Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan D'r Pool

1. ZIENSWIJZEN

1.1 Inleiding

Met ingang van 16 februari 2023 heeft gedurende 6 weken het ontwerpbestemmingsplan "D'r Pool" ter inzage gelegen. Van deze terinzagelegging is op 15 februari 2023 kennisgeving gedaan in het Gemeenteblad (2023/62894). Een beknopte kennisgeving van de terinzagelegging is diezelfde dag in de rubriek Stadsjournaal geplaatst.

Gedurende die periode zijn drie zienswijzen ingediend:

1. [Reclamant 1/zienswijze 1]
2. [Reclamant 2/zienswijze 2]
3. [Reclamant 3/zienswijze 3]

De Provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben overigens laten weten geen aanleiding te zien een zienswijze in te dienen.

NB deze versie van de Nota van Zienswijzen wordt geanonimiseerd voor (digitale) inzage. Daarom worden de hiervóór genoemde zienswijzen en de indieners daarvan verder aangeduid als respectievelijk zienswijze 1 t/m 3 en reclamant 1 t/m 3.

1.2 Ontvankelijkheid

Algemeen
Alle drie de zienswijzen zijn ingediend per e-mail, welke e-mails zijn ingediend binnen de geboden, wettelijke reactietermijn van 6 weken. In de kennisgeving is vermeld dat zienswijzen zowel schriftelijk als mondeling konden worden ingediend door éénieder. Dit is ook in overeenstemming met de eisen die de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht stellen. Uit de Algemene wet bestuursrecht volgt dat het verzenden van een bericht aan een bestuursorgaan alleen mogelijk is voor zover dat bestuursorgaan kenbaar heeft gemaakt dat die weg is geopend (art. 2:15 Awb). Met andere woorden en in dit geval: zienswijzen kunnen alleen per e-mail worden ingediend indien de gemeente Kerkrade expliciet heeft besloten en bekend heeft gemaakt dat dat mogelijk is.

Beleidsregel elektronisch berichtenverkeer gemeente Kerkrade 2023
Gedurende de inzagetermijn is de Beleidsregel elektronisch berichtenverkeer gemeente Kerkrade 2023 vastgesteld (d.d. 8 maart 2023), bekendgemaakt (d.d. 17 maart 2023) en in werking getreden (d.d. 18 maart 2023). De mogelijkheid voor het indienen van een zienswijze per e-mail is daarmee in de loop van de inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan ontstaan, namelijk op 18 maart 2023. Hierna wordt per zienswijze toegelicht wat de juridische consequenties daarvan zijn en hoe daar in deze nota mee wordt omgegaan.

Zienswijze 1
Deze zienswijze is ingediend per e-mail op 21 februari 2023 en daarmee vóór het vaststellen en in werking treden van de Beleidsregel elektronisch berichtenverkeer gemeente Kerkrade. Het indienen van een zienswijze per e-mail was op dat nog niet mogelijk, gelet op het eerder aangehaalde artikel 2.15 Awb. Daarom is per brief van 2 maart 2023 tot het einde van de inzagetermijn gelegenheid geboden de zienswijze

alsnog schriftelijk in te dienen, omdat anders de zienswijze buiten beschouwing zou moeten worden gelaten. Van die mogelijkheid is géén gebruik gemaakt, maar ondertussen is gelet op de vaststelling en inwerkingtreding van de eerder aangehaalde beleidsregel wél de mogelijkheid ontstaan om per email een zienswijze in te dienen. Gelet op die omstandigheden is de zienswijze formeel niet ontvankelijk, maar zal deze zienswijze hierna wel van inhoudelijk commentaar voorzien en zo alsnog worden meegenomen in de besluitvorming.

Zienswijze 2
Deze zienswijze is per e-mail ingediend op 27 maart 2023. Die zienswijze is niet voorzien van inhoudelijke gronden, maar er wordt verzocht om een termijn van vier weken om de termijn inhoudelijk aan te vullen. De pro forma zienswijze is ingediend ná de vaststelling en inwerkingtreding van de eerder aangehaalde beleidsregel. Er is ingestemd met het verzoek en gelegenheid geboden voor een inhoudelijke aanvulling van de zienswijze tot en met 26 april 2023, binnen welke termijn de aanvullende zienswijze ook is ontvangen. Deze zienswijze is daarmee ontvankelijk.

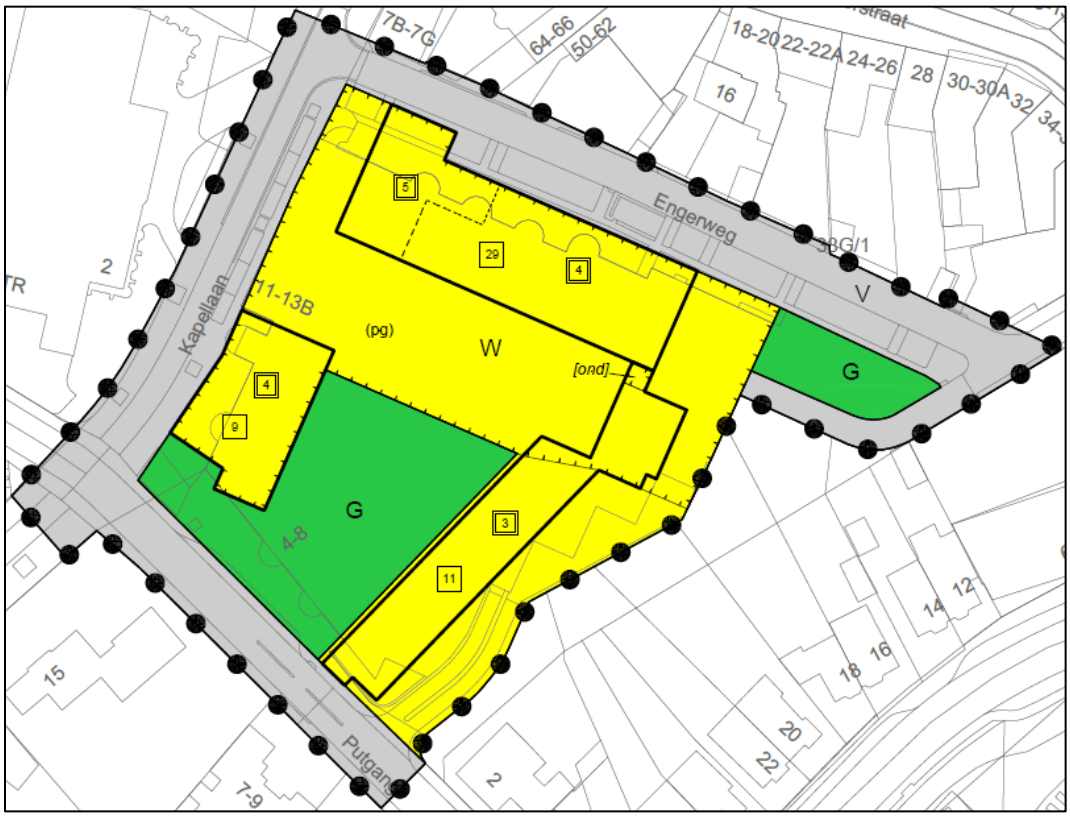
Zienswijze 3
Deze zienswijze is per e-mail ingediend op 28 maart en daarmee ingediend binnen de geboden termijn en ná de vaststelling en inwerkingtreding van de eerder aangehaalde beleidsregel. Naderhand zijn nog aanvullingen ingediend op 25 april 2023 en 27 juni 2023. Nu de eerste reactie is ingediend binnen de geboden termijn en daarmee ontvankelijk is, mogen na afloop van de termijn aanvullingen worden ingediend, mits dergelijke aanvullingen niet onredelijk laat worden ingediend. Van dat laatste is hier geen sprake. De aanvullingen worden daarom meegenomen in de inhoudelijke beoordeling van de ingekomen zienswijzen in deze nota.

1.3 Vooraf: aanpassing plan

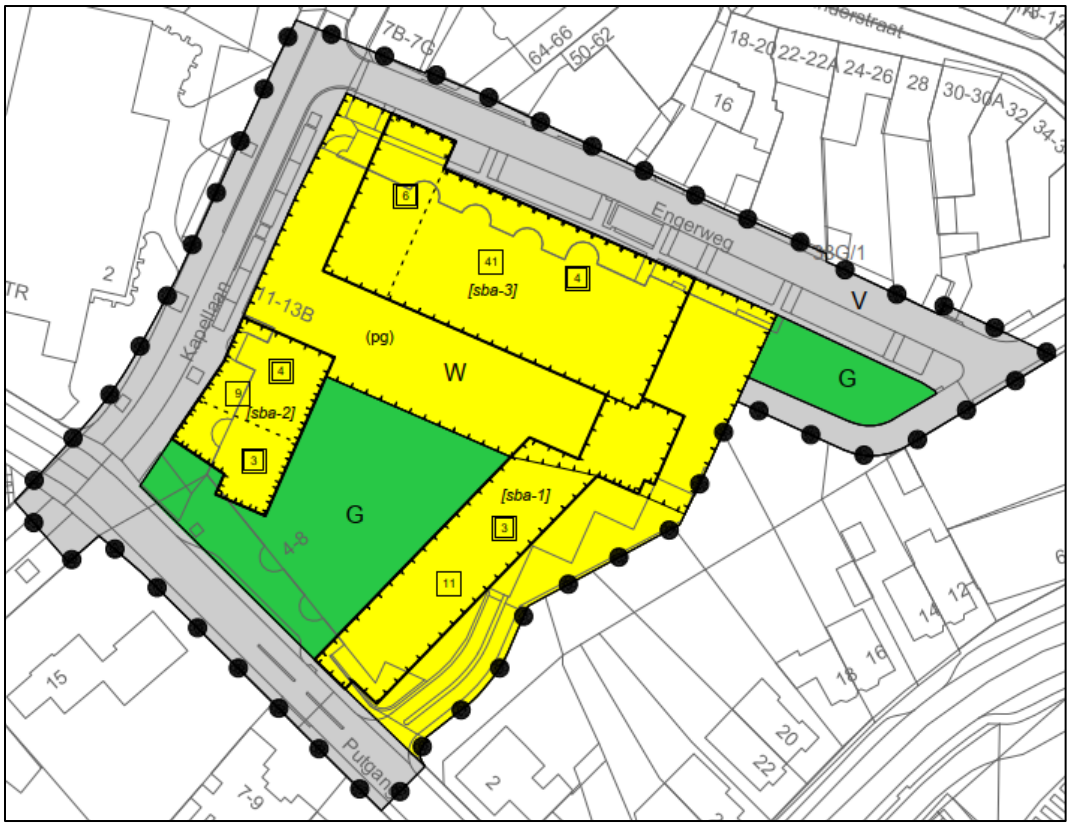
Tussen de periode van inzage van het ontwerpbestemmingsplan en het opstellen en afronden van deze notitie met de beantwoording van de zienswijzen ter vaststelling door de gemeenteraad, zijn de inzichten ten aanzien van het planvoornemen gewijzigd. Om tegemoet te komen aan de grote belangstelling vanuit de markt voor de in plan voorziene woningen, is onderzocht of de toevoeging van extra woningen mogelijk is, zonder afbreuk te doen aan de wens om tot een kwalitatief goede invulling van het plangebied te komen. Daarmee kan ook de financiële haalbaarheid van het plan worden verbeterd. Dat heeft geleid tot:

- een groter aantal *maximaal* toelaatbare woningen van 61 in plaats van 50. Dit als gevolg van een ophoging van het aantal woningen binnen het bouwvlak langs de Engerweg van 30 naar 41.
- Een maximum aantal van 6 bouwlagen op de hoek Engerweg / Kapellaan (was maximaal 5 bouwlagen in ontwerpbestemmingsplan);
- een verruiming van het bouwvlak langs de Engerweg, waardoor dit circa 6 meter is verruimd in zuidelijke richting (richting binnenterrein);
- een verruiming van het bouwvlak ten behoeve van de stadswoningen, waardoor dit circa 2 meter is verruimd in westelijke richting (richting binnenterrein);
- een afname van het maximum aantal bouwlagen van de urban villa's van maximaal 4 naar maximaal 3 bouwlagen voor circa de helft van de oppervlakte van het bouwvlak.

Navolgende afbeeldingen maken deze wijzigingen inzichtelijk door een vergelijking tussen het ontwerpbestemmingsplan en het vast te stellen bestemmingsplan.



Uitsnede verbeelding ontwerpbestemmingsplan



Uitsnede verbeelding vast te stellen bestemmingsplan

De toelichting op het vast te stellen bestemmingsplan en de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken zijn afgestemd op dit nieuwe planvoornemen. Volledigheidshalve worden hierna beknopt de bevindingen weergegeven met betrekking tot de voornaamste aspecten: verkeer, privacy/inkijk en geluid.

Verkeersbewegingen als gevolg van het plan

Als gevolg van de toename van het aantal woningen van maximaal 50 naar maximaal 61 woningen neemt ook het aantal verkeersbewegingen toe. Uitgaande van de kengetallen van de CROW (ASVV2021) gaat het dan om de volgende aantallen als weekdaggemiddelde:

	Kencijfer weekdaggemiddeld *(sterk stedelijk, schil centrum)*			**Totaal bij 50 woningen**		**Totaal bij 61 woningen**	
Functie	**min**	**max**		**min**	**max**	**min**	**max**
Appartement, koop, duur	6,4	7,2	Bij 39 appartementen	249,6	280,8		
			Bij 50 appartementen			320	360
Huis, koop, tussen/hoek	6,4	7,2	*11 stadswoningen*	70,4	79,2	70,4	79,2
Totaal				**320**	**360**	**390,4**	**439,2**

Uitgaande van de gebruikelijke omrekenfactor van 1,11 gaat het dan als werkdaggemiddelde om:

- Bij maximaal 50 woningen → minimaal 355,2 en maximaal 399,6;
- Bij maximaal 61 woningen → minimaal 433,3 en maximaal 487,5;

Als worst case-scenario gaan we verder uit van het werkdaggemiddelde, afgerond op 488 bewegingen. Dit aantal is ook gehanteerd in de geactualiseerde onderzoekrapporten (geluid en stikstof) en die laten kortgezegd geen belemmeringen zien.

Als gevolg van de toename van het aantal woningen van maximaal 50 naar maximaal 61 neemt het aantal verkeerbewegingen – uitgaande van het werkdaggemiddelde – met circa 88 toe.

Daar staat tegenover dat het aantal verkeerbewegingen dat – uitgaande van dezelfde CROW kencijfers (ASVV2021) – het voormalige complex D'r Pool genereerde, aanzienlijk meer bedroeg:

	Kencijfer weekdaggemiddeld *(sterk stedelijk, schil centrum)*			**Totaal**	
Functie	**min**	**max**		**min**	**max**
Zwembad (1.155 m2 bassin)	26,4	31,8	*Per 100 m^2 bvo*	304,9	367,3
Bowlingbanen (8 banen)	10,2	16	*Per baan*	81,6	128,0
Fitnesscentrum, incl sauna (2500m^2 bvo)	21,7	27,2	*Per 100 m^2 bvo*	542,5	680
Gymzaal (490 m^2 bvo)	8,0	10,3	*Per 100 m^2 bvo*	39,2	50,5
Meander (3 behandelkamers)	11,5	16,2	*Per behandelkamer*	34,5	48,6
Audicien (155 m^2)	10,0	12,4	*Per 100 m^2 bvo*	15,5	19,2
Totaal				**1.018,2**	**1.293,6**

Wanneer op basis van deze gegevens en de gebruikelijke omrekenfactor het werkdaggemiddel aantal bewegingen wordt berekend gaat het om minimaal 1.130 en maximaal 1.436 bewegingen.

Gezien het voorgaande neemt het verkeer tussen de oude situatie en de nieuwe situatie dus sterk af. Uitgaande van het hiervoor bepaalde *minimale* aantal verkeerbewegingen in de oude situatie (circa 1.130 bewegingen werkddaggemiddeld) en het *maximale* aantal verkeersbewegingen in de nieuwe situatie (circa 488 bewegingen werkdaggemiddeld) wordt het aantal bewegingen meer dan gehalveerd.

Daarbij moet wel worden opgemerkt dat *feitelijk* een verschuiving plaatsvindt van in ieder geval een deel van de verkeersbewegingen. De hoofdtoegang van de parkeergarage in de oude situatie was gesitueerd aan de Putgang. Een tweede toegang was gesitueerd aan de Engerweg. De eerste toegang komt de vervallen en de tweede toegang wordt de enige toegang in de nieuwe situatie. Van belang is dat er in *planologisch opzicht* geen enkel beletsel was in de oude situatie om de toegang aan de Engerweg intensiever te gebruiken. *Feitelijk* zal dus wel een verandering in de verkeersituatie optreden. Het maximum aantal verkeersbewegingen dat werkdaggemiddeld wordt voorzien op basis van kengetallen (488) zal in de praktijk echter niet tot knelpunten leiden. De Engerweg betreft een erftoegangsweg waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (ETW30), net als de Kapellaan. Een dergelijke weg kan een verkeersintensiteit tot 4.000 verkeersbewegingen per etmaal veilig verwerken.[1] Hoewel geen concrete verkeerstellingen voor de Engerweg en Kapellaan beschikbaar zijn, kan redelijkerwijs worden gesteld dat de huidige verkeersbewegingen hoofdzakelijk verkeer van en naar aangrenzende percelen betreft en die

[1] Zoals ook blijkt uit de uitspraak van de Raad van State inzake bestemmingsplan Rolduckerveld, d.d. 20 september 2023, nr ECLI:NL:RVS:2023:3551

voor wat betreft aantal, vermeerderd met de maximaal 488 bewegingen als gevolg van dit plan bij lange na niet in de buurt zullen komen bij de 4.000 verkeersbewegingen die veilig kunnen worden verwerkt.

Volledigheidshalve is ook onderzocht of het verkeer dat gebruik maakt van de toegang tot de parkeergarage leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting op woningen waarvan de tuin grenst aan deze toegangsweg. Dat blijkt niet het geval. De geluidsbelasting op de gevels van die woningen varieert tussen de 35 en 44 dB. Op één punt betreft het 45 dB. Dat leidt niet tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als opgenomen in de Wet geluidhinder, dan wel een overschrijding van hetgeen in de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009) als een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt aangehouden, te weten een etmaalwaarde van 45 tot 50 dB.

Privacy/inkijk

Als gevolg van de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan worden de afstanden tussen de in het bestemmingsplan opgenomen bouwvlakken en de omliggende bestaande woningen niet kleiner. Afstanden tussen deze bouwvlakken en de perceelsgrens van omliggende woningen bedraagt in geen enkel geval minder dan 5 meter, waardoor bij de toepassing van ramen in naar de perceelsgrens gerichte geveldelen geen strijdigheden ontstaan met hetgeen daarover is opgenomen in het Burgerlijk Wetboek (artikel 5:50 BW). Voor wat betreft de afstand tussen de nieuwe bouwvlakken en omliggende woningen geldt dat de afstand tussen het nieuwe bouwvlak ter hoogte van de hoek Engerweg en de Kapellaan het kortst is met circa 8 meter. De afstanden tussen de bouwvlakken voor de appartementen langs de Engerweg en de stadswoningen enerzijds en de bestaande woningen aan de Stationsstraat variëren van circa 44 tot circa 57 meter. Ter referentie: de breedte van de Markt bedraagt 45 tot 50 meter. De afstand tussen het bouwvlak van de Urban Villa en de bestaande woning op de hoek Kapellaan / Putgang bedraagt circa 35 meter.

In een stedelijke omgeving zoals hier aan de orde is enige inkijk niet te voorkomen en ook inherent aan het wonen in een dergelijke omgeving. Daarbij is ook van belang dat op basis van het geldende bestemmingsplan ook reeds op korte afstand tot of zelfs in de perceelsgrenzen kon worden gebouwd tot 10 meter hoog. Los van hoe de ramen in het complex waren uitgevoerd, stond het bestemmingsplan er niet aan in de weg dat ramen zodanig werden uitgevoerd dat dit ook tot inkijk had kunnen leiden, voor zover dat feitelijk niet het geval is geweest. Gelet op de afstanden tussen de opgenomen bouwvlakken enerzijds en de hiervoor genoemde afstanden tot de perceelsgrenzen en nabijgelegen woningen anderzijds leidt het planvoornemen niet tot onaanvaardbare inkijk. Daarbij is ook van belang dat aan de Engerweg en Kapellaan al enkele appartementencomplexen van meerdere bouwlagen en de Hamboskliniek (9 bouwlagen) aanwezig zijn die al een bepaalde vorm van inkijk met zich meebrengen. Bovendien is op de meeste omliggende percelen opgaand groen aanwezig wat de inkijk beperkt.

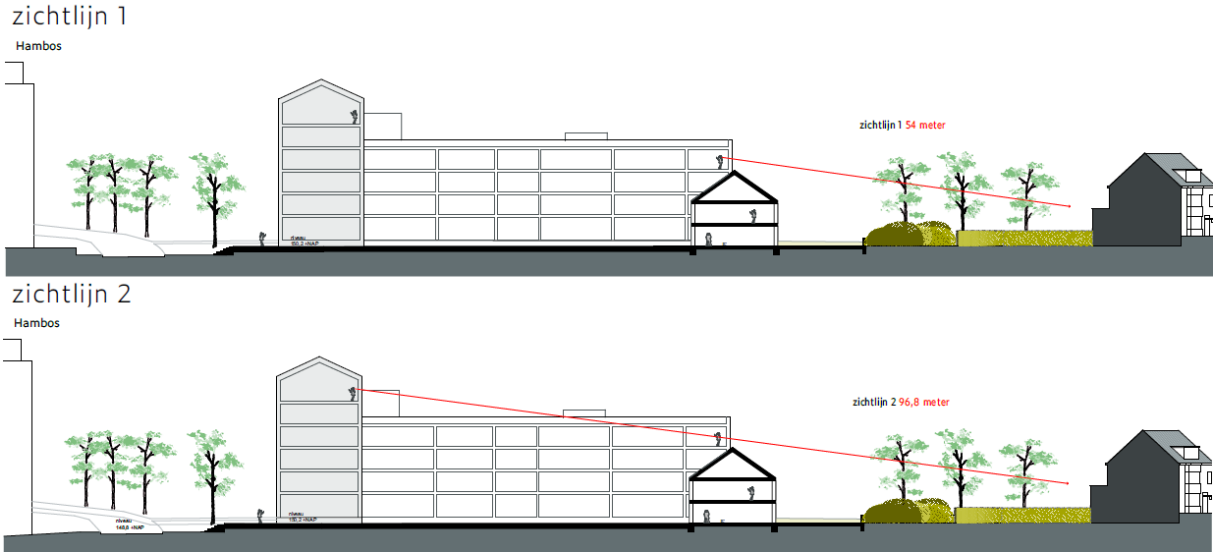
Concreet ten aanzien van het toestaan van een extra, 6^{e} bouwlaag op de hoek Kapellaan / Engerweg geldt dat dit niet leidt tot een onaanvaardbare toename van inkijk. Voor het complex aan de overzijde van de Engerweg (hoek Engerweg/Kapellaan) geldt dat het ontwerpbestemmingsplan al voorzag in mogelijkheden om te bouwen in 5 bouwlagen en dat ook op basis van het geldende bestemmingsplan hier al kan worden gebouwd tot 10 meter hoog (3 tot 4 bouwlagen). Bovendien ligt ook de Hamboskliniek op relatief korte afstand, die impact heeft op de inkijk in deze woningen. Het toevoegen van een 6^{e} bouwlaag heeft daarom geen onevenredig nadelige gevolgen.

Voor wat betreft de woningen aan de Stationsstraat of de Putgang geldt dat ook geen sprake is van onevenredig nadelige gevolgen om dat de afstand tussen het gebied waar in maximaal 6 lagen mag worden gebouwd en de percelen c.q. de woningen tientallen meters groot zijn en voorts de zichtlijnen worden beperkt of onderbroken door de overige bebouwing. De afstand tussen het gebied waar tot 6 bouwlagen

hoog mag worden gebouwd en de bestaande woningen aan de Stationsstraat bedraagt circa 100 meter. Ter referentie: de Markt is circa 100 meter lang. Over dergelijke afstanden is in alle redelijkheid en in een stedelijke omgeving geen sprake meer van onaanvaardbare inkijk.

Hieronder zijn ter illustratie enkele afbeeldingen uit de uitgevoerde zichtlijnenstudie opgenomen, de volledige studie, als uitgevoerd door Martens Willens & Humblé Architecten is als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan opgenomen.





Plattegrond met de zichtlijnen die in beeld zijn gebracht in de bijlage en ter illustratie twee afbeeldingen van zichtlijnen zoals in de zichtlijnenstudie in beeld zijn gebracht

Gezien het voorgaande kunnen enige gevolgen voor inkijk / privacy niet worden uitgesloten, maar zijn die gevolgen niet zodanig dat daaraan een doorslaggevend belang moet worden toegekend. Waar aan de orde wordt bij de beantwoording van de zienswijzen verder op dit aspect ingegaan.

Geluid

Voor wat betreft geluid zijn een aantal facetten van belang wanneer het gaat om de aanpassingen die in het bestemmingsplan worden aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:

1. Geluidsbelasting wegverkeerslawaai op de gevels van de nieuwe woningen

Als gevolg van de wijziging van de bouwvlakken en het aantal bouwlagen is opnieuw beoordeeld of de geluidsbelasting vanwege wegverkeer op de gevels van de nieuwe woningen nog voldoet aan de wettelijke kaders (Wet geluidhinder). Dat is het geval. Dat niet op alle gevels wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bleek al bij het onderzoek ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan. Daarom is parallel aan de inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan ook een ontwerpbesluit hogere grenswaarde ter inzage gelegd. Uit de actualisatie van het onderzoek blijkt dat als gevolg van de wijzigingen geen toename van de geluidsbelasting op de gevels van de nieuwe woningen optreedt.

2. Geluidsbelasting toegangsweg parkeergarage op bestaande woningen

Zoals al eerder in deze nota aangehaald is volledigheidshalve ook de geluidbelasting van verkeer dat gebruik maakt van de toegang tot de parkeergarage op de woningen waarvan de tuin grenst aan die toegangsweg in beeld gebracht. Daarbij is (worst case) uitgegaan van 488 verkeersbewegingen per etmaal (werkdaggemiddelde). Dat leidt niet tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als opgenomen in de Wet geluidhinder, dan wel een overschrijding van hetgeen in de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009) als een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt aangehouden, te weten een etmaalwaarde van 45 tot 50 dB.

3. Cumulatieve geluidsbelasting eventuele warmtepompen op gevels woningen

Een derde aspect dat van belang is, is de cumulatieve geluidsbelasting van eventueel toe te passen warmtepompen met buitenunits. De geluidbelasting van warmtepompen op woningen is sinds 1 januari 2024 primair gereguleerd via het Besluit bouwwerken leefomgeving, op dit punt als opvolger van Bouwbesluit 2012. Die regels hebben betrekking op de maximaal toelaatbare belasting per warmtepomp, die niet meer mag bedragen dan 40 dB op de perceelsgrens met een naastgelegen woning of op een te openen raam of deur van een aangrenzend appartement. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is ook onderzocht of de toepassing van warmtepompen kan leiden tot een dusdanige cumulatieve geluidsbelasting dat geen sprake meer is van een goede ruimtelijke ordening. Op dat punt is ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan een onderzoek uitgevoerd.

Ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan is – zoals hier ook het geval is – kan nog niet goed kan worden bepaald óf er warmtepompen met een buitenunit worden toegepast, welke type warmtepompen dat betreft en waar ze zullen worden opgesteld. Zo'n onderzoek is daarom altijd indicatief van aard. In plaats van het actualiseren van het onderzoek zoals dat is opgesteld ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan, wordt daarom gekozen voor het vastleggen van de maximale cumulatieve geluidsbelasting in de planregels en op die manier te borgen dat bij de toepassing van warmtepompen bij omliggende woningen sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Er wordt daarom een planregel toegevoegd die bepaalt dat de cumulatieve geluidsbelasting van de binnen het plangebied toe te passen warmtepompen op de gevels van omliggende bestaande woningen niet meer

mag bedragen dan 45 dB. Daarmee wordt het uitvoeren van het onderzoek doorgeschoven naar het moment van vergunningverlening, het moment waarop wél bekend is welke pomp wordt toegepast, op welke plek de buitenunit wordt geplaatst, etc. Door in de planregels te voorzien in een maximale cumulatieve belasting op de gevels van omliggende bestaande woningen wordt de in dat onderzoek te hanteren norm vastgelegd én wordt geborgd dat maatregelen moeten worden getroffen door bijvoorbeeld het plaatsen van een omkasting, wanneer die norm niet wordt gehaald. Wanneer uit het onderzoek – als onderdeel van de vergunning – blijkt dat niet aan die norm kan worden voldaan, is de aanvraag immers in strijd met het bestemmingsplan.

Conclusie en afweging wijzigingen ten opzichte van ontwerpbestemmingsplan

Gezien het voorgaande leiden de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan niet tot wezenlijk andere ruimtelijke effecten en voorziet het plan met de voorziene wijzigingen nog steeds in een goede ruimtelijke ordening.

1.4 Inhoudelijke behandeling

Hierna worden de ingekomen zienswijzen beknopt samengevat en van commentaar voorzien. Hoewel de gronden omwille van de leesbaarheid beknopt zijn samengevat, is bij de beoordeling daarvan de volledige inhoudelijke tekst van de zienswijze meegewogen. Voorts is niet strikt de volgorde van de gronden gevolgd zoals ze in de zienswijze aan de orde worden gesteld, maar worden samenhangende gronden waar mogelijk ook in samenhang met elkaar behandeld.

Zienswijze 1

Opmerking 1
In het bestemmingsplan wordt voorzien in middeldure en dure huurwoningen en dure koopwoningen, waaraan in Kerkrade geen grote behoefte bestaat. Er bestaat juist behoefte aan (betaalbare) huur- en koopappartementen in of nabij het centrum. Reclamant stelt voor te voorzien in woningbouw in de vorm van een hofje, wat ook ruimte biedt voor een uitvalbasis voor thuiszorg.

Reactie
Zoals uit de toelichting op het bestemmingsplan – met name paragraaf 3.2.4 – blijkt, voorziet het plan wel degelijk in een behoefte, gebaseerd op een actueel behoefteonderzoek van Stec. Verder is van belang dat aan het bestemmingsplan een aantal stappen vooraf is gegaan. Het vloeit voort uit een stedenbouwkundig plan met beeldkwaliteitsplan dat is geselecteerd na een prijsvraag van waaruit dit ontwerp als beste uit de bus is gekomen en nadien op onderdelen is geoptimaliseerd. Het stedenbouwkundig plan is vastgesteld door de gemeenteraad op 16 november 2022, samen met de Grond- en opstalexploitatie voor de herontwikkeling. Een invulling in de vorm van een hofje past niet binnen het stedenbouwkundig plan en is ook onvoldoende concreet onderbouwd in de zienswijze, waardoor dit niet kan worden beoordeeld op de ruimtelijke aanvaardbaarheid daarvan.

Opmerking 2
In het bestemmingsplan ontbreekt een duidelijke beschrijving van parkeermogelijkheden voor de nieuwe bewoners.

Reactie
In paragraaf 2.3 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de gevolgen van het plan voor de parkeerbalans. Uitgaande van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, deel I (GVVP) komt de parkeerbehoefte bij 50 woningen uit op 89 parkeerplaatsen. De parkeernormen als opgenomen in het GVVP zijn aan evaluatie toe. De daarin opgenomen normen gaan uit van de maximale normen als geadviseerd door de CROW. De CROW werkt echter met een bandbreedte door het noemen van een minimum en een maximumnorm.

Gebleken is dat het hanteren van de maximumnorm in de praktijk tot (theoretische) knelpunten leidt om te kunnen voorzien in voldoende parkeerplaatsen volgens die norm, terwijl die knelpunten zich in de praktijk - bij een lager aantal parkeerplaatsen - niet voordoen. Bovendien draagt een overschot aan parkeerplaatsen niet bij aan het stimuleren van lopen of fietsen bij relatief korte reisafstanden of het gebruik van OV. Juist voor locaties in het centrum als hier aan de orde, dicht bij alle voorzieningen, is sprake van minder afhankelijkheid van de auto. Concreet voor de locatie D'r Pool speelt ook de beperkte ruimte een rol, gezien de ligging in de centrum. Parkeren zal daarom grotendeels ondergronds moeten plaatsvinden, hetgeen vanuit het oogpunt van de nagestreefde beeldkwaliteit ook de wens is. Dat brengt echter aanzienlijke kosten met zich mee, met name voor eventuele openbare/bezoekersparkeerplaatsen binnen de voorziene stallingsgarage. Ook beperkt ondergronds bouwen de mogelijkheden om het

(openbare) gebied binnen het plangebied klimaatadaptief in te richten, bijvoorbeeld ten aanzien van de opvang en zo mogelijk infiltratie van hemelwater.

Gezien het voorgaande zijn de parkeernormen nader bekeken en is ook bezien of op andere wijze dan op eigen terrein de parkeerbehoefte kan worden opgevangen, zonder (onevenredige) parkeerhinder te laten ontstaan. Dat heeft geleid tot het - voor dit project - hanteren van een afwijkende parkeernorm, waarbij voor de appartementen een lagere norm wordt gehanteerd (1,2 ipv 1,8 pp per woning en daarmee nog boven de door de CROW geadviseerde minimumnorm van 0,9), maar voor de stadswoningen juist een iets hogere norm (2 ipv 1,8 pp per woning). Zoals beschreven in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan, leidt dat bij een aantal van 50 woningen tot een aantal te realiseren parkeerplaatsen van 69. Deze plaatsen worden gerealiseerd in een ondergrondse parkeergarage. Zoals eerder in deze nota beschreven wordt het aantal maximaal binnen het plangebied te realiseren woningen opgehoogd tot 61 woningen. Daarmee komt het aantal te realiseren parkeerplaatsen op 82 parkeerplaatsen. Ook deze aantallen kunnen worden gerealiseerd in de voorziene ondergrondse parkeergarage. Dat ook in dit aantal parkeerplaatsen wordt voorzien is geborgd in de regels van het bestemmingsplan (zie algemene bouwregels, artikel 7).

Conclusie
Gezien het voorgaande is de zienswijze formeel niet ontvankelijk en leidt deze zienswijze inhoudelijk ook niet tot een wijziging van het plan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Zienswijze 2

Opmerking 1
Reclamant vreest voor een onevenredige aantasting van diens woon- en leefklimaat door verlies van privacy. Dit aangezien op grond van het nieuwe bestemmingsplan kan worden gebouwd op een kortere afstand tot diens perceel dan hetgeen het vooralsnog geldende bestemmingsplan toestaat en er een hogere bouwhoogte wordt toegelaten dan in het geldende bestemmingsplan het geval is. Ook houdt het beoogde gebruik voor wonen volgens reclamant een intensivering van de gebruiksmogelijkheden in ten opzichte van de huidige situatie c.q. het vooralsnog geldende bestemmingsplan, waardoor de conclusie in de toelichting dat de inkijk aan de zijde van de Putgang nauwelijks wijzigt, feitelijk onjuist is.

Reactie
In de huidige situatie is een groot complex aanwezig dat de voorziene bestemmingsvlakken Wonen en Groen vrijwel geheel beslaat. De bebouwde oppervlakte neemt als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan dus aanzienlijk af, gelet op de afbakening van de bestemming Wonen en de bijbehorende bouwvlakken. Zoals onderstaande uitsnede van het ontwerpbestemmingsplan met luchtfoto laat zien, veranderen de afstanden van de bebouwing tot het perceel van reclamant minimaal en ter hoogte van de woning en tuin van reclamant zijn de afstanden juist groter, omdat de Urban Villa op grotere afstand van diens woning ligt dan het (voormalige) complex D’r Pool.



Projectie ontwerpbestemmingsplan over luchtfoto (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Ook verdwijnt een lange aaneengesloten gevel met veel glas aan de zijde van het perceel van reclamant en komen daarvoor twee aanzienlijk kleinere bouwmassa's terug, met daar tussenin een openbare, groene ruimte.

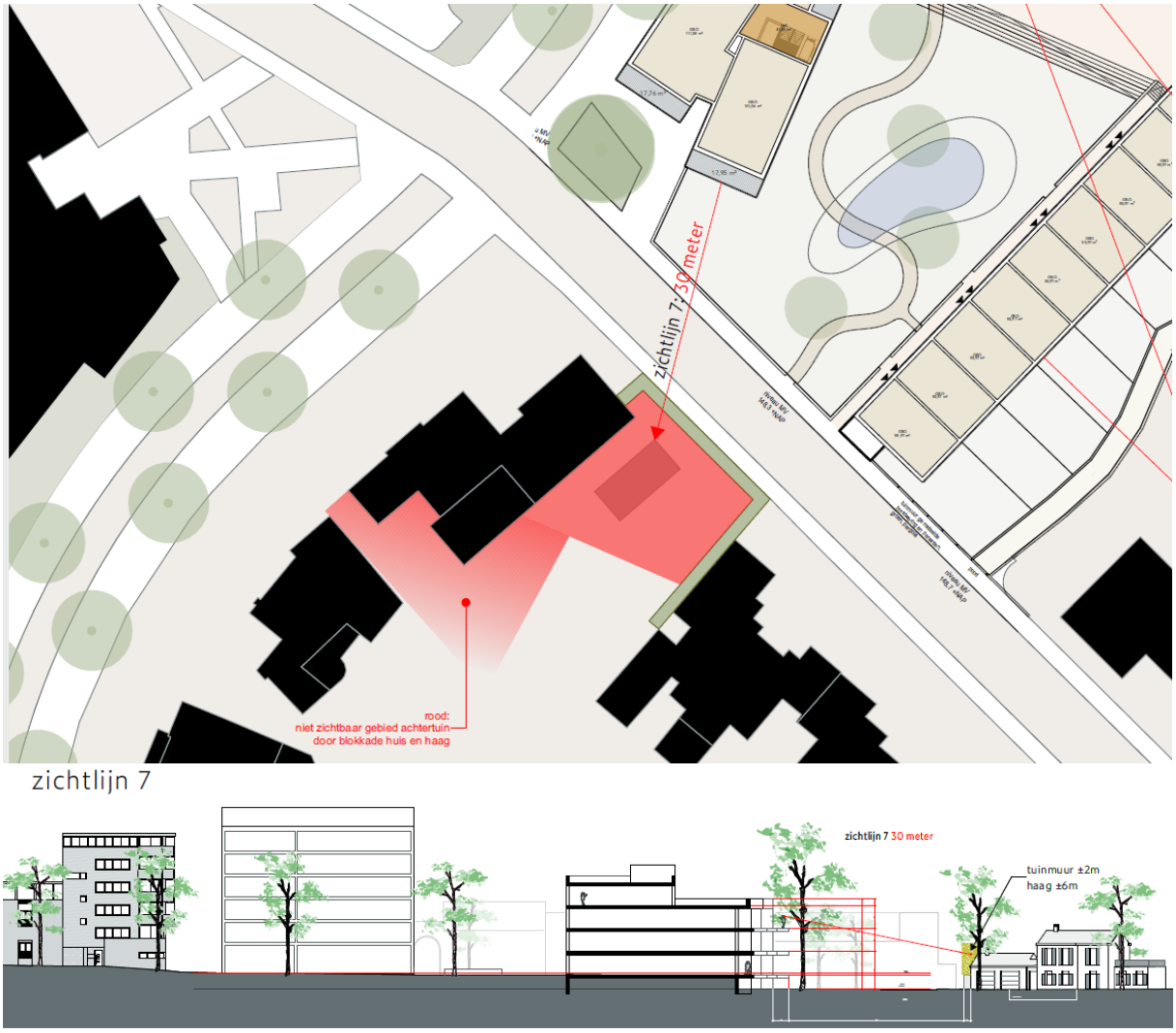


Huidige langgerekte gevel complex D'r Pool met veel glas op met name de eerste verdieping

Bovendien is een eventueel zicht vanuit het plangebied in de woning of tuin van reclamant niet of nauwelijks mogelijk, gelet op de oriëntatie van de woning van reclamant (enkel een deel van de zijgevel van de woning met weinig glasoppervlak is richting het plangebied gekeerd, met daartussen nog een garage) en gelet op de aanwezige tuinmuur (circa 2,5 meter hoog) met haag (circa 6 meter hoog). Gelet op het beperkte zicht vanuit het plangebied, de verbetering van de situatie (per saldo) ten opzichte van de huidige situatie en de situering van het plangebied in een centrumomgeving (enige inkijk is inherent aan de ligging

van de woning in een stedelijke omgeving) is onzes inziens geen sprake van onevenredige gevolgen van het planvoornemen voor de privacy van reclamant.

Navolgende uitsnedes uit de bijgevoegde zichtlijnenstudie laten ook zien dat de gevolgen voor het zicht in de tuin beperkt zijn. De aanwezige bebouwing en haag schermen het zicht in de tuin al grotendeels af (rode zone). Uit de opgenomen dwarsdoorsnede kan ook worden afgeleid dat zicht op perceel van reclamant vanuit de zesde bouwlaag op de hoek Kapellaan / Engerweg niet aan de orde is, aangezien de Urban Villa die zichtlijn blokkeert.



Plattegrond en doorsnede met de zichtlijn perceel reclamant

Voor wat betreft de bouwhoogte geldt dat op basis van het geldende bestemmingsplan “Kerkrade Oost III” binnen het plangebied tot 10 meter hoog mag worden gebouwd. De voorziene grondgebonden woningen in het zuidoostelijk deel van het plangebied mogen uit maximaal 3 bouwlagen bestaan, wat met 3,5 meter per bouwlaag overeenkomt met een hoogte van 10,5 meter. Afdekking met een kap is mogelijk, maar ligt niet voor de hand in combinatie met 3 bouwlagen. Reëel is een uitvoering bestaande uit twee bouwlagen met een kap óf drie bouwlagen met een platte afdekking. Dit wordt daarom ook als zodanig aangepast in het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerp. In alle gevallen geldt dat geen sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van de privacy van reclamant gelet op de eerder aangehaalde argumenten, maar ook gelet op de situering en oriëntatie van deze woningen ten opzichte van het perceel van reclamant

(nauwelijks direct zicht). Bovendien wordt de toegelaten massa aanzienlijk kleiner, in vergelijking met het complex D'r Pool.

Het complex met de urban villa's (appartementen) in het zuidwestelijk deel van het plangebied mocht op basis van het ontwerpbestemmingsplan uit 4 bouwlagen bestaan. Dat leidt dan tot een hoogte van maximaal 14 meter. Dat wordt echter gewijzigd door voor het zuidelijk deel van dit complex een hoogte van maximaal 3 bouwlagen toe te staan en voor het noordelijk deel maximaal 4 bouwlagen toe te staan. Ook wordt de mogelijkheid om dit complex te voorzien van een kap geschrapt ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Het gevolg daarvan is dat de bouwhoogte van het gebouw dat het dichtst op de woning van reclamant wordt gebouwd afneemt en daarmee die bouwhoogte ook meer overeenkomt met de huidige situatie. Ook ligt tussen het plangebied en het perceel van reclamant nog een openbare (gebiedsontsluitings)weg (Putgang) die van invloed is op de privacy.

Het standpunt dat het gebruik wordt geïntensiveerd wordt niet gedeeld. In de huidige situatie – planologisch en ook feitelijk tot het moment van sluiting van het complex – zijn de gebruiksmogelijkheden met onder meer een zwembad, bowling, sportcentrum, etc ruim, met aanzienlijk meer verkeersaantrekkende werking en met meer bezoekers dan bij woningen het geval is. Bovendien liggen het plangebied en het perceel van reclamant in het stedelijk centrum van Kerkrade en zijn ze omgeven met andere gebouwen met een intensief gebruik, zoals de Hamboskliniek en het woonzorgcomplex Kapelhof, waardoor deze wijziging van gebruik – al zou je dat zien als een intensivering van het gebruik – niet onevenredig is.

Alles overziend zijn de gevolgen voor de privacy reclamant beperkt en niet zodanig dat die onevenredig nadelig zijn c.q. in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening.

Voorgestelde wijziging ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:

- aanpassing bouwregels urban villa's: geen afdekking met een kap, enkel platte afdekking;
- aanpassing bouwregels grondgebonden stadswoningen: geen drie bouwlagen met een kap, maar óf twee bouwlagen met een kap óf drie lagen met een platte afdekking.
- Aanpassing bouwregels appartementen langs Engerweg: platte afdekking of een kap met een maximale helling van 30 graden.

Opmerking 2

Bij de beoordeling van de inkijk en de waarborging van de privacy is ten onrechte rekening gehouden met een bestaande tuinmuur van 2,5 meter hoog en een haag van 9,5 meter hoog op het perceel van reclamant. Er geldt in planologisch opzicht immers geen instandhoudingsverplichting voor deze muur en haag en die kan dus – door reclamant – op ieder gewenst moment worden verwijderd. Er is daarom sprake van een onevenredige aantasting van de privacy van reclamant.

Reactie

Deze tuinmuur en haag – die overigens circa 6 meter hoog is – zijn gerealiseerd en worden in stand gehouden door reclamant zelf. Het eventueel verwijderen daarvan ligt daarom binnen de invloedssfeer van reclamant zelf. Bovendien zijn gezien de reactie op opmerking 1 – ook indien de muur en haag buiten beschouwing worden gelaten – de gevolgen voor diens privacy niet zodanig dat het plan onevenredig nadelige gevolgen oplevert voor reclamant dan wel dat dit in strijd met een goede ruimtelijke ordening moet worden geacht. Er bestaat daarom ook geen aanleiding te voorzien in een instandhoudingsplicht voor de muur en haag, mocht dat al mogelijk zijn.

Opmerking 3

Er wordt gelet op het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, deel I (GVVP) voorzien in te weinig parkeerplaatsen, aangezien in de parkeergarage slechts 69 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, terwijl er volgens het GVVP 89 nodig zijn. Voor het hanteren van een andere parkeernorm (1,2 ipv 1,8 per woning) worden geen ruimtelijk relevante en valide argumenten gebruikt, er is naar een vanuit financieel oogpunt wenselijk norm toegerekend. Dat klemt nu in het GVVP juist duidelijk is aangegeven waarom in Kerkrade de maximumnormen van de CROW gehanteerd en geen bandbreedte met een minimum- en een maximumnorm, namelijk het relatief hoge autobezit. Het ontwerpbestemmingsplan en concreet artikel 7.1 van de planregels is op dit punt in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Een en ander zal leiden tot een toename van de parkeerdruk in het openbaar gebied, wat ten koste gaat van het goed woon- en leefklimaat van reclamant en andere omwonenden.

Reactie

In paragraaf 2.3 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de gevolgen van het plan voor de parkeerbalans. Uitgaande van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, deel I (GVVP) komt de parkeerbehoefte bij 50 woningen inderdaad uit op 89 parkeerplaatsen. De parkeernormen als opgenomen in het GVVP zijn echter aan evaluatie toe. De daarin opgenomen normen gaan uit van de maximale normen als geadviseerd door de CROW, er is niet voorzien in een bandbreedte. De CROW werkt echter met een bandbreedte door het noemen van een minimum en een maximumnorm.

Gebleken is dat het hanteren van de maximumnorm in de praktijk tot (theoretische) knelpunten leidt om te kunnen voorzien in voldoende parkeerplaatsen volgens die norm, terwijl die knelpunten zich in de praktijk - bij een lager aantal parkeerplaatsen - niet voordoen. Bovendien draagt een overschot aan parkeerplaatsen niet bij aan het stimuleren van lopen of fietsen bij relatief korte reisafstanden of het gebruik van OV. Juist voor locaties in het centrum als hier aan de orde, dicht bij alle voorzieningen, is sprake van minder afhankelijkheid van de auto. Concreet voor de locatie D'r Pool speelt ook de beperkte ruimte een rol, gezien de ligging in de centrum. Parkeren zal daarom grotendeels ondergronds moeten plaatsvinden, hetgeen vanuit het oogpunt van de nagestreefde beeldkwaliteit ook de wens is. Ook beperkt ondergronds bouwen de mogelijkheden om het (openbare) gebied binnen het plangebied klimaatadaptief in te richten, bijvoorbeeld ten aanzien van de opvang en zo mogelijk infiltratie van hemelwater. Ter plaatse van een ondergrondse parkeerkelder met betonnen dek kan immers geen infiltratie plaatsvinden. Ondergronds bouwen brengt verder aanzienlijke kosten met zich mee, met name voor eventuele openbare/bezoekersparkeerplaatsen binnen de voorziene stallingsgarage. Financiële motieven hebben zeker een rol gespeeld bij het bepalen van de parkeernorm, maar dat is zeker niet het enige argument geweest, zoals uit het voorgaande blijkt.

De raad heeft als bevoegd gezag in deze daarom voor deze ontwikkeling – vooruitlopend op de uit te voeren evaluatie van de parkeernormen in het GVVP deel 1 – andere normen vastgesteld, waarbij voor de appartementen inderdaad een lagere norm wordt gehanteerd (1,2 ipv 1,8 pp per woning), maar voor de stadswoningen juist een hogere norm gehanteerd (2 ipv 1,8 pp per woning). Beide normen liggen binnen de bandbreedte die wordt gevormd door de door CROW geadviseerde minimale en maximale parkeernorm. Toepassing van die normen leidt bij een aantal woningen van 50 – zoals voorzien in het ontwerpbestemmingsplan – tot een aantal te realiseren parkeerplaatsen van 69. Zoals eerder in deze nota is aangeven wordt het maximaal aantal te realiseren woningen opgehoogd tot 61. Bij dat aantal woningen zijn 82 parkeerplaatsen nodig (50 appartementen à 1,2 pp en 11 stadswoningen à 2 pp) deze plaatsen kunnen nog steeds worden gerealiseerd in de voorziene ondergrondse parkeergarage.

Deze parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk voor de bewoners, maar in de parkeernormen/kengetallen is ook een aandeel bezoeksparkeren opgenomen. Bezoekersparkeren zal echter hoofdzakelijk worden

opgevangen in de openbare ruimte. Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat er in de omgeving van het plangebied geen knelpunten zijn. Ook is van belang dat de parkeervoorzieningen in het centrum worden aangepakt als onderdeel van de versnellingsaanpak voor woningbouw, waarbij infraprojecten worden aangepakt. In dat kader worden de mogelijkheden voor bezoekersparkeren geoptimaliseerd nabij het station, aan de zijde van de Hambosweg, met een nieuw te realiseren brug om die parkeerplaats beter te verbinden met het centrum. Voor de uitvoering van die aanpak is door het Rijk subsidie beschikbaar gesteld, waardoor ook de uitvoerbaarheid van die oplossing is verzekerd. Op dit moment vindt verdere uitwerking van dit plan plaats, waarbij enkele tientallen extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, op loopafstand van dit plangebied.

Gezien het voorgaande liggen er wel degelijk ruimtelijke motieven ten grondslag aan het besluit tot het hanteren van een lagere parkeernorm, wordt geen onevenredige parkeerhinder voorzien als gevolg van het planvoornemen en is er ook geen aanleiding om aan te nemen dat het woon- en leefklimaat van reclamant en andere omwonden (onevenredig) wordt aangetast. Tot slot is van belang dat het bestemmingsplan voorziet in maximale planologische mogelijkheden en daar is de toelichting ook op is afgestemd. Dat de parkeerplaatsen ook worden gerealiseerd is geborgd in de regels. Elke vergunningaanvraag wordt getoetst aan deze regels, op basis van hetgeen wordt aangevraagd.

Opmerking 4

Er is in het bestemmingsplan en het uitgevoerde onderzoek met betrekking tot de cumulatieve geluidbelasting van warmtepompen ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat warmtepompen op de kortst mogelijk afstand tot omliggende woningen kunnen worden gesitueerd. Ook is niet door middel van een voorwaardelijke verplichting een maximaal toelaatbare cumulatieve belasting vastgelegd in de planregels. Gezien het voorgaande is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Reactie

Zoals eerder in deze nota reeds is aangegeven (zie paragraaf 1.3), wordt de geluidbelasting van warmtepompen op woningen is sinds 1 januari 2024 primair gereguleerd via het Besluit bouwwerken leefomgeving, op dit punt als opvolger van Bouwbesluit 2012. Die regels hebben betrekking op de maximaal toelaatbare belasting per warmtepomp, die niet meer mag bedragen dan 40 dB op de perceelsgrens met een naastgelegen woning of op een te openen raam of deur van een aangrenzend appartement. In het kader van dit bestemmingsplan is ook onderzocht of de toepassing van warmtepompen kan leiden tot een dusdanige cumulatieve geluidsbelasting (de geluidsbelasting van die pompen samen) dat geen sprake meer is van een goede ruimtelijke ordening.

Dat onderzoek is nog gebaseerd op de mogelijkheden die het ontwerpbestemmingsplan bood. Aangezien in dit stadium niet goed kan worden bepaald óf er warmtepompen met een buitenunit worden toegepast, welke type warmtepompen dat betreft en waar ze zullen worden opgesteld, blijft zo'n onderzoek altijd indicatief. In plaats van het actualiseren van het onderzoek zoals dat is opgesteld ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan, wordt daarom gekozen voor het vastleggen van de maximale cumulatieve geluidsbelasting in de planregels en op die manier te borgen dat bij de toepassing van warmtepompen bij omliggende woningen sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Er wordt daarom een planregel toegevoegd die bepaalt dat de cumulatieve geluidsbelasting van de binnen het plangebied toe te passen warmtepompen op de gevels van omliggende bestaande woningen niet meer mag bedragen dan 45 dB. Daarmee wordt ook tegemoet gekomen aan de zienswijze van reclamant. Zie op dit punt ook paragraaf 1.3 van deze nota.

Toch geeft het onderzoek wel al inzicht in wat er in de praktijk aan geluidsbelasting is te verwachten. Er is gekozen voor een situering die aansluit bij de huidige praktijk van toepassen van warmtepompen. Bij appartementen is dat veelal plaatsing op het dak, maar ook plaatsing aan de gevel is onderzocht. Bij de

grondgebonden stadswoningen is dat aan de achtergevel. Hoewel er in dat onderzoek geen toetspunten zijn opgenomen ter plaatse van gevels van omliggende woningen, kan uit het rapport wel worden afgeleid dat de cumulatieve belasting geen onevenredig nadelige gevolgen heeft ter plaatse van de bestaande woningen. Zo is voor de meest nabijgelegen woning (Putgang 2) de situering van de warmtepompen aan de achtergevel van de grondgebonden stadswoningen van belang dat de geluidbelasting op 2 meter afstand van de achtergevel nog 50 dB(A) bedraagt en op de perceelsgrens (circa 9,5 meter afstand) nog maar circa 40 dB(A) bedraagt. Dat is geen onaanvaardbare belasting. Daarbij is ook van belang dat de afstand van de perceelsgrens tot de woning Putgang 2 ook nog circa 8 meter bedraagt, waardoor de belasting op de gevel nog een stuk lager en aanvaardbaar zal zijn.

De plaatsing van de warmtepompen op de urban villa's geeft – bezien vanuit de woning van reclamant – inderdaad niet het worst case-scenario weer, aangezien de warmtepompen in theorie ook aan de gevel kunnen worden gemonteerd die het dichtst bij de woning van reclamant is gesitueerd. Toch kan uit de afbeeldingen op pagina's 6 en 9 van het onderzoek (bijlage 10 bij de toelichting) en de tekstuele toelichting daarop (met name pagina 5) worden opgemaakt dat de warmtepompen op 8 meter afstand niet meer tot geluidsbelastingen van meer dan 45 dB meter leiden.

De afstand tussen de perceelsgrens van reclamant en de grens van het bouwvlak voor de appartementen die het dichtst bij die perceelsgrens is gelegen, bedraagt circa 18 meter en de afstand tot de woning van reclamant circa 35 meter. Er kan daarom redelijkerwijs worden gesteld dat de cumulatieve belasting van warmtepompen op het perceel, dan wel op de gevel van de woning van reclamant niet tot een onaanvaardbare geluidsbelasting zal leiden.

Als eerder reeds vermeld wordt dus een planregel toegevoegd die bepaalt dat de cumulatieve geluidsbelasting van de binnen het plangebied toe te passen warmtepompen op de gevels van omliggende bestaande woningen niet meer mag bedragen dan 45 dB. Daarmee wordt het uitvoeren van het onderzoek doorgeschoven naar het moment van vergunningverlening, het moment waarop wél bekend is welke pomp wordt toegepast, op welke plek de buitenunit wordt geplaatst, etc. Door in de planregels te voorzien in een maximale cumulatieve belasting op de gevels van omliggende bestaande woningen wordt de in dat onderzoek te hanteren norm vastgelegd én wordt geborgd dat maatregelen moeten worden getroffen door bijvoorbeeld het plaatsen van een omkasting, wanneer die norm niet wordt gehaald. Wanneer uit het onderzoek – als onderdeel van de vergunning – blijkt dat niet aan die norm kan worden voldaan, is de aanvraag immers in strijd met het bestemmingsplan. Daarmee zijn de belangen van reclamant geborgd.

Voorgestelde wijziging ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:
- Toevoegen regel cumulatieve geluidsbelasting gevels bestaande woningen

<u>Opmerking 5</u>
Reclamant nodigt de raad uit voor minnelijk overleg om tot maatregelen te komen ter waarborging van diens privacy.

Reactie
Voorafgaand aan het opstellen en in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan hebben diverse gesprekken plaatsgevonden met omwonenden, waarbij ook zorgen zijn geuit over inkijk/privacy. In het kader van het stedenbouwkundig plan is daaraan waar mogelijk tegemoet gekomen. Zoals uit de reactie op de vorige opmerkingen blijkt zijn de gevolgen voor de privacy van reclamant beperkt en bestaat geen aanleiding aanvullende maatregelen te treffen. Op het moment dat verdere uitwerking van het bouwplan

plaatsvindt zal zo nodig wel afstemming plaatsvinden en kan worden bezien of uitvoeringsmaatregelen mogelijk en wenselijk zijn.

Conclusie
Gezien het voorgaande is de zienswijze deels ongegrond, maar wordt op enkele punten tegemoetgekomen aan de zienswijze voor het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen.

Zienswijze 3

Opmerking 1
Reclamant stelt dat omwonenden te laat zijn betrokken in de planvorming.

Reactie
Dit project is opgestart in 2021, na instemming van het college met de startnotitie. Vervolgens is op basis van het winnende prijsvraagontwerp (vastgesteld 15 januari 2022) op 17 november 2022 het stedenbouwkundig plan vastgesteld. Parallel daaraan is ook het ontwerpbestemmingsplan, dat op 31 januari 2023 door het college vrijgegeven voor inzage. Gedurende dit proces heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden met omwonenden. Er is een drietal bijeenkomsten georganiseerd en er is een zestal informatie-flyers verspreid over zowel het winnende prijsvraagontwerp, het stedenbouwkundig plan, het ontwerpbestemmingsplan en de doorgevoerde aanpassingen in het nu voorliggende vast te stellen bestemmingsplan.

Op deze wijze zijn omwonenden geïnformeerd, maar door omwonenden gedane suggesties, opmerkingen en aanpassingsvoorstellen alsmede gemaakte bezwaren etc. van omwonenden zijn op hun inhoud beoordeeld, gewogen en vervolgens voor zover mogelijk ook meegenomen in de verdere uitwerking van de plannen in de diverse stadia.

Opmerking 2
Reclamant vraagt de gemeente haar rol vanuit toezicht en handhaving in te vullen gedurende de realisatie van het plan door de aannemer. Dit is ook noodzakelijk vanuit archeologisch oogpunt.

Reactie
De gemeente Kerkrade neemt haar rol en verantwoordelijkheid, zowel als eigenaar van het perceel en opdrachtgever voor de sloop van het huidige complex. De gemeenteraad stelt met voorliggend bestemmingsplan de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied vast (gebruiks- en bouwmogelijkheden). Later zal het college van burgemeester en wethouders als bevoegd gezag de vergunningaanvragen toetsen, de betreffende vergunningen (indien aan de orde) verlenen en vervolgens toezicht houden op de uitvoering conform die vergunningen, voor zover ze die rol en (wettelijke) taak heeft op basis van het op dat moment geldende wettelijke stelsel.

Voor wat betreft eventuele archeologische waarden verwijzen wij naar paragraaf 4.12.2 van de toelichting op het bestemmingsplan. Dat het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft is feitelijk onjuist. Die is deels laag en deels middelhoog. Zoals is onderbouwd in de toelichting worden geen archeologische waarden meer verwacht, behoudens eventuele dieper dan 4 meter ingegraven sporen. Dat rechtvaardigt echter geen nader onderzoek. Bij zogenoemde toevalsvondsten geldt een wettelijke meldingsplicht (artikel 5.10 Erfgoedwet 2016). Dat vraagt niet om actief toezicht gedurende de sloop/bouw.

Opmerking 3
Reclamant vreest voor een verdere toename van verkeersintensiteiten in de Stationsstraat en de daarmee samenhangende geluidsbelasting. Reclamant heeft daarover de afgelopen jaren al meermaals haar zorgen

uitgesproken richting gemeente. In januari 2023 zijn nieuwe geluidsbelastingskaarten vastgesteld en op basis daarvan zou in 2024 een actieplan worden opgesteld waarin maatregelen worden onderzocht c.q. benoemd in het kader van de aanpak van geluid vanwege wegverkeer. Dat is voor reclamant te laat. Reclamant stelt dat onvoldoende is onderzocht wat de gevolgen van het plan zijn voor de verkeerintensiteiten in de Stationsstraat. Dat dient in cijfers te worden uitgedrukt. Daarbij worden ook opmerkingen gemaakt in relatie tot het Verkeersmodel Parkstad Limburg. Die gegevens dateren uit 2018, terwijl meer actuele cijfers zouden kunnen worden gebruikt of zouden kunnen worden gegenereerd door middel van metingen, onder andere ter hoogte van de woning van reclamant.

Op vragen die zijn gesteld in de Commissie Grondgebied en Economische Zaken tijdens de behandeling van het stedenbouwkundig ontwerp, het beeldkwaliteitsplan en de grond- en opstalexploitatie is geantwoord dat de Stationsstraat nog voldoende restcapaciteit kent voor een de toename van de verkeersintensiteit. Die constatering kan volgens reclamant niet worden gedaan wanneer daarbij de geluidsbelasting op de gevel van de woningen wordt betrekken. Die moet op basis van gegevens op icinity.nl en aan de zogenoemde methode Miedema in de huidige worden gekwalificeerd als ‘slecht’.

Reactie
Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de effecten van het planvoornemen enerzijds en de bestaande situatie en de als gevolg daarvan ervaren hinder. In het kader van dit bestemmingsplan dient te worden onderzocht wat de ruimtelijk relevante gevolgen daarvan zijn en in hoeverre die zich verdragen met een goede ruimtelijke ordening. Voor wat betreft de verkeerseffecten is dit plan niet van invloed op de huidige verkeersintensiteiten in de Stationsstraat, dan wel de inrichting daarvan. Wel is relevant wat de extra verkeersgeneratie van het plan is.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 2.3) is ingegaan op de verkeerseffecten van het plan. Daaruit blijkt dat de in het ontwerpbestemmingsplan beoogde maximaal 50 woningen samen leiden tot maximaal 310 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. Rekening houdend met een omrekenfactor van 1,11 voor het bepalen van het maatgevend werkdagetmaal gaat het om circa 344 verkeersbewegingen per werkdagetmaal. De verkeersbelasting op een piekuur betreft doorgaans 10% van de verkeersgeneratie gedurende een werkdagetmaal, waardoor de verkeersgeneratie tijdens dat uur circa 34 verkeersbewegingen bedraagt. Voornoemde aantallen per etmaal, maar ook tijdens piekuren, kunnen goed worden afgehandeld via de Engerweg en verdere wegen. Het vast te stellen bestemmingsplan gaat uit van een hoger aantal woningen, te weten maximaal 61 woningen. Zoals reeds uiteengezet in paragraaf 1.3 van deze nota gaat het in dat geval gaat het om maximaal 439 bewegingen per weekdagetmaal en 488 per werkdagetmaal. Gedurende het piekuur gaat het dan om circa 49 bewegingen. Ook deze aantallen kunnen goed worden afgehandeld via de Engerweg en verdere wegen, zoals blijkt uit paragraaf 1.3 van deze nota.

Daarbij is ook van belang dat een zwembad en de overige in het voormalige complex ondergebrachte functies aanzienlijk meer verkeer hebben gegeneerd. Zoals reeds uiteen is gezet in paragraaf 1.3 van deze nota gaat het – uitgaande van kencijfers van de CROW – om minimaal 1.130 en maximaal 1.436 per etmaal werkdaggemiddeld. Daarmee neemt het aantal verkeersbewegingen rondom het plangebied per saldo dus fors af ten opzichte van de (planologisch) bestaande situatie.

Een deel van het verkeer zal worden afgewikkeld via de Putgang en vervolgens via het bovenste deel van de Stationsstraat (en vice versa), een ander deel zal via het onderste deel van de Stationsstraat worden afgewikkeld (en vice versa), of via de Caspar Sprokelestraat. Vooropgesteld: hoe de verdeling van de genoemde verkeersbewegingen over deze routes ook is, ten opzichte van de huidige planologische situatie (maatschappelijke bestemming) en de tot voor kort feitelijke situatie is sprake van een forse afname van het aantal verkeersbewegingen.

Voor wat betreft de verkeersintensiteiten zoals die volgen uit het actuele regionale verkeersmodel gaat het bij het bovenste deel van de Stationsstraat (tussen Putgang en Einderstraat) om 3.700 verkeersbewegingen per etmaal. Dit betreft de bestaande situatie, al zit daar (mogelijk) ook nog een deel verkeer ten gevolge van het huidige complex D'r Pool in. Eventuele geluidsoverlast die met voornoemd aantal verkeersbewegingen gepaard gaat is géén gevolg van onderhavig planvoornemen en daarom ook niet bepalend voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen en het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woning van reclamant.

Wat wel relevant is in het kader van dit bestemmingsplan, zijn eventuele gevolgen van de verkeersgeneratie van het plan op de gevelbelasting van bestaande woningen. Gelet op de hiervoor genoemde verkeersintensiteiten op de Stationsstraat (3.700 per etmaal) en de berekende verkeergeneratie als gevolg van het planvoornemen (maximaal 344 per etmaal werkdaggemiddeld uitgaande van de situatie als voorzien in het ontwerpbestemmingsplan en maximaal 488 per etmaal werkdaggemiddeld uitgaande van 61 woningen zoals voorzien in het vast te stellen bestemmingsplan), kan worden berekend welke gevolgen die worst case kan hebben voor de geluidsbelasting op de woning van reclamant vanwege verkeer over de Stationsstraat, namelijk: 10 * log (4044/ 3700) = 0,4 dB uitgaande van de situatie als voorzien in het ontwerpbestemmingsplan en 10 * log (4188/ 3700) = 0,5 dB uitgaande van de situatie als voorzien in het vast te stellen bestemmingsplan.

Een verschil van minder dan 1 dB is niet waarneembaar, zoals ook is bevestigd in jurisprudentie[2]. Bovendien betreft het géén reëel scenario, aangezien dit scenario ervan uitgaat dat alle verkeer van en naar het plangebied via het bovenste deel van de Stationsstraat wordt afgehandeld (en dus niets via het onderste deel van de Stationsstraat of Casper Sprokelestraat) én er dan geen rekening wordt gehouden met de forse afname van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het sluiten van het complex D'r Pool.

Gezien het voorgaande leidt vaststelling van het plan niet tot onaanvaardbare verkeerseffecten voor reclamant en levert het te generen verkeer – uitgaande van het hiervoor geschetste fictieve worst case scenario – geen waarneembaar verschil op voor de geluidsbelasting op de woning van reclamant.

Opmerking 4

De gemeente dient te onderzoeken op welke wijze de geluidsbelasting op de gevel van de bestaande woningen en in die woningen doelmatig kan worden teruggedrongen. De gevelbelasting komt ruimschoots boven de voorkeurswaarde voor geluid van 50 dB uit, aldus reclamant. Aan de hand van de methode Miedema is de classificering tussen de 65 en de 70 dB slecht. Reclamant vraagt zich af wat de gemeente gaat doen om de geluidsbelasting binnen de perken te houden. Wat doet de gemeente Kerkrade om de geluidbelasting voor de bewoners van de Stationsstraat 16 binnen de perken te houden? Mogelijkheden zijn het aan aanbrengen van ZOAB, het instellen van een 30km-zone en strenge handhaving van de snelheidslimiet en het beperken van het verkeer in de Stationsstraat door openstellen van de Kapellaan voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen, woningen isoleren.

Reactie

Zoals uit de reactie op opmerking 3 blijkt is de geluidbelasting vanwege het verkeer op de gevel van de bestaande woning van reclamant geen gevolg van het planvoornemen. Het is in het kader van een goede ruimtelijke ordening in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet aan de orde om maatregelen te treffen om de geluidbelasting op de woning van reclamant terug te dringen. De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer bedraagt – op basis van de Wet geluidhinder – 48 dB en de maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB. Voor de nieuw te realiseren woningen geldt dat de geluidbelasting binnen deze

[2] Zie o.a. ABRvS 6 juli 2022, ECLI:NL:RVS:2022:1894

bandbreedte valt, waardoor de geluidsbelasting vanwege wegverkeer op de nieuw te realiseren woningen geen belemmering vormt voor het planvoornemen. Hoe wordt omgegaan met bestaande situaties waarbij sprake is van een (te) hoge geluidsbelasting wordt uitgewerkt in een Actieplan Geluid. Het meest recente Actieplan EU-richtlijn omgevingslawaai Gemeente Kerkrade is op 18 april 2019 vastgesteld en gaat over de periode t/m 2023. Naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Omgevingswet zal dit worden geactualiseerd en omgezet naar een Programma Geluid.

Volledigheidshalve wordt wel opgemerkt dat het afgelopen jaar maatregelen zijn getroffen aan de Stationsstraat in het kader van de verkeersveiligheid (o.a. reduceren snelheid).

Opmerking 5
Reclamant vraagt waarom in het verleden wel maatregelen zijn getroffen voor de Kapellaan en niet voor de Stationsstraat en hoe de maatregelen in de Kapellaan zich verdragen met de lijn om het zicht op het monumentale karakter van de Kapellaan niet te verstoren. Reclamant merkt daarbij op dat de gevelbelasting in de Kapellaan lager is dan in de Stationsstraat.

Reactie
Of en zo ja, waarom de Kapellaan in het verleden opnieuw is ingericht is in het kader van de beoordeling of het planvoornemen voorziet in een goede ruimtelijke ordening niet van belang. Hetzelfde geldt voor een vergelijking tussen de situatie in de Kapellaan en de situatie in de Stationsstraat. Geluid is daarbij niet de enige factor, onder meer ook beeldkwaliteit en de functie van een weg binnen de totale verkeersstructuur spelen een rol. Zo is de Stationsstraat een gebiedsontsluitingsweg en de Kapellaan een erftoegangsweg. Voor het overige wordt verwezen naar de reactie op opmerking 4.

Opmerking 6
De gemeente gebruikt de Stationsstraat veelvuldig om parkeerproblemen elders in het centrum op te lossen zoals tijdens de halfjaarlijkse ‘Stoffenmarkt’, het WMC of tijdens de renovatie van het gratis parkeerterrein ’Old Hickory’.

Reactie
Op de wijze waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien die het plan genereert is hiervoor reeds ingegaan. Het planvoornemen heeft geen invloed op de genoemde wijze van parkeren tijdens grootschalige evenementen en het planvoornemen heeft daar ook geen relatie mee. Aan de tijdelijke parkeermogelijkheden langs de Stationsstraat tijdens evenementen ligt voorts een onherroepelijk verkeersbesluit ten grondslag.

Opmerking 7
De te verwachten verkeerseffecten van de toevoeging van 50 woningen en de daarmee gepaard gaande toename van de geluidsbelasting voorzien niet in een goede ruimtelijke ordening. Verkeerstromen gaan verschuiven en zorgen voor een extreme toename van de verkeersintensiteiten bij de nieuwe in- en uitgang van de parkeergarage. De gemeente kan nog niet aangeven hoeveel verkeersbewegingen gaan plaatsvinden. Bij 49 woningen zouden dat volgens opgave van de gemeente 325 tot 353 per etmaal zijn, bij 50 woningen is dat aantal hoger. Het gaat dan om minimaal 25 bewegingen per uur tussen 07.00 en 19.00 uur. Onduidelijk is of rekening is gehouden met bezoekersparkeren.

Reactie
In de huidige situatie is sprake van twee ontsluitingen van de parkeergarage, waarvan één aan de Putgang en één aan de Engerweg. Die laatste blijft als enige over. De verkeerseffecten zijn in de toelichting op het bestemmingsplan in beeld gebracht aan de hand van kengetallen van de CROW (uitgave Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW, oktober 2018). Uitgaande

van de maximaal 50 woningen waarin het bestemmingsplan voorziet gaat het dan per woning om maximaal 6,2 verkeersbewegingen per weekdagetmaal, hetgeen leidt tot maximaal 310 verkeersbewegingen per weekdagetmaal. Rekening houdend met een omrekenfactor van 1,11 voor het bepalen van het maatgevend werkdagetmaal gaat het om circa 344 verkeersbewegingen per werkdagetmaal. De verkeersbelasting op een piekuur betreft doorgaans 10% van de verkeersgeneratie gedurende een werkdagetmaal, waardoor de verkeersgeneratie tijdens dat uur circa 34 verkeersbewegingen bedraagt. Dit zijn geen 'extreme toenames' en die aantallen per etmaal, maar ook tijdens piekuren, kunnen goed worden afgehandeld via de Engerweg en verdere wegen.

Zoals eerder in deze nota is beschreven, wordt het aantal woningen als voorzien in het ontwerpbestemmingsplan (maximaal 50) opgehoogd naar maximaal 61. Bij 61 woningen gaat het om 439 bewegingen per weekdagetmaal, 488 per werkdag etmaal en circa 49 gedurende het piekuur. Ook deze aantallen kunnen goed worden afgehandeld via de Engerweg en verdere wegen, zoals reeds uiteen is gezet in paragaaf 1.3. Hoewel in de gehanteerde CROW-kengetallen voor verkeersgeneratie en parkeren rekening is gehouden met een bezoekersaandeel, zal bezoekersparkeren niet worden opgevangen in de garage. Wanneer als worst case scenario toch wordt uitgegaan van voornoemd aantal verkeersbewegingen (inclusief het aandeel bezoekersverkeer) gaat het dus om 439 bewegingen per weekdagetmaal en 488 bewegingen per werkdagetmaal.

Mede naar aanleiding van deze zienswijze is volledigheidshalve onderzocht welke geluidsbelasting deze bewegingen in en uit de garage met zich mee brengen op de gevel van de woningen aan de Stationsstraat, waarvan de tuinen grenzen aan de toegang tot de garage. De resultaten zijn verwerkt in de rapportage inzake wegverkeerslawaai van Aelmans (Rapportnummer M222372.004.002.R1/GGO, d.d. 15 maart 2024, Bijlage 9 bij de toelichting op het bestemmingsplan) Die belasting bedraagt uitgaande van 488 bewegingen per etmaal (werkdaggemiddelde) bedraagt de belasting op de gevel van de woning van reclamant maximaal 41 dB, waarmee sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bovendien is van belang dat dit aantal aanzienlijk lager is dan het aantal dat – uitgaande van dezelfde kencijfers van de CROW (ASVV2021) – in de huidige situatie (planologisch) mogelijk is. Zoals volgt uit paragraaf 1.3 van deze nota gaat het dan om minimaal 1.130 en maximaal 1.436 per etmaal, werkdaggemiddeld. Het plan zorgt dus juist voor een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de huidige planologische situatie.

Daarbij geldt wel dat in feitelijk opzicht een verschuiving plaatsvindt van bewegingen, aangezien de hoofdontsluiting van de parkeergarage in de huidige situatie aan de Putgang is gesitueerd en een secundaire ontsluiting aan de Engerweg, terwijl in de nieuwe situatie slechts één van de bestaande ontsluitingen gehandhaafd blijft: die aan de Engerweg. In planologisch opzicht is er echter geen verandering en zoals uit de reactie op navolgende opmerking blijkt, brengt dit ook geen onaanvaardbare geluidsbelasting met zich mee.

<u>Opmerking 8</u>
Reclamant vreest als gevolg van de toename van het aantal verkeersbewegingen rond de in- en uitrit van de garage hinder als gevolg van geluid, uitlaatgassen en rondvliegende minuscule deeltjes van autobanden.

Reactie
Gelet op het relatief beperkt aantal verkeersbewegingen (uitgaande van 50 woningen zoals voorzien in het ontwerpbestemmingsplan zijn dat er 344 per werkdagetmaal en uitgaande van 61 woningen zoals voorzien in het vast te stellen bestemmingsplan zijn dat er 488 per werkdagetmaal) worden geen onevenredig nadelige gevolgen verwacht voor omwonenden in het algemeen en reclamant in het bijzonder. Dergelijke aantallen verkeerbewegingen leiden niet tot geluidniveaus die in strijd met een goede ruimtelijke ordening

moeten worden geacht. Uit de rapportage van Aelmans volgt immers dat de geluidsbelasting van deze verkeersbewegingen in en uit de garage leiden tot een gevelbelasting op de woning van reclamant van maximaal 41 dB, waarmee sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarbij speelt ook mee dat de ontsluiting - bezien vanaf het perceel en de woning van reclamant – verdiept ligt en daarom ook afscherming plaatsvindt. Op de gevolgen van het planvoornemen voor de luchtkwaliteit is aan de hand van de geldende wettelijke kaders ingegaan in de toelichting (paragraaf 4.5). Daaruit volgen geen belemmeringen voor een goede ruimtelijke ordening.

Opmerking 9

Als gevolg van de verkeersbewegingen in en uit de garage kan reclamant de coniferen langs de in- en uitrit niet meer veilig onderhouden / snoeien. Daar is geen rekening mee gehouden. Als gevolg van de ingetekende versmalling van de Engerweg ter hoogte van de Kapellaan verwacht reclamant dat een goede verkeersdoorstroming wordt belemmerd en toekomstige bewoners, bezoekers en parkeerders worden gedwongen gebruik te maken van de bochtige en onoverzichtelijke route Stationsstraat- Einderstraat- Engerweg- appendix – parkeergarage en vice versa. Deze onveilige route vraagt om ongelukken. Het plannen van het in-en uitrijden in de appendix aan de Engerweg acht reclamant daarom niet zinvol en niet wenselijk.

Reactie

Niet wordt ingezien waarom onderhoud aan de genoemde coniferen niet meer mogelijk zou zijn. De ontsluiting betreft immers een bestaande ontsluiting. Wel vindt een intensivering van het gebruik van deze ontsluiting plaats. Onderhoud en snoeien vindt gewoonlijk één à twee keer per jaar plaats. Daarover kunnen afspraken worden gemaakt met de gebruikers/eigenaren van de garage. Bovendien is en blijft de situatie overzichtelijk en is de toegangsroute voldoende breed om ook bij snoeiwerkzaamheden te kunnen passeren. Dit uitvoeringsaspect leidt onzes inziens daarom niet tot de conclusie dat het plan in algemene zin en de voorziene ontsluiting in het bijzonder in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Zoals ook is vermeld in de toelichting op het bestemmingsplan is de aanleg van een nieuwe toegang aan de Putgang is niet gewenst, gelet op de functie van die weg voor doorgaand verkeer. Aan de Kapellaan voorzien in een tweede ontsluiting is ook niet wenselijk nu ook dat verhoudingsgewijs een drukke straat is met veel bestemmingsverkeer (zowel auto's, fietsers als voetgangers). Daarbij is ook van belang dat daar de toegang/hoofdentree van de Hamboskliniek is gesitueerd, met veel bestemmingsverkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers. Voorts komen ter plaatse van de aansluiting Engerweg-Kapellaan al meerdere uitgangen van parkeerterreinen bijeen, te weten de parkeerplaats op het kerkplein, de uitgang van de onder het kerkplein gelegen garage en de uitgang van een aldaar gelegen privéterrein met 6 parkeerplaatsen. Tot slot vormt de Kapellaan een onderdeel van de “Parkstadroute” (nieuwe fietsroute door de Parkstadgemeenten) hetgeen zal leiden tot een verhoogd gebruik door fietsers. Gezien het voorgaande is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een situering van de toegang ter hoogte van de huidige toegang aan de Engerweg het meest logisch en niet het daarnaast nog toevoegen van nog een extra aansluiting op de Kapellaan, langs de bestaande aansluiting van de Engerweg op de Kapellaan.

Opmerking 10

Reclamant vraagt de in- en uitrit te splitsen en een van beide rijrichtingen aan de Kapellaan of Putgang te situeren. Een in de bijlagen bij de quickscan Wet natuurbescherming opgenomen foto van de bomen in de Kapellaan is niet relevant nu de foto een deel van de Kapellaan buiten het plangebied laat zien. Het verplaatsen van de toegang tot de parkeergarage naar de Kapellaan zal niets veranderen aan de gefotografeerde situatie. Tussen de Hamboskliniek en de St. Lambertuskerk ligt reeds een parkeergarage met een ontsluiting op de Kapellaan. Een extra ontsluiting op de Kapellaan ten behoeve van de beoogde nieuwbouw zou geen afbreuk doen aan het beeld zoals de eerder aangehaalde foto laat zien. Onduidelijk is daarom waarom de gemeente aangeeft dat een verplaatsing van de ontsluiting naar de Kapellaan ‘niet

zinvol en niet wenselijk' is. Het argument dat dit tot extra kosten leidt wordt niet onderbouwd met een berekening.

Reactie
Zoals in reactie op opmerking 9 reeds is opgenomen, zijn alternatieve of aanvullende ontsluitingen op de Putgang of Kapellaan niet wenselijk.

De genoemde foto is afkomstig uit de lijst met waardevolle en monumentale bomen als bedoeld in de gemeentelijke Bomenverordening Kerkrade 2012. Voor die bomen geldt een verbod om ze zonder omgevingsvergunning te kappen. In dit geval gaat het om 40 stuks Platanus acerifolia langs de Kapellaan die als monumentaal zijn aangewezen. De 40 bomen zijn niet afzonderlijk gefotografeerd, maar de foto brengt tot uitdrukking dat het een laan betreft.

In de door reclamant aangehaalde quickscan is opgesteld om de gevolgen van het planvoornemen voor natuurwaarden in beeld te brengen. Daarbij zijn ook de op grond van de Wet natuurbescherming en de lokale Bomenverordening Kerkrade 2012 beschermde bomen geïnventariseerd. Naast de genoemde platanen betreft het een Cedrus op de hoek Kapellaan / Putgang. In het kader van die inventarisatie is de aangehaalde foto overgenomen uit de lijst met waardevolle en monumentale bomen. Dat de bomen behouden kunnen blijven en daarmee ook het 'beeld' van de Kapellaan behouden kan blijven maakt niet dat daarmee een ontsluiting op de Kapellaan (alsnog) mogelijk is. Voor de argumenten om niet te voorzien in een ontsluiting aan de Kapellaan wordt nogmaals verwezen naar de reactie op opmerking 9. Dat het realiseren van een nieuwe toegang tot de garage, met bijbehorende hellingbaan en grondkerende wanden meer kosten met zich meebrengt dan het handhaven van een bestaande toegang spreekt voor zich. Op de grond- en opstalexploitatie rust ook (nog) geheimhouding, waardoor die niet kan worden gedeeld.

<u>Opmerking 11</u>
Uit het aanvullend vleermuizenonderzoek blijkt dat rond de Engerweg en de tuin van reclamant signalen van vleermuizen zijn waargenomen. Rond de ontsluiting van de parkeergarage is kunstlicht nodig vanwege veiligheid. Dit heeft een verstorend effect op de natuur, met name voor vleermuizen. Er dienen compenserende maatregelen te worden getroffen door vleermuizenkasten op te hangen. Het verminderen van het kunstlicht rond de ontsluiting van de parkeergarage is ook in het belang van andere kleine dieren en van reclamant zelf. Reclamant stelt voor de ontsluiting overdekt uit te voeren gelet op het beperken van kunstlicht en uitlaatgassen.

Reactie
De gevolgen voor beschermde soorten en beschermde natuurgebieden zijn onderzocht in het kader van de quickscan Wet natuurbescherming, als uitgevoerd door Bureau Meervelt (zie bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan) en voor wat betreft vleermuizen vervolgens ook nog in een aanvullend onderzoek door Bureau Meervelt (bijlage 5 bij de toelichting op het bestemmingsplan). Daaruit volgen kort gezegd geen belemmeringen voor het planvoornemen. Vooruitlopend op de sloop van het bestaande complex is inmiddels ook voorzien in compenserende maatregelen, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de Gedragscode Stadswerk. Ter plaatse van de Lambertuskerk zijn 4 vleermuiskasten geplaatst. Ook bij de verdere uitwerking van het planvoornemen zal rekening (moeten) worden gehouden met de effecten op vleermuizen, onder meer bij de toe te passen verlichting.

<u>Opmerking 12</u>
De tuinen van de woningen Stationsstraat 12 tot en met 28 vormen een groen lint en in die tuinen zijn grote, bladverliezende loofbomen aanwezig zijn. Verondersteld wordt dat bij de planvorming rekening is gehouden met bladafval en schaduwwerking vanwege deze bomen.

Reactie
Dat bomen bladafval en schaduwwerking met zich meebrengen is uiteraard bekend, zowel in het kader van de planvorming als voor toekomstige bewoners.

Opmerking 13
Ten opzichte van het oorspronkelijke bouwplan zijn de grondgebonden woningen direct achter de woningen aan de Stationsstraat in het stedenbouwkundig plan d.d. 10 juni 2022 op grotere afstand geplaatst, maar dat geldt niet voor de twee woningen achter de woning/tuin van reclamant. Gelet op de hogere ligging van die woningen ten opzichte van de tuin van reclamant vreest reclamant aantasting van de privacy. Ook vanwege het looppad dat is voorzien vanaf de Engerweg richting het centrale deel van het nieuwe plan. In het kader van de privacy verzoekt reclamant ook om de kopse kant van het appartementencomplex dat is voorzien langs de Engerweg niet te voorzien van ramen / raampartijen.

Reactie
Welke ramen op welke plek worden geplaatst zal worden uitgewerkt bij de concretisering van het bouwplan door de nog te selecteren partij die het plan zal gaan realiseren. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met de regels voor ramen in de nabijheid van perceelsgrenzen zoals die zijn opgenomen in het Burgerlijk Wetboek. Gelet op de afstanden tussen de geprojecteerde bouwvlakken enerzijds en de perceelsgrenzen met reclamant anderzijds, worden op dat punt geen belemmeringen voorzien voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen. Zie op dit punt ook de overwegingen in het kader van privacy/inkijk in paragraaf 1.3 van deze nota. Concreet ten aanzien van de achter de woning van reclamant voorziene wonignen geldt dat de afstand tussen die woningen en de woning van reclamant circa 40 meter bedraagt. Gelet op die afstand, het aanwezige groen, het feit dat in een stedelijke omgeving wordt gebouwd én op basis van het geldende bestemmingsplan een veel grotere impact impact op de privacy mogelijk was, is geen sprake van onaanvaardbare gevolgen voor de privacy. Voor wat betreft het eventuele looppad geldt dat door de realisatie van een erfafscheiding – als toegezegd – inkijk zal voorkomen.

Opmerking 14
Nu het complex D'r Pool wordt afgebroken verdwijnt ook de erfafscheiding tussen het plangebied en de tuin van reclamant. Er is daarom een nieuwe adequate en veilige erfafscheiding te realiseren, in overleg met reclamant en voor rekening van de gemeente dan wel de ontwikkelaar.

Reactie
Door de gemeente zal worden voorzien in een nieuwe, adequate en veilige erfafscheiding. In de periode tussen sloop en de realisatie van het nieuwe plan zal worden voorzien in een tijdelijke, demontabele oplossing. Als onderdeel van de uitvoering van het nieuwe plan zal worden voorzien in een permanente oplossing in de vorm van een hekwerk, voorzien van groen.

Opmerking 15
Reclamant vreest waardevermindering van de woning vanwege het toegenomen verkeer, de extra verkeerseffecten die gepaard gaan met de ontsluiting van de parkeergarage en de aantasting van de privacy. Reclamant wil op voorhand al een beroep doen op een schadeloosstelling als gevolg van planschade.

Reactie
Rekeninghoudend met de bouw- en gebruiksmogelijkheden in het geldende bestemmingsplan in vergelijking met het bouw- en gebruiksmogelijkheden die het voorliggende bestemmingsplan zal bieden en het te hanteren normaal maatschappelijk risico wordt geen zodanige voor vergoeding in aanmerking komende planschade verwacht dat het plan daardoor niet uitvoerbaar is. Mocht reclamant van mening zijn dat het plan leidt tot planschade die voor vergoeding in aanmerking komt, dan kan een verzoek om

tegemoetkoming c.q. vergoeding worden gedaan binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.

Opmerking 16
In het ontwerpbestemmingsplan d'r Pool wordt gesproken over 'het groene lint' i.c. de achtertuinen van de woonhuizen Stationsstraat 12 t/m 28. De bomenstructuur en groene tuinen kennen geen instandhoudingsverplichting in het bestemmingsplan en kunnen door de (toekomstige) bewoners van genoemde panden verwijderd of onderbroken worden. Het groene lint is geen verdienste van de gemeente noch een statisch gegeven. Het zou een verdienste van de gemeente kunnen worden als zij er voor zorgt dat het lint intact blijft. Alleen in dat geval zou het een rol kunnen en mogen spelen in uw ontwerpbestemmingsplan.

Reactie
In het ontwerpbestemmingsplan komt de term ‘groen lint’ niet terug. Het wel of niet handhaven van de bomen in de achtertuinen van omwonenden is niet van invloed op de uitvoerbaarheid van het planvoornemen. Hoewel het handhaven en waar mogelijk uitbreiden van het groen binnen stedelijk gebied past binnen het gemeentelijk beleid mist de opmerking feitelijke grondslag.

Opmerking 17
Het openbare groen dat nu aan de kant van de Engerweg langs d'r Pool loopt, wordt in het plan verwijderd. Er komt een centraal parkje in het nieuwe plan. De projectleider kon desgevraagd niet aangeven hoe groot het nieuwe parkje zal worden. Houdt u rekening met het feit dat openbaar groen in sterk verstedelijkt Kerkrade Centrum een verkoelend effect heeft op bewoners en gebouwen en in tijden van klimaatverandering zeker zal bijdragen aan verbetering van het woongenot?

Reactie
Aan de noordzijde van het plangebied, tussen de Engerweg en het huidige complex was sprake van een groenstrook van circa 5 meter breed. De strook was begroeid met hedera en er stonden enkele kleine bomen. De strook had dus nauwelijks natuurwaarde en geen of nauwelijks een verkoelend effect. Het nieuwe bestemmingsplan biedt de kaders waarbinnen een verdere uitwerking van de bouwplannen kan plaatsvinden. Dat geldt dus ook voor de uitwerking van de inrichting van de openbare ruimte. Uitgaande van het stedenbouwkundig plan wordt langs de Engerweg voorzien in diverse plantvakken voor nieuwe bomen. Verder wordt centraal in het gebied inderdaad voorzien in een groene openbare ruimte, waarvan de (minimale) omvang is vastgelegd door de begrenzing van de bestemming ‘Groen’ op de verbeelding. Ten opzichte van de huidige situatie is in ieder geval sprake van een aanzienlijke afname van de bouwmogelijkheden en juist een toename van het aandeel groen. Verder wordt voor wat betreft de klimaatadaptieve inrichting van het plan verwezen naar de toelichting op het bestemmingsplan.

Opmerking 18
Ieder nieuw bouwplan dient binnen het nieuwe bestemmingsplan de daarmee samenhangende parkeerproblematiek op te lossen. In dit bestemmingsplan wordt afgeweken van de parkeernormen die sinds 1 januari 2022 van kracht zijn (Nota parkeernormen 2022). Aangezien binnen het plangebied veelal 50+ zullen zijn en veelal buitenshuis zullen werken, is zijn minimaal 2 parkeerplaatsen per woning nodig. 69 parkeerplaatsen voor 50 woningen is te weinig. Er zullen parkeerproblemen ontstaan die niet mogen worden afgewenteld op de omgeving.

Reactie
De parkeernormen binnen de gemeente Kerkrade zijn door de gemeenteraad vastgesteld als onderdeel van het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan, deel I (GVVP) als vastgesteld in januari 2018. De gemeente

Kerkrade kent geen Nota Parkeernormen 2022. De gemeenteraad heeft voor dit plan echter ingestemd met afwijkende parkeernorm van 1,2 parkeerplaatsen per appartement en 2 parkeerplaatsen per grondgebonden woning.

In paragraaf 2.3 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de gevolgen van het plan voor de parkeerbalans. Uitgaande van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, deel I (GVVP) komt de parkeerbehoefte bij 50 woningen inderdaad uit op 89 parkeerplaatsen. De parkeernormen als opgenomen in het GVVP zijn echter aan evaluatie toe. De daarin opgenomen normen gaan uit van de maximale normen als geadviseerd door de CROW, er is niet voorzien in een bandbreedte. De CROW werkt echter met een bandbreedte door het noemen van een minimum en een maximumnorm.

Gebleken is dat het hanteren van de maximumnorm in de praktijk tot (theoretische) knelpunten leidt om te kunnen voorzien in voldoende parkeerplaatsen volgens die norm, terwijl die knelpunten zich in de praktijk - bij een lager aantal parkeerplaatsen - niet voordoen. Bovendien draagt een overschot aan parkeerplaatsen niet bij aan het stimuleren van lopen of fietsen bij relatief korte reisafstanden of het gebruik van OV. Juist voor locaties in het centrum als hier aan de orde, dicht bij alle voorzieningen, is sprake van minder afhankelijkheid van de auto. Concreet voor de locatie D'r Pool speelt ook de beperkte ruimte een rol, gezien de ligging in de centrum. Parkeren zal daarom grotendeels ondergronds moeten plaatsvinden, hetgeen vanuit het oogpunt van de nagestreefde beeldkwaliteit ook de wens is. Ook beperkt ondergronds bouwen de mogelijkheden om het (openbare) gebied binnen het plangebied klimaatadaptief in te richten, bijvoorbeeld ten aanzien van de opvang en zo mogelijk infiltratie van hemelwater. Ter plaatse van een ondergrondse parkeerkelder met betonnen dek kan immers geen infiltratie plaatsvinden. Ondergronds bouwen brengt verder aanzienlijke kosten met zich mee, met name voor eventuele openbare/bezoekersparkeerplaatsen binnen de voorziene stallingsgarage. Financiële motieven hebben zeker een rol gespeeld bij het bepalen van de parkeernorm, maar dat is zeker niet het enige argument geweest, zoals uit het voorgaande blijkt.

De raad heeft als bevoegd gezag in deze daarom voor deze ontwikkeling – vooruitlopend op de uit te voeren evaluatie van de parkeernormen in het GVVP deel 1 – andere normen vastgesteld, waarbij voor de appartementen inderdaad een lagere norm wordt gehanteerd (1,2 ipv 1,8 pp per woning), maar voor de stadswoningen juist een hogere norm gehanteerd (2 ipv 1,8 pp per woning). Beide normen liggen binnen de bandbreedte die wordt gevormd door de door CROW geadviseerde minimale en maximale parkeernorm. Toepassing van die normen leidt bij een aantal woningen van 50 – zoals voorzien in het ontwerpbestemmingsplan – tot een aantal te realiseren parkeerplaatsen van 69. Zoals eerder in deze nota is aangeven wordt het maximaal aantal te realiseren woningen opgehoogd tot 61. Bij dat aantal woningen zijn 82 parkeerplaatsen nodig. Deze plaatsen kunnen nog steeds worden gerealiseerd in de voorziene ondergrondse parkeergarage.

Deze parkeerplaatsen zijn hoofdzakelijk voor de bewoners, maar in de parkeernormen/kengetallen is ook een aandeel bezoeksparkeren opgenomen. Bezoekersparkeren zal echter hoofdzakelijk worden opgevangen in de openbare ruimte. Uit parkeerdrukmetingen blijkt dat er in de omgeving van het plangebied geen knelpunten zijn. Ook is van belang dat de parkeervoorzieningen in het centrum worden aangepakt als onderdeel van de versnellingsaanpak voor woningbouw, waarbij infraprojecten worden aangepakt. In dat kader worden de mogelijkheden voor bezoekersparkeren geoptimaliseerd nabij het station, aan de zijde van de Hambosweg, met een nieuw te realiseren brug om die parkeerplaats beter te verbinden met het centrum. Voor de uitvoering van die aanpak is door het Rijk subsidie beschikbaar gesteld, waardoor ook de uitvoerbaarheid van die oplossing is verzekerd. Op dit moment vindt verdere uitwerking van dit plan plaats waarbij enkele tientallen extra parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, op loopafstand van dit plangebied. Gezien het voorgaande wordt geen onevenredige parkeerhinder in de omgeving voorzien als gevolg van het planvoornemen.

Opmerking 19
De wijziging van de bestemming van ‘Maatschappelijk’ naar ‘Wonen’ heeft gevolgen voor de privacy van reclamant. De impact wordt groter.

Reactie
De huidige bestemming ‘Maatschappelijk’ staat een grote diversiteit aan functies toe. Bovendien kan en is in de huidige situatie tot in de perceelsgrens gebouwd. Dat is straks niet meer mogelijk, gelet op de situering en afbakening van de bouwvlakken. Bestreden wordt daarom dat de impact door de bestemmingswijziging groter wordt, laat staan dat deze impact zodanig groot is dat daardoor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen in het geding is.

Opmerking 20
Binnen het plan zullen warmtepompen worden toegepast. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de cumulatieve effecten van de warmtepompen die nabij de woning en de tuin van reclamant kunnen worden gesitueerd en daarmee gepaard gaande weerkaatsing van geluid tegen de achtergevel van de woningen aan de Stationsstraat.

Reactie
Onderdeel van de bijlagen bij de toelichting op het bestemmingsplan is een onderzoek naar de cumulatieve geluidsbelasting van warmtepompen, uitgevoerd door Aelmans. Daarbij is uitgegaan van reële scenario’s voor de opstelling van warmtepompen, te weten plaatsing aan de achtergevel bij de grondgebonden woningen en zowel op het dak als aan de gevel bij de appartementen. In het onderzoek is aansluiting gezocht bij de geluidniveaus die in de uitgave Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2009) worden gehanteerd voor het beoordelen of sprake is van een goede ruimtelijke ordening: 45-50 dB. Uit het rapport blijkt dat daaraan wordt voldaan op de nieuw te realiseren woningen. Ook kan uit het rapport worden opgemaakt dat bij de grondgebonden stadswoningen de cumulatieve geluidbelasting op 2 meter afstand van de achtergevel nog 50 dB(A) bedraagt en circa 9,5 meter afstand nog maar circa 40 dB(A) bedraagt. Dat is geen onaanvaardbare belasting. De afstand tussen de achtergevel van de woning van reclamant en de grens van het bouwvlak bedraagt ruim 40 meter, waardoor de geluidsbelasting op die gevel aanzienlijk minder zal zijn dan de 40 dB op circa 9,5 meter afstand. Daarmee is er ook geen sprake van een onaanvaardbare gevelbelasting. Ook niet in de tuin overigens, gezien het voorgaande. Ook voor de appartementen geldt dat niet hoeft te worden gevreesd voor een onaanvaardbare geluidsbelasting op de gevel of in de tuin van reclamant, aangezien de belasting op 8 meter uit de gevel nog maar 45 dB bedraagt en de afstand tussen het bouwvlak en de perceelsgrens met en woning van reclamant respectievelijk circa 12 meter en 50 meter bedraagt.

Overigens is in het rekenmodel wel rekening gehouden met reflecties. Echter kunnen reflecties gezien de over die 40 meter optredende verzwakking van het geluid geen rol van betekenis spelen, ook niet gelet op de aard van het geluid van de pompen.

REGEL

Voorgestelde wijziging ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan:
- Toevoegen regel cumulatieve geluidsbelasting gevels bestaande woningen

Conclusie

Gezien het voorgaande is de zienswijze deels ongegrond, maar wordt op enkele punten tegemoetgekomen aan de zienswijze voor het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen.

2. AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

Verbeelding

- een ophoging van het maximum aantal woningen binnen het bouwvlak ter hoogte van de hoek Kapellaan / Engerweg van 30 naar 41.
- een maximum aantal van 6 bouwlagen op de hoek Engerweg / Kapellaan (was maximaal 5 bouwlagen in ontwerpbestemmingsplan);
- een verruiming van het bouwvlak langs de Engerweg, waardoor dit circa 6 meter is verruimd in zuidelijke richting (richting binnenterrein);
- een verruiming van het bouwvlak ten behoeve van de stadswoningen, waardoor dit circa 2 meter is verruimd in westelijke richting (richting binnenterrein);
- een afname van het maximum aantal bouwlagen van de urban villa's van maximaal 4 naar maximaal 3 bouwlagen voor circa de helft van de oppervlakte van het bouwvlak.

Regels

- de maximale cumulatieve geluidsbelasting van warmtepompen op de gevels van omliggende bestaande woningen wordt vastgelegd op 45 dB (zie artikel 7.3).
- in de bouwregels wordt aangepast dat de stadswoningen (specifieke bouwaanduiding – 1) op de verbeelding) mogen uitgevoerd in twee bouwlagen met een kap óf drie bouwlagen met een platte afdekking (zie artikel 5.2.1).
- In de bouwregels wordt aangepast dat de Urban Villa (specifieke bouwaanduiding - 2) enkel plat mag worden afgedekt (zie artikel 5.2.1).
- In de bouwregels wordt aangepast dat de dakhelling van een eventuele kap op de appartementen die zijn aangeduid met specifieke bouwaanduiding – 3 maximaal 30 graden mag bedragen (zie artikel 5.2.1).
- In de algemene bouwregels wordt een regeling toegevoegd voor beperkte overschrijdingen van bouwgrenzen ten behoeve van liftkokers en trappenhuizen (zie artikel 7.4).

Toelichting

- Actualisatie vanwege aanpassingen verbeelding en regels.
- Actualisatie vanwege sinds de inzage van het ontwerp gewijzigd beleid.
- Toevoeging paragraaf privacy / inkijk aan hoofdstuk 2
- Actualisatie paragraaf Rijksbeleid (paragraaf 3.2) aangezien de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is komen te vervallen.
- Actualisatie vanwege de op 1 januari 2024 in werking getreden nieuwe Omgevingsverordening van de provincie.

Bijlagen bij de toelichting

- De Aerius-berekening (Bijlage 4 bij de toelichting) is aangepast vanwege actualisatie van het Aerius-model sinds het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Ook is de berekening geactualiseerd vanwege de toename van het aantal woningen.

- Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is geactualiseerd vanwege het grotere aantal woningen en het toevoegen van de berekening van de geluidsbelasting vanwege de toegang tot de garage.
- De bezonningsstudie is geactualiseerd naar aanleiding van de wijzigingen in het plan (Bijlage 7 bij de toelichting)
- Het windhinderonderzoek is geactualiseerd naar aanleiding van de wijzigingen in het plan (Bijlage 8 bij de toelichting).
- De uitgevoerde zichtlijnenstudie is als bijlage bij de toelichting gevoegd.