

ZIENSWIJZENRAPPORT

ten behoeve van de ingekomen zienswijzen inzake het ontwerp van het bestemmingsplan
Woningbouw Doomhoeve-Eisenhoeve

1. Inleiding

Het ontwerp van het bestemmingsplan Woningbouw Doomhoeve-Eisenhoeve heeft met ingang van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 gedurende zes weken ter visie gelegen, waarbij aan een ieder de gelegenheid is geboden om binnen deze periode mondeling of schriftelijk een zienswijze in te dienen. Degene die een zienswijze heeft ingediend wordt in dit zienswijzenrapport 'reclamant' genoemd. Een reclamant kan een persoon, vereniging of instantie zijn. Tegen het ontwerpplan zijn zienswijzen ingediend door de volgende reclamanten:

<i>Reclamant</i>	<i>Datum zienswijze</i>	<i>Ingekomen binnen/buiten termijn</i>	<i>Gericht aan</i>
1. Omwonende	6/2/2024 & 7/2/2024	binnen	de raad
2. Omwonende	23/2/2024	buiten	de raad
3. Omwonende	19/02/2024	buiten	de raad
4. Waterschap Limburg	2/2/2024	binnen	de raad
5. Omwonende	18/2/2024	buiten	de raad
6. Omwonende, plus diverse mede-ondertekenaars	19/01/2024	binnen	de raad
7. Omwonende	18/02/2024	buiten	de raad
8. Omwonende	26/3 /2024	buiten	de raad
9. Omwonende	6/2/2024	binnen	de raad
10. Omwonende	25/04/2024	Buiten	De raad
11. Omwonende	2/05/2024	Buiten	De raad

2. Ontvankelijkheid van de reclamanten

Het ontwerpplan heeft, zoals eerder vermeld, van 28 december 2023 tot en met 7 februari 2024 ter visie gelegen. De openbare kennisgeving over de terinzagelegging van het ontwerpplan heeft plaatsgevonden overeenkomstig de eisen die de wet daaraan - in artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht- stelt.

De publicatie is als volgt kenbaar gemaakt:

- Publicatie in het Gemeenteblad van Maastricht op 27 december 2023.

De termijn van de terinzagelegging eindigde 8 februari 2024. De zienswijzen, met uitzondering van de zienswijzen van reclamanten 2,3, 5, 7, 8, 10 en 11 zijn binnen de eerder genoemde 6 weken termijn ingediend. Het voorgaande betekent niet dat de buiten de termijn ingediende zienswijzen niet behandeld worden in deze zienswijzennota. Op grond van jurisprudentie (zie ook [Hof van Justitie: Nederlands bestuursprocesrecht is op onderdelen in \(stibbe.com\)](https://www.stibbe.com)) kan een belanghebbende immers in beroep niet worden tegengeworpen niet tijdig een zienswijze te hebben ingediend.

3. Beantwoording zienswijzen

De zienswijzen zijn per reclamant geanalyseerd en samengevat.

Reclamant 1

Zienswijze	Reactie
<i>Verkeersaspecten</i>	
Indiener vreest dat door verkeerstoename de verkeersveiligheid van de zwakke verkeersdeelnemer zal verminderen. De onveiligheid op 2 hotspots (kruising Doomhoeve/ Hulsforthoeve en scherpe bocht Doomhoeve 26/29) zal toenemen. Men stelt maatregelen voor zoals een verkeersremmer/ geleider of grote plantenbak.	Een dergelijke wegversmalling op de genoemde locaties zorgt voor onveilige situaties omdat uitgeweken moet worden naar de andere weghelft. De huidige kromming in de Doomhoeve zorgt er reeds voor dat verkeer langzamer rijdt vanwege het beperkte zicht op tegemoetkomend verkeer. Wij zijn niet van mening dat de verkeersveiligheid van de zwakke verkeersdeelnemer vanwege de planontwikkeling in het geding zal komen.
Men maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid op de Doomhoeve, hetgeen een smalle straat betreft.	De Doomhoeve is bedoeld voor lokaal verkeer. Vanwege de smalle rijbaan is eenrichtingsverkeer ingesteld. De rijbaan biedt ons inziens voldoende ruimte voor het passeren van een gemotoriseerd voertuig en bijvoorbeeld een fietser.
Men stelt vraagtekens bij de stelling dat de verkeersaantrekkende werking door het plan niet significant is.	Het plan omvat 21 woningen (5 sociale koopwoningen, 8 sociale huur appartementen en 8 vrije sector appartementen) welke volgens de richtlijnen zorgen voor een toename van circa 55 voertuigbewegingen per etmaal (zie paragraaf 5.5. van de plantoelichting). De Doomhoeve kan deze toename bovenop de huidige intensiteiten verkeerskundig verdragen. Overigens is op grond van de huidige bedrijfsbestemming de vestiging van een nieuw bedrijf (bijvoorbeeld een autowasserij, aannemersbedrijf) mogelijk met een vergelijkbare verkeersgeneratie.
Men vreest significante verplaatsingen omdat bewoners op zoek zullen gaan naar parkeerplekken wanneer men niet op eigen terrein parkeert.	Het plan is getoetst aan de Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021 van de gemeente Maastricht en voldoet aan de parkeereisen. Het parkeren wordt hierbij volledig op eigen terrein opgelost.

Ten aanzien van het infiltratieonderzoek worden oude data gebruikt.	Het infiltratieonderzoek is van juni 2023 en is dus recentelijk uitgevoerd. Betere, meer recentere data zijn er niet.
Reclamant wijst op wateroverlast in de afgelopen 2 jaar in geval van aanhoudende zware regenval.	Om wateroverlast tegen te gaan wordt de initiatiefnemer verplicht om hemelwater om eigen terrein vast te houden. Een en ander conform de regenwaterverordening die van kracht is.
Bij aanhoudende zware regenval kan niet alle regenwater in het plangebied worden opgevangen.	Om wateroverlast tegen te gaan wordt de initiatiefnemer verplicht om hemelwater om eigen terrein vast te houden. Een en ander conform de regenwaterverordening die van kracht is.
Het infiltratie-oppervlak en bergingsruimte dienen positiever te worden berekend.	Een voorziening van 80 mm per m2 verhard oppervlak is conform het beleid van het waterschap. Dit is afgestemd op een forse bui.
Omdat de kans groot is dat er bij het graven van de bouwput grondwater wordt aangetroffen, zal de bouwput droog gepompt moeten worden. Reclamant vraagt zich af of het bouwplan hiermee wel voldoende rekening houdt, mede omdat dit weer kan leiden tot scheuren bij de bestaande woningen. De vraag is ook hoe dit gemonitord wordt.	De bouwer dient aan de voorkant aan te geven welke bouwmethode wordt gekozen en of daarbij grondwater wordt onttrokken. Indien dit het geval is, dienen de effecten voor de omgeving te worden bepaald. Afhankelijk daarvan dient er een vooropname van de bestaande woningen te worden uitgevoerd. Mogelijk dat daarvoor peilboutjes worden aangebracht die tijdens de bouw worden gemonitord. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de bouwer/ontwikkelaar.

Reclamanten 2, 3, 5, 7, 8 , 10 en 11

Zienswijzen	Reactie
Algemeen	

<p>Men is misleid doordat het plan onder een andere naam in procedure is gebracht. Hierdoor heeft men het moment van publiceren gemist. Tijdens de informatieavond van 24 oktober 2023 werd nog gesproken over het plan Heukelstraat 21/22 in plaats van Doomhoeve/ Eisenhoeve. Ten tijde van de informatieavond was het plan nog niet te raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl. Er is niet voldoende aan de vereiste transparantie.</p>	<p>Het klopt dat de aanvankelijke benaming van het concept bestemmingsplan Heukelstraat 21-22 was. Aangezien de beoogde ontwikkeling echter is voorzien "in de oksel" van de Doomhoeve/Eisenhoeve was dit volgens de gemeente niet de juiste naam voor het bestemmingsplan. Om te voorkomen dat deze naam omwonenden op het verkeerde been zou zetten, is de initiatiefnemer verzocht om de naam van het bestemmingsplan aan te passen. Het ontwerp bestemmingsplan dat door het College is vrijgegeven om daarop zienswijzen te kunnen indienen, heeft daarom de benaming bestemmingsplan Doomhoeve/ Eisenhoeve gekregen. Vanaf 28 december 2023 was het plan onder die naam raadpleegbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl. Tijdens de informatieavond van 24 oktober 2023 was de formele procedure van het bestemmingsplan nog niet gestart en dat is de reden dat het bestemmingsplan Doomhoeve/ Eisenhoeve toen nog niet raadpleegbaar was op www.ruimtelijkeplannen.nl. Overigens menen wij dat niemand door deze gang van zaken wordt benadeeld / is geschaad qua rechtszekerheid. In deze zienswijzennota worden immers ook alle zienswijzen behandeld die buiten de gestelde termijn zijn ingekomen.</p>
<p>Men heeft geen vertrouwen in de betrokken projectontwikkelaar en diens adviseur. De partij was als onervaren, onprofessioneel gezien en communiceert slecht, aldus reclamant.</p>	<p>Wij betreuren het dat dit beeld van de initiatiefnemer is ontstaan. De initiatiefnemer heeft in ieder geval aan participatie invulling gegeven door op 24 oktober 2023 een informatieavond te houden. Verder wordt er regelmatig telefonisch informatie uitgewisseld met individuele omwonenden die vragen hebben. In het verdere traject zullen reclamanten door de initiatiefnemer middels een nieuwsbrief geïnformeerd worden, als bijvoorbeeld wijzigingen of gebeurtenissen daartoe aanleiding geven.</p>
<p>De raad is niet geïnformeerd over het verloop van de informatieavond. Het verstrekte beeld in de raadsinformatiebrief van 21 december 2023 (kenmerk 2023.05121) was te positief.</p>	<p>Wij betreuren het dat bij reclamanten het beeld is ontstaan dat het draagvlak voor het plan tijdens de informatieavond te rooskleurig is voorgespiegeld aan de raad. Wij menen echter dat de raad zich tijdens de raadsbehandeling in juni 2024 alsnog een goed eigenstandig oordeel kan vormen over het daadwerkelijk draagvlak voor het plan.</p>
<p><i>Parkeren & Verkeer</i></p>	
<p>Het plan met 21 woningen bevat te weinig parkeer ruimte. Er is nu reeds een tekort aan parkeerplekken in de Doomhoeve en Heukelstraat. Zeven bestaande parkeerplekken bij Doomhoeve 26 en 30 vervallen ook nog.</p>	<p>Het plan is getoetst aan de Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021 en voldoet aan de gemeentelijke parkeereisen. Het parkeren wordt hierbij volledig op eigen terrein opgelost. De bestaande woningen in de Doomhoeve beschikken allemaal over tenminste één oprit met garage. Aan de zuidzijde van de Doomhoeve zijn er openbare parkeervoorzieningen (circa 0,5 per woning). Op basis van de huidige parkeernormen (1,6 parkeerplaatsen per woning) is dit ruim voldoende. De huidige hoofdontsluiting (met Verkeersbestemming) van de bedrijfsbestemming wordt verplaatst naar de bocht van de Doomhoeve. Een nieuwe inrit wordt gecreëerd voor de meest westelijk gelegen woning aan de Doomhoeve (binnen de Woonbestemming). De functie van de strook vóór de overige woningen blijft onveranderd. Wij bestrijden dat er parkeerplekken aan de zuidelijke zijde van de Doomhoeve per saldo vervallen. Voor de 21 woningen in het plangebied worden in totaal 26 parkeerplaatsen binnen het plangebied mogelijk gemaakt. Dit aantal ligt zelfs iets hoger dan waar de behoefteraming volgens de nota Parkeernormen Maastricht 2021 vanuit gaat (zie ook paragraaf 5.5. van de plantoelichting).</p>

<p>De volledige ontsluiting via de smalle Doomhoeve leidt tot verkeersonveilige situaties.</p>	<p>Het plan omvat 21 woningen (5 sociale koopwoningen, 8 sociale huur appartementen en 8 vrije sector appartementen) welke volgens de richtlijnen zorgen voor een toename van circa 55 voertuigbewegingen per etmaal (zie paragraaf 5.5. van de plantoelichting) . De Doomhoeve kan deze toename bovenop de huidige intensiteiten verkeerskundig verdragen.</p> <p>Overigens is op grond van de huidige bedrijfsbestemming een nieuw bedrijf mogelijk met een vergelijkbare verkeersgeneratie.</p>
<p>Door verkeerstoename ontstaat een onveilige situatie voor kleine kinderen (mede gelet op speelterrein/ grasveld Eisenhoeve).</p>	<p>Zie hierboven. Bij de genoemde locaties is voldoende zicht en is er sprake van een fysieke afscheiding waardoor kleine kinderen niet direct de rijbaan op kunnen rennen. Het verkeer dat via de Eisenhoeve zal rijden is qua hoeveelheid zeer beperkt vanwege het minimale aantal parkeerplaatsen aan deze zijde van het plangebied. Voor toegang tot de zuidwest gelegen parkeerplaatsen dient gebruik te worden gemaakt van de inrit aan de Doomhoeve. Er worden verkeerspaaltjes geplaatst om doorsteken vanuit de Eisenhoeve in zuidwestelijke richting te voorkomen. Deze zijn nu als zodanig in de planvorming opgenomen</p>
<p>De geplande inrichting biedt te weinig ruimte voor de hulpdiensten als ambulance en brandweer. Dit leidt tot onveiligheid voor de nieuwbouw en de bestaande woningen aan de Doomhoeve.</p>	<p>Het plan is op 23 april 2024 uitgebreid besproken met de brandweer en deze heeft op hoofdlijnen haar akkoord op het plan gegeven.</p>
<p>Er moet een parkeerkelder komen onder het appartementencomplex en de ontsluiting moet ook via de Heukelstraat, zodat de verkeersdrukke zich spreidt.</p>	<p>Het plan is getoetst aan de Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021 en voldoet aan de parkeereis. Het parkeren wordt hierbij volledig op eigen terrein (op maaiveldniveau) opgelost. Er is geen verplichting opgenomen in de Nota voor ontwikkelaars om te voorzien in een parkeerkelder of iets dergelijks. De hoofdontsluiting verloopt via de Doomhoeve. Ontsluiting via de Heukelstraat is niet mogelijk vanwege het ontbreken van een verbinding naar het parkeerterrein aan de zuidwestzijde van het perceel. De Eisenhoeve (vanaf de Heukelstraat) voldoet niet aan de voorwaarden op gebied van verkeersveiligheid om te dienen als ontsluitingsweg voor het plan.</p>
<p><i>Stedenbouwkundige aspecten</i></p>	
<p>Het bouwblok voor de 5 grondgebonden woningen is te massaal voor de Doomhoeve. Acceptabel is max 3 geschakelde woningen met oprit passend in het straatbeeld. De vrijgekomen ruimte dient voor groen te worden benut.</p>	<p>Jurisprudentie (ABRvS 31 mei 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2058) laat zien dat het bestaan van alternatieven alleen dan tot het onthouden van medewerking dwingt, indien op voorhand duidelijk is dat door de verwezenlijking van één of meerdere alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Met een alternatief van 3 grondgebonden woningen kan slechts een kleiner programma worden gerealiseerd waardoor de economische uitvoerbaarheid van het plan onder druk komt te staan.</p> <p>Het bouwblok van 5 grondgebonden rijwoningen is tot stand gekomen na een zorgvuldige afweging door Stedenbouw en de Welstandscommissie (pre-advisering van 4 april 2023) . Dit is de resultante van de heroverweging van eerder ingediende initiatieven, die daarentegen wel als te massaal werden getypeerd.</p> <p>De verdichting die ter plekke met 5 woningen ontstaat is voor dit binnenstedelijk gebied al met al niet onaanvaardbaar.</p>

<i>Woonprogramma</i>	
Sociale huurwoningen passen niet in deze omgeving.	<p>In de gemeentelijke woonprogrammering ligt de nadruk met name op sociale huurwoningen (onder de liberalisatiegrens) en betaalbare koopwoningen. Stadsbreed geldt een minimumpercentage van 60% betaalbare woningbouw. Afhankelijk van het bestaande aandeel sociale huur gelden er per buurt specifieke eisen. Dit is vastgelegd in de Notitie gebiedsgerichte uitwerking minimumpercentages betaalbare woningbouw op 15 juli 2022. Met het sturen op betaalbare woningbouw wil de gemeente twee doelen bereiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het op stedelijk niveau beter afstemmen van vraag en aanbod. Het aanbod van betaalbare nieuwe woningen blijft achter bij de vraag. Door het stimuleren van meer betaalbare woningbouw wordt er meer evenwicht tussen vraag en aanbod gebracht. - Het komen tot een meer evenwichtige spreiding van de betaalbare woningvoorraad over de stad. Daarbij gaat het met name om een meer evenwichtige spreiding van het aandeel sociale huur. In wijken met veel sociale huurwoningen (kwetsbare wijken) moet terughoudend worden omgegaan met het toevoegen van sociale huurwoningen. In wijken met weinig sociale huur moet juist meer nadruk worden gelegd op het toevoegen van sociale huur. Op deze wijze wordt een betere spreiding over de stad bereikt. <p>De buurt Amby is aangemerkt als buurt met een aandeel sociale huur onder het stedelijke gemiddelde. Ook nieuwe woningbouwplannen in Amby dienen dus een bijdrage te leveren aan het invullen van de stadsbrede opgave voor sociale huur. Dit betekent dat nieuwe plannen voor minimaal 60% moeten bestaan uit betaalbare woningen (huur onder de liberalisatiegrens en/of betaalbare koop) én bij 11 woningen of meer voor minimaal 30% uit sociale huur.</p>
Met 336 appartementen aan het Geusseltpark is al voldaan aan de opgave voor sociale woningbouw.	<p>De opgave voor betaalbare woningbouw en met name sociale huur is groot. Zowel landelijk als lokaal. In de Maastrichtse woonprogrammering 2021-2030 is vastgelegd dat minimaal 60% van het programma voor permanente woningbouw betaalbaar moet zijn. Dit is gebaseerd op de woningbehoefteberekening die uitkomt op een aandeel van 65% betaalbaar (52% sociale huur en 13% betaalbare koop). Dit komt neer op een opgave tot en met 2030 van 3525 woningen waarvan 1825 in de categorie sociale huur. Het project in het Geusseltpark is niet voldoende om deze stadsbrede opgave als 'voldaan' te kwantificeren. Bovendien gaat het daar niet om 336 sociale huurwoningen, maar om een project met een totaal van 336 woningen waarvan 60% sociale huur en betaalbare koop (dus niet 336 sociale huurwoningen).</p>
<i>Wateroverlast & groene leefomgeving</i>	
Men vreest meer wateroverlast, bovenop de reeds bestaande wateroverlast. Door een grasveld te verharderen, neemt dit risico toe.	<p>Door het bouwplan neemt de verharding toe. Vanuit het beleid van de gemeente en waterschap Limburg is een compensatieplicht ingesteld, waarbij minimaal 80 mm hemelwater op eigen terrein verwerkt dient te worden. Vanuit deze voorziening is dan een maximale leegloop van 10 l/s/ha toegestaan. Op basis van de verwachte verhardingstoename bedraagt de compensatiehoeveelheid in totaal circa 245 m³.</p>

De bouw van 21 woningen is strijdig met het beleid van de gemeente dat ziet op vergroening, tegengaan hittestress en het verminderen van wateroverlast	Door het bouwplan neemt de verharding toe. Vanuit het beleid van de gemeente en waterschap Limburg geldt er een compensatieplicht, waarbij minimaal 80 mm hemelwater op eigen terrein verwerkt dient te worden. Vanuit deze voorziening is dan een maximale leegloop van 10 l/s/ha toegestaan. Op basis van de verwachte verhardingstoename bedraagt de compensatiehoeveelheid in totaal circa 245 m ³ . Door rekening te houden met de genoemde aandachtspunten en de aanleg van een infiltratievoorziening voor de toekomstige verharding wordt hydrologisch gezien neutraal ontwikkeld en is geen verhoogd risico op wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling.
<i>Overlast tijdens bouw</i>	
Bouwverkeer leidt in de smalle straten tot langdurige overlast hetgeen niet acceptabel is. Er zal meer dan een jaar sprake zijn van stof en lawaai-overlast.	Enige mate van overlast zal inderdaad niet te voorkomen zijn. Op 21 december 2023 is de aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Hierin zit een voorlopig veiligheidsplan; hierin is aangegeven dat dit wordt vastgesteld in samenspraak met de toezichthouder van de gemeente Maastricht. Hierin staat ook aanrijroute vrachtverkeer etc. Afstemming zal nog plaatsvinden voordat de bouwwerkzaamheden starten. Overigens houdt dit onderwerp geen rechtstreeks verband met het bestemmingsplan en gaat dit in feite over uitvoeringsaspecten. De jurisprudentie laat hierover zien dat een dergelijke uitvoeringsaspect niet in het bestemmingsplan hoeft te worden geregeld (zie bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2022:1483, r.o. 11).
<i>Nadeelcompensatie</i>	
Men vreest voor waardedaling van de bestaande woningen hetgeen zal leiden tot nadeelcompensatie-claims.	Op dit moment rust op de gronden van het plan in hoofdzaak een bedrijfsbestemming. Er geldt een bebouwingspercentage van 60% en een bouwhoogte van 6 m voor bedrijfsbebouwing. In principe kan op grond van het vigerende plan momenteel dus een behoorlijk omvangrijke bedrijfsloods worden teruggebouwd voor een nieuw initiatief zoals bijvoorbeeld een aannemerij of een groothandel. Wij denken dat woningbouw ten opzichte hiervan niet zal leiden tot een waardedaling van de bestaande woningen. Het staat reclamanten niettemin vrij om een verzoek om nadeelcompensatie bij de gemeente in te dienen.

Reclamant 4

Zienschijne	Reactie
<i>Wateraspecten</i>	
Reclamant mist in de waterparagraaf de verwijzing naar de hemelwaterverordening van de gemeente Maastricht (nieuwbouw 80 mm in 2 uur bergen) en de keur van het waterschap waarin geadviseerd wordt om te voldoen aan 80 mm in 2 uur beging/infiltratie.	Door het bouwplan neemt de verharding toe. Vanuit het beleid van de gemeente en waterschap Limburg is een compensatieplicht ingesteld, waarbij minimaal 80 mm hemelwater op eigen terrein verwerkt dient te worden. Vanuit deze voorziening is dan een maximale leegloop van 10 l/s/ha toegestaan. Op basis van de verwachte verhardingstoename bedraagt de compensatiehoeveelheid in totaal circa 245 m ³ . Door rekening te houden met de genoemde aandachtspunten en de aanleg van een infiltratievoorziening voor de toekomstige verharding wordt hydrologisch gezien neutraal ontwikkeld en is geen verhoogd risico op wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling.

--	--

Reclamant 6

Zienswijze	Reactie
<i>Verkeersaspecten</i>	
<p>Reclamant verzoekt om in verband met de verkeerstoename door 21 woningen ook de herinrichting van de Doomhoeve bij het plan te betrekken. Er wordt verzocht om 2 voorwaardelijke verplichtingen op te nemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Verkeersdrempels voor 30 km per uur -Een verkeersbesluit te nemen voor (tijdelijk) tweerichtingsverkeerskeer in het deel van de Doomhoeve tussen Hamerthoeve en Hulsforthoeve, zoals oorspronkelijk ook het geval was. 	<p>Vanwege de smalle rijbaan is eenrichtingsverkeer ingesteld. De rijbaan biedt voldoende ruimte voor het passeren van een motorvoertuig en bijvoorbeeld een fietser. Maar er is onvoldoende ruimte voor het passeren van twee motorvoertuigen. De smalle rijbaan, krommingen in de weg en aan een zijde van de weg geparkeerde voertuigen zorgen ervoor dat de snelheid van het verkeer beperkt is. Het toepassen van verkeersdrempels is naar de mening van de gemeente niet noodzakelijk, omdat het gaat om een woonstraat waar met name bestemmingsverkeer (lees: bewoners) gebruik van maakt.</p>
<p>Het eenrichtingsbord op het genoemde deel van de Doomhoeve wordt al jarenlang genegeerd en overtreden zonder dat dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Het is daarom beter de gedoogsituatie te legaliseren.</p>	<p>Motorvoertuigen zijn qua snelheid gehouden aan het geldende eenrichtingsverkeer. Indien het eenrichtingsverkeer genegeerd wordt en dit waargenomen wordt, zal de politie handhavend hiertegen optreden. Er is geen sprake van een zogenoemde gedoogsituatie.</p>
<p>Reclamant vraagt zich af waarom op de Gravenstraat (van Lovendaalhoeve tot Hamerthoeve) wel tweerichtingsverkeer is toegestaan maar op de Doomhoeve niet.</p>	<p>Deze straten zijn verkeerskundig niet goed vergelijkbaar. Het traject Gravenstraat (van Lovendaalhoeve tot Hamerthoeve) heeft zowel een breder wegprofiel als meer uitwijkmogelijkheden.</p>

Reclamant 9

Zienswijze	Reactie
<i>Algemeen</i>	
<p>Reclamanten komen door het plan in een onleefbare situatie terecht.</p>	<p>Reclamanten wonen net ten noorden van het plangebied. Wij denken niet dat de planontwikkeling leidt tot dusdanige milieubelemmeringen (mede in relatie tot de huidige bedrijfsbestemming) dat door de woningbouw sprake zal zijn van een onleefbare situatie. De huidige bedrijfsbestemming, die de vestiging van een nieuw bedrijf in principe mogelijk maakt, vervalt immers ook wanneer voorliggend bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt.</p>

Men vreest voor waardedaling van hun woning hetgeen zal leiden tot nadeelcompensatieclaim.	Op dit moment rust op de gronden van het plan in hoofdzaak een bedrijfsbestemming. Er geldt een bebouwingspercentage van 60% en een bouwhoogte van 6 m voor bedrijfsbebouwing. In principe kan op grond van het vigerende plan momenteel dus een behoorlijk omvangrijke bedrijfsloods worden teruggebouwd voor een nieuw bedrijfsmatig initiatief, zoals bijvoorbeeld een aannemerij of een groothandel. Wij denken dat woningbouw ten opzichte hiervan niet zal leiden tot een waardedaling van de bestaande woningen. Het staat reclamanten niettemin vrij om een verzoek om nadeelcompensatie bij de gemeente in te dienen.
<i>Bouwprogramma</i>	
Vanwege het hoogteverschil is er slechts plek voor 14 appartementen in plaats van 16 appartementen.	In de bestemmingsplanregels is in de wijze van meten (artikel 2) aangegeven hoe de bouwhoogte van een bouwwerk wordt bepaald. Dit is "vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw". In artikel 1.61 van de planregels is voorts een in den lande zeer gangbare definitie van "peil" opgenomen. Reclamanten zijn kennelijk niet tegen woningbouw, maar willen een lager aantal woningen. Wij menen dat alleen vanwege hoogteverschillen hiertoe geen reden bestaat. De bouwhoogte is overigens niet anders dan in het huidige bestemmingsplan op dezelfde positie tegenover de patiowoningen al is toegestaan.
<i>Overige</i>	
De ontwikkelaar heeft met opzet verkeerde informatie over het bouwplan verstrekt. De maquette is niet correct en de woning van reclamanten ligt lager dan het peil van de appartementen en de woning Eisenhoeve. In werkelijkheid is er sprake van hoogteverschillen. Het plan is hierdoor niet uitvoerbaar.	Reclamant refereert aan een andere peilhoogte dan het geval is. Het te bouwen appartementencomplex kent een peilhoogte van 48,50 NAP. De patiowoningen hebben een peilhoogte van respectievelijk 48,20 NAP (Doomhoeve 29) en 49,40 NAP (Eisenhoeve 2). Om misverstanden te voorkomen heeft initiatiefnemer de feitelijke hoogte van het nieuw te bouwen appartementencomplex t.o.v. de bestaande patiowoningen bij de aanvraag omgevingsvergunning separaat in beeld gebracht. Het dak van het nieuw te bouwen appartementencomplex bevindt zich dus 30 cm. boven het dak van woning Doomhoeve nummer 29 en 90 cm. onder dat van woning Eisenhoeve nummer 2. Wij menen niet dat het plan vanwege genoemde hoogteverschillen onuitvoerbaar is.
Qua afmetingen wordt de nieuwbouw veel hoger dan de bestaande bebouwing. Er wordt te dicht op de bestaande bungalows gebouwd.	De nieuwbouw nabij de woning van reclamant mag maximaal 2 bouwlagen krijgen. Dit is vergelijkbaar met de volgens het vigerend plan toegestane hoogte van bedrijfsbebouwing (6 m). De afstand van de te slopen loods en de nieuwbouw tot de woning van reclamanten is eveneens vergelijkbaar (circa 5-6 m). Voor binnenstedelijk gebied zijn dergelijke afstanden niet ongebruikelijk.
Er wordt vanwege het plan teveel zonlicht ontnomen. Men vreest dat de zonnepanelen van reclamanten niet meer rendabel zullen zijn.	De woning van reclamant ligt ten noorden van het plangebied. De bouwhoogte en bouwafstand tot het nieuw te bouwen complex zullen geen wezenlijke belemmering vormen voor de opbrengst van de bestaande zonnepanelen van reclamanten.
Men bestrijdt dat qua situering en maatvoering wordt aangesloten bij de omliggende woningen en dat er een eenduidig stedenbouwkundig beeld ontstaat.	De oppervlakte van het plangebied bedraagt 0,43 ha. Met een programma van 21 woningen is in beginsel geen sprake van een veel te hoge binnenstedelijke bebouwingsdichtheid. De afstanden die de nieuwbouw tot de bestaande bebouwing gaat aanhouden, zijn voor binnenstedelijke begrippen niet ongebruikelijk.
Men vreest licht en geluidsoverlast van de lift.	Gelet op de afstand tot de woning van reclamant en het feit dat sprake zal zijn van een dichte liftkoker in het bouwplan, menen wij dat deze vrees ongegrond is.

<p>In verband met het verval van 1.2 m vreesst men voor wateroverlast.</p>	<p>Door het bouwplan neemt de verharding toe. Vanuit het beleid van de gemeente en waterschap Limburg is een compensatieplicht ingesteld, waarbij minimaal 80 mm hemelwater op eigen terrein verwerkt dient te worden. Vanuit deze voorziening is dan een maximale leegloop van 10 l/s/ha toegestaan. Op basis van de verwachte verhardingstoename bedraagt de compensatiehoeveelheid in totaal circa 245 m³. Door rekening te houden met de genoemde aandachtspunten en de aanleg van een infiltratievoorziening voor de toekomstige verharding wordt er hydrologisch gezien neutraal ontwikkeld en is geen verhoogd risico op wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling.</p> <p>In de toelichting staat overigens dat wordt uitgegaan van bui T=25, dit is niet correct. Er dient uitgegaan te worden van hetgeen hiervoor staat vermeld. De toelichting wordt dus n.a.v. deze zienswijze hierop aangepast.</p>
<p>Men wenst een groenstrook van 70 cm ter bescherming van zijgevel en tuinmuur.</p>	<p>Om praktische redenen is een groenstrook op deze plek niet wenselijk. Met name fietsers zouden daardoor gehinderd kunnen worden en bovendien is het onderhoud van deze nog aan te leggen groenstrook niet te garanderen. Dat zou voor de twee patio-woningen bovendien tot ongewenste (groei-)overlast kunnen leiden.</p>
<p>Men stelt een andere indeling van het bouwplan voor, met andere afmetingen en met andere plekken voor entree en liftschacht.</p>	<p>Hetgeen nu voorligt, betreft niet het bouwplan maar het bestemmingsplan. Het bouwplan dat als zodanig is ingediend zal moeten worden beoordeeld op basis van de wettelijke kaders. Het is niet mogelijk een alternatief bouwplan te beoordelen als dat niet is ingediend. Ten aanzien van het ingediende bouwplan staat een apart traject van rechtsbescherming open.</p>

Reclamant 10

<p>De zienswijze komt nagenoeg overeen met de zienswijzen van reclamanten 2, 3, 5, 7 en 8. Echter aanvullend wordt nog opgemerkt dat in het plangebied marters en egels aanwezig zijn. Dit betreft een beschermd diersoort.</p>	<p>Van de steenmarter is een nestplaats aangetroffen binnen de zuidelijke opstal. De steenmarter valt binnen de Wet natuurbescherming onder de soorten waarvoor een periodieke provinciale vrijstelling geldt binnen de provincie Limburg. Deze vrijstelling geldt in de periode half augustus t/m februari. Binnen deze periode mag de steenmarternestplaats verwijderd worden. Hierbij dient wel de algemene zorgplicht in acht te worden genomen. Indien het niet mogelijk is om werkzaamheden uit te voeren in de vrijstellingsperiode dient een ontheffing te worden verkregen om de nestplaats te morgen verwijderen</p>
<p>Tijdens de bouw zal er voor thuiswerkers lawaai-overlast zijn.</p>	<p>Enige mate van overlast zal inderdaad niet te voorkomen zijn. Echter dit zal van tijdelijke aard zijn.</p>

Reclamant 11

<p>In de zienswijze wordt gesteld dat men zich aansluit bij de zienswijze van reclamant 10. Echter aanvullend wordt nog opgemerkt dat men hoopt dat aanpassingen en</p>	<p>Het proces omtrent het plan Vroendaal aan de Rijksweg loopt nog. Hierover heeft (nog) geen besluitvorming van College of raad plaatsgevonden. De suggestie die wordt gewekt dat het gemeentebestuur heeft ingestemd met herziene of aangepaste plannen, na felle kritiek uit de buurt, is niet juist.</p>
---	--

<p>herziening van de plannen mogelijk is, zoals dat ook het geval is bij het plan Vroendaal na felle kritiek uit de buurt.</p>	
<p>Als alternatief voorstel pleit reclamant voor een ander programma en andere opzet: 3 geschakelde koopwoningen en één appartementencomplex, een parkeerkelder en ontsluiting via de Heukelstraat</p>	<p>Jurisprudentie (ABRvS 31 mei 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2058) laat zien dat het bestaan van alternatieven alleen dan tot het onthouden van medewerking dwingt, indien op voorhand duidelijk is dat door de verwezenlijking van één of meerdere alternatieven een gelijkwaardig resultaat kan worden bereikt met aanmerkelijk minder bezwaren. Met een alternatief van 3 grondgebonden woningen kan slechts een kleiner programma worden gerealiseerd waardoor de economische uitvoerbaarheid van het plan onder druk komt te staan. Het plan is getoetst aan de Nota parkeernormen gemeente Maastricht 2021 en voldoet aan de parkeereis. Het parkeren wordt hierbij volledig op eigen terrein (op maaiveldniveau) opgelost. Er is geen verplichting opgenomen in de Nota voor ontwikkelaars om te voorzien in een parkeerkelder of iets dergelijks. De hoofdontsluiting verloop via de Doomhoeve. Ontsluiting via de Heukelstraat is niet mogelijk vanwege het ontbreken van een verbinding naar het parkeerterrein aan de zuidwestzijde van het perceel</p>

4. Eindconclusie

De ingediende zienswijzen worden deels gevolgd en geven aanleiding tot het gewijzigd vaststellen van het bestemmingplan, echter uitsluitend wat betreft de waterparagraaf in de plantoelichting.