

Nota beantwoording zienswijzen Cronenburgh blok D Loenen aan de Vecht (140896)

Op 24 december 2014 hebben wij de aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor de nieuwbouw van tien geschakelde woningen in blok D, bouwnummers 104 t/m 113 in het bestemmingsplan Cronenburgh, te Loenen aan de Vecht. Blijkens de publicaties in de Staatscourant, Vechtstroom, de gemeentelijke website en www.ruimtelijkeplannen.nl is het ontwerpbesluit omgevingsvergunning Cronenburgh fase 3 blok D overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht met ingang van vrijdag 13 maart t/m donderdag 23 april 2015 ter visie gelegd.

In deze periode zijn er twee zienswijzen ingekomen.¹

Reclamant I

Gijs Heutenink Advocaten
Mw. E.M. van Bommel
Keizersgracht 477
Amsterdam

Namens
Mw.S.J.M. Bank en dhr. J.J. Eveleens
Bulthuisweg 17
3632 JL Loenen aan de Vecht
Brief d.d. 22 april 2015, ingekomen (per fax) 22 april 2015

Reclamant II

Dhr. V.N. Bohté en mw. W.T.H. Bohté-Horsten
Bulthuisweg 16
3632 JL Loenen aan de Vecht
Brief d.d. 22 april 2015, ingekomen 23 april 2015

1. Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn tijdig ingediend indien ze binnen de termijn zijn verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn zijn ontvangen (artikel 3:16 lid 3 jo. 6:9 lid 2 Awb). Reclamant I heeft op 22 april 2015 de zienswijze per fax verzonden. Op deze datum is de zienswijze ook ontvangen. Reclamant II heeft op 22 april 2015 een zienswijze ingediend. Deze zienswijze is op 23 april 2015 ontvangen.

2. Zienswijzen

2.1 Reclamant I

2.1.1. Inhoud van het plan

Reclamant I. geeft aan dat het ontwerpbesluit ziet op de bouw van 10 aaneen gebouwde woningen in de nieuwbouwwijk Cronenburgh in Loenen aan de Vecht. In het geldende bestemmingsplan Cronenburgh is het projectgebied fase III blok D nog bestemd voor 6 twee-onder-een-kapwoningen en 1 vrijstaande woning. Na de vaststelling van het bestemmingsplan zijn de marktomstandigheden veranderd, reden waarom voor fase III blok D het onderhavige alternatieve bouwplan is vervaardigd voor woningen in een lagere prijsklasse. Daarnaast is de verkaveling en de parkeersituatie aangepast.

Reactie

In aanvulling op hetgeen Reclamant I stelt, merkt het college op dat de voorgestelde bouw van 10 aaneengeschakelde woningen in strijd is met het bestemmingsplan voor wat betreft de situering van een deel van de woningen buiten het bouwblok, het aantal toegestane woningen en de bouwhoogte.

Met betrekking tot de ingebrachte zienswijze verwijzen Burgemeester en wethouders in eerste instantie naar de Ruimtelijke onderbouwing van SAB d.d. 25 juni 2015 alsmede naar het feit dat de aanvraag voldoet aan hoofdstuk 4 van het "Afwijkingenbeleid gemeente Stichtse Vecht 2014". Zoals nader gemotiveerd in het concept besluit wordt deze ruimtelijke ontwikkeling toegestaan aangezien deze beantwoordt en voldoet aan nader gestelde voorwaarden bij het afwijkingenbeleid. In dit kader

¹ Indieners van de zienswijzen worden in deze nota aangeduid als Reclamant.

wordt eenvoudigheidshalve daarnaar verwezen.

2.1.2 Ligging parkeerplaatsen

Als gevolg van de toename van het aantal woningen worden extra parkeerplaatsen aangelegd waarvan 3 op het binnenterrein, 2 in de aanliggende straten en 2 in de garages. Het binnenterrein wordt daarvoor vergroot. Deze aanpassing heeft tot gevolg dat direct grenzend aan de achtertuin van Reclamant I. 4 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Voor Reclamant I. is deze wijziging onaanvaardbaar.

Met het verkavelingsplan wordt miskend dat zich tussen de tuin van Reclamant I. en de beoogde parkeerplaatsen geen erfafscheiding bevindt. Dat betekent dat de parkeerplaatsen direct aan de tuin van Reclamant I. worden gerealiseerd. In de eerste plaats heeft dit een onaanvaardbare inbreuk op de privacy van Reclamant I. tot gevolg, nu aankomend en vertrekkend verkeer direct zicht op de tuin en de woning van Reclamant I. heeft. Daarnaast wordt Reclamant I. geconfronteerd met aanzienlijke geluidsoverlast als gevolg van deze verkeersbewegingen.

Van belang is verder dat het peil van de straat ongeveer 30 tot 40 cm lager is dan het peil van de tuin van Reclamant I. Door het gebruik van de parkeerplaatsen zal de tuin van Reclamant I. als gevolg van dit hoogteverschil gaan afkalven, met alle schade van dien.

Nog afgezien van de schending van de belangen van Reclamant I., leidt dit verkavelingsplan volgens Reclamant I. ook in Stedenbouwkundig opzicht tot een onaanvaardbare situatie.

Gelet op het voorgaande verzoekt Reclamant I. - in ieder geval - (a) medewerking te onthouden aan voormeld plandeel, voor zover binnen dit plandeel parkeren mogelijk wordt gemaakt direct grenzend aan het perceel van Reclamant I., dan wel (b) een voorschrift aan de vergunning te verbinden ter realisatie van een adequate erfafscheiding in de vorm van een scheidingsmuur.

Reactie

In verband met de toename met drie extra woningen worden 7 extra parkeerplaatsen gecreëerd. Het nieuwe verkavelingsplan voorziet niet in een erfafscheiding tussen de achtertuin van het perceel van Reclamant I. en de 4 aan te brengen parkeerplaatsen naast dit perceel. Iedere eigenaar is gerechtigd zijn eigen perceel af te scheiden, maar daartoe bestaat geen rechtsplicht. Ter wille van gewenste privacy kan Reclamant I. daartoe dan ook zelf besluiten. In de oorspronkelijke opzet van het bestemmingsplan was er ook direct zicht op de tuin en de woning van Reclamant I. door omwonenden.

Niet valt bovendien in te zien dat het toevoegen van een beperkt aantal parkeerplaatsen zou leiden tot een aanzienlijke overlast tengevolge van verkeersbewegingen nu het hier slechts betreft een mandelig binnenterrein van het woongebied (eigen terrein).

Voor zover sprake is van een niveauverschil tussen de tuin van Reclamant I. en het binnenterrein alwaar die parkeerplaatsen gerealiseerd zullen worden, zal volgens initiatiefnemer in ieder geval worden voorzien -voor zover nodig- in grondkerende voorzieningen. Dit betreft echter een civielrechtelijke aangelegenheid tussen initiatiefnemer en Reclamant I.

2.1.3. Strijd met artikel 3.1.6. lid 2 Bro (ladder voor duurzame verstedelijking)

Het plan maakt volgens Reclamant I. een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk, zodat op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna Bro) geldt dat het bestreden besluit inzichtelijk moet maken dat het plan voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Naar de mening van Reclamant I. heeft de gemeente niet aannemelijk gemaakt dat aan de treden van deze ladder is voldaan. Zo is niet inzichtelijk gemaakt in hoeverre door de toevoeging van 10 woningen wordt voorzien in een actuele regionale behoefte. Evenmin is gemotiveerd in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van (andere) beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Het gestelde in paragraaf 3.2.4 van de ruimtelijke onderbouwing en de verwijzing naar het regionale beleid vormt volgens Reclamant I. geen grond voor een ander oordeel. Een van de redenen daarvoor is dat voor een toetsing aan artikel 3.1.6, tweede lid Bro, niet kan worden volstaan met een enkele verwijzing naar beleidsdocumenten als in de beleidsdocumenten zelf een actuele behoefte-raming ontbreekt.²

Reactie

Het begrip ‘stedelijke ontwikkeling’ is gedefinieerd als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaven, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Uit een uitspraak van 5 maart 2014 blijkt dat ook wijzigingen binnen bestaand stedelijk gebied onder dit begrip stedelijke ontwikkeling kunnen vallen.³

Van belang is echter het aantal woningen. Eén nieuwbouwwoning levert volgens de Afdeling geen stedelijke ontwikkeling op in de zin van artikel 1.1.1. eerste lid (onder i) Bro.⁴ De regeling is volgens de Afdeling evenmin van toepassing op een kleinschalige ontwikkeling waarbij zes woningen – drie rechtstreeks en drie via een wijzigingsbevoegdheid – worden mogelijk gemaakt.⁵ Hetzelfde geldt voor een beperkte uitbreiding van een haven en bedrijfsloods⁶, voor zeven woningen in een dorpskern⁷, voor drie woningen, een bedrijfswoning en het gebruik als jachthaven.⁸ Veertien woningen worden door de Afdeling – impliciet – wel als een stedelijke ontwikkeling beschouwd.⁹

Het onderhavige project heeft betrekking op 10 woningen. In principe is het mogelijk om 7 woningen te realiseren. Drie woningen worden toegevoegd. In de lijn met bovengenoemde jurisprudentie kan worden betoogd dat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Uitgaande van de uitspraak van de Afdeling van 18 december 2013¹⁰, betekent het enkele feit dat artikel 3.1.6., tweede lid, Bro niet van toepassing is, niet dat de behoefte aan de mogelijk gemaakte ontwikkeling in het kader van de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan niet hoeft te worden onderbouwd:

“3.3. De Afdeling overweegt dat het begrip woningbouwlocatie in de omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro niet nader is gedefinieerd in het Bro. Voorts ontbreekt in de geschiedenis van de totstandkoming van deze bepaling (nota van toelichting; Stb. 2012, 388) een toelichting op de definitiebepaling van het begrip stedelijke ontwikkeling. Ten aanzien van het begrip bestaand stedelijk gebied is in de geschiedenis van de totstandkoming van deze bepaling (nota van toelichting, blz. 50; Stb. 2012, 388) opgenomen dat in de praktijk zal moeten worden beoordeeld in hoeverre lineaire bebouwing (lintbebouwing) langs wegen, waterwegen of dijken als bestaand stedelijk gebied moet worden aangemerkt.

3.4. In het plan zijn drie woningen rechtstreeks en drie woningen door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt. Voorts is aan het voormalig agrarisch bedrijf een woonbestemming toegekend. Ter Idzard bestaat voornamelijk uit lintbebouwing langs de Idzardaweg. De voorziene woningbouw wordt, behoudens de woning aan de [locatie A], mogelijk gemaakt langs de Hamersweg die haaks op de Idzardaweg staat. Gelet op de kleinschalige woningbouw die het plan mogelijk maakt, is de Afdeling van oordeel dat de raad er terecht van is uitgegaan dat het plan niet voorziet in een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. De in het plan voorziene ontwikkeling kan dan ook niet worden

² Zie ABRvS 25 september 2013, in zaaknr. 201300782/1/R6 en ABRvS 6 november 2013, in zaaknr. 201306573/1/R6

³ ABRvS 5 maart 2014, in zaaknr. 201303469/1/R3 (ECLI:NL:RVS:2014:743)

⁴ ABRvS 14 januari 2014, in zaaknr. 201308263/2/R4 (ECLI:NL:RVS:2014:156)

⁵ ABRvS 18 december 2013, in zaaknr. 201302867/1/R4 (ECLI:NL:RVS:2013:2471)

⁶ ABRvS 30 juli 2014, in zaaknr. 201402114/2/R4 (ECLI:NL:RVS:2014:2977)

⁷ ABRvS 11 juni 2014, in zaaknr. 201306888/1/R2 (ECLI:NL:RVS:2014:2077)

⁸ ABRvS 4 juni 2014, in zaaknr. 201401129/1/R4 en 201401129/2/R4 (ECLI:NL:RVS:2014:2138)

⁹ ABRvS 9 april 2014, in zaaknr. 201307658/1/R4 (ECLI:NL:RVS:2014:1252)

¹⁰ ABRvS 18 december 2013, in zaaknr. 201302867/1/R4 (ECLI:NL:RVS:2013:2471)

aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in deze bepaling van het Bro, zodat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing is. Dit neemt niet weg dat de behoefte aan de mogelijk gemaakte ontwikkeling in het kader van de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan dient te zijn onderbouwd.”

Ten aanzien van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan wordt geconcludeerd dat er reeds concrete gegadigden zijn voor de woningen. Initiatiefnemer heeft reeds aangegeven dat 5 woningen zijn verkocht en 3 woningen onder optie c.q. in het traject komen tot verkoop. Daar worden nu meer- en minderwerk gespreken voor gevoerd met de aspirant kopers. Voor de beleidsmatige verantwoording wordt voorts verwezen naar de overwegingen in de ruimtelijke onderbouwing.

Gelet op de geschetste lijn in de jurisprudentie van de Afdeling, is het college van oordeel dat in deze zaak geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Voorts is de maatschappelijke uitvoerbaarheid voldoende komen vast te staan.

Parkeerbehoefte

Vooralsnog is volgens Reclamant I. in het ontwerpbesluit zeer summier ingegaan op de parkeerbehoefte van het gehele plan. In alinea 3.2.5 (pagina 18) wordt ten aanzien van parkeren het volgende gesteld:

“Voorliggend initiatief betekent een toename van 3 woningen ten opzichte van het aantal woningen dat volgens het geldende bestemmingsplan is toegestaan. Ook het type woningen verandert. Voor de toename van het aantal woningen ten opzichte van het toegestane aantal woningen wordt op het binnenterrein aan de achterzijde van het projectgebied, extra parkeervoorziening gecreëerd door:

- 3 extra parkeerplaatsen te realiseren op het binnenterrein één de achterzijde van het projectgebied;
- extra parkeerruimte; In de garages en het binnen terrein aan de achterzijde van het projectgebied: 2 parkeerplaatsen;
- 1 extra parkeerplek aan de westzijde van de woningen (Ligtelijnweg);
- 1 extra parkeerplek aan de noordzijde van de woningen (Kappeyne van de Coppellolaan).

In totaal worden er voor drie extra woningen, zeven extra parkeerplaatsen in het plangebied van Cronenburgh gecreëerd. Dit komt neer op 2,3 parkeerplaats per woning. Hiermee wordt ruim voldaan aan de minimale gemeentelijke parkeernormering van 2.1 parkeerplaats per woning.”

De wijze waarop de gemeente de parkeerproblematiek heeft benaderd, moet volgens Reclamant I. in strijd worden geacht met artikel 2.5.30 van de Bouwverordening¹¹, omdat:

- de parkeerbehoefte moet worden benaderd vanuit het totaal aantal woningen in plaats van de toename van het aantal woningen ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan;
- de gemeente heeft miskend dat de op het openbare terrein aanwezige parkeerplaatsen niet exclusief beschikbaar zijn ten behoeve van het ontwerpplan.

¹¹ Artikel 2.5.30 lid 1 van de Bouwverordening bepaalt: 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. Deze ruimte mag niet overbimeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Doordat het onderhavige plan voorziet in 14 parkeerplekken op openbaar terrein is sprake van strijd met artikel 3.5.30 van de Bouwverordening. Artikel 2.5.30 lid 1 van de Bouwverordening is immers bedoeld om zeker te stellen dat de parkeerbehoefte die ontstaat door de realisering van een gebouw niet tot extra parkeerdruk en daarmee tot parkeerproblemen leidt. Door parkeerplaatsen in het openbare gebied bij de toepassing van artikel 2.5.30 lid 1 van de Bouwverordening te betrekken, wordt dit uitgangspunt ondergraven. De parkeerplaatsen die tot de openbare weg behoren zijn immers voor een ieder toegankelijk en de vergunninghouder kan niet zelfstandig bewerkstelligen dat die plaatsen daadwerkelijk zullen worden aangewend om te voorzien in de parkeerbehoefte van zijn project.

Reactie

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen de behoefte die voortvloeit uit de realisering van het bouwplan waarop de verleende bouwvergunning betrekking heeft het uitgangspunt.¹² Daarbij hoeft geen rekening te worden gehouden met het bestaande tekort, maar uitsluitend met de additionele parkeerbehoefte ten gevolge van het bouwplan.

Voorts blijkt uit de vaste jurisprudentie van de Afdeling dat er verrekening kan plaatsvinden met de parkeerbehoefte van de bestaande functie.¹³

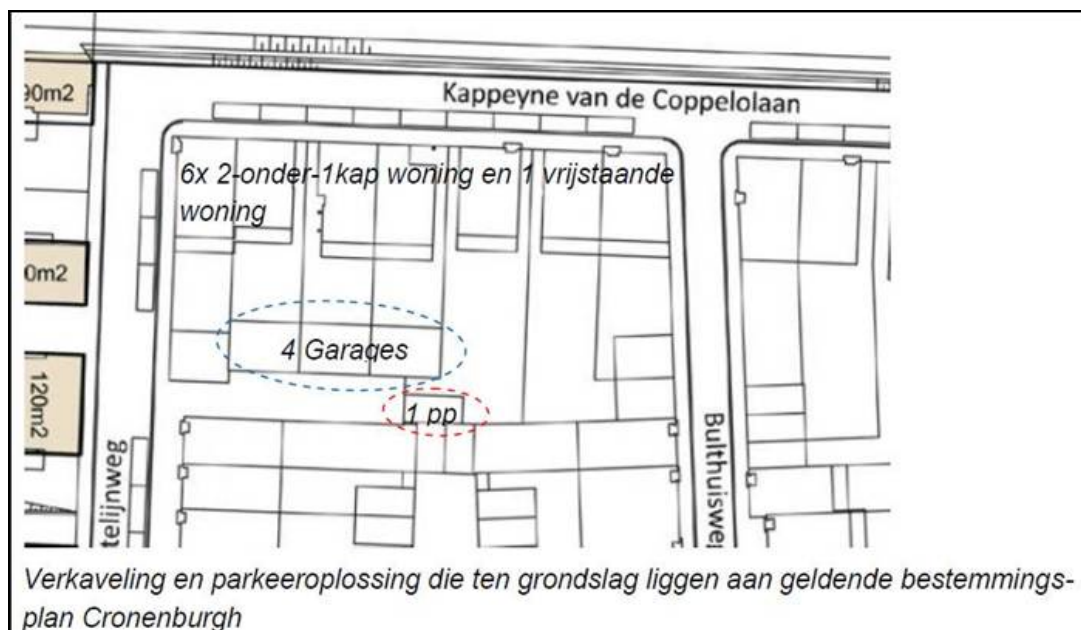
Uitgaande van het aantal woningen dat is toegelaten krachtens het vigerende bestemmingsplan “Cronenburgh” en het daaraan gekoppelde aantal parkeerplaatsen zal, in geval van een planwijziging, uitsluitend rekening behoeven te worden gehouden met het aantal extra woningen dat wordt toegevoegd en het aantal extra toe te voegen parkeerplaatsen. Buiten dat mag bij het in aanmerking nemen van parkeerplaatsen in elk geval mede rekening worden gehouden met de beschikbare parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Het feit op zich dat die parkeerplaatsen niet gemarkeerd c.q. exclusief beschikbaar zijn ten behoeve van het onderhavige projectgebied, doet niet af aan het feit dat deze parkeerplaatsen tevens zullen bijdragen tot het lenigen van de parkeerbehoefte in de naaste omgeving

Ook al zou het gehele bouwplan moeten worden beoordeeld, dan nog voldoet het plan aan de parkeereisen. De locatie moet worden aangemerkt als ‘rest bebouwde kom’ en ‘matig stedelijk’. De parkeernorm is in dat geval 2,0 pp per woning (in de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de ontwerpbesluiting is onterecht uitgegaan van een parkeernorm van 2.1). Tien woningen maal 2,0 pp per woning betreft 20 parkeerplaatsen.

Tabel: b3a-3					
	koop, tussen/hoek				
	Parkeernorm (per woning)				
	centrum	schil centrum	rest bebouwde kom	buitengebied	aandeel bezoekers
sterk stedelijk	1,5	1,7	1,9	2,1	
matig stedelijk	1,6	1,8	2,0	2,1	
weinig stedelijk	1,6	1,9	2,1	2,1	
niet stedelijk	1,6	1,9	2,1	2,1	

¹² Zie bijv. ABRvS 28 maart 2012, in zaaknr. 201106704/1/A1 (ECLI:NL:RVS:2012:BW0179) en ABRvS 9 juli 2014, in zaaknr. 201400471/1/A1 (ECLI:NL:RVS:2014:2566)

¹³ Zie bijv. ABRvS 9 november 2011, in zaaknr. 201102282/1/H1 (ECLI:NL:RVS:2011:BU3762).



Ook moet worden vastgesteld dat de parkeerplaatsen binnen het projectgebied worden aangelegd en dat initiatiefnemer eigenaar is van deze gronden. Voor zover de strijdigheid met de Bouwverordening wordt aangevoerd, kan worden verwezen naar de geldende beleidskaders.

In de bouwverordening van de gemeente Stichtse Vecht is de volgende relevante bepaling opgenomen t.a.v. parkeren:

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. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.

2. (vervallen)

3. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's (parkeerplaats) moet minimaal voldoen aan de volgende afmetingen:

a. bij haaks of gestoken parkeren 2,50 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,5 bij 5,00 m bedragen;

b. voor langsparkeren indien de afmetingen ten minste 2,00 bij 6,00 m en ten hoogste 3,5 m bij 6,00 m bedragen;

c. bij een gehandicapte parkeerplaats 3,50 m bij 5,00 m. (voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst);

d. voor een gehandicapte parkeerplaats indien de afmetingen ten minste 3,00 bij 5,00 m (voor zover die ruimte wel in de lengterichting aan een trottoir grenst) bedragen.

4. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.

5. Het bevoegd gezag kan omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste tot en met het vierde lid, indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; en/of voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

Op grond van artikel 2.5.30, vijfde lid, van de Bouwverordening is het college van burgemeester en wethouders bevoegd om af te wijken van artikel 2.5.30, eerste lid, van de Bouwverordening. In dit geval betreft het 'op andere wijze in de nodige parkeerruimte voorzien'.

Voorts kan worden verwezen naar paragraaf 4.3 van het "Afwijkingenbeleid gemeente Stichtse Vecht 2014" (hierna: Afwijkingenbeleid) :

"Er moet sprake zijn van een normale afwikkeling van verkeer en worden voldaan aan de in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan opgenomen uitgangspunten met betrekking tot parkeren. De regel is dat parkeren op eigen erf dient plaats te vinden of dat de initiatiefnemer op eigen kosten parkeerplaatsen aanlegt in het openbaar gebied."

Zoals reeds is aangegeven, is initiatiefnemer eigenaar van het gehele projectgebied (en dus ook van de gronden waarop de parkeerplaatsen gepland zijn). Van belang is verder dat het Afwijkingenbeleid uitdrukkelijk de mogelijkheid biedt om ten behoeve van het project parkeervoorzieningen in het openbaar gebied te realiseren. Zolang initiatiefnemer dit uit eigen middelen bekostigd. Ook aan deze eis wordt voldaan. In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (hierna GVVP) is vervolgens aangegeven dat "de aanvrager van de bouwvergunning moet aantonen dat het realiseren van

parkeerplaatsen op eigen terrein of aanpassing van het bouwplan niet mogelijk is". De parkeerplaatsen zijn zoals gezegd in eigendom van initiatiefnemer. Het plan voldoet daarmee aan de eisen van het Afwijkingenbeleid en aan het GVVP.

Ingevolge artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna Awb) handelt het bestuursorgaan overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling volgt dat een beleidsregel wordt geacht in algemene zin het resultaat te zijn van een belangenafweging, als bedoeld in artikel 3:4, eerste lid, van de Awb. De afwijkingsbevoegdheid van artikel 4:84 van de Awb ziet op bijzondere gevallen die niet in de beleidsregel zijn verdisconteerd.¹⁴ Aangezien het beleid regels stelt ten aanzien van de aangevraagde activiteiten, kan niet worden afgeweken van het gemeentelijke afwijkingenbeleid. Het college is dus gehouden om met toepassing van artikel 2.5.30, vijfde lid, van de Bouwverordening af te wijken en de geplande parkeerplaatsen (al dan niet) in het openbaar gebied mee te nemen in de berekening van de parkeernorm.

Geluid

In paragraaf 3.3.2 van de ruimtelijke onderbouwing wordt ten aanzien van geluid geconcludeerd dat er geen belemmeringen bestaan voor het realiseren van 10 aaneen gebouwde woningen in plaats van de toegestane 6 twee-onder-een kapwoningen en 1 vrijstaande woning. In dat kader wordt verwezen naar een akoestisch onderzoek van 24 juni 2009 dat destijds in het kader van het bestemmingsplan Cronenburgh is uitgevoerd.

Voor Reclamant I. is van belang dat de effecten van geluid ten aanzien van haar locatie aanvaardbaar zijn. In dat kader dient naar de mening van Reclamant I. in het licht van de Wet Geluidhinder, maar ook in het kader van een goede ruimtelijke ordening, onomstotelijk te worden vastgesteld dat de toename van geluidsbelasting op het pand van Reclamant I. aanvaardbaar zal zijn. In dat kader dient het College nader te motiveren waarom zij van mening is dat het aanzienlijk gedateerde akoestisch onderzoek nog actueel is en aan het onderhavige ontwerp besluit ten grondslag kan worden gelegd. In dat kader is mede van belang dat de parkeersituatie ter plaatse aanzienlijk is gewijzigd en sprake is van een toename van autoverkeer in de directe omgeving. Direct aan de noordzijde van het perceel van Reclamant I. kunnen 4 auto's worden gestald wat een toename van geluidsbelasting met zich zal brengen. Reclamant I. verzoekt het college daarom nader onderzoek te verrichten naar de akoestische situatie en te motiveren dat - ondanks de wijzigingen van het ontwerpbesluit - sprake is van aanvaardbare akoestische gevolgen.

Reactie

In het eerste advies van de omgevingsdienst is aangegeven dat de onderbouwing met betrekking tot geluid niet voldoende was. De gebruikte gegevens waren te oud. Destijds is geadviseerd om bij de onderbouwing gebruik te maken van de geluidskaart voor de gemeente Stichtse Vecht. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen geen belemmering vormt voor de realisatie. De ruimtelijke onderbouwing is op dit punt aangepast.¹⁵

Ten aanzien van de geluidbelasting op de woning van Reclamant I. door parkerende auto's heeft de Omgevingsdienst in het eerdere advies aangegeven dat er geen wettelijke grenswaarden gesteld zijn aan het geluid ten gevolge van parkerende auto's op een openbaar binnenterrein. Wij beschouwen de situatie als een situatie die thuis hoort bij een normaal woon- en leefklimaat. Immers, het betreft een beperkt aantal parkeerplaatsen waar incidenteel korte verkeersbewegingen plaatsvinden. Incidentele

¹⁴ Zie bijv. ABRvS, 9 november 2011, 201101693/1/H1

¹⁵ Zie, 'Ruimtelijke onderbouwing Cronenburgh, fase 3 blok D, gemeente Stichtse Vecht', d.d. 25 juni 2015, projectnummer 140313, blz. 20 e.v.

geluidspieken door bijvoorbeeld het dichtslaan van portieren horen hierbij. Daarnaast kan de parkeerplaats ook door de insprekers zelf worden gebruikt.

In aanvulling daarop is gevraagd inzicht te geven in de geluidsniveaus die bij de woning Bulhuisweg 17 op kunnen treden ten gevolge van de parkeerbewegingen ten gevolge van de vijf parkeerplaatsen op het binnenterrein (waarvan vier direct aangrenzend aan de tuin van de betreffende woning).

Uitgangspunten voor berekeningen

De Omgevingsdienst heeft indicatieve berekeningen uitgevoerd volgens methode I van de Handleiding meten en rekenen industrielawaai. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

Bronvermogen parkerende auto's:	LAeq: 90 dB; Lmax: 100 dB
Afstand bron-ontvanger:	5 meter
Hoogte ontvanger:	1,5 meter
Tijdsduur parkeerbewegingen:	dag: 5 minuten; avond: 3 minuten; nacht: 1 minuut

Uitkomsten

Uit de berekeningen blijkt dat de volgende geluidsniveaus optreden:

Gemiddeld geluidsniveau LAr,LT:	45/48/40 dB in de dag/avond/nachtperiode
Piekniveaus Lmax:	77 dB

Bespreking

Er zijn geen wettelijke grenswaarden gesteld aan het geluid ten gevolge van parkerende auto's op een openbaar binnenterrein. De meest voor de hand liggende beoordelingssystematiek is de richtlijn bedrijven en milieuzonering. De optredende geluidsniveaus zijn hoger dan de richtwaarden die in deze richtlijn zijn opgenomen voor een niet-gemengde omgeving (LAr,LT 45/40/35 dB en Lmax 70/65/60 dB in dag/avond/nachtperiode). Deze beschouwde geluiden horen zodanig thuis in een normale woonomgeving. Bovendien is de tijdsduur waarop de geluidsbelasting plaatsvindt zeer beperkt. Om deze redenen is het acceptabel dat de geluidsniveaus hoger zijn dan de in de richtlijn opgenomen richtwaarden.

Gezien de kanttekeningen hierboven is de toegevoegde waarde van de indicatieve berekeningen beperkt, en kan het nut hiervan in de beantwoording van de zienswijze worden betwijfeld. Immers, het belangrijkste argument is dat de geluiden thuishoren in een woonomgeving en dat er geen wettelijke grenswaarden zijn voor het geluid van de parkerende auto's.

Op basis van de geluidproductieplafond (GPP) heeft het spoor met traject Amsterdam – Utrecht een geluidszone van 900 meter. Aangezien de spoorlijn op een afstand van circa 900 meter ligt, kan gelet op deze afstand met zekerheid worden gesteld dat de voorkeursgrenswaarde niet zal worden overschreden.

Natuur

In de directe omgeving van het ontwerpplan is een aantal beschermingswaardige natuurgebieden gelegen. Het gaat om de gebieden Landgoed Cronenburgh en het bestaande natuurgebied De Nieuwe Brug (EHS) in de oostelijke Vechtplassen. Geheel ongemotiveerd stelt het College zich op het standpunt dat de wezenlijke kenmerken en waarde van de EHS niet zullen worden aangetast door het plan en dat significant negatieve effecten in het Natura 2000 gebied met zekerheid kunnen worden uitgesloten.

Volgens Reclamant I. is gelet op de strenge rechtspraak van de Afdeling deze motivering te beperkt en is een nadere motivering op dit punt noodzakelijk.

Reactie

De afstand van het plangebied tot Landgoed Cronenburgh (meest nabijgelegen EHS-gebied) is ongeveer 600 meter, de afstand tot Oostelijke Vechtplassen is meer dan 1100 meter.

Op basis van deze afstand en de zeer geringe omvang van de bestemmingsplanwijziging (toevoeging van 3 woningen), evenals het feit dat tussen de beschermde gebieden en het plangebied reeds zeer veel bebouwing aanwezig is, kan met zekerheid worden geconcludeerd dat dit niet leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze beschermde gebieden (zowel EHS als Natura 2000). Geluid, licht, trillingen of andere verstorende invloeden vanuit het plangebied zullen geen invloed hebben op de beschermde gebieden, omdat het zeer onwaarschijnlijk is dat deze de beschermde gebieden überhaupt kunnen bereiken gezien de ligging en de afstand. De extra verkeersbewegingen en resultante stikstofuitstoot door drie extra woningen zal niet leiden tot een berekenbare toename van stikstofdepositie op beschermde gebieden. Deze toename valt volledig in het niet tegenover de reeds bestaande verkeersstromen (o.a. N402).

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) zegt het volgende over bestemmingswijzigingen en de Ecologische hoofdstructuur:

Artikel 4.11 Lid 3:

Een ruimtelijk plan bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden, tenzij:

1. er sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheden zijn, of de ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe bebouwing of terreinverharding binnen omheinde militaire terreinen mogelijk maken;
2. negatieve effecten voor de natuur worden zoveel mogelijk beperkt door mitigerende maatregelen en de overblijvende negatieve effecten worden gecompenseerd door inrichting van nieuwe natuur elders, met dien verstande dat:
 - 1° compensatie plaatsvindt in natura in de omgeving van de ruimtelijke ingreep;
 - 2° het ruimtelijk plan waarin de compensatie wordt geregeld, gelijktijdig wordt vastgesteld met het ruimtelijk plan waarin de aantastende ruimtelijke ingreep mogelijk wordt gemaakt, tenzij verzekerd is dat de compensatie wordt gerealiseerd;
 - 3° de compensatie minimaal gelijkwaardig is aan het verlies aan waarden en kenmerken;
3. voor zover compensatie in natura niet mogelijk is in de omgeving en elders ook niet mogelijk is, moet de resterende schade financieel worden gecompenseerd.
1. De toelichting op een ruimtelijk plan bevat een ruimtelijke onderbouwing waaruit blijkt dat aan de genoemde voorwaarden is voldaan en bevat een beschrijving van de in het plangebied voorkomende wezenlijke kenmerken en waarden.

In de provincie Utrecht wordt op grond van 6 toetsingsaspecten bepaald of sprake is van significante aantasting:

1. Bestaande en potentiële waarden van het ecosysteem, inclusief de vereiste omgevingsfactoren (zoals donkerte, bodem, water en milieu).
2. De robuustheid en aaneengeslotenheid van de EHS
3. De aanwezigheid van bijzondere soorten
4. De verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen
5. Behoud van oppervlakte
6. Behoud van samenhang

Dit specifieke geval betreft een uitbreiding van de bouwmogelijkheden met 3 woningen (van 7 naar 10) op minimaal 600 meter afstand in een reeds grotendeels aangelegde woonwijk. Dit zal geen enkele invloed hebben op één of meer van de 6 bovengenoemde toetsingsaspecten. Een significante aantasting vanwege deze bestemmingsplanwijziging kan met zekerheid worden uitgesloten.

Bouwhoogte

Hoewel Reclamant I. er vooralsnog van uitgaat dat de toegestane bouwhoogten geen gevolgen zullen hebben voor de bezonning, uitzicht, lichtinval van de woningen rondom het plangebied, is dit ten onrechte niet onderzocht, dan wel inhoudelijk gemotiveerd. In dat kader verzoekt Reclamant I. deze aspecten alsnog in de besluitvorming mee te nemen.

Reactie

De in het bouwplan voorziene bouwhoogte van maximaal 11,8 meter ten opzichte van de maximum normering van het geldende bestemmingsplan van 11 meter is dermate marginaal dat -gelet op de onderlinge afstand van het onderhavige bouwvlak ten opzichte van de woning van Reclamant I.- niet is te veronderstellen dat de extra toegestane bouwhoogte van 0,8 meter een betekende mate invloed heeft of zou kunnen hebben op de bezonning en het uitzicht op dan wel de lichtinval in de woningen rondom het projectgebied, in casu de woning van Reclamant I.

Overwegende dat het projectgebied ten noorden en op een afstand van circa 22 meter van de woning van Reclamant is gesitueerd, is de kans op schaduwwerking zeer gering. Tenslotte dient volgens vaste jurisprudentie ook rekening te worden gehouden met de maximale (bebouwings)mogelijkheden van het bestemmingsplan.¹⁶ Op grond van artikel 7.2.4. van de planregels van het bestemmingsplan Cronenburgh is het mogelijk om op direct op de perceelsgrens bijgebouwen te realiseren met een goothoogte van 3,5 meter en een bouwhoogte van 6 meter.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat het gebied waar de onderhavige aanvraag betrekking op heeft, in de bebouwde kom is gelegen. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestaat er geen recht op vrij uitzicht.¹⁷ Aanspraken op stilte en privacy zijn per definitie beperkt binnen de bebouwde kom/stedelijk gebied.¹⁸ In de afweging van belangen acht het college het toestaan van de gevraagde woningen niet onredelijk gelet op de beperkte inbreuken op het woongenot van Reclamant I.

Tot slot

Reclamant I. benadrukt dat het onderhavige ontwerpbesluit voorziet in een nieuwe ontwikkeling, waarvoor een zogenaamde goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk is. Het gegeven dat het initiatief een nadere uitwerking is van een ontwikkeling die reeds is opgenomen in een onherroepelijk bestemmingsplan uit 2010 laat volgens Reclamant I. het voorgaande onverlet. Zelfs bij conserverende bestemmingsplannen dient opnieuw aan de dan geldende wet en regelgeving/feiten en omstandigheden te worden getoetst. Dit klemmt volgens Reclamant I. te meer, nu het vigerende bestemmingsplan en de daaraan gekoppelde onderzoeken al bijna 5 jaar oud zijn.

Reactie

Het plan is vergezeld gegaan van een ruimtelijke onderbouwing die namens de aanvrager is opgesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de aanvraag en getoetst op huidige wet- en regelgeving, op milieu-onderwerpen door de omgevingsdienst regio Utrecht.

¹⁶ Zie bijv. ABRvS woensdag 1 mei 2013, in zaaknr. 201208209/1/A1 en ABRvS 3 augustus 2005, in zaaknr. 200500885/1

¹⁷ Zie bijv. ABRvS, woensdag 16 september 2009, in zaaknr. 200901613/1/R3 ro 2.5

¹⁸ Zie bijv. ABRvS, woensdag 30 januari 2013, in zaaknr. 201204192/1/R4, ro 4.2.1

(Plan)schade

Gezien de aard en omvang van de planologische wijziging en de gevolgen daarvan, is volgens Reclamant I. sprake van (plan)schade. Reclamant I. heeft bij het bestreden besluit echter geen (plan)schade-onderzoek aangetroffen. Graag vernemen zij hoe de vergoeding van deze schade bij de verlening van de omgevingsvergunning wordt meegenomen.

In het verlengde van het voorgaande behoudt Reclamant I. zich het recht voor om de gemeente/initiatiefnemer aansprakelijk te houden voor eventuele schade die Reclamant I. als gevolg van de onderhavige besluitvorming mocht melden.

Reactie

Initiatiefnemer heeft een planschadeovereenkomst ondertekend. Er bestaat trouwens geen plicht om een risicoanalyse uit te laten voeren. Gelet op de afwijkingen van het bestemmingsplan en het gegeven dat initiatiefnemer een projectontwikkelaar is, wordt de economische uitvoerbaarheid niet in twijfel getrokken. Daarenboven volgt uit paragraaf 4 van het Afwijkingenbeleid niet dat een risicoanalyse hoeft te worden uitgevoerd. Op grond van paragraaf 4.4, onder 5 van het Afwijkingenbeleid wordt wel een planschadeovereenkomst verplicht gesteld. Voorts wordt het project op initiatief en risico van initiatiefnemer uitgevoerd.

Reclamant I. kan na het onherroepelijk worden van de omgevingsvergunning een aanvraag om planschadevergoeding indienen op grond van artikel 6.1 Wet ruimtelijk ordening. Een dergelijke aanvraag wordt volgens de "Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade" afgehandeld. De gemeente heeft hiervoor een aanvraagformulier opgesteld.

Conclusie

Op grond van het voorgaande verzoekt Reclamant I. het college om deze zienswijze gegrond te verklaren en af te zien van vergunningverlening.

In aanvulling daarop verzoekt Reclamant I. het college om in overleg met hem te zoeken naar een duurzame en structurele oplossing voor de onder paragraaf 2.1.2 (in de bijgevoegde zienswijze paragraaf 2 tot en met 5) weergegeven ongewenste toekomstige situatie. Voor Reclamant I. is met name van belang dat hun woon- en leefsituatie als gevolg van de ontwikkeling niet verslechtert. Graag is Reclamant I. bereid hierover mee te denken.

Reactie

Op grond van bovengenoemde overwegingen ziet het college geen aanleiding om de ingebrachte zienswijze gegrond te achten en bijgevolg een aanpassing van de concept omgevingsvergunning door te voeren en in de definitieve omgevingsvergunning op te nemen. Het plan is vergezeld gegaan van een ruimtelijke onderbouwing die namens de aanvrager is opgesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de aanvraag en getoetst op huidige wet- en regelgeving, op milieu-onderwerpen door de omgevingsdienst regio Utrecht.

2.2 Reclamant II

2.2.1 Heiwerkzaamheden

Reclamant II. merkt op dat uit de beschikbare stukken en ook bij de inzage op het gemeentehuis geen nadere details bekend zijn of er met dit ontwerp met zekerheid extra geheid zal moeten worden aanvullend op de reeds bestaande fundering. Dan wel welke vereisten aan dergelijk heiwerk gesteld worden. Reclamant II. wenst dat als er onverhoopt extra heipalen nodig zijn, dat deze geboord worden en niet geheid. En wel om zo min mogelijk risico op schade te lopen aan het huis van Reclamant II. en aan de andere nabije woningen.

Voor Reclamant II. speelt hierbij ook de recente ervaring bij de geslagen betonnen heipalen voor de woning in aanbouw aan de Chris Schutweg (project kavel M89). Ten tijde van het heien op vrijdag 3 april 2015 jl. waren de bewoners thuis en ervoeren zij veelvuldig dat het heien erg veel trillingen in huis opleverde. Hierover heeft Reclamant II. een melding gedaan over de openbare ruimte van de gemeente Stichtse Vecht (geregistreerd met meldingsnummer: 201502490) en heeft Reclamant II. de week daarop volgend ook nog telefonisch toelichting gegeven aan de behandelend gemeente ambtenaar. Deze gaf aan dat de gemeente hierover ook contact met de aannemer heeft gehad en het heiwerk "inderdaad tegenviel en moeizamer ging dan vooraf gedacht".

Voor zover Reclamant II. nu heeft kunnen vaststellen, heeft dit geen zichtbare schade aan het huis opgeleverd. Reclamant II. zit evenwel niet verlegen om dit nogmaals mee te maken en onnodig verhoogd risico op schade te lopen wanneer er dit keer nog dichterbij geheid zou gaan worden.

Reclamant II. verzoekt het college om op grond van het bovenstaande, strengere voorschriften aan de vergunning te verbinden met betrekking tot het heiwerk voor eventueel noodzakelijk aanvullend funderingswerk, zodanig dat de kans op schade bij Reclamant II. en omliggende woningen geminimaliseerd wordt.

Reactie

In de omgevingsvergunning is op grond van artikel 2.7 lid 3 van de Regeling omgevingsrecht juncto artikel 1.23 sub b en artikel 8.3 Bouwbesluit de voorwaarde opgenomen dat uiterlijk drie weken voor aanvang van de werkzaamheden een bouwveiligheidsplan wordt overlegd aan het bevoegd gezag. Indien het bouwveiligheidsplan door ons is goedgekeurd, kan initiatiefnemer starten met de werkzaamheden.

3. Conclusie m.b.t. ingekomen zienswijzen

De zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van de geluids- en parkeeraspecten en het aspect m.b.t. de ladder voor duurzame stedelijke ontwikkelingen. Voorts kan de beantwoording van de ingediende zienswijzen dienen als aanvullende onderbouwing. Voor het overige dienen de zienswijzen ongegrond te worden verklaard.

4. Vooroverlegpartners

Op 9 april 2015 zijn de vooroverlegpartners (provincie Utrecht en Waternet) in kennis gesteld van de terinzagelegging van de onderhavige ontwerp-omgevingsvergunning. De vooroverlegpartners hebben niet gereageerd. Tenslotte heeft de omgevingsdienst op 9 juni 2015 een advies uitgebracht op de ingekomen zienswijzen. Deze reactie is opgenomen in de voorliggende nota. Voorts is de ruimtelijke onderbouwing conform dit advies aangepast.

Bijlagen:

- I. brief d.d. 22 april (ingekomen per fax 22 april) 2015, '*Zienswijze tegen ontwerpbesluit omgevingsvergunning Cronenburgh fase III blok D*', Gijs Heutenink Advocaten;
- II. brief d.d. 22 april (ingekomen 23 april) 2015, dhr. V.N. Bothé en mevr. W.T.H. Bothé-Horsten;
- III. e-mail, verzonden op 9 april 2015, '*Cronenburgh fase 3 blok D*';
- IV. Advies Omgevingsdienst regio Utrecht, '*Uitbreidingsplan Cronenburgh, beantwoording zienswijzen*' d.d. 9 juni 2015, kenmerk Z-2014-13683.