



Raadsvergadering
23 november 2010

Agendapunt 3
RO

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Rheden;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 25 juni 2010;

overwegende;

dat het bestemmingsplan Velp-Noord, hoek Daalhuizerweg-Ringallee, als vervat in de bestandenset met de planidentificatie NL.IMRO.0275.BPVN10-0003 met ingang van 8 juli 2010 gedurende zes weken ter inzage heeft gelegen en raadpleegbaar gemaakt en tevens een volledige verbeelding op papier ter inzage heeft gelegen;

dat met betrekking tot dit ontwerpbestemmingsplan twee zienswijzen naar voren zijn gebracht;

dat de overwegingen in de zienswijzennota behorende bij het bestemmingsplan Velp-Noord, hoek Daalhuizerweg-Ringallee geacht worden deel uit te maken van dit besluit;

dat uit de Zienswijzennota blijkt dat de zienswijzen geen aanleiding geven om wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan, en dat voorts ten behoeve van een betere inpassing van het te realiseren bouwplan vijf ambtshalve wijzigingen worden voorgesteld;

dat op grond van de Wet ruimtelijke ordening geen exploitatieplan is opgesteld omdat het verhaal van kosten anderszins verzekerd;

dat bij de vaststelling gebruik is gemaakt van de ondergrond met de bestandsnaam O_NL. IMRO.0275.BPVN10-0003;

gelet op de bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening en de Crisis- en herstelwet;

b e s l u i t:

- 1 De ingediende zienswijzen ongegrond te verklaren;
- 2 Ambtshalve de verbeelding te wijzigen en wel als volgt:
 - voor het bouwvlak op de hoek Van Pallandtstraat-Bergweg en het bouwvlak op de hoek Van Pallandtstraat-Daalhuizerweg wordt de maximale goothoogte van 4 meter verhoogd naar 5 meter en de maximale nokhoogte van 10 meter verhoogd naar 11,5 meter;

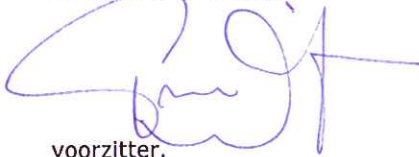
Raadsvergadering
23 november 2010

Agendapunt
RO

- voor twee verspringende woningen op het binnenterrein van het plangebied wordt het bouwvlak vergroot;
 - de lange bouwvlakken aan de Daalhuizerweg, Ringallee en Bergweg worden onderverdeeld in twee bouwvlakken.
- 3 Ambtshalve de regels te wijzigen en wel als volgt:
- In artikel 2.2, de goothoogte van een bouwwerk, wordt de tekst als volgt:
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel. Bij het meten van de goothoogte van een bouwwerk geldt de laagste horizontale snijlijn van gevel en dakvlak tot aan het peil.
 - In artikel 1.36, peil, wordt de tekst als volgt:
de bovenkant van het aansluitende afgewerkte terrein dat een bouwwerk omgeeft, met dien verstande dat in geaccidenteerd terrein het gemiddelde van die bovenkanten wordt aangehouden;
- 4 Met in achtneming van het hiervoor gestelde vast te stellen het bestemmingsplan Velp-Noord, hoek Daalhuizerweg-Ringallee, als vervat in de bestandenset met de planidentificatie NL.IMRO.0275.BPVN10-0003 met de daarbij behorende toelichting, langs elektronische weg en in analoge vorm.

De Steeg, 23 november 2010

De raad voornoemd,



voorzitter.



griffier.

ZIENSWIJZENNOTA

behorende bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Velp-Noord, Hoek Daalhuizerweg-Ringallee

Van 8 juli tot en met 18 augustus 2010 heeft het ontwerp van het bestemmingsplan Velp-Noord, Hoek Daalhuizerweg-Ringallee ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er 2 zienswijzen ingediend.

Hieronder volgt een samenvatting van de zienswijzen en is de reactie van de raad geformuleerd.

Deze zienswijzennota behoort bij het besluit van de raad tot vaststelling van het bestemmingsplan Velp-Noord, Hoek Daalhuizerweg-Ringallee.

Inhoud zienswijze	Reactie van de raad
1. Zienswijze van de heer/mevrouw ,,,,,, Daalhuizerweg te Velp. De woningen aan de Ringallee die zijn gesloopt maken deel uit van een beschermd dorpsgezicht. Ondanks dat is er toch een sloopvergunning voor verleend.	De woningen aan de Ringallee maken geen deel uit van het gebied dat in de toekomst als beschermd dorpsgezicht wordt aangewezen. In het bestemmingsplan Velp-Noord is de Ringallee aangewezen als 'stedenbouwkundig waardevolle zone'. Dit bestemmingsplan bepaalt dat de cultuurhistorische waarden en de stedenbouwkundige waarden zo veel mogelijk in stand moeten blijven. Met de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan geldt het bestemmingsplan Velp-Noord echter niet meer voor het plangebied. Wel is bij de totstandkoming van het plan voor de nieuw te bouwen woningen juist de cultuurhistorische waarde van de inmiddels gesloopte 'tuindorpwoningen' mede uitgangspunt geweest. De aanvraag voor de sloopvergunning van de woningen aan de Ringallee is getoetst aan de Bouwverordening en is verleend. Deze procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure en kent ook een eigen rechtsgang. In de bestemmingsplanprocedure kan dan ook

De nieuwbouwplannen zijn in strijd met het overgangsrecht zoals dat in artikel 3.8 van het bestemmingsplan Velp-Noord is geformuleerd. Dit artikel bepaalt dat er een vergroting van de inhoud mag plaatsvinden van maximaal 5%.	geen bezwaar worden gemaakt tegen de sloopvergunning. Overigens zijn er tegen deze sloopvergunning geen bezwaren ingediend. Het overgangsrecht in het bestemmingsplan Velp-Noord ziet op bouwwerken die tijdens de procedure voor dat bestemmingsplan Velp-Noord al waren opgericht en die niet waren opgenomen in dat bestemmingsplan. Omdat de geplande nieuwe woningen niet passen in het bestemmingsplan Velp-Noord, wordt voor dit plan een nieuw bestemmingsplan vastgesteld, namelijk het onderhavige bestemmingsplan Velp-Noord, Hoek Daalhuizerweg-Ringallee. Het bouwplan zal dan ook worden getoetst aan dit nieuwe bestemmingsplan. Het overgangsrecht uit het bestemmingsplan Velp-Noord is dan ook niet meer aan de orde.
De verkeersgegevens van Sab die de gemeente Rheden gebruikt zijn in strijd met de gegevens van de gemeente Rozendaal. De gegevens van de gemeente Rozendaal zijn voor het jaar 2010, de gegevens van de gemeente Rheden voor 2020. De gemeente Rozendaal komt met veel grotere getallen. De vraag is welke gemeente de juiste gegevens gebruikt. Bij de zienswijze zijn diverse bijlagen gevoegd.	De gemeente Rheden maakt onderdeel uit van de Milieusamenwerking Regio Arnhem (MRA). De MRA heeft een regionale verkeers- en milieukaart opgesteld met daarin onder andere etmaalintensiteiten. Deze gegevens worden regelmatig geactualiseerd. Bij het opstellen van het geluidsrapport is gebruik gemaakt van deze gegevens. Er wordt geen reden gezien om aan de juistheid van deze gegevens te twijfelen. In de zienswijze worden cijfers aangehaald die in de gemeente Rozendaal zijn gehanteerd. Uit de zienswijze blijkt niet van wanneer deze gegevens zijn. Wel wordt in de bij de zienswijze gevoegde bijlage gesproken over 'prognoses voor 2010'. De procedure voor het onderhavige bestemmingsplan is midden 2010 gestart. Dit leidt tot de conclusie dat de aangehaalde cijfers van de gemeente Rozendaal geen recente cijfers zijn.
Er zijn verkeersgegevens voor de etmaalintensiteit gebruikt van 2007. Deze gegevens mogen niet ouder zijn dan een jaar.	Ten tijde van het opstellen van het rapport waren de gebruikte verkeersgegevens van de regionale verkeers- en milieukaart de

meest recente gegevens vanuit de MRA. Recentere cijfers die inmiddels beschikbaar zijn komen nagenoeg overeen.

Als de etmaalintensiteit boven de 16000 ligt, bepaalt Europese wetgeving dat je aan zware toetsingseisen moet voldoen om te mogen bouwen aan een weg. De cijfers van de gemeente Rozendaal geven een etmaalintensiteit van 18.000 per dag in 2010. 63 decibellen op de nieuwe woningen aan de Ringallee worden dan overschreden, dus het is in strijd met de Wet geluidhinder om hier te bouwen. Daarbij komt dat de provincie Gelderland streeft naar maximaal 62 decibel.

Wat betreft de gemeente Rheden maken de Daalhuizerweg en de Ringallee deel uit van het VCP Velp en worden de aantallen nog hoger dan de berekeningen van de gemeente Rozendaal. Dit is nog niet verwerkt in de verkeersgegevens op de Ringallee (Wel op de Daalhuizerweg).

Uit de plankaart blijkt dat er schuin achter de woning aan de Daalhuizerweg 54 een grote parkeerplaats wordt aangelegd. Volgens de oorspronkelijke plannen zou dit groen worden met veel bomen. De auto's zullen voor stank en lawaai zorgen. Vivare en de gemeente moeten het oorspronkelijke plan uitvoeren.

Op grond van de Wet Geluidhinder kunnen voor geluidsbelasting op de gevel in binnenstedelijk gebied hogere grenswaarden worden vastgesteld tot 63 dB. Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegde orgaan om deze waarden vast te stellen.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan is de procedure hogere waarde doorlopen en is de hogere grenswaarde verleend.

Ook voor wat betreft de Daalhuizerweg zijn de verkeersgegevens afkomstig uit de regionale verkeers- en milieukaart van de MRA. Verwezen wordt naar hetgeen hier eerder in deze reactie over is gezegd.

De plankaart behorende bij het bestemmingsplan bepaalt binnen de bestemming Wonen de situering van de woningen en de bijgebouwen. De plankaart bepaalt dat binnen deze bestemming verder een groot gebied is bedoeld voor zaken als groenvoorzieningen, straatmeubilair en parkeervoorzieningen. De exacte inrichting voor deze voorzieningen wordt niet op de plankaart bepaald.

De Bouwverordening bepaalt dat de benodigde parkeerplaatsen in principe op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Hiermee wordt een veel te hoge parkeerdruk op de openbare weg voorkomen. Inherent hieraan is dat de parkeerplaatsen soms achter woningen en tuinen worden gerealiseerd. Het parkeren ten behoeve van de woningen wordt echter binnen een woongebied aanvaardbaar

geacht. Tussen de parkeervoorzieningen en de woningen liggen nog de tuinen. Er is voldoende ruimte in het plan om naast de parkeerplaatsen ook groenvoorzieningen aan te leggen. Daarmee zal dit binnengebied toch een groene uitstraling hebben.

Het is maar de vraag of met de nieuwe woningen het huidige uitzicht vanaf de tweede etage van de woning aan de Daalhuizerweg 54 nog bestaat. Op dit moment kan je daar bij helder weer zelfs Duitsland zien liggen.

Wat betreft de stedenbouwkundige inpassing van de nieuwe woningen wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan een open en onbebouwd binnengebied achter de te realiseren woningen waarborgt. De woningen die gerealiseerd kunnen worden hebben een maatvoering die past binnen het bebouwde woongebied. Het is onontkoombaar dat het uitzicht vanuit woningen die direct aan het plangebied grenzen iets zal wijzigen. Echter de nieuwe bouw mogelijkheden worden ook voor de directe omgeving zeer verantwoord geacht.

Er is een kapvergunning afgegeven voor een boom ter hoogte van de Daalhuizerweg 22-24. De indiener van de zienswijze geeft aan dat de aanvraag hiervoor niet is gepubliceerd. Wel heeft hij bezwaar ingediend tegen de vergunning. De boom is van bepalende waarde.

Voor de betreffende boom is inderdaad een kapvergunning verleend. Een aanvraag van een kapvergunning wordt niet gepubliceerd. Conform de hiervoor geldende procedure is het besluit om de kapvergunning te verlenen gepubliceerd. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld een bezwaarschrift in te dienen. Er is inderdaad bezwaar gemaakt tegen de verlening van de kapvergunning. Hierover zal een advies worden gegeven door de Commissie bezwaarschriften. Daarna zal het college een besluit in heroverweging nemen. Deze procedure in het kader van de kapvergunning staat los van onderhavige bestemmingsplanprocedure.

Het bouwproject wordt helemaal bepaald door de afdeling Verkeer van de gemeente. Dit is onder andere te zien aan de ruilverkaveling van de grond. Het heeft allemaal te maken met het VCP Velp. In de zienswijze wordt gesteld dat Vivare en de

Bij de planvorming voor onderhavige locatie is ook vanuit het beleidsveld *verkeer* gedacht over een goede planontwikkeling. Het plan is onder andere getoetst aan Bouwverordening (o.a. de normen voor het parkeren en de inrichting van de parkeerplaatsen) en het

gemeente hierover samen een deal hebben gesloten. Dit alles heeft zeer nadelige gevolgen voor de gezondheid, het woongenot en de waarde van het onroerend goed van de omwonenden.	Verkeers Circulatie Plan Velp (VCP Velp). Het VCP Velp is in december 2008 vastgesteld. Volgens dit plan houdt de Daalhuizerweg de functie van een 'gebiedsontsluitingsweg'. Gezien deze functie wordt bij een herinrichting van deze weg gestreefd naar het aanleggen van fietsstroken. Tevens zullen er aan deze weg een aantal extra parkeerplaatsen ten behoeve van de nieuwe woningen worden aangelegd. In overleg met Vivare is in het plan voldoende ruimte aangehouden tussen de te bouwen woningen en de Daalhuizerweg zodat bij de herinrichting zowel fietsstroken als de extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Door de herinrichting zal de inrichting van de weg beter afgestemd zijn op zijn functie. De herinrichting zelf heeft echter geen verkeersaantrekkende werking. Nadelige gevolgen voor de gezondheid, vermindering van het woongenot en een afname van de waarde van de woningen aan de Daalhuizerweg worden dan ook niet voorzien. De zienswijze geeft geen aanleiding wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan aan te brengen.
2. Zienswijze van Schonenbergsingel te Velp	
In de zienswijze wordt bezwaar gemaakt tegen de functie 'wonen' en de manier waarop dat is ingevuld.	Het is de bedoeling de Bergweg te reconstrueren en daarvoor zijn reeds enkele schetsen gemaakt. In de zienswijze wordt nu gesteld dat er een parkeernorm van 1,6 voor het nieuwe plan wordt gehanteerd. Dit is onjuist. Het onjuiste cijfer komt voort uit de gedachte dat de 18 tot 20 parkeerplaatsen die worden aangelegd aan de Bergweg en 10 parkeerplaatsen aan de Daalhuizerweg
In bestemmingsplannen worden in principe parkeernormen opgenomen. De gemeente Rheden kent de parkeernorm van 1,4 parkeerplaats per woning. Bij 61 of 62 woningen zijn dit 84 of 85 parkeerplaatsen. Binnen het plan zelf heeft Vivare 69 parkeerplaatsen opgenomen. De gemeente geeft aan dat er daarnaast 18 tot 20 parkeerplaatsen worden aangelegd langs de	

Bergweg en 10 parkeerplaatsen langs de Daalhuizerweg. Dit betekent dat er 97 tot 99 parkeerplaatsen voor het plan worden gecreëerd. Dit betekent een parkeernorm van 1,6 per woning. er wordt dus een te hoge norm gehanteerd. Verzocht wordt om de norm van 1,4 parkeerplaats per woning toe te passen. Gezien het feit dat bewoners hun auto het liefst voor de deur parkeren, zullen de parkeerplaatsen aan de Bergweg en de Daalhuizerweg volledig worden benut. De 24 parkeerplaatsen in het noordelijk deel van het plangebied zullen ook voor een groot deel worden benut. De 45 parkeerplaatsen aan de Van Pallandtstraat zijn dan niet allemaal nodig. Daarvoor worden de volgende argumenten genoemd in de zienswijze: de parkeerplaatsen zijn alleen bedoeld voor de bewoners van de woningen van Vivare, er zijn maar weinig woningen gesitueerd nabij deze parkeerkofter en de parkeerplaatsen liggen lager dan de woningen in het noordelijk deel van het plan waardoor het niet aantrekkelijk is voor bewoners met boodschappen om hun auto hier te parkeren. Kijkend naar het aantal parkeerplaatsen in het noordelijk deel van het plangebied en aan de Bergweg en Daalhuizerweg, zou er bij een parkeernorm van 1,4 per woning nog maar 31 tot 33 parkeerplaatsen nodig zijn aan de Van Pallandtstraat.	allemaal kunnen worden toegerekend aan het te realiseren bouwplan. Echter van de te realiseren parkeerplaatsen aan de Bergweg kan slechts een deel worden toegerekend aan het nieuwe plan. De overige te parkeerplaatsen die aan deze weg worden aangelegd zijn ter vervanging van de parkeerplaatsen die hier nu ook al aanwezig waren. Deze parkeerplaatsen zijn uiteraard nodig voor de bestaande woningen aan de Bergweg (dus tegenover het nieuwe plan). Dit geldt hetzelfde voor nieuwe parkeerplaatsen aan de Daalhuizerweg na reconstructie. Ook daarvan is slechts maar een deel toe te rekenen aan het nieuwe plan en de rest is ter vervanging van de bestaande parkeerplaatsen op deze weg. Voor de 60 nieuwe woningen zijn bij een parkeernorm van 1,4 84 parkeerplaatsen nodig. Daarvan kunnen er maximaal 15 aan de Daalhuizerweg danwel de Bergweg worden gerealiseerd. Om de parkeernorm van 1,4 te kunnen halen, moeten er dus 69 parkeerplaatsen op het terrein zelf aangelegd worden. De plankaart geeft binnen de woonbestemming een groot gebied aan dat bedoeld is voor zaken als groenvoorzieningen, straatmeubilair en parkeervoorzieningen. Op het totale binnengebied is voldoende ruimte om het benodigde aantal parkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast is er nog voldoende ruimte voor groenvoorzieningen waardoor dit binnengebied toch een groene uitstraling zal hebben.
In de zienswijze wordt voorgesteld een extra woning mogelijk te maken aan de oostkant van het plan (Bergweg) gesitueerd op de beoogde parkeerkofter. Er is dan nog voldoende ruimte om de benodigde 32 tot 34 woningen te realiseren. Dit betekent meer opbrengst voor Vivare en het vergroot de leefbaarheid binnen het plan en voor de omgeving. Het voorkomt lege parkeerplaatsen en ruimte voor hangplekken.	De plankaart behorende bij het bestemmingsplan bepaalt waar de hoofdgebouwen en bijgebouwen mogen staan, en bepaalt dat binnen de woonbestemming een groot gebied is bedoeld voor zaken als groenvoorzieningen, straatmeubilair en parkeervoorzieningen. De exacte inrichting voor deze voorzieningen wordt niet op de plankaart bepaald. Uit de inrichtingstekeningen blijkt dat het de bedoeling is een parkeervoorziening aan de Van Pallandtstraat te realiseren plan blijkt

dat er 45 parkeerplaatsen worden voorzien aan de zijde van de Van Pallandtstraat. In de eerste situatietekeningen van de ontwikkelende partij waren alle parkeervoorzieningen aan de Van Pallandtstraat gesitueerd. Uit latere inrichtingstekeningen blijkt dat ervoor is gekozen om een deel van de parkeerplaatsen in het noorden van het plangebied te realiseren. Dit ten behoeve van een betere spreiding van de parkeervoorzieningen over het gehele plangebied. Ook is daarmee tegemoet gekomen aan de wens van omwonenden om niet alle parkeerplaatsen te realiseren aan de Van Pallandtstraat.

De zienswijze geeft geen aanleiding wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-bestemmingsplan aan te brengen.