachting dat de nieuwe parkeerplaatsen gewoon gebruikt kunnen worden voor de functies zoals verwacht. Het is eventueel mogelijk om de parkeerplaatsen te 'labelen' (bordje erbij) indien dit noodzakelijk blijkt om het gebruik te reguleren. Met het aangedragen alternatief ontstaat geen verkeersveilige situatie aangezien de aantrekkende werking van deze route alsmaar groter wordt. De inrichting van deze kruising is niet gericht om ter plaatse een aansluiting te maken. De Stationslaan is een ontsluitingsweg waar inritten, uitwegen of afslagen potentiële conflictpunten opleveren die de verkeersveiligheid verslechteren.