

8 juli 2021

Gemeente Peel en Maas
Vergunningen, Toezicht en Handhaving

Nota zienswijzen inzake het ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning voor de realisatie van een uitweg aan de Vosberg 13 te Panningen

Aanvraag omgevingsvergunning

De aanvraag voor de vergunning heeft betrekking op het voornemen van initiatiefnemer om op het perceel, kadastraal bekend Helden sectie B, nummer 6034 een verharding aan te brengen en een nieuwe ontsluiting te realiseren ten behoeve van een efficiënte bedrijfsvoering van het agrarisch loonbedrijf aan de Vosberg 13 te Panningen.

De verhardingen zijn noodzakelijk om de bestaande bedrijfsbebouwing te bereiken en tot een efficiënte bedrijfsvoering van het agrarisch loonbedrijf te komen. Het realiseren van een nieuwe westelijke ontsluiting is gewenst vanwege de overbelaste situatie ter plekke van de huidige noordelijke ontsluiting van de bedrijfslocatie. Deze huidige ontsluiting is een knelpunt in het kader van geluid en verkeer. Naast het aanbrengen van verhardingen en een nieuwe ontsluiting bestaat het voornemen uit het aanbrengen van akoestische en landschappelijke maatregelen om het leefklimaat in de woning Vosberg 11 te waarborgen.

Ontwerpbesluit

Het ontwerpbesluit van de omgevingsvergunning voor bovengenoemd project heeft met ingang van 6 mei tot en met 17 juni 2020 ter inzage gelegen. Bij brief van 15 juni, ingekomen op 16 juni 2020 is namens de bewoners van de Vosberg 11 te Panningen een zienswijze ingediend.

Deze zienswijze kan als volgt worden samengevat:

1. Het onderzoek door Hauptmeijer Verkeer dateert van februari 2017. Hierdoor is er geen sprake van een recent onderzoek waarbij alle actuele feiten en omstandigheden zijn meegewogen waardoor er sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding van het besluit. In het rapport zou enkel rekening zijn gehouden met het verkeer, afkomstig van Munsters en niet met het verkeer dat naar Munsters toegaat alsmede de overige verkeersdeelnemers. Door deze verkeersstromen niet mee te nemen, is onvoldoende inzichtelijk of de weg voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod te verwerken.
2. De lengte van het wegvak vanaf de ontsluiting tot aan de Vosberg aan de noordzijde bedraagt circa 75 meter. Indieners van de zienswijze zijn van mening dat hierdoor onveilige situaties gaan ontstaan omdat een passeerstrook ontbreekt.
3. Door de aanpassing van de bochtstralen zal de wegenstructuur aanzienlijk veranderen hetgeen uitnodigend werkt voor het verkeer, waaronder vrachtverkeer, om via dit gedeelte naar het zuidelijk gelegen industrieterrein te rijden. Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar de verkeer aantrekkende werking door de aanpassing van de ontsluiting. Gevreesd wordt dat deze weg door weggebruikers gezien gaat worden als een gebiedsontsluitende weg i.p.v. een erftoegangsweg. Dit wordt nog versterkt doordat er geen aanduiding wordt geplaatst dat er alleen bestemmingsverkeer is toegestaan. Indieners zien graag de vergunning aangepast in die zin dat vanaf de nieuwe inrit in zuidelijke richting een slinger wordt aangebracht in de weg en vanaf dat punt de weg alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer.
4. Door de toename van het verkeer wordt tevens gevreesd voor een toename van verkeersonveilige situaties en overlast direct nabij de woning aan de Vosberg 11.
5. Er ontbreekt een duidelijkheid c.q. er is een tegenstrijdigheid in het ontwerpbesluit omtrent het tijdstip van de aanleg van de landschappelijke inpassing.
6. Verzocht wordt om de het stationair laten draaien van de voertuigen en gebruik van de stoomcleaner te laten plaatsvinden op zo ver mogelijke afstand van woning Vosberg 11.
7. De inrichting is in werking zonder dat de vereiste geluidschermen zijn geplaatst. Dit is niet in overeenstemming met de in het ontwerpbesluit opgenomen voorschrift.

Ad 1 t/m 4

Onderstaand is een beschrijving opgenomen van de wegcategorie, de intensiteiten en de inrichting van het wegvak van de Vosberg conform CROW richtlijnen:

De betreffende weg als in de zienswijze beschreven (Vosberg) valt onder de wegcategorie Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom – type 2 (hierna benoemd als ETW-bubeko-type2) met een snelheidsregime van 60 km/u. Dit wegvak is in de huidige situatie een openbare weg zonder beperkende verkeersmaatregelen t.b.v. bestemmingsverkeer of landbouwverkeer. Dit wegvak maakt

van oudsher onderdeel uit als een ontsluitende verbinding voor erven in dit gebied tussen de Ninnesweg, Vosberg en het zandpad dat in verbinding staat met het Industrierrein Panningen. De bestaande geasfalteerde weg heeft in de huidige situatie een verhardingsbreedte van 3,0 meter.

Wegcategorisering:

De wegcategorie is zoals omschreven een ETW-bubeko-type2 met een snelheidsregime van 60 km/u. De categorie erftoegangswegen buiten de bebouwde kom hebben afhankelijk van de verhardingsbreedte en het gebruik (type 1 en type 2) doorgaans verkeersintensiteiten variërend tussen de enkele honderden en 5000 / 6000 motorvoertuigen per etmaal. Hogere verkeersintensiteiten zijn kenmerkend voor gebiedsontsluitingswegen waar andere inrichtingseisen en een ander snelheidsregime geldt. In dit geval is er geen sprake van een gebiedsontsluitingsweg.

Verkeerstellingen:

Verkeerstellingen op het wegvak geven intensiteiten van alle verkeersbewegingen in beide rijrichtingen per etmaal.

- In 2017 waren dit gemiddeld 90 verkeersbewegingen inclusief fietsers per etmaal

- In 2020 waren dit gemiddeld 85 verkeersbewegingen inclusief fietsers per etmaal

Verkeersbewegingen toe te rekenen aan de bedrijfsvoering van de ontwikkeling, in combinatie met de huidige verkeersbewegingen geven een lage verkeersintensiteit weer dat niet boven de enkele honderden uit komt (enkele honderden is een lage verkeersintensiteit als omschreven in de richtlijnen van de CROW m.b.t. de wegcategory van erftoegangswegen).

Gebruik

Deze weg heeft een laag verkeersaanbod en dient in de praktijk hoofdzakelijk om bijvoorbeeld landbouwgronden of erven te ontsluiten. In de praktijk wordt de weg met name gebruikt als toegang of om doorgang te verlenen naar omliggende erven, bijvoorbeeld ook voor hulpdiensten en lokaal verkeer als omwonenden en fietsers inclusief bijvoorbeeld de vuilniswagen.

Weginrichting

Het dwarsprofiel van de rijloper (geasfalteerde wegbreedte) is conform CROW richtlijnen (ETW-bubeko-type 2) minimaal 2,50 en voldoet hiermee aan de minimale eisen omdat de huidige rijloper breder is, namelijk (3,00m). De intensiteiten en het gemengd gebruik van de weg zijn relatief laag conform metingen in 2017 en metingen in 2020.

Extra fietsvoorzieningen zijn voor dit wegvak dan ook niet noodzakelijk aangezien dergelijke voorzieningen benodigd zijn bij erftoegangswegen met een verkeersintensiteit vanaf 2000/2500 motorvoertuigen per etmaal. De weglengte van 75 meter met dergelijke lage verkeersintensiteit is voldoende overzichtelijk waarbij weggebruikers tijdig op elkaar kunnen anticiperen in verband met passeren. Dit principe is in de huidige situatie al gebruikelijk en vergelijkbaar met soortgelijke erftoegangswegen.

Doorgaand verkeer

De aanpassing van de ontsluitingsvoorziening betreft het verruimen van de bochtstraal op het T-kruispunt met de Vosberg. Dit is om schade aan de berm te beperken. Gezien de huidige bochtstralen (contouren asfaltverharding) op dit punt in de praktijk al via de berm wordt overschreden. Het aanpassen van de bochtstralen is in dit geval te verantwoorden dat het huidige gebruik ook al volgens de "gewenste" bochtstralen gebruik maakt van het T-kruispunt.

Dit zorgt op zichzelf niet voor een verkeer-aantrekkende werking. Aangezien de doorgang en de bochtigheid van de weg nabij huisnummer 11 niet uitnodigend werkt voor doorgaand verkeer richting het industrieterrein van Panningen.

Aanvullende verkeersmaatregelen zoals omschreven in de ontwikkeling (bomen, wal, klinkerbestrating, bedrijfsnaamborden) dragen bij aan het 'visueel' voorkomen van een verkeersaantrekkende werking van extra verkeersbewegingen op dit wegvak.

Daarnaast is dit wegvak in vergelijking met het omliggende wegennetwerk-niveau geen logisch alternatief voor hetzij doorgaand verkeer, omdat dit geen sneller, korter of beter alternatief is voor weggebruikers die zich verplaatsen tussen het industrieterrein en de Ninnesweg in beide rijrichtingen.

Ad 5

Het is juist dat er een tegenstrijdigheid in de ontwerpvergunning is vermeld met betrekking tot de aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing. Het ontwerp besluit zal worden

aangepast in dien zin dat de landschappelijke inpassing binnen twee maanden na de vergunningverlening moet zijn gerealiseerd en in stand dient te worden gehouden.

Ad 6

Onderdeel van de aanvraag voor de vergunning betreft het akoestisch onderzoek. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat de aanvraag voor wat betreft het aspect geluid vergunbaar is. Het opnemen van een voorschrift inhoudende dat het stationair draaien van de voertuigen en het gebruik van de stoomcleaner op een zo ver mogelijke afstand van de woning Vosberg 11 dient plaats te vinden is op basis van het onderzoek daarom niet gerechtvaardigd. Een voorschrift t.a.v. het stationair laten draaien van de voertuigen is ook lastig handhaafbaar. Wel zal de firma Munsters gevraagd worden om een dergelijke bepaling op te nemen in hun huishoudelijk reglement.

Ad 7

Op grond van het geldende bestemmingsplan is het bedrijf ter plaatse rechte tens toegestaan. Voor de uitbreiding van de verharding en de aanleg van de toegangsweg is onderhavige vergunningprocedure gestart. Op basis van het akoestisch onderzoek is de plaatsing van het scherm gewenst. Hoewel de uitbreiding van de verharding al is gerealiseerd en gebruikt wordt, is in afwachting van de besluitvorming omtrent de aanvraag de aanleg van de landschappelijke inpassing en de plaatsing van het scherm nog niet plaatsgevonden. In de vergunning zal daarom een termijn worden opgenomen waarbinnen het scherm geplaatst dient te zijn. In dus tussentijd zal ondernemer gevraagd worden om in de dagelijkse bedrijfsvoering rekening te houden met het gebruik van de inrichting en de mogelijke effecten op de woning Vosberg 11 te Panningen.

Aanvullend is de wens om het betreffende gedeelte van de Vosberg alleen te bestemmen voor bestemmingsverkeer en, indien dit niet haalbaar is, een slinger in de weg aan te brengen zodat het voor verkeer niet aantrekkelijk is om gebruik te maken van deze weg.

Ten aanzien van dit verzoek wordt opgemerkt dat er vanuit verkeerstechnisch oogpunt c.q. verkeersintensiteiten geen grond is om het betreffende wegvak alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk te maken. De verkeersintensiteiten zijn immers dermate laag.

Bovendien zal met name het eerste gedeelte van de weg zodanig worden ingericht zodat de weggebruiker het idee krijgt het erf van een perceel op te rijden zodat het ontmoedigd wordt gebruik te maken van de weg. Een verdere upgrade van de weg in zuidelijke richting middels het aanbrengen van een slinger van voldoende breedte is eveneens niet wenselijk. Juist door de aanleg van de landschappelijke inpassing en de inrichting zal het voor de weggebruikers niet aantrekkelijk zijn om dit wegtracé te kiezen.

Panningen, juli 2020.