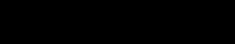


Aangetekend



Weert, **18 JULI 2024**

Onderwerp : beslissing op bezwaar
Ons kenmerk : Z2024-00000607

Beste 

Bij brief van 8 maart 2024 (ingekomen per e-mail op 8 maart 2024 en per post op 11 maart 2024) ontvingen wij uw pro forma bezwaarschrift ingediend namens Stichting Kanaalzone 2, Groen Veilig en Gezond. Bij brief van 8 april 2024 (ingekomen per e-mail op 8 april 2024 en per post op 22 april 2024) heeft u de bezwaargronden ingediend. In deze brief leest u de beslissing op het bezwaarschrift.

Bestreden besluit

Het bezwaarschrift richt zich tegen het besluit van het besluit van 1 februari 2024. Bij dit besluit is aan Heylen Warehouses Development The Netherlands B.V. een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een logistiek centrum met kantoren aan de Industriekade 46 en 47 en Havenweg 9 in Weert.

Beslissing op bezwaar

Wij hebben besloten, met verwijzing naar de hierna opgenomen motivering, om:

1. de bezwaren ontvankelijk te verklaren;
2. de bezwaren gegrond te verklaren voor zover deze betrekking hebben op:
 - de toetsing aan de Wet Geluidhinder;
 - de toetsing van de onevenredige aantasting van de bezonning, de privacy en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
3. de bezwaren voor het overige ongegrond te verklaren;
4. de omgevingsvergunning van 1 februari 2024 met verbetering van de motivering in stand te laten;
5. een voorschrift aan de omgevingsvergunning toe te voegen inzake het parkeren;
6. de voorschriften van de omgevingsvergunning inzake stikstof in te trekken;
7. het verzoek om proceskostenvergoeding af te wijzen.

Motivering

Bezwaarschrift

Tegen het besluit van 1 februari 2024 heeft u (hierna gemachtigde) namens Stichting Kanaalzone 2, Groen Veilig en Gezond (hierna: bezwaarmakers) bij brief van 8 maart 2024 (ingekomen per e-mail op 8 maart 2024 en per post op 11 maart 2024) een pro forma

bezwaarschrift ingediend. Bij brief van 8 maart 2024 (ingekomen per e-mail op 8 maart 2024 en per post op 11 maart 2024) zijn de bezwaargronden ingediend.

De bezwaargronden luiden (samengevat):

1. De bebouwde oppervlakte wordt overschreden.
2. Er heeft geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaatsgevonden.
3. De onevenredige aantasting van de bezonning, privacy en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden is niet beoordeeld.
4. De verkeersveiligheid is niet beoordeeld.
5. De parkeernorm is niet onderbouwd.
6. De ruimtelijke effecten zijn niet onderbouwd.
7. Er is niet voldaan aan de structuurvisie.
8. Er is niet voldaan aan de ontwerp omgevingsvisie.
9. De belangen zijn niet zorgvuldig afgewogen.
10. Het aspect stikstof is onvoldoende onderbouwd.

Ontvankelijkheid

Beoordeeld dient te worden of het bezwaarschrift tijdig is ingediend.

Het bestreden besluit is op 1 februari 2024 aan de aanvrager verzonden. Hiervan heeft op 5 februari 2024 publicatie plaats gevonden op de website www.overheid.nl. Gelet op de verzenddatum van het bestreden besluit is 14 maart 2024 de laatste dag van de bezwaartermijn. Tegen het besluit van op 1 februari 2024 hebben bezwaarmakers bij brief van 8 maart 2024 (ingekomen per e-mail op 8 maart 2024 en per post op 11 maart 2024) een pro forma bezwaarschrift ingediend. Het pro forma bezwaarschrift is tijdig ingediend.

Bij brief van 20 maart 2024 is gelegenheid geboden om de bezwaargronden en een schriftelijke machtiging binnen vier weken na de dagtekening van deze brief in te dienen. Dit betekent dat de bezwaargronden uiterlijk 17 april 2024 ingediend hadden moeten worden. Bij brief van 8 april 2024 (ingekomen per e-mail op 8 april 2024 en per post op 22 april 2024) zijn de bezwaargronden ingediend. De bezwaargronden zijn tijdig ingediend.

Beoordeeld dient te worden of het bezwaarschrift voldoet aan artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

De brief is voorzien van de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar. Het bezwaarschrift voldoet aan artikel 6:5 van de Awb.

Beoordeeld dient te worden of bezwaarmakers als belanghebbende in de zin van artikel 1:2, derde lid van Awb kunnen worden aangemerkt. Artikel 1:2, derde lid van de Awb bepaalt dat bij rechtspersonen als hun belangen mede beschouwd worden de algemene en collectieve belangen die zij volgens hun doelstellingen en volgens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

Volgens artikel 2, eerste lid van de oprichtingsakte van 22 augustus 2023 heeft Stichting Kanaalzone 2 Groen, Veilig en Gezond ten doel het behartigen van een goed, groen, veilig en gezond woon- en leefklimaat van de bewoners rond het gebied Kanaalzone 2 te Weert en voorts al hetgeen in de ruimste zin met één en ander verband houdt, daartoe behoort en/of daartoe bevorderlijk kan zijn.

In artikel 2, tweede lid van de oprichtingsakte van 22 augustus 2023 is bepaald dat de Stichting haar doel onder meer tracht te bereiken door het tegengaan van grootschalige industriële bebouwing en/of andere bebouwing in en rond het gebied Kanaalzone 2,

waaronder onder meer doch niet uitputtend te verstaan: het initiëren, coördineren en ondersteunen van acties die het doel van de stichting bevorderen.

Wij zijn van oordeel dat het indienen van een bezwaarschrift tegen een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een logistiek centrum met kantoren in het gebied Kanaalzone 2 past binnen de statutaire doelstellingen van Stichting Groen, Veilig en Gezond. Gelet hierop kunnen bezwaarmakers als belanghebbende in de zin van artikel 1:2, derde lid van de Awb worden aangemerkt.

Met verwijzing naar het voorgaande zijn wij van oordeel dat het bezwaarschrift voldoet aan de wettelijke vereisten die gelden voor de ontvankelijkheid van een bezwaarschrift. Gelet hierop verklaren wij het bezwaarschrift ontvankelijk.

Hoorzitting

Bij brief van 14 mei 2024 zijn bezwaarmakers en vergunninghouder uitgenodigd voor een hoorzitting op 18 juni 2024 om 15.00 uur in de raadzaal van het stadhuis.

Op 18 juni 2024 heeft de hoorzitting plaatsgevonden. Van de hoorzitting is een verslag gemaakt. Het verslag maakt deel uit van de overwegingen van dit besluit voor zover deze betrekking hebben op onderhavig bezwaarschrift.

Nadere stukken

Bij e-mail van 10 juni 2024 zijn bezwaarmakers op de hoogte gesteld van een aantal door vergunninghouder ingediende stukken. Het betreft stukken inzake de aspecten stikstof en verkeer. Daarbij is gelegenheid geboden om hierop uiterlijk 24 juni 2024 eventueel te reageren.

Bij e-mail van 27 juni 2024 zijn bezwaarmakers op de hoogte gesteld van een door vergunninghouder ingediende quickscan natuurwaardenonderzoek. Daarbij is gelegenheid geboden om hierop vóór 2 juli 2024 eventueel te reageren.

Inhoudelijke beoordeling

Bezwaargrond 1

Bezwaarmakers geven aan dat in de beleidsnotitie onder artikel 2.1.2 (specifieke afwegingscriteria) gesteld wordt dat - in het geval het gaat om een bijbehorend bouwwerk bij andere gebouwen dan woningen - afwijking alleen mogelijk is indien het bouwen niet tot gevolg heeft dat het aansluitend terrein voor meer dan 50% wordt bebouwd of dat de oppervlakte die op grond van het bestemmingsplan of de beheersverordening voor bebouwing in aanmerking komt voor meer dan 50% wordt overschreden. Deze voorwaarde wordt door u gesteld in het belang van het behoud van de openheid van achter- of binnenterreinen.

De oppervlakte van het perceel dat in eigendom is van vergunninghouder en waarop volgens het bestemmingsplan bebouwing is toegestaan, bedraagt 49.022,66 m². Volgens de beleidsnotitie is afwijken slechts mogelijk wanneer niet meer dan 50% hiervan wordt bebouwd. Dat betekent dat bij een bebouwde oppervlakte van maximaal 24.511,33 m² afwijken mogelijk is volgens de beleidsnotitie. De bebouwde oppervlakte (gebouw) bedraagt volgens de aanvraag echter 31.307,67 m² en overschrijdt daarmee met 6.796,34 m² ruim de volgens de beleidsnotitie toegestane bebouwing om af te mogen wijken.

Wij handelen hiermee dan ook in strijd met de beleidsnotitie. Ook bij een andere uitleg van deze 50%-regel kan op grond van de beleidsnotitie niet worden afgeweken van de planregel met betrekking tot de maximale bebouwde oppervlakte. Het bedrijventerrein aan de westzijde van de Havenweg en waarop het bouwplan is voorzien, heeft namelijk een bouwvlak met een oppervlakte van circa 100.000 m². Volgens artikel 7.2.2 van het

bestemmingsplan mag daarvan 80% worden bebouwd. Dat komt neer op een oppervlakte van circa 80.000 m² dat volgens het bestemmingsplan in aanmerking komt voor bebouwing. Volgens de beleidsnotitie is afwijken van de planregels (het zogenaamde 'kruimelen') alleen mogelijk als niet meer dan 50% van de volgens het bestemmingsplan toegestane bebouwingsoppervlakte wordt overschreden. Dat zou in dit geval betekenen dat een afwijking mogelijk is wanneer de bebouwde oppervlakte niet meer dan 40.000 m² (50% van 80.000) bedraagt. Ook daaraan wordt niet voldaan gelet op de oppervlakte van het bouwplan (circa 31.300 m²) en de al aanwezige bebouwing in het bouwvlak (circa 21.000 m²).

Wij overwegen als volgt.

Volgens de "Beleidsnota inzake 'Planologische afwijkmogelijkheden' volgens artikel 4 bijlage II van het Besluit omgevingsrecht" mag de afwijkmogelijkheid van artikel 4, onderdeel 1 van bijlage II van het Bor worden toegepast mits het bouwen niet tot gevolg heeft dat het aansluitend terrein voor meer dan 50% wordt bebouwd of dat de oppervlakte die op grond van het bestemmingsplan of de beheersverordening voor bebouwing in aanmerking komt voor meer dan 50% wordt overschreden.

Artikel 7.2.2, onder b van het geldende bestemmingsplan bepaalt dat het bouwvlak voor maximaal 80% mag worden bebouwd, tenzij op de verbeelding anders is aangegeven. Op de verbeelding is niet iets anders aangegeven. Dit betekent dat het bouwvlak maximaal 80% mag worden bebouwd. Gelet hierop bedraagt het gedeelte van het bouwvlak dat bebouwd mag worden: 45.604 m². Het bebouwde oppervlakte, zoals dit is aangevraagd, bedraagt 31.307 m². Hiermee wordt het bouwvlak voor 69 % bebouwd. Dit betekent dat de oppervlakte die op grond van het geldende bestemmingsplan voor bebouwing in aanmerking komt niet wordt overschreden. Op 21 maart 2024 heeft de voorzieningenrechter van de rechtbank Limburg een dergelijke beoordeling in een uitspraak met zaaknummer ROE 24/369 bevestigd. Wij constateren dat voorafgaande overwegingen niet in het bestreden besluit zijn opgenomen. De motivering van het bestreden besluit wordt met het voorafgaande aangevuld.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 1 ongegrond te verklaren;
- het bestreden besluit met verbetering van de motivering in stand te laten.

Bezwaargrond 2

Bezwaarmakers geven aan dat er volgens de beleidsnota toetsing dient plaats te vinden aan de Wet geluidhinder wanneer er langer dan 10 jaar wordt afgeweken van het bestemmingsplan. De aanvraag ziet op de bouw van een distributiecentrum (SBI-code: 52109). Het is dan ook wel duidelijk dat zich een logistiek bedrijf zal vestigen in het gebouw. Een dergelijk bedrijf heeft volgens de Staat van Bedrijfsactiviteiten (VNG) een milieucategorie 3.1. De vergunde afwijking met betrekking tot de bouwhoogte is voor langer dan 10 jaar. Het had dan ook op onze weg gelegen om ook nu al de relevante milieuaspecten te beoordelen.

Wij overwegen als volgt.

Er heeft wel een toetsing aan de Wet Geluidhinder plaatsgevonden. Er worden geen geluidsgevoelige objecten opgericht. Op 1 maart 2023 is een melding in het kader van het Activiteitenbesluit ingediend. Hierbij is een akoestisch onderzoek van Peutz d.d. 31 oktober 2023 met rapportnummer FA 22595-2-RA-001 ingediend. Hieruit blijkt dat er ter plaatse van de omliggende woningen wordt voldaan aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Vanuit akoestisch oogpunt zijn er geen belemmeringen. Wij constateren dat voorafgaande

overwegingen niet in het bestreden besluit zijn opgenomen. De motivering van het bestreden besluit wordt met het voorafgaande aangevuld.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 2 gegrond te verklaren;
- het bestreden besluit met verbetering van de motivering in stand te laten.

Bezwaargrond 3

Bezwaarmakers geven aan dat er niet is beoordeeld of het bouwplan leidt tot een onevenredige aantasting van de bezonning, privacy en gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden. Hierdoor is de vergunning onzorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.

Op de hoorzitting heeft vergunninghouder aangevoerd dat de direct omwonende van Havenweg 11 geen bezwaar heeft gemaakt. Er is tevens gesproken met een aantal direct omliggende bedrijven op het bedrijventerrein. Geen van allen hebben bezwaar gemaakt.

Wij overwegen als volgt.

Tussen de woningen aan de Kazernelaan en de projectlocatie liggen bedrijfsgebouwen, wegen en groen (hoge bomen). Gelet hierop achten wij een bezonningsonderzoek niet aan de orde. Het aspect privacy is ook niet in het geding. Er worden niet op een afstand van minder dan twee meter vensters of andere muuropeningen of balkons of soortgelijke werken opgericht die uitzicht op een naburig erf geven. De gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden worden niet onevenredig aangetast. De projectlocatie ligt midden op een bedrijventerrein waarin bedrijven in de milieucategorie tot en met 3.2 en 4.1 rechtstreeks zijn toegelaten met de daarbij behorende activiteiten. Wij constateren dat voorafgaande overwegingen niet in het bestreden besluit zijn opgenomen. De motivering van het bestreden besluit wordt met het voorafgaande aangevuld.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 3 gegrond te verklaren;
- het bestreden besluit met verbetering van de motivering in stand te laten.

Bezwaargrond 4

Bezwaarmakers geven aan dat er in de vergunning niet is ingegaan op het aspect verkeersveiligheid. Wij hebben dan ook niet beoordeeld of door het bouwplan een onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid zal plaatsvinden. Vooral nu wij recentelijk aan de oostzijde van het bedrijventerrein een bouwplan hebben vergund waarmee al een toename van circa 1.050 voertuigen per dag wordt verwacht, had het op onze weg gelegen om hier uitgebreid onderzoek naar te (laten) doen. Zo zal het vrachtverkeer - net zoals het vrachtverkeer afkomstig van de twee warehouses van EVO park Weert - gebruikmaken van de brug over de sluis in de Zuid-Willemsvaart. Met een breedte van slechts 6 meter (inclusief de fietssuggestiestroken) kan vrachtverkeer elkaar daar nauwelijks passeren. Daarbij komt dat vrachtverkeer vanaf de industriekade rechtsaf slaat naar de N564. Afslaand vrachtverkeer heeft een relatief grote draaicirkel. 3 Ondanks dat de Industrierweg ter hoogte van de kruising voorzien is van een rammelstrook bestaat de kans dat afslaand vrachtverkeer gebruikmaakt van de andere weghelft om de bocht te kunnen maken. De benodigde ruimte voor het maken van de bocht in combinatie met de beperkte ruimte op de brug maakt dat er knelpunten kunnen ontstaan, en daarmee dus ook verkeersgevaarlijke situaties.

In de vergunning besteden wij hier (totaal) geen aandacht aan, waardoor wij onvoldoende zorgvuldig onderzoek hebben gedaan naar de mogelijke negatieve effecten van het bouwplan op de verkeersveiligheid in de omgeving (strijd met het bepaalde in artikel 3:2 en

3:46 van de Awb). Bezwaarmakers wijzen ons op de uitspraak van 21 maart 2024 (ROE 24/369) waarin de voorzieningenrechter heeft geoordeeld dat wij bij de behandeling van de omgevingsvergunning van EVO Part Weert (van 21 december 2023) onvoldoende onderzoek hebben gedaan naar het aantal verkeersbewegingen dat via de sluis wordt voorzien. In onderhavige vergunning hebben wij daar al helemaal geen aandacht aan besteed.

De toename van het aantal verkeersbewegingen en de effecten daarvan op het verkeer in de omgeving zijn niet beoordeeld. Ook is het niet duidelijk of de Sluis van 1920 de hoeveelheid verkeersbewegingen in de toekomstige situatie aankan. De sluis is namelijk sterk verouderd en er is niet onderzocht of een verhoging van de frequentie van vrachtverkeer over die sluis constructief wel kan. De vergunning is op dit punt dan ook onzorgvuldig voorbereid en niet (deugdelijk) gemotiveerd.

Bij brief van 17 juni 2024 hebben bezwaarmakers een afschrift van een motie en stukken van Rijkswaterstaat ingediend.

Op de hoorzitting hebben bezwaarmakers aangevoerd het verkeer op de Uilenweg zelf te hebben geteld. Er zijn iedere dag minstens twintig vrachtauto's die er niks te zoeken hebben. Die gaan waarschijnlijk naar de Kazernelaan. De verkeersbelasting is zeer groot. Verder willen ze weten of het vertrek van Thijssen is meegenomen in de verkeerstelling.

Op de hoorzitting heeft vergunninghouder aangevoerd dat er door ingenieursbureau Antea een verkeersstudie is gemaakt en gedeeld met de bezwaarmakers en de gemeente Weert. Conclusie is dat uit voorliggend onderzoek geen punten naar voren zijn gekomen die tot problemen leiden ten aanzien van het aspect verkeer. In de recente jaren is er juist een aanzienlijke verlaging van de verkeersbewegingen opgetreden door verhuizing van transportbedrijf Thijs Logistiek, met 60 vrachtwagens en 150 personeelsleden, naar de overzijde van het kanaal aan de Witvenneveld. Naast de verplaatsing van Thijs Logistiek buiten het gebied, heeft ook het beëindigen van de activiteiten van de Verkadefabriek, het vertrek van de bedrijven Componenta en Nebi betonvloeren aan de Lozerweg en het staken van de activiteiten van Roto Smeets aan de Straevenweg tot een afname van de verkeersbewegingen geleid.

Verder heeft vergunninghouder aangegeven dat de Sluis een serieus aandachtspunt is. Volgens de berekeningen kan het allemaal, maar het is een zorgpunt.

Wij overwegen als volgt.

In de periode april – mei 2024 heeft Meetel B.V. op 13 locaties in de directe omgeving van de projectlocatie mechanische verkeerstellingen uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van slangtellers. Meetel B.V. heeft in de loop der jaren veel ervaring opgedaan met het verzamelen van intensiteitsgegevens op diverse locaties in Nederland en België. De metingen hebben binnen een aaneengesloten periode van twee weken plaatsgevonden. De resultaten van het verkeersonderzoek van 10 juni 2024 zijn gebaseerd op deze verkeerstellingen.

De handhaving van een vrachtwagenverbod is een kwestie die buiten de omvang van deze procedure valt. De politie is bevoegd om het vrachtwagenverbod te handhaven. Wat de handhaving lastig maakt is dat er onder het verkeersbord van het vrachtwagenverbod het onderbord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' van toepassing is. De politie zal de handhaving van strafbare feiten handhaven wanneer daar de ruimte en de aanleiding voor is. Zij kunnen niet extra gaan handhaven, omdat zij hier de capaciteit niet voor hebben. Wel zijn zij bereikbaar voor onveilige situaties via het telefoonnummer 0900-8844.

De boa's van de gemeente Weert zijn bevoegd om het vrachtwagenverbod te handhaven en zijn van maandag tot vrijdag tussen 07:00 uur - 22:00 uur, zaterdag tussen 09:00 uur - 17:30 uur en zondag tussen 09:30 uur - 18:00 uur bereikbaar via het telefoonnummer is (0495) 575 994. De boa's mogen voertuigen staande houden. Een algemeen stopteken met de hand is echter niet voldoende. De staande houding moet dan met een volgteken en een voertuig gebeuren om niet op een gevaarlijke plek het verkeer te hinderen door de staande houding maar het voertuig onder begeleiding naar een veilige plek te brengen.

Wij zijn voornemens om aan de Uilenweg een hoogteportaal te plaatsen waardoor vrachtverkeer niet meer via de Uilenweg voorbij de Boshoverbeek richting de Kazernelaan kan rijden en andersom.

Met de memo 'Verkeersonderzoek distributiecentrum Weert' van 10 juni 2024 heeft vergunninghouder een verkeersonderzoek ingediend. In dit verkeerskundig onderzoek is de toekomstige verkeersgeneratie en de afwikkeling op het bestaande wegennet in kaart gebracht, waarbij inzichtelijk is gemaakt wat de verkeerseffecten zijn op omliggende kruispunten en onder anderen de Sluis.

Volgens de memo 'Verkeersonderzoek distributiecentrum Weert' van 10 juni 2024 is op basis van de CROW-kencijfers, de expert judgement met informatie van vergelijkbare projecten en een omrekenfactor berekend wat de verkeersbewegingen zullen zijn. Hieruit blijkt dat de te verwachten verkeersbewegingen 764 per dag (382 voertuigen per dag) zullen zijn. Dit geldt als worst-case scenario. Verder is in het onderzoek de verkeersgeneratie van het te slopen distributiecentrum berekend. Hieruit blijkt dat de verkeersbewegingen per dag 413 (207 voertuigen per dag) waren. Dit betekent een toename van 175 voertuigen per dag in vergelijking met de oude situatie. Voorts blijkt uit het onderzoek dat de Industriekade en de Uilenweg beide 50 km/h-gebiedsontsluitingswegen zijn. Een gebiedsontsluitingsweg heeft doorgaans een capaciteit van 5.000 tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Uit het voorafgaande blijkt dat de extra verkeersgeneratie die als gevolg van het nieuwe distributiecentrum ontstaat niet zal leiden tot een onevenredige verkeersdruk op het bestaande wegennet. Aanvullend voegen wij hieraan in de heroverweging toe dat wij ook voornemens zijn om tijdens de bouw en de eerste periode van ingebruikname te monitoren hoe het verkeer van en naar het nieuwe distributiecentrum rijdt. Indien daartoe aanleiding is, dan zullen wij de nodige maatregelen treffen.

Naar het oordeel van de voorzieningenrechter in de uitspraak van 21 maart 2024 is niet duidelijk gebleken of de Sluis de hoeveelheid verkeersbewegingen in de toekomstige situatie, los van de te nemen verkeersmaatregelen, aankan. De Sluis is sterk verouderd en er is volgens de voorzieningenrechter niet onderzocht of een mogelijke verhoging van de frequentie van vrachtverkeer over die Sluis constructief wel kan. Ter zitting hebben wij aangegeven dit aspect nader te onder onderzoeken en in overleg met Rijkswaterstaat, die verantwoordelijk is voor de Sluis, te treden. In het geval de Sluis het aantal verkeersbewegingen door het bouwplan niet aankan, moeten wij volgens de voorzieningenrechter dit bij de beslissing op bezwaar betrekken en daarbij nagaan of er alternatieven mogelijk zijn en wat voor impact dit voor de omgeving zal hebben.

Er heeft op 22 mei 2024 via Teams een overleg tussen de gemeente en Rijkswaterstaat plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat Rijkswaterstaat een onderzoek naar de Sluis heeft uitgezet en dat na afronding van dit onderzoek bekend zal zijn welke maatregelen eventueel op de Sluis nodig zijn. Over dit onderzoek en de eventueel daaruit voortvloeiende maatregelen kan Rijkswaterstaat geen einddatum en/of planning geven.

De benodigde ruimte voor het maken van de bocht in combinatie met de beperkte ruimte op de brug maakt dat er volgens Antea Group knelpunten voor vrachtwagens kunnen ontstaan. Echter de bewegingen zijn volgens Antea Group wel mogelijk. Om de

veerkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren zijn volgens Antea Group maatregelen noodzakelijk. De vraag of de voorgestelde maatregelen van Antea Group noodzakelijk zijn kan naar ons oordeel alleen door Rijkswaterstaat worden beantwoord. Zoals wij hiervoor hebben overwogen is momenteel niet bekend of en zo welke maatregelen volgens het onderzoek van Rijkswaterstaat noodzakelijk zullen zijn.

Bij brief van 17 juni 2024 hebben bezwaarmakers een brief ingediend met stukken van Rijkswaterstaat en een motie van de gemeenteraad. De motie van 12 juni 2024 heeft betrekking op het treffen van alternatieve verkeersmaatregelen en de uitspraak van de raad dat hiervoor geen gelden beschikbaar worden gesteld. De stukken van Rijkswaterstaat betreft de e-mails van 22 januari 2024, 4 juni 2024 en 21 mei 2024, een publieksvraag bij Rijkswaterstaat en een inspectierapport d.d. 24 maart 2016 over de Sluis.

Ten aanzien van de e-mails merken wij op dat hierin enkel zorgen worden geuit. Er is geen sprake van onderzoeksgegevens die uitwijzen welke concrete maatregelen getroffen moeten worden. Ten aanzien van de motie van de raad merken wij op dat wij niet hebben besloten tot het treffen van verkeersmaatregelen ten aanzien van de alternatieve routes waarvoor (financiële) medewerking van de raad nodig zou zijn. Ten aanzien van de stukken van Rijkswaterstaat merken wij op dat op pagina's 14 en 15 van het inspectierapport is opgenomen dat op basis van de risicoanalyse een nader onderzoek nodig wordt geacht. Het object staat op de scopelijst voor het project vervangen & renovatie. Binnen dat project zal het kunstwerk worden herberekend en op basis hiervan worden eventuele vervolgstappen bepaald. Wel nu, wat in het inspectierapport is opgenomen sluit aan bij wat Rijkswaterstaat ons op 22 mei 2024 via Teams heeft meegedeeld. Rijkswaterstaat heeft een onderzoek naar de Sluis uitgezet en pas na afronding van dit onderzoek zal bekend zijn welke concrete maatregelen eventueel op de Sluis nodig zijn.

In het verkeersonderzoek van 28 mei 2024 geeft Antea Group aan dat er voor het vrachtverkeer twee ontsluitingen zijn. Vrachtverkeer dient gebruik te maken van de route via de Havenweg en Industriekade richting de N564 vanwege een vrachtwagenverbod over de Kazernelaan en de Nelissenhofweg. Daarnaast verwijst Antea Group naar alternatieve routes voor vrachtverkeer om de Ringbaan-West en de A2 te bereiken. Er wordt verwezen naar de Industriekade, Kanaalstraat, Straevenweg en de Ringbaan-West of de Industriekade, Houtstraat, Streavenweg en de Ringbaan-West. De alternatieve routes kunnen volgens Antea Group gebruikt indien de Sluis niet toegankelijk zou zijn voor gemotoriseerd verkeer door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden.

Uit het hiervoor aangehaalde verkeersonderzoek volgt dat het noodzakelijk is om maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers te verbeteren. Het is juist dat de Sluis smal is, maar de verkeerssituatie ter plaatse is overzichtelijk. Doordat de verkeerssituatie overzichtelijk is, zullen situaties waarin twee vrachtauto's en fietsers en/of voetgangers zich tegelijkertijd op de Sluis begeven, zich in de praktijk niet voordoen. Als er een vrachtauto komt aanrijden terwijl zich al een vrachtauto en een fietser en/of voetganger op de Sluis bevinden, zal de vrachtauto voor de Sluis wachten totdat de fietser en/of voetganger is gepasseerd. Een fietser en/of voetganger die constateert dat zich twee vrachtauto's op de Sluis bevinden op het moment dat hij de Sluis wil opgaan, zal wachten totdat ten minste één van die vrachtauto's gepasseerd is. Wij zijn daarom van oordeel dat het niet nodig is het treffen van maatregelen in de omgevingsvergunning te borgen. Wij constateren dat voorafgaande overwegingen niet in het bestreden besluit zijn opgenomen. De motivering van het bestreden besluit wordt met het voorafgaande aangevuld.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 4 ongegrond te verklaren;
- het bestreden besluit met verbetering van de motivering in stand te laten.

Bezwaargrond 5

Bezwaarmakers geven aan dat volgens de beleidsnotitie elke activiteit moet voorzien in een voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets (zowel voor personeel als voor bezoekers). Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij de normen in het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek). De normen in het CROW bedragen: 0,8 parkeerplaats per 100 m² BVO (minimaal) en 1,3 parkeerplaats per 100 m² BVO (maximaal). Bij de aanvraag is uitgegaan van de minimale norm van 0,8 per 100 m² BVO. Toepassing van deze norm vereist voor het bouwplan 263 parkeerplaatsen. Het plan voorziet echter slechts in 242 parkeerplaatsen. Dat is dus een (negatief) verschil van 21 parkeerplaatsen. In de vergunning is gesteld dat het plan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bezwaarmakers kunnen deze overweging gelet op het voorgaande niet volgen.

Op de hoorzitting heeft vergunninghouder aangevoerd dat de meer dan 20 jaar ervaring van Heylen Warehouses met ontwikkelen, investeren en beheren van gebouwen voor logistieke- en industriële gebruikers heeft geleerd dat de vastgestelde parkeernorm in de praktijk altijd hoger is dan de werkelijke behoefte aan parkeerplekken door hun gebruikers. Door toename van automatisering binnen de logistieke en industriële processen, het deels thuiswerken van kantoor personeel neemt het aantal werknemers dat met auto en gelijktijdig op locatie aanwezig is af ten opzichte van de opgelegde normen. In meerdere gemeentes waar ze magazijnen hebben gebouwd, waaronder de gemeente Weert, is er akkoord gegaan met een afwijking van de parkeernorm onder voorwaarde dat indien nodig ze de extra capaciteit die nodig is tot aan de parkeernorm alsnog op eigen terrein oplossen.

Wij overwegen als volgt.

Een verkeerskundige van de gemeente Weert heeft het aspect parkeren beoordeeld en is tot de conclusie gekomen dat het plan akkoord is. Ten aanzien van de opslag zijn volgens de parkeernorm 241 parkeerplaatsen vereist. Het plan voorziet in 242 parkeerplaatsen en voldoet hieraan. De resterende vereiste 21 parkeerplaatsen zouden verdeeld kunnen worden over het kantoorpersoneel. Het plan voorziet ook in 45 fietsparkeerplaatsen met elektrische oplaadmogelijkheden. Mocht in de praktijk de parkeervraag toch hoger blijken te zijn dan dient vergunninghouder dit op eigen terrein op te lossen. Om dit te borgen voegen wij in de beslissing op bezwaar het volgende voorschrift toe aan de omgevingsvergunning: "Het parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden."

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 5 ongegrond te verklaren;
- een voorschrift aan de omgevingsvergunning inzake parkeren toe te voegen.

Bezwaargrond 6

Bezwaarmakers geven aan dat er in de vergunning enkel wordt gesteld dat de goothoogte van 15 meter géén afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit en het stedenbouwkundige beeld ter plaatse. Deze stelling wordt verder niet nader gemotiveerd en onderbouwd.

Op de hoorzitting heeft vergunninghouder aangevoerd dat het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 15 meter en een maximale goothoogte van 12 meter toelaat. In moderne bedrijfsgebouwen is het echter niet meer gebruikelijk om de gevels aan de buitenzijde van goten en hemelwaterafvoeren te voorzien. De hemelwaterafvoeren worden idealiter uit het zicht en aan de binnenzijde van de gevel gerealiseerd. Door het ontbreken van goten en hemelwaterafvoeren aan de gevel is een aflopend dakvlak naar een goot niet

meer nodig. Vanuit esthetisch oogpunt wordt er vaak voor gekozen om de gevelhoogte 'gelijk te trekken' met de (nok)gebouwhoogte. Hierdoor wordt er een rustiger gevelbeeld gecreëerd doordat de dakvlakken uit het zicht blijven. Bovendien biedt dit de mogelijkheid om gebouwinstallaties en dergelijke die op het dak staan uit het zicht te plaatsen en onderhoudswerkzaamheden op het dak veiliger uit te voeren.

Wij overwegen als volgt.

Het projectgebied valt binnen de enkelbestemming 'Bedrijventerrein' van het geldende bestemmingsplan "Bedrijventerreinen 2013". Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 26 juni 2013, in werking getreden op 16 augustus 2013 en onherroepelijk geworden op 25 juni 2014.

Volgens artikel 7.2.2, onder e van het geldende bestemmingsplan gelden ten aanzien van de maatvoering van de gebouwen de goothoogte en de bouwhoogte die zijn aangeduid op de verbeelding of maximaal de bestaande goot- en bouwhoogte op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan indien deze hoger is. Volgens de verbeelding gelden er binnen het projectgebied een bouwhoogte van 15 meter en een goothoogte van 12 meter.

De gebouwen hebben een goothoogte van 15 meter. Op grond van artikel 7.2.2, onder e van het geldende bestemmingsplan mag de goothoogte maximaal 12 meter bedragen. Gelet hierop is de aanvraag in strijd met artikel 7.2.2, onder e van het geldende bestemmingsplan.

De projectlocatie ligt in welstandvrij gebied. Dit betekent dat er geen advies van de Monumenten-welstandscommissie is vereist. De ruimtelijke effecten van de strijdigheden zijn beoordeeld. Hierbij komen wij tot de volgende conclusies.

De overschrijding van de maximaal toegestane goothoogte doet geen afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en het stedenbouwkundige beeld ter plaatse. Wanneer met een afgevlakt dak zou worden gebouwd, met een helling van 80% vanaf de toegestane goothoogte, dan was de aanvraag rechtstreeks toegelaten op grond van het geldende bestemmingsplan. Het gaat slechts om een afwijking van de hoekdelen vanaf de goothoogte tot de bouwhoogte. Wij achten het niet aannemelijk dat dit zal leiden tot een onevenredige aantasting van aangrenzende functies en waarden. Daarbij nemen wij in aanmerking dat er voor de gevelbegroeiing gebruik wordt gemaakt van klimplanten en dat er om de gebouwen is voorzien in een groene zone (met o.a. bomen).

Wij constateren dat voorafgaande overwegingen niet in het bestreden besluit zijn opgenomen. De motivering van het bestreden besluit wordt met het voorafgaande aangevuld.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 6 gegrond te verklaren;
- het bestreden besluit met verbetering van de motivering in stand te laten.

Bezwaargrond 7

Bezwaarmakers geven aan dat op pagina 59 van de structuurvisie staat dat het bedrijventerrein Kanaalzone II bestemd is voor kleine (500 - 2.500 m²) tot middelgrote bedrijven (2.500 - 15.000 m²). Distributielogistiek (beschouwd als zeer grootschalig) dient volgens de gemeenteraad voorzien te worden op de Kampershoek 2.0. Kanaalzone II heeft volgens de structuurvisie de potentie zich als stedelijk (indoor)recreatiegebied te ontwikkelen ter versterking van en aanvulling op de IJzeren Man. De intensievere vormen van leisure, hippische voorzieningen, cultuur en educatie kunnen hier landen in een groene setting. Dit wordt echter volledig teniet gedaan door het vergunde bouwplan. In de

verleende vergunning wordt hierover niet gesproken. Wij hebben dan ook onvoldoende (ofwel niet) gemotiveerd waarom het logistiek centrum (met een oppervlakte van ruim 31.000 m²) past binnen de structuurvisie, die juist stelt dat het helemaal niet wenselijk is om dergelijke (grote) bedrijven op deze locatie toe te staan.

Wij overwegen als volgt.

Op pagina 10 van de Structuurvisie Weert 2025 staat wat de status van de structuurvisie is:

"(...) De structuurvisie dient als leidraad bij toekomstige ontwikkelingen. Zowel de gemeenteraad als het college van burgemeester en wethouders nemen de visie als uitgangspunt bij hun handelen en als basis bij het opstellen van bestemmingsplannen. Het blijft mogelijk om op incidenteel niveau af te wijken van de structuurvisie. Dit gebeurt in overleg met de gemeenteraad. Binnen de kaders van de structuurvisie heeft het college verder de ruimte om maatwerk te leveren, mits dat in lijn is met het gedachtegoed uit deze structuurvisie. De gemeenteraad heeft te allen tijde de mogelijkheid om de structuurvisie, of delen ervan, aan te passen. De structuurvisie is niet direct bindend voor externen. Bestemmingsplannen voor de ontwikkelingslocaties, die de uitwerking vormen van de structuurvisie, zijn dat wel.(...)"

Op pagina 59 van de Structuurvisie Weert 2025 staat over de grootschalige ruimtevraag:

"(...)

Grootschalig (1,5 ha en groter)

De grootschalige ruimtevraag hoort vooral gefaciliteerd te worden op De Kempen (voor zwaardere milieucategorieën) en op Kampershoek 2.0. Deze vraag bestaat slechts beperkt uit lokale groei (die bovendien redelijk eenvoudig in beeld kan worden gebracht), maar vooral uit externe vestigers. Ook is het ruimtegebruik voor gewenste (solitaire) verplaatsers met name grootschalig van aard. De ruimtevraag van distributielogistiek kan beschouwd worden als zeer grootschalig, waarbij kavels boven 10 ha steeds vaker voorkomen. Weert wil hierin nadrukkelijk een rol spelen met Kampershoek 2.0. Voor gebruik van De Kempen voor vestiging van additionele distributielogistiek (na Lidl) is een ontsluiting door middel van de Westtangent wenselijk.(...)"

Aan het bovenstaande citaat gaat op pagina 58 van de structuurvisie het volgende citaat vooraf:

"(...) De navolgende schaalverdeling van kleinschalig tot grootschalig is daarbij weliswaar een leidraad, maar uiteindelijk hoort ook maatwerk te leiden tot de juiste locatiekeuze.(...)"

Naar ons oordeel volgt uit de Structuurvisie Weert 2025 niet dat vestiging van een distributiecentrum op het bedrijventerrein Kanaalzone II in strijd is met het ruimtelijk beleid van de gemeente. Door het gebruik van het woord 'vooral' in het eerste citaat is grootschalige logistieke bedrijvigheid op andere bedrijventerreinen dan De Kempen en Kampershoek 2.0 niet uitgesloten. Bovendien volgt uit het tweede citaat dat de locatiekeuze voor een bedrijf 'maatwerk' is.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij bezwaargrond 7 ongegrond te verklaren.

Bezwaargrond 8

Bezwaarmakers geven aan dat 6 december 2023 het ontwerp Omgevingsvisie Weert ter inzage is gelegd. Daarin is opgenomen dat grote bedrijven (> 5 Ha) geen plek vinden in de gemeente Weert. Verder in het document is gesteld dat op het bedrijventerrein Kanaalzone

II de focus ligt op gemengd MKB met milieucategorie 2 of 3, met als voorkeur hoogwaardige technologische maakindustrie. Het bouwplan voldoet aan geen van beide.

Wij overwegen als volgt.

Bezwaarmakers verwijzen naar de ontwerp Omgevingsvisie. De ontwerp Omgevingsvisie Weert heeft van 7 december 2023 tot en met 31 januari 2024 ter inzage gelegen. Ten tijde van het nemen van een beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning was er geen sprake van vastgestelde Omgevingsvisie. Gelet hierop waren wij niet gehouden om de ontwerp Omgevingsvisie Weert te betrekken bij het nemen van een beslissing op de aanvraag om omgevingsvergunning.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij bezwaargrond 7 ongegrond te verklaren.

Bezwaargrond 9

Bezwaarmakers geven aan dat niet alle betrokken belangen zorgvuldig zijn afgewogen. Het woon- en leefklimaat van de omwonenden wordt onevenredig aangetast. Omwonenden zien zich geconfronteerd worden met (nog) een immens (logistiek) gebouw. Met dit logistieke centrum - dat door de vergunning groter mag worden dan de planwetgever (gemeenteraad) heeft beoogd - zal de frequentie van verkeersbewegingen in de omgeving aanzienlijk toenemen, vooral ook nu eerder aan Evo Park Weert toestemming is gegeven voor de bouw van twee distributiecentra op hetzelfde bedrijventerrein. Meer verkeersbewegingen zullen uiteindelijk weer leiden tot meer geluidsoverlast en meer verkeersonveilige situaties in de omgeving. De overlast die dit met zich meebrengt voor de omwonenden is onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. Wij hebben het financieel belang van vergunninghouder onterecht laten prevaleren boven het gemeentelijk belang en het belang van de omwonenden. Gelet hierop hebben wij gehandeld in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb (het evenredigheidsbeginsel).

Wij overwegen als volgt.

Wij hebben de beleidsvrijheid om af te wijken of wij de omgevingsvergunning voor een afwijking van het bestemmingsplan verlenen. Als de aanvraag past binnen het geldende beleid en ook verder voldoet aan een goede ruimtelijke ordening dan moet de aanvraag redelijkerwijs verleend worden. Voor de afwijking van de goothoogte is gebruik gemaakt van de (landelijke) kruimelgevallenlijst. Hierbij zijn milieuaspecten, functionele aspecten en ruimtelijke aspecten bekeken en aanvaardbaar geacht. De resultaten van de beoordelingen leveren wat ons betreft geen weigeringsgrond op om niet mee te werken aan de afwijking van de goothoogte.

Ter plaatse geldt op grond van het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen 2013" de bestemming 'Bedrijventerrein'. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor bedrijven opgenomen in respectievelijk de milieucategorie 2 t/m 3.2 en de milieucategorie 2 t/m 4.1. Dit betekent dat bedrijven met activiteiten passend binnen de genoemde milieucategorieën rechtstreeks zijn toegelaten. Een logistiek centrum is op deze locatie daarom in principe toegestaan.

De planlocatie maakt deel uit van een bedrijventerrein. Aan de noordzijde van de projectlocatie zijn ter hoogte van de Haveneind/Industriekade/Suffolkweg Zuid enkele bedrijven gelegen. Aan de oostzijde van de projectlocatie aan De Fuus is een bedrijf gelegen. Bedrijven zijn ook gelegen aan de westzijde van de projectlocatie aan de Havenweg. De zuidzijde grenst aan De Fuus waar ook bedrijven zijn gelegen.

De bebouwing wordt ingepast in een groene zone met o.a. bomen. De gevels worden met groen (klimplanten) bekleed. Hiermee is aangetoond dat er niet tot nauwelijks sprake is van een aantasting van het stedenbouwkundig aanzicht.

Vergunninghouder heeft met de memo 'Verkeersonderzoek distributiecentrum Weert' van 10 juni 2024 een verkeersonderzoek ingediend. Hiermee zijn de verkeerskundige effecten van het project inzichtelijk gemaakt. Er zijn geen punten naar voren gekomen die tot problemen leiden ten aanzien van het aspect verkeer.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij bezwaargrond 9 ongegrond te verklaren.

Bezwaargrond 10

Bezwaarmakers geven aan dat er volgens het stikstofdepositieonderzoek van Peutz bij de realisatiefase diverse mobiele werktuigen vermeld zijn met ieder hun bouwjaar, stage klasse, vermogen draaiuren etc. In deze lijst van voertuigen ontbreken wel nog een graafmachine, wals en bulldozer bijvoorbeeld, die voor de verwezenlijking van het bouwplan naar alle waarschijnlijkheid toch wel als onmisbaar moeten worden geacht (wat ook wel is gebleken is bij het grondwerk voor de distributiecentra van Evo Park weert). Door het ontbreken van voertuigen in de berekening kan de gemaakte conclusie met betrekking tot de uitstoot in realisatiefase niet worden gedragen.

Volgens bezwaarmakers wordt het dan ook niet duidelijk of er daadwerkelijk geen significante (negatieve) gevolgen zijn te verwachten voor de beschermde habitattypen in de Natura 2000-gebieden. Het is dan ook niet uitgesloten dat een vergunning voor de activiteit natuur is vereist voor het bouwplan. Ook op dit punt vinden bezwaarmakers de verleende omgevingsvergunning onzorgvuldig voorbereid en niet deugdelijk gemotiveerd.

Wij overwegen als volgt.

Vergunninghouder heeft met het stikstofdepositieonderzoek van Peutz met rapportnummer F 22595-6-RA-002 d.d. 7 juni 2024 een aangepast stikstofonderzoek ingediend. Dit onderzoek vervangt het bij de aanvraag ingediende stikstofdepositieonderzoek van Peutz met rapportnummer F 22595-6-RA-001 d.d. 12 januari 2024. Bij het aangepaste stikstofonderzoek van 7 juni 2024 is een notitie d.d. 7 juni 2024 van Peutz ingediend met referentie EBa/EBa/DvdH/F 22595-7-NO waarin een reactie op de stikstofbezwaren wordt gegeven.

Peutz geeft aan dat in overleg met de opdrachtgever de inzet van het materieel is bepaald. In het overzicht zijn zowel een kraan als een mobiele kraan opgenomen. Hiermee is invulling gegeven aan de in het bezwaarschrift genoemde graafmachine. De wals is toegevoegd aan het overzicht met materieel. Vooralsnog is onduidelijk waar de noodzaak voor een bulldozer ontstaat. Los hiervan is in het overzicht een shovel opgenomen. De shovel kan ook dienstdoen voor vergelijkbare werkzaamheden als de bulldozer (schuiven van materiaal). Inclusief deze aanpassingen zijn de berekeningen opnieuw uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in het rapport "De Fuus te Weert; stikstofdepositieonderzoek *onderzoek naar de stikstofdepositie in het kader van de Wet natuurbescherming*" d.d. 7 juni 2024 met kenmerk F 22595-6-RA-002. Uit deze rapportage blijkt dat er geen significant (negatieve) gevolgen voor de beschermde habitatype in de Natura 2000-gebieden zijn voor het onderdeel stikstofdepositie. We gaan ervan uit dat de gehanteerde inzet van materieel met een verbrandingsmotor afgestemd is op de bouwwijze van Heylen. Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat deze informatie niet juist zou zijn.

Als het gaat om stikstof zijn gedeputeerde staten van Limburg bevoegd gezag vanuit de Wet natuurbescherming. Op 1 januari 2024 is de Wet natuurbescherming opgegaan in de Omgevingswet. Gelet hierop hebben wij besloten om de voorschriften (12 en 14) inzake

stikstof zoals opgenomen in het bestreden besluit alsnog in te trekken. In plaats hiervan voegen wij onder het kopje 'Aandachtspunten' de volgende tekst inzake 'Stikstof':

Stikstof

Wij wijzen u erop dat er bij de sloopfase, bouwphase en gebruiksfase niet mag worden afgeweken van het onderzoek over de stikstofdepositie van Peutz d.d. 7 juni 2024 met rapportnummer F 22595-6-RA-002, inclusief de daarbij behorende AERIUS berekeningen. Indien dit wel gebeurt, kunnen gedeputeerde staten van Limburg handhavend optreden. Dit kan betekenen dat de werkzaamheden per direct worden stilgelegd en stilgelegd blijven. Voor de nieuwe situatie dient dan een stikstofonderbouwing en een AERIUS berekening te worden overlegd. Hieruit moet dan blijken dat als gevolg van de veranderde werkwijze nog steeds geen sprake is van een stikstofeffect. De werkzaamheden mogen pas worden hervat nadat de stikstofonderbouwing en de AERIUS berekening door het bevoegde gezag zijn goedgekeurd.

Gelet op het voorafgaande besluiten wij:

- bezwaargrond 10 ongegrond te verklaren;
- de voorschriften van de omgevingsvergunning inzake stikstof in te trekken;
- het bestreden besluit met verbetering van de motivering in stand te laten.

Proceskostenvergoeding

Volgens artikel 7:15, tweede lid van de Awb worden de kosten, die de belanghebbende in verband met de behandeling van het bezwaar redelijkerwijs heeft moeten maken, door het bestuursorgaan uitsluitend vergoed op verzoek van de belanghebbende voor zover het bestreden besluit wordt herroepen wegens aan het bestuursorgaan te wijten onrechtmatigheid.

In het bezwaarschrift is een verzoek om proceskostenvergoeding gedaan. Gebleken is dat het bestreden besluit op bepaalde punten aangevuld moet worden. Het bestreden besluit wordt echter niet herroepen. Dit betekent dat niet aan de voorwaarde van artikel 7:15, tweede lid van de Awb is voldaan.

Gelet op het voorgaande wijzen wij het verzoek om een proceskostenvergoeding af.

Niet eens met het besluit?

Als u het niet eens bent met dit besluit, kunt u beroep instellen bij de Rechtbank Limburg. Dat kan met een brief of digitaal:

- met een brief:
Stuur uw beroepschrift naar:
Rechtbank Limburg
Sector Bestuursrecht
Postbus 950
6040 AZ ROERMOND
- digitaal:
Via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>
Hiervoor moet u wel een elektronische handtekening (DigiD) hebben. De voorwaarden vindt u op deze website.

Zorgt u ervoor dat u het beroepschrift indient binnen zes weken na de datum van deze brief. Daarmee voorkomt u dat de rechtbank uw beroepschrift niet meer kan behandelen. Schrijf in uw beroepschrift in elk geval:

- uw naam, adres, datum en handtekening;
- een omschrijving van het besluit waar het beroepschrift tegen gericht is (stuur een kopie van het besluit mee);
- de reden waarom u beroep instelt.

Spoed

Is uw beroep zo spoedeisend dat u de behandeling van uw beroepschrift niet kunt afwachten? Dan kunt u bij de Voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg een voorlopige voorziening aanvragen. Dat is een voorlopige beslissing om een handeling uit te stellen of juist door te laten gaan. Een voorlopige voorziening kunt u met een brief of digitaal aanvragen:

- met een brief:

Stuur uw verzoekschrift naar:

De Voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg
Sector Bestuursrecht
Postbus 950
6040 AZ ROERMOND

- digitaal:

Via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>

Hiervoor moet u wel een elektronische handtekening (DigiD) hebben. De voorwaarden vindt u op deze website.

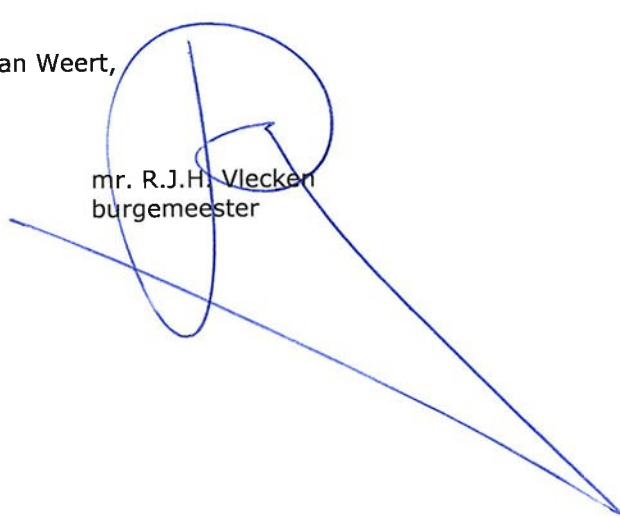
Vragen?

Hebt u vragen over deze brief? Neemt u dan contact op met mr. S. Chalh, jurist afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving. Zij is bereikbaar via telefoonnummer (0495) 575 239 of via e-mail s.chalh@weert.nl.

Weert,

Burgemeester en wethouders van Weert,


A.M.A. Vrijenhoek
gemeentesecretaris


mr. R.J.H. Vlecken
burgemeester

