

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

**bestemmingsplan
“Mussenstraat, Echt”**

INHOUD

1. Inleiding	3
A. Procedure	3
B. Ingekomen zienswijzen	3
C. Leeswijzer	3
2. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijk standpunt	4
3. (Ambtshalve) wijzigingen in bestemmingsplan.....	17

Zienswijzen (7)

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

A. Procedure

Het ontwerp van het bestemmingsplan "Mussenstraat, Echt" heeft op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 17 juli 2020 gedurende zes weken (derhalve tot en met 27 augustus 2020) voor eenieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis, Nieuwe Markt 55 te Echt. Hierbij is de mogelijkheid geboden binnen deze termijn schriftelijke en/of mondelinge zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Een en ander is conform het daartoe in de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht bepaalde openbaar bekend gemaakt middels publicatie op 16 juli 2020 in de Nederlandse Staatscourant, het Gemeenteblad en 't Waekblaad, alsmede op het gemeentelijk publicatiebord en de gemeentelijke website (www.echt-susteren.nl) en via www.ruimtelijkeplannen.nl.

B. Ingekomen zienswijzen

Ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan zijn schriftelijke zienswijzen ingekomen van/namens:

Nr	Naam	Adres	Woonplaats	Datum van ontvangst
1	Waterschap Limburg			3-8-2020 (per e-mail)
2	Omwonende 1			6-8-2020 (per e-mail)
3	Omwonende 2 (tevens gemachtigde)			25-8-2020 (per brief)
4	SRK Rechtsbijstand (namens omwonende 3)			26-8-2020 (pro forma)
5	Omwonende 4			27-8-2020 (per brief)
6	St. Wijzers in Onderwijs (namens basisschool De Violier)			26-8-2020 (per brief)
7	Goorts + Coppens (namens omwonende 3, aanvulling op zienswijze 4)			07-09-2020 (per brief)

De zienswijzen zijn binnen de daartoe voorgeschreven termijn ingediend (blijkens o.a. de gemeentelijke ontvangstbevestiging), zodat deze ontvankelijk te achten zijn.

C. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de zienswijzen samengevat en wordt vervolgens het gemeentelijk standpunt (en eventuele planaanpassingen) weergegeven. De samenvattingen van de zienswijzen hebben overigens alleen tot doel de leesbaarheid van dit zienswijzenrapport te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven zoals deze bij de gemeente zijn ingediend en kenbaar gemaakt, meegenomen.

In hoofdstuk 3 is een overzicht opgenomen van de (ambtshalve) aanpassingen die in het bestemmingsplan worden doorgevoerd.

Echt-Susteren, 4 november 2020

De raad van de gemeente Echt-Susteren
Dr. J.W.M.M.J. Hessels, burgemeester
mr. M.M.W.H.Y. Hermans, griffier

HOOFDSTUK 2. SAMENVATTING ZIENSWIJZEN EN GEMEENTELIJK STANDPUNT

1. Waterschap Limburg, ingekomen d.d. 3-8-2020 (per mail)

Samenvatting zienswijze

Het Waterschap Limburg adviseert om bij een nieuw plan de locatie klimaatneutraal in te richten en dus de norm van 100mm per 24uur voor het gehele verharde oppervlak te hanteren.

Standpunt gemeente

De norm van 100mm per 24 uur wordt gehanteerd voor de extra verharding ten gevolge van dit bouwplan. In de huidige situatie was immers al sprake van een bepaalde mate van verharding die op het nieuwe totaal in mindering is gebracht. Hiermee is voldoende tegemoet gekomen aan c.q. invulling gegeven aan het advies van het Waterschap.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit plan.

2. Omwonende 1, ingekomen d.d. 6-8-2020 (per mail)

Samenvatting zienswijze

Geluid

De conclusie van het geluidsonderzoek vanwege verkeer op 30km-wegen, dat sprake is van een redelijk tot goed woon- en leefklimaat, deelt reclamant niet. De werkelijke snelheid is niet onderzocht. Ter plaatse wordt volgens reclamant te hard gereden, hetgeen het woongenot beknott. Dit vraagt naar zijn mening om controles of verkeersaanpassingen zoals een rotonde en daarnaast om diverse en beter gesitueerde zebrapaden.

Parkeren

Jeugdhuis Pius X bezet veel openbare parkeerplekken aan de Mussenstraat. Voor dit bouwplan zou beter ondergronds geparkeerd worden.

Energietransitie

Reclamant betreurt verder dat dit project niet is aangegrepen om het hele omliggende gebied (op termijn) aardgasvrij te maken.

Standpunt gemeente

Geluid/verkeer

Geluid

Allereerst dient te worden opgemerkt dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende wettelijke richtlijnen. In het kader van een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï dient overeenkomstig deze richtlijnen uitgegaan te worden van de maximum snelheid die voor een bepaald wegdeel van toepassing is. De maximum snelheid wordt voor alle duidelijkheid niet geregeld middels een bestemmingsplan. Indien er sprake zou zijn van (veelvuldig) te hard rijden, dan is dit een handavingsvraagstuk en geen vraagstuk in het kader van het bestemmingsplan.

Verkeer

In het kader van de algehele verkeerskundige situatie, heeft de gemeente een aanvullende verkeersstudie laten verrichten voor het gehele gebied, waarbij is gekeken naar zowel parkeren, de verkeersaantrekkende werking als de verkeersveiligheid. In het kader hiervan zijn onder meer parkeertellingen en verkeerstellingen uitgevoerd en snelheidsmetingen verricht. Ook heeft een extern adviesbureau advies uitgebracht over de mogelijkheid en onmogelijkheid tot gewijzigde verkeerscirculatie in de toekomst en mogelijk benodigde aanvullende verkeersmaatregelen.

In week 38 (2020) heeft een verkeerstelling in het gebied plaatsgevonden. In de Mussenstraat, Emmastraat en Julianastraat zijn metingen verricht (intensiteit en snelheden). Ook zijn de FCD-systemen (FCD staat voor Floating Car Data) geanalyseerd op de meest recente maanden juli en augustus 2020 (snelheden).

De verkeersintensiteit ligt op de Mussenstraat en Emmastraat op een weekdag momenteel op ruim 1.000 mvt/etm (motorvoertuigbewegingen per etmaal). Dit is een ruim acceptabele waarde voor deze wegen. Ook is het huidige wegprofiel hier afdoende op ingericht. De straten bieden daarbij nog ruim voldoende capaciteit om de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling van de plannen aan de Julianastraat en Mussenstraat af te wikkelen.

In de Julianastraat ligt de V=85 snelheid (de snelheid waaraan 85% van de bestuurders zich houdt) op 34 km/h. Dit is acceptabel voor de verkeerssituatie. Daarbij zijn de uitschieters hier niet extreem (excessen). Mede door het wegprofiel en materiaalkeuze (as-verspringingen en klinkerverharding) en de aanwezigheid van school wordt de snelheid hier positief afgedwongen.

In de Mussenstraat en Emmastraat ligt de V=85 snelheid iets hoger, maar nog niet op een zorgwekkende waarde, namelijk 37-38 km/h. Dit is gemiddeld genomen iets te hoog waarbij erop gelet dient te worden dat deze zeker niet verder stijgt. De maximale snelheden (excessen) liggen in deze straten iets hoger. Het wegprofiel nodigt ook iets meer uit om harder te rijden (rechtstanden / asfaltweg).

Om de snelheid op de Mussenstraat en Emmastraat in te perken én er zeker voor te zorgen dat de gemiddelde snelheid niet verder toeneemt, is het voorstel enkele snelheidsremmende maatregelen (bijvoorbeeld versmallingen) te realiseren op strategische plekken (nader te bepalen). Eventueel kan dit gecombineerd worden met een voetgangersoversteekplaats. Met de te realiseren ontwikkelingen en aanleg van haakse parkeervakken in de Emmastraat wordt het wegbeeld in deze straat gewijzigd, naar verwachting zal ook dit een remmende werking hebben op 'doorgaand' verkeer. De Julianastraat vormt qua snelheden geen probleem.

In de Julianastraat wordt de schoolomgeving opvallender aangeduid in het wegbeeld. Dit houdt in dat er accentpalen worden aangebracht op strategische punten. De verwachting is dat dit uiterlijk in 2021 gerealiseerd wordt, waarbij deze locatie als prioriteit wordt aangemerkt. Deze maatregel maakt onderdeel uit van een gemeentebrede herinrichting van schoollocaties.

Uit de ongevalanalyse is verder naar voren gekomen dat sinds de herinrichting van dit gebied medio 2015 (herinrichting wegprofielen en verkeerssituaties – centrum Echt) er één geregistreerd ongeval heeft plaatsgevonden. Dit op de kruising Emmastraat-Julianastraat (auto vs. fietsers – geen letsel). Objectieve verkeersonveiligheid is er op basis van de ongevalregistratie kortom niet.

Naast bovengenoemde analyse heeft een extern adviesbureau op verzoek van de gemeente verschillende varianten onderzocht om van bepaalde wegvakken éénrichtingsverkeer te maken. Er zijn vier varianten onderzocht:

- Variant 1: éénrichtingsverkeer Julianastraat-Emmastraat-Mussenstraat
- Variant 2: éénrichtingsverkeer Mussenstraat-Emmastraat-Julianastraat
- Variant 3: éénrichtingsverkeer Julianastraat - schoolomgeving (Korte Straat-Emmastraat)
- Variant 4: éénrichtingsverkeer Julianastraat - schoolomgeving (Emmastraat-Korte Straat)

De varianten 2 en 4 hebben als nadelig gevolg dat omliggende straten in het gebied een extra verkeersbelasting krijgen. De varianten leiden tot redelijk forse toenames van verkeer bij de Nieuwe Markt en Marktstraat. In de straten Mussenstraat en Emmastraat rijdt o.a. de buurtbus van Arriva. Bij het instellen van éénrichtingswegen (variant 1 en 2) is dit vanuit één richting niet meer mogelijk (halte Mussenstraat).

Variant 3 is de enige optie om te overwegen. Echter rijdt ook in deze variant meer verkeer in omliggende straten, onder andere in de Korte Straat, Nieuwe Markt en Mussenstraat. Daarbij is er nauwelijks beperking van aantallen verkeer in de Julianastraat.

Alhoewel voor het aanpassen van de verkeerscirculatie geen directe noodzaak is, wordt voorgesteld variant 3 (éénrichtingsstraat Julianastraat) in de vorm van een pilot in te zetten. Dit met name om de straat overzichtelijker te maken ten behoeve van de schoolomgeving. Hierover is met de basisschool overleg gevoerd. Insteek is om de pilot in de eerste helft van 2021 te laten starten met een maximale periode van 2 jaar. Daarna zal geconcludeerd worden of een permanente maatregel wenselijk is.

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt kort samengevat dat de ontwikkeling vanuit verkeerskundig oogpunt inpasbaar wordt geacht. Wij zijn derhalve van mening dat in zoverre sprake is van een geschikt woon- en leefklimaat in relatie tot verkeer en parkeren. Desalniettemin zijn, zoals voorgaand weergegeven, enkele verkeerskundige maatregelen voorgesteld, die naar verwachting tot een verbetering van de situatie zullen leiden.

Parkeren

Voor dit plan zijn zowel op eigen terrein als in openbaar gebied (na herinrichting) voldoende parkeerplekken voorzien. In de regels zijn de parkeernormen verankerd. Bij de omgevingsvergunningaanvraag wordt hieraan getoetst.

De parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld voor bezoekers en personeel. Zoals in de toelichting is beschreven, is sprake van groepswoningen voor psychogeriatrische cliënten en appartementen voor somatische cliënten. De bewoners rijden zelf geen auto meer en de verkeersgeneratie vindt dus enkel plaats door het personeel, de bezoekers en de bevoorrading.

Op korte afstand ligt verder de Nieuwe Markt met ruime parkeermogelijkheden voor o.a. Jeugdhuis Pius X. Wij voorzien dan ook geen (onoverkomelijke) parkeerproblemen ten gevolge van dit plan. Ondergronds parkeren bij het zorgcomplex is dan ook niet nodig gebleken en is tevens vanuit financieel oogpunt volstrekt onhaalbaar.

Aanvullend is een verkeerskundige studie verricht voor het gehele gebied, waarbij onder meer is gekeken naar parkeren. In het kader hiervan zijn ook parkeertellingen uitgevoerd.

In het kader van het parkeeronderzoek zijn in de straten Mussenstraat, Emmastraat en Julianastraat alle openbare parkeerplaatsen bekeken op beschikbaarheid. Dit op verschillende dagen (dinsdag – woensdag – zaterdag) en dagdelen (ochtend – middag – avond). Daarnaast is ook de parkeercapaciteit op de nabij gelegen Nieuwe Markt meegenomen in het onderzoek.

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de drie straten woensdagmiddag het maatgevende moment is in de parkeertelling. Op dat moment staan in het gebied de meeste voertuigen geparkeerd. Dit is logischerwijs te verklaren door het feit dat er op de nabijgelegen markt weekmarkt is en er geteld is rond schooltijd (middag). In de drie straten ligt de totale parkeerbezetting op 57%. De Mussenstraat en Emmastraat kennen geen parkeerdruk op dat moment. De Julianastraat is wel druk, dit aangezien er geteld is bij het uitgaan van de school (woensdagmiddag).

Naderende parkeerdruk wordt aanvankelijk bij 75% vastgesteld, op dat moment begint het druk te worden. Parkeerdruk ontstaat bij 85% bezetting, dan moeten automobilisten daadwerkelijk zoeken naar parkeerplaatsen (zoekgedrag). Aangezien de parkeerdruk op dit moment op 57% ligt kunnen er in het gebied sowieso zonder problemen 18 auto's extra parkeren voordat de 75% wordt bereikt (naderende parkeerdruk). Er kunnen nog 29 extra auto's parkeren voordat daadwerkelijk parkeerdruk ontstaat (85%).

Op het maatgevende moment woensdagmiddag is er geen extra capaciteit op de Nieuwe Markt. Dit i.v.m. de weekmarkt. In de avonduren en het weekend ligt de parkeerbezetting op zo'n 1/3 van de capaciteit. Dit zijn de momenten waar op met name het zorgcomplex qua bezoekers de meeste parkeerders aantrekt. Op deze momenten is er nu al een behoorlijk extra parkeermogelijkheid. Ook de Nieuwe Markt heeft dan nog ruimschoots capaciteit voor parkeerders.

Zowel het zorgcomplex als appartementencomplex voorzien qua parkeernorm in de eigen parkeerbehoefte. Met de extra capaciteit die de huidige openbare ruimte nog biedt, zijn er geen

problemen te verwachten. Een verdere toevoeging van parkeerplaatsen is momenteel dan ook niet aan de orde. Wél wordt bij de ingebruikname van de nieuwbouw aan de Mussenstraat en Julianastraat opnieuw een parkeeronderzoek uitgevoerd. Vervolgens kan er gekeken worden of extra parkeervoorzieningen nodig zijn. Momenteel is dit niet de verwachting.

Energietransitie

Nieuwbouw dient aardgasvrij te worden gerealiseerd. Dit is hier ook het geval. De vraag of en in hoeverre de rest van het omliggende gebied aardgasvrij gaat worden is nu (nog) niet aan de orde. Dit standpunt wordt verder ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit plan. Wij verwijzen verder naar de aanvullende verkeersstudie (zie toelichting en bijlagen).

3. Omwonende 2 (tevens gemachtigde), ingekomen d.d. 25-8-2020 (per brief)

Samenvatting zienswijze

Stedenbouw

Reclamant geeft aan ernstig bezwaar te hebben tegen de forse afmetingen en de situering van het zorgcomplex (grootste/hogste massa aan de straatzijde).

Het complex in 3 bouwlagen met technische ruimte past niet binnen de dorpse omgeving, die zich vooral kenmerkt door woningen met 2 bouwlagen en een kap. De bouwhoogte wordt straks maximaal 11,5m en maximaal 14m voor technische installaties. De gesloten massa komt tevens aan de straatzijde en domineert straks het straatbeeld in negatieve zin. Andere locaties in Echt zouden hiervoor geschikter zijn. De huidige bouwhoogte van maximaal 10m zou gehandhaafd moeten worden.

Verkeer en parkeerintensiteit

Met de bouw van dit zorgcomplex neemt de gebruiksintensiteit toe en dus ook de verkeer- en parkeerintensiteit. Het woongenot en de privacy van de buurt wordt hiermee onevenredig geschaad. Verwacht wordt ook dat daarmee de verkeersveiligheid in gevaar komt.

De (openbare) parkeerruimte voor omwonenden wordt daarnaast gereduceerd. In dat verband wordt naar De Egthe verwezen. De oplossing is het maken van een ondergrondse parkeerplaats. Het plan zou dit mogelijk maken.

Privacy zorgcomplex

De gekozen vormgeving met grootste massa aan de straat en laagbouw op het achterterrein leidt op het binnenterrein tot onacceptabele inkijk vanaf het bouwproject aan de Julianastraat. De laagbouw zou dus juist aan de voorkant moeten komen. Verder dient hierbij te worden opgemerkt dat de Omgevingscommissie MER (welstand) het (stedenbouwkundig) ontwerp reeds heeft beoordeeld en heeft goedgekeurd.

Lichtoverlast

Gevreesd wordt voor lichtoverlast vanuit trappenhuisen en raampartijen. Ook hier zou de oplossing zijn de laagbouw aan de voorkant te situeren.

Het plan maakt verder lichtmasten van maximaal 12m mogelijk, hetgeen ook lichtoverlast zou opleveren voor de omgeving.

Waardedaling

Reclamant vreest voor waardedaling van de omliggende woningen door dit stedenbouwkundig beeld.

Stedenbouw

Voor technische installaties (denk bijvoorbeeld aan een liftopbouw) mag maximaal 14m hoog worden gebouwd. Dit geldt overigens voor beperkte delen van het gebouw. In feite gaat het hier om ondergeschikte bouwonderdelen.

Het zorgcomplex zal straks een maximale bouwhoogte van 11,5m hebben (uitgezonderd de genoemde technische installaties). Het complex wordt opgebouwd uit 3 bouwlagen. De grootste massa ligt aan de weg, zoals stedenbouwkundig gezien gebruikelijk is.

De gekozen maatvoering is verder mede afgestemd op de bebouwing in de directe omgeving (waaronder het te realiseren appartementencomplex aan de Julianastraat). De aangrenzende bebouwing met vrijstaande woningen (overzijde tweebaansweg) in 2 bouwlagen met kap mag in totaal maximaal 11m hoog worden (met binnenplanse afwijking). Met binnenplanse afwijking mag de kap (deels) worden gewijzigd in een extra bouwlaag (plat afgedekt). In zoverre wijkt de bouwmassa nog maar beperkt af van die in de omgeving, inclusief de reguliere woningen. De mening dat de huidige bouwhoogte van maximaal 10m gehandhaafd zou moeten worden, wordt niet gedeeld.

De Omgevingscommissie MER (welstand) heeft het (stedenbouwkundig) ontwerp reeds beoordeeld en goedgekeurd. Daarbij is vooral ook het stedenbouwkundige beeld meegewogen. De mening dat sprake is van een gesloten massa aan de straatzijde die het straatbeeld in negatieve zin domineert wordt niet gedeeld. Evenmin wordt de mening gedeeld dat andere locaties hiervoor geschikter zijn. Er is sprake van een gemengd gebied, waarbinnen de beoogde functie en bebouwing goed inpasbaar worden geacht.

Verkeer en parkeerintensiteit

Zie hierna onder 4 (Omgeving). Zie aanvullend hiervoor onder 2 (Parkeren en Geluid/verkeer).

De verkeersveiligheid van de omgeving is overigens niet in het geding gebleken. Hoewel de algemene bouwregels de mogelijkheid voor ondergronds bouwen toelaten, is in dit plan niet gekozen voor ondergronds parkeren. Daar is ook geen reden toe aangezien kan worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Bovendien is ondergronds parkeren vanuit financieel oogpunt volstrekt onhaalbaar.

Wat betreft eventuele schade als gevolg van de toename in de verkeers- en parkeerintensiteit zij verwezen hierna onder Waardedaling.

Privacy zorgcomplex

De wens om een besloten tuin te realiseren voor de bewoners, leidt tot een inrichting met een grotere massa aan de straat en kleinere massa aan de achterkant. De situering van de grootste massa aan de straatzijde is vanuit stedenbouwkundig oogpunt gebruikelijk. Bovendien is met deze inrichting (en verdeling van massa) de daglichttoetreding en de bezonning in het nieuwbouwproject het beste gediend.

De bouwplannen (Mussenstraat en Julianastraat) zijn in dat kader ook qua situering op elkaar afgestemd. Tussen de projectlocaties ligt verder voldoende ruimte (afstand) met een groene parkachtig-buffer. De vrees voor privacy-schending van patiënten op het binnenterrein wordt dan ook niet gedeeld.

Lichtoverlast

De verlichting van trappenhuizen en woningen leidt in onze beleving niet per definitie tot lichtoverlast in de omliggende omgeving. Hooguit zijn er meer lichtbronnen over de bouwlagen die worden waargenomen of hooguit als enigszins hinderlijk kunnen worden ervaren (hetgeen overigens ook bij reguliere woningbouw het geval kan zijn). Lichtoverlast is daarmee nog niet aanwezig.

De regels voor lichtmasten horen bij de verkeersbestemming en zijn hieraan inherent (vanwege veiligheid). Ook hiervoor geldt dat de enkele aanwezigheid van lantaarnpalen binnen de verkeersbestemming gebruikelijk is en doorgaans niet leidt tot onevenredige lichtoverlast.

Waardedaling

Dit bouwplan is economisch uitvoerbaar bevonden. In dat kader is ook gekeken naar eventuele planschade. Enige waardedaling van omliggende panden is op voorhand niet uit te sluiten. Het plan als

zodanig wordt gezien de verwachte impact op de omgeving desondanks niet als onevenredig benadelend beschouwd.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit plan.

4. SRK Rechtsbijstand, namens omwonende 3, ingekomen d.d. 26-8-2020 (pro forma)

Samenvatting zienswijze

Omgeving

Reclamant meent dat niet duidelijk is wat de plannen (incl. bouwplan Julianastraat) zijn voor de omgeving rond de ontwikkelingen. In zoverre acht hij de plannen niet zorgvuldig voorbereid of gemotiveerd.

Stedenbouw (volume)

De gekozen bouwvolumes (inclusief bouwplan Julianastraat) passen verder niet in de dorpse omgeving. Bouwhoogte en volume verhouden zich niet tot de woonomgeving met laagbouw. Gevreesd wordt voor schaduwwerking en privacy-verlies (inkijk). Problemen zijn te voorkomen door voor locaties elders in de gemeente te kiezen of maximaal 2 bouwlagen te realiseren (inclusief bouwplan Julianastraat).

Beeldbepalende boom (bouwplan Julianastraat)

Vanwege de situering van het bouwvlak en parkeervakken (binnen de kroon van de boom) wordt gevreesd voor het behoud van de aanwezige beeldbepalende boom.

Ondergronds parkeren (zorgcomplex)

Verzocht wordt ondergronds parkeren bij het zorgcomplex te onderzoeken met het oog op verwachte parkeerdruk (onder andere vanwege aan huis verbonden beroepen). Een en ander inclusief een scootmobielstalling.

Aan huis verbonden beroepen (bouwplan Julianastraat)

Reclamant wenst geen mogelijkheid voor aan huis verbonden beroepen bij bouwplan Julianastraat.

Waardedaling, bouwschade

Reclamant vreest waardedaling van zijn woning (vermindering woon- en leefklimaat) en verzoekt een planschaderisicoanalyse te laten opstellen.

Daarnaast verzoekt hij om een bouwkundige opname (of een tegemoetkoming voor een onderzoek), aangezien hij bouwschade vreest, doordat in de nabijheid van zijn woning wordt gebouwd.

Aangegeven is dat de zienswijzen nog worden aangevuld voor: parkeer/verkeer, functies, bouwvolume, stedenbouwkundige inpassing, wijze van meten, afwijkingsmogelijkheden, groen, locatie, alternatief, bouw mogelijkheden. Zie zienswijze 7 voor de bedoelde aanvulling.

Standpunt gemeente

Omgeving

De gemeente heeft vanwege tijdens de infoavond gemelde bestaande parkeerproblemen nog een aanvullende verkeersstudie laten verrichten voor het gehele gebied. Ook zijn recent parkeertellingen gedaan. Zie hiervoor zienswijze 2 onder 'geluid/verkeer' en 'parkeren'. In zoverre is tegemoet gekomen aan de wens van omwonenden om de verkeerssituatie (veiligheid) nader te bezien en te verbeteren. Een en ander staat overigens (grotendeels) los van dit bouwplan.

Wij zijn derhalve van mening dat in zoverre sprake is van een geschikt woon- en leefklimaat in relatie tot verkeer en parkeren. Het plan is ons inziens mede in dat opzicht zorgvuldig voorbereid en gedegen gemotiveerd.

Stedenbouw (volume)

De projectlocatie ligt in de kern Echt, nabij de Nieuwe Markt (met onder andere het gemeentehuis, een bankgebouw, kantoren en appartementencomplexen deels boven winkels). Deze bouwlocatie heeft momenteel de bestemmingen 'Gemengd' met functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – 2', 'Kantoor' en 'Bedrijf'. Op naast- en nabijgelegen locaties liggen enkele maatschappelijke functie(s). Met het bouwproject Julianastraat (appartementengebouwen) wordt de aangrenzende locatie van de voormalige huishoudschool nader ingevuld.

Kortom, er is hier sprake van een verstedelijkt gebied in de nabijheid van het centrum van de kern Echt. Het gebied wordt, mede voor diverse sectorale onderzoeken, getypeerd als centrumgebied / gemengd gebied. Dit is gezien de gebiedskenmerken en huidige bestemmingen verklaarbaar en correct.

Het zorgcomplex zal straks een maximale bouwhoogte van 11,5m hebben (uitgezonderd technische installaties). Het complex wordt opgebouwd uit 3 bouwlagen. De grootste massa ligt aan de weg, zoals stedenbouwkundig gezien gebruikelijk is.

De gekozen maatvoering is verder mede afgestemd op de bebouwing in de directe omgeving (met name ook het genoemde appartementencomplex aan de Julianastraat). De aangrenzende bebouwing met vrijstaande woningen (overzijde tweebaansweg) in 2 bouwlagen met kap mag in totaal maximaal 11m hoog worden (met binnenplanse afwijking). Met binnenplanse afwijking mag de kap (deels) worden gewijzigd in een extra bouwlaag (plat afgedekt). In zoverre wijkt de bouwmassa nog maar beperkt af van die in de omgeving, inclusief de reguliere woningen. De Omgevingscommissie MER (welstand) heeft het (stedenbouwkundig) ontwerp reeds beoordeeld en goedgekeurd. Daarbij is vooral ook het stedenbouwkundige beeld meegewogen. Zie verder hierna onder waardedaling, bouwschade.

Beeldbepalende boom (bouwplan Julianastraat)

Hier niet relevant. Verwezen wordt naar de nota van zienswijzen van het bestemmingsplan voor het plan aan de Julianastraat.

Ondergronds parkeren (zorgcomplex)

Zie hetgeen hiervoor is overwogen onder Omgeving en onder 2 (Parkeren). Ondergronds parkeren is hier dan ook niet aan de orde.

Aan huis verbonden beroepen (bouwplan Julianastraat)

Hier niet relevant. Verwezen wordt naar de nota van zienswijzen van het bestemmingsplan voor het plan aan de Julianastraat.

Waardedaling, bouwschade

Voor beide bouwplannen (ook bouwplan Julianastraat) zijn planschaderisicoanalyses opgesteld. Dit plan is ook in economische zin uitvoerbaar gebleken.

Bij infrastructurele werken (wegreconstructies) is een bouwkundige opname (0-meting) gebruikelijk. Dit is anders bij reguliere bouwwerkzaamheden. Eventuele bouwschade achten wij op voorhand onwaarschijnlijk.

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit plan.

5. Omwonende 4, ingekomen d.d. 27-8-2020 (per brief)

Samenvatting zienswijze

Vanwege de ligging van de woning van reclamant is zowel vanwege dit bouwplan als voor het project Julianastraat een zienswijze ingediend. De zienswijze van gemachtigde onder 3 wordt tevens herhaald en ingelast.

Bouwhoogte

De voor dit project gekozen bouwhoogte bedraagt 11,5m (plaatselijk 14m), waar nu planologisch 10m geldt. Dit maakt veel hogere bebouwing mogelijk. Ook komt het bouwvlak dicht bij de woning te lig-

gen. Dit heeft negatieve gevolgen voor lichtinval/schaduwwerking/bezonnning, meer risico op inkijk en dus verminderde privacy van de woning van reclamant. Dit leidt ook tot aantasting van de waarde van de woning.

Genoemde aspecten (gevolgen) worden kennelijk afgedaan in paragraaf 4.6 van de toelichting (Bedrijven- en milieuzonering). Naast afstand is hoogte ook relevant, aldus reclamant. Zijn woongenot wordt hiermee aangetast.

Stedelijke inpassing

Een onderbouwing (noodzaak) voor de plaatselijk hogere bebouwing van 14m ontbreekt in de toelichting. Ook de gevolgen hiervan zijn niet bekeken.

Parkeren en verkeer

Er zouden voor de zorgfunctie voldoende parkeerplekken worden gerealiseerd. In het gebied komen ook openbare parkeerplekken te vervallen en in combinatie met bouwplan Julianastraat vreest men voor parkeerchaos zoals bij De Egthe.

Effecten (milieu)

Reclamant ziet het zorgcomplex en het bouwplan Julianastraat als inrichtingen in de zin van de Wet milieubeheer. De (nadelige) gevolgen hiervan voor de omgeving zijn niet onderzocht. Daarnaast wordt gevreesd voor onaanvaardbare geluidshinder vanwege gasloos bouwen (warmtepompen op daken), met name indien in samenhang gezien met het project Julianastraat.

Standpunt gemeente

Wij verwijzen hier tevens integraal naar het gemeentelijk standpunt hiervoor onder 3.

Bouwhoogte

Zie hiervoor onder 4 (Stedenbouw – volume).

Het bouwplan Mussenstraat ligt schuin tegenover de woning van reclamanten aan de overzijde van een ruime tweebaansweg met parkeervakken. Voor wat betreft de bezonnning op de woning van reclamant dient allereerst te worden opgemerkt dat hiervoor geen wet- of regelgeving bestaat. Wel wordt door veel gemeenten de TNO-norm gehanteerd. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een nadere bezonningsstudie uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat met de beoogde nieuwbouw bij alle omliggende woningen en daarmee dus ook de woning van reclamant, wordt voldaan aan de lichte TNO-norm, zoals deze door veel gemeenten wordt gehanteerd. Gelet op de afstand van de nieuwbouw tot de woning van reclamant, is van een onevenredige aantasting van privacy als gevolg van mogelijke inkijk geen sprake. Evenmin ligt een onevenredige waardedaling van de woning van reclamant als gevolg hiervan in de lijn der verwachting.

In paragraaf 4.6 van de toelichting (Bedrijven- en milieuzonering) gaat het om de te hanteren richtafstanden voor bestaande bedrijfsactiviteiten (Pius X, school.) tot het nieuwbouwproject Mussenstraat en omgekeerd. Daarbij is gebleken dat hier sprake is van een gemengd gebied, hetgeen invloed heeft op te hanteren afstanden voor onder meer geluid en stof. Hieruit volgt dat er geen belemmeringen zijn voor dit plan.

Stedelijke inpassing

Zie hiervoor onder 4 (Stedenbouw - volume). Voor technische installaties (bijvoorbeeld een liftopbouw) mag maximaal 14m hoog worden gebouwd. Dit geldt voor beperkte delen van het gebouw die als zodanig op de verbeelding specifiek zijn aangeduid met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – installatiezones', aan de zijde van de Mussenstraat en aan de zijde van de Emmastraat. In feite gaat het hier om ondergeschikte bouwonderdelen met weinig tot geen gevolgen voor de omgeving. Het bouwplan is gezien de toelichting met bijbehorende onderzoeken zorgvuldig voorbereid en gedegen gemotiveerd.

Parkeren en verkeer

Zie onder 4 (Omgeving). Zie ook hiervoor onder 2 (Parkeren en Geluid/verkeer).

Effecten (milieu)

In hoofdstuk 4 van de toelichting is gekeken naar de mogelijke gevolgen van dit plan, zo ook de milieueffecten voor de omgeving. Ook is gekeken naar de haalbaarheid van het plan gekeken vanuit de omgeving. Hieruit volgt dat er geen belemmeringen zijn voor de realisatie van het zorgcomplex.

Voor wat betreft de zorg van reclamant ten aanzien van geluidoverlast als gevolg van de toepassing van energievoorzieningen als warmtepompen, dient te worden opgemerkt dat sprake is van geruime afstand tussen het zorgcomplex en de woning van reclamant, op grond waarvan onevenredige geluidhinder niet wordt verwacht. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan de energievoorziening voor het zorgcomplex wordt nader uitgewerkt in het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvraag. De vrees voor onaanvaardbare geluidhinder vanwege warmtepompen, wordt dan ook niet gedeeld. De eventuele warmtepompen en voorzieningen moeten voldoen aan de daaraan te stellen wettelijke eisen. Dit zal tot uitdrukking komen in de nog te verlenen omgevingsvergunning (voorwaarden).

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit plan.

6. St. Wijzers in Onderwijs, namens basisschool De Violier, ingekomen d.d. 26-8-2020 (per brief)

Samenvatting zienswijze

De school heeft kennisgenomen van de bouwprojecten. In dat verband zijn er een aantal zorgpunten rond veiligheid en gezondheid. Deze worden in een aantal vragen richting de gemeente verwoord.

Verkeersbewegingen, parkeerplaatsen

Gezien de plantoelichting wordt uitgegaan van een toename van in totaal maximaal 309 motorvoertuigenbewegingen per etmaal resp. 45 extra parkeerplekken nabij de school. Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid rond de school, aldus de Stichting.

Op korte afstand van een schoolingang komt een inrit voor verkeer (147 motorvoertuigbewegingen resp. 39 parkeerplekken aan de Julianastraat). Gevreesd wordt dat dit in de ochtend voor een verkeers- onveilige situatie kan zorgen voor schoolgaande kinderen.

De Stichting wil weten welke maatregelen de gemeente neemt om dit te voorkomen en waar deze maatregelen worden genomen.

Bij het zorgcomplex wordt uitgegaan van 162 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Dit kan bij begin – en eind van schooltijden tot gevaarlijke situaties leiden.

De Stichting wil weten hoe de gemeente voor de verkeersveiligheid van fietsende of overstekende kinderen en ouders zorgt.

Tijdens de bouwfase is er sprake van af- en aanrijdend vrachtverkeer. Dit is een zorgpunt vanuit verkeersveiligheid van de leerlingen.

De Stichting wil weten welke maatregelen de gemeente neemt om de verkeersveiligheid van kinderen, ouders en medewerkers te garanderen (bijv. verkeersregelaars).

Er is een convenant Verkeerseducatie Basisonderwijs met onder andere als aandachtspunten een verkeersveilige schoolomgeving en school-thuisroute.

De Stichting wil weten hoe de gemeente zich zal inspannen om deze uitgangspunten tijdens en na de bouw na te leven.

Overlast

Gevreesd wordt verder voor geluids- stof, en trillingsoverlast tijdens de sloopfase.

De Stichting wil weten hoe de gemeente gaat zorgen voor zo min mogelijk overlast in relatie tot het geven van onderwijs en hoe en wanneer hierover wordt gecommuniceerd (bijv. bij asbestsanering).

Verkeersbewegingen, parkeerplaatsen

De conclusie dat de verwachte maximale aantallen motorvoertuigbewegingen per etmaal van beide projecten bij elkaar opgeteld kunnen worden is wat kort door de bocht. Bovendien gaan deze voertuigbewegingen niet per definitie langs de basisschool.

Er zal naar verwachting wel sprake zijn van een toename in verkeersbewegingen nabij de school. Deze bewegingen doen zich bovendien verdeeld over de gehele dag voor.

Vooralsnog is niet gebleken dat door genoemde bouwprojecten een verkeersonveilige situatie voor schoolgaande kinderen zal ontstaan.

Zie onder 4 (Omgeving) en onder 2 (Parkeren en Geluid/verkeer). Meer in het bijzonder zij verwezen naar de conclusies uit de nadere verkeersstudie. De schoollocatie is in deze studie meegenomen.

Tijdens de bouwfase is sprake van af- en aanrijdend (vracht)verkeer voor beide bouwprojecten. De routing hiervan zal normaliter echter niet langs de school gaan. Desondanks is er aandacht voor de situering van de bouwlocaties nabij een basisschool, hetgeen tot uitdrukking kan komen in nadere (verkeers-)voorschriften in de te verlenen omgevingsvergunning.

Indien en voor zover nodig (en op de gebruikelijke wijze) zal over de verkeerssituatie met de basisschool nader worden gecommuniceerd door de gemeente.

Overlast

Voor aspecten zoals geluid (trillingen), stof en dergelijke tijdens en na de bouwfase zij verwezen naar de toelichting met bijbehorende onderzoeken. Voor wat betreft de bouwfase geldt dat enige mate van overlast inherent is aan bouwactiviteiten en enige mate van hinder is op voorhand kortom niet uit te sluiten. Dit hoeft echter niet te leiden tot onaanvaardbare (over)last voor de omgeving. Het betreft een tijdelijke fase waarbij in overleg tussen gemeente, initiatiefnemer en de reclamant zal worden bekeken op welke wijze de overlast tot een minimum kan worden beperkt.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

7. Goorts + Coppens, namens omwonende 3, aanvulling op zienswijze 4 , ingekomen 07-09-2020 (per brief)

Samenvatting zienswijze

Goede ruimtelijke ordening

Reclamant stelt dat bij het bestemmingsplan een deugdelijke motivering ontbreekt en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Er is naar mening van reclamant onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging.

Parkeren

Opgemerkt wordt dat zou moeten worden uitgegaan van maximale parkeernormen in plaats van minimale parkeernormen onder meer omdat de parkeerplaatsen grotendeels in openbaar gebied zijn voorzien, hetgeen mede in combinatie met het plan voor de Julianastraat ertoe kan leiden dat de parkeerplaatsen ook door anderen worden gebruikt. De vrees wordt geuit dat de plannen leiden tot een toename van de parkeerdruk op de omgeving. De vraag wordt gesteld waarom niet wordt voorgeschreven dat de parkeerplaatsen grotendeels op eigen terrein worden gerealiseerd, bijvoorbeeld middels een ondergrondse parkeergarage.

Verder wordt opgemerkt dat in de bijlage van de regels verschillende soorten parkeerkencijfers zijn gepresenteerd. Onduidelijk is waarom deze zijn opgenomen aangezien nu reeds duidelijk is dat voorzien is in 90 zorgplaatsen.

Bouwhoogte

Gesteld wordt dat de massaliteit van het bouwplan die mogelijk wordt gemaakt vele malen groter is dan hetgeen in het verleden mogelijk was en op de bestemmingen rondom de planlocatie mogelijk is en beduidend hoger is dan de feitelijk bestaande bouwhoogte van 8 meter. Dit heeft ook tot gevolg dat de stedenbouwkundige inpassing van het voorgenomen plan niet voldoet. Er dient naar mening van reclamant een gelijke hoogte als de omliggende bestemmingen en de huidige bestemming te worden aangehouden omdat een bouwplan van deze omvang en hoogte niet past binnen een dorps karakter van het gebied in de nabijheid van de kern van Echt.

Peil

Naar mening van reclamant bestaat als gevolg van de definitie van 'peil' de mogelijkheid om te voorzien in een grotere hoogte van bebouwing, indien hoofdtoegang en de hoogte van het terrein ter plaatse van de hoofdtoegang, hoger komt te liggen dan het peil van de weg.

Afwijkingsmogelijkheid 10%

Reclamant merkt op dat in combinatie met de definitie van 'peil' een gebouw gerealiseerd kan worden met een hoogte van 14,65 meter, als de hoofdtoegang 2 meter hoger ligt dan het peil van de weg. Gelet hierop wordt het van belang geacht de 10%-regel niet op te nemen.

Lichthinder

Gesteld wordt dat een bouwhoogte van 12 meter voor lichtmasten in de bestemming 'Verkeer' niet passend is in het straatbeeld en tot overlast zal leiden. Een hoogte van 4 meter wordt voldoende geacht.

Bouwhoogte kunstobjecten

Gesteld wordt dat een bouwhoogte van 12 meter voor kunstobjecten een aantasting van de stedenbouwkundige visie tot gevolg zal hebben en dat een hoogte van 4 meter voldoende is.

Ontbreken beplantingsplan

Reclamant acht het van belang dat een beplantingsplan wordt opgesteld en dat wordt voorzien in een landschappelijke inpassing, die middels een voorwaardelijke verplichting in de regels wordt geborgd.

Stikstofdepositie

Opgemerkt wordt dat in de regels niet middels een voorwaardelijke verplichting is geborgd dat het bouwplan zonder stikstofemitterende stookinstallaties wordt gerealiseerd, waardoor niet geconcludeerd kan worden dat het bouwplan niet tot meer dan 0,00 mol N/ha/jr stikstofdepositie leidt.

Standpunt gemeente

Goede ruimtelijke ordening

Naar de mening van de gemeente is wel degelijk sprake van een deugdelijke motivering en daarmee ook een goede ruimtelijke ordening. Zoals blijkt uit de toelichting, de in het kader daarvan uitgevoerde onderzoeken en het feit dat de Omgevingscommissie MER (welstand) het (stedenbouwkundig) ontwerp reeds beoordeeld en goedgekeurd heeft, is voldoende aandacht geschonken van een deugdelijke belangenafweging.

Parkeren

Zie hiervoor onder 2 (Parkeren). Verder dient ten aanzien van de stelling dat dient te worden uitgegaan van de maximale parkeernormen, te worden opgemerkt dat de gemeente casusafhankelijk kan bepalen of dient te worden uitgegaan van minimale, maximale of bijvoorbeeld gemiddelde parkeernormen. In de toelichting is in de paragraaf 'verkeer en parkeren' reeds een verantwoording opgenomen voor de reden waarom naar de mening van de gemeente kan worden uitgegaan van minimale parkeernormen. Het feit dat bewoners zelf niet zullen beschikken over een auto en de verwachting dat, gelet op het lokale/regionale karakter van de zorgvoorziening, een deel van het personeel en de bezoekers uit Echt en de directe omgeving afkomstig is en slechts deels gebruik zal maken van een auto, spelen hierin een rol. Dat deze parkeerplaatsen deels binnen openbaar gebied worden gerealiseerd, doet daar niet aan af. Volledigheidshalve dient nog te worden opgemerkt dat de parkeerdruk van de bestaande functies

binnen het plangebied komt te vervallen. De vrees dat sprake zal zijn van een toename van de parkeerdruk op de omgeving wordt dan ook niet gedeeld.

Het feit dat in de bijlage bij de regels verschillende soorten parkeerkencijfers zijn opgenomen, maakt in principe niets uit. Er dient te worden getoetst aan de van toepassing zijde kencijfers voor de beoogde ontwikkeling. Hier kan geen misverstand over bestaan. Een aanpassing van de bijlage bij de regels wordt vanuit dit kader daarom niet noodzakelijk geacht.

Bouwhoogte

Zie hiervoor onder 4 (Stedenbouw – volume).

Peil

In het kader van een omgevingsvergunningaanvraag voor een bouwplan binnen het plangebied dient te allen tijde advies te worden gevraagd aan de Omgevingscommissie MER (welstand). De Omgevingscommissie MER kijkt daarbij niet alleen naar de uiterlijke verschijning van bebouwing, maar ook naar de stedenbouwkundige inpassing in de omgeving. Daarnaast kunnen burgemeester en wethouders op grond van de nadere eisenregeling nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing ter waarborging van de stedenbouwkundige kwaliteit en beeldkwaliteit van de naaste omgeving. Hiermee is een verantwoorde stedenbouwkundige invulling in voldoende mate gezekerd. De vrees voor een hogere bebouwing die niet voldoet aan de eisen van een goede stedenbouwkundige inpasbaarheid, wordt niet gedeeld. Het aanpassen van de algemeen gehanteerde definitie voor 'peil' wordt niet noodzakelijk geacht.

Afwijkingsmogelijkheid 10%

In het kader van een omgevingsvergunningaanvraag voor een bouwplan binnen het plangebied dient te allen tijde advies te worden gevraagd aan de Omgevingscommissie MER (welstand). De Omgevingscommissie MER kijkt daarbij niet alleen naar de uiterlijke verschijning van bebouwing, maar ook naar de stedenbouwkundige inpassing in de omgeving. Daarnaast kunnen burgemeester en wethouders op grond van de nadere eisenregeling nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing ter waarborging van de stedenbouwkundige kwaliteit en beeldkwaliteit van de naaste omgeving. Hiermee is een verantwoorde stedenbouwkundige invulling in voldoende mate gezekerd. De vrees voor een hogere bebouwing die niet voldoet aan de eisen van een goede stedenbouwkundige inpasbaarheid, wordt niet gedeeld. Desalniettemin zijn de regels volledigheidshalve zodanig aangepast, dat de 10% afwijkingsregel niet van toepassing is op de bouwhoogte van gebouwen.

Lichthinder

De regels voor lichtmasten horen bij de verkeersbestemming en zijn hieraan inherent (vanwege veiligheid). Ook hiervoor geldt dat de enkele aanwezigheid van lantaarnpalen binnen de verkeersbestemming gebruikelijk is en doorgaans niet leidt tot onevenredige lichtoverlast. De toegestane hoogte is overigens overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied' en vormt daarmee geen wijziging ten opzichte van de reeds bestaande mogelijkheden. Tot slot dient te worden opgemerkt dat het feit dat een maximum bouwhoogte van 12 meter is opgenomen voor lichtmasten, uiteraard niet betekent dat er lichtmasten met een hoogte van 12 meter gerealiseerd worden.

Bouwhoogte kunstobjecten

De mening dat een bouwhoogte van 12 meter voor kunstobjecten een aantasting van de stedenbouwkundige visie tot gevolg zal hebben wordt niet gedeeld. Deze mogelijkheid is uitsluitend opgenomen binnen de bestemming 'Verkeer'. De als zodanig aangeduide gronden zijn in gemeentelijk eigendom, hetgeen betekent dat de gemeente ook zelf bepaalt of en zo ja in welke vorm en omvang de realisatie van kunstobjecten wenselijk c.q. noodzakelijk wordt geacht. Het feit dat een maximum bouwhoogte van 12 meter is opgenomen voor kunstobjecten, betekent uiteraard niet dat er ook kunstobjecten met een hoogte van 12 meter gerealiseerd worden.

De toegestane hoogte is overigens overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied' en vormt daarmee geen wijziging ten opzichte van de reeds bestaande mogelijkheden.

Ontbreken beplantingsplan

In het kader van de bestemmingsplanprocedure geldt er geen verplichting tot het opstellen en middels een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingplan verankeren van een beplantingsplan of landschappelijk inpassingsplan. Dit neemt overigens niet weg dat wordt gestreefd naar een goede landschappelijke (en groene) inpassing van de ontwikkeling. De wijze waarop het perceel wordt ingericht, maakt echter onderdeel uit van de nadere uitwerking en niet van de bestemmingsplanprocedure. Desalniettemin is in de toelichting van het bestemmingsplan reeds een inrichtingstekening opgenomen. Deze inrichtingstekening is eveneens opgenomen in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en initiatiefnemer.

Stikstofdepositie

Gelet op het vervallen van de gasaansluitplicht per 1 juli 2018, geldt sowieso al dat nieuwbouwwoningen niet meer worden voorzien van een aansluiting op het aardgasnet en zonder stikstofemitterende stookinstallaties worden gerealiseerd. De mening dat door het ontbreken van een voorwaardelijke verplichting geen sprake is van een bouwplan dat niet leidt tot meer dan 0,00 mol N/ha/jr leidt, wordt daarom niet gedeeld. Desalniettemin is volledigheidshalve in de regels van het bestemmingsplan verankerd dat de bebouwing aardgasloos dient te worden gebouwd.

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van dit plan, met dien verstande dat in de algemene afwijkingsregels de bouwhoogte van gebouwen is uitgezonderd van de 10%-regeling en daarnaast in de regels is voorzien in een bepaling dat aardgasloos dient te worden gebouwd.

HOOFDSTUK 3. WIJZIGINGEN IN BESTEMMINGSPLAN

Hierna zijn de wijzigingen opgenomen die, naar aanleiding van de overwegingen onder hoofdstuk 2, zullen worden aangebracht in het vastgestelde bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpplan. Dit naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, of wijzigingen die ambtshalve zullen worden doorgevoerd.

Algemeen

Er kunnen redactionele wijzigingen zijn doorgevoerd in toelichting en/of regels. Daarnaast kan sprake zijn van enkele aanpassingen van ondergeschikte aard.

Verbeelding

- Geen wijzigingen

Regels

- De 10% afwijkingsregels in de algemene afwijkingsregels is buiten toepassing verklaard voor de bouwhoogte van gebouwen.
- In zowel de bouwregels als de specifieke gebruiksregels is een bepaling opgenomen op grond waarvan aardgasloos gebouwd dient te worden en op grond waarvan de bebouwing vervolgens ook bij gebruik aardgasloos dient te blijven.

Toelichting

- De uitkomsten van de verkeersstudie (zie bijlagen) zijn hierin verwerkt.

Bijlagen

- Verkeersstudie

Voor het overige worden de ingediende zienswijzen ontvankelijk doch ongegrond verklaard.