

Bestemmingsplan, omgevingsvergunning en besluit Hogere grenswaarden locatie Vossen-Breuers (coördinatie-regeling).

NOTA VAN ZIENSWIJZEN.

Het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp-omgevingsvergunning en ontwerpbesluit Hogere grenswaarden hebben ter inzage gelegen van 17 februari t/m 30 maart 2022. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden op 16 februari 2022. Op deze ontwerpbesluiten is de coördinatie-regeling van toepassing verklaard (besluit college d.d. 29 juni 2021).

Er zijn 29 zienswijzen ingediend. De ingediende zienswijzen zijn tijdig ingediend en daarmee ontvankelijk. Alle zienswijzen zijn gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp-omgevingsvergunning en het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden.

Beoordeling en beantwoording zienswijzen.

Zienswijzen reclamanten 1 t/m 28.

Deze zienswijzen zijn ingediend door bewoners aan de Spoorstraat, Schoolstraat, Riethstraat, Roermondseweg en Jac. Bongaertstraat.

De ingebrachte zienswijzen van reclamanten nrs. 1 t/m 28 zijn gelijklopend en hebben betrekking op de volgende 6 hoofdpunten:

1. Onacceptabele belasting omliggende straten.
2. Een goede leefomgeving is onhaalbaar aan de Roermondseweg.
3. Onvoldoende ruimtelijke kwaliteit c.q. afwegingskader woningbouwprogrammering.
4. Onjuiste interpretatie milieuzonering.
5. Klimaatbestendig bouwen.
6. De waarde en betekenis groen

Voor de volledige tekst van de zienswijzen wordt verwezen naar de bijlage.

Hieronder zijn de zienswijzen per punt beantwoord.

1. Onacceptabele belasting omliggende straten. Verkeersintensiteiten, parkeren, leefbaarheid.

Beantwoording.

De locatie van Vossen-Breuers ligt al jaren braak en enkele gebouwen staan leeg. De locatie maakt daardoor t.o.v. de omgeving en omliggende wijk een weinig fraaie indruk en uitstraling. Herontwikkeling tot woningbouw betekent een verbetering t.o.v. de huidige situatie en kan daarmee 'boost' opleveren voor de omliggende wijk en daardoor een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid.

Op de locatie worden grondgebonden levensloopbestendige woningen gerealiseerd, welke ruimtelijk en stedenbouwkundig passend zijn t.o.v. de directe woonomgeving. Daarnaast

omvat het plan ook een robuuste groenstrook in het centrale gedeelte van het plan. Tevens zijn enkele groenstroken tussen de gebouwen gesitueerd.

Er is gekozen voor een ruime opzet van het plan, met grondgebonden levensloopbestendige woningen en veel groen. Daardoor is er geen sprake van intensieve bebouwing.

De locatie is gelegen tussen drukke doorgaande Roermondseweg en de achterkant van de bestaande woningen aan de Spoorstraat. Daardoor is de locatie niet of minder geschikt voor uitsluitend een park. Er is daardoor weinig zicht en sociale controle.

Het plan voorziet in een woonstraat met ontsluiting aan de Spoorstraat en Riethstraat.

De toename van de verkeersintensiteiten zijn berekend op ca. 260. Dit is een relatief beperkte toename, welke zonder problemen kunnen worden opgevangen op het bestaand wegennet.

De Spoorstraat ligt binnen de 30 km zone. Om extra verkeer, sluipverkeer tussen de Roermondseweg en het achterliggend gebied te voorkomen is er geen verbinding gemaakt tussen de Spoorstraat en de Roermondseweg. Het extra verkeer zal bestaan uit de bewoners van het te ontwikkelen plan. Oorspronkelijk was de Spoorstraat de verbinding tussen de Roermondseweg en de Industriestraat. Toen reed er veel meer verkeer door de straat dan nu. De beoogde toename van de intensiteit door dit plan past derhalve goed op de Spoorstraat.

Door de vormgeving van de aansluiting als gelijkwaardige zijstraat zal de gereden snelheid op de Spoorstraat afnemen. Men moet immers rekening houden met verkeer uit de zijstraat. Hier geldt voorrang van rechts.

Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt komt er geen aansluiting op de Roermondseweg. De Roermondseweg is een hoofdontsluitingsweg en een hoofdfietsroute. Hier geldt een maximale snelheid van 50 km / u . Langs de Roermondseweg staat een monumentale bomenrij welke het uitzicht op het aankomend verkeer fors belemmert. De combinatie van de intensiteit, snelheid en het beperkte zicht zorgt voor een onveilige situatie waarbij fietsers op het fietspad sterk belemmerd worden indien we bij dit plan een aansluiting op de Roermondseweg zouden realiseren.

Het plan voorziet in voldoende parkeervoorzieningen binnen het plangebied. De parkeervoorzieningen blijven ruimschoots binnen de norm. Daarmee wordt voorkomen dat eventueel extra geparkeerd wordt in de omliggende wijk. Ook het parkeren heeft daardoor geen invloed op leefbaarheid. Mocht er op dit moment sprake zijn van parkeerdruk in de wijk, dan heeft dit nog niet geleid tot concrete signalen en klachten.

2. Goede leefomgeving Roermondseweg onhaalbaar. Verkeersmodel, verkeersintensiteiten, akoestisch onderzoek.

Beantwoording.

Hiervoor wordt mede verwezen naar de beantwoording bij zienswijze onder 1.

Volgens de indieners van de zienwijzen is bij het opstellen van het akoestisch onderzoek in juni 2021 gerekend met een, op het regionaal verkeersmodel gebaseerde, te lage verkeersintensiteit. Dit zou blijken uit verkeerstellingen die zijn uitgevoerd in het najaar van 2021. Verder wordt gesteld dat het, in het geluidmodel opgenomen 'zachte' bodemgebied niet juist is aangezien er niet kan worden toegezien dat dit gebied in de toekomst niet wordt verhard.

De ingediende zienswijze heeft ertoe geleid dat een aangepast onderzoek "Akoestisch onderzoek optredende gevelbelastingen woningbouwontwikkeling A&P-Lückerlocatie te

Tegelen d.d. 21-4-2022 met kenmerk Rm200147aaAO.quro_04 is uitgevoerd en bij bevoegd gezag ingediend.

Uit het rapport blijkt dat er voor twee extra woningen een hogere waarde noodzakelijk is en voor een aantal woningen een gewijzigde hogere waarde. Deze wijzigingen zijn in onderhavig besluit opgenomen.

Onderzocht is of de gewijzigde hogere waarden van invloed zijn op de gevelmaatregelen gesteld in het akoestisch rapport gevelwering met kenmerk 210554aaAO.ragu_02 d.d. 14-09-2021. Gebleken is dat de in dit rapport voorgestelde gevelmaatregelen ook bij de gewijzigde hogere waarden zorgdragen voor het vereiste binnen-niveau van 33 dB. Dit rapport behoeft derhalve geen aanpassing

3. Onvoldoende ruimtelijke kwaliteit c.q. afwegingskader woningbouwprogrammering.

Beantwoording.

De beoordeling van het plangebied als herontwikkeling van een rotte plek heeft te maken met de langdurige leegstand van deze solitaire vervallen bedrijfslocatie binnen een woongebied: het betreft de oude fabrieksgebouwen en de geasfalteerde vlakte. Dit was zo omvangrijk dat een beoordeling met de volledige 2 punten volgens het afwegingskader woningbouwprogrammering gerechtvaardigd is. De voormalige woning Roermondseweg 23-25 maakte geen onderdeel uit van de beoordeling binnen het afwegingskader.

4. Onjuiste interpretatie milieuzonering.

Beantwoording.

In de zienswijze wordt naar voren gebracht dat ten onrechte is uitgegaan van de gebiedstypering 'gemengd gebied' uit de VNG- brochure 'Bedrijven en milieuzonering'.

In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de beweegreden gegeven waarom is uitgegaan van dit gebiedstype. Dit neemt niet weg dat het begrip 'gemengd gebied' niet altijd eenduidig is te bepalen. Los van de vraag of hier al dan niet sprake is van 'gemengd gebied' is van grotere betekenis (zoals eveneens aangegeven in de toelichting) dat er reeds woningen in relatie tot de omliggende bedrijven op kortere afstand liggen dan de woonbestemmingen in dit bestemmingsplan. Deze woningen zijn daarmee bepalend voor de toegestane milieubelasting op grond van de milieuwetgeving. Dit brengt met zich mee dat enerzijds de omliggende bedrijven niet worden beperkt in hun bedrijfsvoering als gevolg van dit plan en dat anderzijds sprake is/blijft van goede ruimtelijke ordening ten aanzien van de woon- en leefkwaliteit.

De in de toelichting opgenomen afstand van de nieuwbouwlocatie tot aan het bedrijf MGG is geen 200 meter, maar 165 meter. De toelichting is hieraan aangepast.

5 en 6. Klimaatbestendig bouwen en waarde en betekenis groen

Beantwoording.

Ook de gemeente Venlo onderstreept het belang van voldoende groen in de directe nabijheid van mensen. In het plangebied was aanvankelijk circa 65% verhard en bebouwd en 35% onverhard waarvan een deel groen. Bij de uitwerking is het verharde en bebouwde

deel teruggebracht naar 50% waardoor ruimte gecreëerd is voor 50 % groen. Deze verhouding is zowel in het openbaar domein als wel in het private domein gerealiseerd. Dit is bovengemiddeld voor een woonwijk en binnenstedelijke uitbreiding. Binnen het plangebied worden bomen aangeplant en is er voorzien in een divers groenaanleg. Dit in verband met het creëren van een aantrekkelijke leefomgeving voor mens en natuur. De woningen dienen het regenwater af te koppelen op eigen terrein en binnen het openbaar domein zal regenwater opgevangen worden via wadi's om te kunnen infiltreren in de bodem. Dit is ten gunste van de natuurlijke waterkringloop en dient als klimaat adaptieve maatregel. Het levert namelijk een bijdrage aan het verminderen van hoogwaterpieken en watertekorten in droge perioden. Bij de positionering van de bomen en huizen is gezocht naar een optimale ruimtelijk positionering die tevens rekening houdt met opvang van zonne-energie op daken.

Zienswijzen nr. 29 (bewoner aan de Spoorstraat).

1. Zie de inhoud van de zienswijzen van reclamanten nrs. 1 t/m 28.

Beantwoording:

Reclamant verwijst naar de zienswijzen zoals door de andere 28 reclamanten zijn ingediend. Voor de beantwoording hiervan zie hierboven.

2. Trillingen

Beantwoording:

Het gaat er bij het voorkomen van trillinghinder vooral om dat continue trillingen niet voelbaar mogen zijn. Dergelijke continue trillingen worden doorgaans veroorzaakt door stationaire installaties zoals compressoren. Bij niet continue trillinghinder valt bijvoorbeeld te denken aan het aan- en afrijden van vrachtwagens voor het bevoorraden van het bouwterrein en het afvoeren van sloopafval van het sloopterrein. Niet alle bouw- en sloopwerkzaamheden zullen trillinghinder veroorzaken.

Om te voorkomen dat er sprake is van trillinghinder is aan het verlenen van de omgevingsvergunning de voorwaarde gekoppeld dat er aanvullend een (bouw)veiligheidsplan moet worden ingediend, waarin o.a. dit aspect moet worden meegenomen.

Dit bouwveiligheidsplan is inmiddels ingediend en is als voorwaarde opgenomen bij de te verlenen omgevingsvergunning. In dit bouwveiligheidsplan is aandacht voor het aspect trillingen. Hierin is o.a. bepaald, dat er vooraf een zogenaamde nulmeting wordt uitgevoerd, zowel door de gemeente als de bouwer.

3. Verkeersdrempels

Beantwoording:

Op dit moment is er geen aanleiding om verkeer remmende maatregelen door middel van verkeersdrempels te treffen. Mocht dit in de toekomst veranderen dan kan de gemeente besluiten om maatregelen te nemen. Er zal daarom geen overeenkomst worden gesloten waarin de gemeente afziet van het nemen van verkeersmaatregelen. Mocht deze situatie

zich voordoen en het dus toch nodig is om verkeersmaatregelen te treffen, dan zal dit besproken worden met belanghebbenden en zal er zoveel als mogelijk rekening gehouden worden met het voorkomen van overlast (bijvoorbeeld door geluid of trillingen) van direct omwonenden. Maar op dit moment zijn verkeer remmende maatregelen door middel van verkeersdrempels niet aan de orde.

4. Extra kosten vanwege akoestische maatregelen.

Beantwoording.

Reclamant heeft deze zienswijze ingediend vanwege de verwachte geluidhinder door de nieuwe erfontsluitingsweg welke in de nabijheid van zijn woning is voorzien. Reclamant verwijst in de zienswijze naar het akoestisch onderzoek waarin is opgenomen dat 400 mvt per etmaal van deze ontsluitingsweg gebruik zouden gaan maken.

Uit de rapportage "Woningontwikkeling A&P/Lückerlocatie te Tegelen Akoestisch onderzoek optredende gevelbelastingen met kenmerk Rm200147aaAO d.d. 3 december 2020 (aangepaste versie 21-4-2022) kan worden afgeleid dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau als gevolg van 400 mvt per etmaal maximaal 49 dB bedraagt en daarmee sprake blijft van een acceptabel woon- en leefklimaat. Wordt deze geluidbelasting beschouwd in het licht van de Wet geluidhinder kan worden gesteld dat met een geluidbelasting van 44 dB (aftrek artikel 110g Wet geluidhinder = 5 dB) ruimschoots voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarbij kan nog worden opgemerkt dat, door uit te gaan van een etmaalintensiteit van 400 mvt per etmaal is uitgegaan van een worstcase-situatie. Nu het plangebied op twee manieren is ontsloten zal het verkeer zich verdelen over beide ontsluitingen en zal de geluidbelasting ter hoogte van de ontsluiting aan de Spoorstraat lager zijn dan berekend in het rapport.

In het onderzoek is eveneens de geluidbelasting vanwege de Roermondseweg op de bestaande woningen bepaald. Ook indien de geluidbelasting vanwege de nieuw aan te leggen erfontsluitingsweg als de Roermondseweg gezamenlijk worden beschouwd wordt nog steeds voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Daarbij kan worden opgemerkt dat de geluidbelasting vanwege de Roermondseweg op de woning van reclamant als gevolg van de afscherpende werking van de woningen binnen het bouwplan aanzienlijk zal verminderen t.o.v. de situatie waarvan nu sprake is.

Er is dan ook geen aanleiding het verzoek om maatregelen zoals opgesomd in de zienswijze te honoreren.

Ook indien optredende pieken worden beschouwd is er geen aanleiding te veronderstellen dat sprake zou zijn van een onaanvaardbare situatie als gevolg van schrikreacties die om deze maatregelen vraagt. Uitgaande van een bronvermogen van 85 dB(A) van een personenauto en een geluidafname van 25 dB ($10 \log_{10} \frac{1}{4\pi r^2}$) is sprake van een maximaal piekniveau van 60 dB(A), wat niet zal leiden tot schrikreacties.