

Raadsvergadering 15 oktober 2024
Schriftelijke vragen
Raadsvoorstel 7
TAM omgevingsplan Slakweg Gronsveld



Vraag 1:

Pagina 2: Het betreft (een gedeelte van) de volgende bestemmingsplannen: Bestemmingsplan Gronsveld en Rijckholt 2023, vastgesteld op 28 mei 2013;
Moet hier niet staan "Bestemmingplan Gronsveld en Rijckholt 2013, vastgesteld op 28 mei 2013?"

Antwoord:

Ja, dat klopt. Dat is een verschrijving.

Vraag 2:

Pagina 3: I. Appartementencomplex bestaande uit 26 wooneenheden in 4 bouwlagen met deels verdiepte parkeervoorziening (12 sociale koop, 12 middensegment, 2 vrije sector);
Hier wordt geen sociale huur of particuliere huur mogelijk bij het appartementencomplex?
Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Gezien de plannen die ontwikkeld en in ontwikkeling zijn in de kernen Gronsveld en Rijckholt en gelet op de verwachte woonbehoefte in deze kernen, is in dit plan niet gekozen voor sociale huurappartementen maar voor 5 sociale grondgebonden huurwoningen (worden overgedragen aan een woningcorporatie). Het appartementencomplex wordt eigendom van een particuliere Vereniging voor Eigenaren en in de praktijk is het voor een woningcorporatie onaanvaardbaar onderdeel uit te maken van een overwegend particuliere VvE. Sociale huurappartementen zijn de afgelopen jaren in Gronsveld gerealiseerd (plan Envida, oude landbouwschool en plan Mulleners Kampweg: residentie Groéselt) en er zijn plannen in Gronsveld en Rijckholt in ontwikkeling waarvan sociale huurappartementen onderdeel uitmaken.

Vraag 3:

Op bladzijde 5 wordt gesproken over een geluidsisolatie van 50db.
Idem in blz. 61 van de bijlage 20241015 07d Bijlage TAM-omgevingsplan Slakweg
In het bouwbesluit is dit 48 db.
Waarom is er dit verschil?

Antwoord:

De standaardwaarde voor de hoeveelheid geluid op de gevel is onder de Omgevingswet vastgesteld op 50dB. Het bouwbesluit is per 01 januari 2024 vervallen.

Vraag 4:

In het raadsvoorstel wordt gesproken over een goed te keuren omgevingsplan waarin 45 nieuwe wooneenheden worden gecreëerd en bijbehorende openbare ruimte. In het gewijzigde plan gaat men uit van één toegangsweg via de Slakweg.
Is er inzichtelijk / onderzocht hoeveel verkeersbewegingen na verwachting extra per dag zullen plaatsvinden op het moment dat deze 45 wooneenheden worden gebouwd en als deze wooneenheden bewoond zijn?

Antwoord:

De verwachte verkeersgeneratie van het nieuwbouwplan is 299,8 motorvoertuigen per etmaal, berekend op basis van kencijfers van het CROW. Samen met de verkeersgeneratie van de bestaande inritten op de weg wordt een totale etmaalintensiteit van 316,2 voertuigen verwacht.

Vraag 5:

Hoe staan de nieuwe te verwachten verkeersbewegingen in verhouding tot de oude situatie toen het tuincentrum nog actief was?

Antwoord:

De verkeersintensiteit in de tijd van het tuincentrum is niet exact bekend. Op basis van het aantal klanten en leveranciers wordt de verkeersgeneratie van het tuincentrum in het stikstofonderzoek geschat op ongeveer 180 motorvoertuigen per etmaal. Het nieuwbouwplan zorgt voor een verwachte bijkomende verkeersgeneratie van ongeveer 120 motorvoertuigen per etmaal.

Vraag 6:

De aansluiting van de Slakweg tot aan de Rijksweg / Kampweg is nu de enige verbinding met het nieuw te ontwikkelen plan.

Is er naast de Maastrichterweg ook nog gekeken naar een alternatieve verbinding? Bijvoorbeeld met de Köbbesweg? Waarom wel of waarom niet?

Antwoord:

Uit de omgevingsdialoog is gebleken dat het de wens van omwonenden van het nieuwbouwplan was, dat ontsluiting van het plangebied enkel via de Slakweg zou plaatsvinden.

Vanuit de Veiligheidsregio is aangegeven dat er een mogelijkheid moest worden gerealiseerd om het plangebied middels een tweede mogelijkheid te ontsluiten voor de hulpdiensten in geval van een gifwolk. Om deze reden is gekozen om een tweede ontsluiting te realiseren aan de kant van de Maastrichterweg, welke ontsluiting enkel door de hulpdiensten kan worden gebruikt ingeval van nood. Een toegang via de Köbbesweg is om technische redenen niet uitvoerbaar, o.a. vanwege de aanwezigheid van de Termaardergrub.

Zowel de Köbbesweg als de Rijksweg zijn gebiedsontsluitingswegen zoals vastgelegd in de betreffende beleidsplannen van de gemeenten Eijsden-Margraten en Maastricht. Om de verkeersveiligheid te waarborgen worden op gebiedsontsluitingswegen zo min mogelijk kruisingen en inritten aangelegd. Een aansluiting op de Rijksweg via de bestaande kruising heeft daarom de voorkeur.

Vraag 7:

Hoe wordt de (eventuele) toename aan verkeersbewegingen in relatie tot verkeersveiligheid ingeschat voor de aansluiting met de Rijksweg / Kampweg?

Antwoord:

Uit een analyse blijkt dat de capaciteit van de kruising Slakweg-Rijksweg ruim voldoende is voor de verwachte verkeersintensiteit op de Slakweg.

De capaciteit van de kruising wordt bepaald door de verhouding tussen afslaand verkeer uit de richting van de Kampweg en doorgaand verkeer op de Rijksweg uit de richting van de rotonde. Afslaand verkeer moet immers op dit doorgaand verkeer wachten. Op basis van de intensiteit op de Rijksweg kunnen tijdens een spitsuur 50 motorvoertuigen linksaf slaan naar de Slakweg. De totale verwachte intensiteit op de Slakweg tijdens een spitsuur bedraagt 25 voertuigen. Dit is ruim minder dan 50 en daarom is de capaciteit van de kruising sowieso voldoende.



Geen vragen



Vraag 1:

Waarom heet dit TAM? Wat is er tijdelijk en wat is er alternatief aan?

Antwoord:

Zoals in het raadsvoorstel is aangegeven, is er een bijlage toegevoegd met uitleg over het TAM-omgevingsplan omdat dit het eerste plan is dat in procedure wordt gebracht onder de Omgevingswet. TAM-IMRO staat voor Tijdelijke Alternatieve Maatregel Omgevingsplan via IMRO (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening). In het kort: de mogelijkheid om via de IMRO-standaard (en de bestaande voorziening Ruimtelijke Plannen het omgevingsplan te wijzigen voor gebiedsontwikkelingen.

Na de inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten gemeenten wijzigingen van het omgevingsplan bekendmaken (publiceren) via de Landelijke voorziening bekendmaken en beschikbaar stellen (Regels op de kaart). Gemeenten stellen het besluit tot wijziging van het omgevingsplan op volgens de nieuwe Standaard officiële publicaties met bijhorende toepassingsprofielen.

Deze TAM vormt een alternatieve mogelijkheid voor gemeenten om het omgevingsplan te wijzigen, wanneer zij dit nog niet via de nieuwe standaarden kunnen doen. Wij hebben als gemeente nog niet de aansluiting op de STOP/TPOD- standaard. Deze aansluiting wordt op korte termijn verwacht.

Eigenlijk was het de bedoeling dat gemeenten maar een jaar gebruik zouden mogen maken van TAM-plannen. Echter, omdat veel gemeenten de aansluiting nog niet hebben, heeft de wetgever besloten dat nog t/m 31 december 2025 gebruik mag worden gemaakt van TAM-plannen (ontwerp ter visie vóór 1 januari 2026 dan ook afronding via de TAM-IMRO). De verwachting is dat deze termijn nog een keer verlengd zal worden.

Vraag 2:

We weten dat 30% van de huishoudens heden ten dage bestaat uit eenpersoonshuishoudens. Waarom wordt hier geen rekening mee gehouden? Zijn die aangewezen op appartementen? Waarom niet op grondgebonden woningen, in de vorm van kleinere woningen/ tiny houses etc.?

Antwoord:

Het klopt dat bijna 30% van onze huishoudens bestaat uit eenpersoonshuishoudens en ook onze gemeente wordt geconfronteerd met een vergrijzende samenleving. In het plan worden daarom ook voor ouderen en jongeren geschikte grondebouden (patio)woningen gebouwd.

Als sec wordt gekeken naar grondgebonden 'Tiny Houses', waarvan het vloeroppervlak veelal maximaal 30m2 bedraagt, dan moeten wij concluderen dat hieraan in onze gemeente nauwelijks behoefte bestaat, gelet op het aantal verzoeken dat wij hiervoor krijgen. Mochten wij hiervoor haalbare verzoeken ontvangen, dan staan wij hiervoor uiteraard open. Deze woonvormen passen immers binnen de op 23 april 2019 vastgestelde gemeentelijke woonvisie en binnen het op 20 februari jl. geamendeerde raadsbesluit tot vaststelling van onze woningbouwkaers voor de periode t/m 2030.

Vraag 3:

Er doen zich zelden gelegenheden voor waarin een gehele woonwijk kan worden ontwikkeld. Waarom wordt hier wederom gekozen voor een traditionele invulling? Waarom is er weer een beeldkwaliteitsplan waarin geen ruimte is voor meer variëteit? Is ooit overwogen om hier een begin te maken met welstandsvrij bouwen (wat niets te maken heeft met het Bouwbesluit)?

Antwoord:

Het betreft projectmatige woningbouw. Er zijn geen vrije bouwkavels in het project. Het beeldkwaliteitsplan is opgesteld om de regie te kunnen houden en onwenselijke situaties te voorkomen. Welstandsvrij bouwen is op dit moment nog niet mogelijk aangezien hiervoor nog geen beleid is opgesteld.

Vraag 4:

Bij een raadsinformatie sessie is Laudy bevraagd op het onderwerp Duurzaamheid: biobased bouwen, natuurinclusief, grijs water circuit, groen, energieneutraal etc. Het antwoord luidde: daar zijn wij niet voor ingehuurd. Is het College van mening dat deze houding Anno Nu nog verantwoord is? Wetende dat de Omgevingswet handvatten biedt om ontwikkelaars etc. instructies te geven in dit kader: is het College voornemens daarvan in dit plan gebruik te maken?

Antwoord:

Laudy is de ontwikkelende partij en niet ingehuurd door de gemeente. Laudy heeft zich gehouden aan de geldende wet- en regelgeving en het beleid van de gemeente op dit gebied. Binnen de gemeente is er geen beleid om hierover aanvullende afspraken dwingend voor te schrijven.



Vraag 1:

Hoofdstuk 2 pagina 14

Hier wordt gesproken over een 2 meter hoge "kokowall"

Ligt deze "Wall" vervolgens op openbaar door de gemeente te onderhouden terrein?

Antwoord:

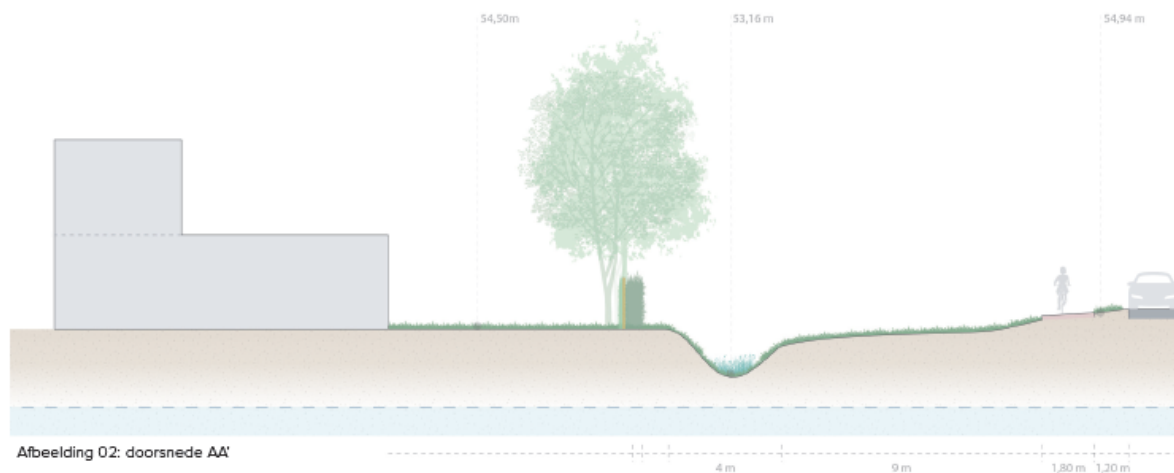
Gemeente krijgt geen te onderhouden gebied achter de woningen of de appartementen. De kokowall wordt geplaatst op de bouwpercelen. Het onderhoud komt te liggen bij de eigenaren van de woningen.

Vraag 2:

Wat is de hoogte (ca.) van de onderkant van deze "Wall " t.o.v. straatniveau Köbbesweg?

Antwoord:

Exacte hoogte t.o.v. Köbbesweg is op dit moment niet bekend. Köbbesweg ligt hoger dan peil van het bouwplan , dus in de praktijk zal dit iets minder hoog zijn dan de voorgeschreven 2,0m uit het akoestisch rapport. Zie hieronder voor referentiebeeld uit het Landschapsplan voor een inschatting.



Vraag 3:

Hoofdstuk 6 pagina 47 infiltratie.

Behoeft dit infiltratiesysteem toekomstig onderhoud? En zo ja:

Voor welke instantie zijn dan de kosten?

Antwoord:

Het water- en infiltratiesysteem in de openbare ruimte behoeft onderhoud en is de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het onderhoud van de water- en infiltratiesystemen op de woonpercelen is de verantwoordelijkheid van de desbetreffende eigenaren.

Vraag 4:

Pagina 51 verkeer.

Het plangebied wordt ontsloten via de Slakweg naar de rijksweg ter plaatse.

Wordt het nu of toekomstig wellicht noodzakelijk ter plaatse een rotonde te realiseren?

En zo ja:

Worden deze kosten gedekt vanuit het plan? (kostenverhaal plichtige activiteiten, zie ook hoofdstuk 7)

Antwoord:

Uit een analyse blijkt dat de capaciteit van de kruising Slakweg-Rijksweg ruim voldoende is voor de verwachte verkeersintensiteit op de Slakweg. Een rotonde is hier daarom niet nodig.

De capaciteit van de kruising wordt bepaald door de verhouding tussen links afslaand verkeer uit de richting van de Kampweg en doorgaand verkeer op de Rijksweg uit de richting van de rotonde. Afslaand verkeer moet immers op dit doorgaand verkeer wachten. Op basis van de intensiteit op de Rijksweg kunnen tijdens een spitsuur 50 motorvoertuigen linksaf slaan naar de Slakweg. De totale verwachte intensiteit op de Slakweg tijdens een spitsuur bedraagt 25 voertuigen. Dit is ruim minder dan 50 en daarom is de capaciteit van de kruising sowieso voldoende.

Vraag 5:

Wat wordt verstaan onder “een beperkte verkeersstroom” ?

Antwoord:

De verwachte etmaalintensiteit van de Slakweg bedraagt 316,2 motorvoertuigen.

Vraag 6:

Wat zijn de begrenzingen van een beperkte verkeersstroom? (verwerking kruispunt Slakweg / Rijksweg).

Antwoord:

“Beperkt” is een subjectief begrip. Objectief is vastgesteld dat de verwachte etmaalintensiteit van 316,2 motorvoertuigen op de Slakweg passend is bij een erftoegangsweg en geen capaciteitsknelpunt oplevert op de kruising met de Rijksweg. Dit is in deze situatie te kwalificeren als een beperkte verkeersstroom.

Vraag 7:

Pagina 59 geluid

Zie onze vraag onder Hoofdstuk2 pagina 14.

Welke voorzieningen worden getroffen aan het appartementengebouw om een aanvaardbaar geluidsniveau te verkrijgen?

Antwoord:

Onderstaande motivatie is opgenomen in Bijlage 15 bij het plan, namelijk het akoestisch rapport. Dit rapport is beoordeeld en akkoord bevonden.

- *alle grondgebonden woningen zijn akoestisch gunstig ingedeeld, aangezien de hoofdslaapkamer voor alle geluidbelaste woningen is gesitueerd richting het plan (voorgevel) en dus niet richting de bron van wegverkeerslawaai (aan de geluidbelaste achtergevel);*
- *gezien het feit dat een groot deel van de appartementen éézijdig zijn georiënteerd, is het niet mogelijk om alle geluidbelaste appartementen akoestisch gunstig in te delen. Tot slot kunnen de volgende gebouwgebonden maatregelen in rekening worden gebracht: Er worden inspringende balkons en loggia's voorzien bij de appartementen waardoor, als gevolg van het gevelstructureffect, nog een geluidreductie van 1 à 2 dB wordt gerealiseerd op de geluidbelasting die invalt op de achterliggende gevel*

Verder zal bij de aanvraag om de omgevingsvergunning door de initiatiefnemer moeten worden aangetoond dat er wordt voldaan aan de gestelde geluidsnormen.

Vraag 8:

Op pagina 61 wordt het gecumuleerd geluid gekwalificeerd als: zeer goed tot tamelijk slecht. Hoe moeten wij dit beschouwen in relatie tot voorgaande vraag?

Antwoord:

Het geluid als gevolg van de rijksweg bedraagt ten hoogste 50 dB, waarmee wordt voldaan aan de standaardwaarde. Het geluid als gevolg van de gemeentewegen bedraagt ten hoogste 61 dB. Dit geluid is hoger dan de standaardwaarde (53dB), maar de grenswaarde (70dB) wordt niet overschreden.

In voorliggende situatie is enkel sprake van wegverkeerslawaai, waardoor het gecumuleerd geluid gelijk is aan het gezamenlijk geluid.

Uit de berekeningen blijkt dat het gecumuleerd / gezamenlijk geluid varieert tussen 39 en 61 dB, waarmee de situatie te kwalificeren is als zeer goed (39dB) tot tamelijk slecht (61dB).

Bij 32 woningen is sprake van een overschrijding van de standaardwaarden als gevolg van de gemeentewegen.

Vraag 9:

7 e

Artikel 12.1.1 Pagina 24 poel

Voor wie zijn de toekomstige kosten van het in stand houden van de poel?

Antwoord:

Voor diegene die de instandhoudingsverplichting heeft. In dit geval de eigenaar. Dit is geborgd in het TAM-omgevingsplan.



Vraag 1:

Pag.1 Behoorden de 'achtergelegen percelen', bestemd als Agrarisch met Waarden, ook tot het voormalig tuincentrum?

Antwoord:

Ja, ook deze gronden behoorden tot het voormalig tuincentrum. Hier was de kwekerij. Deze gronden hebben in het bestemmingsplan Gronsveld en Rijckholt 2013 ook de bestemming Agrarisch-Agrarisch Bedrijf met de functieaanduiding tuincentrum.

Vraag 2;

Pag.3 Sociale huur Liberalisatie grens (880 euro). Is dit de grens huursubsidie?

Antwoord:

De liberalisatiegrens (2024) is inderdaad € 879,66. Indien de huurprijs hoger is dan de liberalisatiegrens is er geen sprake meer van sociale huurwoning, maar van een middenhuurwoning of vrije sector huurwoning. Dit is niet hetzelfde als de grens huursubsidie.

De aftoppingsgrens, is de grens waarboven de huurtoeslag wordt verlaagd. Het deel van de huurprijs tussen de kwaliteitskortingsgrens en de aftoppingsgrens wordt voor 65% vergoed door huurtoeslag. De huurprijs boven de aftoppingsgrens en onder de liberalisatiegrens wordt bij 1 persoons-, mindervalide meerpersoons- en oudere meerpersoons huishoudens voor 40% vergoed door huurtoeslag en bij overige meerpersoons huishoudens voor 0%. Er zijn twee aftoppingsgrenzen die jaarlijks per 1 januari worden vastgesteld.

Huurprijsgrenzen

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kwaliteitskortingsgrens	403,06	409,92	414,02	417,34	424,44	432,51	442,46	442,46	452,20	454,47
Lage aftoppingsgrens	576,87	586,68	592,55	597,30	607,46	619,01	633,25	633,25	647,19	650,43
Hoge aftoppingsgrens	618,24	628,76	635,05	640,14	651,03	663,40	678,66	678,66	693,60	697,07
Liberalisatiegrens	710,68	710,68	710,68	710,68	720,42	737,14	752,33	763,47	808,06	879,66

Vraag 3:

Pag.5 Geluid. Wat is het verschil tussen de standaardwaarde (50dB), die blijkbaar wordt overschreden en de wettelijke waarde die 'nergens wordt overschreden'?

Antwoord:

Voor Rijkswegen is de standaardwaarde 50 dB en de grenswaarde 60 dB;

Voor Gemeentewegen is de standaardwaarde 53 dB en de grenswaarde 70 dB.

Voor het voorliggend plan blijkt uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek (Bijlage 15 bij het TAM plan) dat het geluid als gevolg van de Rijksweg ten hoogste 50 dB bedraagt, waarmee wordt voldaan aan de standaardwaarde. Het geluid als gevolg van de gemeentewegen bedraagt ten hoogste 61 dB. Dit geluid is hoger dan de standaardwaarde, maar de grenswaarde wordt niet overschreden.

Deze waarden zijn opgenomen in de AMvB Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

Vraag 4:

Pag.6 Natuur, 2e alinea. Zowel in de bouw- als gebruiksfase bedraagt de waarde stikstofdeposito 0,00 mol/ha.

Graag uitleg van deze nullen in relatie tot de conclusie. Tijdens bouwen en later tijdens gebruik is er immers sprake van stikstofdepositiebijdrage?

Antwoord:

Om te bepalen of er sprake is van een stikstofdepositiebijdrage als gevolg van de realisatie van het plan dient de stikstofdepositie van de referentiesituatie te worden vergeleken met de realisatie en gebruiksfase.

In de referentiesituatie vindt permanente stikstofdepositie plaats als gevolg van aardgasverbranding van de bedrijfswoning en het tuincentrum, het gebruik van mobiele werktuigen op locatie en het af- en aanrijdend verkeer van zowel het tuincentrum als de bedrijfswoningen

In de bouwfase wordt stikstofdepositie veroorzaakt door het brandstofverbruik van mobiele werktuigen tijdens de werkzaamheden en uitstoot als gevolg van vervoersbewegingen.

In de gebruiksfase vindt permanente stikstofdepositie plaats als gevolg van aardgasverbranding en gebruik van de bestaande woning (Slakweg 3) en het af- en aanrijdend verkeer van zowel de bestaande woning als de nieuwbouwwoningen (26 appartementen en 19 grondgebonden woningen).

In het stikstofonderzoek zijn niet alleen de voorgenomen activiteiten beschouwd. Er is rekening gehouden met activiteiten die voorheen op de locatie plaatsvonden. Er is derhalve intern gesaldeerd. Dit houdt in dat de nieuwe situatie niet mag leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie.

De maximale berekende waarde in zowel de bouwfase als de gebruiksfase is 0,00 mol/ha.

Omdat de maximale berekende waarde in zowel de bouwfase als de gebruiksfase 0,00 mol/ha bedraagt, wordt voldaan aan het wettelijk kader en is een omgevingsvergunning voor een Natura2000-activiteit, in het kader van stikstofdepositie, niet noodzakelijk.

Deze onderzoeken zijn ter toetsing uitgezet bij het bevoegd gezag, de provincie. De provincie heeft aangegeven dat de uitgevoerde onderzoeken akkoord zijn.

Vraag 5:

Pag.6 Natuur. Waarom, wanneer en welke nesten gaat u (laten) verwijderen?

Antwoord;

In de in de bijlagen opgenomen Quicksan Wet Natuurbescherming en het Nader ecologisch onderzoek is aangegeven welke nesten er zijn en wanneer deze verwijderd mogen worden. Het verwijderen van de nesten zal plaatsvinden onder begeleiding van een ecooloog. Verder is er door de

provincie de benodigde ontheffing soorten Wet natuurbescherming verleend voor de grote bosmuis en de alpenwatersalamander met daarin de nodige waarborgen en voorwaarden.

Vraag 6:

Pag.7 Klimaat. Verstaat u onder 'groene daken' sedumdaken? Indien ja, waarom streeft u dit niet zoveel mogelijk na in het gehele plan? In elk bouwproject?

Antwoord:

Ja, met groene daken worden sedumdaken bedoeld. In het plan worden groene daken toegepast waar dit mogelijk is. Dit is ook zo verwoord in de notitie klimaatadaptatie (bijlage 9).

Vraag 7:

Pag.7 laatste alinea. Art.8.4 legt de maximaal toegestane percentages verharding per kavel vast. Hoe wordt dit geborgd na de oplevering, dus bij de toekomstige bewoners?

Antwoord:

De toegestane verhardingspercentages zijn opgenomen in de regels van het TAM-Omgevingsplan. De nog te verlenen omgevingsvergunningen voor de woningen worden hierop getoetst.