

Nota van zienswijzen voor ontwerp omgevingsvergunning voor het oprichten van een parkeergarage en het maken van een uitweg aan de Valuasstraat 26A te Venlo (zaaknummer 1470612).

Het voornemen om de aanvraag voor een omgevingsvergunning aan de Valuasstraat 26A te Venlo te verlenen is op donderdag 1 augustus 2019 tot en met woensdag 11 september 2019, op grond van afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht, gepubliceerd in de Staatscourant en het Gemeenteblad, te raadplegen op www.overheid.nl en via de gemeentelijke website (www.venlo.nl, rubriek Actueel, officiële bekendmakingen). Genoemde stukken konden verder worden geraadpleegd of gedownload van de gemeentelijke website.

Gedurende de inzagetermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze naar voren te brengen, volgens de daaraan gestelde eisen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht.

Van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze is tijdig gebruik gemaakt door:

- A) Ine en Jos Trienekens van den Bergh, Wilhelminapark 3, 5911 EC Venlo/Noord Buitensingel en Peter Noldus en Ans Duivesteijn, Valuasstraat 11 D te Venlo, namens de werkgroep 'Blok van Gendt, Blok van Groen' ingekomen 11 september 2019.**
- B) Ine en Jos Trienekens van den Bergh, Wilhelminapark 3, 5911 EC Venlo/Noord Buitensingel en Peter Noldus en Ans Duivesteijn, Valuasstraat 11 D te Venlo, namens de werkgroep 'Blok van Gendt, Blok van Groen' ingekomen 10 september 2019.**
- C) Boels Zanders Advocaten, Postbus 2342, 5600 CH Eindhoven, gemachtigde namens H. Beusker, J.G.M. Hoctin Boes en J.P. Leenders. Het betreft hier een pro forma zienswijze ingekomen op 11 september 2019 en aangevuld met nadere gronden op 1 oktober 2019.**

Zienswijze

Hierna worden de zienswijzen samengevat en wordt vervolgens het gemeentelijk standpunt weergegeven. De voornoemde insprekers zijn allen ontvankelijk in hun zienswijzen.

Vooraf

De samenvatting van de zienswijzen heeft alleen tot doel de leesbaarheid van dit zienswijzenverslag te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen, zijn de volledige brieven, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend en kenbaar gemaakt, meegenomen.

Algemene beantwoording van de ingekomen zienswijzen

Met betrekking tot het hele proces van de onderliggende aanvraag om een omgevingsvergunning zijn alle relevante (ruimtelijke) belangen afgewogen, waarbij de wettelijke kaders in acht zijn genomen die van toepassing zijn op een aanvraag om een omgevingsvergunning. Centraal bij de beoordeling van deze aanvraag waarbij wij voornemens zijn de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van een uitgebreide buitenplanse afwijking, staat het begrip de 'goede ruimtelijke ordening'. Nu het geldende bestemmingsplan zelf geen regels bevat om van het bestemmingsplan af te wijken en ook geen toepassing van de regels uit het Besluit omgevingsrecht wettelijk mogelijk is, kunnen wij alleen een omgevingsvergunning verlenen met toepassing van een uitgebreide buitenplanse afwijking, mits is onderbouwd dat er sprake blijft van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse.

De ingediende aanvraag voor het bouwen, het gebruiken van de gronden voor een (bovengrondse) parkeergarage en het maken van een in- en uitrit, past binnen de reikwijdte van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Wij zijn in dit geval bevoegd om af te wijken van de bepalingen van het geldende bestemmingsplan. Wij hebben hierbij in beginsel een ruime mate van vrijheid, en die vrijheid is gekoppeld aan de omvang en situering van het initiatief. Ruimtelijk relevante belangen voor deze aanvraag zijn onder andere de inbreidingslocatie, parkeren en bijbehorende verkeersstromen (verkeersaantrekkende werking) en de ruimtelijke uitstraling op de omgeving van de garage. Bij dit alles is van belang dat sprake blijft van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse.

Bestemmingsplan

De aanvraag om een omgevingsvergunning ziet op het oprichten van een bovengrondse parkeergarage voor 200 auto's. De geldende bestemming op basis van het bestemmingsplan is 'Gemengd – Nader uit te werken'. Deze bestemming is echter beperkt tot een uitwerkingsplicht voor een ondergrondse parkeergarage tot 12 meter diepte. Bovengrondse bebouwing is ook mogelijk (zelfs tot een bouwhoogte van 20 meter), maar deze bebouwing betreft geen parkeergarage (maar onder meer bovengrondse kantoor- en woongebouwen en detailhandel). Daardoor is er ter plaatse geen bovengrondse parkeergarage toegestaan op basis van de gebruiksregels van het bestemmingsplan. De aanvraag om een omgevingsvergunning ziet op het oprichten van een bovengrondse parkeergarage voor 200 auto's. Om die reden is een afwijking van het bestemmingsplan nodig. Het geldende bestemmingsplan is onherroepelijk en op basis van de doelstellingen behorende bij dat bestemmingsplan, mogen wij wel rekening houden bij de afwegingen die wij in het kader van de afwijking van het bestemmingsplan mogen maken, met het feit dat zowel het gebruik als parkeergarage ondergronds als een omvangrijk gebouw op deze locatie binnen de uit te werken bestemming al in beginsel wel mogelijk zijn. De doelstellingen geven immers voldoende inzicht in de toekomstige ontwikkelingen van betreffend gebied.

Locatie

De aanvrager beoogt de garage op te richten in een stedelijk gebied. Om de locatie liggen meerdere panden waar bedrijvigheid plaatsvindt, waaronder diverse horeca. Ook liggen er woningen (al dan niet appartementen). De locatie is nu voorzien van een openbare parkeerplaats voor 67 plaatsen met bijbehorend verkeer van en naar de openbare parkeerplaats.

Afwijkingsbevoegdheid

Voor de afwijking van de bestemmingsplanregels met toepassing van de afwijkmogelijkheid, is een uitgebreide afweging van relevante ruimtelijke belangen gemaakt. In ieder geval mag het initiatief niet leiden tot een onaanvaardbare nadelige beïnvloeding van het woon- en leefklimaat. De ruimtelijke effecten van dit initiatief op het ter plaatse aanwezige woon- en leefklimaat zijn minimaal te achten. Bij de afwegingen over het al dan niet verlenen van de omgevingsvergunning is aandacht besteed aan onder andere de vormgeving van het gebouw, de verkeersaantrekkende werking, het voorkomen van lichthinder, het feit dat sprake is van een inbreidingslocatie waarop mede door middel van een uitwerkingsplicht van het bestemmingsplan in beginsel al diverse ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en de maatschappelijke behoefte voor de opvang van bezoekers van de (binnen)stad.

Na afweging van alle relevante aspecten en belangen, zijn wij tot de conclusie gekomen dat het initiatief geen zodanige afbreuk doet aan het woon- en leefklimaat ter plaatse dat medewerking vanuit ruimtelijk oogpunt achterwege zou moeten blijven. Daarnaast sluit het initiatief aan bij de doelstellingen van het gemeentelijk ruimtelijk beleid (bestaand ruimtelijk gebruik) en bestaan er geen belemmeringen vanuit onder andere de relevante milieuaspecten.

Zienswijze A en B (tekstueel gelijkkluidend)

Samenvatting: (onderdeel activiteit strijdig gebruik).

1. Insprekers zijn tegen de bouw van een parkeergarage op deze locatie en vragen zich af waarom deze garage nodig is op deze locatie, nu het gemeentelijk beleid er juist op is gericht het verkeer meer te sturen richting de ondergrondse garage "Maaswaard" of de naastgelegen parkeerplaats aan de Professor Gelissensingel in Venlo.
2. Onduidelijk is hoe de verkeersstromen gaan lopen en gevreesd wordt dat het aantal verkeersbewegingen in de wijk Blok van Gendt fors zal toenemen. Dit ook omdat onduidelijk uit de ter inzage gelegde stukken blijkt hoe zal worden bereikt dat de garage pas wordt gebruikt als de garage aan het Mgr.Nolensplein vol is.
3. Insprekers twijfelen aan de juistheid van de berekeningen inzake stikstof, fijnstof en geluid, nu de uitkomsten steeds net onder de maximum niveaus uitkomen. De belastingen zullen nog hoger zijn wanneer het aantal verkeersbewegingen onderschat is. Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de milieubelasting van een groot deel van de Noord-Buitensingel (richting St. Urbanusweg).
4. De wijziging van de rijrichting van de Noord-Buitensingel naar eenrichtingsverkeer (richting Urbanusweg) is nadelig voor de bewoners van de Noord-Buitensingel. Beter is het om uitrijden ook naar de Parkstraat mogelijk te maken.
5. Insprekers vrezen voor hoge snelheden en pleiten voor verkeersdrempels en/of wegversmallingen.
6. Gevreesd wordt voor lichtoverlast door verlichting van de garage zelf en van in- en uitrijdende auto's.
7. Er wordt onvoldoende aandacht gegeven aan groenvoorzieningen ter compensatie van de milieubelasting. Er wordt in de ruimtelijke onderbouwing een kwaliteitsimpuls beloofd, maar die wordt niet waargemaakt. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door het parkeerpleintje aan de Noord-Buitensingel op te heffen.

Standpunten gemeente:

Ad 1: Er is kennis genomen van de in de zienswijze aangehaalde bedenkingen tegen het ontwerp en de maatschappelijke behoefte aan voldoende parkeerplaatsen voor de voorzieningen in en nabij het gebied. Met betrekking tot het hele proces van de onderliggende aanvraag om een omgevingsvergunning zijn alle relevante (ruimtelijke) belangen afgewogen. Wij achten deze ontwikkeling maatschappelijk uitvoerbaar, omdat deze ruimtelijke ontwikkeling aansluit bij de winkel en horeca- en woonvoorzieningen in en nabij het gebied.

Het is overigens niet juist dat het gemeentelijk verkeersbeleid erop is gericht de garage aan de Maaswaard meer te laten gebruiken. De meeste bezoekers die in het centrum willen parkeren, passeren als eerste de garage aan het Nolensplein en (de beoogde) Blok van Gendt garage. Als beide garages gevuld zijn, ontstaat het risico van “zoek” verkeer in de wijken. Dát is wat de gemeente zoveel als mogelijk wil voorkomen. Om “zoek” verkeer te voorkomen, wordt het verkeer gestimuleerd om in de garage “Maaswaard” te parkeren (in plaats dus van parkeren in de wijk).

Ad 2. In de ruimtelijke onderbouwing (paragraaf 4.6) en de daarbij behorende bijlage 4 (Notitie ontsluiting) wordt uitvoerig aandacht besteed aan zowel de verwachte aantallen verkeersbewegingen als de rijrichtingen.

Wat betreft de *aantallen verkeersbewegingen* geldt dat bij de inschatting van die aantallen rekening is gehouden met het feit dat de Blok van Gendtgaraage dient ter vervanging van de parkeerplaatsen aan de Lage Loswal aan de Maaskade. Daarnaast is gebruik gemaakt van ervaringscijfers van exploitant Qpark, inclusief het aantal bewegingen bij de nabij gelegen garaage aan het Mgr. Nolensplein. Op basis van deze uitgangspunten zijn bij 200 parkeerplaatsen in de Blok van Gendtgaraage de in de bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing genoemde aantallen bewegingen (240 in en uit op zondag tot en met vrijdag en 600 in en uit op zaterdag) realistisch te noemen.

Overigens is geconstateerd dat in paragraaf 4.6 van de ruimtelijke onderbouwing en in bijlage 4 bij die onderbouwing per abuis is vermeld dat het gaat om 120 bewegingen in en uit op zondag tot en met vrijdag en 300 in en uit op zaterdag. Dat moet dus zijn 240 respectievelijk 600. Opmerking verdient hierbij dat in de beoordeling van de verkeerskundige situatie en in de milieuonderzoeken wél van de juiste aantallen is uitgegaan. De verschrijving in paragraaf 4.6 en bijlage 4 heeft dan ook geen consequenties voor de conclusie dat het plan uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is. De ruimtelijke onderbouwing en bijlage 4 is hierop tekstueel aangepast en de juiste verkeersbewegingen zijn opgenomen.

Wat betreft de *verkeerskundige situatie* het volgende. Wij zijn van mening dat de verkeerssituatie in de omgeving van de garaage de hiervoor genoemde aantallen verkeersbewegingen goed zal kunnen verwerken. Daarbij verdient het wel de voorkeur dat de rijrichtingen zullen zijn zoals in bijlage 4 bij de ruimtelijke onderbouwing is aangegeven. In april 2019 heeft er een bijeenkomst plaatsgevonden voor omwonenden. Hier is aangegeven door omwonenden dat éénrichting Noord Buitensingel de voorkeur heeft. Vanuit verkeerskundig oogpunt heeft dit ook wat ons betreft de voorkeur. Hiervoor wordt een afzonderlijk verkeersbesluit genomen waartegen een gemotiveerd bezwaar kan worden ingediend door belanghebbenden.

De verkeersstromen zullen in de eerste periode na ingebruikname van de garage worden gemonitord door Q-park.

Wat betreft het gebruik van de Blok van Gendtgarae ten opzichte van die aan het Mgr. Nolensplein het volgende. Een groot deel van de bezoekers van beide garages komt van de hoofdontsluitingsweg N271 en rijdt door de Goltziusstraat in de richting van de beide parkeergarages. Het verkeer passeert dan als eerste de route naar de ingang van de garage Mgr. Nolensplein, en zal (net als nu) in eerste instantie voor die garage kiezen indien daar nog ruimte is. Dit betekent dat de garage Blok van Gendt over het algemeen pas zal worden gebruikt als de garage aan het Mgr. Nolensplein vol is. In die zin zal de nieuwe garage dus feitelijk functioneren als overloopgarage.

Ad 3 Bij alle milieuonderzoeken (onder andere akoestisch onderzoek, historisch bodemonderzoek, quickscan flora en fauna) is uitgegaan van de geprognosticeerde aantallen verkeersbewegingen. Hiervoor is al toegelicht dat deze aantallen zorgvuldig zijn ingeschat, zodat er geen reden is om aan te nemen dat deze aantallen onderschat zijn.

Uit de aanvullende Aeriusberekeningen blijkt dat er ter plaatse van Natura 2000-gebieden geén bijdrage hoger dan 0,00 mol/hectare/jaar berekend wordt als gevolg van het verkeer van/naar de parkeergarage Blok van Gendt. De berekeningen voor de aanlegfase en de gebruiksfase zullen worden bijgevoegd en maken onderdeel uit van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing.

De milieuonderzoeken zijn verricht met inachtneming van wettelijke voorschriften en richtlijnen. Naar aanleiding van de zienswijze is nogmaals bezien of er reden is om te twijfelen aan de juistheid van de onderzoeksresultaten. Die reden is er niet.

Wij zijn van mening dat er voldoende objecten zijn onderzocht. In de onderzoeken zijn maatgevende woningen betrokken. Bij alle andere woningen in de omgeving van de beoogde garage (inclusief de in de zienswijze bedoelde woningen aan de Noord-Buitensingel) zouden, indien de onderzoeken ook voor die woningen waren uitgevoerd, de resultaten gunstiger zijn geweest omdat deze woningen verder af gelegen zijn en daardoor minder kritisch.

Voor wat betreft het akoestisch onderzoek kan aan het voorgaande nog worden toegevoegd dat er in dat onderzoek is uitgegaan van maximale openheid van de voorgevel (volledig open gevel). In werkelijkheid zal deze gevel slechts gedeeltelijk open worden uitgevoerd (volgens de aangevraagde bouwactiviteit). Dit betekent dat de akoestische effecten in werkelijkheid minder zullen zijn dan uit het akoestisch onderzoek voortvloeit.

Bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege het komen en gaan van de bezoekers aan de parkeergarage is in het akoestisch onderzoek aansluiting gezocht bij het gestelde in de richtlijn "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer". Deze richtlijn biedt hiervoor een goed toetsingskader dat in het akoestisch onderzoek op een juiste wijze is toegepast.

Uit de berekening van de indirecte blijkt dat er een overschrijding van maximaal 4 dB plaatsvindt van de streefwaarde van 50 dB(A). Er zijn in onderhavige situatie geen afschermende maatregelen mogelijk om het geluidniveau terug te brengen tot de streefwaarde.

Een overschrijding van de streefwaarde tot 65 dB(A) is toegestaan indien een binnenniveau van 35 dB(A) kan worden gerespecteerd. De gevels van de woningen dienen derhalve een isolatie te bezitten van minimaal 19 dB(A).

Om te kunnen bepalen of hier sprake van zal zijn heeft een uitpandige inventarisatie van de gevels plaatsgevonden. Uit deze opname is gebleken dat de betreffende woningen voorzien zijn van in goede staat verkerende kozijnen met dubbel glas. Uit deze opname blijkt dat de gevelgeluidwering van de woningen voldoende is. Er is derhalve geen enkele reden te veronderstellen dat het geluidniveau in de woningen welke het betreft meer zal bedragen dan 35 dB(A).

Ad 4

Er is gekozen voor eenrichtingsverkeer in de Noord Buitensingel richting de Urbanusweg om zodoende het verkeer dat de garage verlaat zo snel mogelijk de stad uit te leiden. Het leiden van het verkeer afkomstig van de garage via de Parkstraat leidt het verkeer juist richting de Goltziusstraat/stad, wat niet bijdraagt aan goede verkeersstromen om het verkeer te stad uit te leiden.

Los van hetgeen hiervoor is vermeld wordt het volgende nog opgemerkt. De verkeersstructuur van de wijk is al ingericht op gemengd gebruik (bedrijvigheid en wonen) en het aantal verkeersbewegingen is niet van zodanige invloed op de verkeersstromen en parkeervoorzieningen in de wijk dat er geen sprake meer is van een goede (veilige) verkeersstroom. Daarnaast draagt de huidige inrichting van het gebied bij aan de verkeersveiligheid. Hiervoor wordt nog een afzonderlijk verkeersbesluit genomen waartegen een gemotiveerd bezwaar kan worden ingediend door belanghebbenden.

Ad 5 Gelet op de wegenstructuur van en naar de Blok van Gendtgaraage is er wat ons betreft geen aanleiding om te vrezen voor hogere snelheden dan ter plaatse is toegestaan en zijn de voorgestelde maatregelen van insprekers daarom niet nodig. De Valuasstraat en Noord Buitensingel zijn al aangeduid als 30 km weg. De afstand tussen uitgang parkeergaraage en het einde van de Noord Buitensingel is ca. 200 meter waarbij onderweg nog twee zijstraten worden gepasseerd. Mocht er in de toekomst toch blijken van een verkeersonveilige situatie, dan zal op dat moment worden bezien welke maatregelen kunnen en moeten worden getroffen. Dit is afhankelijk van het gedrag van personen en daarmee geen ruimtelijk relevant belang.

Ad 6 Op alle gevels (ook de voorgevel) worden hekwerken als borstwering aangebracht. Daar waar verlichting van auto's tot een mogelijke overlast voor de omgeving zouden kunnen leiden, worden de hekwerken dichtgezet met beplating. Op die manier wordt mogelijke lichthinder nog verder voorkomen. Architectonisch is het ontwerp zodanig gemaakt dat er van auto's geen lichtuittreding kan plaatsvinden naar buiten toe.

Ad 7 Er is veel aandacht besteed aan het ontwerp van de garaage en de inpassing ervan op de locatie. Een belangrijk voorbeeld hiervan is de groene invulling van het deel rondom de wokkel. De ontwikkelaar draagt zorg voor groenvulling ter plaatse van de zijgevels en het onderhoud hiervan.

Het parkeerplein aan de Noord-Buitensingel maakt geen onderdeel uit van deze aanvraag. De daar aanwezige parkeerplaatsen worden veelvuldig benut en het verwijderen van deze parkeerplaatsen zal leiden tot onaanvaardbare parkeeroverlast en zoekverkeer in de omgeving.

Zienswijze C

Samenvatting (onderdeel activiteit 'bouwen', activiteit 'strijdig gebruik' en de activiteit "maken van een uitweg"):

1. Gevreesd wordt voor een grote toename van en aantasting van het woon- en leefklimaat
2. Er zal sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit
3. Er zou nagedacht moeten worden over parkeren aan de rand van de stad, zoals ook bijvoorbeeld in Maastricht wordt toegepast.
4. Stedenbouwkundig gezien is het plan niet goed onderbouwd. Invulling van de holle kies met woningbouw ligt meer voor de hand.
5. Zonder zorgvuldige afweging wordt in het akoestisch rapport aangegeven dat een afwijking van de geluidbelasting tot 54 dB(A) aanvaardbaar is. Mogelijk volgt op dit punt nog een contra-expertise.
6. Er is sprake van een waardedaling bij de panden van reclamanten. Onderzocht moet worden of die waardedaling zodanig is dat redelijkerwijs geen medewerking aan het plan kan worden verleend.
7. Het onderzoek naar stikstof is onvoldoende. Aanvrager had een Aeries-berekening moeten aanvragen, om zodoende te kunnen beoordelen of ook een vergunning op grond van art. 2.1, eerste lid onder 1 Wabo vereist is.
8. Er is onvoldoende gemotiveerd dat het plan voldoet aan de redelijke eisen van welstand.
9. Er is sprake van bodemverontreiniging. Ten onrechte is dit niet afgewogen.
10. Er heeft bij het verlenen van de uitritvergunning geen afweging plaatsgevonden aan de hand van de belangen als bedoeld in art. 2:12, lid 3 APV.

Standpunten gemeente:

Ad 1: Zie voor een reactie punt 1 bij de beantwoording van de zienswijze van A en B.

In aanvulling daarop verdient nog te worden opgemerkt dat het verkeer van en naar de garage niet door de Parkstraat (langs het pand van inspreker de heer Beusker) zal rijden. Zie ook beantwoording ad 4 van zienswijze A en B.

Ad 2:

Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor luchtkwaliteit. Het onderzoek is zorgvuldig tot stand gekomen en de conclusie hiervan is dat aan alle normen terzake van luchtkwaliteit wordt voldaan. Met behulp van de NIBM tool is aangetoond dat het plan een NIBM (niet in betekenende mate) bijdrage levert aan de heersende luchtkwaliteit.

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM)) is de luchtkwaliteit in dit gebied ook ruim voldoende.

De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer vormen daarom geen belemmering voor uitvoering van dit plan.

Ad 3:

Er wordt een toekomstvisie Parkeren en Bereikbaarheid gemaakt volgend jaar. Parkeren op afstand zal een van de onderwerpen zijn die op de agenda staat. Op dit moment passen we dit principe alleen toe tijdens Duitse dagen (op het Kazerneterrein) en deze aanvraag geeft geen aanleiding om af te wijken van de huidige visie.

Het Kazerneterrein in Blerick is overigens 24/7 beschikbaar voor mensen die gratis en op enige afstand willen parkeren van het Venlose centrum. In de praktijk zien we echter dat dit alleen op extreem drukke dagen gebeurt.

Verder zullen er altijd parkeervoorzieningen nodig zijn in het centrum. Ook voor onze eigen inwoners zijn die van belang en zorgen ze onder andere voor verlichting van de parkeerdruk op straat.

Ad 4:

De aanvraag is zorgvuldig beoordeeld op stedenbouwkundige aspecten waarop een zorgvuldige stedenbouwkundige afweging heeft plaatsgevonden. Daarbij is ook veel aandacht besteed aan de karakteristieke bebouwing in de omgeving. Het gebouw van de garage is hier zoveel mogelijk op aangepast.

De locatie aan de Noord-Buitensingel wordt gekenmerkt door karakteristieke panden met een rijke detaillering en bijzondere dakvormen. Van belang is een goede uitstraling aan de straatzijde en een passende aansluiting op de aangrenzende panden.

Met het plan wordt de straatwand aan de Noord Buitensingel weer afgebouwd.

De bouwmassa van de parkeergarage is visueel verkleind door een duidelijke plint (gevel begane grond) te maken in een passend materiaal dat aansluit bij de (historische) omgeving. Door deze plint te onderbreken ontstaat er een geleding (geen lange doorlopende muur).

Door ritmiek van open en dicht, materiaalgebruik en detaillering wordt een deels transparante en interactieve kwaliteit bereikt. Het plan is daarmee van voldoende stedenbouwkundige kwaliteit.

Dit stedenbouwkundige proces heeft ook geleid tot meerdere aanpassingen van de garage. Zie ook in par. 2.3 van de ruimtelijke onderbouwing en in de ontwerp-vergunning op blz. 7.

Ad 5:

Bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege het komen en gaan van de bezoekers aan de parkeergarage is in het akoestisch onderzoek aansluiting gezocht bij het gestelde in de richtlijn "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting;

beoordeling in het kader van de vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer".

Deze richtlijn biedt hiervoor een goed toetsingskader dat in het akoestisch onderzoek op een juiste wijze is toegepast.

Zie voor een reactie punt 3 bij de beantwoording van de zienswijze van A en B.

Ad 6:

Woongenot/planschade

Een eventuele waardevermindering van woningen in de buurt, is meegenomen door de initiatiefnemer en de gemeente Venlo is hiervan in kennis gesteld.

Er is geen reden om aan te nemen dat het plan tot een zodanig waardedaling van omliggende panden leidt dat het plan van de garage om die reden niet uitvoerbaar zou zijn. Wij zien hierin dan ook geen reden om medewerking aan het plan te weigeren.

Indien insprekers van mening zijn dat door een omgevingsvergunning de waarde van hun pand daalt door het gebruik van de gronden voor een bovengrondse parkeergarage, dan kan daarvoor een afzonderlijk verzoek bij het college worden ingediend voor een tegemoetkoming in planschade binnen vijf jaar nadat de omgevingsvergunning onherroepelijk is geworden. Voor planschade geldt een afzonderlijke wettelijke procedure en deze procedure maakt géén onderdeel uit van de aanvraag om omgevingsvergunning.

Ad 7:

Uit de aanvullende Aeriusberekeningen blijkt dat er ter plaatse van Natura 2000-gebieden géén bijdrage hoger dan 0,00 mol/hectare/jaar berekend wordt als gevolg van het verkeer van/naar de parkeergarage Blok van Gendt. De berekeningen voor de aanlegfase en de

gebruiksfase zullen worden bijgevoegd en maken onderdeel uit van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing.

Ad 8: Het bouwplan is ter beoordeling voorgelegd aan de Adviescommissie Welstand en Erfgoed. Naar aanleiding van het advies deze commissie is het plan ondergeschikt aangepast. De commissie heeft vervolgens op 28 mei 2019 positief geadviseerd. Wij zien geen reden om te twifelen aan de juistheid van dit advies. Insprekers hebben ook geen contra-expertise overgelegd waaruit blijkt dat het welstandsadvies zodanige gebreken bevat dat wij het welstandsadvies niet hadden mogen overnemen.

Ad 9:

Bodemverontreiniging dient bij een planontwikkeling in twee wettelijke kaders te worden gewogen. Enerzijds in het kader van de ruimtelijke ordening en anderzijds in het kader van de Woningwet. In het kader van de ruimtelijke ordening wordt de bodemtoets uitgevoerd om de financiële haalbaarheid van het project te toetsen. In het kader van de Woningwet dienen de risico's voor de (toekomstige) gebruikers/bewoners te worden getoetst.

Ter plaatse van het plangebied is sprake van een verontreiniging met stoffen die zich niet verspreiden (niet naar de lucht en niet naar het grondwater). Feitelijk vormt de te realiseren parkeergarage een voorziening die contact met de verontreiniging voorkomt. Daarmee worden risico's voor gebruikers uitgesloten. Om het project te kunnen realiseren is derhalve geen kostbare (in verband met het ontgraven en afvoer van de verontreinigde grond) sanering nodig. Het project is vanuit de kwaliteit van de bodem financieel haalbaar.

Het onderzoek naar bodemverontreiniging is volgens de geldende wet- en regelgeving tot stand gekomen en afgewogen. Hierbij is geconcludeerd dat het project (financieel) uitvoerbaar is en er geen risico's zijn voor de gebruikers van de parkeergarage.

Ad 10:

Op zichzelf stellen insprekers terecht dat in de ontwerp-omgevingsvergunning geen motivering is opgenomen over de belangen als bedoeld in art. 2:12, lid 3 APV. Dat neemt niet weg dat die afweging wel heeft plaatsgevonden. De belangen zien op de verkeersveiligheid, bescherming van het uiterlijk van de omgeving en groenvoorzieningen.

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van een aantasting van (een van de) bovengenoemde belangen, is de 'Beleidsregel omgevingsvergunning activiteit inrit 2016' (hierna: de beleidsregel), op 5 maart 2016 in werking getreden.

Ten aanzien van bovenstaande wordt gekeken naar de "nieuwe" situatie. Ook is de hoeveelheid verkeer en de benodigde maatregelen in de buurt om deze goed af te wikkelen, meegenomen.

Er is al een uitweg aanwezig aan de Noord Buitensingel maar de plek van de uitweg verandert (verschuift). Conform het nieuwe plan wordt deze inrit smaller. Tevens worden nieuwe langs- parkeerplaatsen aangelegd richting de Hogeweg waardoor de "te verwijderen plaatsen" van de nieuwe inrit gecompenseerd worden. Ter plekke is geen groenvoorziening aanwezig.

Afmetingen:

- De verschoven inrit aan de Noord-Buitensingel mag conform het beleid bij een perceelbreedte van +40m maximaal 6m breed zijn en vanuit verkeer in deze situatie minimaal 3m, e.e.a. om een goede uitstroom van deze parkeervoorziening te bevorderen. De inrit voldoet conform de tekening.
- De inrit in de Valuasstraat is nodig om de garage en het perceel te kunnen ontsluiten welke noodzakelijk is ten behoeve van het plan. De perceelbreedte is circa 7m. Er is één inrit toegestaan van maximaal 3m. De inrit voldoet conform de tekening.

Voorgaande houdt in dat de aanvraag voldoet aan de Beleidsregel omgevingsvergunning activiteit inrit 2016. De omgevingsvergunning wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.

Conclusie:

Zienswijzen A en B worden niet overgenomen.

Zienswijze C wordt deels overgenomen (motivering activiteit uitweg en groeninvulling).

Conclusie daarvan is dat geen van deze aspecten in de weg staat aan verlening van de omgevingsvergunning.

Venlo d.d. 31 oktober 2019

Bijlagen: zienswijzen A, B en C