

Nota van zienswijzen en wijzigingen

Bestemmingsplan 'Transformatie voormalig Philipsterrein (Weerstand)'

19 december 2024

Gemeente Roermond

Procedure ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Transformatie voormalig Philipsterrein (Weerstand)' heeft van woensdag 20 december 2023 tot en met dinsdag 30 januari 2024 ter inzage gelegen, na voorafgaande publicatie op 19 december 2023 in het Elektronisch Gemeentebblad.

Gedurende de periode van terinzagelegging was het ontwerpbestemmingsplan tevens digitaal raadpleegbaar via www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens deze inzageperiode heeft eveneens het ontwerp-beeldkwaliteitsplan, het besluit vormvrije m.e.r.-beoordeling en het ontwerpbesluit vaststelling hogere waarden Wgh ter inzage gelegen.

Eenieder heeft de mogelijkheid gehad zienswijzen omtrent het ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Daarvan is gebruik gemaakt door:

Nummer	Naam	Adres	Ontvangen
1.	[REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	22 januari 2024
	[REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	22 januari 2024
2.	[REDACTED] van ARAG SE Nederland, namens [REDACTED] [REDACTED] en [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] en [REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024 (pro forma per e-mail), 30 januari 2024 (pro forma per post), 27 februari 2022 (aanvullende gronden)
3.	Collectieve zienswijze namens meerdere omwonenden, ingediend door [REDACTED] [REDACTED] (contactpersoon). Deze zienswijze is mede ondertekend door [REDACTED] [REDACTED] en de navolgende personen:	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024
	[REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED]	29 januari 2024

	██████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
	██████████████████ ██████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
	██████████████████ ██████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
	██████████████████ ██████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
	██████████████████ ██████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
	██████████████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
	██████████████████ ██████████	██████████████████ ██████████	29 januari 2024
4.	██████████████████ ██████████ namens ProRail b.v.	Postbus 2038, 3500 GA Utrecht	30 januari 2024
5.	██████████████████ namens ALDI Vastgoed B.V.	Postbus 147, 4100 AC Culemborg	17 mei 2024

Ontvankelijkheid

Alle zienswijzen zijn binnen de inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan en daarmee tijdig ontvangen, met uitzondering van de zienswijze van ALDI Vastgoed B.V., die op 17 mei 2024 is ontvangen. Gelet op de jurisprudentie rondom ontvankelijkheid van partijen in ruimtelijke procedures met toepassing van de uitgebreide voorbereidingsprocedure ("Varkens in nood-jurisprudentie") en vanwege het feit dat het verzoek van ALDI Vastgoed B.V. overeenkomt met de reeds beoogde ambtshalve wijziging van het plan, wordt op deze zienswijze alsnog (kort) gereageerd.

Inhoudelijke reactie naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de gemeenteraad bestemmingen aanwijzen en regels geven die zij vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De verschillende bij een bestemmingsplan betrokken belangen moeten daarbij worden afgewogen.

Hierna volgt een zakelijke samenvatting van de diverse zienswijzen en de inhoudelijke reactie daarop. De onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet zijn genoemd, zijn dus wel bij de reactie op de zienswijzen betrokken. De zienswijzen zijn in hun geheel beschouwd. Bij de standpuntbepaling is dus rekening gehouden met de volledige inhoud van de ontvangen zienswijzen.

De zienswijzen geven geen aanleiding om het bestemmingsplan niet vast te stellen. Wel is het bestemmingsplan naar aanleiding van de zienswijzen op een aantal punten gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Tevens zijn ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn terug te vinden aan het einde van deze nota.

1. [REDACTED] en [REDACTED], ontvangen op 22 januari 2024

1. De cijfers in het onderzoek zijn gebaseerd op 2018. Er moet worden uitgegaan van actuelere cijfers, temeer daar een duidelijke toename van het verkeer geconstateerd kan worden ten opzichte van 2018.

Standpunt: De verkeerstoets is geactualiseerd en toegevoegd aan de bijlagen behorende bij de plantoelichting. Hierin is rekening gehouden met het meest recente verkeersmodel en de meest recente cijfers. Dit betreft het Regionale Verkeersmodel Midden Limburg welke gebouwd is in 2020 en geactualiseerd is in 2023.

De actualisatie is gebaseerd op verkeerstellingen, uitgevoerd in 2022, ná afloop van de coronacrisis. Deze verkeerstellingen hebben plaatsgevonden door heel Roermond én op een aantal wegvakken in de directe omgeving van het Weerstandterrein.

In de conclusies van de geactualiseerde verkeerstoets wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie in 2040, afkomstig uit het geactualiseerde verkeersmodel. Er is gebruik gemaakt van de autonome situatie in 2040, waarin ook de uitbreiding van Sijben in hal P is meegenomen. De plansituatie 2040 betreft de situatie waarin aanvullend het Weerstandterrein volledig is ontwikkeld. Daarmee is uitgegaan van de actuele verkeerscijfers bij het opstellen van de verkeerstoets.

2. De autonome ontwikkeling van de mvt/etmaal tot 2035 op de Julianalaan dalen ten opzichte van de cijfers van 2018, terwijl de landelijke ontwikkeling aangeeft dat in 2022 de verkeersbewegingen nagenoeg hetzelfde zijn als voor corona en in 2023 zelfs sprake is van een toename. Deze daling is onverklaarbaar, temeer daar op de andere aangrenzende wegen wel sprake is van een toename.

Standpunt: Op basis van de geactualiseerde verkeerstoets die gebaseerd is op het meest recente verkeersmodel is gebleken dat er geen sprake is van een afname van de verkeersintensiteit op de Julianalaan in de autonome situatie 2040. Het betreft een verhoging van de mvt/etmaal met 1.450 ten opzichte van het gehanteerde basisjaar 2018.

3. Uit de toebedeling van de verkeersbewegingen van het weerstandsterrein aan de omliggende wegen blijkt 15% naar de Julianalaan afgewikkeld te worden. Het is niet duidelijk waar deze cijfers op gebaseerd zijn.

Standpunt: De ingeschatte verdeling van het verkeer waar indiener naar verwijst, is met het actualiseren van de verkeerstoets niet meer relevant. Bij de actualisatie van de verkeerstoets is het bouwplan namelijk doorgerekend in de meest actuele versie van het verkeersmodel van de gemeente Roermond. Dit verkeersmodel berekent onder andere op basis van reistijden en het verkeersaanbod hoe het verkeer van Weerstand zich verdeelt over de wegen op het onderliggend wegennet. Deze methodiek is betrouwbaarder dan een inschatting op basis van percentages.

4. De Julianalaan en de Elmpsterweg zijn aangemerkt als erfontsluitingswegen en de andere wegen als gebiedsontsluitingswegen. De Julianalaan en Elmpsterweg worden echter wel degelijk als gebiedsontsluitingswegen gebruikt. Duidelijk moet zijn welke keuze gemaakt wordt en de inrichting van de wegen moet hier dan ook op worden aangepast.

Standpunt: Op grond van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan is de Julianalaan aangemerkt als een erftoegangsweg waar 30km/h mag worden gereden. De omliggende wegen Bredeweg, Broekhin Noord, Broekhin Zuid en de Venloseweg zijn gebiedsontsluitingswegen waar een snelheidsregime van 50km/h geldt. Hoewel de verkeersintensiteiten op de Julianalaan momenteel tegen de grens liggen

van de maximaal toegestane intensiteiten die gelden voor een erftoegangsweg, neemt dit niet weg dat sprake is van een erftoegangsweg in plaats van een gebiedsontsluitingsweg. De gemeente is reeds in gesprek met stichting "Wij zijn Maasniel" om samen te kijken naar mogelijke oplossingen om de verkeersintensiteiten en de snelheid op de Julianalaan, Elmpsterweg en Hoekstraat te reduceren in de toekomst. Die gesprekken zullen ook de komende tijd worden voortgezet. In het overleg met stichting "Wij zijn Maasniel" is reeds het volgende besproken en toegezegd:

- Dit jaar (2023) gaat de gemeente aan de slag met een nieuw verkeersveiligheidsplan. Hierin wordt de wijkvereniging betrokken. Alle verkeersveiligheid issues kunnen zij hier melden.
- Volgend jaar gaan we aan de slag om Roermond breed te gaan bekijken hoe we met de verkeersstructuur verder omgaan en dan ook kijkend naar Maasniel.

Ten aanzien van een onderzoek naar maatregelen om de situatie op de Julianalaan en Elmpsterweg te verbeteren, stelt de gemeente Roermond een budget van maximaal €30.000,- ter beschikking vanuit bestaande middelen.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat de verkeersdruk die momenteel al wordt ervaren op deze weg dus niet te herleiden is tot de beoogde ontwikkeling van het Weerstandterrein.

5. Duidelijk is dat de Elmpsterweg niet wordt meegenomen in de cijfers. Het verkeer op de Julianalaan heeft echter directe gevolgen voor het verkeer op de Elmpsterweg, dus moet deze ook worden meegenomen in het onderzoek.

Standpunt: De omliggende wegen zijn meegenomen in het verkeersonderzoek. De Elmpsterweg ligt in het verlengde van de Julianalaan en is in die hoedanigheid meegenomen in het verrichte verkeersonderzoek. De gemeente heeft geen onderzoek gedaan naar het overig wegennet van de gemeente Roermond. Op een gegeven moment mag worden aangenomen dat verkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld. In een telefonisch overleg met indieners is aangegeven dat herinrichting van de Elmpsterweg in onderzoek is, zoals ook is besproken met stichting "Wij zijn Maasniel". Zie hiervoor ook het standpunt zoals ingenomen op onderdeel 4 van deze zienswijze.

6. De aanpassing van het kruispunt Julianalaan/Bredeweg moet nog verder worden onderzocht. Dit moet wel duidelijk zijn voordat het bestemmingsplan definitief is. Immers hiervan is afhankelijk hoe de verkeersafwikkeling zal plaatsvinden.

Standpunt: De aanpassingen aan het kruispunt Bredeweg/Julianalaan die in het kader van voorliggende ontwikkeling nodig zijn, zijn onderzocht en deze gelden als uitgangspunt bij de verdere ontwikkeling van het plan. Zoals uit de verkeerstoets op pagina 31 blijkt, kan met het nemen van de hierin benoemde maatregelen worden voldaan aan een verkeerssituatie die binnen een goede ruimtelijke ordening mag worden verwacht. Voor het kruispunt wordt hierbij uit gegaan van cyclustijd van 120 seconden, welke in den lande een algemeen geaccepteerde maximale cyclustijd is. Binnen de gemeente Roermond wordt in principe gestreefd naar een maximale cyclustijd van 90 seconden. Deze cyclustijd is echter niet beleidsmatig vastgelegd. Bij de verdere optimalisatie van het ontwerp zal worden gezocht naar mogelijkheden om de cyclustijd van maximaal 120 seconden te verlagen, maar dit zal ten kosten gaan van bijvoorbeeld een voetgangersoversteek. Ten aanzien van het bestemmingsplan wordt in elk geval geconcludeerd dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, als de te treffen maatregelen aan de omliggende infrastructuur worden gerealiseerd (mede) ten behoeve van voorliggende ontwikkeling. Bij de nadere uitwerking van de ontwerpen moeten verdere keuzes worden gemaakt. Hierbij zal in elk geval de buurt worden betrokken.

7. In het persbericht van de gemeente wordt aangegeven dat er overeenkomsten zijn gesloten om de omliggende infrastructuur aan te passen. Deze overeenkomsten zijn niet in te zien en ook niet is duidelijk met wie deze afgesloten zijn.

Standpunt: Het is ons niet geheel duidelijk wat indiener met dit zienswijzeonderdeel beoogt. In het kader van voorliggende ontwikkeling is een anterieure grondexploitatieovereenkomst gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelaar. Hierin zijn onder meer afspraken vastgelegd over de te leveren financiële bijdrage in het kader van aanpassingen aan de openbare ruimte als gevolg van voorliggende ontwikkeling. De zakelijke inhoud van deze overeenkomst is gepubliceerd en voor eenieder, op verzoek, in te zien. Hierin is opgenomen waarover afspraken zijn gemaakt, wat de exploitatiebijdrage van de ontwikkelaar is, welk programma gerealiseerd wordt en hoe planschade is geregeld.

Concreet zijn de omliggende wegen die worden meegenomen in het ontwerp de volgende:

- De aanpassing van de kruising Bredeweg / Julianalaan / Maasnielderweg
- Herinrichting van de Maasnielderweg
- Herinrichting van de Doctor Philipslaan vanaf de kruising Spoorlaan Noord – Minister Bongaertsstraat tot aan de Maasnielderweg (ter hoogte van het Weerstandterrein)
- Een nieuw aan te leggen voetgangersoversteek over de Bredeweg nabij de Beatrixlaan

2. [REDACTED] van ARAG SE Nederland, namens [REDACTED] en [REDACTED] ontvangen op 29 januari 2024 (pro forma per e-mail), 30 januari 2024 (pro forma per post), 27 februari 2022 (aanvullende gronden).

1. Met onderhavig plan wordt het mogelijk om binnen een afstand van 2 meter tot de woning van [REDACTED] een wooncomplex met een hoogte van 16 meter te realiseren. De ingetekende groenstrook van circa 1,75 meter breed zorgt niet voor veel beschutting en het perceel zal ingesloten komen te liggen. Dit is een substantiële verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie waar een bedrijfsgebouw van 12 meter is toegestaan op een afstand van 6,5 meter. Bovendien bestaat bij een bedrijfsgebouw minder vrees voor verslechtering van de privacy. Een wooncomplex met deze hoogte zal leiden tot onaanvaardbare privacyschending. Er is niet alleen sprake van strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening, maar ook van een evident privaatrechtelijke belemmering. De zijden van het wooncomplex grenzend aan en uitkijkend op het perceel van [REDACTED] dienen blind te worden uitgevoerd. Tevens is het de sterke wens om de huidige minimale afstand van 6,5 meter ten opzichte van de perceelsgrens te accepteren.

Standpunt: Met indieners heeft overleg plaatsgevonden naar aanleiding van de ingediende zienswijze. Aan de bewoners van Maasniolderweg 84 is gevraagd welke wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zij wenselijk vinden om te komen tot een voor hen acceptabele situatie. Hieruit is het voorstel gekomen het bouwvlak en de bouwhoogte (over de diepte van het perceel Maasniolderweg 84) aan te houden zoals opgenomen in het thans geldende bestemmingsplan Vrijveld-Lommerveld (6,5 meter van de erfgrans en maximale bouwhoogte van 12 meter). Deze wijzigingen zijn verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

2. Het perceel van [REDACTED] is niet meegenomen in het beschaduwingsonderzoek, terwijl dit een van de weinige percelen is grenzend aan het plangebied en vlakbij wooncomplex AB en terwijl juist in het noordoosten van het plangebied de meeste nieuwbouw wordt beoogd met beduidend hogere bouwhoogte dan nu is toegestaan. In het nieuwe schaduwtraject zal de woning van [REDACTED] op bepaalde momenten compleet in de schaduw komen te liggen. Er is sprake van een gebrekkige motivering en niet is aangetoond dat de bezonningssituatie van Maasniolderweg 84 in de nieuwe situatie nog acceptabel is. Verzocht wordt een daglichtberekening voor het perceel aan de Maasniolderweg 84 uit te voeren en bij een afname van de bezonning dient de verminderde opbrengst van de zonnepanelen te worden vergoed.

Standpunt: Het perceel aan de Maasniolderweg 84 (evenals nummers 86 en 88) is meegenomen in de geactualiseerde beschaduwingsstudie. Hierin is het bestaande bouwvolume onderzocht, met de aanpassing van een toekomstig bouwvolume op wooncomplex AB zoals opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan (zie de beantwoording van onderdeel 1 van deze zienswijze voor de gehanteerde maatvoering). Geconcludeerd wordt dat in de plansituatie inzake de achtergevels (zuidgevels) aan de TNO norm wordt voldaan en er in planologische zin geen verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige planologische situatie: "Opgemerkt wordt dat het nieuwe bouwvolume in dit deel van het plangebied gelijkwaardig is aan het toegestane bouwvolume van het vigerende bestemmingsplan. De beschaduwing van het vigerende bestemmingsplan en Weerstand Roermond levert in dit gebied een gelijkwaardige beschaduwing op." Daarnaast leidt dit niet tot een verminderde opbrengst van zonnepanelen vanuit het oogpunt van de huidige planologische situatie.

3. Verkeer

- 3.1. Er is geen standpunt opgenomen of de uit de verkeerstoets uitgelichte verkeerstoename in lijn kan zijn of worden gebracht met een goede ruimtelijke ordening. Er worden wel aanbevelingen gedaan om een veilige situatie te garanderen maar onduidelijk is wat hiermee wordt gedaan. In

het kader van dit bestemmingsplan zijn deze in elk geval nog niet uitgevoerd en er is geen waarborg dat deze daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarnaast zijn de vertragingen die op kruispuntniveau zullen worden veroorzaakt niet onderzocht, waardoor geen compleet beeld bestaat over de precieze effecten van dit plan.

Standpunt: De aanbevelingen uit de verkeersstoets met betrekking tot het borgen van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling zijn opgenomen in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar van het Weerstandterrein. Deze maatregelen worden daadwerkelijk uitgevoerd in samenhang met het gehele plan. In de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd dat de benoemde maatregelen (of vergelijkbaar) minimaal uitgevoerd dienen te worden om een goede ruimtelijke ordening te garanderen en dat partijen zich hiertoe verplichten en hier ontwerpen voor op zullen stellen. Zoals reeds in de beantwoording van onderdeel 6 van zienswijze 1 aangegeven, wordt de omgeving bij de verdere uitwerking betrokken.

3.2.1.a. Het jaar 2018 is als uitgangspunt genomen bij het verkeersonderzoek. Dit zijn verouderde gegevens, terwijl de gemeente in 2022 een verkeersanalyse heeft verricht voor diverse omliggende wegen. Onduidelijk is waarom die nieuwere gegevens niet gebruikt zijn.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 1 van zienswijze 1.

3.2.1.b. Het is onduidelijk waarom geen rekening is gehouden met drukke dagen, terwijl deze periodes juist relevant zijn om te beoordelen of de verkeersveiligheid en leefbaarheid voldoende kan worden geborgd.

Standpunt: Het is vaste jurisprudentie dat bij gebiedsontwikkelingen de verkeersintensiteiten voor de gemiddelde werkdag worden bekeken en niet te kijken naar piekmomenten, zoals bijvoorbeeld Duitse feestdagen.

3.2.1.c. Hoewel het verkeer op de Bredeweg, Broekhin Zuid, Venloseweg, N280 etc. in de autonome situatie verder zal toenemen in 2018-2035 en nog meer in de plansituatie, neemt het verkeer op de Julianalaan in de autonome situatie af. Ook in de plansituatie (2035) zou het verkeer op de Julianalaan afnemen ten opzichte van de autonome situatie (2018). Betwijfeld wordt of dit correct is.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 2 van zienswijze 1.

3.2.1.d. Voor de Dr. Philipslaan Noord is in de verkeersstoets een discrepantie waar te nemen. De verkeersintensiteit in de autonome situatie neemt namelijk niet toe, terwijl in de autonome situatie op de Dr. Philipslaan Zuid sprake is van een toename van verkeer tussen 2018 en 2035. Het is onduidelijk waar die toename dan op is gebaseerd.

Standpunt: De verkeersintensiteiten die in de verkeersstoets zijn gehanteerd, zijn afgerond om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen. Deze afronding kan voor het genoemde verschil zorgen. Gezien de lage verkeersintensiteiten zou een dergelijke toename opgaan in het heersende verkeersbeeld en op straat feitelijk niet merkbaar zijn.

3.2.1.e. Er wordt niet ingegaan op de impact van de toename van vrachtverkeer ten gevolge van de logistieke stromen van het Weerstandterrein. Daar lijkt geen onderzoek naar te zijn gedaan,

evenmin als naar de impact op het kruispunt Bredeweg-Julianalaan-Maasnielderweg terwijl het de vraag is of het kruispunt dit aankan.

Standpunt: Bij de verkeersonderzoeken is gebruik gemaakt van de kencijfers voor verkeersgeneratie van het CROW. Deze kencijfers betreffen niet alleen personenauto's, maar ook licht en zwaar vrachtverkeer. Het vrachtverkeer is zodoende wel meegenomen in het onderzoek en in de beschouwing van het kruispunt Bredeweg – Julianalaan – Maasnielderweg.

- 3.2.2.f. De maximale capaciteit van 15.000 mvt/etmaal/werkdag wordt op meetpunt 1 (Bredeweg) met 16.260 mvt/etmaal/werkdag overschreden. Het is niet duidelijk waarom dit als acceptabele overschrijding wordt gezien.

Standpunt: De maximale capaciteit van een weg wordt bepaald op kruispuntniveau. De genoemde capaciteit van 15.000mvt/etmaal is een waarde die laat zien of en in hoeverre (bij een overschrijding) aanvullend onderzoek nodig is. Deze aanvullende analyses zijn vanwege de overschrijding uitgevoerd voor de kruispunten Bredeweg-Julianalaan en Bredeweg-Venloseweg. Uit deze analyses is gebleken dat voor het kruispunt Bredeweg-Julianalaan maatregelen nodig zijn als gevolg van de ontwikkeling van het Weerstandterrein. Over deze te treffen maatregelen zijn afspraken gemaakt in de anterieure overeenkomst met de ontwikkelaar van het Weerstandterrein. Deze worden op een later moment nader uitgewerkt. Zie ook de beantwoording van onderdeel 3.1 van zienswijze 2.

- 3.2.2.g. Zelfs met het nemen van maatregelen wordt niet voldaan aan de maximale cyclustijd van 90 seconden die wordt gesteld in het gemeentelijk beleid. Het is onduidelijk waarom de nieuwe verkeerssituatie aanvaardbaar is.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 6 van zienswijze 1. De maximale cyclustijd van 90 seconden is het streven van de gemeente Roermond en niet beleidsmatig verankerd. In Nederland is een cyclustijd van maximaal 120 seconden gangbaar voor een viertaks kruispunt, zoals het kruispunt Bredeweg - Julianalaan. Op basis van de verkeerscijfers uit het geactualiseerde verkeersmodel (versie 2023) is een cyclustijd van 90 seconden voor zowel de autonome ontwikkeling, als de plansituatie 2040 met de minimale maatregelen niet haalbaar. Met een verdere optimalisatie van het ontwerp kan bekeken worden of een maximale cyclustijd van 90 seconden haalbaar is. Dit gaat dan echter ten koste van de functionaliteit van het kruispunt doordat bijvoorbeeld een voetgangersoversteek dient te verdwijnen. De cyclustijd van 90 seconden is daarmee geen doel op zich en moet voor dit moment losgelaten worden, maar omdat de maximale cyclustijd wel onder de 120 seconden blijft, is met de voorgestelde maatregelen sprake van een aanvaardbare verkeerssituatie. Daarnaast geldt dat alleen de maximale cyclustijd gehaald wordt indien alle richtingen een aanvraag doen/bezet zijn. Alles overwegende kan op dit punt gesproken worden van een goede ruimtelijke ordening.

- 3.2.2.h. Op de Maasnielderweg moet een linksafvak worden gerealiseerd om een cyclustijd te garanderen, terwijl daar onvoldoende ruimte voor is. De bestaande infrastructuur is niet berekend op de te verwachten verkeerstoename en is dus ook niet ruimtelijk aanvaardbaar.

Standpunt: In het opgestelde schetsontwerp is een linksafvak op de Maasnielderweg en de Julianalaan opgenomen. De voorgestelde oplossing is ruimtelijk inpasbaar door gebruik te maken van de gronden van de gemeente in de oksel van de Maasnielderweg en de Bredeweg en biedt voldoende ruimte voor het toekomstig verkeersaanbod en is daarmee ruimtelijk aanvaardbaar. Dit schetsontwerp wordt op een later moment nog verder uitgewerkt.

- 3.2.2.i. Ook voor de noodzakelijke uitbreiding van de rotonde Bredeweg/Venloseweg geldt dat een extra strook zou moeten worden aangelegd om de verkeerstoename op te vangen en om tot een acceptabele I/C-verhouding te komen, terwijl deze maatregel lastig inpasbaar is.

Standpunt: De uitbreiding van de rotonde Bredeweg – Venloseweg wordt niet gezien als noodzakelijk, maar als een mogelijke extra optie om de doorstroming van het verkeer te optimaliseren. Om deze reden zijn aanpassingen aan deze rotonde niet opgenomen ten aanzien van de planontwikkeling.

- 3.2.3.j t/m m. Er is een aantal aanmerkingen op de schetsontwerpen die zijn verstrekt.

Standpunt: Op het moment dat de schetsontwerpen aan indieners is verstrekt, is daarbij aangegeven dat het concepten betreft, waarbij de omgeving bij de verdere uitwerking wordt betrokken. De minimaal te nemen maatregelen zijn benoemd in de verkeerstoets op pagina 31. Indien om enige reden geen uitvoering wordt gegeven aan deze maatregelen, dan dienen alternatieven te worden gerealiseerd die minimaal een gelijk effect hebben of positiever zijn.

- 3.4 De vraag wordt gesteld of er alternatieven zijn onderzocht of onderzocht kunnen worden om het kruispunt Bredeweg-Julianalaan-Maasnielderweg te ontlasten in de geplande situatie.

Standpunt: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van onderdeel 4 van zienswijze 1 en de beantwoording van zienswijzeonderdeel 3.2.3 j t/m m van deze zienswijze.

- 3.5 De infrastructuur is niet berekend op een project van deze omvang. De hoge verkeersintensiteit zal verder verslechteren. Uit de verkeerstoets blijkt dat dit tot verschillende knelpunten zal leiden, mede omdat de noodzakelijke aanbevelingen naar alle waarschijnlijkheid niet kunnen worden uitgevoerd. Bovendien leiden de aanbevelingen op hun beurt tot zwaarwegende bezwaren.

Standpunt: Het verkeersmodel wat de gemeente op dit moment gebruikt, is gebouwd in 2020 en geactualiseerd in 2023. De actualisatie is gebaseerd op verkeerstellingen, uitgevoerd in 2022, ná afloop van de coronacrisis. Deze verkeerstellingen hebben plaatsgevonden door heel Roermond én op een aantal wegvakken in de directe omgeving van het Weerstandterrein. In de conclusies van de geactualiseerde verkeerstoets wordt weergegeven dat maatregelen nodig zijn om een goede verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling te borgen. De maatregelen zijn uitgewerkt tot verkeerskundig schetsontwerp, op basis waarvan vervolgens geconcludeerd is dat deze uitvoerbaar zijn. De verkeersintensiteit neemt weliswaar toe, maar met de voorgestelde aanpassingen vormt het aspect verkeer geen belemmering voor het plan en is er sprake van een goede ruimtelijke ordening. De realisatie van de aanbevolen maatregelen is opgenomen in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente Roermond en de ontwikkelaar en maken op die manier integraal deel uit van de planontwikkeling.

4. Het akoestisch onderzoek dient te worden aangepast naar aanleiding van de zwaarwegende aanmerkingen op het verkeersonderzoek. Het akoestisch onderzoek bevat een onjuiste formulering voor wat betreft de toegestane snelheid op de Dr. Philipslaan en Julianalaan. Hoewel de Julianalaan een 30 km/u-regime betreft, wordt deze snelheid vaak overschreden. De weg is ook niet als zodanig ingericht en daardoor moeilijk handhaafbaar. Dit moet worden meegenomen in de beoordeling en bij mogelijke herinrichting van de verkeerssituatie. Ook dient te worden bepaald welk effect de verkeerstoename zal hebben qua geluidsbelasting op de percelen van [REDACTED] en [REDACTED], waarbij rekening wordt gehouden met afremmende en

optrekkende auto's als de rijbanen worden verdubbeld zoals opgenomen in de schetsontwerpen.

Ten slotte wordt verzocht de woningen van [REDACTED] en [REDACTED] mee te nemen in het nadere akoestisch onderzoek waarnaar in het ontwerp hogere waardenbesluit wordt verwezen, zodat voor hun woningen geen normoverschrijding plaatsvindt en eventuele geluidswerende maatregelen worden uitgevoerd zover sprake is van een normoverschrijding.

Standpunt: Voor zover wordt betoogd dat de toegestane snelheid op de Julianalaan vaak wordt overschreden, stellen wij ons op het standpunt dat dit een handhavingsaspect betreft dat niet in de procedure tegen voorliggend bestemmingsplan kan worden tegengeworpen. Dit neemt echter niet weg dat de gemeente, samen met stichting WijZijnMaasniel, de verkeerssituatie op onder andere de Julianalaan tegen het licht zullen houden. Daarnaast is onderdeel van de maatregelen in de omliggende infrastructuur dat de Dr. Philipslaan en Maasniolderweg opnieuw ingericht worden waardoor deze meer het karakter van een 30 km/u weg krijgen. Voor wat betreft de Julianalaan en Elmpsterweg wordt verder verwezen naar onderdeel 4 van zienswijze 1.

Ten aanzien van het hogere waardenbesluit kan worden gesteld dat dit niet bedoeld is voor woningen die gelegen zijn buiten het plangebied.

Voor wat betreft de geluidsbelasting op de gevels van indieners geldt dat uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de belasting als gevolg van de ontwikkeling onder de grenswaarden ligt. Gezien de conclusie van het geluidsonderzoek kan voor de omgeving aangenomen worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening en is het niet noodzakelijk per woning de (toe- of afname) van geluidsbelasting te bepalen aangezien hier op basis van het geluidsonderzoek geen aanleiding toe is.

5. De woning aan Maasniolderweg 84 heeft geen eigen parkeergelegenheid en een eerdere aanvraag voor een uitrit aan dit adres is afgewezen. Met de nieuwe ontwikkelingen zullen nog eens vijf parkeerplaatsen aan de Maasniolderweg wegvallen, waardoor er nog nauwelijks mogelijkheden zijn om de auto te parkeren. Gevraagd wordt om alsnog een inrit ter plaatse te vergunnen (waarvoor dan een nieuwe aanvraag voor zal worden ingediend) of alternatieven te onderzoeken.

Standpunt: Het plangebied bevat conform de Nota Parkeernormen 2021 voldoende parkeerplaatsen. De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de gemeentelijke parkeernota en voldoet daaraan. Op basis van de parkeernota moet in het kader van de ontwikkeling worden voorzien in 401 parkeerplaatsen voor bewoners en 262 openbare parkeerplaatsen voor bezoekers. In totaal zijn daarmee 663 parkeerplaatsen voor de ontwikkeling nodig. Het plan voorziet echter in circa 750 parkeerplaatsen op het Weerstandterrein. Voor de uitbreiding van Sijben die tevens in het bestemmingsplan is opgenomen, worden 93 parkeerplaatsen op eigen terrein toegevoegd. Daarmee zijn er in zijn totaliteit voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Hiermee worden de eventueel te vervallen parkeerplaatsen ruimschoots gecompenseerd. Voor de achtergronden wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van de Verkeersstoets, zoals die als bijlage 26 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat er ten aanzien van de bewoners van Maasniolderweg 84-86-88 geen 'recht' op een parkeerplaats in de openbare ruimte bestaat zo dicht mogelijk bij de woning. Op grond van de parkeernota is een loopafstand van maximaal 200 meter tussen de woning en parkeerplaats in de openbare ruimte aanvaardbaar. Aan indieners is in een persoonlijk gesprek uitgelegd dat dit de gangbare situatie is. In de huidige situatie is het toevoegen van een inrit ter plaatse van Maasniolderweg 84 niet mogelijk omdat deze een lus van het verkeerslicht zou doorkruisen, waardoor bij het op- en afrijden van de inrit het verkeerslicht wordt aangevraagd. Dit zorgt voor onnodige vertragingen op het kruispunt. Aangezien op dit moment nog niet duidelijk is hoe het kruispunt met de daarbij horende kruispuntconfiguratie er uit gaan zien, kan nu nog niet gezegd worden of in een toekomstige situatie een inrit wel mogelijk is. Om deze reden is de inrit (in elk geval voorlopig) afgewezen. Pas als de plannen

voor dit kruispunt definitief zijn, kan worden bepaald of een inrit alsnog kan worden vergund op de gevraagde locatie.

6. In het luchtonderzoek is enkel onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit op de Venloseweg, Broekhin en Minister Bongaertsstraat. De Bredeweg en kruispunt Bredeweg-Julianalaan-Maasniolderweg is niet meegenomen. Verzocht wordt ook de luchtkwaliteit aldaar nader te onderzoeken vanwege de gezondheid en welzijn van [REDACTED] en haar partner.

Standpunt: In het luchtonderzoek, zoals dat is opgenomen in bijlage 22 bij de toelichting van het bestemmingsplan staat op pagina 11 tabel 2. In die tabel 2 is weergegeven welke wegen zijn meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek. Het gaat om de drietal wegvakken op de Bredeweg, een tweetal wegvakken op de Dr. Phillipslaan alsmede de Maasniolderweg, de Julianalaan, Broekhin Zuid, Venloseweg en Minister Bongaertsstraat. Hiermee zijn alle relevante wegen onderzocht. Uit het onderzoek blijkt verder dat ruim onder de toegestane concentraties voor luchtverontreinigende stoffen wordt gebleven.

7. Het is niet duidelijk waar de parkeergarage met 600 parkeerplaatsen wordt ontsloten en er zijn zorgen over opstoppen bij het perceel Maasniolderweg 84 als gevolg van de parkeergarage. De ruimtelijke gevolgen die de parkeergarage en de daarmee gemoeide verkeersbewegingen veroorzaken, zijn niet onderzocht in relatie tot het perceel Maasniolderweg 84, noch in algemene zin is onderzocht of hiermee sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Standpunt: De parkeergarage wordt ontsloten aan de noordzijde van het perceel op de grens met het perceel van Sijben Keukens, Maasniolderweg 60. Hiermee is voldoende afstand tot het kruispunt met Bredeweg-Julianalaan gerealiseerd voor een goede verkeersafwikkeling. Op basis van de berekeningen voor het kruispunt Bredeweg-Maasniolderweg is inderdaad te concluderen dat in de spitsperiodes de kans op wachtende voertuigen ter hoogte van de woning aan de Maasniolderweg 84 bestaat en toeneemt. Daarbij is bij de woning aan de Maasniolderweg 84 geen inrit die hierdoor belemmerd zou kunnen worden. Met de te realiseren verkeerskundige maatregelen wordt echter voldaan aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening en kan worden geconcludeerd dat het aspect verkeer geen belemmering vormt voor het plan.

8. De afmetingen van de parkeergarage (zowel boven- als ondergronds) zijn onvoldoende duidelijk. Ook worden zorgen geuit over mogelijke impact van geluid, trillingen en uitlaatgassen vanuit de parkeergarage. Tevens is niet inzichtelijk wat de effecten hiervan op de gezondheid en welzijn van inwoners is.

Standpunt: De ruimtereservering voor de parkeergarage is vastgelegd in 12.2.2 van de planregels en ziet op een diepte van 6 meter onder maaiveld tot een hoogte van 3 meter boven maaiveld. Op basis van artikel 12.3 van de regels is een binnenplanse afwijking opgenomen waarmee de bouwhoogte boven maaiveld verhoogd kan worden tot maximaal 6 meter. Voor wat betreft de footprint van de parkeergarage dient deze gerealiseerd te worden binnen het bouwvlak. Het bouwvlak vormt daarmee de maximale afmeting van de parkeergarage en is daarmee voldoende duidelijk. Voor de uitwerking zal de garage voldoen aan alle wettelijke normen conform Omgevingswet en Besluit bouwwerken leefomgeving.

9. Zorgen worden geuit over de impact van het bouwverkeer en geluidsoverlast door langdurige bouwwerkzaamheden. Ook wordt gevraagd wat de risico's en negatieve effecten zijn op het gebied van akoestiek, trillingen en luchtkwaliteit. Tevens wordt gevraagd wat met de opgegraven vervuilde grond gebeurt, en in hoeverre stofvorming die hiervan afkomstig is tot

schadelijke gezondheidseffecten leidt. Verzocht wordt dat de gemeente hier nader onderzoek naar doet in het kader van gezondheid en welzijn.

Standpunt: Het is niet uitgesloten dat door de tijdelijke werkzaamheden in het kader van het realiseren van het project enige overlast ontstaat. De hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden heeft echter geen betrekking op het bestemmingsplan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Gedurende de uitvoering van de werkzaamheden zal met de omgeving contact worden onderhouden om de mogelijke hinder zoveel mogelijk te voorkomen en hen te informeren over de werkzaamheden, planning en mogelijke overlast. Tevens zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met op welke momenten bepaald materieel wordt ingezet.

Meer specifiek kan erop worden gewezen dat bij het ontgraven, verplaatsen en afvoeren van (verontreinigde) grond minimaal de wettelijk voorgeschreven veiligheidsmaatregelen (CROW 400) worden getroffen, denk hierbij aan:

- Rondom het terrein worden bouwhekken met daarop de juiste verbods-, waarschuwings-, en gebodspictogrammen geplaatst;
- Inrichten van een wasplaats, borstelplaats of waadgoot voor verontreinigd materieel, hiermee wordt voorkomen dat verontreinigd materieel (denk aan vrachtauto's en graafmachines) het terrein verlaat;
- Plaatsen van een sproei installatie ter voorkoming van stofvorming. Dit kan ook door middel van een trekker met waterwagen;
- De laadbak van het materieel voor vervoer moet vloeistofdicht en afgesloten/afgedekt zijn;
- De werkzaamheden worden uitgevoerd onder toezicht van een milieukundige begeleider die ook zal toezien op de veiligheid voor medewerkers en de leefomgeving.
- Na afronding van de werkzaamheden zal er nergens meer sprake zijn van contactmogelijkheden met verontreinigde grond omdat deze is afgevoerd of afgedekt met minimaal 0,5 meter schone grond.

Het grondwater bevindt zich op grote diepte (meer dan 8 meter beneden maaiveld) en het zal niet nodig zijn om het grondwater op te pompen voor de transformatie van het terrein en de sanering. De kans op gezondheidseffecten ten aanzien van het grondwater is hiermee nihil.

10. Verzocht wordt om een nulmeting te verrichten door de gemeente voor de woning aan de Maasnielderweg 84 met betrekking tot de staat van de woning voor aanvang van de transformatie.

Standpunt: Alvorens met de uitvoering van het plan wordt gestart, wordt door de initiatiefnemer een nulmeting uitgevoerd.

11. Verzocht wordt om een M.E.R. rapportage te laten uitvoeren, omdat in de aanmeldnotitie volgens indiener omissies zitten. Complex AB wordt namelijk benoemd als te transformeren bestaande bebouwing, terwijl dit een te amoveren gebouw is dat tot nieuwbouw leidt. Verder komen de verkeersknelpunten zoals in de verkeerstoets aangegeven en de in de zienswijze benoemde aspecten onvoldoende aan bod in de aanmeldnotitie.

Standpunt: Op grond van het Besluit milieueffectrapportage geldt voor een stedelijk ontwikkelingsgebied dat deze mer-beoordelingsplichtig is wanneer deze activiteit een oppervlakte van 100 hectare of meer beslaat of wanneer er sprake is van een aaneengesloten gebied dat ten minste 2.000 woningen omvat of wanneer er sprake is van een bedrijfsploeroppervlak van minimaal 200.000 m² (categorie D11.2 van

de bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage). Het voorgenomen project blijft ruim onder deze indicatieve drempelwaarden. Indien een activiteit beneden deze indicatieve drempelwaarden blijft, dan moet vervolgens worden gemotiveerd waarom wel of geen mer-beoordeling moet plaatsvinden, waarbij de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn worden betrokken. In dat kader is de Aanmeldingsnotitie Weerstand Roermond (bijlage 23 bij de toelichting van het bestemmingsplan) opgesteld, waarin is getoetst in hoeverre de voorgenomen transformatie van het terrein kan leiden tot belangrijke gevolgen voor het milieu. In de aanmeldnotitie wordt geconcludeerd dat op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de kenmerken van de voorgenomen activiteit op de voorgestelde locatie geen belangrijke milieugevolgen voor de beschouwde milieuaspecten worden verwacht, mits er voor een aantal aspecten mitigerende maatregelen worden getroffen en/of opvolging wordt gegeven aan een aantal in de aanmeldingsnotie verder uiteengezette aandachtspunten. Gelet hierop is er dan ook geen reden om een mer-beoordeling uit te voeren. De ingekomen zienswijze vormt geen aanleiding om de conclusies van de aanmeldingsnotitie in twijfel te trekken.

3. Collectieve zienswijze namens meerdere omwonenden, ingediend door [REDACTED] (contactpersoon), ontvangen op 29 januari 2024.

1. In de zienswijze wordt onderbouwd waarom de deelnemers van de collectieve zienswijze belanghebbenden zijn.

Standpunt: Iedereen mag een zienswijze indienen tegen een ontwerpbestemmingsplan; de deelnemers van de collectieve zienswijze hoeven daarom niet belanghebbend te zijn om ontvankelijk te worden verklaard in hun zienswijze. De collectieve zienswijze is bovendien tijdig ingediend en ook aan de overige formaliteiten is voldaan. Alle indieners van de collectieve zienswijze zijn derhalve ontvankelijk.

2. Het verkeer op de Bredeweg, Julianalaan, Maasnielderweg en het kruispunt Bredeweg-Julianalaan-Maasnielderweg wordt nu al vaak als zorgelijk druk ervaren. Met de ontwikkeling van het Weerstandterrein zal het nog drukker worden. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet weliswaar in een aantal aanpassingen op diverse punten, maar er bestaan zorgen of deze maatregelen afdoende zijn.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2, onderdelen 3.1, 3.2.2.f, 3.2.2g, 3.2.2.h en 3.2.2.i.

3. Er is nu al veel vrachtverkeer op de genoemde verkeerslocaties. Bij de transformatie is vanwege de logistieke stroom van en naar het Weerstandterrein extra vrachtverkeer te verwachten.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2, onderdeel 3.2.1.e.

4. In de huidige situatie hebben sommige omwonenden door de verkeersdrukke al moeite hun woning via genoemde wegen direct te bereiken c.q. verlaten. Naar verwachting wordt deze situatie verder bemoeilijkt.

Standpunt: De verkeersintensiteiten op de wegen rondom het Weerstandterrein zullen door autonome groei van het verkeer en realisatie van het Weerstandterrein verder toenemen. Zoals uit de verkeerstoets op pagina 31 blijkt, kan met het nemen van de hierin benoemde maatregelen worden voldaan aan een verkeerssituatie die binnen een goede ruimtelijke ordening mag worden verwacht. Dit kan tot gevolg hebben dat er met momenten moeite is om woningen gelegen aan de omliggende wegen direct te bereiken c.q. verlaten. Hierdoor kan echter niet gesteld worden dat geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast verwijzen we naar zienswijze 1, onderdeel 4 waarin is aangegeven dat onderzocht wordt hoe de verkeersdrukke in de omgeving aangepakt kan worden.

5. Het wijzigen van de maximum snelheid naar 30 km/uur op de dr. Philipslaan en Maasnielderweg zal alleen tot snelheidsvermindering leiden als de wegen daarop worden ingericht. Hetzelfde geldt voor de Julianalaan, waar al een 30 km/uur-regime geldt, terwijl de weg daarop niet is ingericht.

Standpunt: Als onderdeel van de ontwikkeling van het Weerstandterrein hebben de ontwikkelende partij en de gemeente Roermond afgesproken om de Dr. Philipslaan en de Maasnielderweg dusdanig her in te richten tot een 30km/u zone, zodat de snelheidsverlaging op een natuurlijke wijze wordt afgedwongen. De aanpassingen aan de beide wegen zijn opgenomen in de anterieure overeenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente. Met de herinrichting wordt een snelheidsreductie op de beide wegen voorzien. De Julianalaan kent reeds een snelheidslimiet van 30km/u. Het uitvoeren van aanpassingen

aan deze weg voor het verlagen van de snelheid zijn in kader van onderhavig plan niet nodig. Desalniettemin wordt met stichting Wij zijn Maasniel gekeken naar deze wegen. Zie hiervoor ook de beantwoording van zienswijze 1, onderdeel 4.

6. Naar verwachting nemen de geluidsoverlast, luchtverontreinigingen en trillingen als gevolg van verkeer toe. Daarnaast kan, zowel in de bouw- als in de gebruiksfase, de verkeersveiligheid op omliggende wegen en kruispunten in het geding komen.

Standpunt: Met voorliggende ontwikkeling wordt de huidige bedrijfsbestemming herbestemd, waarmee de functie bedrijven in de zwaarste categorie 3.1 en 3.2 vervalt. Hierdoor nemen mogelijke geluidsoverlast, luchtverontreinigingen en trillingen als gevolg van de bedrijvenfuncties en verkeer voor de bedrijvenfunctie geheel af. De mogelijke geluidsoverlast, luchtverontreinigingen en trillingen als gevolg van verkeer voor de nieuwe functies en woningen blijven ver onder de norm. Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verder verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2, onderdeel 9.

7. Als het drukker wordt, kan het verkeer vastlopen bij een ongeval of calamiteit. De zorg is of noodhulpdiensten dan nog ter plaatse kunnen komen. Dat is niet alleen van belang voor het plangebied, maar ook voor de omwonenden.

Standpunt: De Veiligheidsregio Limburg Noord (VRLN) heeft op 27 november 2023 geadviseerd op de ontwikkeling van het Weerstandterrein (kenmerk Z2023-00001745). In dat advies wordt ook ingegaan op de bereikbaarheid van het plangebied en de opkomsttijd van hulpdiensten. Voor wat betreft de bereikbaarheid wordt geconcludeerd dat het plangebied vanuit meerdere richtingen te benaderen is. Verder geldt dat de opkomsttijd van de eerste brandweerwagen naar een ongevalslocatie in en nabij het plangebied circa 5 minuten bedraagt, terwijl de wettelijke opkomsttijd voor een eerste brandweereenheid voor een woonfunctie maximaal 8 minuten bedraagt. Die opkomsttijd wordt dus niet overschreden.

8. Veel bewoners ervaren nu al een tekort aan parkeerplaatsen. Afhankelijk of op de Dr. Philipslaan, Maasnielderweg en in het plangebied betaald parkeren wordt ingevoerd, zullen bezoekers eventueel uitwijken naar Maasniel, waardoor de parkeerruimte nog beperkter wordt. Daarbij kan ongeoorloofd parkeren daarbij tot ongewenste situaties leiden.

Standpunt: De beoogde ontwikkeling is getoetst aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021 en voldoet daaraan. De toetsing aan de gemeentelijke parkeernormen omvat tevens de beoordeling of met de beoogde ontwikkeling op voldoende wijze rekening is gehouden met bezoekersparkeren. Dat is het geval. Voor een verdere specificatie met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen wordt verwezen naar zienswijze 2, onderdeel 5. Verder wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van de Verkeerstoets, die als bijlage 26 is opgenomen bij de toelichting op het bestemmingsplan. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat op dit moment in het plangebied ten aanzien van bezoekersparkeren geen betaald parkeren is voorzien.

9. Door de geplande herinrichting van het kruispunt Bredeweg-Julianalaan-Maasnielderweg worden parkeerplaatsen op de Julianalaan en Maasnielderweg geschrapt. Er moet rekening mee worden gehouden dat er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar zienswijze 2, onderdeel 5 en zienswijze 3, onderdeel 8.

10. Verschillende aanwonenden maken zich zorgen over de geplande hoogbouw op drie locaties (gebouwen AB, Z en SR), in relatie tot beschaduwing, privacy, uitzicht, minder bezonning van zonnepanelen, vermindering van woongenot en windval.

Standpunt: De ruimtelijke impact van de nieuwe gebouw volumes zijn voor onder meer de aspecten beschaduwing, bezonning en wind onderzocht en voldoen aan de (wettelijke) normen om te kunnen spreken van een goede ruimtelijke ordening. In het bijzonder ten aanzien de beoogde hoogteaccenten is in bijlage 4 bij de plantoelichting onderbouwd op welke locatie de hoogteaccenten aanvaardbaar zijn en met welke maximale bouwhoogte.

Inzake de aspecten privacy en uitzicht is de compositie en de onderlinge afstand tot de aangrenzende woonfuncties van alle nieuwe gebouwvolumes in het bestemmingsplan zodanig opgenomen en aangepast ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan (zie zienswijze 2, onderdeel 1) zodat er bij directe aangrenzende woonfuncties van het plangebied geen schending of afname van de privacy plaats vindt in vergelijking met de huidige maximale planologische mogelijkheden. Inzake het windklimaat is op basis van het uitgevoerde windonderzoek en simulaties aangetoond dat met de juiste maatregelen een goed windklimaat mogelijk is.

Door de transformatie van het huidige leegstaande terrein en de daarop aanwezige bedrijfsgebouwen wordt de leefbaarheid in de omgeving vergroot en zal het woongenot toenemen. Bij dit transformatieplan zijn de omwonenden en stakeholders nauw betrokken door middel van omgevingslabs, en waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met hun wensen.

11. Er bestaan zorgen over eventuele gezondheidseffecten op omwonenden bij verplaatsing van de vervuilde grond en vrijkomen van verontreinigingen in het grondwater.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar zienswijze 2, onderdeel 9.

12. Er bestaan zorgen over de impact van de jarenlange bouwwerkzaamheden, op het gebied van eventuele overlast, gezondheidseffecten en/of schade aan woningen als gevolg van bouwverkeer en werkzaamheden.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar zienswijze 2, onderdelen 9 en 10.

13. Er wordt aandacht gevraagd voor de bescherming van cultureel erfgoed in de nabije omgeving.

Standpunt: In de gebiedsvisie (bijlage 1 bij de toelichting), het stedenbouwkundig structuurontwerp (bijlage 2 bij de toelichting) en het beeldkwaliteitsplan (bijlage 3 bij de toelichting) – die onderdeel uitmaken van de plantoelichting waarin voorliggend bestemmingsplan wordt verantwoord – wordt uitgebreid aandacht besteed aan het cultureel erfgoed dat zich in het plangebied bevindt. Zover het mogelijk is, zijn in het plangebied regels opgenomen om het culturele erfgoed te borgen. Tevens biedt het beeldkwaliteitsplan kaders voor de Adviescommissie Omgevingskwaliteit waaraan de aanvragen omgevingsvergunning voor de te realiseren bouwwerken worden getoetst en dienen te voldoen.

14. Er zal aandacht zijn voor de in het plangebied aanwezige diersoorten, waarbij ook wordt gesproken over het tijdelijk oversteken van enkele dieren. Omwonenden verzoeken hierover extra te worden voorgelicht.

Standpunt: Met ingang van 1 januari 2024 geldt de Omgevingswet. Deze wet bevat een algemene zorgplicht, die inhoudt dat eenieder verantwoordelijk is voor een veilige en gezonde leefomgeving. Daarnaast is er ten aanzien van een zogeheten flora- en fauna-activiteit een specifieke zorgplicht opgenomen, zoals deze ook was opgenomen in de voorganger van de Omgevingswet, de Wet natuurbescherming. Deze zorgplicht houdt in dat eenieder (dus ook omwonenden) die een activiteit verricht en weet of had kunnen vermoeden dat nadelige gevolgen (kunnen) optreden, dit zoveel mogelijk dient te voorkomen en, voor zover dat niet lukt, de gevolgen zoveel mogelijk te beperken of achterwege te laten. Hiermee is de bescherming van de aanwezige (beschermde) diersoorten geborgd.

Verder is in het kader van deze ontwikkeling een mitigatie- en compensatieplan opgesteld ten aanzien van een aantal beschermde soorten ten behoeve van de bij de Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg aangevraagde ontheffing voor deze soorten. Hierin is beschreven hoe dient te worden gehandeld ten aanzien van deze soorten. Dit 'activiteitenplan' is als bijlage 17 bij de plantoelichting gevoegd en in de planregels is naleving van dit activiteitenplan geborgd door middel van een voorwaardelijke verplichting.

15. Met name de omwonenden aan de Maasnielderweg maken zich zorgen over het feit dat het groepsrisico toeneemt, met name in de west- en noordwesthoek van het plangebied.

Standpunt: Een toename van het groepsrisico in het kader van externe veiligheid betekent dat er een hogere kans is op een incident waarbij meerdere slachtoffers tegelijk kunnen vallen. Dit risico wordt groter als het aantal mensen binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit toeneemt. Hoewel het groepsrisico dus toeneemt, verandert er voor de huidige omwonenden niets, aangezien de bron hetzelfde blijft (te weten: trainen met gevaarlijke stoffen over het spoor). De toename is immers uitsluitend toe te schrijven aan het feit dat er meer mensen in de omgeving komen te wonen en daarmee ontstaat een grotere kans op een incident waarbij meerdere slachtoffers tegelijkertijd kunnen vallen. Op individueel niveau blijft de kans gelijk.

16. Hoewel voor evenementen een vergunning moet worden aangevraagd in de toekomst, wordt de zorg over overlast in deze zienswijze uitgesproken. Evenementen zullen leiden tot een toename van de verkeersoverlast.

Standpunt: Binnen verschillende bestemmingen in het plangebied worden (kleinschalige) evenementen rechtstreeks toegestaan als bijbehorende dan wel ondergeschikte activiteiten binnen de bestemming. Dit neemt echter niet weg dat voor evenementen op grond van de Algemene plaatselijke verordening nog altijd een vergunningsplicht geldt of in ieder geval een meldingsplicht als het evenement voor minder dan 150 personen is bedoeld. In dat kader gelden ook regels op het gebied van bijvoorbeeld akoestiek en verkeer. Zo mag het evenement op grond van artikel 2:25, tweede lid onder c van de Apv – dat geldt voor evenementen met minder dan 150 bezoekers – geen belemmering vormen voor het verkeer en de hulpdiensten en mag er geen samenloop zijn met wegwerkzaamheden, wegoptbrekingen of hoofdroutes voor hulpdiensten. Qua geluid geldt op grond van artikel 2:25, tweede lid onder e van de Apv dat ten aanzien van die evenementen dat het maximaal geproduceerde geluid niet meer mag bedragen dan 75 dB(A), gemeten op de gevel van de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemming.

Ten aanzien van evenementen die op grond van de Apv vergunningsplichtig zijn, gelden vanzelfsprekend vergelijkbare voorwaarden: verkeersopstoppen en verkeershinder moeten worden voorkomen en het reguliere gebruik van het wegstelsel en de parkeervoorzieningen voor omwonenden en ondernemer moeten zoveel mogelijk worden gewaarborgd. Ook moet er voldoende parkeergelegenheid zijn ten behoeve van bezoekers om parkeerexcessen te voorkomen. Hiermee wordt door middel van de Apv geborgd dat verkeershinder vanwege evenementen in het plangebied zoveel mogelijk wordt beperkt. Daarbij geldt bovendien dat op dit moment, vanwege het ontbreken van

een locatieprofiel voor het Weerstandterrein, maximaal 12 evenementendagen per kalenderjaar zijn toegestaan.

17. Met name de verkeerssituatie is het grootste punt van zorg, maar ook de hoogte van de geplande woningbouw.

Standpunt: Voor zover indieners zich zorgen maken over de verkeerssituatie, wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1, zienswijze 2, onderdeel 3 (3.1 tot en met 3.5) en zienswijze 4 onderdeel 10.

18. De parkeergarage is een punt van zorg, bijvoorbeeld op het gebied van uitlaatgassen, geluid en het zicht vanuit sommige woningen.

Standpunt: Voor zover de beantwoording van deze zienswijze wordt in de eerste plaats verwezen naar zienswijze 2, onderdelen 7 en 8. Voor wat betreft de vrees dat het zicht vanuit sommige woningen wordt belemmerd door een parkeergarage, kan worden gesteld dat de parkeergarage enkel gerealiseerd kan worden binnen een bestemming waar voor overige bebouwing hogere bouwhoogtes gelden. Het ligt daarmee niet in de lijn der verwachting dat de parkeergarage primair in het zicht ligt. Daarnaast dient bij de realisatie van een parkeergarage boven maaiveld rekening te worden gehouden met het als bijlage 3 bij de plantoelichting opgenomen beeldkwaliteitsplan.

19. De omschreven oplossingsscenario's met betrekking tot verkeer zijn niet afdoende en een geschikt scenario om tot een adequate oplossing te komen ontbreekt.

Standpunt: Voor de beantwoording van dit zienswijzeonderdeel wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 2, onderdelen 3.1, 3.2.2.f, 3.2.2.g, 3.2.2.h en 3.2.2.i.

20. In het ontwerpbestemmingsplan wordt met betrekking tot verkeer berekend wat het effect is van de transformatie van het Weerstandterrein, maar nergens is de optelsom te vinden waarin de overige lopende ontwikkelingen zijn meegenomen.

Standpunt: In het geactualiseerde verkeersmodel zijn de reeds vastgestelde gebiedsontwikkelingen meegenomen in de autonome situatie voor 2040. Bij het beschouwen van de verkeerssituatie is dus reeds gekeken naar deze andere ontwikkelingen. In de conclusies van de geactualiseerde verkeerstoets wordt rekening gehouden met de toekomstige situatie in 2040, afkomstig uit het geactualiseerde verkeersmodel uit 2023. Er is gebruik gemaakt van de autonome situatie in 2040 waarin ook de uitbreiding van Sijben is meegenomen. De plansituatie 2040 betreft de situatie waarin aanvullend het Weerstandterrein volledig is ontwikkeld. Daarmee is uitgegaan van de meest actuele verkeerscijfers bij het opstellen van de geactualiseerde verkeerstoets, welke als bijlage 26 bij de plantoelichting is gevoegd.

21. Het huidige ontwerp is te grootschalig en met minder woningen en bedrijvigheid zouden diverse zorgen (minder verkeersbouw en minder hoogbouw) kunnen verminderen of worden weggenomen. De cumulatie van meerdere woningbouw- en bedrijvigheidsplannen bij elkaar bezien, leidt mogelijk tot een andere visie op de woningbehoefte en/of bedrijvigheidsbehoefte.

Standpunt: Het vigerende bestemmingsplan 'Vrijveld-Lommerveld' laat op dit terrein onder meer bedrijven toe in maximaal categorie 3.2 alsmede, voor zover aangeduid, volumineuze detailhandel in de branche wonen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bvo (in totaal is maximaal 1.855 m² mogelijk). Voor de bedrijven geldt dat een bebouwingspercentage van maximaal 80% is toegelaten tot

een hoogte van maximaal 12 meter. Het toegestane bebouwde oppervlakte in het vigerende bestemmingsplan is circa 59.000 m². Hier is een bvo van 80.000 tot 90.000 m² mogelijk.

De nieuwe ontwikkeling voorziet in een programma van 69.605 m² bvo bestaande uit 400 woningen (circa 41.000 m² bvo) alsmede circa 22.000 m² bvo aan functies zoals commerciële-, bedrijfs- en maatschappelijke functies en circa 6.455m² (waarvan 1.855m² al in gebruik is) voor de volumineuze detailhandel van Sijben. Hiermee neemt in (maximale) planologische zin het programma af ten opzichte van de bestaande situatie. Daarnaast blijkt uit de uitgevoerde laddertoets (bijlage 6 bij de toelichting van het bestemmingsplan) dat het programma past binnen de geconstateerde behoefte. Daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Stedelijk Programma Weerstand	BVO m²
Woonprogramma (400 wooneenheden)	41.000
Creatieve economie & ambachtelijke bedrijvigheid	5.300
Bedrijvigheid conform lijst van Bedrijfsactiviteiten vigerend BP Vrijveld Lommerveld	6.100
Culturele & Sociale Programmering	7.100
Horeca (Restaurant/Café)	1.150
Retail/Detailhandel	2.500
Volumineuze detailhandel in gebouw P, waarvan momenteel 1.855 m ² bvo al in gebruik	6.455
TOTAAL	69.605

22. Het verplaatsen van detailhandel uit het omliggende gebied naar het plangebied leidt tot nog meer druk op de eerder genoemde verkeersaders en het kruispunt.

Standpunt: In de geactualiseerde verkeerstoets is het verplaatsen van detailhandel en de ontwikkeling van Sijben meegenomen in de verkeersintensiteiten als autonome ontwikkeling. De geactualiseerde verkeerstoets welke als bijlage 26 bij de plantoelichting is gevoegd laat zien dat realisatie van de nieuwe ontwikkelingen niet tot onacceptabele situaties gaat leiden.

23. Het feit dat de geplande parkeergarage een enorm volume krijgt, waarin alle verkeersstromen zich focussen op de eerder genoemde verkeersaders en het kruispunt, is een zeer groot zorgpunt.

Standpunt: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 1, onderdelen 1 en 6 alsmede zienswijze 2, onderdelen 3.1, 3.5 en 7.

24. De omwonenden zijn bezorgd over het besluit van het college dat een Milieu effect rapportage niet noodzakelijk is. Dit wordt ingegeven door het feit dat de gemeente zich slechts baseert op het advies van Arcadis hieromtrent. De brede visie op de diverse andere geplande ontwikkelprojecten en de impact die deze impact op de omwonenden heeft, moet ook worden meegenomen in de besluitvorming. Het is ook niet duidelijk in hoeverre de aanbevelingen op het gebied van externe veiligheid in dit besluit zijn meegenomen.

Standpunt: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt in de eerste plaats verwezen naar zienswijze 2, onderdeel 11. Er bestaat daarnaast geen aanleiding om de uitgevoerde onderzoeken die ten grondslag liggen aan de vormvrije m.e.r.-beoordeling in twijfel te trekken. Ze mogen dan ook worden gebruikt bij de vormvrije mer-beoordeling. Het is ons niet duidelijk wat wordt bedoeld met het meenemen van aanbevelingen op het gebied van externe veiligheid. Er dient namelijk te worden beoordeeld of er als gevolg van de beoogde ontwikkeling 'geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn'. Niet valt in te zien hoe de aanbevelingen voor wat betreft externe veiligheid (die zien

op de bescherming van bewoners bij calamiteiten; de ontwikkeling zelf is geen risicobron/risicovolle inrichting) daarin moet worden meegenomen.

25. Er dient aanvullend onafhankelijk onderzoek te worden verricht naar de effecten van een cumulatie van diverse bouwplannen, mede in relatie gezien tot de te verwachten verkeersdrukte.

Standpunt: Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar zienswijzeonderdeel 20 van deze zienswijze.

4. [REDACTED] namens ProRail b.v., ontvangen op 30 januari 2024.

1. In paragraaf 4.7.3 van de toelichting staat dat een verantwoording groepsrisico moet worden opgenomen in de plantoelichting. Hoewel een eerste aanzet is gegeven, is de uiteindelijke verantwoording niet opgenomen in de toelichting. Verzocht wordt om de verantwoording van het groepsrisico op te nemen in de plantoelichting.

Standpunt: Ten aanzien van voorliggende ontwikkeling is een verantwoordingsdocument opgesteld ("Verantwoordingsdocument externe veiligheid bestemmingsplan Transformatie voormalig Philipsterrein (Weerstand)", d.d. 29 november 2023). Dit document is toegevoegd als bijlage 21 bij de plantoelichting. Tevens is de plantoelichting hierop aangepast.

2. In paragraaf 4.7.3 van de plantoelichting staat dat het aan het college is om te bepalen of de toename van het hoogste GR per kilometer aanvaardbaar is. De beoordeling van het college moet nog worden toegevoegd.

Standpunt: Als gevolg van de ontwikkeling "Transformatie voormalig Philipsterrein (Weerstand)" neemt het groepsrisico toe, gelet op de toename van het aantal personen dat in het gebied zal verblijven. Inzake de toename van het groepsrisico zijn de overwegingen gemaakt die in paragraaf 7 van het verantwoordingsdocument zijn beschreven (zie bijlage 21 bij de plantoelichting).

In dit verantwoordingsdocument zijn diverse maatregelen opgenomen in het kader van zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Deze maatregelen hebben geen consequenties voor de hoogte van het groepsrisico (door het treffen van die maatregelen neemt het groepsrisico niet af), maar zorgen wel voor een feitelijke daling van de kans op ongevallen met grote aantallen slachtoffers. Ongeacht de inzet van gemeente en hulpverleningsdiensten om de situatie zo veilig mogelijk te maken, zal er altijd sprake zijn van een restrisico. Immers, de kans op een ongeval, hoe klein ook, blijft altijd aanwezig. Alles overwegende wordt geconcludeerd dat het vanuit het oogpunt van externe veiligheid verantwoord is om het bestemmingsplan "Transformatie voormalig Philipsterrein (Weerstand)" te ontwikkelen. De toename van het groepsrisico en daarmee samenhangend het restrisico worden in dit geval en door het treffen van de in het verantwoordingsdocument opgesomde maatregelen, en afgezet tegen een breder kader, aanvaardbaar geacht. Het college heeft dit op 12 november 2024 expliciet besloten.

3. Overeenkomstig artikel 9 Bevt moet het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen over de verantwoording van het groepsrisico. Na het opstellen van de verantwoording groepsrisico moet dit advies met de gevolgen voor het plan worden toegevoegd.

Standpunt: In artikel 9 staat dat het bevoegd gezag bij de voorbereiding van een bestemmingsplan of omgevingsvergunning het bestuur van de veiligheidsregio in wiens regio het gebied ligt waarop het plan of die vergunning betrekking heeft in de gelegenheid moet stellen om advies uit te brengen over onder andere bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Dit is ook gebeurd; de Veiligheidsregio Limburg Noord heeft advies uitgebracht. Het bevoegd gezag betreft dit advies vervolgens bij het opstellen van de verantwoording. Dit hebben wij gedaan. Uit dit artikel volgt niet dat het door de gemeente opgestelde verantwoordingsdocument vervolgens ter advisering moet worden voorgelegd aan de Veiligheidsregio.

5. [REDACTED] namens ALDI Vastgoed B.V., ontvangen op 17 mei 2024.

Op 17 mei 2024 hebben wij een zienswijze ontvangen van ALDI Vastgoed B.V., terwijl de termijn voor het indienen van een zienswijze afliep op 30 januari 2024. Daarmee is deze zienswijze ruim te laat ingediend, wat betekent dat deze zienswijze in principe niet-ontvankelijk dient te worden verklaard. Gelet op de jurisprudentie rondom ontvankelijkheid van partijen in ruimtelijke procedures met toepassing van de uitgebreide voorbereidingsprocedure ("Varkens in nood-jurisprudentie") en vanwege het feit dat het verzoek van ALDI Vastgoed B.V. overeenkomt met de reeds beoogde ambtshalve wijziging van het plan, zal in het navolgende alsnog kort wordt ingegaan op deze zienswijze.

ALDI constateert dat het ontwerpbestemmingsplan de mogelijkheid biedt om reguliere detailhandel, en in het bijzonder één of twee supermarkten te realiseren. ALDI gaat er daarbij van uit dat dit niet de bedoeling van de gemeente is geweest. ALDI verzoekt om de gemeenteraad voor te stellen het bestemmingsplan ambtshalve gewijzigd vast te stellen, in die zin dat het gebruik als supermarkt in het plangebied niet is toegestaan.

Het is correct dat het niet de bedoeling is geweest om één of meer supermarkten in het plangebied toe te staan. Het bestemmingsplan is op dit punt dan ook ambtshalve gewijzigd, zodat het niet mogelijk is dat in het plangebied een (of meer) supermarkt(en) kunnen worden gerealiseerd c.q. in gebruik kunnen worden genomen.

Overzicht wijzigingen bestemmingsplan Transformatie voormalig Philipsterrein (Weerstand):

Regels:

- Het vestigen van een supermarkt wordt in de planregels expliciet uitgesloten (artikel 12.4 onder b);
- De bouwhoogte naast het perceel aan de Maasnielderweg 84 is teruggebracht naar 12 meter;
- Ten aanzien van het perceel aan de Maasnielderweg 84 is op de verbeelding een aanduiding opgenomen, waarmee wordt voorkomen dat balkons binnen twee meter van het perceel Maasnielderweg 84 kunnen worden gerealiseerd. In artikel 16.2 onder b, sub 4 is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – geen balkons toegestaan' geen overschrijding van de bouwgrens/bestemmingsgrens is toegestaan ten behoeve van het realiseren van balkons behorende bij de woonfunctie;
- In artikel 17.11 is vastgelegd dat extra kwetsbare groepen niet worden toegelaten binnen 200 meter van de spoorlijnen (conform Visie externe veiligheid Roermond). Er is daarnaast in artikel 10.4.2 een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid toegevoegd waarmee wordt gezorgd dat extra kwetsbare groepen alleen binnen 200 meter van het spoor kunnen wonen, mits wordt voldaan aan artt. 4.90 t/m 4.96 uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (of indien wordt aangetoond dat eenzelfde mate van veiligheid wordt geboden als is beoogd met deze bepalingen). Voorts is in artikel 1.34 de definitie van 'extra kwetsbare groepen' opgenomen;
- Artikel 8.2.3 is aangepast, in die zin dat de folly niet langer mogelijk wordt gemaakt.
- Artikel 12.1 onder i is tekstueel gewijzigd, zodat deze bepaling niet meer kan worden gelezen als een verplichting tot realiseren van een parkeergarage.
- Er is in artikel 12.3.1 een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid in de planregels opgenomen waarmee een parkeervoorziening van maximaal 6 meter hoog gerealiseerd kan worden in tegenstelling tot de nu maximaal toegestane hoogte van 3 meter;
- Er is in artikel 19.1 onder g een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid opgenomen, om ten oosten van de bestemming 'Wonen-3' nieuwe bebouwing buiten het bouwvlak (in de groenbestemming parallel aan de Bredeweg) op te richten ten behoeve van deze bestemming. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat deze bepaling geen invloed heeft op het maximaal toegestane aantal woningen: dit aantal is en blijft maximaal 400 (art. 17.2 onder a van de planregels);
- In diverse bestemmingen zijn specifieke gebruiksregels toegevoegd, waarmee bedrijven/activiteiten die vallen onder de werkingssfeer van het Bevi waarvan de PR 10-6 contour reikt tot buiten de perceelsgrens zijn uitgesloten. Ook worden in die bestemmingen propaantanks met een inhoud kleiner dan 13 m3 waarvan de veiligheidsafstanden uit art. 3.28 Activiteitenbesluit buiten de perceelsgrens liggen, uitgesloten. Zie artt. 3.4, 4.4, 5.4, 6.4 van de planregels.
- In artikel 17.5 is 'haag' vervangen door 'groene zoom'.
- De voorwaardelijke verplichtingen uit artikel 17.8 en 17.9 zijn aangevuld, zodat deze ook gelden ten aanzien van de buitenruimten.
- De voorwaardelijke verplichting in artikel 17.8 is aangevuld, zodat de bestaande dassenburcht op natuurlijke is afgeschermd. De begroeiing moet voor mensen moeilijk doordringbaar zijn, waarbij het bevoegd gezag wordt gehoord.
- De voorwaardelijke verplichting uit artikel 17.9 verwijst niet langer naar paragraaf 6.2.3 van het Activiteitenplan (bijlage 5 van de planregels), omdat deze paragraaf is komen te vervallen vanwege aanpassingen in de planopzet zoals beschreven op pagina 75 van de plantoelichting.

Toelichting:

- Paragraaf 1.2 onder 'strijdigheid met vigerende bestemmingsplan' is geactualiseerd, evenals paragraaf 2.1;

- Paragraaf 2.3.2.5 onder 'parkeerbos' toegevoegd dat de toe te passen bomen geen fruit- of notenbomen zijn.
- Paragraaf 3.3.3, het voormalige kopje 'Nota Bodembeheer (2011)' is geschrapt.
- Paragraaf 4.2 (akoestiek), hieraan is toegevoegd dat de uitkomsten van het geactualiseerde verkeersonderzoek geen consequenties hebben voor de resultaten van het akoestisch onderzoek.
- Paragraaf 4.3.3, onder 'Detail analyse bestaande woningen', het volgende is toegevoegd; Woningen ten noordoosten van het plangebied aan de Maasnielderweg ontvangen aan de achtergevel en zijgevel 4 uur of meer zon. De noordgevel van deze woningen ontvangt weinig zonlicht vanwege de oriëntatie, de planontwikkeling heeft hier geen invloed op.
- In paragraaf 4.4.2 hebben diverse tekstuele aanpassingen plaatsgevonden.
- Paragraaf 4.6.1: ten aanzien van de referentiesituatie, realisatiefase en gebruiksfase is een nadere toelichting opgenomen.
- Paragraaf 4.6.2: ten aanzien van de das is gemotiveerd dat door de gewijzigde planopzet paragraaf 6.2.3 van het Activiteitenplan (bijlage 17 van de plantoelichting) is komen te vervallen, aangezien door deze wijzigingen geen negatieve effecten ten aanzien van de das meer worden verwacht. De beoogde folly wordt niet langer mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. Ook zal de bestaande dassenburcht op natuurlijke wijze worden afgeschermd. De wijze waarop, wordt afgestemd met het bevoegd gezag. Uitgangspunt hierbij is dat deze natuurlijke afscherming voor mensen moeilijk doordringbaar is. Voor de das blijft bovendien voldoende functioneel leefgebied over om te kunnen blijven foerageren. Voor de das is gelet op het voorgaande geen ontheffing op grond van de Wnb meer benodigd.
- Paragraaf 4.7.4 toegevoegd, waarin uitgebreid wordt ingegaan op de verantwoording van het groepsrisico (conform Verantwoordingsdocument externe veiligheid)
- Paragraaf 4.9: conclusie aangevuld dat op 12 december 2023 door het college is besloten dat geen milieueffectrapport hoeft te worden gemaakt.
- Paragraaf 4.11 (trillingen) is geactualiseerd en aangevuld. Hierbij is het kopje 'Verstoring van trillingsgevoelige apparatuur' volledig geactualiseerd.
- Paragraaf 4.12.1 onder 'ASVV 2021, CROW' en 'Regionaal verkeersmodel Midden Limburg 2019': deze paragrafen zijn geactualiseerd. Het kopje 'Verkeersgeneratie' is eveneens geactualiseerd, alsmede de kopjes 'Aanbevelingen' en 'Aandachtspunten wegvlakniveau'.
- Paragraaf 4.13, Water: deze paragraaf is aangevuld. De alinea 'Hierbij zal...motivering Maasnielderweg 60).' is toegevoegd.

Bijlagen bij toelichting:

- De Verkeerstoets is geactualiseerd.
- Het Verantwoordingsdocument externe veiligheid toegevoegd.
- Het beschaduwingsonderzoek is geactualiseerd, waarbij de woningen aan de Maasnielderweg 84-88 zijn betrokken bij het onderzoek.
- De uitgangspuntenmemo Aeriusberekeningen inclusief bijlagen is geactualiseerd vanwege de actualisatie van de Aeriusscalculator.
- De ruimtelijke motivering Maasnielderweg 60 (Sijben) is toegevoegd aan de bijlagen bij de plantoelichting.

Verbeelding:

- Ten aanzien van het perceel aan de Maasnielderweg 84 is op de verbeelding een aanduiding opgenomen, waarmee wordt voorkomen dat balkons binnen twee meter van het perceel Maasnielderweg 84 kunnen worden gerealiseerd.
- De bouwhoogte naast het perceel aan de Maasnielderweg 84 is teruggebracht naar 12 meter. Tevens is het bouwvlak ter plaatse van Maasnielderweg 84 verder terug komen te liggen ten

opzichte van deze woning, zodat dit in lijn is met het huidig vigerend bestemmingsplan Vrijveld-Lommerveld.

- Het bouwvlak van de bestemming 'Woongebied' is aangepast.
- De aanvankelijk in de verbeelding opgenomen 'Folly' is uit het bestemmingsplan – en dus ook uit de verbeelding – gehaald.