



Postadres: Postbus 8406, 3503 RK UTRECHT
Bezoekadres: Rachmaninoffplantsoen 61, Utrecht
Telefoon: 030 - zie doorkiesnummer
Fax: 030 - 286 4111
Internet: www.utrecht.nl



Behandeld door:
Doorkiesnummer:
e-mail:
Bijlage(n):
Uw kenmerk:
Uw brief van:



geen

Datum: 31 maart 2003
Oms kenmerk: BV2024737
Onderwerp: Inspraakreactie verzoek om vrijstelling voor de uitbreiding van het Spoorwegmuseum
Verzonden: 03 APR. 2003
Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van uw inspraakreactie tegen het (bouw)plan voor het uitbreiden van het spoorwegmuseum en het inrichten van het bijbehorende terrein, na de sloop van de bestaande overkapping en overige bouwwerken, op een perceel gelegen aan **Maliebaanstation 16**, delen wij u het volgende mee.

Uw inspraakreactie is in onze vergadering 25 maart 2003 behandeld. Wij zijn van mening dat uw inspraakreactie ongegrond is. Voor wat betreft het gemeentelijke commentaar op uw inspraakreactie kunnen wij u het volgende mededelen.

Beoordeling verzoek om vrijstelling

In eerste instantie heeft het verzoek om vrijstelling na indiening stilgelegen vanwege het feit dat het spoorwegmuseum in heeft gezet op een horecaconcept voor het nieuwe museum welke te ruim en derhalve niet passend was. In het oorspronkelijke horecaconcept ging men uit van méér dan additionele horeca. Het museum wenste onder andere bruiloften en partijen en congressen te mogen organiseren. Voorts wenste het museum zich niet uit te spreken over de frequentie van dergelijke horeca activiteiten(*). Hierdoor is er veel ambtelijk overleg geweest om tot een situatie (aanvraag) te komen die conform de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden is (met andere woorden: een situatie conform de planidentificatie). Belangrijk daarin was uiteraard ook dat de planidentificatie in die vorm richting omwonenden is gecommuniceerd.

* Deze wensen komen niet overeen met de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden zoals in de planidentificatie gesteld, namelijk: enkel additionele horeca passend bij de museale hoofdfunctie.

Planologisch kader

Voor het terrein van het NSM en het plein voor het Maliebaanstation geldt het Stadsvernieuwingsplan 'Buiten Wittevrouwen' (goedgekeurd door de gemeenteraad op 26 maart 1992 en goedgekeurd door gedeputeerde staten op 27 oktober 1992) en het stadsvernieuwingsplan 'Oudwijk-Zuid' (goedgekeurd door de gemeenteraad op 7 februari 1991 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 juni 1991). In deze plannen heeft het museum de bestemming 'Museumdoeleinden' en het plein voor het Maliebaanstation de bestemming 'Parkeerdoeleinden'.

De bestemming 'Museumdoeleinden' is een gedetailleerde bestemming. De functies die hier gerealiseerd mogen worden zijn museumgebouwen en -bouwwerken, expositieruimten, perrons en perronoverkappingen, horeca, bedrijfsactiviteiten, railverkeer, groenvoorzieningen en doeleinden van openbaar nut. Daarnaast zijn de bebouwingspercentages en bouwhoogtes dusdanig opgenomen dat de huidige bebouwing is toegestaan, maar plannen voor nieuwbouw als deze past niet daarin.



Binnen de bestemming 'Parkeerdoeleinden' zijn de gronden bestemd voor parkeerdoeleinden en mogen de gronden slechts gebruikt worden voor voorzieningen ten behoeve van stilstaande voertuigen, aan- en afvoerwegen, taluds en beplantingen en mogen uitsluitend worden bebouwd met bouwwerken die noodzakelijk zijn voor de bestemming, zoals lichtmasten en verkeersgeleiders. Eventuele gebouwen, zoals bijvoorbeeld een kassagebouw, zijn in strijd met deze bestemming.

Planidentificatie

Op 9 juli 2002 heeft ons college de planidentificatie met daarin de gemeentelijke randvoorwaarden voor het uitbreiden van het spoorwegmuseum vastgesteld. Op 10 september 2002 heeft de raadscommissie ROWGO unaniem positief geadviseerd over de planidentificatie.

Ambtelijke advisering

Het verzoek om vrijstelling is ter advisering voorgelegd aan de afdeling Stedenbouw en Monumenten en de afdeling Milieu en Duurzaamheid van de Dienst Stadsontwikkeling. Voorts is er ook advies gevraagd van de Utrechtse Brandweer en de Commissie voor welstand en monumenten.

De afdeling Stedenbouw en Monumenten heeft aangegeven dat de uitbreiding conform de planidentificatie is. Er is nog wel een tweetal opmerkingen gemaakt. Men gaat akkoord mits er uitgegaan wordt van additionele horeca en er uitsluitend aan de oostkant van de spoorlijn gebouwd wordt. Het huidige verzoek om vrijstelling is conform de opmerkingen van de afdeling Stedenbouw.

De afdeling Milieu en Duurzaamheid (Bureau Bedrijfsinspectie en Bureau Bodem) heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het verzoek om vrijstelling, mits de vereiste milieuvergunning is verleend en onder de voorwaarde dat het goedgekeurde saneringsplan wordt uitgevoerd.

De Utrechtse Brandweer (afdeling preventie) heeft aangegeven in te kunnen stemmen met het verzoek om vrijstelling mits er gebouwd wordt conform het Bouwbesluit. Afwijkingen van het Bouwbesluit eventueel op basis van gelijkwaardigheid dienen vooraf schriftelijk ter beoordeling aangeboden te worden aan de brandweer.

In de Commissie voor welstand en monumenten is het verzoek om vrijstelling meerdere malen aan de orde geweest. Men heeft op 24 september en 8 oktober 2002 het verzoek om vrijstelling positief beoordeeld. Het uitbreidingsplan voldoet aldus aan de redelijke eisen van welstand.

Beoordeling Bouwbeheer

Het verzoek om vrijstelling is na deze positieve adviezen aangehouden. Dit omdat het spoorwegmuseum geen duidelijkheid kon geven over het horecaconcept (dat in plaats van additionele horeca uitging van zelfstandige horeca) en over de economische uitvoerbaarheid van het plan (indien er uitgegaan werd van het voorgestelde horecaconcept). Bij brief van 28 december 2002 heeft het spoorwegmuseum aangegeven dat het horecaconcept is aangepast en dat het horecaconcept past in de door de gemeente gehanteerde interpretatie van additionele horeca. Naar verwachting zal er met het -aangepaste- horecaconcept een bijdrage in de exploitatie plaatsvinden van ongeveer 9%. Wij hebben op 28 december 2002 dan ook geconcludeerd dat het verzoek om vrijstelling conform de planidentificatie is.

Planschadeovereenkomst en economische uitvoerbaarheid

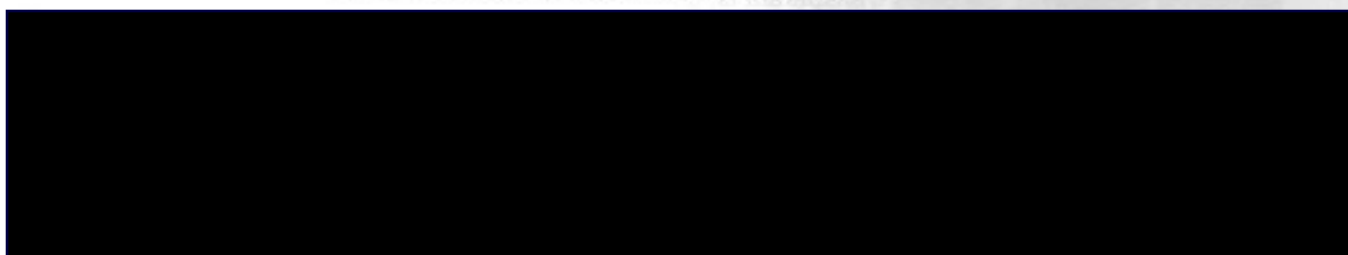
Van belang is verder nog te vermelden dat het spoorwegmuseum aan de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (hierna: SAOZ) de opdracht heeft gegeven om te onderzoeken of eventuele *gegronde* claims op grond van artikel 49 WRO (planschade) te verwachten zijn. Het rapport is inmiddels gereed, maar er heeft hierover nog geen overleg met het museum plaatsgevonden. Uiteraard zal het SAOZ rapport en de uitkomst van dit overleg nog besproken worden met de wethouder Ruimtelijke Ordening.

De onduidelijkheid omtrent de aanwezigheid van planschade en de effecten daarvan op de economische uitvoerbaarheid dienen door het spoorwegmuseum helder gemaakt te worden vóórdat ons college een beslissing neemt op het verzoek om vrijstelling en de aanvraag om bouwvergunning. Indien de economische uitvoerbaarheid van het plan niet gewaarborgd zou zijn, dan kan dit voor ons college een reden zijn om géén vrijstelling te verlenen en om verdere medewerking aan de nieuwbouwplannen te onthouden.



Opstarten Inspraakprocedure

Het verzoek om vrijstelling heeft in het kader van de inspraakprocedure in de periode van 9 januari tot en met 5 februari 2003 voor een ieder ter visie gelegen. Voorts is de mogelijkheid geboden om op 20 januari 2003 van 13 tot 14u mondeling een inspraakreactie in te dienen. Van deze laatste mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Er zijn echter wel een vijftal schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Hieronder volgen de namen van reclamanten en daarna volgt een samenvatting van de inspraakreacties:



Inspraakreacties

1. Voor de bewoners van [redacted] zal het geplande museumgebouw het vrije uitzicht over het spoorwegterrein bederven. De daklijst van het geplande gebouw is over de gehele breedte 11,5 meter hoog. Reclamanten geven vervolgens aan dat ze de voorkeur geven aan een glazen wand in plaats van een stenen muur.

Reactie op de inspraakreactie:

Uit een meting blijkt dat de woning van reclamanten zich ongeveer 37 meter van het geplande gebouw bevindt. De gevel waar reclamanten naar verwijzen betreft de westgevel van het geplande gebouw. De goothoogte van de westkant is 7,60 meter en loopt schuin omhoog tot het midden van het gebouw. Op het midden van het gebouw is de hoogte van het dak gestegen naar 10 meter. De maximale bouwhoogte wordt in het midden van het gebouw hoger doordat er boven op het dak, ten behoeve van de daglichttoetreding in het museum een glazen koepel ('lichtstraat') is geprojecteerd van 1,5 meter hoog en 4 meter breed. Ten aanzien van het vrije uitzicht van reclamanten kan er op grond van geldende jurisprudentie in een stedelijk gebied geen claim worden gelegd op handhaving van het bestaande uitzicht. Men kan en mag er niet vanuit gaan dat het uitzicht in een stedelijke omgeving ongewijzigd blijft.

Voor wat betreft de vervanging van de stenen muur aan de zijde van de Hugo de Grootstraat door een glazen pui, merken wij op dat de commissie voor welstand en monumenten in haar vergadering van 17 december 2002 juist heeft aangegeven dat de glazen gevels tot een minimum zijn teruggebracht. De commissie hecht er namelijk aan dat de transparante vlakken van de gevels zijn beperkt tot de essentiële. Hierdoor is uitbreiding van een glazen gevel in het kader van het voldoen aan de redelijke eisen van welstand niet aan de orde.

2. Nu het gebouw in de richting van de Hugo de Grootstraat 10 wordt geplaatst, zal de geluidsoverlast van passerende goederentreinen toenemen.

Reactie op de inspraakreactie:

Uit navraag bij de Nederlandse Spoorwegen (Prorail, afdeling Capaciteitstoedeling, [redacted]) blijkt dat de NS thans de mogelijkheid heeft om in de nachtelijke uren één keer per uur een goederentrein te laten rijden. Uit de planning blijkt dat hier nauwelijks gebruik van wordt gemaakt en dat het de bedoeling is om dit baanvak in de toekomst stil te leggen. Een uitbreiding van het gebruik zal dus niet plaatsvinden: alleen maar een vermindering van het aantal goederentreinen. De NS beschikt thans over een vergunning welke conform het Besluit Geluidshinder Spoorwegen is en de NS zal aan deze vergunning moeten blijven voldoen.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft Bureau Geluid van de afdeling Milieu en Duurzaamheid een beoordeling gemaakt ten aanzien van het effect van de nieuwbouw (middels reflectie) op de bestaande woningen aan de Hugo de Grootstraat ten westen van de spoorlijn nabij het spoorwegmuseum vanwege het doorgaande treinverkeer. Hieronder volgt de reactie van de vakafdeling:



Onderzoeksmethode:

Middels de rekenmethode behorend bij het akoestisch spoorboekje (emissie register waarin het treingebruik van Nederland is opgenomen) is de geluidsbelasting bepaald zonder uitbreiding en met uitbreiding. De geluidsbelasting bedraagt zonder uitbreiding (geen reflectie) 65,8 dB(A) en met uitbreiding (volledige reflectie) 66,8 dB(A). Het theoretische verschil is de geluidsbelasting ten gevolge van de uitbreiding van het spoorwegmuseum met maximaal 1 dB(A) toeneemt. De feitelijke toename zal vanwege de reflectie vanwege de bestaande bebouwing, die deels transparant is, derhalve minder dan 1 dB(A) bedragen. Deze geringe toename past in de reeds ingediende aanvraag om milieuvergunning.

Een geluidsniveau verandering minder dan 1 dB(A) is voor het menselijk oor niet waarneembaar en kan derhalve als ondergeschikt worden beschouwd. Verder kan in de overweging worden meegenomen dat de spoorlijn in de toekomst nagenoeg niet meer zal worden gebruikt, anders dan ten behoeve van het spoorwegmuseum, waardoor de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie zal afnemen.

3. De geplande nieuwbouw zal derhalve het woongenot aantasten en de waarde van het huis aan de Hugo de Grootstraat 10 verminderen

Reactie op de inspraakreactie:

Het is niet de verwachting dat het woongenot van reclamanten door de uitbreiding van het spoorwegmuseum erop achteruit zal gaan. Dit omdat de uitbreiding van het museum zich ongeveer op 37 meter van de woning van reclamanten bevindt. Voorts is hiervoor aangegeven dat een stedelijke omgeving aan verandering onderhevig is. Mochten reclamanten van oordeel zijn dat hun woning minder waard wordt door de nieuwbouwplannen, dan staat het hen vrij om een planschadeclaim op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in te dienen bij de gemeenteraad.

4. De opkomende zon zal door de nieuwbouw een stuk later in de huiskamer schijnen (op het perceel Hugo de Grootstraat 14).

Reactie op de inspraakreactie:

Het hoogste punt van het gebouw (de lichtstraat) is 11,5 meter hoog. Het hoogste niet transparante deel van het dak is op dat punt 10 meter hoog en ligt op zo'n 80 meter van de woning van reclamanten. Op grond van een berekening blijkt dat zodra de zon onder een hoek van meer dan 7,1 graden aan de hemel staat, er geen nadelige gevolgen zijn door de nieuwbouw. Dit betekent voor reclamanten dat ze in de winter pas na 8.30u 's ochtends zon in de kamer hebben en in de lente en de herfst vanaf 7u 's ochtends zonlicht in de kamer hebben. In de zomer hebben reclamanten vanaf 6 uur 's ochtends zonlicht in de woonkamer. De gevolgen voor de bezonning van de woonkamer door realisering van de nieuwbouw zijn derhalve niet van dien aard dat medewerking aan de nieuwbouwplannen onthouden moet worden.

5. Reclamanten (wonende op de [redacted]) kijken thans uit op de Maliesingel; door de nieuwbouwplannen gaat deze zichtlijn verloren. Reclamanten zijn graag dat deze zichtlijn behouden zou blijven.

Reactie op de inspraakreactie:

Zoals reeds eerder aangegeven kan en mag men er niet vanuit gaan dat het uitzicht in een stedelijke omgeving ongewijzigd blijft. Het uitzicht van reclamanten gaat er weliswaar op achteruit, tegenover dit belang staat het belang van de uitbreiding van het spoorwegmuseum. Wij zijn van mening dat het belang van de uitbreiding van het museum prevaleert boven het belang van reclamanten (het behoud van zicht op de Maliesingel).



6. Men verzoekt het college om de mogelijkheid te (laten) bestuderen of het mogelijk is om het spoorwegmuseum verdiept (4 meter in de grond) aan te leggen, hetgeen ten goede komt aan het zicht. Technisch gezien zal dit geen probleem zijn.

Reactie op de inspraakreactie:

Naast dat het erg kostbaar is om de uitbreiding van het museum in de grond te brengen is het technisch niet mogelijk. Een aantal keren per jaar worden de treinen (de collectie van het museum) namelijk elders neergezet. Het is dus geen eenmalige bezigheid waardoor een hijskraan een optie zou zijn. Door de verandering van de collectie is er aan meerdere zijden rondom het museum een hellingbaan noodzakelijk. Rekening houdende met een maximaal hellingspercentage van 7% heeft een treinstel minimaal 57 meter nodig om 4 meter te kunnen stijgen. Bij deze 57 meter dient dan nog de lengte van het treinstel te worden opgeteld. Kortom het is geen reële optie om het museum verdiept aan te brengen.

7. Reclamanten (wonende op de [redacted]) wensen uitdrukkelijk dat hun privacy gewaarborgd blijft. Het college wordt gevraagd om er rekening mee te houden dat er vanuit het nieuwe gebouw geen zicht op de woning zal zijn.

Reactie op de inspraakreactie:

In de planidentificatie is een passage over de maximale bouwhoogte beschreven. Hierna volgt dit deel uit de planidentificatie:

De hoogte van de nieuwe bebouwing ter plekke moet worden gerelateerd aan de aanwezige woonbebouwing waarbij privacy en toetreding van licht en lucht gegarandeerd moet blijven voor de aanwezige woonbebouwing. Aangezien het niet wenselijk is om hoger te bouwen dan het monument (dit gebouw moet ruimtelijk gezien het hoofdgebouw blijven van het totale complex) en haar omgeving. Hierdoor is de maximale toelaatbare bebouwingshoogte gesteld op 10 meter, stapsgewijs aflopend naar de omliggende percelen/woningen.

Voor de woning van reclamanten betekent dit dat de dichtstbijzijnde bebouwing een goothoogte heeft van 4,20 meter en daarna oploopt tot het midden van het gebouw. Op ongeveer 70 meter uit de perceelsgrens van reclamant zal "wereld 1" worden opgericht. "Wereld 1" heeft een hoogte van 10 meter, maar bevat geen ramen of andere openingen. Geconcludeerd kan worden dat de privacy van reclamanten gewaarborgd blijft. Voor wat betreft het verzoek om er rekening mee te houden dat er geen zicht op de woning van reclamant is, merken wij op dat dit in een stedelijk omgeving niet te waarborgen is. Desalniettemin is toch onderzocht of de privacy van reclamant er onevenredig op achteruit zal gaan. Dit is niet het geval. Het deel van het nieuwe gebouw dat nabij de woning van reclamanten is gesitueerd is 4,20 meter hoog en bevindt zich op meer dan 55 meter van de perceelsgrens van reclamant. Rekening houdend dat er op de perceelsgrens van het spoorwegmuseum nog een erfafscheiding geplaatst zal worden zal het zicht vanuit het gebouw op het perceel van reclamant nihil zijn.

8. Wellicht is een andere route van het kindertreintje de zgn. "Jumbo-express" mogelijk?

Reactie op de inspraakreactie:

Het staat het spoorwegmuseum vrij om de route van het kindertreintje te bepalen. De enige betrokkenheid die de gemeente daarin heeft is het reguleren van de geluidsaspecten van het rijden van het treintje. Het spoorwegmuseum geeft aan dat met name het warmdraaien van de Jumbo-express enige geluidsoverlast veroorzaakt. Juist hiervoor is er een tunnelberg gemaakt (een ophoging van de grond waar de Jumbo-express in kan staan). In deze tunnel kan het treintje warmdraaien zonder dat het overlast veroorzaakt.

Bureau Bedrijfsinspectie van de afdeling Milieu en Duurzaamheid zal onderzoek gaan doen naar de te verwachten geluidsoverlast van de Jumbo-express. De aanvraag om milieuv vergunning zal voor wat betreft de Jumbo-express aangevuld moeten worden. In het kader van de milieuv vergunning zal de ontwerp-milieuv vergunning gedurende 4 weken ter visie worden gelegd. In deze periode kunnen reclamanten hun grieven kenbaar maken over de geluidsaspecten van de Jumbo-express. Vooral nog is het ontbreken van voldoende informatie over de geluidsaspecten van de Jumbo-express geen reden om het gehele plan aan te houden. Reclamanten mogen er vanuit gaan dat er in het kader van de milieuv vergunning de wettelijk geldende restricties gesteld worden aan de geluidsoverlast van de kindertrein.



9. De woning [redacted] is gekocht vanwege de vrije ligging en de goede zonligging in de stad. Het zou jammer zijn indien dit door een bouwplan -welke niet in het bestemmingsplan past- verandert.

Reactie op de inspraakreactie:

Door gemeentelijke randvoorwaarden te stellen aan de uitbreiding van het spoorwegmuseum is het museum erin geslaagd om een passend bouwplan te ontwerpen welke geen afbreuk doet aan de omgeving. Doordat het perceel van reclamant zich op ruim 70 meter van het hoogste bouwwerk (wereld 1) bevindt, zijn er geen nadelige gevolgen voor wat betreft daglicht- en zonlichttoetreding. De woning heeft nog steeds dezelfde vrije ligging in de stad omdat er dichtbij de woning (dichter dan 55 meter uit de perceelgrens van de woning) op grond van dit bouwplan geen bebouwing door het spoorwegmuseum wordt opgericht. Voor zover er al sprake zou zijn van nadelige gevolgen, verwijzen wij naar het eerder opgemerkte omtrent het ontbreken van een recht op uitzicht in een stedelijk gebied.

10. Reclamanten wensen een nadere uitleg over interpretatie van de gemeente over "additionele horeca".

Reactie op inspraakreactie:

De reden waarom deze passage expliciet in het korte advies is opgenomen, is een gevolg van het op deze wijze indienen van het verzoek om vrijstelling door het spoorwegmuseum. Begin oktober 2002 wenste het museum in de nieuwbouw zelfstandige horeca (met zalenverhuur t.b.v. bruiloften en partijen) te mogen exploiteren. Wij hebben het spoorwegmuseum te kennen gegeven dat zelfstandige horeca in een museum in strijd met de planidentificatie is. Tevens is het verlenen van vrijstelling (als gevolg van precedentwerking, verkeersaantrekkende werking en oneerlijke concurrentie jegens zalenverhuurcentra) -ambtelijk gezien- niet wenselijk.

Om te voorkomen dat het museum later aangeeft dat de exploitatie van het museum niet kostendekkend is zonder het toestaan van zelfstandige horeca, hebben wij het museum expliciet verzocht om schriftelijk aan te geven dat het horecaconcept, na indiening van het verzoek om vrijstelling, aangepast is conform de gemeentelijke interpretatie van additionele horeca. Bij brief van 28 december 2002 heeft het museum aangegeven dat het horecaconcept is aangepast en vanaf die datum de gemeentelijke randvoorwaarden (vastgelegd in de planidentificatie) volgt.

Inhoudelijk merken wij nog het volgende op. De planidentificatie staat alleen ondergeschikte paracommerciële activiteiten toe welke gelieerd zijn aan de museale functie. Dit betekent dat ondergeschikte horeca zoals het nuttigen dranken en spijzen in een restaurant (zoals in meerdere musea in Utrecht) ter ondersteuning van het museumbezoek is toegestaan. Op dit moment is er beleid t.a.v. additionele horeca in ontwikkeling. Indien dit wordt vastgesteld zal dit tevens van toepassing zijn op het spoorwegmuseum.

11. Zowel aan de Singelkant als aan de kant van Oudwijk ligt het museum achter huizen. Aan de Singelkant hebben de huizen een vergelijkbare hoogte, maar geen vergelijkbare grootte. Oudwijk wordt gekenmerkt door kleine lage huizen, daarmee vergeleken is het museum een kolossaal gebouw, echter voornamelijk zichtbaar vanuit de huizen. Een landschappelijke spooromgeving roept andere associaties op dan de feitelijke woonomgeving waarin het museum is ingebed. Wat stelt men zich voor bij een landschappelijke spooromgeving, temeer omdat de invulling van het buitenterrein geheel in het plan ontbreekt?

Reactie op de inspraakreactie:

Allereerst willen wij opmerken dat er wel een inrichting van het buitenterrein bij de stukken ter inzage heeft gelegen. Wellicht achten reclamanten het wenselijk om meer informatie in te zien hoe het groen eruit gaat zien. Voor wat betreft de invulling van het terrein is er in de planidentificatie de opmerking gemaakt dat de Cultuur Historische Effect Rapportage (hierna: CHER) -voor de bouwvergunning- bindende voorwaarden kan stellen. Echter is uit de CHER gebleken dat er geen randvoorwaarden te stellen zijn voor wat betreft de nieuwe invulling van het emplacement. De landschappelijke spooromgeving die wordt gerealiseerd komt met name tot uitdrukking in de uitstraling van het vele groen. Het spoorwegmuseum heeft in een reactie aangegeven dat als uitgangspunt en onderlegger van de achtertuin gekozen is voor het droge spoorlandschap. Dit kenmerkt zich door kiezels en droge dorre begroeiing. De randen van dit landschap worden gevormd door hagen en klimplanten die als coulissen dienen. Op deze onderlegger zijn er verschillende eilanden ontworpen die ieder een eigen invulling hebben. Het voert te ver om in dit kader de hele beschrijving van de landschapsarchitect te citeren.



12. Reclamanten zijn van mening dat zo'n grootschalig gebouw in een kleinschalige en kwetsbare omgeving als deze niet past. Het open, transparante karakter van het huidige terrein waarin de Hugo de Grootstraat, Oudwijk en Oosterstraat visueel met elkaar verbonden zijn, wordt ernstig aangetast. Het zicht zal nagenoeg verdwijnen door een gebouw van 11,5 meter hoog en een oppervlakte van 12.880 m².

Reactie op inspraakreactie:

Op grond van het geldende bestemmingsplan mag er tot maximaal 6,5 meter hoog gebouwd worden. Het uit te breiden gedeelte van het museum heeft een maximale nokhoogte van 10 meter. De maximale nokhoogte wordt in het midden van het gebouw hoger doordat er boven op het dak, ten behoeve van de daglichttoetreding in het museum een glazen koepel ("lichtstraat") is geprojecteerd van 1,5 meter hoog en 4 meter breed. Dit onderdeel is echter als ondergeschikt aan te merken. Het gaat dan ook te ver om het gehele gebouw te betitelen als 11,5 meter hoog. Dit zeker gezien het aflopende dak van 7,60 meter hoogte naar 4,20 meter hoogte aan de oost- en zuidgevel (kant: Oosterstraat - Oudwijkerdwaarsstraat).

Zoals in de reactie op het overleg met de buurt over de planidentificatie in mei 2002 al is aangegeven, is een beperktere bouwhoogte (bijvoorbeeld maximaal 8 meter) uit stedenbouwkundig oogpunt niet noodzakelijk. Dit zou een te stringente beperking van de bebouwingsmogelijkheden opleveren.

In de planidentificatie is door de afdeling Stedenbouw gestreefd naar een goede ruimtelijk stedenbouwkundige inpassing van de uitbreiding van het museum in haar omgeving. Hieruit is voortgekomen dat het mogelijk moet zijn om 50% van het totale perceel te bebouwen. Dit maximale bebouwingspercentage komt tegemoet aan de mogelijkheid van het museum om uit te kunnen breiden maar geeft ook voldoende ruimte een open karakter van het spoorwegmuseumterrein te verbinden met de omgeving. Hierdoor blijft de impact van de uitbreiding ruimtelijk gezien verantwoord en acceptabel in een stedelijke omgeving. Ten aanzien van de zichtlijnen is er aandacht besteed aan het respecteren van de zichtlijnen vanuit het aanwezige stratenpatroon. Hierdoor ontstaat er meer samenhang tussen het nieuwe museum en de aanwezige bebouwingsstructuur.

Volgens de commissie voor welstand en monumenten (het uitbreidingsplan is op 17 december in de commissie voor welstand en monumenten behandeld): "is er voldoende zorggedragen voor een goede inpassing van de nieuwbouw in haar omgeving. Het anonieme industriële gebouw waarin wisselende exposities kunnen plaatsvinden, is met dit ontwerp zichtbaar gemaakt. Van groot belang is dat de transparante vlakken beperkt zijn tot de essentiële. Nu is de dosering van het transparante en het gemetselde van de openingen versterkt, daardoor houdt het plan meer spanning in. De tuininrichting op het achterterrein is ludiek, maar past bij de museale opzet van het complex. Daarentegen is het voorterrein rustig gehouden".

13. Wat wordt er concreet bedoeld met een 'zekere terughoudendheid' ten aanzien van het gebruik van het gebouw ten behoeve van evenementen? Wordt de buitenruimte meer of minder gebruikt of beperkt men zich tot een vast aantal? En hoeveel zijn dat er?

Reactie op de inspraakreactie:

Met de zinsnede 'een zekere terughoudendheid' wordt direct terugverwezen naar de tekst van paragraaf 5.3.1 van de planidentificatie. Bedoeld wordt dat er als randvoorwaarde is gesteld dat er geen ongebreideld gebruik t.b.v. evenementen toegestaan zal worden. Dit kan namelijk leiden tot een onevenredige toename van verkeers- en parkeerknelpunten hetgeen ongewenst is.

Het spoorwegmuseum heeft aangegeven dat men de kwaliteit van de collectie beter wil waarborgen door deze onder te brengen in het museum. Het gebruik van de buitenruimte zal daardoor verminderd worden.

Verder zal de milieuvergunning een aantal evenementen toe gaan staan. Het museum mag thans 10 tot 12 evenementen per jaar houden. Conform het gestelde in de planidentificatie zal dit aantal niet vergroot worden. Er zullen eerder minder dan 12 evenementen per jaar plaatsvinden hetgeen een verbetering van de situatie betekent.



14. *De gewenste terughoudendheid staat op gespannen voet met het feit dat de Raad van Commissarissen aan de directie van het spoorwegmuseum heeft meegegeven dat er activiteiten dienen te worden ondernomen die leiden tot additionele inkomsten.*

Reactie op de inspraakreactie:

Het is inderdaad de bedoeling van de directie van het spoorwegmuseum meer financiële armslag te verwerven om hiermee in de toekomst additionele middelen beschikbaar te krijgen ten behoeve van de uitbreiding van de collectie en aanpassing van de interne accommodatie wanneer de marktwerking zulks vereist.

Wij merken op dat "het verwerven van deze additionele middelen" alleen mag geschieden conform de eventueel te verlenen vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO en indirect dus conform de gemeentelijke randvoorwaarden welke vastgelegd zijn in de planidentificatie. De planidentificatie maakt namelijk deel uit van het verzoek om vrijstelling. Hiermee wordt ondervangen dat het museum andere activiteiten mag ontplooiën dan de toegestane -aan het museum gelieerde paracommerciële activiteiten-. Met andere woorden: de gewenste extra financiële middelen kunnen alleen verworven worden door middel van activiteiten die planologisch zullen worden toegestaan.

15. *Wat verstaat men in het kader van de paracommerciële activiteiten onder een "ondergeschikte nevenactiviteit" Wordt hier alleen horeca bedoeld of ook de verhuur van zalen voor congressen, bruiloften of partijen? Hoe zijn deze gekoppeld aan de openingstijden?*

Reactie op de inspraakreactie:

Zoals eerder onder de reactie op inspraakreactie 10 aangegeven, mogen er alleen bij een museum passende en ondergeschikte horeca activiteiten plaatsvinden. Zelfstandige horeca zoals de verhuur van een ruimte voor congressen, bruiloften en/of partijen wordt niet toegestaan. Voor wat betreft de openingstijden is de milieuvergunning richtinggevend. Afhankelijk van de berekende geluidsoverlast zal er een limiet gesteld worden aan de openingstijden hetgeen in de milieuvergunning vastgelegd zal worden.

Vooralsnog komt het museum uit op de volgende openingstijden: dinsdag tot en met vrijdag van 10 tot 17u, zaterdag en zondag van 11.30u tot 17u. Daarnaast wenst het museum nog een 7-tal evenementen te houden. Tevens is het de bedoeling van het museum om binnen de gemeentelijke randvoorwaarden van de planidentificatie het museum buiten de publieke openingstijden open te stellen voor besloten groepen. Wij kunnen hier nog geen standpunt over innemen omdat het museum de aanvraag om milieuvergunning nog aan zal passen en met name over deze besloten groepen nog een nadere onderbouwing c.q. verklaring aan zal leveren. Bezien moet worden of dit passend is binnen de gemeentelijke randvoorwaarden gesteld in de planidentificatie. Deze kwestie heeft onze aandacht en die van Bureau Bedrijfsinspectie van de afdeling Milieu en Duurzaamheid.

16. *Hoe denkt de gemeente deze horeca activiteiten ondergeschikt te kunnen houden? Wordt er een maximum gesteld aan het aantal toegestane activiteiten of wordt er een koppeling gelegd met de openingstijden? Met het oog op mogelijke geluidshinder pleiten reclamanten voor terughoudendheid.*

Reactie op de inspraakreactie:

De handhaafbaarheid zit hem met name in de beoordeling of een horeca activiteit passend is bij een museum. Het gaat dan om de volgende globale toetsingscriteria welke onderdeel uitmaken van een interne beleidslijn over additionele horeca van de afdeling Stedenbouw en Bouwbeheer:

1. *Passende activiteiten:* het moet gaan om een vorm van horeca die qua uitstraling past bij de hoofdfunctie van de inrichting (dus geen zelfstandig café in een museum). De zwaarste vormen van horeca, t.w. zaalverhuur t.b.v. feesten en partijen, dancing of disco) zijn in ieder geval uitgesloten. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat sportkantines, sporthallen, culturele instellingen, etc. verhuurd worden aan derden ten behoeve van feesten, bruiloften en andere partijen.



2. **Ondersteunende activiteiten:** het moet gaan om een horecafunctie die niet alleen uit exploitatietechnische overwegingen gewenst en noodzakelijk is, maar vooral ook aanvullend op de hoofdfunctie is. De ondersteunende horecafunctie zal de kwaliteit van de hoofdfunctie moeten vergroten, m.a.w. zal het bezoek aan de hoofdfunctie moeten completeren. Een bezoek aan het museum gaat veelal gepaard met het nuttigen van enkele versnaperingen en drankjes.

3. **Ondergeschikte activiteiten:** ten hoogste 10% van de activiteiten binnen de inrichting of zoveel minder als nog passend bij de desbetreffende inrichting mogen ten dienste van de ondersteunende horecafunctie worden aangewend. Als algemene stelregel geldt dat de horeca-activiteiten niet mogen gaan overheersen ten opzichte van de hoofdfunctie. Het zullen altijd een vorm van (neven)activiteiten betreffen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie.

4. **Onzelfstandige activiteiten:** de ondersteunende horeca activiteiten mogen niet leiden tot een zelfstandige en algemeen toegankelijke horecavestiging. Een bezoek aan de horecafunctie van een (sociaal)culturele instelling impliceert altijd een bezoek aan de hoofdfunctie, bijv. een tentoonstelling.

Zolang de horeca activiteiten niet als zelfstandig zijn aan te merken, zullen er voor wat betreft planologische en bouwtechnische aspecten geen beperkingen aan worden gesteld. Uiteraard zullen er vanuit de hoek van de Wet milieubeheer (in het kader van de milieuvergunning) beperkingen aan de exploitatie van het museum worden gesteld.

17. **Reclamanten verzoeken om de inspraaktermijn te verlengen tot na de ter visielegging van de milieuvergunning.**

Reactie op de inspraakreactie:

Het staat ons college vrij om deze vrijstellingsprocedure op te starten hangende de aanvraag om een milieuvergunning. Indien er een koppeling plaats zou moeten vinden tussen de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet milieubeheer dan had de wetgever dit moeten regelen. Thans bestaat er alleen een koppeling tussen de Woningwet en de Wet milieubeheer. De bouwvergunning voor het spoorwegmuseum zal nooit eerder verleend kunnen worden voordat de milieuvergunning is verleend. Kennelijk is het niet de bedoeling van de wetgever geweest om ook de WRO te koppelen aan de Wet Milieubeheer. Het verzoek van reclamanten hoeft o.i. dan ook niet gehonoreerd te worden omdat anders deze vrijstellingsprocedure nog meer tijd in beslag zal nemen. Bovendien wordt het belang van reclamanten beschermd door de koppeling met de Woningwet.

Inhoudelijk merken wij op dat de WRO bedoeld is als wettelijk afwegingskader van alle andere wetgeving. Alleen ruimtelijk relevante en eventueel privaatrechtelijke aspecten wegen mee in de belangenafweging. In het kader van deze inspraakprocedure (oftewel de eerste belangenafweging in deze artikel 19 lid 1 WRO procedure) worden ook milieuaspecten zoals bijvoorbeeld geluidsoverlast meegewogen. Reclamanten mogen er echter vanuit gaan dat de noodzakelijk te treffen maatregelen qua milieuwetgeving conform de wettelijke restricties in de milieuvergunning geregeld worden. Gezien de milieusituatie is er geen aanleiding om het tegendeel te vermoeden.

18. **Hoe komt het museum aan een bebouwingspercentage van 44,8 %? Volgens reclamanten moet dit 47% zijn. Het is echter niet duidelijk welke opstallen hier nu bij horen?**

Reactie op de inspraakreactie:

Het museum geeft in haar reactie aan dat dit per abuis verkeerd is vermeld. Het bebouwingspercentage is inderdaad 47%. Overigens blijft deze 47% binnen de 50% die stedenbouwkundig verantwoord is. Deze 47% is inclusief de bestaande bouwwerken op het buitenterrein en inclusief de reservering voor de uitbreiding van de bouwwerken op het buitenterrein.



19. Naar het oordeel van reclamanten voldoet het ontwerp voor wat betreft het dakdeel (van 10 tot 11,5 meter hoog gezien vanaf het maaiveld) niet aan de planidentificatie. Tevens zou er geen technische ruimte hoger dan 10 meter worden geplaatst. Tijdens de buurtbijeenkomst in mei 2002 is gezegd dat de airco en installatie binnen deze 10 meter zou moeten blijven. De bezwaren tegen de 10 meter bouwhoogte waren reeds bekend. Nu een gebouw met een hoogte van 11,5 meter wordt gepresenteerd nemen de bezwaren van reclamanten alleen maar toe: het tast het huidige transparante en kleinschalige karakter van het terrein nog verder aan.

Reactie op de inspraakreactie:

Het dakdeel dat hoger is dan 10 meter (de zogenaamde lichtstraat van 1,5 meter hoog, 4 meter diep en 151 meter breed) is een duidelijk ondergeschikt en transparant dakdeel. In de planidentificatie is namelijk opgenomen dat er voor duidelijk ondergeschikte dakdelen -gelegen in de 10 meter hoogte zone- een uitzondering gemaakt kan worden mits de uitbreiding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en dit voor een goed ontwerp noodzakelijk is. Deze lichtstraat is functioneel voor de belichting van de onderliggende loopbrug en biedt tevens een duidelijke tweedeling voor ontwerp van het dak.

Voor wat betreft de technische ruimte op het dak is er door reclamanten inderdaad tijdens de bijeenkomst in mei 2002 aangegeven dat de technische ruimte onder de 10 meter diende te blijven. Vanuit de gemeente zijn hier geen toezeggingen over gedaan. Er is alleen een motivatie gegeven waarom een hoogte van 10 meter verantwoord en acceptabel is.

Er is bewust gekozen om een tweetal technische ruimten op wereld 2 (middelste wereld) te plaatsen. Vanaf de straat zijn wereld 1 en 3 alleen waarneembaar. Alleen vanuit de Oosterstraat is er zicht op de technische ruimten van 9 bij 7,45 meter (per ruimte 97 m²). Wereld 2 is derhalve de minst waarneembare wereld vanuit de omgeving. Vanwege milieutechnische en efficiency aspecten (zoals bijvoorbeeld energieverlies) is deze centrale positie ten opzichte van gebouw gekozen waardoor het ontwerp van de installatie zo optimaal mogelijk gemaakt kon worden. Opgemerkt moet worden dat de huidige uitvoering van de technische ruimten, afgezet tegen de hedendaags gekozen ontwerpen voor technische ruimten op gebouwen, zeker niet misstaan. De commissie voor welstand en monumenten heeft op 24 september 2002 geoordeeld dat de technische ruimten tot het minimum gereduceerd zijn.

20. De zichtlijn vanaf de Bloesemstraat wordt nogal eufemistisch omschreven als "zicht op de groene hagen van het spoorweglandschap". Dit maakt reclamanten nieuwsgierig waar men straks zicht op heeft zowel in de winter als in de zomer.

Reactie op de inspraakreactie:

Het spoorwegmuseum heeft aangegeven dat er ter plaatse van de Bloesemstraat een groene afscheiding zal worden gemaakt. Op de achtergrond is de glasgevel van het restaurant nog deels zichtbaar. Afhankelijk van hoe hoog de tunnelberg zal worden (de tunnel waarin kindertrein Jumbo warm kan draaien om zo de geluidsoverlast tot een minimum te beperken), zal er ook enig zicht op de grondverhoging zijn.

De vraag hoe het groen er gedurende de verandering van de seizoenen eruit zal gaan zien voert in het kader van deze vrijstellingsprocedure te ver. Indien deze reclamant daar meer over wil weten kan deze contact opnemen met de aanvrager. De contactpersoon van het spoorwegmuseum is de heer L. Van den Berg, telefonisch bereikbaar op 020-68 48 900.

21. Voor wat betreft de cultuurhistorie zijn reclamanten geïnteresseerd in de argumentatie van de afdeling Stedenbouw en Monumenten waarom er voor de nieuwbouw geen vergunning nodig is in het kader van de monumentenwet, aangezien de nieuwbouw pal tegen het monumentale gebouw komt te liggen.

Reactie op de inspraakreactie:

De afdeling Monumenten van de Dienst Stadsontwikkeling heeft te kennen gegeven dat niet uit de plannen blijkt dat het Rijksmonument in fysieke zin wordt gewijzigd. Mocht dit anders zijn dan ontstaat er een nieuwe situatie. Overigens is er voor het wijzigen van het voormalige Maliebaanstation wel een monumentenvergunning noodzakelijk. De Monumentenvergunning is thans aangevraagd en de bouwvergunning en vrijstelling ex artikel 19 lid 3 WRO (voor het Maliebaanstation) zal niet eerder worden verleend dan op de dag dat de beslissing op de monumentenvergunning onherroepelijk is.



22. *In de planidentificatie is aangegeven dat de gemeente een duidelijke uitwerking verwacht van de inrichting van de buitenruimte. Nu deze uitwerking ontbreekt kan er geen sprake zijn van een integrale beoordeling van het plan. Reclamanten verzoeken om ervoor zorg te dragen dat informatie over de inrichting van de buitenruimte beschikbaar komt en hen in de gelegenheid stelt om daarop in te spreken.*

Reactie op de inspraakreactie:

De uitwerking waarop reclamanten doelen is op 12 december 2002, samen met de aanvraag om bouwvergunning, ingediend. Op 17 december 2002 heeft de commissie voor welstand en monumenten zich positief uitgesproken over de inrichting van het buitenterrein. Onder de reactie op inspraakreactie 12 is het advies van de welstandscommissie weergegeven.

Het inrichtingsplan van de buitenruimte heeft bij de stukken in het kader van de inspraak zowel in gebouw 2 (Rachmaninoffplantsoen 61) als op het wijkbureau Oost (Burg. Reigerstraat 78) ter visie gelegen. Het enige wat wij ons voor kunnen stellen is dat de stukken welke -als extra service- bij het wijkbureau ter visie hebben gelegen, niet correct aangevuld zijn. De inrichtingstekeningen zijn namelijk een tweetal dagen later naar het wijkbureau gezonden dan de rest van de stukken. Relevant om te vermelden is dat de stukken welke in gebouw 2 in het kader van de inspraak ter visie hebben gelegen, volledig waren.

Overigens zal de aanvraag om bouwvergunning (technische gedeelte) inclusief het inrichtingsplan van de buitenruimte samen met dit verzoek om vrijstelling nog gedurende 4 weken voor een ieder ter visie worden gelegd. Reclamanten kunnen, voor zover zij daar thans de kans niet toe hebben gehad, dan alsnog kennis nemen van het inrichtingsplan van de buitenruimte. Hierbij zal ook een korte toelichting van de ontwerper worden gevoegd.

23. *Onduidelijk is welke bezoekersaantallen men in de toekomst verwacht. Doordat er geen duidelijke raming is gegeven van de te verwachten bezoekersaantallen zijn de cijfers over de noodzakelijke parkeercapaciteit en de verkeersintensiteit niet te controleren.*

Reactie op de inspraakreactie:

Uit de aanvraag om milieuvergunning blijkt dat het museum uitgaat van een maximum van 210.000 bezoekers per jaar. Dit vraagt men aan; meer bezoekers worden er in het kader van de milieuwetgeving niet toegestaan. Wij verwijzen derhalve naar bijlage 14 van de aanvraag om milieuvergunning waarin de maximumcapaciteit van het museum is aangegeven.

Op grond van deze raming is er een bedrijfsvervoersplan gemaakt waaruit blijkt dat er minimaal 200 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit is tevens in de planidentificatie aangegeven. Het verzoek om vrijstelling gaat uit van de aanleg van de vereiste 200 parkeerplaatsen.

Voorts is er nog als eis in de planidentificatie opgenomen dat parkeren op eigen terrein dient te geschieden en dat ondergronds parkeren wenselijk is. Met de eigenaar van de grond (NS Vastgoed) zal het museum een eeuwigdurend exclusiviteitscontract aangegaan worden. Voorts is gebleken dat een ondergrondse parkeervoorziening niet haalbaar is. Voor wat betreft de geluidsoverlast is gebleken dat deze in de huidige situatie en in de toekomstige situatie (uitgaande van 250.000 bezoekers per jaar) onder de toelaatbare piekniveau's blijft.



24. *Het aantal bezoekers dat per auto komt kan beperkt worden bij een goede openbaar vervoerverbinding. In de planidentificatie is de verlegging van buslijn 3 via de Oosterstraat onderzocht. Helaas is een voor de hand liggende variant daarbij niet onderzocht: vanaf de stadsschouwburg over de Maliesingel, terugbuigend over de Maliebaan, vervolgens rechtsafslaand naar de Burg. Reigerstraat. Een nieuwe bushalte op de hoek Maliebaan/Burg. Reigerstraat vervangt de huidige bij de Bruna (een verplaatsing van enkele tientallen meters). In deze variant neemt de reistijd slechts beperkt toe, met gelijktijdige afname van de parkeerdruk in de buurt.*

De Vakgroep Verkeer van de Dienst Stadsontwikkeling geeft aan dat er inderdaad vorig jaar onderzocht is of er een (stads)bus via de Oosterstraat/Maliesingel kan gaan rijden zodat gehalteerd kan worden bij het spoorwegmuseum. Helaas blijkt dit niet mogelijk te zijn. Er is gekeken of lijn 3 en 4 anders kon gaan rijden. Lijn 3 zou dan via de Oosterstraat/Maliesingel rijden. Lijn 4 zou dan door de Burg. Reigerstraat worden geleid. Dit is financieel echter niet mogelijk. Ten opzichte van de huidige route zal de route van lijn 4 langer worden terwijl er (bijna) geen toename valt te verwachten in het aantal reizigers. Doordat verwacht wordt dat (bijna) geen reizigers gebruik zullen maken van deze routewijziging, zal de parkeerdruk ter plaatse (bijna) niet afnemen. De opbrengsten van deze variant wegen als gevolg van de extra kosten voor het gemeentelijk vervoersbedrijf niet op tegen een wellicht zeer geringe afname van de parkeerdruk ter plaatse.

25. *Vanuit de omgeving acht men het wenselijk om vast te leggen om welke evenementen het nu gaat.*

Reactie op de inspraakreactie:

In bijlage 10 van de aanvraag om milieuvergunning is aangegeven dat het museum thans 7 verschillende evenementen per jaar houdt. Het gaat dan om het kerstevenement Xmas Station, een voorjaarsfeest/stoomevenement, een zomerevenement/Pasar, een herfstvakantie-evenement, een modelbouwevenement, een 10-tal museumnachten en een museumweekend.

In totaal vraagt men dus een 16-tal evenementen aan, terwijl er in de inspraakreacties van omwonenden al was aangegeven dat ons college niet meer dan de huidige vergunde 12 evenementen toe zou staan. Op dit onderdeel dient de aanvraag om milieuvergunning te worden aangepast. Het hoofd van de afdeling Milieu en Duurzaamheid van de Dienst Stadsontwikkeling is hiervan inmiddels in kennis gesteld, en is verzocht om deze opmerking mee te nemen in de beoordeling van de milieuvergunning.

26. *De risicoanalyse planschade maakt geen onderdeel uit van de aanvraag. De resultaten hiervan worden in februari 2003 verwacht. Graag willen reclamanten de resultaten hiervan meenemen in hun overwegingen.*

Reactie op de inspraakreactie:

Het museum heeft bij brief van 30 december 2002 aangegeven dat er geen exploitatieovereenkomst hoeft te worden vastgesteld met de gemeente. Op bladzijde 26 en 27 van de planidentificatie is in het kader van de "financieel economische randvoorwaarden" aangegeven dat indien er geen exploitatieovereenkomst behoeft te worden afgesloten, de gemeente een aparte planschadeovereenkomst zou eisen. Duidelijk mag zijn dat deze planschadeovereenkomst geen deel uit zal maken van de bescheiden die ter visie gelegd zullen worden.

Indien de economische uitvoerbaarheid van het plan niet gewaarborgd zou zijn, dan kan dit voor ons college een reden zijn om géén vrijstelling te verlenen en om verdere medewerking aan de nieuwbouwplannen te onthouden. Wij achten het overigens nog van belang om op te merken dat de uitkomst van het rapport van de SAOZ (het rapport waar reclamanten op doelen en welke thans in het bezit is van het museum) nog besproken zal worden met onze wethouder Ruimtelijke Ordening. De onduidelijkheid omtrent de aanwezigheid van planschade en de effecten daarvan op de economische uitvoerbaarheid dienen door het spoorwegmuseum helder gemaakt te worden vóórdat ons college een beslissing neemt op het verzoek om vrijstelling en de aanvraag om bouwvergunning.



27. Tenslotte wijzen reclamanten er nog op dat mocht het plan doorgang vinden, er ook tijdens de bouw aanzienlijke overlast voor de buurt zal ontstaan. Reclamanten vragen het college om erop toe te zien dat deze overlast tot een minimum wordt beperkt.

Reactie op de inspraakreactie:

Deze opmerking zal worden gecommuniceerd met het bouwtoezicht van de afdeling Bouwbeheer. Wij merken op dat voor zover het bouwtoezicht gerechtigd is op de bouwplaats om maatregelen te nemen om de overlast te beperken, deze genomen zullen worden. Uiteraard heeft het museum hierin ook een taak. Mocht het tot het verlenen van een bouwvergunning komen, dan zullen wij deze opmerking in de aandachtspunten behorende bij de bouwvergunning opnemen. Enige overlast is echter inherent aan bouwwerkzaamheden in z'n algemeenheid en dient ook als zodanig geaccepteerd te worden.

Conclusie

Op grond van het voorgaande zien wij geen bijzondere belangen en bestaan er geen bijzondere omstandigheden op grond waarvan het verzoek om vrijstelling aangepast zou moeten worden. Wij hebben in onze vergadering van 25 maart 2003 dan ook besloten om de inspraakreacties ongegrond te verklaren en om reclamanten hiervan op de hoogte te stellen. Verder hebben wij besloten om de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO voort te zetten door het plan gedurende 4 weken voor een ieder ter visie te leggen.

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Utrecht,
namens hen,
het Hoofd afdeling Bouwbeheer,



Dienst Stadsontwikkeling
Bouwbeheer

Gemeente Utrecht

Postadres: Postbus 8406, 3503 RK UTRECHT
Bezoekadres: Rachmaninoffplantsoen 61, Utrecht
Telefoon: 030 - de doorkeesnummer
Fax: 030 - 286 4111
Internet: www.utrecht.nl

Sporen met de buurt



*Peele dB 70 dB op juwel
Jumbo rinkel: 93 dB
10 x plu
(=20x) 10-19u.*

*D.E. FI
Lammis lane, Rain hove,
Essex (GB)
Thalys JE 1996
Thalys 1c JE
1992*

*TGV JE
1989*

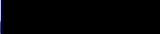

Behandeld door:
Doorkiesnummer:
e-mail:
Bijlage(n): 2
Uw kenmerk:
Uw brief van:

Datum: 6 mei 2003
Ons kenmerk: BV2024737
Onderwerp: Uitnodiging mondelinge toelichting
zienswijze
Verzonden: 6 MEI 2003
Bij antwoord datum, ons kenmerk en onderwerp vermelden

*toegestaan uitstoot met ≤ 3
methode Basal*

Geachte heer, mevrouw,

Enige tijd geleden heeft u uw zienswijze ingediend tegen het bouwplan **Maliebaanstation 16**, Het uitbreiden van het spoorwegmuseum en het inrichten van het bijbehorende terrein, na de sloop van de bestaande overkapping en overige bouwwerken. Op zullen de zienswijzen worden voorgelegd aan de raadscommissie voor Stedelijke Ontwikkeling. De commissievergadering wordt gehouden in de raadszaal van het Stadhuis, ingang Korte Minrebroederstraat 2.

Indien u voorafgaand aan de behandeling van dit onderwerp uw zienswijze mondeling wilt toelichten, kunt u spreektijd aanvragen bij de heer  van het secretariaat van de raadscommissie. Tevens kunt u bij de 

U ontvangt hierbij de agenda van de commissievergadering en de commissiebrief waarin een samenvatting van alle zienswijzen is opgenomen en het gemeentelijke commentaar daarop.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en Wethouders van Utrecht,
namens: 
het Hoofd afdeling Bouwbeheer,

*- Zie punt 4B: afsteden → kaart?
- handige vergoeding + besparing*

Aan : Commissie Stedelijke Ontwikkeling

Onderwerp : (Bouw)plan BV2024737
Adres: Maliebaanstation 16

Behandeld door
Stukken ter inzage

- Een verzoek om vrijstelling en aanvraag om bouwvergunning
- diverse tekeningen
- 2 zienswijzen (en 20 steunbetuigingen ter aanvulling van één van de twee zienswijzen)

Datum : 28 april 2003

Geachte dames en heren,

Op 3 oktober 2002 heeft het Nederlands Spoorwegmuseum een verzoek om vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO ingediend voor het uitbreiden van het spoorwegmuseum op het perceel **Maliebaanstation 16**. Men heeft het verzoek om vrijstelling (sec) eerst ingediend en daarna op 12 december 2002 een aanvraag om bouwvergunning ingediend.

Beoordeling verzoek om vrijstelling

In eerste instantie heeft het verzoek om vrijstelling na indiening stilgelegen vanwege het feit dat het spoorwegmuseum in heeft gezet op een horecaconcept voor het nieuwe museum welke te ruim en derhalve niet passend was. In het oorspronkelijke horecaconcept ging men uit van méér dan additionele horeca. Het museum wenste onder andere bruiloften en partijen en congressen te mogen organiseren. Voorts wenste het museum zich niet uit te spreken over de frequentie van dergelijke horeca activiteiten(*). Hierdoor is er veel ambtelijk overleg geweest om tot een situatie (aanvraag) te komen die conform de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden is (met andere woorden: een situatie conform de planidentificatie). Belangrijk daarin was uiteraard ook dat de planidentificatie in die vorm richting omwonenden is gecommuniceerd.

* Deze wensen komen niet overeen met de door de gemeente vastgestelde randvoorwaarden zoals in de planidentificatie gesteld, namelijk: enkel additionele horeca passend bij de museale hoofd functie.

Planologisch kader

Voor het terrein van het NSM en het plein voor het Maliebaanstation geldt het Stadsvernieuwingsplan 'Buiten Wittevrouwen' (goedgekeurd door de gemeenteraad op 26 maart 1992 en goedgekeurd door gedeputeerde staten op 27 oktober 1992) en het stadsvernieuwingsplan 'Oudwijk-Zuid' (goedgekeurd door de gemeenteraad op 7 februari 1991 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 juni 1991). In deze plannen heeft het museum de bestemming 'Museumdoeleinden' en het plein voor het Maliebaanstation de bestemming 'Parkeerdoeleinden'.

De bestemming 'Museumdoeleinden' is een gedetailleerde bestemming. De functies die hier gerealiseerd mogen worden zijn museumgebouwen en -bouwwerken, expositieruimten, perrons en perronoverkappingen, horeca, bedrijfsactiviteiten, railverkeer, groenvoorzieningen en doeleinden van openbaar nut. Daarnaast zijn de bebouwingspercentages en bouwhoogtes dusdanig opgenomen dat de huidige bebouwing is toegestaan, maar plannen voor nieuwbouw als deze past niet daarin.

Binnen de bestemming 'Parkeerdoeleinden' zijn de gronden bestemd voor parkeerdoeleinden en mogen de gronden slechts gebruikt worden voor voorzieningen ten behoeve van stilstaande voertuigen, aan- en afvoerwegen, taluds en beplantingen en mogen uitsluitend worden bebouwd met bouwwerken die noodzakelijk zijn voor de bestemming, zoals lichtmasten en verkeersgeleiders. Eventuele gebouwen, zoals bijvoorbeeld een kassagebouw, zijn in strijd met deze bestemming.

Planidentificatie

Op 9 juli 2002 hebben wij de planidentificatie met daarin de gemeentelijke randvoorwaarden voor het uitbreiden van het spoorwegmuseum vastgesteld. Op 10 september 2002 heeft de voormalige raadscommissie ROWGO unaniem positief geadviseerd over de planidentificatie.

Ambtelijke advisering

Het verzoek om vrijstelling is ter advisering voorgelegd aan de diverse vakafdelingen. De conclusie is dat de uitbreiding conform de planidentificatie is. Wel wordt gesteld dat het alleen mag gaan om additionele horeca. Bovendien dient uitsluitend gebouwd te worden aan de oostkant van de spoorlijn. Het voorliggende verzoek voldoet hieraan. Daarnaast moet een milieuvergunning zijn afgegeven. Deze is inmiddels aangevraagd. De ontwerp milieuvergunning zal binnenkort ter visie worden gelegd. Tenslotte moet het goedgekeurde saneringsplan worden uitgevoerd.

Planschadeovereenkomst en economische uitvoerbaarheid

Van belang is verder nog te vermelden dat het spoorwegmuseum aan de Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken (hierna: SAOZ) de opdracht heeft gegeven om te onderzoeken of eventuele *gegronde claims* op grond van artikel 49 WRO (planschade) te verwachten zijn. Het rapport is inmiddels gereed. De onduidelijkheid omtrent de aanwezigheid van planschade en de effecten daarvan op de economische uitvoerbaarheid zijn inmiddels door het spoorwegmuseum helder gemaakt. Op grond van de conclusie van het rapport van de SAOZ blijkt dat er geen planschadeclaims te verwachten zijn. De economische uitvoerbaarheid van het bouwplan is daardoor gewaarborgd.

Inspraakprocedure

Het verzoek om vrijstelling heeft in het kader van de inspraakprocedure in de periode van 9 januari tot en met 5 februari 2003 voor een ieder ter visie gelegen. Voorts is de mogelijkheid geboden om op 20 januari 2003 van 13 tot 14u mondeling een inspraakreactie in te dienen. Van deze laatste mogelijkheid is geen gebruik gemaakt. Er zijn echter wel een vijftal schriftelijke inspraakreacties ontvangen.

Op 25 maart hebben wij deze inspraakreacties tijdens onze collegevergadering behandeld. Wij hebben besloten om de ingediende inspraakreacties ongegrond te verklaren, om de vrijstellingsprocedure voort te zetten en om het hoofd van de afdeling Milieu en Duurzaamheid erop te wijzen dat het spoorwegmuseum 16 evenementen per jaar wenst te houden, hetgeen in strijd is met het richting omwonenden gecommuniceerde maximaal aantal toegestane evenementen per jaar (12 stuks). Dit omdat het museum in het kader van de milieuvergunning inzet op 16 evenementen per jaar. Bij brief van 31 maart (verzonden op 3 april 2003) hebben wij insprekers schriftelijk geïnformeerd over onze beslissing.

Terinzagelegging

In het kader van de vrijstellingsprocedure heeft het plan gedurende de periode van 27 maart tot 24 april 2003 voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden belanghebbenden hun zienswijze over het plan indienen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door:

Verder is er een brief namens het comité "Sporen met de buurt" ontvangen. Vervolgens zijn er 22 brieven van reclamanten ontvangen welke het met het standpunt van voornoemd comité eens waren. Deze brieven bevatten geen nadere motivatie. Hieronder volgen de gegevens van reclamanten welke zich kunnen vinden in de brief van het comité "Sporen met de buurt"

Zienswijzen

1. Voor de inhoud van de zienswijze verwijst SRK rechtsbijstand naar de inspraakreactie die reeds op 30 januari 2003 bij ons college is ingediend (brief namens Comité 'Sporen met de buurt'). Verzocht wordt om de inhoud van deze inspraakreactie als hier herhaald en ingelast te beschouwen. Dit omdat er volgens cliënte niet voldoende rekening is gehouden met de gerechtvaardigde belangen van cliënte en er is verzuimd om voldoende gemotiveerd te reageren op de inspraakreactie.

Reactie op de zienswijze:

Het direct terugverwijzen naar een reeds afgesloten onderdeel van deze vrijstellingsprocedure is niet mogelijk. Uiteraard is het mogelijk om, met argumenten omkleed, te reageren op onze reactie op de ingediende inspraakreacties. Aangezien er in totaal 26 inspraakreacties behandeld zijn, voert het te ver om deze wederom van een reactie te voorzien. Dit zou anders zijn indien reclamant inhoudelijke argumenten aanvoert op grond waarvan een gemeentelijke reactie gewenst is. Van een onvoldoende motivering van de gemeentelijke reactie op de inspraakreacties is ons inziens overigens geen sprake.

2. Cliënte betwist dat uw college bevoegd is om op grond van artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening vrijstelling te verlenen van de voorschriften van het bestemmingsplan.

Reactie op de zienswijze:

Op 3 april 2003 heeft de gemeenteraad, na een evaluatie van de afgelopen drie jaar, het delegatiebesluit voor het toepassen van artikel 19 lid 1 vrijstellingen verlengd. Dit betekent dat wij bevoegd zijn om namens de gemeenteraad beslissingen te nemen op een verzoek om vrijstelling in het kader van artikel 19 lid 1 WRO.

3. Het verzoek om vrijstelling is niet voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Op grond van de toelichting op artikel 19 lid 1 WRO blijkt dat onder een goede ruimtelijke onderbouwing wordt verstaan een gemeentelijk of intergemeentelijk structuurplan. Het structuurplan ontbreekt thans aan de ter visie gelegde stukken. Aangezien het om een ingrijpende afwijking gaat van het bestemmingsplan, mogen er zware eisen aan de ruimtelijke onderbouwing worden gesteld.

Reactie op de zienswijze:

In de toelichting van artikel 19 WRO staat: 'bij gebreke van een structuurplan wordt als alternatief aanvaard een op het project toegesneden ruimtelijke onderbouwing, waarbij wordt ingegaan op de relatie met het geldende bestemmingsplan en waarin wordt gemotiveerd waarom het project past binnen de toekomstige bestemming van het gebied'. In onderhavig geval is de door ons college een planidentificatie vastgesteld. Deze planidentificatie biedt een ruimtelijk afwegingskader waarbinnen wij het in een stedelijke omgeving aanvaardbaar achten om vrijstelling te verlenen van de geldende voorschriften van het bestemmingsplan. Het is de kunst van de aanvrager (in casu: het spoorwegmuseum) om binnen de gestelde grenzen een plan in te dienen voor de uitbreiding van het museum. Indirect volgt hieruit de conclusie dat als het plan binnen de randvoorwaarden past, de onderbouwing van deze randvoorwaarden een op het project toegesneden ruimtelijke onderbouwing is. De aanvrager heeft tevens een ruimtelijke onderbouwing aangeleverd waaruit blijkt dat het voorliggende plan binnen de randvoorwaarden past. Concluderend zijn wij van mening dat het ruimtelijk kader voldoende is weergegeven in de planidentificatie en de ruimtelijke onderbouwing van de aanvrager.

4. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen omdat:

- a. de uitbreiding van het museum met daaraan gekoppeld de uitbreiding van de activiteiten op het buitenterrein zal een grote impact hebben op het woongenot van cliënte;
- b. in de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat vanuit de Bloesemstraat zicht zal zijn op de groene hagen in het spoorlandschap en op de achtergrond de glasgevel van het restaurant. Verzuimd wordt te vermelden dat als gevolg van het vermeerderen van de bouwhoogte, er uitzicht bestaat op het spoorwegmuseum zelf. Bovendien zal cliënte vanaf de eerste verdieping van haar woning uitzicht hebben op de buitenruimte;
- c. de te verwachten geluidsoverlast als gevolg van de Jumbo (kindertreintje), dient in de belangenafweging (en derhalve tevens in de ruimtelijke onderbouwing) te worden betrokken. In de ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven dat voor de Jumbo nog nader onderzoek is vereist. Voorts wordt verzuimd om aan te geven welke noodzakelijke geluidwerende maatregelen getroffen zullen worden;
- d. gevreesd wordt dat er zowel tijdens als buiten de regulieren openingstijden paracommerciële activiteiten anders ten behoeve van een bezoek aan het museum plaats zullen vinden in het restaurant en het daaraan gekoppelde terras;
- e. tot slot wordt er ten onrechte niet ingegaan op de ruimtelijke uitstraling die het project zal hebben. Het museum zal aanmerkelijk hoger worden dan thans het geval is en dan thans op grond van het bestemmingsplan is toegestaan. Vanuit de woning van cliënt zal uitzicht zijn over een volle lengte van 11,5 meter. Dit kan niet, zoals eerder gesteld, een ondergeschikt dakdeel zijn.

4 a. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen omdat: de uitbreiding van het museum met daaraan gekoppeld de uitbreiding van de activiteiten op het buitenterrein een grote impact zal hebben op het woongenot van cliënte;

Reactie op de zienswijze 4a.

Het dichtstbijzijnde gedeelte van de nieuwbouw bevindt zich op minimaal 35 meter uit het perceel (ter hoogte van de achterzijde van de berging) van reclamant. Gezien deze afstand tot de bebouwing en de terreininrichting van de buitenruimte (in casu zal er een waterspeeltsin worden aangelegd en zal de hangar voor de Jumbo-express (kindertrein) zich ongeveer op 10 meter uit de gevel van reclamant bevinden) zal de uitbreiding van het museum en het gebruik van de buitenruimte enig effect op de woonomstandigheden hebben. Voor wat betreft de geluidsaspecten zullen deze conform de gestelde landelijke normen geregeld worden in de vereiste milieuvergunning. Er zal weliswaar sprake zal zijn van enig effect op de woonomstandigheden; het effect hiervan is echter gering. Daarbij wijzen wij erop dat het hier om een stedelijk gebied gaat, de nieuwbouw niet onaanvaardbaar groot wordt en eventuele geluidsoverlast binnen de wettelijke norm zal blijven.

4 b. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen omdat: in de ruimtelijke onderbouwing wordt gesteld dat vanuit de Bloesemstraat zicht zal zijn op de groene hagen in het spoorlandschap en op de achtergrond de glasgevel van het restaurant. Verzuimd wordt te vermelden dat als gevolg van het vermeerderen van de bouwhoogte, er uitzicht bestaat op het spoorwegmuseum zelf. Bovendien zal cliënte vanaf de eerste verdieping van haar woning uitzicht hebben op de buitenruimte.

Reactie op de zienswijze 4b.

Staan in de Bloesemstraat zal er inderdaad uitzicht zijn op de groene hagen in het spoorlandschap en op de achtergrond de glasgevel van het restaurant. Aangezien het restaurant onlosmakelijk verbonden is met het museum, hebben wij niet verzuimd om te vermelden dat er uitzicht bestaat op het spoorwegmuseum zelf. Ten aanzien van het vermeerderen van de bouwhoogte merken wij op dat het stedenbouwkundig gezien wenselijk is om een uitbreiding toe te staan tot 10 meter hoogte. De nieuwbouw bereikt een hoogte van 10 meter op ongeveer 40 meter uit de woning².

² van reclamant

Voor wat betreft het uitzicht kan op grond van geldende jurisprudentie worden gesteld dat gezien de afstand tot en hoogte van de nieuwbouw er in een stedelijk gebied geen claim kan worden gelegd op handhaving van het bestaande uitzicht. Tevens valt er geen claim te leggen op het uitzicht vanuit de eerste verdieping van de woning op de buitenruimte van het museum. Reclamant heeft bij de aankoop van haar woning bewust gekozen voor een woonruimte welke dichtbij een museum is gelegen dat landelijke aantrekkingskracht heeft. Zicht op de buitenruimte vanaf de eerste verdieping is op dit moment ook al mogelijk.

4 c. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen omdat: de te verwachten geluidsoverlast als gevolg van de Jumbo (kindertreintje), in de belangenafweging (en derhalve tevens in de ruimtelijke onderbouwing) dient te worden betrokken. In de ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven dat voor de Jumbo nog nader onderzoek is vereist. Voorts wordt verzuimd om aan te geven welke noodzakelijke geluidwerende maatregelen getroffen zullen worden.

Reactie op zienswijze 4 c.

Het laten rijden van de Jumbo-express en het aanleggen van de rails hiervoor zijn geen bouwvergunningsplichtige werkzaamheden en zijn conform de ter plaatse geldende bestemming 'Museumdoeleinden'. Het staat het spoorwegmuseum derhalve vrij om de route van het kindertreintje te bepalen. De enige betrokkenheid die de gemeente daarin heeft is het reguleren van de geluidsaspecten als gevolg van het rijden van het treintje. Het spoorwegmuseum geeft aan dat met name het warmdraaien van de Jumbo-express enige geluidsoverlast veroorzaakt. Juist hiervoor is er een tunnelberg gemaakt (een ophoging van de grond waar de Jumbo-express in kan staan). In deze tunnel kan het treintje warmdraaien zonder dat het overlast veroorzaakt.

In de reactie op de inspraakreacties is er aangegeven dat de aanvraag om milieuvergunning voor wat betreft de Jumbo-express aangevuld zal moeten worden. Dit is inmiddels gedaan en uit het akoestisch rapport is gebleken dat de Jumbo-express binnen de geldende geluidsnormen blijft. Er is zelfs sprake van een kleine verbetering ten opzichte van de huidige situatie qua geluidsemissie. In het kader van de milieuvergunning zal de ontwerp milieuvergunning gedurende 4 weken ter visie worden gelegd. Dit zal naar verwachting in de tweede week van mei geschieden. In deze periode kunnen reclamanten hun eventuele grieven kenbaar maken over de geluidsaspecten van de Jumbo-express. Reclamanten mogen er echter vanuit gaan dat er in het kader van de milieuvergunning de wettelijk geldende restricties gesteld worden aan de geluidsoverlast van de kindertrein.

4 d. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen omdat: gevreesd wordt dat er zowel tijdens als buiten de reguliere openingstijden paracommerciële activiteiten anders ten behoeve van een bezoek aan het museum plaats zullen vinden in het restaurant en het daaraan gekoppelde terras.

Reactie op zienswijze 4 d.

Wij kunnen ons voorstellen dat deze vrees leeft bij reclamant. Omdat het museum bij het indienen van het verzoek om vrijstelling (in oktober 2002) tevens uitging van zelfstandige horeca, hetgeen in strijd is met de randvoorwaarden welke gesteld zijn in de planidentificatie, is overleg geweest met het museum. Het verzoek om vrijstelling is daardoor twee maanden aangehouden. Na diverse overleggen en diverse correspondentie over en weer heeft het spoorwegmuseum op 28 december 2002 te kennen gegeven dat er geen sprake is van zelfstandige horeca en dat het museum zich conformeert aan de gemeentelijke interpretatie van zelfstandige horeca. In het kader van deze procedure is er dus wel degelijk rekening gehouden en op grond hiervan is het mogelijk om eventuele zelfstandige horeca tegen te gaan.

In onze reactie op de inspraakreacties hebben wij reeds aangegeven dat wij kritisch zijn op het gebruik van het museum t.b.v. zelfstandige horeca. Indien wij constateren dat er sprake is van zelfstandige horeca dan zullen wij hiertegen handhavend optreden. Vooralsnog zijn er geen signalen dat het museum zich niet zal houden aan de eventueel te verlenen vrijstelling (voor het uitbreiden van een museum met ondergeschikte paracommerciële activiteiten gelieerd aan de museale functie), hierdoor is de vrees ongegrond. Voor wat betreft de geluidsemissie van het terras blijkt uit het akoestisch rapport niet dat dit boven de geluidsnormen uitkomt. Mocht evenwel blijken dat er door het buitenterras dan wel als gevolg van horeca-activiteiten overlast ontstaat, dan kunnen reclamanten contact opnemen met Bureau bedrijfsinspectie van de Afdeling Milieu en Duurzaamheid en met een bouwinspecteur van de bouwkundige unit Oost/Binnenstad van de afdeling Bouwbeheer.

4 e. De ruimtelijke onderbouwing voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen omdat: er ten onrechte niet wordt ingegaan op de ruimtelijke uitstraling die het project zal hebben. Het museum zal aanmerkelijk hoger worden dan thans het geval is en dan thans op grond van het bestemmingsplan is toegestaan. Vanuit de woning van cliënt zal uitzicht zijn over een volle lengte van 11,5 meter. Dit kan niet, zoals eerder gesteld, een ondergeschikt dakdeel zijn.

Reactie op zienswijze 4e.

In de planidentificatie is een passage over de maximale bouwhoogte beschreven. Hierna volgt dit deel uit de planidentificatie (bladzijde 17):

De hoogte van de nieuwe bebouwing ter plekke moet worden gerelateerd aan de aanwezige woonbebouwing waarbij privacy en toetreding van licht en lucht gegarandeerd moet blijven voor de aanwezige woonbebouwing. Het is niet wenselijk om hoger te bouwen dan het monument (dit gebouw moet ruimtelijk gezien het hoofdgebouw blijven van het totale complex) en haar omgeving. Hierdoor is de maximale toelaatbare bebouwingshoogte gesteld op 10 meter, stapsgewijs aflopend naar de omliggende percelen/woningen.

Ten aanzien van de maximum bouwhoogte van 10 meter in desbetreffende zone geldt dat hiervan eventueel mag worden afgeweken ten behoeve van duidelijk ondergeschikte dakdelen, mits de overschrijding niet meer bedraagt dan 1,5 meter en indien dit voor een goed ontwerp strikt noodzakelijk is.

Wij zijn van mening dat het verzoek om vrijstelling voldoet aan de randvoorwaarden van de planidentificatie. Dit omdat de lichtstraat zich tussen de 10 en 11,5 meter hoog bevindt. De transparante lichtstraat is 4 meter breed en 151 meter lang en deelt het pand door midden. Deze lichtstraat is functioneel voor de belichting van de onderliggende loopbrug en biedt tevens een duidelijke tweedeling voor ontwerp van het dak.

Voor wat betreft de technische ruimte op het dak het volgende. Er is bewust gekozen om een tweetal technische ruimten op wereld 2 (middelste wereld) te plaatsen. Vanaf straatniveau zijn wereld 1 en 3 waarneembaar. Wereld 2 is derhalve de minst waarneembare wereld vanuit de omgeving. Alleen vanuit de Oosterstraat is er zicht op de technische ruimten van 9 bij 7,45 meter (per ruimte 97 m²). Vanwege milieutechnische en efficiency aspecten (zoals bijvoorbeeld energieverlies) is deze centrale positie ten opzichte van gebouw gekozen waardoor het ontwerp van de installatie zo optimaal mogelijk gemaakt kon worden. Opgemerkt moet worden dat de huidige uitvoering van de technische ruimten, afgezet tegen de hedendaags gekozen ontwerpen voor technische ruimten op gebouwen, zeker niet misstaan. De commissie voor welstand en monumenten heeft op 24 september 2002 geoordeeld dat de technische ruimten tot het minimum gereduceerd zijn en voldoen aan de redelijke eisen van welstand.

Voor reclamant betekent de lichtstraat en de technische ruimten het volgende. Vanuit de tuin van reclamant is er zicht op ongeveer 80 meter breedte van de nieuwbouw (in casu is er zicht op een deel van de "noordgevel" van de nieuwbouw). De lichtstraat maakt 1,5 meter deel uit van de zichtbreedte van 80 meter. De twee op het dak aanwezige technische ruimten bedragen in totaal 18,40 meter breedte van de totale zichtbreedte. Gerelateerd aan de totale breedte van het pand (in casu 92,50 meter) is de transparante lichtstraat en zijn de technische ruimten qua hoogte ondergeschikt. Stedenbouwkundig gezien zijn wij van mening dat de hoogte van de nieuwbouw geen nadelige ruimtelijke effecten oplevert.

108 19,5 m van 92,50 m

Hieronder volgen de zienswijzen van het comité "Sporen met de buurt" met 20 steunbetuigingen ter aanvulling van deze zienswijzen.

5. De bezwaren tegen de hoogte van het gebouw van 10 meter zijn uw college genoegzaam bekend. Daarenboven blijven wij het oneens met u dat de zogenaamde lichtstraat die over een lengte van 151 meter 1,5 meter boven de 10 meter uitsteekt als ondergeschikt kan worden aangemerkt. Zowel aan de zijde van Oudwijk als aan de Singelkant ziet men een gebouw dat nagenoeg over de gehele lengte 11,5 meter hoog is, hetgeen detoneert ten opzichte van de kleine lage huizen. Naar letter en geest van de planidentificatie kan dit ons inziens niet.

Reactie op zienswijze 5.

Zoals reeds onder onze reactie op zienswijze 4 e. is aangegeven, bevindt de lichtstraat zich tussen de 10 en 11,5 meter hoogte. De transparante lichtstraat is 4 meter breed en 151 meter lang. Deze deelt het pand door midden. Deze lichtstraat is functioneel voor de belichting van de onderliggende loopbrug en biedt tevens een duidelijke tweedeling voor ontwerp van het dak. ? = functioneel

Aangezien de lichtstraat transparant is en ten opzichte van de totale oppervlakte van het dak ongeveer 604 m² van 11.588 m² bedraagt, beslaat de lichtstraat een oppervlakte van ongeveer 5,2% van de totale oppervlakte. Dit is als duidelijk ondergeschikt aan te merken. De commissie voor welstand en monumenten acht het ontwerp conform de redelijke eisen van welstand. Dit betekent dat er door een commissie van onafhankelijke deskundigen naar de aanvaardbaarheid van het bouwwerk in relatie tot de karakteristiek van de reeds aanwezige bebouwing, de openbare ruimte, het landschap dan wel de stedenbouwkundige context is gekeken. Wij zien geen omstandigheden op grond waarvan wij dit oordeel niet over zouden kunnen nemen. Wij zijn dan ook *niet* met reclamanten van mening dat de lichtstraat zou detoneren ten opzichte van de omgeving (kleine lage huizen). ?

6. Reclamanten maken zich grote zorgen over de geluidsoverlast van de Jumbo-express aangezien deze veel dichters langs veel meer woningen komt te rijden dan thans het geval is. Het gaat dan niet alleen om het warmdraaien, maar zeker ook om het continue, zware geluid van de dieselmotor. Tevens vreest men dat de reflectie van het geluid door de uitbreiding van het museum toe zal nemen.

Reactie op zienswijze 6.

Uit de beoordeling van het akoestisch rapport is gebleken dat qua geluidsemissie van de Jumbo-express er in de toekomstige situatie zelfs sprake is van een kleine verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Genoemde geluidsproblematiek behoort tot de beoordeling van de aanvraag om milieuvergunning. Het aanleggen en gebruiken van de Jumbo-express is conform de ter plaatse geldende bestemming.

Reclamanten mogen er vanuit gaan dat er in het kader van de milieuvergunning de wettelijk geldende restricties gesteld worden aan de geluidsemissie van de kindertrein. Indien wenselijk staat het reclamanten vrij om in het kader van de ontwerp milieuvergunning te reageren richting ons college. Duidelijk moet zijn dat wij voor wat betreft de aanleg en route van de Jumbo-express geen zeggenschap hebben. Wij kunnen alleen eisen kunnen stellen aan de geluidsemissie van de Jumbo-express in het kader van de Wet milieubeheer.

7. De buitenruimte aan de Oudwijkzijde heeft meer het karakter van een attractiepark. Naast de Jumbo-express voorziet het verzoek om vrijstelling een horecaterras, een 6 meter hoge vuurtoren, een klimrots, een waterpartij met veerboot, een kunstmatig eiland etc. Reclamanten achten het vanwege privacyoverwegingen ongewenst dat de vuurtoren beklommen kan worden. Bovendien past de vuurtoren niet binnen de randvoorwaarden van de planidentificatie. Voorts verwacht men behalve van de Jumbo-express ook geluidsoverlast van het buitenterras van het restaurant en van een druk bezocht attractiepark in het algemeen.

Reactie op zienswijze 7.

Op bladzijde 17 van de planidentificatie staan de randvoorwaarden welke gesteld zijn aan de maximale bouwhoogte. Zo mag er direct grenzend aan de uitbreiding van het museum maximaal 4 meter hoog gebouwd worden. In de zone ernaast mag er tot maximaal 2,5 meter hoogte gebouwd worden. Het afwijken van de maximale bouwhoogte voor de terreininrichting zoals gesteld in de planidentificatie is niet acceptabel. Op dit punt zal de aanvraag om bouwvergunning moeten worden aangepast. Zo zal de vuurtoren (gesitueerd aan de noordzijde nabij de Bloesemstraat) van 6,5 meter hoog en de coulissen (gesitueerd aan de Oosterstraat) van 3,5 meter hoog conform de hoogtemaat van de planidentificatie moeten worden. Voor wat betreft het overige gebruik van de buitenruimte (terras van het restaurant en de attracties) geldt er qua geluidsemissie (van spelende kinderen) de Wet milieubeheer. Voor wat betreft de stedenbouwkundige randvoorwaarden achten wij de privacy van reclamanten en omwonenden voldoende gewaarborgd zolang het ontwerp binnen de door de gemeente gestelde randvoorwaarden blijft. Voor wat betreft de hoogte van de vuurtoren en de coulissen achten wij deze zienswijze gegrond. De aanvrager zal de aanvraag om bouwvergunning op dit punt aan moeten passen.

8. Reclamanten constateren dat er nog geen duidelijkheid is over het toegestane aantal evenementen en de openstelling van het museum -buiten de publieke openingstijden - al dan niet in besloten sfeer. Reclamanten staan een beperking van het aantal evenementen voor en willen vastgelegd zien dat de buitenruimte (inclusief het terras) niet buiten de reguliere openingstijden gebruikt wordt.

Reactie op zienswijze 8.

In de inspraakreacties van omwonenden in het kader van de planidentificatie hebben wij reeds aangegeven dat wij niet meer dan de huidige vergunde 12 evenementen toe zouden staan. Op dit onderdeel is de aanvraag om milieuvergunning reeds aangepast. Overigens staat het reclamanten vrij om in het kader van de ontwerp milieuvergunning alsnog inhoudelijk te reageren tegen het aantal toegestane evenementen per jaar. Voor wat betreft het gebruik van het terras buiten de reguliere openingstijden moet ook vermeld worden dat de milieuvergunning dit eventueel toe kan staan. Het is echter de verwachting en de intentie van het museum om de buitenruimte alleen tijdens de reguliere openingstijden te gebruiken. Mocht evenwel blijken dat het museum zich niet aan de milieuvergunning houdt, dan zullen wij hier handhavend tegen optreden.

Conclusie

Ter informatie merken wij nog op dat het verzoek om vrijstelling na indiening twee maanden is aangehouden. Dit omdat het spoorwegmuseum geen duidelijkheid kon geven over het horecaconcept (dat in plaats van additionele horeca uitging van zelfstandige horeca) en over de economische uitvoerbaarheid van het plan (indien er uitgegaan werd van het voorgestelde horecaconcept). Bij brief van 28 december 2002 heeft het spoorwegmuseum aangegeven dat het horecaconcept is aangepast en dat het horecaconcept past in de door de gemeente gehanteerde interpretatie van additionele horeca. Naar verwachting zal er met het -aangepaste- horecaconcept een bijdrage in de exploitatie plaatsvinden van ongeveer 9%.

Na belangenafweging achten wij de ingediende zienswijzen 1, 2, 3, 4, 5, 6 en 8 tegen het voorliggende plan ongegrond. Wij achten zienswijze 7 gegrond, waardoor wij de aanvrager zullen opdragen om de tekeningen van de buitenruimte aan te passen voor wat betreft de geplande vuurtoren en coulissen. Dit aangezien beide genoemde bouwwerken hoger worden dan de planidentificatie ter plaatse maximaal toestaat.

Indien de tekeningen op dit punt worden aangepast zien wij op grond van het voorgaande geen aanleiding om medewerking te onthouden aan het verzoek om vrijstelling. Mocht de aanvrager evenwel niet bereid zijn om de tekeningen op dit punt te wijzigen dan zijn wij voornemens om, nadat wij uw commissie hebben gehoord, en nadat wij van de provincie de verklaring van geen bezwaar hebben ontvangen, de gevraagde vrijstelling en de bouwvergunning te verlenen *onder de voorwaarde dat er geen vrijstelling is verleend voor de bouwhoogte van de vuurtoren en de coulissen.*

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,
de secretaris, de burgemeester,

