

Ruimtelijke onderbouwing 'Parkeergarage Blok van Gendt'

Gemeente Venlo



Ruimtelijke onderbouwing 'Parkeergarage Blok van Gendt'

Gemeente Venlo

Rapportnummer:	P01669
Datum:	31 oktober 2019
IMRO-nummer:	NL.IMRO.0983.OV201911VALUAS26A-VA01
Contactpersoon opdrachtgever:	
Projectteam BRO:	FJ en SS
Trefwoorden:	Parkeergarage, Venlo, gemeente Venlo
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 14
Beknopte inhoud:	De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld ten behoeve van de benodigde omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), voor de realisering van een parkeergarage aan de Noord Buitensingel in Venlo, in de gemeente Venlo.

BRO
Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en grens van het besluitgebied	4
1.3 Vigerend juridisch – planologisch kader	4
1.4 Opbouw ruimtelijke onderbouwing	5
2. PROJECTOMSCHRIJVING	6
2.1 Bestaande situatie	6
2.2 Toekomstige ontwikkeling	7
2.3 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing	9
3. BELEID	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	14
4. ONDERZOEK	19
4.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal	19
4.2 Milieuaspecten	20
4.2.1 Bodem	20
4.2.2 Geluidhinder wegverkeerslawaaï	21
4.2.3 Luchtkwaliteit	21
4.2.4 Externe veiligheid	23
4.2.5 Milieuzonering	24
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	24
4.4 Kabels en leidingen	26
4.5 Ecologie	26
4.6 Verkeer en parkeren	27
4.7 Waterhuishouding	28
4.8 M.e.r.-beoordeling	30
5. AFWEGING BELANGEN	31
6. PROCEDURE, OVERLEG EN PLANSTUKKEN	33
6.1 Procedure	33

6.2 Vooroverleg	33
6.3 Planstukken	34
6.4 Zienswijzen	34

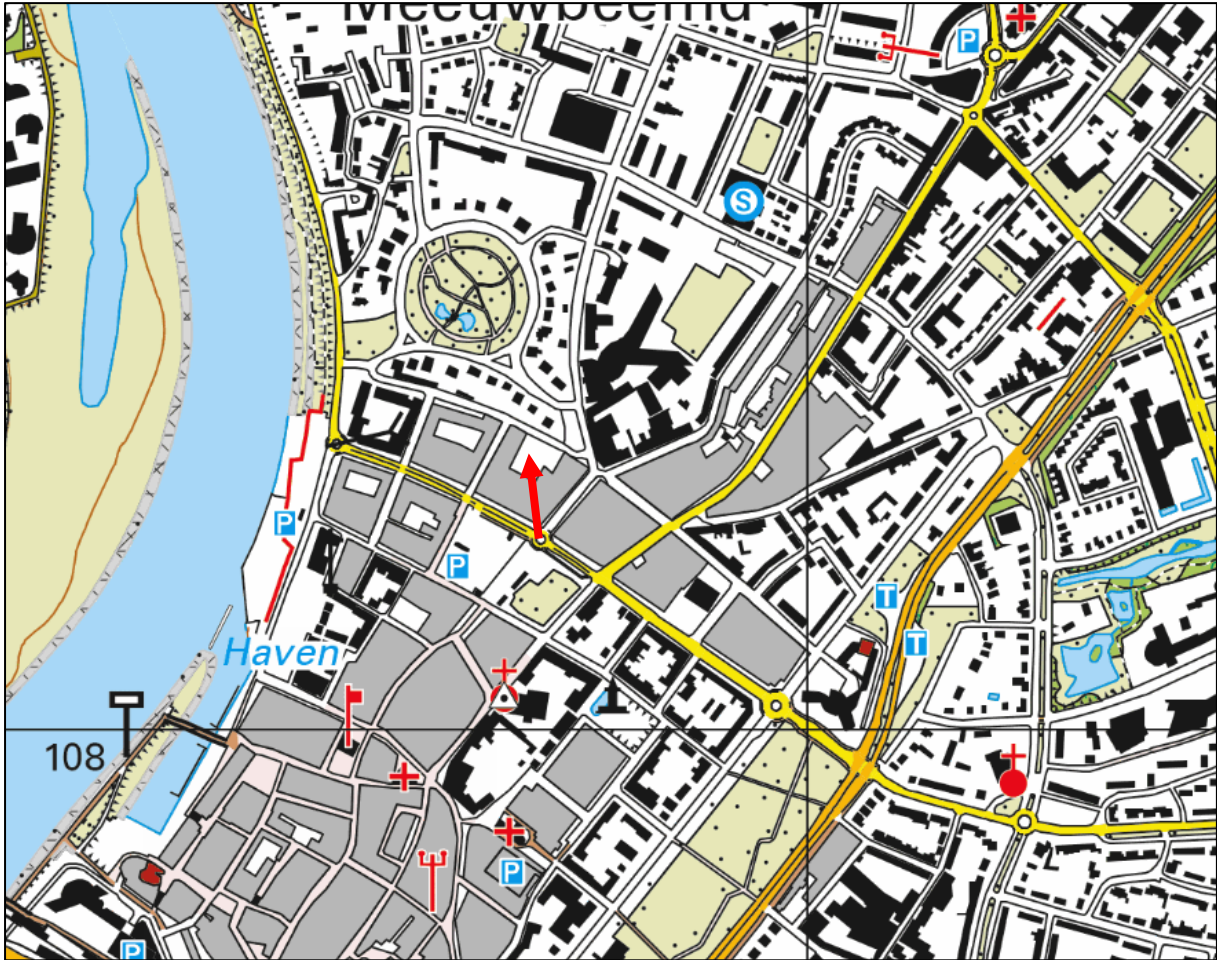
SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 3: Quicksan flora en fauna
- Bijlage 4: Notitie ontsluiting
- Bijlage 5: Aeries berekeningen
- Bijlage 6: Nota van Zienswijzen

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de realisering van een parkeergarage aan de Noord Buitensingel en Valuasstraat in het noorden van het centrum van Venlo. Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Venlo, sectie I, nr. 7163.



Topografische kaart ligging besluitgebied (rode pijl) en omgeving

De parkeergarage is niet toegestaan op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Q4', zoals dit op 2 juli 2008 is vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo. De gemeente Venlo heeft aangegeven in principe bereid te zijn medewerking te verlenen aan het realiseren van de parkeergarage. Door middel van het bepaalde in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan indien de activiteit niet in strijd is

met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt onderbouwd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging en grens van het besluitgebied

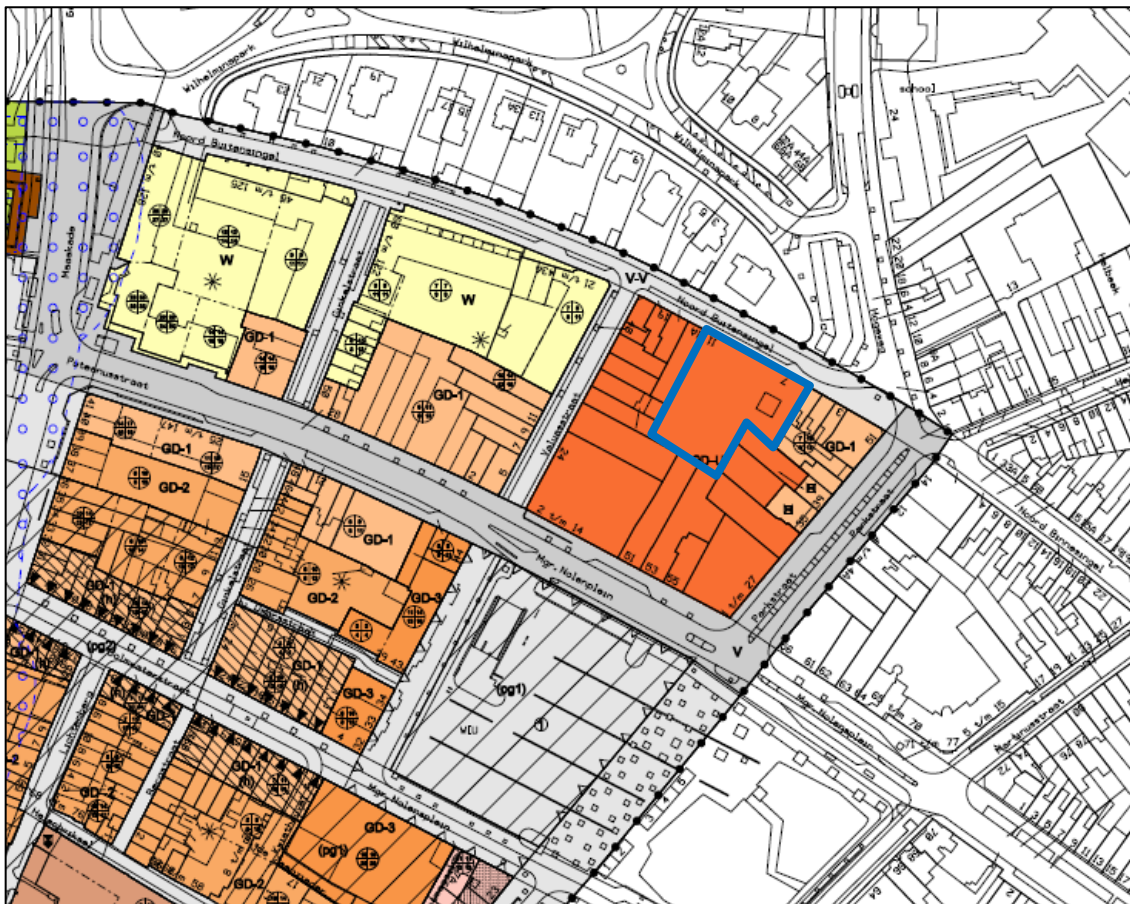
Het besluitgebied ligt aan de Noord Buitensingel en Valuasstraat in Venlo. Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Venlo, sectie I, nr. 7163. Het besluitgebied ligt in het noorden van het centrum van Venlo. Het besluitgebied ligt in het Blok van Gendt, dat onderdeel uitmaakt van stadsdeel Q4.



Luchtfoto besluitgebied (rood omlijnd) en directe omgeving

1.3 Vigerend juridisch – planologisch kader

Voor het besluitgebied geldt het bestemmingsplan 'Q4', vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo op 2 juli 2008. Voor het besluitgebied geldt de bestemming 'Gemengd – nader uit te werken'. Binnen de bestemming 'Gemengd – nader uit te werken' is enkel de realisatie van een ondergrondse parkeervoorziening of een parkeervoorziening ondergeschikt aan een andere functie toegelaten. De beoogde ontwikkeling van een parkeergarage is niet toegelaten. Binnen het bestemmingsplan zijn verder ook geen afwijkings- of wijzigingsbevoegdheden opgenomen, waarmee het initiatief gerealiseerd kan worden.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Q4' met ligging besluitgebied (blauw omlijnd)

1.4 Opbouw ruimtelijke onderbouwing

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 wordt allereerst een beschrijving van zowel de bestaande situatie als de toekomstige ontwikkeling gegeven. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 4 komt de toetsing aan de milieu- en overige onderzoeksaspecten aan bod. Hoofdstuk 5 beschrijft de belangenafweging en in hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de te voeren procedure, het overleg en de planstukken.

2. PROJECTOMSCHRIJVING

2.1 Bestaande situatie

Het besluitgebied waarop deze omgevingsvergunning van toepassing is, is gelegen aan de Noord Buitensingel in Venlo. De locatie is gelegen in het noordelijk deel van het centrum van Venlo. In de huidige situatie is het besluitgebied in gebruik als een parkeerplaats, met 66 maaiveldparkeerplaatsen. Aan de westzijde van de parkeerplaats staan een aantal bomen. Rondom het besluitgebied staan diverse panden met detailhandelsvoorzieningen. Direct ten zuiden van het besluitgebied is de supermarkt Beej-Benders gelegen.

Aan de noordzijde wordt het besluitgebied begrensd door de Noord Buitensingel. Aan de oostzijde van het besluitgebied ligt de inrit aan de Valuasstraat.



Luchtfoto met ligging besluitgebied (rood omlijnd)

2.2 Toekomstige ontwikkeling

Het voornemen bestaat om binnen het besluitgebied een nieuwe parkeergarage genaamd Blok van Gendt te realiseren. In januari 2017 heeft het college besloten tot een bestuursopdracht om te komen tot een actueel en uitvoerbaar (woningbouw)programma voor de resterende locaties in Q4 en Maaswaard. De gebiedsontwikkelingen moeten na een periode van vertraging en stilstand weer geactiveerd worden door een nieuw en realistisch vertrekpunt te bieden. Een vertrekpunt gebaseerd op actuele inzichten in de ontwikkeling van Venlo, de regio en de markt. Een programma passend binnen de doelstellingen en ambities uit de raadsprogramma's om jongeren, jonge gezinnen en hoger opgeleiden aan de stad en de regio te binden. Maar tegelijkertijd rekening houdend met de belangen en (tijdelijke) rechtspositie van de partners in de gebiedsontwikkeling

In januari en mei 2017 heeft tweemaal een werkconferentie Q4 plaatsgevonden. In deze sessie is naast de knelpunten en opgaven ten aanzien van 'leefbaarheid en veiligheid' ook het ontwikkelspoor nadrukkelijk aan de orde geweest. In de sessie van januari zijn de meningen, aanbevelingen en adviezen opgehaald en in de sessie van mei teruggekoppeld.

In het ontwikkelspoor tekende zich een breed draagvlak af voor een herijking van de visie en het woonprogramma en zijn daarnaast aanbevelingen en programmatische wensen geuit.

Op 20 december 2017 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorstel tot herprogrammering van Q4 en Maaswaard. Voor Blok van Gendt is de volgende ontwikkelopgave besloten:

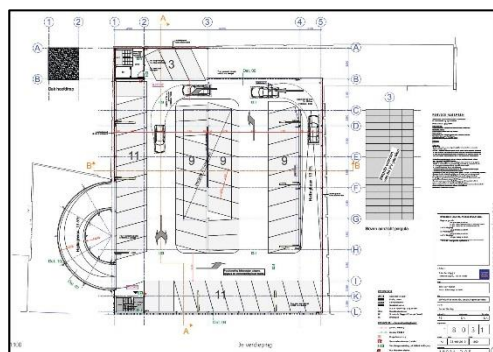
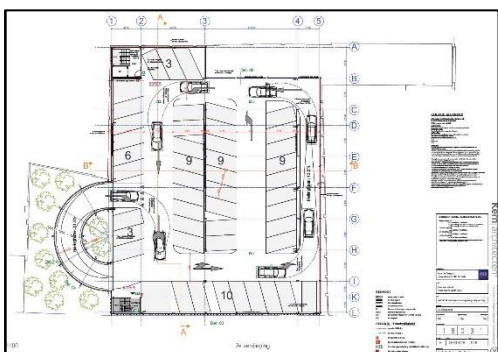
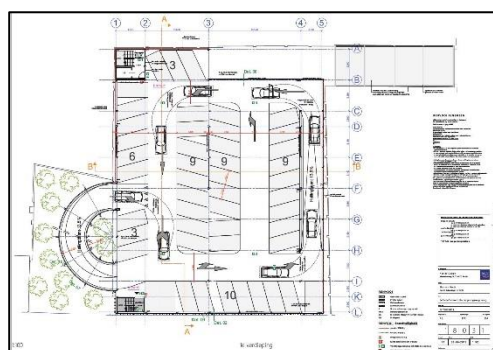
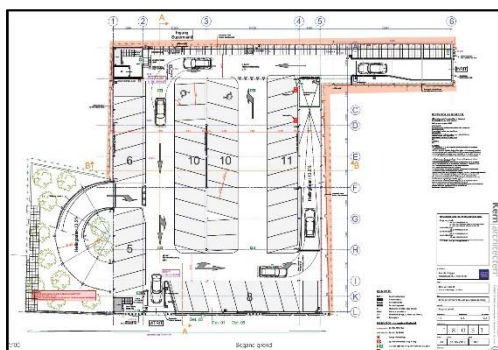
3.2.1 Blok van Gendt

interventie	schrappen	nee, contour bouwblok dient hersteld te worden
	faseren	nee, niet relevant gezien beperkte omvang programma en niet wenselijk in verband met benodigde bodemsanering en voorziene parkeerkelder
	omvormen	ja, de omgevingskwaliteit maakt het lastig om een hoogwaardig woonprogramma op deze locatie te realiseren. De verwachting bij de planoptimalisatie dat de parkeergarage in het Julianapark zou worden gerealiseerd bleek niet haalbaar. Omvormen tot een parkeergarage om een duurzame oplossing te creëren voor de parkeerproblematiek aan de noordzijde van de binnenstad is dan ook opnieuw wenselijk, conform de uitgangspunten van de Visie Stedelijk Centrum 2012: eenduidig parkeerregime, passend in verkeerssysteem en geen (co-) financiering gemeente
programmavoorstel		parkeergarage voor maximaal 200 plaatsen
voorwaarden		- indien voldoende parkeerplaatsen in de parkeergarage kunnen worden gerealiseerd, beëindigen van tijdelijke straatparkeren noordzijde binnenstad als kwaliteitsimpuls openbare ruimte - herstel bouwblok met kwalitatieve gevel aan Noord Buitensingel - herontwikkeling kavel Valuasstraat meenemen, kansrijk als voor extra auto-ontsluiting parkeergarage - verbinding Puteanusstraat voor voetgangers realiseren conform Wijkontwikkelingsplan(WOP) - maximale bouwhoogte in lijn met aangrenzende panden - tarieven en voorwaarden gelijk aan parkeergarages in binnenstad
gevolgen GREX		neutraal, verkoopwaarde parkeren en wonen vergelijkbaar
ontwikkelmethode		reguliere aanbesteding
rol gemeente		- privaatrechtelijk spoor aanbesteden als verkopende partij - publiekrechtelijk spoor voor wijzigen/bijstellen bestemming - borgen standaardpakket parkeerregime binnenstad - wijzigingsbesluit WOP door raad
risico's		- geen rechtstreekse bouwtitel (ook niet voor huidig plan) - functie parkeren als ondergeschikt in vigerende bestemming - planschadegevoelig
tijdspad		gunning binnen 1 jaar na besluit Herprogrammering Stedelijk Centrum

Qua locatie voor de parkeergarage is de huidige parkeerplaats aan de Noord Buitensingel een logische keuze geweest omdat hier in de huidige situatie al een parkeervoorziening aanwezig is. De parkeergarage Blok van Gendt voegt geen extra parkeerplaatsen toe aan het huidige areaal maar vervangt de capaciteit die door de herinrichting van de Lage Loswal en de huidige parkeerplaats aan de Noord Buitensingel wegvalt. Het bouwplan voor de parkeergarage bestaat uit een 4-laagse parkeergarage met een capaciteit van 200 parkeerplaatsen. Dit zorgt per saldo voor een toevoeging van 133 parkeerplaatsen aan het besluitgebied. De inrit van de nieuwe parkeergarage zal zijn gesitueerd aan de Valuasstraat en de uitrit aan de Noord Buitensingel. De voetgangersverbinding richting het centrum bevindt zich ook richting de Valuasstraat / Nolensplein, waarbij er aan de Noord- Buitensingel een uit-/ingang komt met kaarttoegang. Nabij het trappenhuis kom er geen doorgang/galerij, maar enkel een ingang naar de supermarkt Beej-Benders.

De parkeergarage zal bestaan uit een staalconstructie met prefab betonvloeren. De bestaande gevels van de naastgelegen panden zullen gehandhaafd blijven. Ter voorkoming van inkijk en overlast van koplampen worden boven de bestaande gevels sandwichpaneel-gevels geplaatst. Op de 3^e parkeerlaag zal er gedeeltelijk een dak worden gerealiseerd i.v.m. aanleg van zonnepanelen om deels in de eigen energiebehoefte te kunnen voorzien.

Rondom de neergaande wokkel-routing zal er een groen-invulling ('bomenperk') komen, bestaande uit een aantal hoge vaste bomen en fruitbomen met ook eventueel ruimte voor andere invullingen zoals een moestuin. Onderstaand is ter illustratie een uitsnede opgenomen van de bouwtekeningen. De definitieve bouwtekeningen zullen worden ingediend bij de omgevingsvergunningaanvraag.



Ontwerp toekomstige situatie

Het gevelbeeld is reeds met welstand besproken en op hoofdlijnen akkoord. De gevels bestaan uit een basement van metselwerk in een fraai patroon met daarboven verticale stalen lamellen.

2.3 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing

In de huidige situatie is het besluitgebied een 'gat' omringd door bebouwing. In het verleden heeft binnen het besluitgebied een fabriek en later supermarkt gestaan. Na sloop van dit gebouw is er geen bebouwing meer teruggekomen binnen het besluitgebied. De situatie die is ontstaan, past niet bij de sfeer en de overige bouwblokken rondom het besluitgebied. Met de beoogde bouw van de parkeergarage wordt het bouwblok aan de Noord Buitensingel weer volledig gesloten. Dit sluit aan bij de overige bebouwing in de directe omgeving.

Het uitgangspunt voor de parkeergarage bij het ontwerp is geweest om de 'tweeledige' historie van de locatie terug te laten komen. Dit is zowel historie van het uitbreidingsplan van Van Gendt als de historie van de voormalige fabriekslocatie.

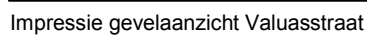
Het afmaken van het Blok van Gendt zal gebeuren met een bakstenen wand van circa 2,5 meter hoog. Deze zal worden gekenmerkt door een rijke decoratie. De wand zal bestaan uit kleinschalige segmenten en zal opengewerkt zijn om de interactie tussen de straat en de parkeergarage te bevorderen.

De historie als fabriekslocatie komt terug in het ontwerp door de parkeergarage boven de 2,5 meter te bekleden met cortensaal. De parkeergarage krijgt hierdoor een gelijke schaal als de vroegere fabriek. Het roestige effect van cortensaal refereert aan het industriële verleden en past bij het metselwerk in de buurt. Onderstaand zijn ter illustratie enkele uitsneden van de gevelbeelden opgenomen. De definitieve tekeningen zullen bij de omgevingsvergunningaanvraag worden ingediend.

Conclusie

Bij de uitbreiding van de parkeerplaats is sprake van een zorgvuldige inpassing.

Gevel fragment



3. BELEID

In dit hoofdstuk wordt (beknopt) ingegaan op de relevante beleidsaspecten op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze Structuurvisie staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het Rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen.

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De SVIR stelt drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aan geeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Relevante nationale belangen voor onderhavig project zijn als volgt:

- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.

Conclusie

Voor wat betreft de afwegingen inzake milieukwaliteit, geluidsoverlast en externe veiligheid zijn bureaustudies uitgevoerd en belangenafwegingen gemaakt. Dit is opgenomen in hoofdstuk 4. Voor de inpassing bij de natuurlijke en cultuurhistorische waarden wordt hier ook verwezen naar de bureaustudies die hiertoe zijn uitgevoerd en staan beschreven in hoofdstuk 4.

Voor het besluitgebied geldt dat er geen nationale belangen uit de Structuurvisie in het geding zijn, mede gezien de kleinschaligheid en aard van het project.

Algemene Maatregel van Bestuur Ruimte

De Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden.

In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in bestemmingsplannen. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Nationaal Natuurnetwerk, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Conclusie

Het Barro heeft voor wat betreft de genoemde onderwerpen en gezien de aard en kleinschaligheid van het project, geen gevolgen voor de voor uitbreiding van het parkeerterrein.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat de gemeente verplicht moet toepassen bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Artikel 1.1.1 Bro bepaalt dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”* Uit de jurisprudentie blijkt dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 de Ladder gewijzigd. Hierin de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om te motiveren hoe de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Indien de stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, is een motivering nodig, waarom men deze niet binnen bestaand stedelijk gebied kan realiseren: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Per 1 juli 2017 de Laddergewijzigd. Hierin de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om te motiveren hoe de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte. Indien de stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied plaatsvindt is een motivering nodig, waarom men deze niet binnen bestaand stedelijk gebied kan realiseren: *“(artikel 3.1.6 lid 2 Bro).*

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

De te realiseren parkeergarage, is een aanvulling op de reeds bestaande parkeergelegenheden ten noorden van het centrum van Venlo. Hierbij is geen sprake van een 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in het Bro.

Conclusie

Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is bij de aanleg van de parkeergarage niet aan de orde.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan 2014

Op 12 december 2014 is het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) vastgesteld. Het POL2014 richt zich op de vraag wat er nodig is om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving in Limburg te verbeteren. Samen met de inspanningen op andere terreinen moet dat leiden tot een leef- en vestigingsklimaat van een voortreffelijke kwaliteit.

In het POL2014 worden de ambities, opgaven en aanpak voor de thema's benoemd waarop de provincie een rol heeft of wil vervullen. In het POL2014 is onderscheid gemaakt in acht soorten gebieden, elk met eigen herkenbare kernkwaliteiten. Voor de verschillende zones liggen er heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden.

Volgens de kaart 'Zonering Limburg' ligt de parkeergarage in de zone 'stedelijk centrum'. Deze gebieden worden gekenmerkt door een mix aan functies die deze gebieden een vitaal, sterk stedelijk karakter geeft. Deze gebieden zijn cruciaal voor de aantrekkingskracht en uitstraling van Limburg. In deze gebieden is er ruimte voor stedelijke ontwikkelingen. Daarmee past de beoogde uitbreiding van het parkeerterrein binnen het provinciaal beleid.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats in bebouwd gebied en binnen de bebouwde kom van Venlo. Binnen dit gebied is de beoogde ontwikkeling functioneel inpasbaar.

Omgevingsverordening Limburg 2014

De provincie Limburg heeft op 12 december 2014 ook de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Hierin staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL2014 juridische binding te geven.

Uit de kaarten behorende bij de Omgevingsverordening Limburg 2014 blijkt dat het besluitgebied ligt binnen de boringsvrije zone Venloschol. In deze zone is het verboden om beneden 5 meter boven NAP een boorput te hebben, de grond te roeren, een gesloten bodemenergiesysteem te hebben of werken op of in de bodem uit te voeren waarbij ingrepen worden verricht of stoffen worden gebruikt die de beschermende werking van slecht doorlatende bodemlagen kunnen aantasten. Aangezien er geen sprake is van een van deze ingrepen beneden 5 meter boven NAP, vormt de ligging in de boringvrije zone Venloschol geen belemmering.

Voor het overige is het besluitgebied niet gelegen binnen (milieu)beschermingsgebieden of beschermingszones ten behoeve van natuur en landschap. De voorgenomen ontwikkeling past dan ook binnen het provinciaal beleid.

Conclusie

Vanuit de Omgevingsverordening Limburg 2014 bestaan er geen belemmeringen.

3.3 Gemeentelijk beleid

Strategische Visie Venlo 2030

Met de Strategische Visie Venlo 2030 geeft de gemeente Venlo een afwegingskader mee op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst. In de Visie is vastgelegd hoe Venlo zich tot 2030 zal moeten ontwikkelen.

Er zijn vijf thema's gekozen waarvoor een analyse voor het jaar 2010 is uitgevoerd en waarvoor de ambities voor het jaar 2030 zijn geformuleerd. Het betreft de volgende thema's:

- Stad van actieve mensen;
- Innovatieve en excellente stad;
- Venlo internationaal;
- Centrum van de Euregio: hoofdstad en vitaal hart;
- Veelzijdige stad in het groen.

De geschetste thema's en ambities zijn samengetrokken tot een drietal scenario's waarin duidelijk herkenbare accenten worden gezet. Tijdens het besluitvormingsproces over de strategische visie in de gemeenteraad is een aantal elementen uit deze drie scenario's samengevoegd tot een samengesteld scenario: Venlo Kansenstad (Je maakt het in Venlo). Dit is het scenario waarvoor de gemeenteraad zich raadsbreed heeft uitgesproken. Individuele ontplooiing en participatie, innovatiekracht en een aantrekkelijk woonklimaat zijn de belangrijkste karakteristieken van dit door de gemeenteraad gekozen samengesteld toekomstscenario.

Conclusie

De voorliggende ontwikkeling omvat de realisering van een parkeergarage aan de Noord Buitensingel te Venlo. Deze ontwikkeling past binnen de algemene uitgangspunten zoals geformuleerd in de Strategische Visie Venlo 2030.

Ruimtelijke structuurvisie 2014

Op 25 juni 2014 heeft de gemeenteraad van Venlo de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo vastgesteld. In de structuurvisie staat de hoofdlijn van het ruimtelijk beleid voor de gemeente Venlo beschreven. Hieruit is af te leiden wat er de komende jaren op ruimtelijk gebied wel en niet mogelijk is. De structuurvisie geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Venlo, met uitzondering van Klavertje 4, Klein Vink en Laerbroeck. Voor deze gebieden bestaan aparte structuurvisies.

In de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo zijn niet de regels, maar de ambities en opgaven het uitgangspunt. Nieuwe initiatieven worden in de toekomst nadrukkelijker beoordeeld op het maatschappelijk rendement. Dit rendement wordt bepaald door de mate waarin ontwikkelingen bijdragen aan het bereiken van de ambities van Venlo die zijn vastgelegd in de Strategische Visie 2030.

De ruimtelijke structuurvisie is verdeeld in vijf thema's, de zogenaamde 'majeure opgaven'. Daarnaast zijn er drie aandachtspunten geformuleerd die op elke ruimtelijke beslissing van toepassing zijn, de 'basisprincipes'.

Majeure opgaven:

1. Drukke in het ommeland: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied verscherpen door het buitengebied ook daadwerkelijk als buitengebied te behandelen. Dit betekent het combineren van meerdere functies, zoals landbouw, recreatie, waterberging en natuurontwikkeling.
2. Ruimte in de stad: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied door de beschikbare ruimte in bestaand stedelijk gebied maximaal te benutten.
3. Leven met de Maas: ruimte geven aan de rivier en haar beken om te anticiperen op klimaatverandering.
4. Voorzieningen op maat: zorgen voor vitale en toekomstbestendige voorzieningenclusters die aansluiten bij de reële behoefte van de samenleving.
5. Robuuste structuren: werken aan een weerbare infrastructuur voor personen- en goederenvervoer. Daarnaast vraagt het gebruik van de ondergrond en het opwekken van schone energie steeds meer aandacht.

Naast deze 'majeure opgaven' wordt er uitgegaan van drie basisprincipes, aandachtspunten die van toepassing zijn op elk ruimtelijk initiatief. Dit betekent concreet dat een initiatief als kansrijker wordt beschouwd als:

- Het de uitgangspunten van Cradle to Cradle (C2C) als vertrekpunt hanteert;
- De vraag wordt gesteld wat het betrekken van (Duitse) regiogemeenten kan betekenen;
- Het zelf georganiseerd draagvlak geniet.

Kernopgave

Het contrast tussen het stedelijk gebied en het buitengebied wordt kleiner. En dat is jammer, omdat dit een minder afwisselende en daardoor minder aantrekkelijke gemeente oplevert. Steden, dorpen en het buitengebied hebben ieder hun specifieke kwaliteiten. Om die kwaliteiten nog beter tot hun recht te

laten komen, wordt het contrast tussen steden, dorpen en het buitengebied de komende jaren versterkt. Het bestaande bebouwde gebied in de stad en de dorpen biedt ruim voldoende capaciteit voor toekomstige stedelijke functies. Het buitengebied wordt - in tegenstelling tot vroeger - steeds meer gebruikt voor typische 'buitengebied-activiteiten', zoals toerisme en recreatie en landbouw. De gemeente wil het contrast tussen stedelijk gebied en het buitengebied verder vergroten door de specifieke kwaliteiten van zowel de stad als het land te benadrukken. Stad en land moeten elkaar aanvullen in plaats van in elkaar over te gaan.

De uitbreidingsruimte van het stedelijk weefsel van stad en dorpen is begrensd door er een 'contour' omheen te trekken. Hierbuiten worden in principe geen stedelijke functies meer toegestaan. De contouren vormen de overgangen tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. Deze contouren zijn geen 'lijntje' op de kaart, maar stadsrandzones waarin de overgang van bebouwd gebied naar het (open) landschap wordt vormgegeven. Op veel plekken rondom het stedelijk gebied is er sprake van een logische begrenzing. Indien de cultuurhistorische kwaliteiten van een gebied een verdere verdichting van het landschap niet toelaten of verdragen, zijn deze gebieden buiten de contour gelaten.

Ruimte in de stad

In het stedelijk gebied wordt gestreefd naar maximale benutting van de bestaande beschikbare ruimte, niet om een uitbreiding daarvan. In het stedelijk gebied is door tijdelijk gebruik, hergebruik, multifunctioneel gebruik en slim slopen nog voldoende ruimte aanwezig om nieuwe initiatieven een plaats te geven.

Afweging

Het besluitgebied is gelegen in het stedelijk gebied en de beoogde ontwikkeling behelst een parkeergarage. Binnen het besluitgebied is reeds een parkeerterrein met 66 parkeerplaatsen aanwezig. Er is dus geen sprake van een geheel nieuwe functie binnen het besluitgebied, maar van een duurzame oplossing van het parkeerprobleem rondom het centrum van Venlo, specifiek ten noorden van Venlo. Deze ontwikkeling past binnen de majeure opgaven uit de Ruimtelijke Structuurvisie.

Visie Stedelijk Centrum 2022

De 'Visie Stedelijk Centrum 2022' is een handboek voor het bestuur van de gemeente Venlo. De visie heeft tot doel om ruimtelijke ontwikkelingen in de komende 10 jaar in goede banen te leiden. Het gaat dan met name om de samenhang tussen projecten en de bestaande stad, maar ook tussen projecten onderling. Doel van de visie is dat een nieuw project de stad versterkt, en niet de bestaande stad of andere projecten frustreert. De visie heeft hierbij een planhorizon van 10 jaar.

De ambities voor het stedelijk centrum, zoals vastgelegd in de Strategische Visie 2030 zijn in Visie Stedelijk Centrum 2022 vertaald naar ruimtelijke keuzes. Op deze wijze wordt een basis gecreëerd voor concrete keuzes bij (urgente) vraagstukken in bestaande projecten en nieuwe initiatieven op de korte en middenlange termijn. Het stedelijk centrum wordt in de visie gedefinieerd als de (historische) binnenstad, de Maaswaard ten zuiden van het spoor en het KazerneKwartier op de westelijke oever van de Maas.

Het raadsprogramma 'Centrum van de Euregio' heeft tot doel om Venlo te versterken als aantrekkelijke stad, onder andere door het realiseren van onderscheidende voorzieningen in de gemeente met een focus op het centrum. Voor de Visie Stedelijk Centrum betekent dit, dat grootstedelijke en onderscheidende voorzieningen zoveel mogelijk in het stedelijk centrum gerealiseerd dienen te worden.

Om de ambitie voor het stedelijk centrum van Venlo waar te kunnen maken, moet Venlo in haar ruimtelijk beleid de komende jaren gericht blijven werken aan de twee meest relevante programmalijnen:

- het versterken van grootstedelijke functies in hun samenhang,
- en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het centrum.

De Visie Stedelijk Centrum moet gezien worden als de integrale ruimtelijke uitwerking van deze twee programmalijnen. 'Het versterken van grootstedelijke functies in hun samenhang' en 'het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het centrum' worden in dit kader gezien als de hoofddoelstellingen voor de ontwikkeling van het stedelijk centrum en vormen de basis voor de verdere uitwerking van de visie. Het stedelijk centrum is niet overal hetzelfde. Daarom is er voordat er een strategie en ruimtelijke keuze wordt geformuleerd, een nadere gebiedstypering nodig, in het bijzonder voor de binnenstad. Dit onderscheid kan namelijk worden gebruikt voor een verdere nuancering in de strategie en ruimtelijke keuzes. Voor de binnenstad is een onderscheid gemaakt tussen de profielen 'druk', 'luw' en 'rust', op basis van functies, gebruikers en beleving. De gebiedsprofielen vormen de onderlegger voor de ruimtelijke keuzes in de Visie stedelijk centrum 2022.

Afweging

In de Visie Stedelijk Centrum 2022 is het besluitgebied gelegen binnen het gebiedsprofiel 'druk' in de binnenstad. Voor het besluitgebied zijn daarom de volgende aspecten van toepassing:

- maximale menging voorzieningen + wonen;
- mix bezoekers lokaal +(boven)regionaal;
- accent detailhandel, vermaak + werken (vooral publiekgericht);
- grootstedelijke beleving + uitstraling;
- maaiveld: voorzieningen, nauwelijks wonen;
- voetgangers domineren, grotendeels autovrij.

duurzame oplossing van het parkeerprobleem rondom het centrum van Venlo, specifiek ten noorden van Venlo. Deze ontwikkeling past binnen de majeure opgaven uit de Ruimtelijke Structuurvisie.

Gezien onderhavige ontwikkeling voorziet in een duurzame oplossing van het parkeerprobleem rondom het centrum van Venlo, specifiek ten noorden van Venlo is er een directe aansluiting met het aspect: 'voorzieningen, nauwelijks wonen' en 'mix bezoekers lokaal +(boven)regionaal'.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersbeleid (GVVP)

Het GVVP is in 2007 door de gemeenteraad vastgesteld en stelt het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer van de gemeente Venlo. De titel van de hoofdnota van het GVVP is: "Venlo Leefbaar en Bereikbaar". Het doel van dit beleidskader is het ontwikkelen van een verkeers- en vervoerssysteem, dat de ruimtelijke en economische ambities optimaal ondersteunt en zorgt voor een leefbare,

veilige en bereikbare stad. Goede en voldoende parkeervoorzieningen zijn een essentieel onderdeel hiervan. De beoogde parkeergarage zal bijdragen aan de doelstellingen van het GVVP.

4. ONDERZOEK

Bij de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met (milieu)-invloeden vanuit de omgeving op de ontwikkeling zelf en met invloeden vanuit de ontwikkeling op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, geluid, lucht, externe veiligheid en milieuzo-nering voor het besluitgebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van de gewenste ingreep voor de aspecten archeologie en cultuurhistorie, leidingen en infrastructuur, ecologie, waterhuishouding, verkeer en economische uitvoerbaarheid. De hieruit voortkomende bevindingen zijn in onderstaande paragrafen toegelicht.

4.1 Economische uitvoerbaarheid en kostenverhaal

Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie (Afdeling 6.4 Wro) in werking getreden. In de Grondexploitatiewet is bepaald dat de gemeente bij het vaststellen van een planologische maatregel waarin mogelijkheden voor een bouwplan gecreëerd worden, verplicht is maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Deze verplichting vervalt indien de gronden volledig in eigendom zijn van de gemeente.

Indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd, dan kan de gemeente afzien van het opstellen van een exploitatieplan. Eveneens is de gemeente niet verplicht een exploitatieplan vast te stellen in bij het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangegeven gevallen waar het kostenverhaal minimaal is, of niet opweegt tegen de bestuurlijke lasten (artikel 6.12, lid 2, aanhef, juncto artikel 6.2, lid 1 Bro).

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

De gronden in het besluitgebied zijn in eigendom van de gemeente Venlo. De gemeente Venlo heeft deze gronden op basis van een aanbesteding marktconform overgedragen aan initiatiefnemer. Er bestaat geen verplichting in het kostenverhaal, behalve een eventuele aanpassing van de inrit op basis van de legesverordening, noch hoeven er overige relevante locatie eisen gesteld te worden. Het plan is derhalve gelet op de grondexploitatieregels economisch uitvoerbaar.

4.2 Milieuaspecten

4.2.1 Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening is de verplichting opgenomen voor onderzoek naar de bestaande toestand en de gewenste kwaliteit van de bodem. Daarnaast moet de uitvoerbaarheid van het plan inzichtelijk worden gemaakt. Zowel bij het opstellen van bestemmingsplannen als bij een omgevingsvergunning voor het afwijken van bestemmingsplannen zal inzicht moeten worden gegeven in de bodemkwaliteit. Zo moet:

- worden beoordeeld of de bodem geschikt is voor de beoogde bestemming;
- worden beschreven welke beoogde maatregelen worden getroffen;
- in de exploitatieopzet de kosten van eventuele saneringsmaatregelen worden meegenomen.

Onderzoek

Peeters Milieuadvies heeft een historisch bodemonderzoek² uitgevoerd in het besluitgebied. Onderstaand wordt kort ingegaan op de resultaten van het onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage.

Ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn meerdere bodemverontreinigingen aanwezig, te weten:

- een asbestverontreiniging van circa 400 m³;
- minerale olieverontreiniging met gehalten > MWI circa 166 m³;
- sterke bodemverontreiniging met PAK / minerale olie die zich bevindt binnen de bovenste meter circa 23 m³;
- sterke bodemverontreiniging met PAK circa 47,5 m³;
- sterke bodemverontreiniging met koper circa 1,5 m³;
- sterke verontreiniging met minerale olie (ondergrondse tanks) met een omvang van circa 7 m³.

De verontreinigingen zijn in 2014 gesaneerd door middel van het aanbrengen van een duurzame verharding. De verontreinigingen zijn hieronder nog onverminderd reeds aanwezig.

In het grondwater zijn geen relevante verontreinigingen aangetoond.

Relevante historische informatie van de locatie en de directe omgeving tot en met 2013 is opgenomen in de eerdere onderzoeken ter plaatse. In het Bodem Informatie Systeem (BIS) van de gemeente

² Peeters milieuadvies, 'Historisch bodemonderzoek Noord Buitensingel', kenmerk:18351001H, d.d. 29 november 2018

Venlo zijn na 2013 geen nieuwe bodemonderzoeken aanwezig van het besluitgebied of de aangrenzende percelen. Derhalve wordt niet verwacht dat de omgeving nog tot aanvullende bodemverontreinigingen heeft geleid en beperkt de actualisatie van de historische gegevens zich tot de onderzoekslocatie zelf.

De bodemkwaliteit is op basis van de uitgevoerde bodemonderzoeken reeds in voldoende mate vastgesteld. Doordat de bodemverontreinigingen ongewijzigd aanwezig zijn, kan de destijds vastgestelde bodemkwaliteit nog als actueel worden beschouwd.

4.2.2 Geluidhinder wegverkeerslawaaï

De basis voor de ruimtelijke afweging van geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) en het daaraan hangende Besluit geluidhinder (Bgh). Overeenkomstig de Wgh zijn (spoor-)wegen en industrieterreinen waar zich grote lawaaimakers kunnen vestigen voorzien van zones. Het gebied binnen deze zones geldt als akoestisch aandachtsgebied waar een toetsing uitgevoerd dient te worden. Daarbij beperkt de Wgh zich tot een toetsing ter plaatse van zogenaamde geluidgevoelige objecten. Een parkeergarage betreft echter geen geluidgevoelig object, zodat een onderzoek naar weg-, railverkeers- of industrielawaai niet aan de orde is.

Bij aanpassingen aan de weg dient op grond van de Wet geluidhinder (artikel 98 t/m 100b Wgh) bepaald te worden of er sprake is van een reconstructie. In het kader van de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie indien er ten gevolge van één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg de geluidbelasting vanwege de weg met (afgerond) 2 dB of meer wordt verhoogd. Als gevolg van de toename in het aantal verkeersbewegingen zoals onderbouwd in paragraaf 4.6 zal de beoogde ontwikkeling niet leiden tot een toename van meer dan 2 dB op de gevels van bestaande woningen. Derhalve is er geen sprake van een reconstructie. Inzake de geluidseffecten vanuit de parkeergarage op de omgeving wordt verwezen naar paragraaf 4.2.5 'milieuzonering'.

Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor het voorgenomen initiatief.

4.2.3 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Het Besluit NIBM

Deze AMvB legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂.

Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:ⁱ

- aantonen dat een project binnen de grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Er is dan geen verdere toetsing nodig, het project is in ieder geval NIBM (artikel 4, lid 1, van het Besluit NIBM);
- op een andere manier aannemelijk maken dat een project voldoet aan het 3% criterium. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Ook als een project niet kan voldoen aan de grenzen van de Regeling NIBM, is het mogelijk om alsnog via berekeningen aan te tonen, dat de 3% grens niet wordt overschreden.

Zoals in paragraaf 4.6 is berekend, zal als gevolg van de beoogde ontwikkeling het aantal verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag toenemen met 160 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Op een zaterdag zal het aantal extra verkeersbewegingen 400 bedragen. Zelfs indien wordt uitgegaan van een aandeel van 5% vrachtverkeer, draagt de ontwikkeling volgens de NIBM-tool niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging. In werkelijkheid zal het aandeel vrachtverkeer zelfs ruimschoots minder bedragen, waardoor de effecten op de luchtkwaliteit nog kleiner zullen zijn.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie	2019
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	400
Aandeel vrachtverkeer	5,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,52
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Achtergrondwaarden

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaavedioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in

Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Grenswaarden Wlk

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bepaald te worden of de kwaliteit van de lucht ter plaatse goed genoeg is voor de realisatie van de ontwikkeling. Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu – RIVM) was de concentratie PM_{2,5} in 2018 ter plaatse gelegen tussen de 12 en 14 µg/m³, de concentratie PM₁₀ in 2018 gelegen tussen de 18 en 22 µg/m³ en de concentratie NO₂ in 2018 ter plaatse gelegen tussen de 20 en 25 µg/m³. Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse ruimschoots voldoende. Daarnaast zal naar verwachting de luchtkwaliteit in de toekomst nog verder verbeteren door voortschrijdende technologie.

Conclusie

Gezien de bestaande concentraties is er geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm lid 1 onder a. De voorgenomen ontwikkeling zal slechts in beperkte mate (zie paragraaf 4.6) een extra verkeersaantrekkende werking met zich meebrengen. Daarnaast draagt het project niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit, waarmee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm, lid 1 onder c. Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet bezwaarlijk is in het kader van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is.

4.2.4 Externe veiligheid

Een parkeergrage betreft geen kwetsbare of beperkt kwetsbare functie. Een nadere toetsing aan het beleid inzake externe veiligheid is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

Vanuit het aspect externe veiligheid bestaan er dan ook geen belemmeringen.

4.2.5 Milieuzonering

Goede ruimtelijke ordening voorziet onder andere in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven of inrichtingen) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies. Om te bepalen of tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige functies voldoende afstand in acht wordt genomen, wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009. In deze publicatie worden indicatieve richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De gegeven afstanden zijn richtafstanden en geen harde afstandseisen. Ze moeten daarom gemotiveerd worden toegepast. Dit betekent dat geringe afwijkingen in specifieke situaties mogelijk zijn (indien benoemd en gemotiveerd).

De parkeergarage zelf betreft geen milieugevoelige functie. In dit geval hoeft daarom alleen bekeken te worden of het goede woon- en leefklimaat van de milieugevoelige functies in de omgeving gewaarborgd kan blijven. Een parkeergarage wordt op grond van de VNG-publicatie namelijk als een milieu-hinderlijke activiteit beschouwd. Een parkeergarage voor auto's valt in milieucategorie 2, met een bijbehorende richtafstand van 30 meter voor het aspect geluid ten opzichte van een rustige woonwijk en 10 meter ten opzichte van een gemengd gebied. In het kader van de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. Het volledig onderzoek is als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd.³

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Sinds de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) per 1 september 2007 is de gemeente verantwoordelijk voor het archeologiebeleid en heeft de provincie zich hiervan teruggetrokken.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is een raamwerk gegeven dat regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten om moeten gaan met het aspect archeologie in ruimtelijke plannen. De uitgangspunten van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg zijn als volgt:

- de archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem te worden bewaard;
- er dient vroeg in het proces van de ruimtelijke ordening al rekening te worden gehouden met het aspect archeologie.

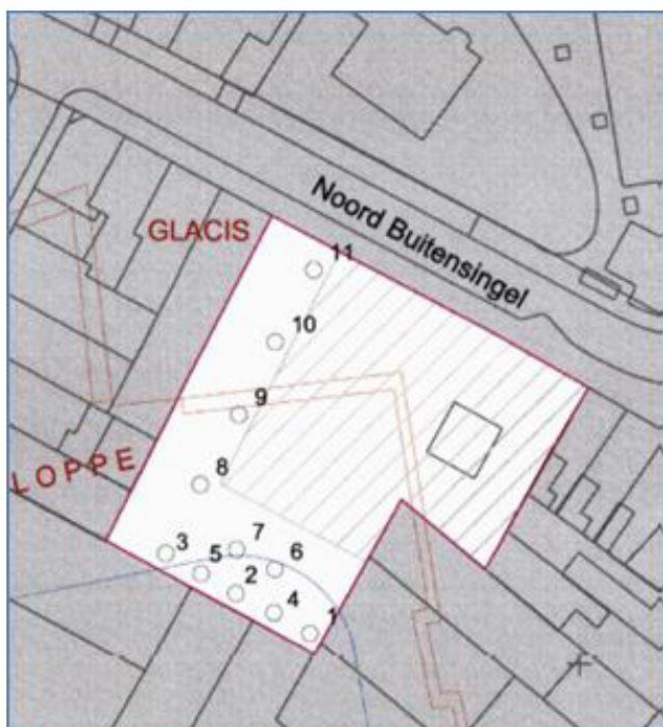
³ M-Tech Blo.Ven.19.AO BP-01 d.d 9 mei 2019

Het plangebied ligt op basis van de vastgestelde gemeentelijke Archeologische Beleidskaart 2015 (ABK) in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde. De beleidslijn voor dergelijke gebieden is om het archeologisch erfgoed 'in situ' te bewaren. Als dit niet mogelijk is, wordt geadviseerd om vroegtijdig in de planvorming een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennende fase) te laten uitvoeren. Er geldt een onderzoeksplicht bij plangebieden vanaf 500 m² en bij verstoringen vanaf 40 centimeter -mv.

In 2005 is in het kader van de aanleg van een tijdelijke speelplaats een archeologisch bureau- en booronderzoek uitgevoerd.

In onderstaande kaartuitsnede is het onderzoeksgebied en de boorlocaties weergegeven. Het gearceerde gedeelte is diep verstoord door de voormalige onderkelderde bebouwing. Derhalve is dit gebied destijds vrijgegeven. De boringen zijn gezet in het zuidelijke en westelijke gedeelte van het besluitgebied, buiten de kelder. De dunne rode en blauwe lijnen zijn een projectie van de voormalige vestingwerken op de huidige topografie.

De boringen 5 en 10 zijn op respectievelijk 1,40 en 0,70 m gestuit op puin. In boring 11 is vanaf 0,60 m diepte waarschijnlijk sprake van natuurlijk (dek)zand. In alle andere boringen is de bodem verstoord tot minimaal 1,00 – 2,60 m en maximaal 2,70 – 3,40 m diepte. Het grondwater is op een diepte van ca. 3,50 m aangetroffen. Archeologische indicatoren zijn destijds niet waargenomen.



Sinds het onderzoek uit 2005 heeft geen vervolgonderzoek meer plaatsgevonden. De gemeente heeft gezien de resultaten van het booronderzoek het gehele besluitgebied vrijgegeven voor het aspect archeologie. Vanuit het aspect archeologie bestaan er kortom geen belemmeringen voor de aanleg van het parkeerterrein.

Cultuurhistorie

In het besluitgebied bevinden zich geen monumenten of andere vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevolle objecten. Het besluitgebied ligt ook niet binnen een beschermd dorpsgezicht of ander vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevol gebied. Met de aanleg van het parkeerterrein wordt dan ook geen negatieve invloed uitgeoefend op cultuurhistorische waarden.

Conclusie

In het besluitgebied bestaan er voor de voorziene ontwikkeling geen belemmeringen in relatie tot cultuurhistorie en archeologie.

4.4 Kabels en leidingen

Er zijn blijkens het geldende bestemmingsplan en de Risicokaart Nederland in het besluitgebied geen kabels of leidingen gelegen die een zodanige bescherming behoeven dat zij voorzien zijn van een (planologische) beschermingszone.

Conclusie

Leidingen en infrastructuur vormen geen belemmering voor de realisatie van de parkeergarage.

4.5 Ecologie

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat deze in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid moeten worden uitgevoerd. In het kader van de beoogde ontwikkeling heeft BRO door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (quickscan) een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden.⁴ Onderstaand worden de conclusies van het onderzoek weergegeven. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage.

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soort-groepen of effecten op beschermde gebieden niet noodzakelijk geacht. Evenmin is er sprake van een noodzaak tot het indienen van een ontheffingsaanvraag voor overtreding van verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming ten aanzien van soorten dan wel een vergunningsaanvraag in het kader van gebiedsbescherming. Het onderdeel houtopstanden is bij dit plan niet aan de orde.

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming, onderdeel soorten, in acht te worden genomen.

- Ten behoeve van incidenteel aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

⁴ BRO, 'Quickscan flora en fauna Parkeergarage Noord Buitensingel te Venlo', projectnr.: P01669, d.d. 18 maart 2019.

In het kader van de omgevingsvergunningprocedure en de ingediende zienswijzen zijn er voor onderhavige ontwikkeling Aeries-berekeningen uitgevoerd voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Deze berekeningen zijn als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Uit de Aeries berekeningen blijkt dat er ter plaatse van Natura 2000-gebieden geén bijdrage hoger dan 0,00 mol/hectare/jaar berekend wordt voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase.

4.6 Verkeer en parkeren

Parkeren

Het voorliggende initiatief voorziet in de realisatie van een parkeergarage. De parkeergarage voorziet in 200 parkeerplaatsen. De parkeergarage komt op een locatie waar in de huidige situatie reeds 66 maaiveldparkeerplaatsen aanwezig zijn. De nieuwe parkeergarage zorgt voor een toevoeging van 133 parkeerplaatsen aan het besluitgebied. De parkeergarage Blok van Gendt vervangt de parkeerplaatsen aan de Lage Loswal aan de Maaskade. De 150 parkeerplaatsen aan de Lage Loswal komen hiermee te vervallen en worden verdeeld over de nieuwe parkeergarage Blok van Gendt en de parkeergarage aan het Nolensplein. Per saldo worden er derhalve geen parkeerplaatsen toegevoegd in het gebied Centrum Noord, maar verschuift een deel van de capaciteit van de Lage Loswal naar de Noord – Buitensingel.

Verkeer

De gemeente heeft in het kader van de beoogde ontwikkeling een notitie opgesteld voor de parkeergarage Blok van Gendt. Deze notitie⁵ is als separate bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. De gemeente heeft in deze notitie bekeken op welke manier de nieuwe parkeergarage, rekening houdende met de uitgangspunten en de aandachtspunten het beste ontsloten kan worden. Hiervoor is een inschatting gemaakt van de toekomstige intensiteiten, gebaseerd op het huidige gebruik. Bij de intensiteiten is een onderscheid gemaakt tussen zondag t/m vrijdag en zaterdag.

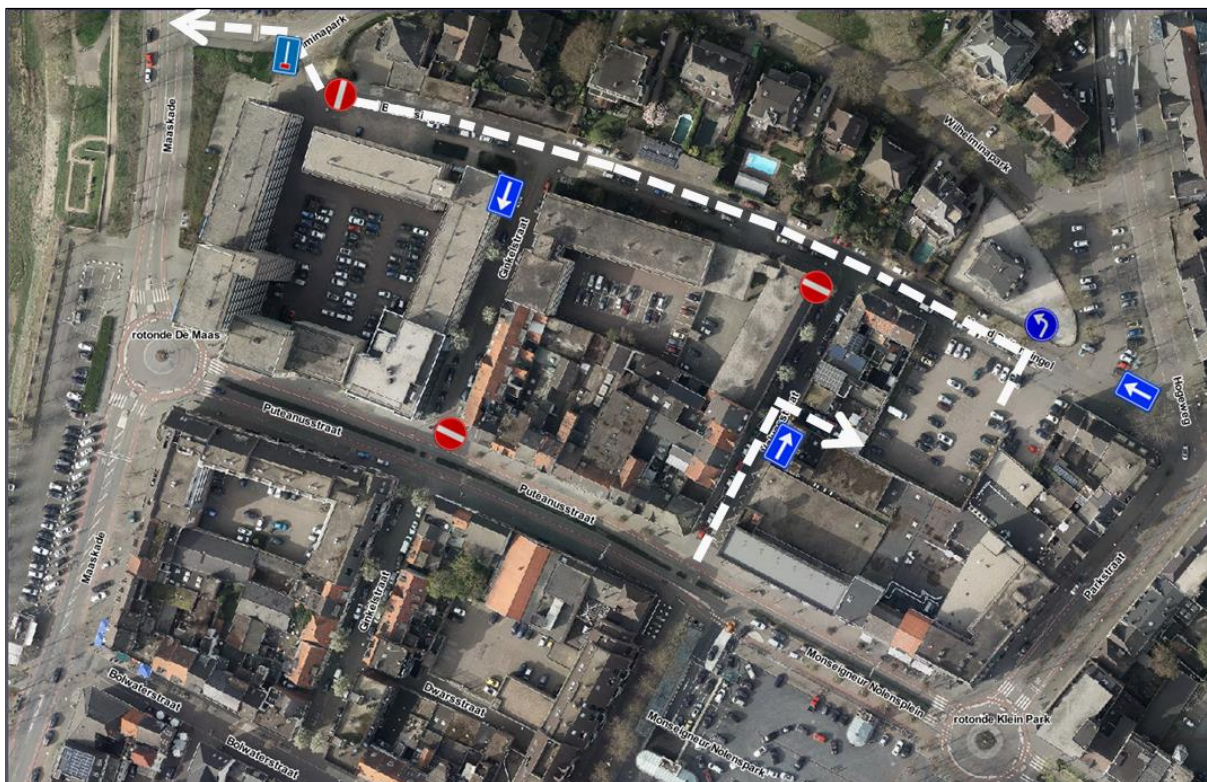
In de conclusie is opgenomen dat het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie circa 80 bedraagt op zondag tot en met vrijdag. In de toekomstige situatie zal het aantal verkeersbewegingen op zondag tot en met vrijdag circa 240 bedragen. Dit zijn dan 240 verkeersbewegingen die de parkeergarage inrijden en 240 verkeersbewegingen die de parkeergarage uitrijden.

Op zaterdag bedraagt het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie circa 200. In de toekomstige situatie zal er op de zaterdag sprake zijn van circa 600 verkeersbewegingen. Dit zijn eveneens 600 verkeersbewegingen die de parkeergarage inrijden en 600 verkeersbewegingen die de parkeergarage uitrijden.

De belangrijkste maatregelen die volgens de gemeente moeten worden genomen zijn:

- Inrijden moet direct vanuit de Puteanusstraat;
- De parkeergarage moet goed vindbaar zijn;
- Er moet een koppeling gelegd worden met PRIS Nolensplein;
- Uitrijden moet middels verplichte rijrichting via de Noord-Buitensingel naar de St. Urbanusweg.

⁵ Gemeente Venlo, 'Notitie ontsluiting parkeergarage Blok van Gendt', d.d. 19 april 2019.



Luchtfoto met daarop weergegeven toekomstige ontsluiting

De Noord-Buitensingel zal vanaf de Maaskade pas na circa 50-60 meter een 1-richtingsweg worden. Op deze manier kunnen de gebouweigenaren vanaf het 1^e appartementencomplex aan de Noord-Buitensingel vanaf de Maaskade de Noord-Buitensingel inrijden om dan direct rechtsaf te slaan naar het parkeerterrein achter het complex.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van verkeer en parkeren bestaan er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 Waterhuishouding

Deze paragraaf beschrijft hoe in voorliggend plan rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem geeft inzicht in het functioneren van dit systeem.

Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Waterbeheerplan 2016-2021 van Waterschap Limburg, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014), het Nationaal Waterplan,

WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het (stads)landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering relevant. Hierin staat hoe het best omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. Ook hier gelden de driestapsstrategieën.

Kenmerken van het watersysteem

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het besluitgebied (en omgeving), kunnen het beste beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten van water die in het gebied aanwezig zijn. De belangrijkste zijn: grondwater, oppervlaktewater, hemelwater en afvalwater.

Grondwater en waterkwaliteit

Het besluitgebied ligt niet binnen een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Wel is het besluitgebied gelegen binnen de boringsvrije zone Venloschol. Zoals in paragraaf 3.2 is toegelicht, levert deze ligging geen belemmeringen op, omdat bij het initiatief geen diepe grondboringen zijn voorzien.

Oppervlaktewater

In het besluitgebied en de omgeving is geen primair oppervlaktewater aanwezig.

Hemel- en afvalwater

Het voorliggende initiatief betreft de realisatie van een parkeergarage. Hierbij is geen sprake van afvalwater, waardoor een aansluiting op het gemeentelijk riool niet nodig is.

Bij de omgevingsvergunningaanvraag zal een berekening worden toegevoegd conform de afkoppel beslisboom van de gemeente Venlo waaruit zal blijken dat er zal worden voorzien in voldoende infiltratiecapaciteit. Omdat er geen sprake is van een toename van het verhard oppervlak ten opzichte van de bestaande situatie, geldt een bergingseis van 4 mm. Per m² verhard oppervlak moet een capaciteit van 4 liter berging/infiltratie-voorziening worden gerealiseerd. Deze zal worden gerealiseerd middels infiltratiekratten of lavastenen ter plaatse van het groenelement rondom de wokkelhellingbaan. Dit is als zodanig ook opgenomen en weergegeven in de tekeningen bij de aanvraag.

Overleg waterbeheerder

Aangezien geen sprake is van een toename van de hoeveelheid oppervlakteverharding met meer dan 2.000 m² en er voor het overige geen waterschapsbelangen in het geding zijn, is vooroverleg met het Waterschap Limburg niet noodzakelijk.

Conclusie

Als gevolg van de uitbreiding van het parkeerterrein treden er geen negatieve effecten op met betrekking tot de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en staat het aspect water de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.8 M.e.r.-beoordeling

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Daarin is een nieuwe procedure voor de m.e.r.-beoordeling opgenomen. Die geldt nu voor iedere activiteit die is opgenomen op de D-lijst, ongeacht of de activiteit onder of boven de drempelwaarde van de D-lijst valt. De aanleg van een parkeerterrein valt onder onderdeel D (11.2): *“de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.”*

Het voorliggende initiatief betreft de realisatie van een parkeergarage, dat de bestaande behoefte aan extra parkeergelegenheid rondom het centrum van Venlo invult. Gezien de kleinschaligheid van het project en het feit dat geen sprake is van significante milieueffecten als gevolg van de realisatie van de parkeergarage, en er ook geen sprake is van een ligging binnen of in de nabijheid van een kwetsbaar gebied (zie paragraaf 4.2 tot en met 4.7), valt de voorliggende realisatie van de parkeergarage niet onder een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Een milieueffectrapport of m.e.r.-beoordeling is daarom niet nodig.

Conclusie

Er zijn geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten als gevolg van de ontwikkeling. Een milieueffectrapport of m.e.r.-beoordeling is niet nodig.

5. AFWEGING BELANGEN

De ontwikkeling is strijdig met de bestemmingsregels uit het vigerende bestemmingsplan 'Q4', omdat op basis van de huidige bestemming 'Gemengd – nader uit te werken' geen parkeergarage is toegestaan in het besluitgebied. Het vigerende bestemmingsplan biedt geen afwijkings- of wijzigingsmogelijkheden waarmee het project gerealiseerd kan worden. Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan onder de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, maakt de ontwikkeling mogelijk.

Tegen het gewenste initiatief bestaan uit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt geen bezwaren. De ontwikkeling past, mede gezien de aansluiting op de direct aangrenzende detailhandelsvoorzieningen en supermarkt, ruimtelijk-functioneel in het gebied.

De ontwikkeling voldoet aan de voorwaarden, die zowel het Rijks-, provinciaal als gemeentelijk beleid stellen. Dit mede gezien de kleinschaligheid van het initiatief.

Er is geen sprake van storende milieuaspecten die de ontwikkeling belemmeren. Het project brengt verder geen schade toe aan de omringende natuur- of landschapselementen en -structuren.

Op 25 februari 2019 is er een informatieavond voor omwonenden georganiseerd om de nieuwbouwplannen voor de parkeergarage Blok van Gendt toe te lichten en te bespreken. Het verslag van deze informatieavond is als separate bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Over het algemeen waren de reacties van de omwonenden op de nieuwbouwplannen van de parkeergarage positief. De buurt is blij dat het terrein wordt ingevuld en dat er derhalve geen sprake meer zal zijn van overlast.

De omwonenden konden zich vinden in de redenering om de inrit aan de Valuasstraat te positioneren. Dit zorgt ervoor dat Duits winkelend publiek, bij een volle parkeergarage aan het Nolensplein en een andere parkeerplaats zoekt, makkelijk rechtsaf de Valuasstraat in kan om de parkeergarage te bereiken.

Vanaf de uitrit aan de Noord-Buitensingel worden er op dit moment nog twee opties onderzocht om het verkeer af te wikkelen. De eerste optie is richting Parkstraat en vervolgens via de rotonde Goltziusstraat inrijden. De tweede optie is om vanaf de Noord – Buitensingel richting de Maas te rijden. Uit de eerste reacties blijkt dat de tweede optie op dit moment de voorkeur geniet. Wel wordt dan aanbevolen om de Noord – Buitensingel richting de Maas 1-richtingsverkeer te maken en dat er snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen.

Op 15 april 2019 is er een tweede informatieavond georganiseerd waarin de gemeente gezamenlijk met omwonenden en ondernemers heeft nagedacht over welke ontsluiting de voorkeur geniet. Uit deze informatiebijeenkomst is naar voren gekomen om de inrit te handhaven. Voor de uitrit is de keuze gegaan naar de tweede optie. De uitrit van de parkeergarage wordt derhalve gesitueerd aan de

Noord – Buitensingel. Het verkeer zal op deze weg wel 1-richtingverkeer worden en er zullen snelheidsbeperkende maatregelen genomen worden.

De eindconclusie is dat de realisatie van de parkeergarage aan de Noord Buitensingel in Venlo niet bezwaarlijk is en dat met het initiatief sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

6. PROCEDURE, OVERLEG EN PLANSTUKKEN

6.1 Procedure

De verlening van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan volgt de uitgebreide procedure. Deze is beschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Hiertoe is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Dit zijn onder andere:

- Aanvraag, ontwerpbesluit en/ of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. Te denken valt aan het orgaan dat de verklaring van geen bedenkingen afgeeft, de Inspectie, een ander bestuursorgaan dan het aangewezen bevoegd gezag, etc.
- Iedereen kan zienswijzen op het ontwerp-besluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo). Alleen belanghebbenden kunnen rechtstreeks in beroep gaan bij de Rechtbank, mits aan de eisen van artikel 6:13 Awb is voldaan.
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van een -ontvankelijke- aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo).
- Bij een geval als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3°, van de Wabo (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de Staatscourant geplaatst. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor).

6.2 Vooroverleg

In artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing verklaard. Voor de voorliggende procedure dient dan ook in principe vooroverleg te worden gevoerd met diensten van het Rijk, provincie en het waterschap. Deze instanties kunnen aangeven dat in bepaalde gevallen vooroverleg niet noodzakelijk is. Bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan moeten burgemeester en wethouders, indien niet is aangegeven dat van vooroverleg kan worden afgezien, daarom overleg plegen met het Waterschap, met andere gemeenten wiens belangen bij het plan betrokken zijn en met de betrokken rijks- en provinciale diensten.

Omdat er vanwege de ligging in bebouwd gebied en de aard en geringe omvang van het initiatief geen rijks- of provinciale belangen in het geding zijn, is vooroverleg met de rijksoverheid en de provincie niet noodzakelijk. Vooroverleg met het Waterschap Limburg is evenmin noodzakelijk aangezien geen sprake is van een toename van de oppervlakteverharding van 2.000 m² of meer.

6.3 Planstukken

Deze ruimtelijke onderbouwing hoort bij de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

6.4 Zienswijzen

Het voornemen om de onderhavige omgevingsvergunningaanvraag te verlenen heeft van 1 augustus 2019 tot en met 11 september 2019, gedurende zes weken, ter inzage gelegen. Gedurende de inzage termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze naar voren te brengen, volgens de daaraan gestelde eisen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht. Naar aanleiding hiervan zijn er drie zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en daarmee ontvankelijk. De zienswijzen zijn voorzien van een gemeentelijk standpunt. Hiervoor wordt verwezen naar de nota van zienswijzen (zie separate bijlage). Op basis van het geformuleerde gemeentelijk standpunt zijn deze twee van de drie zienswijzen ongegrond verklaard. Ten aanzien van de derde zienswijze geldt dat deze deels is overgenomen in de aangepaste vergunningaanvraag. Het gemeentelijk standpunt is dat geen van de aspecten genoemd in deze zienswijze in de weg staat aan de verlening van de omgevingsvergunning.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Historisch bodemonderzoek

Bijlage 2: Akoestisch onderzoek

Bijlage 3: Quicksan flora en fauna

Bijlage 4: Notitie ontsluiting

Bijlage 5: Aeries berekeningen

Bijlage 6: Nota van Zienswijzen

