

NOTA VAN ZIENSWIJZEN EN AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

**bestemmingsplan
“Woningbouw Julianastraat-
Emmastraat, 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	19

Zienswijzen (6)

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

A. Procedure

Het ontwerp van het bestemmingsplan "Woningbouw Julianastraat-Emmastraat, 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 Waekblad, 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	DAS Rechtsbijstand (namens omwonende 1)			25-8-2020 (per brief)
2	Omwonende 2 (tevens gemachtigde)			25-8-2020 (per brief)
3	SRK Rechtsbijstand (namens omwonende 3)			26-8-2020 (pro forma)
4	Omwonende 4			27-8-2020 (per brief)
5	St. Wijzers in Onderwijs (namens basisschool De Violier)			26-8-2020 (per brief)
6	Goorts + Coppens (namens omwonende 3, aanvulling op zienswijze 3)			07-09-2020 (per brief)

De zienswijzen zijn binnen de daartoe voorgeschreven termijn ingediend (blijkens 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. DAS Rechtsbijstand, namens omwonende 1, ingekomen d.d. 25-8-2020 (per brief)

Samenvatting zienswijze

Gebiedskenmerken

De projectlocatie ligt volgens reclamanten buiten het centrumgebied aan de rand van het dorp Echt. De omgeving wordt vooral gekenmerkt door laagbouw met maximaal 2 bouwlagen (school) en veelal vrijstaande grondgebonden woningen in 2 bouwlagen met kap.

Deze nieuwbouw is veel fors in omvang en hoogte en ook qua gebruiksintensiteit. De goothoogte wordt 14m en zou 5 bouwlagen mogelijk maken (met binnenplanse afwijkingmogelijkheid tot 15m), hetgeen reclamanten niet in de omgeving passend achten.

Privacy

De bouwhoogte en de gebruiksintensiteit dragen bij aan zicht op en inkijk in de voortuin, de woning en de zij- en achtertuin. Het woongenot wordt hiermee onevenredig benadeeld. De bouwhoogte zou dus fors bijgesteld moeten worden tot maximaal 3,5 bouwlagen (inclusief half-verzonken souterrain), waarmee ook de gebruiksintensiteit meer in overeenstemming komt met de omgeving, aldus reclamanten.

Regels aan-huis-verbonden beroepen en B&B's

De regeling voor aan huis verbonden beroepen en B&B vindt men hier ongewenst. Dus wordt verzocht deze regels te verwijderen.

Ontsluitingsweg, lichtoverlast

De ontsluitingsweg is gesitueerd tegenover de voorgevel van de woning van reclamanten. Om die reden wordt gevreesd voor lichtoverlast (via voorgevelramen) vanwege de koplampen van auto's. Omwille van het woongenot wordt verzocht deze inrit te verschuiven.

Monumentale boom

In de voorschriften van bestemmingsplan wordt niet expliciet rekening gehouden met de te behouden beeldbepalende boom. Verzocht wordt dit alsnog te regelen (ook op de verbeelding, conform de parkeerplaats).

Standpunt gemeente

Gebiedskenmerken (stedenbouw)

De projectlocatie ligt in de kern Echt, nabij de Nieuwe Markt (met onder andere het gemeentehuis, een bankgebouw, kantoren en appartementencomplexen deels boven winkels). De locatie heeft de bestemming 'Gemengd' met als functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd - 2'. Voorheen was hier een huishoudschool gesitueerd, die inmiddels gesloopt is. Op naastgelegen locaties liggen onder meer een basisschool, maatschappelijke functie(s), kantoren en een bedrijf. Laatstgenoemde functies worden vervangen door een zorgcomplex (project Mussenstraat). Er is hier kortom 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. Dit is gezien de gebiedskenmerken en huidige bestemmingen verklaarbaar en correct.

Het appartementencomplex zal straks een maximale bouwhoogte van 14m hebben. Het complex wordt opgebouwd uit 3 bouwlagen en een halfverdiepte parkeerkelder. Daarvan wordt de derde bouwlaag terugliggend gesitueerd (bedoeld voor in totaal 3 penthouses) en is de parkeerkelder deels ondergronds gebracht om de massa te beperken. De gekozen maatvoering is afgestemd op de bebouwing in de directe omgeving.

De aangrenzende bebouwing met vrijstaande woningen (overzijde weg) in 2 bouwlagen met kap mag in totaal maximaal 11m hoog worden (met binnenplanse afwijking). Met binnenplanse ontheffing 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 ook het stedenbouwkundige beeld meegewogen.

Privacy

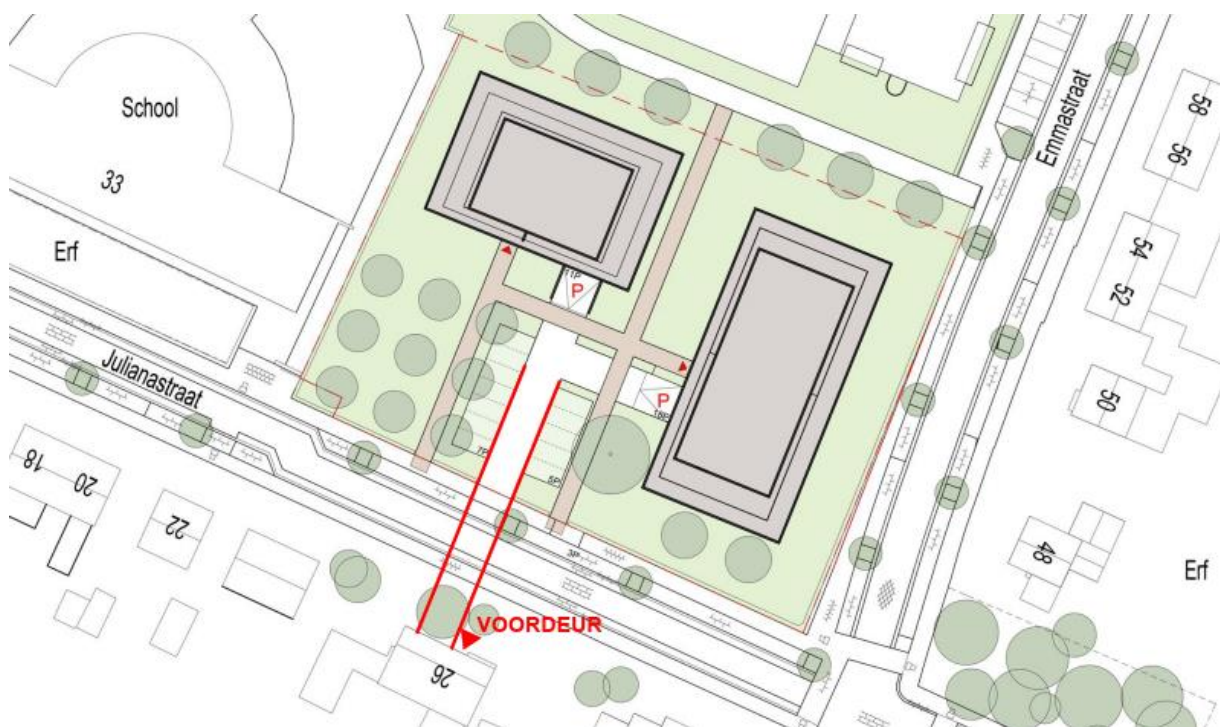
Er is -als gezegd- straks sprake van maximaal 3,5 bouwlagen in een verstedelijkt gebied. De geplande gebouwen liggen deels terug op de bouwlocatie en hebben tevens dakterrassen. Verder ligt een tweebaansweg (met parkeervakken) rondom, die een ruime afstand biedt tot de omliggende woningen. De inblik in met name de achtertuinen is dan ook naar verwachting zeer beperkt. Van een onevenredige benadeling vanwege privacy is ons inziens dan ook geen sprake. Daarbij is rekening gehouden met de bouw mogelijkheden die omwonenden zelf hebben (niet alleen de feitelijke situatie).

Regels aan-huis-verbonden beroepen, B&B's en internetwinkels

Binnen de woonbestemming is een regeling voor aan huis verbonden beroepen en bedrijven en bed & breakfast opgenomen. Hierbij dient allereerst te worden opgemerkt dat dit een standaardregeling betreft die de gemeente hanteert binnen de bestemming 'Wonen' in het stedelijk gebied. Indien aan de voorwaarden wordt voldaan, is dit gebruik rechtstreeks mogelijk. De impact is dan immers beperkt. In hoeverre in een appartementencomplex hiervan gebruik wordt gemaakt valt te bezien. Wij verwachten hiervan dus geen onevenredige belasting voor de bewoners of de omliggende omgeving.

Ontsluitingsweg, lichtoverlast

Ter plaatse van de Julianastraat is een beukenhaag aanwezig die behouden blijft, mede vanwege zijn ecologische functie en waarde. Deze haag bepaalt mede de situering van de inrit en vormt een gedeeltelijke afscherming voor lichten van in- en uitrijdend verkeer. Verder dient te worden opgemerkt dat met de huidige situering van de inrit, deze voornamelijk gericht is op het 'blinde' deel van de voorgevel van de woning naast de voordeur. Het verplaatsen van de inrit in oostelijke richting is niet mogelijk in verband met het behoud van de beeldbepalende boom. Bij een verplaatsing in westelijke richting heeft dit tot gevolg dat de inrit juist gericht zal zijn op het deel van de woning waar op de begane grond ramen aanwezig zijn. De situering van de inrit is kortom reeds geoptimaliseerd en een verplaatsing wordt niet wenselijk of haalbaar geacht. Op de navolgende afbeeldingen is het één en ander grafisch weergegeven.





Niet uitgesloten is dat 's avonds of bij donker weer desondanks enige lichtinval in de woning afkomstig kan zijn van voertuigen. Ook in de bestaande situatie was echter een uitrit ter plaatse mogelijk geweest (gemengde bestemming, voorheen huishoudschool). In zoverre vindt er vanuit juridisch-planologisch oogpunt geen verruiming van de mogelijkheden voor een inrit plaats. In het voorliggende geval is de locatie van de inrit wel specifiek vastgelegd op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Beeldbepalende boom

De gemeente kent een lijst met waardevolle bomen, die behouden moeten worden en die dus alleen met vergunning gekapt mogen worden (met evt. herplantplicht). Dit is in de Algemene Plaatselijke Verordening nader geregeld. Op de projectlocatie is een beeldbepalende boom aanwezig. In de planvorming is met deze boom rekening gehouden. De boom blijft dan ook behouden, vanwege zijn ecologische waarde.

In de regels van het bestemmingsplan noch op de verbeelding wordt hierover iets naders geregeld. Dit is binnen de gemeente Echt-Susteren ook niet gebruikelijk bij een beeldbepalende boom, waarmee kortom wordt aangesloten bij de wijze waarop op gemeentelijk niveau in bestemmingsplannen met beeldbepalende bomen wordt omgegaan. In de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer zijn concrete afspraken gemaakt over het behoud van de boom. Het plan, met inbegrip van de situering van de parkeerplaatsen, is juist zodanig aangepast dat betreffende boom behouden kan blijven. Wel zullen noodzakelijke snoeiwerkzaamheden plaatsvinden.

Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

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

Samenvatting zienswijze

Stedenbouwkundig beeld (bouwhoogte)

Gemachtigde geeft namens zichzelf en enkele mede-omwonenden aan bezwaar te hebben tegen de forse bouwhoogte, die 4 bouwlagen mogelijk maakt. Dit past niet in de directe omgeving, die hij als dorps typeert. Nu is hier maximaal 10m bouwhoogte mogelijk. De omgeving kent woningen met twee lagen en een kap of andere laagbouw (bijvoorbeeld de basisschool).

Hogere bebouwing past beter elders in Echt of zou verdeeld moeten worden over de gemeente. Hier zou maximaal 3 bouwlagen met parkeren geheel ondergronds aanvaardbaar zijn. Ook zou het gebouw langs de Emmastraat verder terug gesitueerd moeten worden. Hiermee wordt extra ruimte voor groen en openbare parkeerplekken gecreëerd.

Verkeers- en parkeerintensiteit

Met de bouw van het appartementencomplex neemt de gebruiksintensiteit toe en dus ook de verkeers- en parkeerintensiteit. Dit mede in combinatie met het naastgelegen zorgcomplex. Het woongenot en de privacy van de buurt wordt hiermee onevenredig geschaad.

Verwacht wordt ook dat daarmee de verkeersveiligheid rond de basisschool in gevaar komt.

De (openbare) parkeerruimte voor omwonenden wordt daarnaast gereduceerd. In dat verband wordt naar De Egthe verwezen.

Ook de regeling voor aan huis verbonden beroepen draagt bij aan een hogere verkeersintensiteit en zou hiermee onaanvaardbaar zijn.

Aan huis verbonden beroep

Deze regeling wil men verwijderd zien, vanwege vrees voor een hogere verkeersintensiteit.

Beeldbepalende boom

De beeldbepalende boom zou behouden moeten worden door het toevoegen van regels aan dit plan.

Standpunt gemeente

Stedenbouwkundig beeld (bouwhoogte)

Zie reactie hiervoor onder 1 (Gebiedskenmerken - stedenbouw).

In dit project is tevens voldoende ruimte gecreëerd voor groen (binnenterrein) en het parkeren vindt grotendeels halfverdiept/ondergronds plaats.

Verkeers- en parkeerintensiteit

De gemeente heeft onder meer vanwege tijdens de infoavond gemelde bestaande parkeerproblemen nog 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 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.

Parkeeronderzoek

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 auto's extra 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.

Verkeersonderzoek

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 er geen parkeerproblemen te verwachten zijn en 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.

Aan huis verbonden beroep

Zie reactie hiervoor onder 1 (Regels aan-huis-verbonden beroepen, B&B's). De regeling voor aan huis verbonden beroepen houdt ook voldoende rekening met parkeren (voorkomen parkeeroverlast).

Beeldbepalende boom

Zie reactie hiervoor onder 1 (Beeldbepalende boom).

Conclusie

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

3. 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 zijn voor de omgeving rond de ontwikkelingen (inclusief bouwplan Mussenstraat). In zoverre acht hij de bestemmingsplannen niet zorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.

Stedenbouw (volume)

De gekozen bouwvolumes (inclusief bouwplan Mussenstraat) passen verder niet in de dorpselijke 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 Mussenstraat). Maximaal 2 bouwlagen met ondergronds parkeren zijn aan de Julianastraat denkbaar.

Beeldbepalende boom

Vanwege de situering van het bouwvlak en de 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 (bouwplan Mussenstraat) 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

Reclamant wenst geen mogelijkheid voor aan huis verbonden beroepen bij het 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.

Standpunt gemeente

Omgeving

Kennelijk wordt gerefereerd aan verkeersstudie. Zie reactie hiervoor onder 2 (Verkeers- en parkeerintensiteit). Het plan is ons inziens mede in dat opzicht zorgvuldig voorbereid en gedegen gemotiveerd.

Stedenbouw (volume)

Zie reactie hiervoor onder 1 (Gebiedskenmerken - stedenbouw en Privacy).

De bebouwing ligt op ruime afstand van de omliggende woningen. Eventueel privacyverlies (inkijk) wordt om die reden niet onevenredig benadelend geacht.

Voor wat betreft de schaduwwerking c.q. bezonning 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 de woning van reclamant wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Aangezien de woning van reclamant aan de zuidkant van de Julianastraat is gelegen, is ter plaatse sowieso geen sprake van schaduwwerking als gevolg van de beoogde nieuwbouw.

Beeldbepalende boom

Zie reactie hiervoor onder 1 (Beeldbepalende boom).

Ondergronds parkeren (zorgcomplex)

Zie hiervoor onder 2 (Verkeers- en parkeerintensiteit).

Hetzelfde geldt voor bouwplan Mussenstraat. Ook hier heeft onderzoek naar verkeer en parkeren plaatsgevonden. Ook dit plan (Mussenstraat) is in dat opzicht uitvoerbaar gebleken. De plannen zijn voorts onderling afgestemd. Ondergronds parkeren bij het zorgcomplex is verder niet nodig geacht en is vanuit financieel oogpunt ook volstrekt onhaalbaar.

Aan huis verbonden beroepen

Zie reactie hiervoor onder 1 (Regels aan-huis-verbonden beroepen, B&B's).

Waardedaling, bouwschade

Voor beide bouwplannen (ook bouwplan Mussenstraat) 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

De zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

4. 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 Mussenstraat een zienswijze ingediend. De zienswijze van gemachtigde hiervoor onder 2 wordt tevens herhaald en ingelast.

Bouwhoogte

De voor dit project gekozen bouwhoogte van 14m, waar nu planologisch 10m geldt, wordt onaanvaardbaar geacht. Dit mede vanwege gevolgen voor lichtinval/schaduwwerking/bezonning, meer risico op inkijk en daarmee verminderde privacy. Dit leidt ook tot aantasting van de waarde van de woning.

Genoemde gevolgen worden kennelijk afgedaan in par. 4.6 van de toelichting (Bedrijven- en milieuzonering). Naast de afstand is de bouwhoogte relevant en dit leidt hier tot een onaanvaardbare aantasting van het woongenot, aldus reclamant.

Stedelijke inpassing

Een onderbouwning (noodzaak) voor de hogere bebouwing ontbreekt in de toelichting. De hele omgeving wordt bovendien gekenmerkt door veel lagere bebouwing. Dus ontbreekt stedenbouwkundige inpasbaarheid. Ook de gevolgen hiervan zijn niet bekeken, waarmee het plan onvoldoende is onderbouwd, aldus reclamant.

Parkeren en verkeer

Er zouden voor de woonfunctie voldoende parkeerplekken op eigen terrein komen. Echter, ook andere functies worden mogelijk gemaakt zoals een B&B en aan huis verbonden beroepen. Dit betekent extra verkeersgeneratie, die niet in het plan is meegenomen.

In het gebied komen verder openbare parkeerplekken te vervallen en in combinatie met bouwplan Mussenstraat vreest reclamant voor parkeerchaos zoals bij De Egthe.

Verder wordt gevreesd dat de verkeersgeneratie in combinatie met de nabij gelegen school tot verkeersonveilige situaties leidt.

Effecten (milieu)

Reclamant ziet het zorgcomplex (Mussenstraat) en dit bouwplan 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 bezien met het project Mussenstraat.

Standpunt gemeente

Wij verwijzen hier ook integraal naar het gemeentelijk standpunt hiervoor onder 2.

Bouwhoogte

Zie reactie hiervoor onder 1 (Gebiedskenmerken - stedenbouw) en onder 2 (Stedenbouw – volume).

Het bouwplan Julianastraat ligt tegenover de woning van reclamanten aan de overzijde van een ruime tweebaansweg met parkeervakken.

Voor wat betreft de schaduwwerking c.q. bezonning 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 de woning van reclamant wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Zie aanvullend hiervoor onder 1 (Privacy).

In paragraaf 4.6 van de toelichting (Bedrijven- en milieuzonering) gaat het om de te hanteren richtafstanden voor bestaande bedrijfsactiviteiten (hier in het bijzonder de basisschool) tot het nieuwbouwproject Julianastraat. Daarbij mogen over een weer geen belemmeringen ontstaan. Hiervan is ook niet gebleken. Het bouwplan zelf is overigens geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer.

Stedelijke inpassing

Zie reactie hiervoor onder 1 (Gebiedskenmerken - stedenbouw). In overleg met de gemeente is juist op deze locatie gekozen voor appartementen met luxe uitstraling, vandaar onder meer ook de setback met penthouses.

Het bouwplan is gezien de toelichting met bijbehorende onderzoeken zorgvuldig voorbereid en gedegen gemotiveerd.

Parkeren en verkeer

Zie hiervoor onder 2 (Verkeers- en parkeerintensiteit) en onder 1 (Regels aan-huis-verbonden beroepen, B&B's). De regeling voor aan huis verbonden beroepen houdt ook voldoende rekening met parkeren (voorkomen parkeeroverlast).

Effecten (milieu)

Zie ook hiervoor onder Bouwhoogte. Het bouwplan is geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Alle relevante aspecten van dit plan voor zijn omgeving en in relatie tot de eigen haalbaarheid zijn onderzocht (zie toelichting met onderzoeken). Hieruit vloeit voort dat het plan in alle opzichten uitvoerbaar is.

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 de appartementengebouwen en de omliggende woningen, op grond waarvan onevenredige geluidhinder niet wordt verwacht. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan de energievoorziening voor de woningen wordt nader uitgewerkt in het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvraag. De vrees voor onaanvaardbare geluidhinder vanwege warmtepompen, wordt dan ook niet gedeeld. Deze pompen en voorzieningen moeten voldoen aan de daaraan te stellen wettelijke eisen (geluid e.d.). De mogelijkheid bestaat dat in de nog te verlenen omgevingsvergunning hieromtrent nadere eisen worden gesteld (mocht dat nodig blijken).

Conclusie

Deze zienswijze leidt niet tot aanpassing van dit plan.

5. 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 plantoelichtingen 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 respectievelijk 39 parkeerplekken aan de Julianastraat). Gevreesd wordt dat dit in de ochtend voor een verkeersonveilige 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 (bijvoorbeeld 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 met name 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 (bijvoorbeeld bij asbestsanering).

Standpunt gemeente

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 verder hiervoor onder 2 (Verkeers- en parkeerintensiteit) en in bijzonder de conclusies uit de verkeersstudie (verkeersmaatregelen). De schoollocatie is in deze studie meegenomen. Specifiek voor de schoolomgeving geldt dat deze opvallender wordt 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.

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 nog 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.

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

Samenvatting zienswijze

Goede ruimtelijke ordening

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

Parkeren

Opgemerkt wordt dat vanuit het oogpunt van een zorgvuldige besluitvorming en rechtszekerheid op voorhand duidelijk dient te zijn hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd gaan worden en dit dient via een voorwaardelijke verplichting geborgd te worden in de regels.

Verder wordt opgemerkt dat in de bijlage van de regels verschillende soorten parkeercijfers zijn gepresenteerd. Onduidelijk is waarom deze zijn opgenomen aangezien nu reeds duidelijk is dat voorzien is in 24 appartementen. Tevens wordt gesteld dat uit dient te worden gegaan van de maximale

mogelijkheden van het plan, in dit geval het dure segment naar mening van reclamant, hetgeen neerkomt op een parkeernorm van 2,1 parkeerplaatsen per appartement (50 parkeerplaatsen in totaal).

Een verwijzing naar bewoning door senioren is niet aan de orde omdat geen sprake is van selectiebeleid en een verwijzing naar openbare parkeerplaatsen wordt niet acceptabel geacht, mede in relatie tot de beoogde zorgvoorziening aan de Mussenstraat.

Tot slot wordt opgemerkt dat ten onrechte niet is uitgegaan van maximale mogelijkheden omdat het bestemmingsplan aan huis verbonden beroepen en bedrijven toestaat, bed & breakfast en internetwinkels en daarnaast nog aanvullende mogelijkheden biedt middels artikel 3.6 'afwijken van de gebruiksregels'.

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 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. Daarnaast past de invulling van het plangebied niet bij het naastgelegen gebouw dat uit twee bouwlagen is opgebouwd.

Tot slot brengt de ligging van het appartementencomplex op de hoek van de Emmastraat-Julianastraat op korte afstand van de Julianastraat met zich mee dat de bezonning op de woning van reclamant wordt weggenomen en dat de privacy wordt aangetast door de directe inkijk vanuit de appartementen en het dakterras bij de penthouses.

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 17,40 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.

Planinvulling

Naar mening van reclamant is niet bepaald hoe de 24 wooneenheden verdeeld worden over de appartementengebouwen en bestaat de mogelijkheid dat het ene gebouw hoger kan worden dan het andere, hetgeen ertoe zou kunnen leiden dat de uitvoering niet stedenbouwkundig verantwoord is.

Ten aanzien van de bouwregels wordt opgemerkt dat het erop lijkt dat er een aantal standaardbepalingen zijn toegevoegd terwijl deze niet noodzakelijk zijn voor dit plan en er ook toe kunnen leiden dat het plan stedenbouwkundig niet verantwoord is. Als voorbeeld wordt genoemd de mogelijkheid om een garage te bouwen terwijl een (solitaire) garage niet past in de stedenbouwkundige visie en niet past in een parkachtige omgeving. Verzocht wordt nog eens kritisch naar de regels te kijken en af te zien van standaardregels.

Antennemasten

Verzocht wordt om de oprichting van antennemasten expliciet uit te sluiten.

Aan huis verbonden beroepen en bedrijven

Via artikel 3.5.4 en 3.5.5 worden aan huis verbonden beroepen en bedrijven mogelijk gemaakt. Via de afwijkingsbepalingen onder paragraaf 3.6 wordt allerlei bedrijvigheid in de categorie 1 en 2 toegestaan. Gesteld wordt dat als deze beroepen en bedrijven worden uitgeoefend, dit ook consequenties heeft voor de ruimtelijke uitstraling, in die zin dat het aantal verkeersbewegingen zal toenemen en meer

parkeerruimte nodig is. Bij de beoordeling of sprake is van een goede ruimtelijke ordening dient uitgegaan te worden van de maximale mogelijkheden van het plan, met inbegrip van de flexibiliteitsbepalingen.

Verder wordt opgemerkt dat het erop lijkt dat sprake is van standaardregels die aan het plan zijn verbonden zonder dat echt is nagedacht over de noodzaak van deze mogelijkheid. Gelet op de primaire doelgroep waarvoor dit complex wordt gebouwd, is het niet waarschijnlijk dat een aan huis verbonden activiteit zoals een hondentrimmer of cateraar noodzakelijk is. Het verzoek is derhalve om deze activiteiten niet toe te staan.

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 stikstofdepositie leidt.

Waardevolle boom

Reclamant merkt op dat zich binnen het plangebied een waardevolle boom bevindt, waarvan de kroon deels het parkeerterrein overspant en deels het bouwvlak. Het behoud van de boom is naar mening van reclamant in onvoldoende mate gewaarborgd.

Standpunt gemeente

Goede ruimtelijke ordening

Naar 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 waaruit de inpasbaarheid blijkt en het feit dat de Omgevingscommissie MER (welstand) het (stedenbouwkundig) ontwerp reeds beoordeeld en goedgekeurd heeft, is voldoende aandacht geschonken aan een deugdelijke belangenafweging.

Parkeren

De mening van reclamant dat vanuit het oogpunt van een zorgvuldige besluitvorming en rechtszekerheid op voorhand duidelijk dient te zijn hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd gaan worden en dat dit via een voorwaardelijke verplichting geborgd dient te worden in de regels, wordt niet gedeeld. Middels het opnemen van de parkeernormen in het bestemmingsplan is namelijk in voldoende mate verzekerd dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

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 daarom niet noodzakelijk geacht.

Per abuis is overigens nog conform het bestemmingsplan 'Stedelijk Gebied' in bijlage 1 'parkeerkencijfers' bij de regels verwezen naar ligging in 'weinig stedelijk gebied' en de stedelijke zone 'buitengebied'. Overeenkomstig de toelichting van het bestemmingsplan en het bestemmingsplan voor het bouwplan aan de Mussenstraat, dient te worden uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en stedelijke zone 'schil centrum', dit overeenkomstig de gegevens zoals deze ook door het Centraal Bureau voor de Statistiek voor de locatie worden gehanteerd.

Daarnaast is in de bijlage uitgegaan van de gemiddelde parkeerbehoefte, waarbij hiervan casusafhankelijk kan worden afgeweken indien die afwijking gedragen kan worden door een motivering. In de toelichting is in voldoende mate verantwoord waarom uitgegaan kan worden van de gemiddelde parkeernormen. Hierbij dient overigens te worden opgemerkt dat een gemeente er ook voor kan kiezen

om uit te gaan van de minimale parkeernormen, maar daar is bewust niet voor gekozen, juist om parkeerproblemen te voorkomen.

In het voorliggende geval komt het erop neer dat dient te worden voorzien in minimaal 39 parkeerplaatsen, zoals beschreven in de toelichting. Aangezien is voorzien in 41 parkeerplaatsen op eigen terrein, wordt kortom voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen voor dit plan. Hierbij dient volledigheidshalve te worden opgemerkt dat het parkeren voor bezoekers bij deze normen is inbegrepen.

Voor zover in de toelichting is verwezen naar openbare parkeerplaatsen, dient te worden opgemerkt dat op eigen terrein reeds in voldoende parkeerbehoefte wordt voorzien, waarmee wordt voldaan aan de van toepassing zijnde parkeernormen. Dit neemt niet weg dat in de directe omgeving sprake is en zal zijn van openbare parkeerplaatsen die gedurende de avond- en nachturen minder gebruikt zullen worden door bepaalde omliggende functies zoals de basisschool. Voor zover is verwezen naar deze aanvullende parkeerplaatsen, geldt dat deze geen onderdeel uitmaken van de parkeerplaatsen zoals deze op grond van de parkeernormen dienen te worden gerealiseerd. Hierin wordt op eigen terrein reeds in voldoende mate voorzien.

Verder geldt dat inderdaad geen sprake is van selectiebeleid waarbij senioren de voorkeur krijgen. Dit neemt niet weg dat het een reële verwachting is dat een aanzienlijk deel van de appartementen zal worden bewoond door senioren.

Voor wat betreft de mogelijkheden met betrekking tot aan huis verbonden beroepen en bedrijven, bed & breakfast en internetwinkels en de afwijkingsmogelijkheden zoals opgenomen in artikel 3.6 van de regels, dient allereerst te worden opgemerkt dat sprake is van een standaardregeling die de gemeente hanteert binnen de bestemming 'Wonen' in het stedelijk gebied, één en ander ook conform het in 2019 vastgestelde 'Facetbestemmingsplan Deregulering', waarin deze algemeen geldende regels zijn opgenomen.

Aan de bepalingen zijn uitdrukkelijke voorwaarden verbonden. Zo mogen geen zodanig verkeersaantrekkende activiteiten plaatsvinden die de woonomgeving onevenredig belasten en ten gevolge waarvan extra verkeersmaatregelen, waaronder parkeerplaatsen, noodzakelijk worden en mag bij een internetwinkel geen sprake zijn van afhalen van producten door klanten of verkoop van goederen aan huis en mag geen fysieke opslag en verzending van goederen plaatsvinden. In het kader van een eventueel gebruik van afwijkingsmogelijkheden dient de verkeerskundige inpasbaarheid aangetoond te worden alvorens hiervoor een vergunning kan en zal worden afgegeven. In hoeverre in een appartementencomplex hiervan gebruik wordt gemaakt valt te bezien. Hiervan wordt kortom geen onevenredige belasting voor de bewoners of de omliggende omgeving verwacht. Niet wordt ingezien waarom voor dit plan zou moeten worden afgeweken van de algemene regeling die voor woningen in het stedelijk gebied binnen de gemeente Echt-Susteren geldt.

Bouwhoogte

Zie reactie hiervoor onder 1 ('Gebiedskenmerken – stedenbouw' en 'Privacy') en onder 2 (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 hoofdgebouwen.

Planinvulling

Reclamant merkt terecht op dat niet is bepaald hoe de 24 wooneenheden verdeeld worden over de appartementengebouwen. In het kader van flexibiliteit is ervoor gekozen om alleen het maximum aantal wooneenheden vast te leggen. De vrees dat dit ertoe zou kunnen leiden dat de uitvoering niet stedenbouwkundig verantwoord is, wordt niet gedeeld. Er dient te allen tijde advies te worden gevraagd aan de Omgevingscommissie MER (welstand) en 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.

Voor wat betreft de bouwregels geldt dat inderdaad sprake is van een standaardregeling die de gemeente hanteert binnen de bestemming 'Wonen' in het stedelijk gebied, één en ander ook conform het in 2019 vastgestelde 'Facetbestemmingsplan Deregulering', waarin deze algemeen geldende regels zijn opgenomen. Mede gelet op het feit dat juist is gekozen voor deregulering en standaardisering, ziet de gemeente geen aanleiding om hiervan in het voorliggende geval af te wijken. De vrees dat deze regels kunnen leiden tot een plan dat stedenbouwkundig niet verantwoord is, wordt niet gedeeld.

Antennemasten

De gemeente ziet geen aanleiding om de oprichting van antennemasten expliciet uit te sluiten.

Aan huis verbonden beroepen en bedrijven

Zie reactie onder 'Parkeren'.

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 van het ontwerp en niet van de bestemmingsplanprocedure.

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 en het gebruik ook aardgasloos dient te blijven.

Waardevolle boom

Zie reactie hiervoor onder 1 (Beeldbepalende boom).

Conclusie

Deze zienswijze leidt tot aanpassing van dit plan, met dien verstande dat in de algemene afwijkingsregels de bouwhoogte van hoofdgebouwen 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 hoofdgebouwen.
- 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.
- In bijlage 1 'parkeerkencijfers' bij de regels is de verwijzing naar ligging in 'weinig stedelijk gebied' en de stedelijke zone 'buitengebied' aangepast naar de stedelijkheidsgraad 'matig stedelijk' en stedelijke zone 'schil centrum'.

Toelichting

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

Bijlagen

- Verkeersstudie

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