

Nota van beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Vijverbroek'

1. Procedure

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Vijverbroek' met de daarbij behorende stukken heeft vanaf donderdag d.d. 17 maart 2016 tot en met woensdag 27 april 2016 (dus gedurende zes weken) op basis artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn er zienswijzen ingediend door:

1. de Provincie Limburg d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 28 april 2016);
2. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
3. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
4. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
5. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
6. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
7. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016).

De ingekomen zienswijzen zijn in de bijlage bij deze "Nota van beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Vijverbroek'" opgenomen en worden hierna zakelijk samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De samenvatting van de zienswijzen heeft overigens slechts tot doel de leesbaarheid van deze nota te vergroten. De zienswijzen dienen hier wel als integraal herhaald en ingelast te worden beschouwd. Dit betekent overigens niet dat de onderdelen van de zienswijzen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling worden betrokken. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven met eventuele bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend, betrokken.

2. Gemeentelijk standpunt

De zakelijke samenvatting van de zienswijzen, gevolgd door het gemeentelijk standpunt ten aanzien daarvan, is onderstaand gegeven.

2.1 Zienswijze 1

1 - Provincie Limburg

ingekomen d.d. 28 april 2016

Ontvankelijkheid zienswijze

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft tot en met woensdag d.d. 27 april 2016 ter visie gelegen. De zienswijze van de Provincie Limburg is d.d. 26 april 2016 verzonden en d.d. 28 april 2016 ontvangen.

Vaste jurisprudentie is dat een zienswijze tijdig is ingediend, indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post is een zienswijze tijdig ingediend, indien deze voor het einde van de termijn ter post is bezorgd alsmede niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

De onderhavige zienswijze is daarom ontvankelijk.

Samenvatting zienswijze

De zienswijze is samen te vatten naar de volgende opmerkingen:

- a. Het plangebied is gelegen in de Bronsgroene landschapszone. Volgens artikel 2.7.2. van de Omgevingsverordening Limburg moet de Toelichting van een ruimtelijk plan in een dergelijk geval een omschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten bevatten, evenals een omschrijving van de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf. In de Toelichting wordt slechts ingegaan op de natuurlijke kernkwaliteiten. Het visueel-ruimtelijk aspect is onderbelicht. Verzocht wordt het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied nader te omschrijven en aan te geven op welke manier met de bescherming en versterking van deze kernkwaliteit wordt omgegaan. Daarbij is met name van belang dat in de landschappelijke inpassing doorzichten naar het perceel en flankerend gebied worden gewaarborgd.

Standpunt college

Ad a. De stelling van de Provincie en dan met name *“In de Toelichting wordt slechts ingegaan op de natuurlijke kernkwaliteiten. Het visueel-ruimtelijk aspect is onderbelicht. Verzocht wordt het visueel-ruimtelijk karakter van het gebied nader te omschrijven en aan te geven op welke manier met de bescherming en versterking van deze kernkwaliteit wordt omgegaan. Daarbij is met name van belang dat in de landschappelijke inpassing doorzichten naar het perceel en flankerend gebied worden gewaarborgd.”* wordt niet onderschreven. Integendeel:

in de Toelichting en de Regels van het bestemmingsplan, waarvan integraal onderdeel uitmaakt het Beeldkwaliteitsplan respectievelijk juridisch bindend verwezen wordt naar het Inpassingsplan, wordt uitgebreid ingegaan op / voldaan aan de vereisten van artikel 2.7.2. Omgevingsverordening Limburg.

Evenwel, teneinde de Provincie tegemoet te komen, wordt aan de Toelichting van het bestemmingsplan de volgende paragraaf toegevoegd:

“Visueel-ruimtelijk karakter plangebied

Het plangebied maakt deel uit van het Vijverbroek. De naam duidt op een lager gelegen, nat moerasgebied of broekland. Het gebied is een oud cultuurland en staat vermeld op de historische topografische kaarten, zoals die van Jacob van Deventer uit ca. 1550. Het maakte tot 1794 deel uit van het gemeenschappelijk grondgebied van de rijksheerlijkheid Kessenich, het vrijdorp Neeritter en het vorstendom Thorn en werd toen beheerd door een gemeenschappelijke instelling, de zogenaamde “Drie Eygen”. Dit tekent de cultuurhistorische betekenis van het Vijverbroek en deze wordt verder benadrukt door de talrijke sagen en legenden.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het beschermd stadsgezicht van Thorn en kent door zijn situering een directe relatie met de rand van de historische bebouwing van Thorn. Doordat het gelegen is in een oude, verzande Maasarm en de historische bebouwing van de woonkern is gelokaliseerd op een oud Maasterras, is er sprake van een aanzienlijk onderling hoogteverschil. De historische bebouwing volgt in zijn fysieke begrenzing de hoogtelijn van het terras; het lagere - ontgonnen - broekland kende een agrarische bestemming en is in gebruik als weiland, met hier en daar een boomgaard en volkstuintje.

De overgang van de gesloten bebouwing naar de ‘open’ weilanden is abrupt en wordt begrensd door de loop van de Itterbeek. Dit riviertje vormt samen met zijn zijarm, de Raambeek, een holocene doorsnijding van de Maasarm. De weilanden strekken zich aan de Belgische kant van het Vijverbroek uit tot aan een onontgonnen, door een veelsoortige flora gedomineerd, beschermd natuurgebied. Historische zichtlijnen kenden, zowel vanuit het perspectief van historisch Thorn als vanuit het lager gelegen broekland, amper fysieke belemmeringen, of het zouden de populierenpopulaties moeten zijn die de landwegen markeerden.

Het moet worden toegegeven, de in de jaren zestig tot stand gekomen camping vormt, door de nieuwbouw van enkele gebouwen en de inrichting, een ‘oneigenlijke’ toevoeging in een tot dan toe redelijke ongerept cultuur- en natuurland. Een toenemend verval van de camping als gevolg van een achterstalligheid van onderhoud is een hierop volgend tweede euvel, dat de ‘visuele kwaliteit’ van een hoogwaardig gebied aantast.

Bij de beoordeling van een thans voorliggend bestemmingsplan dient niet alleen de normatieve maatstaf te worden gehanteerd van een 'ongerept', historisch broekland tot aan de jaren zestig, maar moeten de menselijke ingrepen, stammend uit de jaren daarna worden meegenomen. Uit de Toelichting en de Regels van het bestemmingsplan, waarvan integraal onderdeel uitmaakt het Beeldkwaliteitsplan respectievelijk juridisch bindend verwezen wordt naar het Inpassingsplan, blijkt dat bij de nieuwe inrichting niet alleen is gewerkt vanuit het gegeven van de wens om de bestaande camping op te waarderen en uit te breiden, maar is gekozen voor het bredere perspectief om de kwaliteit van de omgeving te verbeteren."

Volledigheidshalve wordt nog gewezen op het volgende:

- Gemeente en initiatiefnemer hebben circa 1 jaar overleg gevoerd over het Beeldkwaliteitsplan en het Inpassingsplan. Vervolgens hebben 2 onafhankelijke adviesorganen, te weten de Omgevingscommissie respectievelijk de Kwaliteitscommissie, hierover een positief advies gegeven. Ex artikel 3:49 e.v. Algemene wet bestuursrecht jo. relevante jurisprudentie kan de gemeente hier niet van afwijken zonder een nieuw advies van een onafhankelijke instantie.
- In de Regels van het bestemmingsplan is een zogenoemde voorwaardelijke verplichting opgenomen, inhoudende dat het gebruiken en het (doen) laten gebruiken van gronden met de bestemming "Recreatie - Verblijfsrecreatie" conform deze bestemming uitsluitend is toegestaan indien de landschappelijke inpassing, zoals opgenomen in Bijlage 1 "Inpassingsplan" bij deze regels, is uitgevoerd en in stand wordt gehouden.
- In het Inpassingsplan wordt uitgebreid ingegaan op de landschappelijke inpassing. Dit heeft het doel om de ruimtelijke basiskwaliteit en een juiste inpassing binnen de dorpsmantel van Thorn te garanderen. Ter plaatse van de beken wordt voldoende ruimte gecreëerd voor het onderhoud en de handhaving van de zichtbaarheid van de beken. De Itterbeek grenst niet direct aan het Vijverbroek; de Raambeek wel. Ter plaatse van de Raambeek wordt voor de zichtbaarstelling de aanleg van een onderhoudstrook van minimaal 2 m1 breed, gemeten vanaf de bedding, voldoende geacht. Rondom het plangebied, gezien vanuit het tuin- en agrarisch gebied, wordt het bestaande groen aangepast en met gebiedseigen beplanting versterkt, zodat het terrein omzoomd wordt door een houtwal met een minimale breedte van 5 m1. Deze houtwal, bestaande uit haagbeuken, hazelaar, struikvormige wilgen, sleedoorn of meidoornhagen in combinatie met riviervalkbomen (es, iep, populier, wilg) zorgt ervoor dat het zicht op de chalets wordt weggenomen. De zichtlijnen, behorende tot het beschermde stadsgezicht, in de richting van de kern Thorn worden hierdoor echter niet verstoord. Maximaal 5% van deze houtwal is open te houden om vanuit het park doorzichten te creëren naar de directe omgeving. Aan de zijde van de Kessenicherweg wordt de houtwal op twee punten onderbroken. Ter plaatse van de hoofdentree en tussen de horeca en de receptie. Hier zorgt een grote open ruimte voor de verbinding van de horeca met de recreatie. Deze groene en open ruimte geeft de benodigde lucht aan het plan en zorgt voor openheid

en dieptewerking aan de zijde van de Kessenicherweg en een vergroting van de beleving van het park. Hiermee wordt aangesloten op de bestaande landschappelijke context van kleinschalige historische verkavelingen en met boomgaarden en houtwallen omzoomde boerderijen.

- Daarbij komt dat voor dit soort chalets in beginsel geen omgevingsvergunning voor het bouwen is vereist (ex artikel 3 lid 2, Bijlage II, Besluit omgevingsrecht). Dat dit i.c. uitzondering leidt, omdat er sprake is van ligging in een beschermd stadsgezicht (ex artikel 4a lid 2 sub b Besluit omgevingsrecht), doet niets af aan het feit dat Rijkswetgeving dergelijke chalets - ruimtelijk gezien - niet gelijk schakelt met recreatiewoningen (met grotere maatvoeringen dan opgenomen in laatstgenoemd artikel 3).

De zienswijze wordt gegrond verklaard waar het betreft:

- *aan de Toelichting van het bestemmingsplan wordt de paragraaf 'Visueel-ruimtelijk karakter plangebied' toegevoegd.*

Het bestemmingsplan wordt dienovereenkomstig aangepast.

De zienswijze wordt voor het overige ongegrond verklaard.

2.2 Zienswijzen 2 tot en met 7

2 - XXXXXX

3 - XXXXXX

4 - XXXXXX

5 - XXXXXX

6 - XXXXXX

7 - XXXXXX

ingekomen d.d. 26 april 2016

Ontvankelijkheid zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft tot en met woensdag d.d. 27 april 2016 ter visie gelegen. De zienswijzen zijn d.d. 26 april 2016 ingediend en d.d. 26 april 2016 ontvangen. De onderhavige zienswijzen zijn daarom tijdig ingediend en dus ontvankelijk.

Samenvatting zienswijzen

De zienswijzen zijn samen te vatten naar de volgende opmerkingen:

- a. De zienswijzen richten zich allen op de beoordeling van geluidhinder door de 'verkeersaantrekkende werking'. Hierbij worden de volgende aspecten genoemd ten aanzien van de reikwijdte hiervan:
 - woningen gelegen aan de Beekstraat 12a, 12, 10, 8, 6 en 5, 7, 9 en 11 zijn niet betrokken in de beoordeling;
 - de configuratie van de Kessenicherweg, met (doodlopende) zijwegen;
 - het wegdek van koppelkeien ter hoogte van bijvoorbeeld Kessenicherweg 12 en 12A;
 - het 'smalle straatjeseffect' ter hoogte van Beekstraat 5 en 6;
 - vragen om een akoestisch onderzoek over de tijdspanne 07.00 - 22.00 uur;
 - effect van zwaar verkeer, trillingsgevaar, op rijksmonumenten zoals Beekstraat 5 en 9;
 - geluidstoename door het restaurant;
 - Kessenicherstraat wordt voor 100% gevoed door de Beekstraat, er is geen andere aanrijdroute.

Standpunt college

Ad a. Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk dat de gemeente de geluidsbronnen van dit plan in beeld brengt. De gemeente bekijkt daarom of deze geluidsbronnen mogelijk (in)directe hinder of overlast voor mensen veroorzaken. De gemeente beoordeelt daarbij of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De vraag, die voor het bestemmingsplan 'Vijverbroek' beantwoord wordt, is of er ondanks o.a. de toename van verkeer door bijvoorbeeld de Beekstraat er nog sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor onder meer de bewoners van deze Beekstraat.

Bij de beoordeling van indirecte hinder, de verkeersaantrekkende werking, gaat het om mogelijke nadelige gevolgen die niet worden veroorzaakt door activiteiten of installaties binnen de inrichting, maar die wel aan de inrichting is toe te rekenen. Het gaat erom die nadelige gevolgen, zoals geluidhinder, te voorkomen of als dat niet mogelijk is te beperken tot een aanvaardbaar niveau.

Voor de indirecte hinder van mobiele geluidsbronnen, bijvoorbeeld vrachtwagens en personenauto's, geldt een beperking van de reikwijdte. Deze is op verschillende manieren vast te stellen. In dit geval wordt verwezen naar meerdere, in casu drie mogelijkheden, hiervan. De reikwijdte blijft beperkt:

- tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld, bijvoorbeeld tot de eerste kruising;
- tot de afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder veroorzaakt door een bedrijf, waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidsbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf in kwestie. Toepassing van dit criterium houdt voor transportverkeer van en naar inrichtingen in dat de reikwijdte beperkt blijft tot die afstand, waarbinnen voertuigen (met inachtneming van de maximum snelheid) de ter plaatse optredende snelheid hebben bereikt;
- tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting voor het gehoor nog herkenbaar zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare transportroutes.

Hierover wordt het volgende opgemerkt. Het verkeer dat vanuit de inrichting over de Kessenicherweg naar Thorn rijdt, bereikt na circa 280 meter de viersprong met de doodlopende toegangsweg naar de adressen Kessenicherweg 1 en 1A, de doodlopende toegangsweg naar de parkeerplaats voor circa 40 voertuigen bij zorgcentrum Proteion (20 parkeerplaatsen voor vergunninghouders van zorgcentrum Proteion en 20 openbare parkeerplaatsen) en de andere tak van de Kessenicherweg richting Thorn.

In dit traject van, zoals eerder opgemerkt, 280 meter lengte is er sprake van vermenging van verkeer komende van de inrichting met (doorgaand) verkeer vanuit Kessenich. Vanaf de eerdergenoemde viersprong vermengt deze verkeersstroom vervolgens met het bestemmingsverkeer van bezoekers, bewoners en medewerkers van zorgcentrum Proteion Sterrebosch. Naar Thorn is er dan nog een traject van 60 à 70 meter voordat deze verkeersstroom bij de woningen met huisnummers 5, 7, 9, 13 alsmede 6, 8, 10, 12 en 12a aan de Beekstraat aankomt. Aldaar heeft de verkeersstroom een traject afgelegd van in totaal 340 à 350 meter en is tweemaal vermengd met ander verkeer. Gelet op het afgelegde traject en de vermenging met ander verkeer, die tweemaal optreedt, kan worden aangenomen dat het verkeer komende van de inrichting naar Thorn ter plaatse van de eerdergenoemde woningen aan de Beekstraat als zodanig niet meer herkenbaar is ten opzichte van het overige verkeer. Het verkeer is daar dus opgenomen in het heersende verkeersbeeld, de voertuigen hebben daar zeker de ter plaatse optredende snelheid bereikt en het is voor het gehoor niet herkenbaar ten opzichte van andere voertuigen op de openbare weg.

Voor het verkeer gaande naar het bedrijf geldt dat er reeds vermenging is van verkeer naar de inrichting, naar het zorgcentrum Proteion en naar Kessenich. Verkeer gaande naar de inrichting is dan sowieso niet als zodanig herkenbaar.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een verkeersgeneratie door Vijverbroek van 180 motovoertuigen per etmaal, met een verdeling van 85% overdag, 10% in de avond en 5% in de nacht. Voor een zorgcentrum geeft de CROW-publicatie alleen parkeerkencijfers, dus geen verkeersgeneratie. Er zijn 39 parkeerplaatsen aangelegd, die alleen via de eerdergenoemde viersprong en de doodlopende toegangsweg Notenbeemd kunnen worden bereikt. Elke parkeerplaats wordt minimaal tweemaal per etmaal gebruikt. De verkeersgeneratie is dan

tenminste 156 voertuigen per etmaal, bevoorradingsverkeer niet meegerekend. Dit is van vergelijkbare orde in grootte als Vijverbroek.

Daarbij wordt opgemerkt dat Vijverbroek een bestaand recreatiebedrijf is en dat het als zodanig in het bestemmingsplan is opgenomen. Daarom mag, ten aanzien van het aspect indirecte hinder, voor de huidige situatie al aangenomen worden dat voor de beoordeling van indirecte (geluid)hinder sprake is van een goed dan wel aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Dat de Beekstraat is bestraat met koppelkeien, waardoor het verkeer meer geluidhinder veroorzaakt, kan gelet op de vastgestelde bepalingswijzen van geluidhinder in wet- en regelgeving niet meegewogen worden omdat dit er niet toe leidt dat het verkeer komende van en gaande naar de inrichting als zodanig herkenbaar zou zijn. Dit geldt ook voor het ingebrachte 'smalle straatjes-effect'.

Ingebracht is ook de vraag om, voor de beoordeling van geluidhinder, de tijdspanne van 07.00 tot 22.00 uur aan te houden. Echter, dat is gelet op de vastgestelde bepalingswijzen van geluidhinder in wet- en regelgeving niet mogelijk. Ten aanzien van de geluidstoename vanwege het restaurant wordt opgemerkt dat de verkeersgeneratie van het restaurant opgenomen is in de gehanteerde verkeersgegevens.

Ingebracht is ook dat de Kessenicherstraat voor 100% gevoed wordt door de Beekstraat. Echter, dat gegeven kan gelet op de vastgestelde bepalingswijzen van geluidhinder in wet- en regelgeving niet meegewogen worden omdat dit er niet toe leidt dat het verkeer komende van en gaande naar de inrichting als zodanig herkenbaar zou zijn.

Verder is er geen sprake van extra generatie van zwaar verkeer door de omvorming van de camping naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets: in de bestaande en in de nieuwe situatie is uitgegaan van 4 vrachtwagenbewegingen per dag.

De zienswijzen worden ongegrond verklaard.

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

3. Raadsbesluit

Het raadsbesluit is als losse bijlage beschikbaar.

4. Bijlagen

Als bijlagen zijn toegevoegd de ontvangen zienswijzen, te weten van:

1. de Provincie Limburg d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 28 april 2016);
2. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
3. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
4. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
5. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
6. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
7. XXXXXX d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016).



Gemeente Maasgouw
De Raad
Postbus 7000
6050 AA MAASBRACHT

Gemeente MAASGOUW			
Ingekomen:		28 APR 2016	
Nr.:		IN-35677	
Ruimte	E&A	E&G	V&V
Inw. Z	Ona.	OPB.	Handh.
E. beheer	E. beleid	Stat.	V.K.A.

Cluster RMT
Ons kenmerk 2016/32687
Bijlage(n) -

Behandeld S.M.P. Schlicher
Telefoon +31 6 11 90 88 03
Uw kenmerk
Maastricht 26 april 2016

Onderwerp
Artikel 3.8, lid 1 Wro
Ontwerp-bestemmingsplan "Vijverbroek", hierna te noemen het plan

VERZONDEN 26 APR. 2016

Geachte Raad,

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. Het overleg over het planvoornemen op grond van artikel 3.1.1 Bro, heeft geleid tot opmerkingen onzerzijds. De opmerkingen zijn niet in het plan meegenomen. Wij zien daarom aanleiding om ten aanzien van het plan de volgende zienswijze in te dienen.

Het plangebied is gelegen in de Bronsgroene landschapszone. Volgens artikel 2.7.2 van Omgevingsverordening Limburg moet de Toelichting van een ruimtelijk plan in een dergelijk geval een omschrijving van de in het plangebied voorkomende kernkwaliteiten bevatten, evenals een omschrijving van de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf.

Wij constateren dat u in de Toelichting van het voorliggende plan slechts ingaat op de natuurlijke kernkwaliteiten. Het visueel-ruimtelijke aspect achten wij onderbelicht. Wij verzoeken u daarom het visueel-ruimtelijke karakter van het gebied nader te omschrijven en aan te geven op welke manier met de bescherming en versterking van deze kernkwaliteit wordt omgegaan. Daarbij vinden wij het met name van belang dat in de landschappelijke inpassing doorzichten naar het perceel en flankerend gebied worden gewaarborgd.



Indien gewenst, lichten wij deze zienswijze graag nader toe. U kunt daarvoor contact opnemen met onze medewerker de heer R. Pinxt via telefoonnummer +31 6 46 90 19 01.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

drs. M.G.P.I. Arts
clustermanager Ruimte

Gemeenteraad van de gemeente Maasgouw
Postbus 700
6050 AA Maasbracht

Betreft: plan Vijverbroek / Paragraaf 4.2 (Geluid)

Datum: 26 april 2016

Geachte leden van de raad,

Gemeente MAASGOUW			
Ingekomen: 26 APR 2016			
Nr.: 11-31673			
Inv.z.	Roos	V.V.&H.	P.&C./F
P.A.B.	Ond.	Nota	V.K.A.

Bewijs van ontvangst

In 4.2 lezen we: 'Dit verkeer (verkeer van en naar luxe verblijfsrecreatiepark met chalets en restaurant) kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de *worst case* situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gelegen gevoelige objecten rijdt (via Thorn)'.

Uit het akoestisch onderzoek (P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015) blijkt dat men met dichtstbijzijnde gevoelige objecten de woningen gelegen aan Kessenicherweg 2, 3, 5, 7, 9 en 11 bedoeld; bij het onderzoek zijn de woningen die aan de Beekstraat liggen niet betrokken. Dat vinden wij vreemd; als de woningen gelegen aan Beekstraat 12a, 12, 10, 8, 6 en 5, 7, 9 en 13 ook betrokken zouden zijn dan zouden de uitkomsten, dat is onze stellige overtuiging, een heel ander (ongunstiger) beeld geven. Kortom: veel kritische kanttekeningen en zorgen over de toename van de overlast

Dat de woningen aan de andere kant van de beek, dus die van de Beekstraat, niet betrokken zijn bij het akoestisch onderzoek wordt onderbouwd met, ik citeer (kort commentaar staat tussen haakjes, langere opmerkingen volgen na het citaat):

'De reikwijdte blijft, overeenkomstig vaste jurisprudentie, beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar het plan nog niet zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is maximaal tot aan de eerste kruising of splitsing. Het verkeer van en naar het plan maakt vanaf de Beekstraat onderdeel uit van het heersende verkeersbeeld en is niet te onderscheiden ten opzichte van het verkeer afkomstig van en gaande naar de Beekstraat, Onder de Bomen (vreemd, want dat is alleen toegankelijk voor voetgangers) en de Notenbeemd (is doodlopend). De reikwijdte blijft verder beperkt tot die afstand waarbinnen de voertuigen de ter plaatse geldende maximum snelheid nog niet hebben bereikt. Zodra het verkeer de maximum snelheid heeft bereikt (en niet meer optrekt) is het akoestisch niet meer herkenbaar. De maximum snelheid wordt reeds bereikt op de Kessenicherweg (1). Daarnaast blijft de reikwijdte beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar het plan voor het gehoor nog herkenbaar zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare weg (2).'

(1) Waar wordt de maximum snelheid op Kessenicherweg bereikt? Eerst mag men een klein stukje 80 km/ uur rijden, dan een stuk (waarin een drempel ligt) 50 km/uur en tenslotte, tot de brug, 30 km/uur. Daarbij: men moet heel dikwijls afremmen voor geparkeerde auto's, voor verkeer dat van rechts kan komen (van de Notenbeemd, de Kessenicherweg is geen voorrangsweg) en dan moet men afremmen vanwege de smalle brug die ook hoger ligt (men moet wachten voor het verkeer dat van de Beekstraat komt, op de brug kunnen auto's elkaar niet passeren). Kortom: in de praktijk betekent dat optrekken, gas geven, remmen en weer optrekken; houdt het rekenmodel met dit soort gevallen ook rekening? En dan te bedenken dat al op de brug gas wordt gegeven om weer op snelheid te komen; is daar bij de berekening van de gemiddelde geluidsbelasting van Kessenicherweg 2 rekening mee gehouden? En: op de brug ligt hetzelfde asfalt als op de Kessenicherweg; omdat het wegdek daarna uit kobbels bestaat (waar begint de Beekstraat: vóór de brug, erop of erna?) wordt de geluidslast ineens veel hoger, ook voor Kessenicherweg 2; de voor de nieuwe situatie berekende geluidsbelasting is voor die woning veel te laag (volgens Windmill is die 43 dB van 7:00 tot 19:00 uur; 38 dB van 19:00 tot 23:00 uur en 32 dB van 23:00 tot 7:00 uur).

(2) Verkeer dat van Kessenich komt mengt zich toch ook met verkeer dat uit het park komt, dat heeft toch ook invloed op het al dan niet herkenbaar zijn. Verkeer dat van de Notenbeemd of van de Beekstraat richting Kessenich rijdt beïnvloedt toch ook de herkenbaarheid?

Over de toename van de geluidsbelasting ter hoogte van de woningen Beekstraat 5, 7, 9 en 8 en 10 - alleen die woningen worden genoemd, waarom 6, 12, 12A en 13 niet? - ten gevolge van het extra verkeer worden geen

uitspraken gedaan; men beperkt zich tot woningen aan de Kessenicherweg, vanaf het recreatiepark tot aan de brug over de beek. Het kan toch niet waar zijn dat het volgende ook voor de Beekstraat geldt: ik citeer:

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Dat de geluidsbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen geen belemmering vormen voor het planvoornemen, vinden wij een onjuiste conclusie, omdat naar onze stellige overtuiging het uitgangspunt - de resultaten van voornoemd akoestisch onderzoek - om de effecten voor de Beekstraat te bepalen onjuist zijn; daarbij er is geen rekening gehouden met het verschil in bestrating van de Kessenicherweg (asfaltweg) en van de Beekstraat, die is immers met kobbels bestraat. En: voor het geluid in de Beekstraat versterkt wordt door de hoge gevel van Beekstraat 5 en de hoge 'kade' muur en gevel van Beekstraat 6, die vormen, mede omdat de straat niet breed is, een klankkast, die het geluid nog eens extra versterkt; er is sprake van het smalle-stratjeseffect; het geluid kan geen kant op, wordt niet geabsorbeerd, wordt heen en weer gekaatsd tussen de muren. Men kan dus de gunstige uitkomsten voor de Kessenicherweg niet als basis nemen, denken dat de effecten voor de Beekstraat hetzelfde of gunstiger zouden zijn.

Laten we de huidige situatie nog eens bekijken: nu is het al zo dat auto's die met een toegestane snelheid van 30 km/uur over de Beekstraat rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Het lawaai is dan hoger als bij bijvoorbeeld een gewoon gesprek (60dB); wij kunnen elkaar niet of moeilijk verstaan als wij elkaar (op straat) spreken; dat blijkt ook binnenshuis het geval te zijn, zo is de ervaring van aanwonenden (zie het commentaar van de bewoner van Beekstraat 5 en 12A). Dit soort overlast bestaat in ieder geval niet bij een snelheid van 20 km/uur of minder.

Om de bewoners recht te doen op wat hen omwille van de nieuwe plannen te wachten staat - vermindering van het woongenot - zou een akoestisch onderzoek in de tijdsspanne 7:00 tot 22:00 uur voor het voornoemde deel van de Beekstraat dienen plaats te vinden. Om het geheel te complementeren, zodat een afgewogen oordeel kan worden geveld, dient bij het onderzoek naar de mobiliteitseffecten niet alleen het aantal bewegingen geteld te worden maar ook de aard van de bewegingen. Rijksmonumenten, zoals Beekstraat 5 en 9, zijn qua bouw en structuur niet berekend op langskomend zwaar verkeer, dat vanwege de exploitatie van het luxe verblijfrecreatiepark alleen nog verder zal toenemen (dat soort verkeer veroorzaakt nu al de nodige overlast). Om de oude en soms zeer oude (onder andere uit de 18^e eeuw) gebouwen te beschermen zou er onderzoek gedaan moeten worden naar het trillingsgevaar voor deze monumentale huizen.

Wat de te verwachten geluidstoename betreft: het restaurant dat men gaat realiseren zal aanvullende mobiliteitseffecten hebben met de daarbij behorende geluidshinder. Al deze hinder zal niet evenredig verdeeld zijn over de etmaalwaarde waarop bestaand akoestisch onderzoek gebaseerd is.

Tenslotte: het is irrealistisch te stellen dat de huizen gelegen aan Beekstraat 5-7-9 en 8-10 (u vergeet 6 en 12) niet tot het onderzoeksgebied behoren. De locatie van het te realiseren luxe vakantiepark kan nimmer alleen via de Kessenicherstraat bereikt worden zonder een stuk Beekstraat te passeren. De Kessenicherstraat in Thorn wordt vanuit Thorn gezien altijd voor de volle 100% gevoed door verkeer komende door de Beekstraat: er is geen andere aanrijdroute.

Wij vertrouwen erop dat de gemeente Maasgouw de gevolgen nogmaals goed overweegt, het gevraagde onderzoek laat uitvoeren en de resultaten betreft bij de besluitvorming.

Namens een aantal bewoners, dat graag gehoord willen worden,
Met vriendelijke groet,



Bijlagen (7): deel tekst van 4.2 met commentaar, persoonlijke reacties bewoners en handtekeningen.

Plan Vijverboek

4.2 Geluid

Het plan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, derhalve dan ook niet noodzakelijk.

De omvorming van camping Vijverboek naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets leidt echter wel tot extra verkeer dat van en naar de camping rijdt (zie paragraaf 4.7.2). Dit verkeer kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de worst-case situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gelegen gevoelige objecten rijdt (via Thorn). De resultaten zijn beschreven in rapport P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen overgenomen:

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de directe toegangsweg naar de camping: de Kessenicherweg. De woningen gelegen aan de Beekstraat, ter hoogte van de nummers 5-7-9 en 8-10, behoren niet meer tot het onderzoeksgebied, aangezien het verkeer ter plaatse niet meer herkenbaar is als komende van of gaande naar de Inrichting. Voordat het verkeer het desbetreffende gedeelte van de Beekstraat bereikt, zijn er al enkele aansluitende zijstraten gepasseerd (Deze straten zijn weliswaar doodlopend, maar in de praktijk zal er nog voldoende bestemmingsverkeer naar toe rijden).

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld. De rekenresultaten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de richtwaarden voor indirecte hinder uit de VNGpublicatie: "Bedrijven en milieuzonering", versie 2009.

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Commentaar: De geluidbelasting wordt te rooskleurig voorgesteld; er is geen rekening gehouden met de bestrating van kobbels. Daarbij: waarom worden Beekstraat 6, 1 en 12, waarvan de gevels aan de Beekstraat liggen, niet genoemd in paragraaf 4.2? Behoren die in tegenstelling tot 5-7-9 en 8-10 wel tot het onderzoeksgebied? Voor het gedeelte Beekstraat waarop gewezen wordt in 4.2 geldt, zo is onze ervaring dat auto's die met de toegestane 30 km/uur over de keien rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Ons is ook gebleken dat het lawaai decibellen hoger is dan bij een gewoon gesprek (60 db); wij kunnen elkaar moeilijk verstaan als we elkaar (op straat) spreken; dat doet zich niet voor bij een snelheid van 20 km/uur of minder. Het is nu al zo dat we 's avonds (ook na tien uur) en 's morgensvroeg regelmatig opgeschrikt worden door het roffelende geluid van langskomende auto's – we hebben nu al teveel geluidsoverlast.

Wij vragen de gemeente om maatregelen te treffen die de geluidbelasting ten gevolge van het rijden over de kobbels zo verminderd dat voldaan wordt aan de normen.

Naam:

Adres:

Handtekening:



Plan Vijverboek

4.2 Geluid

Het plan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, derhalve dan ook niet noodzakelijk.

De omvorming van camping Vijverbroek naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets leidt echter wel tot extra verkeer dat van en naar de camping rijdt (zie paragraaf 4.7.2). Dit verkeer kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de worst-case situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gelegen gevoelige objecten rijdt (via Thorn). De resultaten zijn beschreven in rapport P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen overgenomen:

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de directe toegangsweg naar de camping: de Kessenicherweg. De woningen gelegen aan de Beekstraat, ter hoogte van de nummers 5-7-9 en 8-10, behoren niet meer tot het onderzoeksgebied, aangezien het verkeer ter plaatse niet meer herkenbaar is als komende van of gaande naar de inrichting. Voordat het verkeer het desbetreffende gedeelte van de Beekstraat bereikt, zijn er al enkele aansluitende zijstraten gepasseerd (Deze straten zijn weliswaar doodlopend, maar in de praktijk zal er nog voldoende bestemmingsverkeer naar toe rijden).

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld. De rekenresultaten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de richtwaarden voor indirecte hinder uit de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering", versie 2009.

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

De geluidbelasting wordt rooskleurig voorgesteld; er is geen rekening gehouden met de bestrating van kobbels. Ons is gebleken dat auto's die met de toegestane 30 km/uur over de Beekstraat rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Ons is gebleken dat het lawaai decibellen hoger is dan bij een gewoon gesprek (54 db); wij kunnen elkaar moeilijk verstaan als we elkaar (op straat) spreken; dat doet zich niet voor bij een snelheid van 20 km/uur of minder.

Wij vragen de gemeente om maatregelen te treffen die de geluidbelasting ten gevolge van het rijden over de kobbels zo verminderd dat voldaan wordt aan de normen.

Naam:

Adres:

Handtekening:

Graag voor maandag
75/4 in brievenbus 12A.

Plan Vijverbroek

4.2 Geluid

Het plan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, derhalve dan ook niet noodzakelijk.

De omvorming van camping Vijverbroek naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets leidt echter wel tot extra verkeer dat van en naar de camping rijdt (zie paragraaf 4.7.2). Dit verkeer kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de worst-case situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gevoelige objecten rijdt (via Thorn). De resultaten zijn beschreven in rapport P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen overgenomen:

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de directe toegangsweg naar de camping: de Kessenicherweg. De 6 woningen gelegen aan de Beekstraat, ter hoogte van de nummers 5-7-9 en 8-10, behoren niet meer tot het onderzoeksgebied, aangezien het verkeer ter plaatse niet meer herkenbaar is als komende van of gaande naar de inrichting. Voordat het verkeer het desbetreffende gedeelte van de Beekstraat bereikt, zijn er al enkele aansluitende zijstraten gepasseerd (Deze straten zijn weliswaar doodlopend, maar in de praktijk zal er nog voldoende bestemmingsverkeer naar toe rijden). 12

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld. De rekenresultaten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de richtwaarden voor Indirecte hinder uit de VNGpublicatie: "Bedrijven en milieuzonering", versie 2009.

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Common factor
De geluidbelasting wordt ^{veel te} rooskleurig voorgesteld; er is geen rekening gehouden met de bestrating van koppelkeien. Ons is gebleken dat auto's die met de toegestane 30 km/uur over de Beekstraat rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Ons is gebleken dat het lawaai decibellen hoger is dan bij een gewoon gesprek (54 db); wij kunnen elkaar moeilijk verstaan als we elkaar (op straat) spreken; dat doet zich niet voor bij een snelheid van 20 km/uur of minder. Meestal rijden de auto's heel hard en is het lawaai in huis, vooral op de bovenverdieping (slaapkamers) heel erg storend!
Wij vragen de gemeente om maatregelen te treffen die de geluidbelasting ten gevolge van het rijden over de koppelkeien zo verminderd dat voldaan wordt aan de normen.

Naam:

Adres:

Handtekening:

Graag voor maandag
25/4 in brievenbus 12A

Plan Vijverboek

4.2 Geluid

Het plan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, derhalve dan ook niet noodzakelijk.

De omvorming van camping Vijverboek naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets leidt echter wel tot extra verkeer dat van en naar de camping rijdt (zie paragraaf 4.7.2). Dit verkeer kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de worst-case situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gevoelige objecten rijdt (via Thorn). De resultaten zijn beschreven in rapport P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen overgenomen:

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de directe toegangsweg naar de camping: de Kessenicherweg. De woningen gelegen aan de Beekstraat, ter hoogte van de nummers 5-7-9 en 8-10, behoren niet meer tot het onderzoeksgebied, aangezien het verkeer ter plaatse niet meer herkenbaar is als komende van of gaande naar de inrichting. Voordat het verkeer het desbetreffende gedeelte van de Beekstraat bereikt, zijn er al enkele aansluitende zijstraten gepasseerd (Deze straten zijn weliswaar doodlopend, maar in de praktijk zal er nog voldoende bestemmingsverkeer naar toe rijden).

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld. De rekenresultaten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de richtwaarden voor indirecte hinder uit de VNGpublicatie: "Bedrijven en milieuzonering", versie 2009.

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Commen taal { De geluidbelasting wordt rooskleurig voorgesteld; er is geen rekening gehouden met de bestrating van koppelkeien. Ons is gebleken dat auto's die met de toegestane 30 km/uur over de Beekstraat rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Ons is gebleken dat het lawaai decibellen hoger is dan bij een gewoon gesprek (54 db); wij kunnen elkaar moeilijk verstaan als we elkaar (op straat) spreken; dat doet zich niet voor bij een snelheid van 20 km/uur of minder.

Wij vragen de gemeente om maatregelen te treffen die de geluidbelasting ten gevolge van het rijden over de koppelkeien zo verminderd dat voldaan wordt aan de normen.

Naam:

Adres:

Handtekening:

De geluids- en mobiliteitshinder ten gevolge van de realisatie van het luxe verblijfspark worden te rooskleurig voor gesteld.

Het zijn naar de toekomst niet alleen personen auto's die over de koppelkeien de berg in de Beekstraat naar onderen rijden, maar ook vrachtverkeer welke de exploitatie van het vakantiepark zal gaan ondersteunen. Het restaurant dat men gaat realiseren ter ondersteuning van het exploitatiebeleid zal aanvullende mobiliteitseffecten en de daarbij behorende hinder van geluid produceren. Al deze hinder zal niet evenredig verdeeld zijn over de etmaalwaarde waarop bestaande akoestische onderzoek is gebaseerd.

Om de bewoners recht te doen op wat hun omwille van de nieuwe plannen te verwachten staat en of dat in redelijkheid is met een derving in het woongenot wat hen te verwachten staat, zou naast een akoestisch onderzoek in de tijdsspanne 07,00 en 22,00 uur dienen plaats te vinden.

Om het geheel te complementeren om een afgewogen oordeel te kunnen vellen dient bij het mobiliteitseffecten onderzoek niet alleen het aantal bewegingen geteld te worden maar ook de aard van de bewegingen. De huizen (waaronder ons huis Beekstraat 9) vallen onder bescherming van de rijksmonumenten. Deze zijn begin 18de eeuw en qua bouw en structuur niet voorzien in het oplopende aantal vrachtverkeer dat de nieuwe exploitatie van het luxe verblijfrecreatiepark onlosmakelijk met zich mee zal brengen.

Om de bouw en structuur van de rijksmonumenten te beschermen zou er onderzoek gedaan dienen te worden naar trillingsgevaar voor de monumentale huizen.

Tenslotte deel ik de mening van de gemeente niet in het kader van het onderzoeksgebied.

Het is irreëel te stellen dat de huizen gelegen aan de Beekstraat 5-7-9 en 8-10 (u vergeet huisnummer 6) niet tot het onderzoeksgebied behoren. De locatie van het te realiseren luxe vakantiepark kan nimmer alleen via de Kessenicherstraat bereikt worden zonder dit stuk Beekstraat in Thorn te passeren. De Kessenicherstraat in Thorn wordt vanuit Thorn gezien altijd voor de volle 100% gevoed door verkeer komende door de Beekstraat. Er is geen andere aanrijdroute.

Wij vertrouwen erop dat de gemeente de gevolgen nogmaals goed overweegt en onderzoekt.

Met vriendelijke groet

[Redacted signature block]

[Redacted vertical text]

[Redacted horizontal text]

Plan Vijverboek

4.2 Geluid

Het plan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, derhalve dan ook niet noodzakelijk.

De omvorming van camping Vijverboek naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets leidt echter wel tot extra verkeer dat van en naar de camping rijdt (zie paragraaf 4.7.2). Dit verkeer kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de worst-case situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gelegen gevoelige objecten rijdt (via Thorn). De resultaten zijn beschreven in rapport P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

(Kessenicherweg 2, 3, 5, 7, 9 en 11)

Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen overgenomen:

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de directe toegangsweg naar de camping: de Kessenicherweg. De woningen gelegen aan de Beekstraat, ter hoogte van de nummers 5-7-9 en 8-10, behoren niet meer tot het onderzoeksgebied, aangezien het verkeer ter plaatse niet meer herkenbaar is als komende van of gaande naar de Inrichting. Voordat het verkeer het desbetreffende gedeelte van de Beekstraat bereikt, zijn er al enkele aansluitende zijstraten gepasseerd (Deze straten zijn weliswaar doodlopend, maar in de praktijk zal er nog voldoende bestemmingsverkeer naar toe rijden).

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld. De rekenresultaten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de richtwaarden voor indirecte hinder uit de VNGpublicatie: "Bedrijven en milieuzonering", versie 2009.

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Commentaar: De geluidbelasting wordt te rooskleurig voorgesteld; er is geen rekening gehouden met de bestrating van koppelkeien. Daarbij: waarom worden Beekstraat 6, 11 en 12, waarvan de gevels aan de Beekstraat liggen, niet genoemd in paragraaf 4.2? Behoren die in tegenstelling tot 5-7-9 en 8-10 wel tot het onderzoeksgebied? Voor het gedeelte Beekstraat waarop gewezen wordt in 4.2 geldt, zo is onze ervaring dat auto's die met de toegestane 30 km/uur over de keien rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Ons is ook gebleken dat het lawaai decibellen hoger is dan bij een gewoon gesprek (60 db); wij kunnen elkaar moeilijk verstaan als we elkaar (op straat) spreken; dat doet zich niet voor bij een snelheid van 20 km/uur of minder. Het is nu al zo dat we 's avonds (ook na tien uur) en 's morgensvroeg regelmatig opgeschrikt worden door het roffelende geluid van langskomende auto's – we hebben nu al teveel geluidsoverlast.

Wij vragen de gemeente om maatregelen te treffen die de geluidbelasting ten gevolge van het rijden over de koppelkeien zo verminderd dat voldaan wordt aan de normen.

Naam:

Adres:

Handtekening:

Omdat een ander deel van de Beekstraat vlak langs mijn woning loopt weet ik wat voor een geluids overlast verkeer (langzaam) veroorzaakt. Als er een auto langsaamt merk ik niet meer wat op de televisie of radio gezegd wordt.

Graag uiterlijk morgen uw
reactie in de brievenbus van
12A.

Plan Vijverboek

4.2 Geluid

Het plan voorziet niet in de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen. Een akoestisch onderzoek is, in het kader van de Wet geluidhinder, derhalve dan ook niet noodzakelijk.

De omvorming van camping Vijverboek naar een meer luxe verblijfsrecreatiepark met chalets leidt echter wel tot extra verkeer dat van en naar de camping rijdt (zie paragraaf 4.7.2). Dit verkeer kan mogelijk significante akoestische gevolgen hebben voor gevoelige objecten langs de toegangswegen. Om de mogelijke effecten te onderzoeken heeft Windmill een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie in de worst-case situatie, waarbij al het verkeer langs de dichtstbijzijnde gelegen gevoelige objecten rijdt (via Thorn). De resultaten zijn beschreven in rapport P2015.70-02 d.d. 15 juli 2015. Dit rapport is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen overgenomen:

Het doel van het onderzoek is het berekenen van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen aan de directe toegangsweg naar de camping: de Kessenicherweg. De woningen gelegen aan de Beekstraat, ter hoogte van de nummers 5-7-9 en 8-10, behoren niet meer tot het onderzoeksgebied, aangezien het verkeer ter plaatse niet meer herkenbaar is als komende van of gaande naar de inrichting. Voordat het verkeer het desbetreffende gedeelte van de Beekstraat bereikt, zijn er al enkele aansluitende zijstraten gepasseerd (Deze straten zijn weliswaar doodlopend, maar in de praktijk zal er nog voldoende bestemmingsverkeer naar toe rijden).

Het onderzoek is uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hiertoe is een rekenmodel opgesteld. De rekenresultaten zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening getoetst aan de richtwaarden voor indirecte hinder uit de VNGpublicatie: "Bedrijven en milieuzonering", versie 2009.

Het equivalent geluidniveau in de bestaande situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 44 dB(A) etmaalwaarde. Het equivalent geluidniveau in de nieuwe situatie bedraagt ter plaatse van woningen ten hoogste 48 dB(A) etmaalwaarde. Door het planvoornemen bedraagt de toename van de etmaalwaarde 4 dB. De bijdrage ten gevolge van de omvorming in de totale etmaalwaarde na planrealisatie bedraagt 46 dB(A). De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking door planrealisatie voldoet ruimschoots aan de richtwaarde van 50 dB(A) uit stap 2 (en 3) van de VNG-publicatie: "Bedrijven en milieuzonering".

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersaantrekkende werkingen vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

Commentaar: De geluidbelasting wordt te rooskleurig voorgesteld; er is geen rekening gehouden met de bestrating van kobbelkeien. Daarbij: waarom worden Beekstraat 6, 11 en 12, waarvan de gevels aan de Beekstraat liggen, niet genoemd in paragraaf 4.2? Behoren die in tegenstelling tot 5-7-9 en 8-10 wel tot het onderzoeksgebied? Voor het gedeelte Beekstraat waarop gewezen wordt in 4.2 geldt, zo is onze ervaring dat auto's die met de toegestane 30 km/uur over de keien rijden veel meer lawaai produceren dan bij een normale bestrating, zoals asfalt of klinkers. Ons is ook gebleken dat het lawaai decibellen hoger is dan bij een gewoon gesprek (60 db); wij kunnen elkaar moeilijk verstaan als we elkaar (op straat) spreken; dat doet zich niet voor bij een snelheid van 20 km/uur of minder. Het is nu al zo dat we 's avonds (ook na tien uur) en 's morgensvroeg regelmatig opgeschrikt worden door het roffelende geluid van langskomende auto's – we hebben nu al teveel geluidsoverlast.

Wij vragen de gemeente om maatregelen te treffen die de geluidbelasting ten gevolge van het rijden over de kobbelkeien zo verminderd dat voldaan wordt aan de normen.

Naam:

Adres:

Handtekening



Aanvulling op nota van beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Vijverbroek'

1. Procedure

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Vijverbroek' met de daarbij behorende stukken heeft vanaf donderdag d.d. 17 maart 2016 tot en met woensdag 27 april 2016 (dus gedurende zes weken) op basis artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn er zienswijzen ingediend door:

1. de Provincie Limburg d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 28 april 2016);
2. _____, d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
3. _____ (ontvangen d.d. 26 april 2016);
4. _____ d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
5. _____ d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
6. _____ d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016);
7. _____ d.d. 26 april 2016 (ontvangen d.d. 26 april 2016).

Bij brief d.d. 30 september 2016 (ontvangen d.d. 3 oktober 2016) heeft de heer C. van der Meyden, mede namens voornoemde indieners van een zienswijze (voor zover woonachtig aan de Beekstraat te Thorn), de notitie d.d. 30 augustus 2016 van DPA Cauberg - Huygen (01827-15652-01) ingediend. Deze brief met notitie is in de bijlage bij deze "Aanvulling op nota van beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Vijverbroek'" opgenomen en wordt hierna zakelijk samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. De samenvatting heeft overigens slechts tot doel de leesbaarheid van deze nota te vergroten. De brief met notitie dient hier wel als integraal herhaald en ingelast te worden beschouwd. Dit betekent overigens niet dat de onderdelen van de brief met notitie, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling worden betrokken. Bij de beoordeling is de volledige brief met bijlage, zoals deze bij de gemeente is ingediend, betrokken.

2. Gemeentelijk standpunt

De zakelijke samenvatting van de brief met notitie, gevolgd door het gemeentelijk standpunt ten aanzien daarvan, is onderstaand gegeven.

2.1 Brief met notitie

ingekomen d.d. 3 oktober 2016

Samenvatting brief met notitie

De brief met notitie is samen te vatten naar de volgende opmerkingen:

- A. de door de gemeente gehanteerde methoden voor het bepalen van de reikwijdte voor de beoordeling van het aspect 'indirecte hinder / verkeersaantrekkende werking' zijn niet toereikend;
- B. de woningen ten noorden van de aansluiting van de Kessenicherweg aan de Beekstraat dienen bij het onderzoek te worden betrokken;
- C. aanbevolen wordt om de situatie 'voor' en 'na' in het akoestisch onderzoek op de juiste wijze met elkaar te vergelijken;
- D. aanbevolen wordt om de invloed van verkeer van en naar Vijverbroek bij meer woningen te beschouwen.

Standpunt gemeente

Algemeen - Inleiding

De vraag in deze is: tot hoever buiten het bedrijf kan geluidshinder nog toegerekend worden aan het bedrijf? Het gaat immers om verkeer op de openbare weg waar ook al 'gewoon' verkeer rijdt.

De ingebrachte notitie van DPA Cauberg - Huygen (hierna ook: DPA) richt zich alleen op de verkeersaantrekkende werking van Vijverbroek voor de beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan, dus het 'planologische spoor'.

Algemeen - Introductie

Het geluid van de verkeersaantrekkende werking door een bedrijf is een aspect van de indirecte hinder: *"Indirecte hinder is die geluidshinder die niet wordt veroorzaakt door activiteiten of installaties binnen de inrichting, maar die wel aan de inrichting is toe te rekenen."* (definitie)

De verkeersaantrekkende werking, het verkeer van en naar het bedrijf, wordt meestal beschouwd vanaf het moment dat een voertuig het bedrijf verlaat en de openbare weg oprijdt en vervolgens vanaf de route van de eerste 50 à 100 meter op de openbare weg en vice versa. Het gaat dan om de geluidsbelasting op de gevel bij dichtbij gelegen woningen. Beoordelingskader hiervoor is of er sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening', ook wel voor met name geluidaspecten genoemd 'goed dan wel aanvaardbaar woon- en leefklimaat'. Dit is geen wetgeving maar een beleidsmatige afweging (bevoegd gezag: de gemeente), waarvoor meestal uitgegaan wordt van richtwaarden uit een VNG-publicatie.

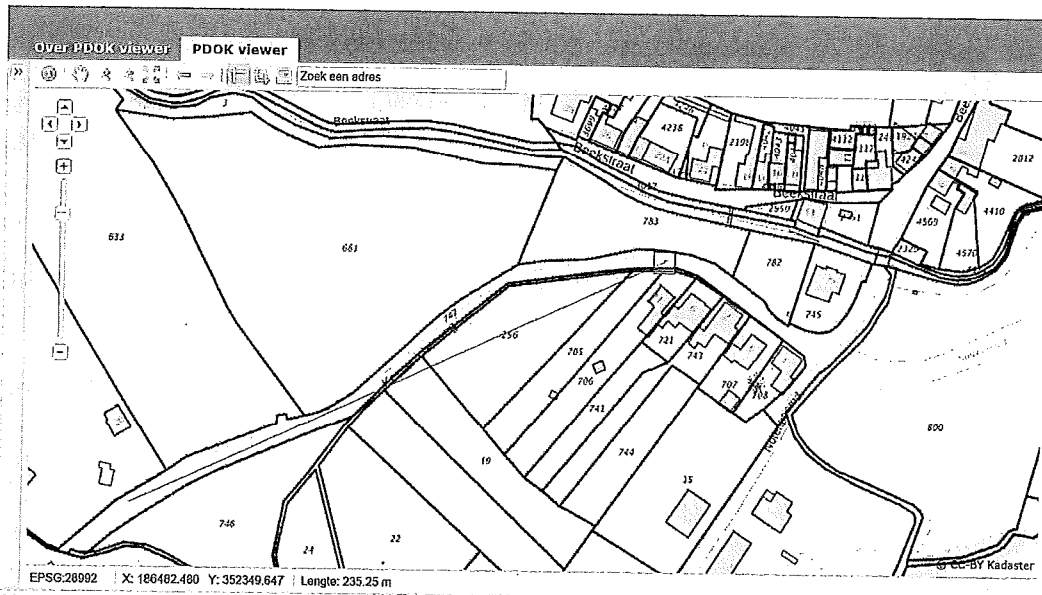
Algemeen - Situatie

Hier is sprake van een situatie die niet zo vaak voorkomt: de eerste woningen aan de Kessenicherweg 11, 9, 7, 5, en 31 liggen op grote afstand, ongeveer 230 meter van het bedrijf. Doorgaans wordt niet op een dergelijk grote afstand nog gekeken naar geluidshinder die veroorzaakt wordt door verkeersbewegingen op de openbare weg, dus een activiteit die plaatsvindt ver buiten de inrichting. Het is wel zo dat de Kessenicherweg de enige route naar Vijverbroek is over Nederlands grondgebied.

Opmerking vooraf is dat Vijverbroek in de huidige situatie een bestaand recreatiebedrijf is en dat het als zodanig in het bestemmingsplan is opgenomen (Recreatie - Kampeerterrein). Hierom

mag ten aanzien van het aspect indirecte hinder voor de huidige situatie al aangenomen worden dat, voor de beoordeling van indirecte (geluids)hinder, er sprake is van een goed dan wel aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

PDOK Publieke
Dienstverlening
op de Kaart



Situatie: eerste woningen liggen op 230 meter van het bedrijf, woningen aan de Beekstraat liggen op meer dan 300 meter afstand.

Windmill heeft het onderzoeksgebied afgebakend tot een route van meer dan 300 meter lang, tot en met Kessenicherweg 2: de woningen aan de Beekstraat vallen daarbuiten. Dit is akkoord bevonden door de gemeente.

Ad A.

De reikwijdte voor de beoordeling van het aspect 'indirecte hinder / verkeersaantrekkende werking' is beperkt. Hiervoor zijn in het document 'Handreiking industrielaawaai en vergunningverlening (1998)' een vijftal methoden opgesomd die gehanteerd kunnen worden. Daarbij wordt vermeld dat in de overwegingen duidelijk dient te worden aangegeven welke methode gebruikt is opdat daarover geen rechtsonzekerheid kan ontstaan.

De gemeente heeft hiervoor drie methoden gebruikt die alle leiden tot een beperking van de reikwijdte tot aan het punt Kessenicherweg, kruising met de Beekstraat, overeenkomstig het rapport van Windmill. De gemeente heeft duidelijk aangegeven welke methoden gebruikt zijn. Dat is correct en zorgvuldig naar algemeen, huidig inzicht voor deze thematiek.

Los van welke beoordelingsmethode wordt gehanteerd: het gaat erom of een bewoner aan de Beekstraat kan onderscheiden dat het geluid van een passerende personenauto langs de straatgevel van zijn woning veroorzaakt wordt door een recreatiebedrijf dat meer dan 300 meter verderop ligt en niet door verkeer met andere bestemmingen, zoals:

- Kessenich / België;
- woningen Kessenicherweg 2, 3, 5, 7, 9 en 11;
- woningen aan de Beekstraat zelf;
- parkeerplaats bij de begraafplaats voor bezoekers ervan en recreanten;
- Proteon: leveranciers, medewerkers, bezoekers en / of bewoners naar de parkeerplaats met 39 plaatsen;
- woning aan de Notenbeemd 1.

Ad B.

Dat volgens DPA de woningen ten noorden van de aansluiting van de Kessenicherweg aan de Beekstraat bij het onderzoek betrokken dienen te worden, volgt uit de interpretatie van DPA bij gebruik van een andere methode voor het bepalen van de reikwijdte. DPA heeft deze methode zelf echter niet toegepast voor deze situatie en gaat niet in op het inhoudelijk vervolg.

Ad C.

Windmill heeft als onderzoeksopzet gekozen voor een worst-case situatie: dit is door de gemeente beoordeeld en geaccepteerd. Kwintessens in deze beoordeling is of met de gewijzigde activiteit sprake is van een goed, dan wel aanvaardbaar, woon- en leefklimaat. De verkeersaantrekkende werking is in het rapport van Windmill aan de juiste criteria beoordeeld en akkoord bevonden.

Reikwijdte

Indirecte hinder is die geluidshinder die niet wordt veroorzaakt door activiteiten of installaties binnen de inrichting, maar die wel aan de inrichting is toe te rekenen. Daar zitten echter wel grenzen aan.

Begrenzing mobiele geluidsbronnen

Voor indirecte hinder ten gevolge van mobiele geluidsbronnen (bijvoorbeeld vrachtwagens) geldt een beperking van de reikwijdte. Die reikwijdte is op verschillende manieren vast te stellen:

- de afstand waarbinnen sprake is van indirecte hinder veroorzaakt door een bedrijf blijft beperkt tot die afstand, waarbinnen de herkomst van de veroorzakende geluidsbronnen in redelijkheid kan worden teruggevoerd op de aanwezigheid van het bedrijf in kwestie. Toepassing van dit criterium houdt voor transportverkeer van en naar inrichtingen in dat de reikwijdte beperkt blijft tot die afstand, waarbinnen voertuigen (met in acht name van de maximum snelheid) de ter plaatse optredende snelheid hebben bereikt
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting *voor het gehoor nog herkenbaar* zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare transportroutes
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet zijn *opgenomen in het heersende verkeersbeeld*, bijvoorbeeld tot de eerste kruising;
- de reikwijdte blijft beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast)
- de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet op een voor meerdere bedrijven functionerende ontsluitingsroute rijden. Is dat wel het geval dan zou de afweging ter zake van de met die ontsluitingsroute gepaard gaande geluidsbelasting niet op het microniveau van de individuele inrichtinghouder moeten worden gemaakt maar op macroniveau in een structuur of bestemmingsplan

Ad D.

Volgens DPA is het *“zonder meer aan te bevelen om de invloed van verkeer van en naar Vijverbroek bij meer woningen te beschouwen”*. In dit geval dient het onderzoek een milieuplanologisch doel en het voorliggende onderzoek van Windmill voldoet, zoals hiervoor reeds vermeld, aan de juiste criteria, en is volgens de gemeente zeker toereikend.

Conclusie: de notitie van DPA leidt niet tot een ander inzicht van de verkeersaantrekkende werking bij de milieuplanologische beoordeling van het aspect geluid. Het akoestisch onderzoek van Windmill is hiervoor toereikend.

De zienswijzen, opgenomen bij “1. Procedure” onder 2. tot en met 7., worden ongegrond verklaard.

Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

3. Raadsbesluit

Het raadsbesluit is als losse bijlage beschikbaar.

4. Bijlage

Als bijlage is toegevoegd de ontvangen brief met notitie.

3. 10. 2016

Gemeente
MAASGOUW

Ingekomen voor de Raad MAASGOUW

Gemeenteraad van de gemeente Maasgouw
Postbus 700
6050 AA Maasbracht

13 OKT. 2016

- 3 OKT 2016

Betreft: plan Vijverbroek / Paragraaf 4.2 (Geluid)

NR:	R-1937	Ter afhandeling in handen	college	V.V.&H.	P.&C./F
Nota	VKA			Nota	VKA

Datum: 30 september 2016

Bewijs van ontvangst

Geachte leden van de raad,

In de brief van 26 april 2016 en bijlagen hebben de bewoners van ten aanzien van bepaalde aspecten van het ontwerp bestemmingsplan Vijverbroek uiteengezet. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maasgouw heeft in haar vergadering van 5 juli 2016 onze zienswijzen besproken en ongegrond verklaard. Dat besluit wordt uitvoerig toegelicht in de 'Nota van beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Vijverbroek'.

De ongegrondverklaring verbaast genoemde bewoners.

Omdat de onderbouwing van de ongegrondverklaring een lastig verhaal is, is het ontwerp bestemmingsplan én de Nota van beantwoording zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Vijverbroek' voorgelegd aan **Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs BV**, onderdeel van de **DPA Group**.

Cauberg-Huygen concludeert in haar notitie (zie bijlage) dat "het in kader van 'goed ruimtelijke ordening' zonder meer aan te bevelen is om de invloed van het verkeer van en naar Vijverbroek bij meer woningen te beschouwen". In concreto betekent dat, dat "de woningen ten noorden van de aansluiting van de Kessenicherweg aan de Beekstraat bij het onderzoek dienen te worden betrokken". Het adviesbureau beveelt aan "om de situatie 'voor' en 'na' in het akoestisch onderzoek op de juiste wijze met elkaar te vergelijken". Want, zo wordt gesteld, "de beperkte omvang van de huidige verkeersintensiteiten op de Kessenicherweg en Beekstraat rechtvaardigen een herziening van de definitie van het begrip reikwijdte zoals dit door Windmill en gemeente wordt gehanteerd".

Omdat de gemeenteraad uiteindelijk de beslissing neemt - volgens de huidige planning wordt het plan op 16 oktober a.s. door de raad besproken - willen wij u nu al in kennis stellen van de bevindingen van Cauberg Huygen Raadgevende Ingenieurs BV.

Wij vragen u met klem om de adviezen van voornoemd bureau te betrekken bij uw besluitvorming en onze zienswijzen gegrond te verklaren.

Wij herhalen het verzoek, zoals gedaan in onze brief van 26 april jl., om onze zienswijzen toe te mogen lichten in de vergadering van uw raad waarin het ontwerp bestemmingsplan Vijverbroek aan de orde komt.

Namens voornoemde bewoners,

Met vriendelijke groet,

Bijlage: notitie 01827-15652-01 van DPA Cauberg-Huygen B.V.



Cauberg-Huygen

Notitie 01827-15652-01
Ontwerp bestemmingplan Vijverbroek te Thorn

Science Park Eindhoven 5634
5692 EN SON
Postbus 26
5690 AA SON

T +31 (0)40-3031100
F +31 (0)40-3031101
E eindhoven.ch@dpa.nl
www.dpa.nl/cauberg-huygen

K.v.K 58792562
IBAN NL71 RABO 0112 075584

Datum	Referentie	Behandeld door
30 augustus 2016	01827-15652-01	P. Geelen/AAE

1 Inleiding

In voorliggende notitie wordt ingegaan op het ontwerp bestemmingsplan Vijverbroek en in het bijzonder op het aspect geluid dat verband houdt met dit plan.

In opdracht van Kragten is door Windmill Milieu een akoestisch onderzoek opgesteld waarin de verkeersaantrekkende werking van het plan Vijverbroek te Thorn in beeld wordt gebracht.

Een digitale versie van het akoestisch onderzoek alsmede aanvullende informatie waaronder foto's van de nabije omgeving en de Nota zienswijze van het College zijn aangereikt en bij het opstellen van voorliggende notitie betrokken.

2 Het plan

Het plan bestaat in hoofdlijnen uit het voornemen om de huidige camping met in totaal 75 kampeerplaatsen om te vormen naar een toekomstige toestand waarin 50 chalets zullen worden gerealiseerd. Daarnaast wordt de aan de camping verbonden horeca vervangen door zelfstandige horeca.

In de huidige toestand is de verkeersgeneratie (som van verkeer op toegangswegen) vastgesteld op 30 motorvoertuigen per etmaal en 2 lossingen (4 bewegingen) van vrachtverkeer. In de toekomstige toestand zal sprake zijn van 180 motorvoertuigen per etmaal en eveneens 2 lossingen (4 bewegingen) van vrachtverkeer.

3 Het akoestisch onderzoek

In het door Windmill opgestelde akoestisch onderzoek is geconstateerd dat op basis van de VNG publicatie 'bedrijven en milieuzonering', sprake is van richtafstanden van Vijverbroek tot de dichtstbij gelegen woningen (in Thorn) van 50 meter. De werkelijke afstand bedraagt ca. 100 meter. De conclusie dat ten aanzien van de directe hinder op basis van de publicatie sprake is van 'goede ruimtelijke ordening' is dan ook terecht.

In het onderzoek is vervolgens aandacht geschonken aan het aspect 'indirecte hinder' ofwel de verkeersaantrekkende werking van Vijverbroek.

In feite betekent dit dat de geluidbelasting van woningen gelegen aan de route van en naar Vijverbroek aan de hand van berekeningen wordt vastgesteld.

Cruciaal is de zogenaamde reikwijdte van het gebied waar berekeningen worden verricht.

Het rapport van Windmill stelt hieromtrent:

De verkeersaantrekkende werking is beschouwd op de Kessenicherweg tot aan de kruising met de Beekstraat. De reikwijdte blijft, overeenkomstig vaste jurisprudentie, beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar het plan nog niet zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is maximaal tot aan de eerste kruising of splitsing. Het verkeer van en naar het plan maakt vanaf de Beekstraat onderdeel uit van het heersende verkeersbeeld en is niet te onderscheiden ten opzichte van het verkeer afkomstig van en gaande naar de Beekstraat, Onder de Bomen en de Notenbeemd. De reikwijdte blijft verder beperkt tot die afstand waarbinnen de voertuigen de ter plaatse geldende maximum snelheid nog niet hebben bereikt. Zodra het verkeer de maximum snelheid heeft bereikt (en niet meer optrekt) is het akoestisch niet meer herkenbaar. De maximum snelheid wordt reeds bereikt op de Kessenicherweg. Daarnaast blijft de reikwijdte beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar het plan voor het gehoor nog herkenbaar zijn ten opzichte van andere voertuigen op de openbare weg.

4 Lokale situatie

Het verkeer van en naar Vijverbroek maakt gebruik van de Kessenicherweg. Het verkeer komende vanuit Vijverbroek passeert in eerste instantie de woningen aan de Kessenicherweg 11, 9, 7, 5 en 3 en maakt een bocht naar links om de woning aan Kessenicherweg 2 te passeren en rijdt vervolgens door Thorn in noordelijke richting, eerst over de Beekstraat en vervolgens over de Holstraat.

De route passeert de aansluitingen Notenbeemd en Onder de Bomen. Deze wegen zijn doodlopend. Ook de Beekstraat is geen doorlopende weg; aan de Beekstraat liggen 10 – 15 woningen. De Notenbeemd biedt toegang tot een parkeerterrein van een zorgcentrum. Volgens de gemeente: '... zijn er 39 parkeerplaatsen aangelegd, die alleen via de doodlopende toegangsweg Notenbeemd kunnen worden bereikt. Elke parkeerplaats wordt minimaal tweemaal per etmaal gebruikt. De verkeersgeneratie is dan tenminste 156 voertuigen per etmaal, bevoorradingsverkeer niet meegerekend. Dit is van vergelijkbare orde in grootte als Vijverbroek.'

Toegevoegd aan deze notitie is een figuur uit de rapportage van Windmill; hier uit is af te leiden welke wegdeel beschouwd is al behorend bij reikwijdte en als zodanig bij het akoestisch onderzoek is betrokken.

5 De reikwijdte van de verkeersaantrekkende werking

In de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' (VROM 1998) wordt ingegaan op de wijzen waarop de reikwijdte kan worden beschouwd. In feite doet de handreiking meerdere voorstellen over de wijze waarop reikwijdte kan worden beschouwd. Jurisprudentie bevestigt dat een vaste definitie niet kan worden gegeven. Vele omgevingsfactoren bepalen of er, in de toekomstige toestand, sprake kan zijn van hinder. Windmill hanteert de stelling dat 'tot maximaal aan de eerste kruising' moet worden beschouwd en dat 'de reikwijdte beperkt blijft tot die afstand waarbinnen de voertuigen de ter plaatse geldende snelheid hebben bereikt. Daarna is het verkeer akoestisch niet meer herkenbaar'.

De eerdere genoemde handreiking stelt:

*de reikwijdte blijft beperkt tot dat gebied waarbinnen de voertuigen van en naar de inrichting nog niet zijn opgenomen in het heersend verkeersbeeld, bijvoorbeeld tot de eerste kruising;
de reikwijdte blijft beperkt tot de akoestische herkenbaarheid (2 dB criterium zoals ook bij de reconstructies in de zin van de Wet geluidhinder wordt toegepast);*

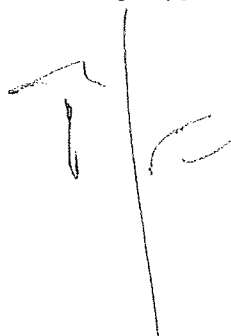
Hieruit is duidelijk af te leiden welke intentie de handreiking heeft. De beschouwing tot aan de eerste kruising is geen maximum maar een voorstel dat verband houdt met de geluidbelasting en met name de toename van deze geluidbelasting. Op basis van de huidige intensiteiten van verkeer op de Kessenicherweg en Beekstraat kan niet worden geconcludeerd dat verkeer van en naar Vijverbroek nog voor de aansluiting aan de Beekstraat is opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

6 Conclusie

Bij 'normale' verkeerssituaties zal inderdaad sprake zijn van opname in het verkeersbeeld. Deze situatie doet zich hier niet voor. De beperkte omvang van de huidige verkeersintensiteiten op de Kessenicherweg en Beekstraat rechtvaardigen een herziening van de definitie van het begrip reikwijdte zoals dit door Windmill en gemeente wordt gehanteerd. Zoals gemeente stelt kan sprake zijn van verdubbeling van verkeer. De afstand van de woningen tot aan Vijverbroek doet verder niet ter zake en het feit dat het verkeer de maximum snelheid heeft bereikt evenmin.

De gedachte van de handreiking volgend dienen de woningen ten noorden van de aansluiting van de Kessenicherweg aan de Beekstraat bij het onderzoek te worden betrokken. Tevens wordt aanbevolen om situatie 'voor' en 'na' in het akoestisch onderzoek op de juiste wijze met elkaar te vergelijken. Tot slot: de handreiking is bedoeld als hulpmiddel voor bedrijven bij vergunningverlening. In het kader van 'goed ruimtelijke ordening' is het zonder meer aan te bevelen om de invloed van verkeer van en naar Vijverbroek bij meer woningen te beschouwen.

DPA Cauberg-Huygen B.V.



ing. N.M.H.P. Geelen
Senior Adviseur

Bijlage I Grafische weergave rekenmodel

Grafische weergave rekenmodel
13 jul 2015, 16:23

Windmill Milieu & Management - locatie Cadier en Keer

