

Nota van zienswijze bestemmingsplan Spoorwegonderdoorgang Vierpaardjes

1. Het ontwerpbestemmingsplan Spoorwegonderdoorgang Vierpaardjes inclusief bijlagen heeft voor eenieder gedurende 6 weken tot en met 15 juli ter inzage gelegen in het stadskantoor Venlo. Genoemde stukken konden verder worden geraadpleegd via de gemeentelijke website en op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens heeft in deze periode een bijeenkomst plaatsgevonden tussen de gemeente Venlo en de klankbordgroep Vierpaardjes, waarin omwonenden middels een afvaardiging van enkele personen in zijn vertegenwoordigd.
2. Gedurende de termijn van ter inzagelegging heeft eenieder ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan zienswijzen kunnen indienen bij de gemeenteraad.
3. Van de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen is gebruik gemaakt door omwonenden en een onderneming die aangrenzend aan het plangebied is gevestigd.
4. De zienswijzen worden geanonimiseerd samengevat weergegeven en vervolgens van ons commentaar (*schuingedrukt*) voorzien. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn wel de volledige brieven, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend en kenbaar gemaakt, meegenomen. Deze nota zal bij vaststelling van het bestemmingsplan elektronisch beschikbaar worden gesteld.
5. Als laatste wordt in dit verslag melding gemaakt van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen.

Algemeen

De zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend. Reclamanten die binnen de termijn van de ter inzagelegging hun zienswijze hebben ingediend kunnen ook voor het overige in hun zienswijzen ontvankelijk worden verklaard.

Reclamant 1

1. Reclamant vraagt zich af hoe de bereikbaarheid van zijn bedrijf en de verkeersveiligheid rondom zijn bedrijf is geborgd gedurende de realisatie van de onderdoorgang.
2. Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van zijn bedrijf en de verkeersveiligheid rondom zijn bedrijf na de realisatie van de onderdoorgang. En vraagt zich af of de zogeheten S-toegang naar het bedrijf behouden blijft.
3. Reclamant vraagt zich af welke maatregelen worden getroffen om stofhinder tot een minimum te beperken en welke garanties er kunnen worden gegeven over het treffen van deze maatregelen.
4. Reclamant vraagt zich af of er voldoende rekening is gehouden met de hoogteverschillen tussen op- en afritten en welke voorzieningen er worden getroffen als die afwijken van de huidige situatie.
5. Reclamant vraagt zich af of het feit dat de plangrenzen voorbij het bedrijf lopen gevolgen hebben bij eventuele calamiteiten.
6. Reclamant vraagt zich af of er rekening is gehouden met eventuele wateroverlast ten gevolge van hoogteverschillen van de nieuwe rijbanen.
7. Reclamant wenst een aanspreekpunt van de gemeente te hebben tijdens de uitvoering van het werk.

Reactie gemeente:

- 1. De bereikbaarheid van het bedrijf blijft op een vergelijkbare manier gewaarborgd gedurende de realisatie van de onderdoorgang. De bestaande spoorwegovergang blijft in gebruik gedurende de realisatie en ook de Gulliksebaan blijft open gedurende de realisatie. Het is mogelijk dat uw bedrijf tijdelijk niet bereikbaar is vanuit oostelijke richting voor zwaar verkeer, gedurende deze periode zal een alternatieve route naar uw bedrijf tijdig op de route kenbaar worden gemaakt doormiddel van bebording. De verkeersveiligheid blijft gewaarborgd, omdat de verkeerssituatie gedurende de realisatie grotendeels gelijk blijft.*
- 2. De toegang tot het bedrijf blijft op eenzelfde manier geregeld als in de huidige situatie. Bij de ontwerpen van de onderdoorgang is sprake van vergelijkbare bochtstralen als in de huidige situatie zodat zowel autoverkeer als vrachtverkeer veilig uw bedrijf kan bereiken. Uw inrit kan daarnaast behouden blijven op de huidige locatie. Daarnaast wordt er bij het aanbrengen van beplanting rekening gehouden met eventuele zichtbelemmeringen bij het aan- en afrijden van uw perceel. Er worden geen verkeersmaatregelen (verkeerslichten) getroffen die een negatief effect hebben op de bereikbaarheid van het bedrijf van reclamant.*
- 3. Tijdens het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden moeten ingevolge het Bouwbesluit maatregelen worden getroffen om visueel waarneembare stofverspreiding buiten het bouw- of sloopterrein te voorkomen. De garantie dat de benodigde maatregelen worden getroffen zit in het feit dat dit in de wet is geregeld en de aannemer zich aan de wet heeft te houden en hier anders op gehandhaafd kan worden. Welke maatregelen exact worden getroffen is nog niet bekend, de te treffen maatregelen worden vastgesteld door de partij die de onderdoorgang gaat realiseren. Ten tijde van het schrijven van deze nota is nog niet bekend wie de realisatie van de onderdoorgang voor zijn rekening zal nemen.*
- 4. De toegang tot het bedrijf blijft op eenzelfde manier geregeld als in de huidige situatie. Er is geen sprake van een noemenswaardige verandering van hoogteverschillen tussen uw bedrijf en de Gulliksebaan.*
- 5. De bereikbaarheid van het perceel blijft zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie gewaarborgd. Het bedrijfsperceel van reclamant blijft dan ook voor hulpdiensten goed bereikbaar.*
- 6. Er is geen sprake van een noemenswaardige verandering van hoogteverschillen tussen het perceel van de reclamant en de Gulliksebaan. Er wordt niet afgewaterd op het perceel van de reclamant. Indien noodzakelijk wordt er een hemelwaterafvoer aangelegd die voldoende gedimensioneerd is om wateroverlast ter hoogte van het perceel van reclamant te voorkomen.*
- 7. De omgevingsmanager die is aangewezen voor de verdere begeleiding van het plan zal uw aanspreek punt zijn. Zij neemt contact met u op om contactgegevens uit te wisselen en eventueel te overleggen indien er nog vragen over bovenstaande punten.*

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het bestemmingsplan. Wel wordt door de omgevingsmanager in contact getreden met reclamant om gegevens uit te wisselen, zodat de reclamant een contactpersoon heeft binnen de gemeente die hij kan benaderen voorafgaand aan en gedurende de werkzaamheden.

Reclamant 2

1. Reclamant vraagt zich af waarom er in het ecologisch onderzoek alleen onderzoek is gedaan aan de Vierpaardjes en niet aan de Zwijnbergsbeek en waarom de ecologische effecten op bijvoorbeeld soorten vogels bij haar in de tuin niet inzichtelijk zijn gemaakt.
2. Reclamant maakt zich grote zorgen om de inbreuk die er op haar leefomgeving wordt gemaakt, vanwege de verkeersbestemming die tegenover haar tuin komt te liggen, waardoor haars inziens de bomen, het riet en de aardenwal verdwijnen en zij rechtstreeks op de rotonde uitkijkt. Daarnaast is reclamant van mening dat ten gevolge van het plan de Zwijnbergsbeek gedempt zal worden.
3. Reclamant merkt op dat de doelstelling van het bestemmingsplan als volgt wordt geformuleerd: het mogelijk maken van de groei van zowel het goederen als het personenvervoer.
4. Reclamant merkt op dat de verbeelding uitsluitend overeenkomt met het ontwerp voor variant 2 als getoond in figuur 2.5 op pagina 15 van de toelichting van het bestemmingsplan en is van mening dat variant 2 nu een juridische status heeft.
5. Reclamant heeft grote bezwaren tegen het vervallen van de groenbestemming tussen de Gulliksebaan en de woningen aan de Morion en is van mening doordat er een (tijdelijke) verkeersbestemming wordt toegekend aan deze strook de groenstrook komt te verdwijnen en de tuinen van de bewoners worden blootgesteld aan gemotoriseerd verkeer, zicht op het spoor en een toenemende geluidsbelasting.
6. Reclamant maakt zich zorgen over de toenemende geluidsbelasting ten gevolge van het verdwijnen van bedrijfspanden en het eventueel verdwijnen van de aardenwal tussen de Gulliksebaan en de woningen aan de Morion en de realisatie van een geluidwerende voorziening aan de Vierpaardjes.
7. Reclamant geeft aan te pleiten voor een spoorwegondertunneling waarbij variant 1 als uitgangspunt wordt genomen. En geeft aan zich voor te kunnen stellen dat deze variant nog wordt aangepast, teneinde de fysieke leefomgeving te verbeteren.
8. Reclamant is van mening dat er in het plan weinig tot geen nadruk is gelegd op de fysieke leefomgeving van de bewoners en dat de omgevingswet meer nadruk legt op de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en hier in het plan op had moeten worden voorgesorteerd.
9. Reclamant is van mening dat het voldoen aan het welstandsbeleid van de gemeente Venlo slechts vage criteria schept ten aanzien van de ruimtelijke inpassing van de geluidwerende voorziening. En is van mening dat een geluidwerende voorziening inbreuk zal maken op de fysieke leefomgeving. Reclamant is van mening dat een landschappelijk ingepaste geluidwerende voorziening recht doet aan de beoogde groene entree van de stad, een groene Venlose poort.
10. Reclamant is van mening dat er weinig proactief is gekeken naar het plangebied in relatie tot de optimalisering van de fysieke leefomgeving en ziet graag dat het plangebied ingericht wordt met bomen die als het ware een windstroom kunnen begeleiden teneinde verkoeling te geven aan de warmte in het stedelijk gebied een zogeheten urban greenblue grid: een netwerk van kleine met elkaar verbonden groengebieden die zowel effect op het microklimaat en aangrenzende woongebieden heeft maar in perioden van hittestress aangename verblijfsgebieden bied voor stadsbewoners en langzaam verkeer. Reclamant is van mening dat op die manier een fraaie overgang van het stedelijk gebied naar het buitengebied en het Jaomerdal en een fraaie groene entree van de stad kan worden gecreëerd.

11. Reclamant is van mening dat er ten aanzien van luchtkwaliteit ten onrechte niet is ingegaan op luchtvervuiling ten gevolge van een toename van het goederenvervoer en is van mening dat de gemeente maatregelen moet treffen omdat het streeft naar een schoon, duurzaam, stil en veilig mobiliteitssysteem.
12. Reclamant merkt op dat er in het bestemmingsplan in paragraaf 4.5.2 wordt gesteld dat er geen sprake is van een toename van verkeer op de wegen rondom het plangebied en dat dit in tegenspraak is met uitspraken elders in het bestemmingsplan.
13. Reclamant geeft aan zich grote zorgen te maken over Railverkeerslawaaai. Reclamant heeft een opmerking over het wettelijk kader waarin wordt gesteld dat uitsluitend in wordt gegaan op industrielawaai. Reclamant is van mening dat de realisatie van de onderdoorgang leidt tot een toename van geluidhinder (vooral door verwijderen bedrijfsgebouwen, verwijderen groenbestemming tussen Gulliksebaan en Zwijnbergsbeek, het plaatsen van een geluidswerende voorziening aan de Vierpaardjes en weerkaatsing van geluid door de tunnelbak. Reclamant geeft aan dat het toepassen van Zoab wegdek geluid reduceert ten opzichte van dicht asfaltbeton ten aanzien van verkeerslawaaai en verwacht dat andere voorzieningen langs of aan het spoor moeten worden getroffen. Reclamant stelt voor deze voorziening te combineren met de urban greenblue grid als genoemd onder 8. Om zo de gecumuleerde geluidsbelasting ten aanzien van weg- en railverkeerslawaaai te verminderen tot een aanvaardbaar niveau.
14. Reclamant vraagt wat de volgende tekst betekent voor de woningen aan de Onyx, Morion en Amnesty Internationalweg: "Er is sprake van een saneringssituatie als een woning op 1 maart 1986 een geluidbelasting hoger dan 60 dB(A) had én voor 1 januari 2009 is aangemeld bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai. Indien voor de betreffende woning de sanering nog niet is afgehandeld, is sprake van een nog te saneren saneringssituatie. Deze woningen vallen niet onder het toetsingskader voor reconstructie." En welke geluidbelasting voor de woning van reclamant is gehanteerd. Reclamant geeft aan dat er voorheen maatregelen zijn getroffen omdat de geluidsdruk te hoog zou zijn. Reclamant geeft aan dat hij van mening is dat er ten gevolge van het plan meer treinen zullen gaan rijden, er meer geluidsbelasting plaats zal vinden door de sloop van bedrijfspanden aan de Gulliksebaan, de woningen aan de Vierpaardjes en de realisatie van de geluidwerende voorziening.
15. Reclamant is van mening dat spoorweglawaaai ten onrechte niet is getoetst aan de kaders van de Wet geluidhinder, omdat volgens reclamant wel sprake is van een wijziging van het spoor. Reclamant geeft verder aan dat de woningen aan de Amnesty Internationalstraat, Broekestraat, Morion en de Onyx, veel railverkeerslawaaai ondervinden en dat zij ten onrechte niet genoemd zijn in paragraaf 4.6 van het bestemmingsplan omdat dat geluidsbelasting door de voorgenomen ontwikkeling toeneemt.
16. Reclamant geeft aan dat hij de voorkeur geeft aan de variant met de ovonde, waarbij de ovonde in het verlengde van de tunnelmond en de Gulliksebaan ligt, omdat deze situatie meer ruimte biedt voor een talud waar bomen kunnen worden aangeplant in een zogeheten urban greenblue grid en een fraaie aansluiting kan worden gerealiseerd op het Joamerdal als omschreven onder punt 8. En geeft als suggestie dat er wellicht een beroep kan worden gedaan op het 1 miljoen bomenplan van de Provincie Limburg.
17. Reclamant merkt op dat de geluidsbelasting op de derde verdieping aan de Morion en de Onyx 19 en 20 ten onrechte niet zijn meegenomen en vraagt zich af wat de berekende geluidbelasting bedraagt voor het dakterras van de woningen aan de Onyx 19 en 20.
18. Reclamant is van mening dat de gehanteerde verkeersgegevens onjuist zijn en dat er ten onrechte geen rekening is gehouden met autonome groei van wegverkeer en dat ten onrechte geen rekening is gehouden met een toename van verkeer op het spoor.

19. Reclamant vraagt zich ten aanzien van het geluidsonderzoek af hoe de keuze voor een of meerdere waarneempunten tot stand is gekomen en verzoekt om een leesbare figuur op te nemen het gezonde deel van de Gulliksebaan in de toelichting wordt opgenomen.
20. Reclamant is van mening dat de toename in geluidbelasting van de woningen aan de Morion ten gevolge van wegverkeer in de geluidsparagraaf van de toelichting van het bestemmingsplan moet worden opgenomen en dat inzichtelijk moet worden gemaakt wat de geluidsbelasting is van de derde woonlaag en het dakterras van de Onyx 19 en 20.
21. Reclamant is van mening dat door het niet opnemen van een termijn voor het realiseren van de definitieve geluidwerende voorziening geluidoverlast voor omwonenden tot gevolg kan hebben.
22. Reclamant is van mening dat er sprake is van onevenredige stofhinder ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling omdat volgens reclamant diesellocomotieven stofhinder tot gevolg hebben.
23. Reclamant is van mening dat er in het kader van het aspect verbeteren van de leefbaarheid van de milieukwaliteit van direct omwonenden onvoldoende mee heeft gewogen in het planvormingsproces en dat onvoldoende wordt gedaan om de beleving van een groene Venlose Poort te realiseren en dat de bewoners bij het plangebied hierdoor gedupeerd worden.

Reactie gemeente

- 1. Reclamant merkt ten onrechte op dat het gebied rondom de Zwijnbergsbeek niet is meegenomen in het ecologisch onderzoek. Het gehele plangebied is in het onderzoek betrokken, rondom de Zwijnbergsbeek zal het plan echter niet lijden tot een aantasting van beschermde soorten en is gebleken dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is. Ten aanzien van de vogels in de tuin van reclamant wordt onderkend dat er geen locatiebezoek heeft plaatsgevonden, maar dat hier ook geen aanleiding toe is. Het plan zal ter hoogte van de woning van reclamant in ieder geval niet leiden tot een significante achteruitgang van de relevante milieuaspecten die van invloed zou kunnen zijn op de vestiging van vogels in de tuin van reclamant. De gevolgen voor deze milieuthema's zijn uiteen gezet in paragraaf 4.5 en 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan en in bijlage 3 en 4 van de bijlagen bij de toelichting van het bestemmingsplan.*
- 2. Mede op basis van de zienswijze van reclamant heeft de gemeente besloten af te zien van variant 2 (met rotonde dichtbij de Zwijnbergsbeek) en de verbeelding aan te passen zodat de groenbestemming tussen de Gulliksebaan en de Zwijnbergsbeek behouden blijft. Er wordt daarmee tegemoet wordt gekomen aan de wens van reclamant. Daarnaast wordt opgemerkt dat de Zwijnbergsbeek niet gedempt wordt ten behoeven van de voorgenomen ontwikkeling.*
- 3. Het faciliteren van een verdere groei van het spoor is één van de doelstellingen, andere belangrijke geformuleerde doelstellingen zijn het verbeteren van de doorstroming op de Vierpaardjes en het verbeteren van de verkeersveiligheid.*
- 4. De verbeelding is zo opgesteld dat beide varianten passen binnen de verkeersbestemming en dus gerealiseerd kunnen worden binnen de juridische kaders zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Voor beide varianten zijn (indien relevant) ook de milieugevolgen inzichtelijk gemaakt. De verbeelding is op basis van andere bezwaren van reclamant aangepast. Hier wordt onder 5 nader op ingegaan.*
- 5. De gemeente heeft op basis van de ingediende zienswijze van reclamant besloten om het behoud van de groenstrook tussen de Gulliksebaan en de Zwijnbergsbeek te borgen door de groenbestemming in stand te laten. De verbeelding is naar aanleiding van dit punt aangepast. Daarnaast is er in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin het behoud van de geluidwerende voorziening in de groenstrook geborgd wordt. Door deze wijzigingen wordt tegemoet gekomen aan de wens van reclamant om de tuinen van de bewoners aan de Morion af te schermen van het gemotoriseerde verkeer en de geluidbelasting t.g.v. de realisatie van de onderdoorgang zoveel mogelijk te beperken.*
- 6. De toename van geluidsbelasting op de gevels van de omliggende geluidgevoelige objecten t.g.v. van de realisatie alsmede het verwijderen van de bedrijfspanen is door de gemeente inzichtelijk gemaakt. In paragraaf 4.6 van de toelichting van het bestemmingsplan zijn de conclusies van deze toets weergegeven. Verder zijn in Bijlage 5 bij de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan de uitgangspunten en de rekenresultaten ten aanzien van geluid nader toegelicht. Voor wegverkeerslawaaï geldt dat het wettelijk kader er niet toe leidt dat de gemeente aanvullende maatregelen moet overwegen. Omtrent railverkeerslawaaï geldt dat een formele toets aan de Wet geluidhinder ingevolge artikel 1.1 lid 2 en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder geen sprake is van een reconstructie van het spoor en er geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente getoetst of het de toename van geluid aanvaardbaar acht. Hiertoe heeft de gemeente aansluiting gezocht bij de kaders zoals die gelden vanuit de Wet geluidhinder: Indien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde 55 dB(A) en een toename van 2 dB(A) of meer is door de gemeente overwogen of zij redelijkerwijs doeltreffende maatregelen kunnen treffen om de geluidbelasting terug te dringen tot een toename van minder dan 2 dB(A) of tot onder de voorkeursgrenswaarde 55 dB(A). Ter hoogte van de woning van reclamant is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde 55 dB(A) en een toename van 2dB(A) of meer. Op basis van deze analyse blijkt het treffen van aanvullende maatregelen niet noodzakelijk. Wel heeft de gemeente naar aanleiding van de zienswijze van reclamant besloten de groenvoorziening en geluidswal tussen de Gulliksebaan en de Morion te behouden (zie voor een nadere uiteenzetting onder 3). Daarnaast werkt de gemeente gezamenlijk met de klankbordgroep Vierpaardjes aan een landschappelijk inpassingsplan ten aanzien van de onderdoorgang. Hierin wordt getracht de fysieke leefomgeving zoveel mogelijk te*

optimaliseren (aspecten als landschap en geluid spelen een belangrijke rol bij de invulling van dit inpassingsplan).

- 7. Mede op basis van de zienswijze van reclamant heeft de gemeente besloten af te zien van variant 2 (met rotonde dichtbij de Zwijnbergsbeek) en de verbeelding aan te passen zodat tegemoet wordt gekomen aan de wens van reclamant. Daarnaast heeft de gemeente een geoptimaliseerde variant onderzocht waarin een T-kruising is opgenomen in plaats van de ovonde.. Deze variant is opgenomen in paragraaf 2.3 van de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan. Deze variant leidt tot een betere doorstroming en biedt meer ruimte voor een groeninpassing van de spoorwegonderdoorgang aan de zijde van Gulliksebaan, omdat deze ontsluitingsvariant een kleiner ruimtebeslag tot gevolg heeft.*
- 8. Er wordt opgemerkt dat hoewel de omgevingswet meer juridische tools geeft om te sturen op de fysieke leefomgeving de geest van de wet namelijk “een evenwichtige toedeling van functies en locaties” niet veel verschilt van de geest van de Wet ruimtelijke ordening (Wro): “een goede ruimtelijke ordening” waarin vanuit de fysieke leefomgeving gezien sprake moet zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Echter kan ten tijde van het vaststellen van het plan nog geen gebruik worden gemaakt van het instrumentarium van de omgevingswet, omdat deze nog niet in werking is getreden. Uit de omgevingsonderzoeken komen geen argumenten naar boven om aan te nemen dat het plan leidt tot een onacceptabele achteruitgang van het woon- en leefklimaat in en rondom het plangebied. In veel situaties is er zelfs sprake van een vooruitgang van de milieukwaliteit. Daarnaast is er ter verbetering van de fysieke leefomgeving besloten om tegemoet te komen aan de wens van reclamant om de groenstrook tussen de Gulliksebaan en de Morion te behouden en af te zien van de realisatie van variant 1 uit het ontwerp bestemmingsplan (met rotonde grenzend aan de Zwijnbergsbeek). Verder wordt de klankbordgroep Vierpaardjes nadrukkelijk betrokken bij het landschappelijke inpassingsplan van de onderdoorgang waarin het optimaliseren van de fysieke leefomgeving rondom de onderdoorgang centraal staat (voor meer hierover zie onder 6).*
- 9. De te realiseren geluidwerende voorziening bestaat uit een aarden wal en wordt gerealiseerd als landschappelijk element dat wordt betrokken bij het landschapsplan. De klankbordgroep Vierpaardjes wordt betrokken bij de nadere invulling van dit landschapsplan. (voor meer hierover zie onder 6)*
- 10. De voorkeur van reclamant voor de inrichting van het gebied is door de gemeente ter kennis genomen en wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het landschapsplan. De klankbordgroep Vierpaardjes wordt betrokken bij de nadere invulling van dit landschapsplan. (voor meer hierover zie onder 4)*
- 11. Hoewel het bestemmingsplan onder andere de doorstroming op het spoor verbetert gaan er ten gevolge van het plan niet meer treinen rijden. Het plan faciliteert weliswaar een toename van treinverkeer in de toekomst, de capaciteit van het spoor neemt niet toe ten gevolge van het onderhavige bestemmingsplan. Een eventuele toename van de capaciteit van het spoor en de bijbehorende milieugevolgen wordt vooral gestuurd door de geldende geluidsproductieplafonds rondom het spoor. Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan is er geen besluit in voorbereiding dat een verdere toename van het spoorverkeer mogelijk maakt. Daarnaast heeft de gemeente geen invloed op de transportintensiteiten en het in te zetten materieel. Het gebruik van het spoor vindt plaats op basis van een bestaande toestemming verleend door het Rijk aan de beheerder van het spoor (ProRail). De gemeente heeft bestuursrechtelijk gezien geen invloed op deze toestemming.*
- 12. Het bestemmingsplan is nagelopen op deze tegenstrijdigheden en is waar nodig anders geformuleerd. De aanpassingen in het bestemmingsplan hebben geen gevolgen voor de conclusies uit de uitgevoerde onderzoeken.*
- 13. In het wettelijk kader was een verschrijving opgenomen ten aanzien van het ingaan op industrielawaai, dit is aangepast. Zoals blijkt uit het onderzoek en de rest van de paragraaf is ingegaan op wegeverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. Ten aanzien van de overige punten wordt opgemerkt dat in de berekening van weg- en railverkeerslawaaï deze punten mee zijn genomen in de modellering en dus ook door de gemeente beoordeeld zijn. Op basis van de rekenresultaten blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling ter hoogte van de woning van reclamant niet leidt tot een significante achteruitgang van het*

woon- en leefklimaat. De rekenresultaten bieden dan ook geen aanleiding tot het treffen van aanvullende maatregelen. Wel wordt opgemerkt dat het verzoek tot het plaatsen van bomen wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het landschapsplan. Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord onder punt 6 en 10.

14. De door reclamant aangegeven tekst heeft geen belangrijke betekenis voor de woningen aan de Onyx, Morion en Amnesty Internationalweg. Als beoordelingskader ten aanzien van wegverkeerslawaaï is gehanteerd dat wanneer er sprake is van een toename van de geluidsbelasting van meer dan 2dB(A) en er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde (48 dB(A) voor wegverkeer, 55 dB(A) voor railverkeer) of indien van toepassing een eerdere vastgestelde hogere waarde de gemeente moet overwegen welke maatregelen zij redelijkerwijs kan treffen. Omdat er voor de onderhavige woningen geen sprake is van een toename van meer dan 2 dB(A) en een geluidsbelasting van meer dan 48dB(A) t.g.v. wegverkeer en/of 55dB(A) t.g.v. railverkeer wordt hoe dan ook voldaan aan de geldende/ gehanteerde criteria en is een eventuele eerder vastgestelde hogere waarde niet van invloed op het toetsingsresultaat. Ten aanzien van de toename van railverkeer wordt opgemerkt dat het plan niet leidt tot een toename van railverkeer. Voor een nadere uiteenzetting op dit punt wordt verwezen naar punt 8. Ten aanzien van de toename in geluidsbelasting wordt opgemerkt dat de door reclamant genoemde punten (sloop van de woningen aan de Vierpaardjes, sloop van de bedrijfspanden en de realisatie van de geluidwerende voorziening) zijn meegenomen in het geluidsonderzoek en dat op basis van dit geluidsonderzoek is geconcludeerd dat het treffen van maatregelen voor de woning van reclamant vanuit zowel wetgevingsperspectief als vanuit het door de gemeente gehanteerde kader van een goed woon- en leefklimaat niet noodzakelijk blijkt.
15. Omtrent railverkeerslawaaï geldt dat een formele toets aan de Wet geluidhinder ingevolge artikel 1.1 lid 2 en artikel 4.1 van het Besluit geluidhinder geen sprake is van een reconstructie van het spoor en er geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente getoetst of het de toename van geluid aanvaardbaar acht. Hiertoe heeft de gemeente aansluiting gezocht bij de kaders zoals die gelden vanuit de Wet geluidhinder. Voor de gehanteerde kaders wordt verwezen naar punt 4. De gemeente ontkent niet dat de bewoners aan de Amnesty Internationallaan, Broekestraat, Morion en aan de Onyx worden blootgesteld aan spoorweglawaaï, echter zijn in paragraaf 4.6 uitsluitend de woningen genoemd waar sprake is van een (dreigende) overschrijding van de door de gemeente gehanteerde criteria. De woningen aan de hiervoor genoemde straten zijn wel degelijk getoetst aan het door de gemeente gehanteerde kader. De resultaten van deze toets zijn opgenomen in bijlage 4 van de bijlage van de toelichting van het vastgestelde bestemmingsplan. Voor alle woningen aan deze straten geldt dat het op basis van het gehanteerde kader niet noodzakelijk is om aanvullende maatregelen te treffen. Wel wordt er extra aandacht gegeven aan de fysieke leefomgeving ten gevolge van de inpassing van de onderdoorgang. De klankbordgroep Vierpaardjes wordt nadrukkelijk betrokken bij het landschappelijke inpassingsplan van de onderdoorgang waarin het optimaliseren van de fysieke leefomgeving rondom de onderdoorgang centraal staat (voor meer hierover zie onder 6).
16. De voorkeur van reclamant voor de inrichting van de onderdoorgang en het omliggende gebied is door de gemeente ter kennis genomen en wordt meegenomen in de variantenafweging en de verdere uitwerking van het landschapsplan. Er wordt gehoor gegeven aan de voorkeur van reclamant (zie onder 7). De klankbordgroep Vierpaardjes wordt betrokken bij de nadere invulling van dit landschapsplan (voor meer hierover zie onder 6).

17. *Ten aanzien van de opmerking over de geluidsbelasting op de derde verdieping wordt opgemerkt dat er sprake lijkt van een spraakverwarring. De geluidsbelasting is inzichtelijke gemaakt voor alle drie woonlagen van de woningen, echter wordt in de tabel gesproken van een begane grond, 1^e verdieping en 2^e verdieping. De geluidsbelasting is dus voor alle verdiepingen inzichtelijk gemaakt. De geluidbelasting voor het dakterras van de woningen aan de Onyx 19 en 20 is vergelijkbaar met de berekende geluidsbelasting op de tweede etage (of derde woonlaag) omdat het dakterras op deze verdieping is gelegen. De berekende geluidbelasting ter hoogte van de tweede verdieping aan de Onyx 19 bedraagt maximaal 58,25 dB(A) t.g.v. railverkeerslawaaï (toename van 0,25 dB(A) t.o.v. huidige situatie en voor de Onyx 20 58,67 dB(A) t.g.v. railverkeerslawaaï (blijft gelijk aan huidige situatie)*
18. *De gehanteerde verkeersgegevens zijn afkomstig uit het regionaal verkeersmodel Noord-Limburg en is gebaseerd op het landelijke verkeersmodel (NRM). Dit verkeersmodel dient als uitgangspunt voor verkeers- en milieuonderzoeken bij alle plannen in de gemeente Venlo en overige gemeenten behorend tot deze regio. Het gebruik van zo'n verkeersmodel als uitgangspunt bij plannen is zowel vanuit bestuurlijk oogpunt als vanuit de rechtspraak algemeen geaccepteerd. Lopende de bestemmingsplanprocedure heeft een extra controle over de validiteit op de correctheid van de gegevens bij de beheerder van het regionaal model, bevestigd dat de gehanteerde uitgangspunten juist zijn. Voor de opmerking van reclamant over de toename van treinverkeer wordt verwezen naar de beantwoording van punt 11.*
19. *Het aantal waarneempunten voor geluidgevoelige bestemmingen is bepaald op basis van het aantal verdiepingen en de ligging van de gevel ten opzichte van de weg. In het vastgestelde bestemmingsplan is een afbeelding in een hogere resolutie opgenomen van het gezoneerde deel van de Gulliksebaan.*
20. *De geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer van de woningen aan de Morion is niet opgenomen in de tabel omdat er per saldo sprake is van een afname van geluidbelasting bij deze woningen. In de toelichting zijn alleen woningen opgenomen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting. De afname van de geluidbelasting kan verklaard worden doordat er minder verkeer gaat rijden ten noorden van de T-kruising of ovonde.. De geluidsbelasting van alle woningen binnen de zone van de relevante wegen is opgenomen in bijlage 3 van de geluidsrapportage (bijlage 4 bij de toelichting van het bestemmingsplan) ten aanzien van de opmerking aangaande de 3^e woonlaag aan de Onyx 19 en 20 wordt verwezen naar punt 17.*
21. *De gemeente is het eens met reclamant dat er helderheid dient te zijn over de termijn dat de permanente geluidwerende voorziening aan de Vierpaardjes is gerealiseerd. In de voorwaardelijke verplichting is in het vastgestelde bestemmingsplan dan ook opgenomen dat de voorziening gerealiseerd moet zijn binnen één jaar na ingebruikname van de onderdoorgang. Daarnaast is in de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de tijdelijke geluidwerende voorziening pas mag worden verwijderd als de definitieve geluidwerende voorziening is gerealiseerd. Op deze manier is de bescherming tegen ernstige geluidhinder voor de woningen aan de Willem van Bommelstraat en de Kaldenkerkerweg geborgd.*
22. *Ten aanzien van stofhinder door diesellocomotieven wordt opgemerkt dat dit fijnstofhinder betreft. Daarnaast wordt opgemerkt dat de vaststelling van het bestemmingsplan geen toename van goederenvervoer tot gevolg heeft (zie beantwoording bij punt 11) en daarmee ook geen toename van (fijn)stof ten aanzien van diesellocomotieven tot gevolg heeft.*
23. *Uit de onderzoeken is voor geen enkele woning in de omgeving van het plangebied gebleken dat er sprake is van een onacceptabele achteruitgang van het woon- en leefklimaat ten gevolge van het planvoornemen. Wel is door de gemeente tegemoet gekomen aan de wens van reclamant om de groenbestemming tussen de Gulliksebaan en de Zwijnbergsbeek te behouden en een geoptimaliseerde variant van de onderdoorgang te onderzoeken (zie beantwoording van punt 5 en 7). Daarnaast wordt het plangebied zo groen mogelijk ingericht ter verbetering van de fysieke leefomgeving. De klankbordgroep Vierpaardjes wordt betrokken bij de nadere uitwerking van het landschapsplan. (zie onder punt 6). De gemeente Venlo is ervan overtuigd dat het aspect leefbaarheid en de milieukwaliteit voor omwonenden en de gewenste groene inpassing van de onderdoorgang op deze manier voldoende geborgd is.*

Conclusie:

De zienswijze wordt deels overgenomen. Het bestemmingsplan is aangepast in de zin dat:

- De groenbestemming tussen de Gulliksebaan en de Zwijnbergsbeek blijft behouden en de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen tijdelijke verkeersbestemming is van de verbeelding verwijderd. De instandhouding van geluidwerende voorziening in deze groenstrook is geborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting.
- Variant 2, waarbij de rotonde aan de Gulliksebaan dicht op de Zwijnbergsbeek komt te liggen is uit het bestemmingsplan verwijderd en de verkeersbestemming is hierop aangepast. Een geoptimaliseerde variant (T-kruising) met meer ruimte voor een groene landschappelijke inpassing en een betere doorstroming is onderzocht en planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.
- De realisatie van de permanente geluidwerende voorziening aan de Vierpaardjes is tijdsgebonden gemaakt door een voorwaardelijke verplichting op te nemen waarin is geregeld dat deze binnen één jaar na ingebruikname van de onderdoorgang gerealiseerd moet zijn.
- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast zodat er geen tegenstrijdigheden meer in voorkomen.
- Naast de aanpassingen van het bestemmingsplan is overeengekomen om de klankbordgroep Vierpaardjes te betrekken bij het opstellen van het landschappelijk inpassingsplan en in dit landschappelijk inpassingsplan nadrukkelijk in te zetten op het verder verbeteren van de fysieke leefomgeving rondom de onderdoorgang.

Reclamant 3 t/m 14

Reclamant 2 t/m 14 hebben naast een persoonlijke brief een gezamenlijke zienswijzen ingediend met reclamant 4. Hoewel in bepaalde brieven het accent op een ander punt wordt gelegd worden alle gemaakte punten aangehaald en de identieke bijlage die door reclamant 3 t/m 14 is ingediend. Reclamant 2 heeft daarnaast nog twee aanvullende punten aangekaart. Voor de behandeling van de door reclamant 3 t/m 14 gemaakte punten in hun zienswijzen wordt verwezen naar de beantwoording van punt 3 t/m 23 van reclamant 2.

Conclusie:

De zienswijze van reclamant 3 t/m 14 worden deels overgenomen. Het bestemmingsplan is aangepast in de zin dat:

- De groenbestemming tussen de Gulliksebaan en de Zwijnbergsbeek blijft behouden en de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen tijdelijke verkeersbestemming is van de verbeelding verwijderd. De instandhouding van geluidwerende voorziening in deze groenstrook is geborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting.
- Variant 2, waarbij de rotonde aan de Gulliksebaan dicht op de Zwijnbergsbeek komt te liggen is uit het bestemmingsplan verwijderd en de verkeersbestemming is hierop aangepast. Een geoptimaliseerde variant (T-kruising) met meer ruimte voor een groene landschappelijke inpassing en een betere doorstroming is onderzocht en planologisch mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan.
- De realisatie van de permanente geluidwerende voorziening aan de Vierpaardjes is tijdsgebonden gemaakt door een voorwaardelijke verplichting op te nemen waarin is geregeld dat deze binnen één jaar na ingebruikname van de onderdoorgang gerealiseerd moet zijn.
- De toelichting van het bestemmingsplan is aangepast zodat er geen tegenstrijdigheden meer in voorkomen.
- Naast de aanpassingen van het bestemmingsplan is overeengekomen om de klankbordgroep Vierpaardjes te betrekken bij het opstellen van het landschappelijk inpassingsplan en in dit landschappelijk inpassingsplan nadrukkelijk in te zetten op het verder verbeteren van de fysieke leefomgeving rondom de onderdoorgang.