



DAS Nederlandse Rechtsbijstand
Verzekeringmaatschappij N.V.

T.a.v. [REDACTED]

Postbus 23000

1100 DM AMSTERDAM

Bezoekadres:
Amerikaplein 1
6269 DA Margraten
Servicepunt:
Breusterhof 2
6245 EL Eijsden

Eijsden-Margraten: 22 april 2024

Onderwerp: Nota van zienswijze op ontwerpbesluit met:
Zaakkenmerk: Z2023-00000568
Documentnr.: D2024-00001752
Besluitkenmerk: B2024-00000021
Uw dossiernummer: 2GN.0.22.089960

Postadres:
Postbus 10
6269 ZG Margraten

Het ontwerpbesluit voor het realiseren van 10 appartementen op Keerderweg 15, 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31 en 33, 6247 AS Gronsveld, met zaakkenmerk Z2023-00000568 heeft vanaf 28 februari 2024 tot en met 10 april 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen.

tel.: 14043

Gedurende deze termijn is op 22 maart 2024 één zienswijze ingediend.

of: +31 (0)43 458 8488
fax: +31 (0)43 458 8400
info@eijsden-margraten.nl
www.eijsden-margraten.nl

Onderstaand worden de onderdelen van de zienswijze aangehaald en zijn deze van een reactie voorzien, resulterend in een conclusie waarin aangegeven is of de zienswijze aanleiding geeft voor aanpassing van het ontwerpbesluit.

IBAN BNG:

NL46BNGH0285148680

BIC: BNGHNL2G

Zienswijze, onderdeel 1 – Woon- en leefklimaat:

"Cliënten stellen zich op het standpunt dat het besluit in strijd is met de goede ruimtelijke ordening omdat het leidt tot en onaanvaardbare inbreuk op hun woon- en leefklimaat. De woning en achtertuin van cliënten bevinden zich op zeer korte afstand van de betreffende locatie. Zo leidt het besluit (o.a.) tot een toename aan geluidsoverlast.

Tevens zal het besluit zorgen voor een forse toename aan verkeer, hetgeen naast geluidsoverlast ook geuroverlast tot gevolg heeft."

Reactie op zienswijze, onderdeel 1 – Woon- en leefklimaat:

Geluid:

Conform Bijlage III van de 'Handreiking procedure hogere grenswaarde Wgh door gemeenten van Witteveen+Bos, Regiegroep Geluid Limburg' dient voor de maximale geluidsbelasting op woningen nabij 30 km wegen (lees: Keerderweg) te worden voldaan aan de voorkeurswaarde. Als hulpmiddel voor deze beoordeling zijn grafieken opgesteld waarmee de ligging van de 48 dB contour vastgesteld kan worden op basis van de voertuigintensiteit, wegdektype en bodemfactor. Op grond van deze tabellen is voor onderhavige situatie op een afstand van de wegas tot de woning van 7 meter, wegdektype dicht asfalt beton, een verkeersintensiteit van 750 gemotoriseerde voertuigen per etmaal toegestaan. De verkeersintensiteit op de Keerderweg bedraagt echter (inclusief onderhavig initiatief) en op basis van de kengetallen en



Behandeld door : [REDACTED]
Zaakkenmerk : Z2024-00000961
Documentnr. : D2024-00006614

Uw kenmerk : 2GN.0.22.089960
Pagina's : 6



.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost-maarland
.rijckholt
.scheuider
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

berekeningsmethodiek uit de ASVV 2021 (handboek wegontwerp en verkeersinrichtingen) 470-620 voertuigen per etmaal (waarvan slechts 56-64 verkeersbewegingen per etmaal zijn toe te wijzen aan het appartementencomplex).

Daarnaast is de huidige verkeersintensiteit op de Kampweg vele malen hoger dan de verkeersintensiteit op de Keerderweg waardoor het geluid afkomstig van deze weg het wegverkeersgeluid van de Keerderweg zal overstemmen.

Volgens de Atlas leefomgeving is de geluidsbelasting in de tuin van de woning van appellanten als gevolg van de Kampweg op dit moment 58 dB. De bijdrage van de Keerderweg met een intensiteit van 470-620 voertuigen per etmaal is minder dan 48 dB. Door het logaritmisch karakter van de geluidsgegevens is de som van de geluidsniveaus nog altijd 58 dB. Dit betekent dat de bijdrage van de Keerderweg aan het wegverkeerslawaai verwaarloosbaar is.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de Keerderweg aansluit op de Kampweg en dat er geen sprake is van verkeer op normale snelheid. Het verkeer richting Kampweg zal naar de T-splitsing toe zeer langzaam rijden. Het verkeer afkomstig van de Kampweg zal ook niet snel kunnen rijden omdat zij direct zullen inslaan naar de appartementen. Dit betekent dat de geluidsuitstraling nog minder zal zijn dan bij normale snelheid.

Geur:

In de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm) staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het Besluit NIBM

Deze AMvB legt vast wanneer een project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel fijn stof als NO2.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

- Aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM (artikel 4, lid 1, van het Besluit NIBM);
- Op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog middels berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Als de 3% grens voor PM10 of NO2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

NIBM-grens woningbouwlocaties: 3% criterium: ≤ 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en ≤ 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.



.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost-maarland
.rijckholt
.scheuider
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

Het voorliggende plan heeft betrekking op de realisatie van 10 appartementen. Hierbij wordt de bovenstaande NIBM-grens bij lange na niet overschreden. De ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de heersende luchtkwaliteit.

Achtergrondwaarden

Om aan te tonen of sprake is van een goed woon- en leefklimaat is gekeken naar de achtergrondwaarden ter plaatse van het plangebied. Deze waarden kunnen achterhaald worden middels het Grootchalige Concentratie en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN). De achtergrondwaarden aan stikstof en fijnstof op het adres van de appellanten liggen ruim onder de norm. Er is sprake van een goed woon- en leefklimaat in het kader van de luchtkwaliteit. Gelet op het voorgaande is de bijdrage als gevolg van het plan van dien aard dat geen normen worden overschreden.

Conclusie:

Daar er geen overschrijding van de normen plaatsvindt in het kader van geluid en geur, vormen deze aspecten geen inbreuk op het goede woon- en leefklimaat. Als men voorts in ogenschouw neemt, dat het bestemmingsplan op deze locatie detailhandel en horeca mogelijk maakt, kan men niet spreken over het feit dat onderhavig plan zorgt voor een verkeertoeename door de woningen. Een en ander is immers reeds (in hogere mate) in het bestemmingsplan verdisconteerd.

Zienswijze, onderdeel 2 – Verkeersafwikkeling:

"In het plan is voorts ten onrechte geen rekening gehouden met de gevolgen die de verkeersafwikkeling door de smalle Keerderweg voor cliënten tot gevolg heeft. Daarnaast is onvoldoende onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling via de Keerderweg. Vaststaat immers dat door de nieuwe ontwikkeling (het toevoegen van tien appartementen) sprake zal zijn van een toename van verkeer.

Cliënten merken op dat het gebied dat de plannen behelst verkeerstechnisch zal moeten worden ontsloten via de Keerderweg. Deze weg is echter te smal (en te druk) om deze toename aan verkeersbewegingen op te vangen.

Ten onrechte is geen onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling. In het kader van de goede ruimtelijke ordening is deze verkeersafwikkeling echter wel van groot belang voor beantwoording van de vraag of het ontwerpbesluit in overeenstemming is met de Wabo. Temeer nu de tuin van cliënten direct aansluit op de Keerderweg en cliënten de negatieve gevolgen van de te smalle weg (in combinatie met een te grote toestroom van verkeer) ondervinden. Voorts merken cliënten ook op dat naast auto's van bezoekers van het achterliggende gebied en bedrijfswagens van de ter plaatse gevestigde bedrijven, ook landbouwvoertuigen van de smalle weg gebruikmaken. Verderop aan de Keerderweg zijn immers meerder agrarische landerijen. Voornoemde cumulatie van verkeer is geenszins onderzocht. Zie onderstaand een foto van de (te) smalle Keerderweg.





.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijdsen
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost-maarland
.rijckholt
.scheuider
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

Nu sprake is van een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3 (Wabo) dient te worden getoetst of het besluit in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening. Dit veronderstelt een toets vooraf. Verzuimd is echter om te onderzoeken of de smalle Keerderweg de toename aan verkeer aankan. Een onderzoek of onderbouwing op dit punt ontbreekt. Het ontwerpbesluit is derhalve in strijd met de goede ruimtelijke ordening alsmede het zorgvuldigheidsbeginsel (artikel 3:2 Awb)."

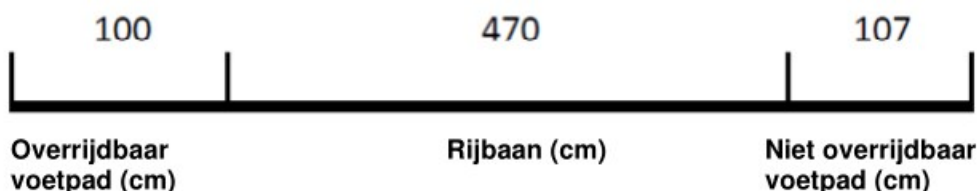
Reactie op zienswijze, onderdeel 2 – Verkeersafwikkeling:

De parkeerplaats behorende bij het appartementencomplex welke is aangesloten op de Keerderweg biedt parkeermogelijkheid voor maximaal 17 voertuigen. Het realiseren van het appartementencomplex voor 10 appartementen en bijbehorende parkeerplaatsen zal leiden tot een zeer geringe toename van het aantal verkeersbewegingen.

Zoals ook al eerder in onderdeel 1 van de zienswijze aangegeven zal de verkeersintensiteit op de Keerderweg (inclusief onderhavig initiatief) en op basis van de kengetallen en berekeningsmethodiek uit het ASVV 2021 (handboek wegontwerp en verkeersinrichtingen) 470-620 voertuigen per etmaal bedragen (waarvan slechts 56-64 verkeersbewegingen per etmaal zijn toe te wijzen aan het appartementencomplex). De Keerderweg kan volgens de CROW een maximale capaciteit aan van 3500-4500 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Hierbij wordt uitgegaan van het wegprofiel als bedoeld in paragraaf 11.2 van het ASVV 2021:

- a. Een rijbaanbreedte van 4,8 meter;
- b. Een voetpad van in totaal minimaal 2 m breed;
- c. Verhard;
- d. Geen rijbaanscheiding;
- e. Geen lengtemarkering;
- f. Aanwezigheid van openbare verlichting;
- g. Geen aparte landbouwvoorziening;
- h. Oversteken op deze weg is toegestaan;
- i. Erfaansluitingen zijn toegestaan;
- j. Geen openbaar vervoer;
- k. Ontwerpsnelheid is 30 km per uur.

Aan bovenstaande punten wordt, op punt a na (betreft in beginsel 4,7 meter), voldaan. Hierbij wordt opgemerkt dat het wegprofiel van de Keerderweg als onderstaande afbeelding is opgebouwd.



Doordat er sprake is van een overrijdbaar voetpad en een verkeersintensiteit van 470-620 voertuigen per etmaal waar 3500-4500 voertuigen per etmaal zijn toegestaan is sprake van een acceptabele verkeersveiligheid, binnen de ruimte die beschikbaar is.

Zienswijze, onderdeel 3 – Stedenbouwkundige inpasbaarheid:

"Voorts voeren cliënten aan dat de betreffende goothoogte van de woningen geenszins in overeenstemming is met de goothoogten van omringende bebouwing. Derhalve zorgt het appartementencomplex voor disharmonie in de omgeving en is het appartementencomplex niet stedenbouwkundig inpasbaar in de omgeving.

Verzuimd is, zo blijkt namelijk thans niet uit het ontwerpbesluit, om een stedenbouwkundig advies in te winnen met betrekking tot de stedenbouwkundige inpasbaarheid van de goothoogte. Nu dit zeer voluminieuze appartementencomplex gaat afwijken van de standaard in de wijk, had onderzoek naar de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid naar inziens van cliënten wel op de weg van het college gelegen."



.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijdsen
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost-maarland
.rijckholt
.scheuider
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN

Reactie op zienswijze, onderdeel 3 – Stedenbouwkundige inpasbaarheid:

Voor de stedenbouwkundige overweging met betrekking tot de overschrijding van de goothoogte wordt verwezen naar ruimtelijke afweging onder het kopje 'stedenbouwkundig' van het bestreden ontwerpbesluit:

"Het woongebouw is uitgevoerd in drie bouwlagen met een plat dak. De maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt 10 meter. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen. Het bovenste punt van de liftschacht bedraagt 10,312 meter, echter de liftschacht wordt als ondergeschikt bouwdeel aangemerkt. De daktrim van het dak bevindt zich op 9,562 meter. De bouwhoogte voldoet aldus aan de voorschriften van het bestemmingsplan.

De maximaal toegestane goothoogte bedraagt 7 meter. Gelet op het onderscheid tussen de maximale bouwhoogte van 10 meter en maximale goothoogte van 7 meter kan een gebouw van 10 meter met een schuin dak worden opgericht.

Op grond van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak wordt een 'uitbreiding' van schuin naar plat dak als bijbehorend bouwwerk beschouwd (uitbreiding van het hoofdgebouw, artikel 4, onderdeel 1 van bijlage II Bor). Op grond van het huidige bestemmingsplan kan het volledige bouwvlak worden bebouwd waarbij een aanzienlijk grotere bouwmassa mogelijk is. In die zin bestaan geen bezwaren tegen het 'plat' uitvoeren van het woongebouw met daarbij de overschrijding van de maximale goothoogte.

Daarbij wordt tevens overwogen dat in de directe nabijheid van het woongebouw zich reeds een woonzorggebouw met 36 bewonerskamers en een gebouw met 20 zorgwoningen bevinden. Beide gebouwen zijn eveneens uitgevoerd in 3 bouwlagen met een platte afwerking. Voor de realisatie van deze gebouwen is voor wat betreft de toegestane bouwhoogte van 10 meter en de toegestane goothoogte van 7 meter afgeweken van het bestemmingsplan. De bouwhoogtes van deze gebouwen bedragen 11,30 respectievelijk 10,27 meter en de goothoogtes bedragen 10,02 respectievelijk 9,68 meter. Dat is vergelijkbaar met onderhavig initiatief, waarvan zowel de bouwhoogte (daktrim) en de goothoogte (platte afwerking) 9,562 meter bedragen.

Het woongebouw sluit qua omvang, afmetingen, massa en situering aan op deze reeds bestaande gebouwen alsmede op de overige directe omgeving (sporthal, voormalig schoolgebouw). Ruimtelijk en stedenbouwkundig gezien bestaan dan ook geen bezwaren tegen het bouwplan."

Dat de goothoogte hoger is dan diverse omliggende gebouwen, betekent niet dat er automatisch een disharmonie ontstaat en dat het appartementencomplex niet stedenbouwkundig inpasbaar is in de omgeving. Het appartementencomplex is meer aan de achterzijde van de reeds bestaande bebouwing gesitueerd; een directe relatie met de reeds bestaande woningen aan de Kampweg is er niet. Uit bovenstaande stedenbouwkundige afweging uit de omgevingsvergunning blijkt dat het appartementencomplex niet leidt tot disharmonie en het appartementencomplex inpasbaar is in de omgeving.

Zienswijze, onderdeel 4 – Natura 2000 gebied op circa 400 meter:

"Tot slot merken cliënten op dat zeer nabij op circa 400 meter van de betreffende locatie zich het Natura 2000 gebied "Savelsbos" bevindt. Het is daarom niet uitgesloten dat het project leidt tot een significante overschrijding van de kritische stikstofdepositiewaarden in dit natuurgebied.

Het is van belang om voor vergunningverlening inzage te hebben of het besluit niet in strijd zal zijn met de Wet natuurbescherming (o.a. artikel 2.7 juncto artikel 2.8).

Uit het bestreden ontwerpbesluit blijkt echter dat geen, of thans onvoldoende, onderzoek is gedaan om deze strijdigheid met de Wet natuurbescherming uit te sluiten. Zo is niet



eens een Aerius-berekening uitgevoerd om te onderzoeken in hoeverre de uitstoot van stikstof in de aanleg- en gebruiksfase van (negatieve) invloed kan zijn op het nabijgelegen Natura 2000 gebied.

Kort en goed is het ontwerpbesluit daarmee in strijd met de Wet natuurbescherming en het zorgvuldigheidsbeginsel."

Reactie op zienswijze, onderdeel 4 – Natura 2000 gebied op circa 400 meter:

Bij de aanvraag is wel degelijk een Aerius-berekening voor zowel de aanleg-/bouwphase als voor de gebruiksfase uitgevoerd. Zie hiervoor de genummerde stukken 29 en 30 behorende bij het bestreden (ontwerp)besluit. Uit beide berekeningen is gebleken dat de Wet natuurbescherming niet wordt overtreden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het ontwerpbesluit.

.banholt
.bemelen
.cadier en keer
.eckelrade
.eijsden
.gronsveld
.margraten
.mariadorp
.mesch
.mheer
.noorbeek
.oost-maarland
.rijckholt
.scheuider
.st. geertruid

BLOESEM VAN HET ZUIDEN