

Zienswijzennota bestemmingsplan 'Veilingterrein Venlo'

Datum: 26 maart 2025 (concept)

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'Veilingterrein Venlo', met bijbehorende stukken (ontwerp beeldkwaliteitsplan en ontwerpbesluit hogere grenswaarden), heeft van 28 december 2023 gedurende zes weken (tot en met 7 februari 2024) op de voorgeschreven en gebruikelijke wijze voor iedereen ter inzage gelegen.

Binnen de termijn van terinzagelegging zijn zienswijzen ingebracht door:

1. VieCuri Medisch Centrum op 5 februari 2024, kenmerk: 2024/11/RvB/rm
2. Fontys Hogeschool op 5 februari 2024, kenmerk 03124-fm-jv
3. Gilde Opleidingen op 6 februari 2024, kenmerk CvB/gilde-1435
4. Van Dun Advies BV namens PKF/Post Venlo b.v. op 26 januari 2024, kenmerk GvM/19076.003
5. Van Dun Advies BV namens eigenaar bedrijfslocatie PKF/POST op 29 januari 2024, kenmerk ML/19076.002

In deze zienswijzennota worden de zienswijzen samengevat en voorzien van een reactie.

In de zienswijzen van VieCuri Medisch Centrum, Fontys Hogeschool en Gilde Opleidingen komen een aantal gemeenschappelijke thema's terug, namelijk op het gebied van infrastructuur (verkeer en verkeersgeneratie) en parkeren. Voor deze thema's is in deze zienswijzennota een algemene toelichting opgenomen in hoofdstuk 1 (verkeer en verkeersgeneratie) en hoofdstuk 2 (parkeren). In hoofdstuk 3 t/m 6 worden vervolgens eventuele specifieke punten uit de zienswijzen separaat behandeld per indiener.

Tussentijds overleg

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen van VieCuri Medisch Centrum, Fontys Hogeschool en Gilde Opleidingen met betrekking tot verkeer en parkeren is een gezamenlijk vervolgproces opgestart. JPO heeft deze gebiedspartners in een aantal overleggen meegenomen in de nadere onderbouwing en het proces betreffende het verkeersaspect en overige onderwerpen die de gebiedspartners in hun zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan hebben opgenomen. Doel van deze overleggen is geweest om toe te lichten hoe in het proces tot bepaalde uitgangspunten is gekomen, waar men staat en hoe verder richting vaststelling van het bestemmingsplan. Naast de gebiedspartners zijn de betreffende adviseurs namens de gemeente, JPO en gebiedspartners aangesloten.

Op de navolgende momenten heeft er extra overleg plaatsgevonden tussen VieCuri Medisch Centrum, Fontys Hogeschool en Gilde Opleidingen en JPO in bijzijn van hun beide adviseurs en gemeente Venlo met betrekking tot de onderwerpen verkeer en parkeren:

- 8 mei 2024 (allen)
- 29 mei 2024 (in kleiner comité, technisch overleg)
- 5 juni 2024 (allen)
- 24 juni (in kleiner comité, technisch overleg)
- 3 juli 2024 (allen)
- 28 augustus (in kleiner comité, technisch overleg)
- 4 september (allen)
- 18 september (allen)
- 27 september 2024 (in kleiner comité, technisch overleg)
- 16 oktober 2024 (allen)
- 5 februari 2025 (allen)
- 10 februari 2025 (in kleiner comité, technisch overleg)

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft er op 16 oktober 2024 en 11 februari 2025 overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Venlo, PKF Post en JPO en hun adviseurs.

1. Verkeer en verkeersgeneratie

Samenvatting zienswijzen

In de ingediende zienswijzen van VieCuri Medisch Centrum, Fontys Hogeschool en Gilde Opleidingen wordt ingegaan op het aspect verkeer. De algemene strekking van de verschillende zienswijzen is hieronder puntsgewijs samengevat:

- Indieners maken zich zorgen over het functioneren en de bereikbaarheid van het gebied als gevolg van een overbelaste verkeerssituatie. Aangegeven wordt dat de verkeerssituatie in de huidige situatie al overbelast is en als gevolg van autonome groei verder overbelast raakt. Indieners zijn van mening dat de gevolgen van de plannen voor het Veilingterrein op het functioneren en de bereikbaarheid van het gebied onvoldoende duidelijk zijn. De verwachting is dat het functioneren en de bereikbaarheid van het gebied nog verder achteruitgaat als gevolg van de aanvullende verkeersgeneratie die de herontwikkeling van het Veilingterrein met zich meebrengt.
- Indieners zijn van mening dat het effect van de toename van verkeer onvoldoende is onderzocht en er onvoldoende inzicht is in het effect op de bereikbaarheid van het Middengebied en de daar aanwezige functies in het bijzonder.
- Indieners zijn van mening dat de in het bestemmingsplan opgenomen voorwaardelijke verplichting met betrekking tot de verkeersgeneratie onvoldoende waarborgen bevat.
- In de ingediende zienswijzen wordt ingegaan op het rapport 'Verkeerskundige advisering Veilingterrein Venlo (Aveco de Bondt)'. Indieners stellen dat:
 - o de berekening van de verkeersgeneratie teveel uitgaat van aannames en dat die aannames onvoldoende onderbouwd en/of getoetst zijn;
 - o de invloed van de reductiefactoren op de verkeersgeneratie onzeker is;
 - o niet duidelijk is welk scenario gevolgd wordt in de berekening van de verkeersgeneratie.
- Indieners stellen gelet op de verschillende zienswijze, dat het plan niet voldoet aan het criterium van 'goede ruimtelijke ordening'.
- Indieners verzoeken om de nodige maatregelen te onderzoeken en te treffen (voor vaststelling van het plan) en het plan vervolgens gewijzigd vast te stellen in die zin dat dat is verzekerd dat de bereikbaarheid van het Middengebied en de daar aanwezige functies niet in gevaar komt.

Beantwoording

Mede naar aanleiding van de zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan is het verkeersonderzoek geactualiseerd. Het aangepaste verkeersonderzoek bevat een herijkte berekening van de verkeersgeneratie. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan deze berekening zijn waar nodig nader gemotiveerd in het verkeersonderzoek. Reductiefactoren zijn geschrapt. Aan het nieuwe verkeersrapport liggen de volgende uitgangspunten ten grondslag:

- De verkeersgeneratie is berekend op basis van het planologisch maximaal toegestane aantal woningen en een realistische invulling van het maximale bruto vloeroppervlak, zijnde een woonprogramma van maximaal 940 wooneenheden en een niet-woonprogramma van 42.500 m² BVO;
- De verkeersgeneratie is berekend volgens de kencijfers van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Dit aangezien bij aanvang van de bestemmingsplanprocedure de nieuwe CROW-publicatie 744 nog niet beschikbaar was. De normen in publicatie 744 zijn lager dan in publicatie 381. In de berekeningen is daarom nog uitgegaan van de CROW-publicatie 381. Daarbij is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en het gebiedstype 'rest bebouwde kom'.
- De stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' wordt passend geacht vanwege de toekomstige omgevingsadressendichtheid die op zowel buurtniveau, wijkniveau en gemeenteniveau toeneemt én het potentieel autobezit binnen de voorgenomen ontwikkeling dat goed aansluit bij het gemiddelde autobezit in zeer sterk stedelijke gemeenten. Ook de korte afstand (1500 meter) tot een (intercity)station en de aanwezigheid van diverse bushaltes in de directe omgeving dragen bij

aan een hoog niveau van stedelijkheid. Door de nabijheid van goed openbaar vervoer kunnen bewoners en bezoekers van het Veilingterrein zich eenvoudig verplaatsen naar zowel het centrum van de stad naar als de omliggende regio. Ook de voorzieningen die zullen landen binnen het plangebied zullen bijdragen aan de karakteristieken van een (hoog)stedelijk gebied.

- De kencijfers van het CROW voor het bepalen van de verkeersgeneratie kennen een bandbreedte. De gemeente Venlo hanteert bij de toetsing van (omgevings)vergunningsaanvragen bij meer traditionele ontwikkelingen veelal de gemiddelde CROW-norm (het midden tussen de minimale en maximale norm) voor het bepalen van de verkeersgeneratie. Het Veilingterrein is echter geen doorsnee ontwikkeling in Venlo, maar uniek in zijn soort vanuit het ontwikkelconcept, het stedenbouwkundig perspectief en daarmee ook het mobiliteitsperspectief. De ambities voor het Veilingterrein zijn hoog, ook op het gebied van mobiliteit. Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer/deelmobiliteit, Privéauto) is leidend. Dit houdt in dat binnen het plangebied veel aandacht en ruimte is voor actieve mobiliteit. Fiets- en loopvoorzieningen worden goed aangesloten op de fiets- en voetgangersnetwerken in directe omgeving van het Veilingterrein. Voor het Veilingterrein is het daarom passend om uit te gaan van de minimale CROW-kencijfers. In afwijking op de verkeersrapportage van eind 2023 is geen aanvullende STOMP-reductiefactor van 16 tot 24% op de verkeersgeneratie meer toegepast. Daarnaast geldt dat op het Veilingterrein een verscheidenheid aan woningtypes wordt gerealiseerd. Gezien het type en grootte van de woningen en appartementen zal een aanzienlijk deel van de toekomstige bewoners uit studenten, starters, en één/tweepersoons- huishoudens bestaan. Daarnaast is er binnen het plan volop ruimte voor ouderen en zorgbehoevenden die gebruik kunnen maken van de diensten en voorzieningen op en rond het Veilingterrein. Een aantal van de doelgroepen hecht steeds minder waarde aan eigen (auto)bezit en staat sneller open voor het gebruik van deelmobiliteit (zowel deelauto's als deelfietsen/ deelscooters) en voor andere vervoersmodaliteiten dan de auto.
- Tot slot is rekening gehouden met 'al aanwezige bezoekers'. Op het Veilingterrein wordt maximaal 42.500 m² 'niet-wonen' programma ontwikkeld. Deze functies zullen niet enkel door de bewoners van het Veilingterrein worden gebruikt, maar ook door externe bezoekers. Tevens zullen sommige bezoekers meerdere functies achtereenvolgens gebruiken, zodat een lagere verkeersgeneratie kan worden gehanteerd. De CROW-richtlijn voor verkeersgeneratie gaat echter uit van individuele verplaatsingen en geen samengestelde verplaatsingen. Voor een aantal functies is daarom een (conservatieve) correctie op de kencijfers voor de verkeersgeneratie toegepast.

Uit de berekening van de verkeersgeneratie op basis van bovengenoemde uitgangspunten blijkt dat de verkeersgeneratie van het Veilingterrein maximaal 6.525 voertuigen per etmaal betreft. Op basis van deze verkeersgeneratie is met behulp van verkeerssimulaties het effect van de herontwikkeling van het Veilingterrein op de verkeersafwikkeling in het gebied onderzocht (variant 2040 Hoog scenario inclusief ontwikkeling Veilingterrein). Door de toevoeging van het verkeer van en naar het Veilingterrein wordt het drukker op het omliggende wegennet. Dit leidt echter niet tot overbelasting ervan. In de ochtendspits is sprake van een kortstondig knelpunt ter hoogte van de rotonde Hagerhofweg/Kraanvogelstraat als gevolg van een grote stroom fietsers naar Gilde Opleidingen en college Den Hulster (drukste kwartier). In de avondspits ontstaan er meer en langere wachtrijen, maar komt het niet tot structurele afwikkelingsproblemen. De doorstroming voor hulpdiensten op de Tegelseweg en de Professor Gelissensingel wordt echter niet gehinderd, omdat de ambulances prioriteit krijgen bij de verkeerslichten.

Hoewel de verkeersafwikkeling in de variant 2040 Hoog scenario inclusief ontwikkeling Veilingterrein geen structurele problemen in het netwerk laat zien, nemen de vertragingen op kruispuntniveau en netwerkniveau wel toe. Om inzicht te krijgen in de mate waarin het netwerk nog restcapaciteit heeft en wanneer het wel tegen haar capaciteitsgrenzen aan loopt is een robuustheidstoets uitgevoerd, waarin het verkeer in de variant 2040 Hoog scenario inclusief ontwikkeling Veilingterrein nog eens is verhoogd met 10% van de verkeersgeneratie van het Veilingterrein. Hieruit blijkt dat de grenzen van de afwikkelcapaciteit van meerdere kruispunten en rotondes worden bereikt. Er ontstaat als gevolg daarvan structurele congestie op (delen van) de Tegelseweg en Hagerhofweg in de drukste momenten van met name de avondspits.

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat verkeerskundige maatregelen ter bevordering van de doorstroming van het verkeer in de basis niet benodigd zijn vanwege de effecten van het Veilingterrein. Desondanks zijn in het verkeersonderzoek maatregelen verkend die huidige en toekomstige afwikkelingsknelpunten kunnen verminderen of oplossen. Het beperkte knelpunt op de rotonde Kraanvogelstraat in de ochtendspits (in het drukste kwartier, als gevolg van de hoeveelheid scholieren per fiets) is niet eenvoudig op te lossen omdat maatregelen geen tot slechts beperkt effect hebben op de doorstroming en niet eenvoudig zijn uit te voeren. Als wordt gekeken naar de robuustheidstoets, dan blijkt met name in de avondspits dat de doorstroming significant vermindert. Uit de simulatiestudie blijkt een combinatie van twee infrastructurele maatregelen (een extra rijstrook op de Tegelseweg in zuidelijke richting en een extra linksafstrook op de Hagerhofweg richting de Tegelseweg) zeer effectief om gesignaleerde afwikkelingsknelpunten aan te pakken. De vertragingen op kruispunt- en netwerkniveau worden hiermee beperkt en zijn zelfs kleiner dan in de autonome situatie zonder ontwikkeling van het Veilingterrein. Los van deze denkbare maatregelen dienen de toegangen tot het Veilingterrein op een passende manier vormgegeven te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met het veranderende gebruik van de wegen waarop aangesloten wordt. Het is wenselijk om in te zetten op mobiliteitsmanagement en het beperken van de automobiliteit, wat een extra positief effect zal hebben op de verkeersafwikkeling.

Verkeersveiligheid

In het geactualiseerde verkeersrapport wordt de rotonde Hagerhofweg/Kraanvogelstraat beschreven. De zuidzijde van deze rotonde voorziet in één van de toegangen tot het Veilingterrein. In het verkeersrapport zijn maatregelen voor deze locatie onderzocht met het oog op het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid. De verkeerssimulaties hebben laten zien dat geen van deze maatregelen de doorstroming op de Hagerhofweg substantieel verbetert. Een aantal van deze maatregelen leidt wel tot verbetering van de verkeersveiligheid. Vanwege het substantiële ruimtebeslag en de hoge kosten is het realiseren van een fietstunnel als mogelijkheid vervallen. Het vergroten van de afstand tussen de fietsstrook en de rotonde is een maatregel waarmee de verkeersveiligheid op deze locatie verbeterd zou kunnen worden. Om de rotonde in zijn geheel van de gewenste afstanden tussen de fietsstrook en rotonde te voorzien zijn aan alle zijden gronden van derden benodigd. De aansluiting van het Veilingterrein op de rotonde moet te zijner tijd op een veilige manier uitgewerkt worden. Op dat moment zou een aanpassing aan de fietsstroken, ter plaatse van de aansluiting van de rotonde met het Veilingterrein (heeft van rotonde als het ware), kostenefficiënt gerealiseerd kunnen worden. De inrichting van deze rotonde zal verder als aandachtslocatie in de nog op te stellen gebiedsvisie nader beschouwd worden.

Conclusie

Gemeente Venlo is van mening dat de zorgen die zijn geuit door de partijen voldoende zijn onderkend en uitwerking hebben gekregen in het geactualiseerde verkeersrapport. De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen voor dit onderdeel wordt het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld.

De wijzigingen zijn als volgt:

- Het geactualiseerde verkeersonderzoek (*Verkeerskundige advisering Veilingterrein Venlo, Aveco de Bondt, 241012_AdB_RAP_0015_v8.0, d.d. 24 februari 2025*) is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
- De tekst in de toelichting met betrekking tot verkeer, onder paragraaf 4.6, is aangepast zodat deze aansluit op het geactualiseerde verkeersonderzoek.
- De voorwaardelijke verplichting voor verkeer die is opgenomen in artikel 3.5.8 van de regels is aangepast zodat deze aansluit op de uitkomsten van het geactualiseerde verkeersonderzoek. De bepalingen met betrekking tot monitoring en het uitvoeren van maatregelen zijn komen te vervallen omdat uit het verkeersonderzoek blijkt dat de ontwikkeling van het Veilingterrein niet leidt tot overbelasting van het wegennet en niet leidt tot structurele afwikkelingsproblemen.

2. Parkeren

Samenvatting zienswijzen

In de ingediende zienswijzen van VieCuri Medisch Centrum, Fontys Hogeschool en Gilde Opleidingen wordt ingegaan op het aspect parkeren. De algemene strekking van de verschillende zienswijze is hieronder puntsgewijs samengevat:

- Indieners maken zich zorgen over de parkeersituatie in het gebied. Het staat onvoldoende vast dat op het Veilingterrein in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien om de eigen parkeerbehoefte op te vangen. Daarmee ontstaat de zorg voor toekomstige parkeerproblemen in de omgeving. Niet duidelijk is of rekening is gehouden met de bestaande en toekomstige parkeersituatie in het gebied en de parkeerbehoefte van de daar aanwezige functies.
- Indieners stellen vragen over de toegepaste reductiefactoren voor parkeren en zijn van mening dat deze onvoldoende onderbouwd en/of getoetst zijn en de invloed daarvan onzeker is. Indieners zijn van mening dat een aantal reductiefactoren ten onrechte zijn toegepast.
- Indieners zijn van mening dat het plan niet aansluit op het uitgangspunt van het Beleidsplan Parkeren waarin is opgenomen dat ruimtelijke ontwikkelingen volledig in hun eigen parkeerbehoefte dienen te voorzien.

Beantwoording

Mede naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan is het parkeeronderzoek geactualiseerd en geïntegreerd in het geactualiseerde verkeersonderzoek. Het aangepaste parkeeronderzoek bevat een herijkte parkeerbalans. De uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de parkeerbalans zijn waar nodig nader gemotiveerd in het verkeersonderzoek. Reductiefactoren zijn geschrapt. De uitgangspunten voor de berekening van de parkeervraag zijn als volgt:

- De parkeervraag is berekend op basis van het planologisch maximaal toegestane woonprogramma en een realistische invulling van het maximale bruto vloeroppervlak, zijnde een woonprogramma van maximaal 940 wooneenheden en een niet-woonprogramma van 42.500 m² BVO;
- De parkeervraag is berekend volgens de kencijfers van CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Dit aangezien bij aanvang van de bestemmingsplanprocedure de nieuwe CROW-publicatie 744 nog niet beschikbaar was. De normen in publicatie 744 zijn lager dan in publicatie 381. In de berekeningen is daarom nog uitgegaan van de CROW-publicatie 381. Daarbij is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en het gebiedstype 'rest bebouwde kom'.
- De stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' wordt passend geacht vanwege de toekomstige omgevingsadressendichtheid die op zowel buurtniveau, wijkniveau en gemeenteniveau toeneemt én het potentieel autobezit binnen de voorgenomen ontwikkeling dat goed aansluit bij het gemiddelde autobezit in zeer sterk stedelijke gemeenten.
- De kencijfers van het CROW voor het bepalen van de parkeervraag kennen een bandbreedte. Voor parkeren is uitgegaan van het gemiddelde van het minimale en maximale kencijfer uit de CROW-publicatie. Dit is in lijn met het huidige beleid van de gemeente Venlo op dit onderwerp.
- Niet alle functies (met uitzondering van de woningen met een eigen parkeerplaats ('in de gesloten hoven')) hebben op ieder moment van de dag en van de week dezelfde parkeervraag. Om hieraan tegemoet te komen, stelt CROW aanwezigheidspercentages beschikbaar. Deze geven weer hoe groot de werkelijke parkeervraag per functie op maatgevende momenten van de dag is. Deze percentages zijn toegepast.
- In het kader van de ontwikkeling dient op basis van de normering die van toepassing is te worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor de ontwikkeling. Eventuele bestaande tekorten in de omgeving hoeven bij deze opgave niet meegenomen te worden. Dit blijkt ook uit jurisprudentie waar de Afdeling heeft overwogen dat de gemeenteraad in het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan moet beoordelen of zich reeds een parkeertekort in de omgeving voordoet en in hoeverre door het plan mogelijk gemaakt nieuwe ontwikkelingen zich daartoe verhouden.

Uit de berekening blijkt dat de parkeervraag op het maatgevende moment (werkdagavond) maximaal 1.172 parkeerplaatsen bedraagt. Deze parkeervraag is binnen het bestemmingsplan in te vullen middels een combinatie van de parkeercapaciteit in de hubs (27.000 m² BVO) in combinatie met de mogelijkheden voor parkeren op maaiveld 'in de gesloten hoven' van de verschillende bouwblokken of ondergronds. Derhalve is deze balans te allen tijde sluitend te maken binnen het plangebied.

Daarnaast is in art 16.1 van de planregels geborgd dat bij nieuwbouw, verbouw of wijziging van gebruik aangetoond dient te worden, dat de voor deze aanpassing benodigde parkeerplaatsen ook beschikbaar zijn. Hiermee wordt ook voor de toekomst geborgd dat voor de aanwezige functies voldoende parkeercapaciteit aanwezig is.

De verwachting is dat de uiteindelijke autoparkeerbehoefte lager zal gaan uitvallen. Gedurende de gefaseerde realisatie en exploitatie wordt de uiteindelijke parkeerbehoefte gemonitord, zodat een passend aanbod van parkeervoorzieningen geboden wordt voor gebruikers waarbij een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving op zijn minst beperkt en waar mogelijk voorkomen wordt. Hiervoor is in het bestemmingsplan een afwijkingsbevoegdheid opgenomen.

Conclusie

Gemeente Venlo is van mening dat de zorgen die zijn geuit door de partijen voldoende zijn onderkend en uitwerking hebben gekregen in het geactualiseerde verkeersrapport. De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen voor dit onderdeel wordt het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld.

De wijzigingen zijn als volgt:

- Het geactualiseerde verkeersonderzoek (*Verkeerskundige advisering Veilingterrein Venlo, Aveco de Bondt, 241012_AdB_RAP_0015_v8.0, d.d. 24 februari 2025*) is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
- De parkeervisie (Kwirkey, oktober 2023) die onderdeel was van het ontwerp bestemmingsplan is geïntegreerd in het geactualiseerde verkeersonderzoek. De parkeervisie is daarmee komen te vervallen (was bijlage 9 bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en bijlage 5 bij de regels van het ontwerp bestemmingsplan).
- De tekst in de toelichting met betrekking tot parkeren, onder paragraaf 4.6, is aangepast zodat deze aansluit op het geupdate verkeersonderzoek.
- De regels met betrekking tot parkeren (artikel 16.1 - Parkeren) zijn gewijzigd. De wijzigingen zijn als volgt:
 - o Artikel 16.1.1. lid b is aangepast. In plaats van een koppeling met de parkeervisie (die is komen te vervallen) is voor het bepalen van de parkeervraag de koppeling gemaakt met de van toepassing zijnde normen conform de CROW.
 - o Artikel 16.1.1. lid b is aangevuld met een bepaling die de parkeervraag op het Veilingterrein maximeert. De functies die worden gebruikt en gerealiseerd mogen samen niet leiden tot een parkeervraag die hoger is dan 1.172 parkeerplaatsen.
 - o Artikel 16.1.2 is aangepast. Lid a betreft de bestaande regeling. Lid b is aanvullend opgenomen om te kunnen afwijken van de gemeentelijke parkeernormen indien uit monitoring blijkt dat de parkeervraag in de praktijk geringer is dan op grond van de gemeentelijke parkeernormen verwacht wordt.

3. Zienswijze VieCuri Medisch Centrum

De zienswijze van VieCuri Medisch Centrum is bijna volledig gericht op de aspecten verkeer en parkeren. De inhoud van de zienswijzen en de beantwoording daarvan is reeds integraal behandeld in hoofdstuk 1 en 2 van deze zienswijzennota. Er is daarom gekozen om niet afzonderlijk op deze aspecten in te gaan.

Naast de zorgen van VieCuri Medisch Centrum op het gebied van verkeer en parkeren maken zij zich zorgen over de impact op hun bedrijfsvoering, in het bijzonder vanwege geluidproductie van VieCuri op de omgeving. Tevens geeft VieCuri Medisch Centrum in haar zienswijze aan dat zij in het kader van overleg en participatie nader bij de totstandkoming van de planvorming betrokken had willen worden.

Deze onderdelen van de zienswijze worden hier daarom separaat beschouwd.

Samenvatting zienswijze m.b.t. verkeerskundig belang patiëntenvervoer

Naast de algemene zorgen ten aanzien van de verkeersafwikkeling uit VieCuri ook specifieke zorgen over de gevolgen van de ontwikkeling Veilingterrein op het patiëntenvervoer.

Beantwoording

De gemeente onderschrijft het belang van een goede verkeersafwikkeling voor al het calamiteitenvervoer en patiëntenvervoer in het bijzonder. Gelet hierop is in het uitgevoerde verkeerskundig onderzoek aan de verkeersafwikkeling op de Tegelseweg prioriteit toegekend. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersdoorstroming op ondermeer de Tegelseweg gewaarborgd blijft en hiermee een goede afwikkeling van het calamiteitenverkeer niet in het geding is. Calamiteiten voertuigen kunnen bovendien gebruik maken van het KAR systeem, met dit systeem krijgen de hulpdiensten bij spoedeisende ritten groen licht bij verkeerslichten.

Samenvatting zienswijze m.b.t. overleg en participatie

Indiener betreurt dat ze in het planvormingsproces onvoldoende betrokken zijn geweest bij inhoudelijke afwegingen of onderzoeken ten aanzien van relevante onderwerpen zoals verkeer en parkeren.

Beantwoording

De initiatiefnemer heeft tijdens de reguliere besprekingen 'projectteam Middengebied' en bestuurlijke overleggen met de gebiedspartners VieCuri, Fontys en Gilde voorafgaand aan de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan Veilingterrein d.d. december 2023 de partners regelmatig inhoudelijk geïnformeerd over de plannen. Het ontwerp-bestemmingsplan Veilingterrein en daarbij behorende bekende informatie zoals de bijlagen zijn daarbij verstrekt door JPO aan gebiedspartners en het BP Veilingterrein is ook op hoofdlijnen toegelicht in november 2023.

Nadat de zienswijzen door gebiedspartners zijn ingediend is tussen JPO, Gemeente en gebiedspartners afgesproken dat iedereen zo goed mogelijk meegenomen zal worden in het proces teneinde de zaken met betrekking tot verkeer en parkeren zo goed mogelijk op te nemen in het definitieve vast te stellen bestemmingsplan zodat zij herkennen dat hun belangen daarin goed worden geborgd. In de inleiding van de zienswijzennota is een overzicht gegeven van de overlegmomenten. De gemeente is van mening dat VieCuri en haar belangen in de voorbereiding van de planvorming en tijdens het formele planvormingsproces voldoende gewaarborgd en betrokken zijn.

Samenvatting zienswijze m.b.t. beperking bedrijfsvoering

Indiener wijst erop dat uit het akoestisch onderzoek (bijlage 11 bij het ontwerpbestemmingsplan) blijkt dat de geluidbelasting vanuit VieCuri de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overschrijdt op de randen van de bouwvlakken op het Veilingterrein. Indiener geeft aan dat voorkomen moet worden dat er in de toekomst problemen ontstaan als gevolg van de activiteiten vanuit VieCuri en is van mening dat zij op geen enkele wijze kan en mag worden belemmerd vanwege het aspect geluid. Indiener wijst erop dat in het ontwerp bestemmingsplan als oplossing is benoemd om de maatwerkvoorschriften van het ziekenhuis te wijzigen en de betreffende geluidsbelasting op de bouwvlakken daarin toe te staan. Indiener geeft aan dat deze geluidsbelasting gebaseerd is op de huidige situatie en vraagt zich af of niet alsnog rekening moet worden gehouden met verdergaande beperkingen op dit gebied als gevolg van de aanwezigheid en de activiteiten van VieCuri.

Beantwoording

Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze heeft een actualisatie van het akoestisch onderzoek plaatsgevonden (Geluidbelasting VieCuri op plan Veilingterrein te Venlo, Aveco de Bondt, 221657_AdB_MEM_0013_V2.0, d.d. 21 juni 2024). Op 14 oktober 2024 en 16 december 2024 heeft tevens overleg plaatsgevonden tussen Gemeente Venlo, VieCuri en JPO en adviseurs over dit onderwerp.

Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de randen van de bouwvlakken in het plangebied de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overschrijdt. De overschrijding vindt met name plaats in de nachtperiode als gevolg van het geluid van condensoren. Uit akoestisch onderzoek dat in opdracht door VieCuri is uitgevoerd (akoestisch onderzoek kenmerk 07877-54913-08v2 d.d. 3 oktober 2022 opgesteld door Cauberg-Huygen) is gebleken dat het niet mogelijk is de geluidbelasting bij de bron te reduceren en in het overdrachtsgebied maatregelen te treffen. De berekende geluidniveaus kunnen dan ook op de randen van de bouwvlakken worden toegestaan door deze in het maatwerkvoorschrift van het ziekenhuis op te nemen (ambtshalve wijziging). Hiermee wordt bereikt dat het ziekenhuis niet in de bedrijfsvoering wordt belemmerd door de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies in het plan Veilingterrein.

In het onderzoek is aanvullend onderzocht wat het effect is op de bestaande woningen aan de Mina Krusemanstraat als gevolg van reflectie tegen nieuwe gevels op het Veilingterrein. Door reflectie in de bebouwing op het Veilingterrein treedt op de gevels van de woningen aan de Mina Krusemanstraat een toename van het L_{Ar,LT} op van ten hoogste 0,7 dB in de dagperiode en 0,6 dB in avond- en nachtperiode. Omdat deze toename niet hoorbaar geacht wordt te zijn bij de woningen is geen sprake van onaantvaardbare toename van de geluidhinder bij de bestaande woningen. De toename van de berekende maximale geluidniveaus is 0,1 dB in de avondperiode en voldoet reeds aan de geldende grenswaarden. Wat betreft maximale geluidniveaus treden dus geen significante gevolgen op.

Op basis van de resultaten van het geactualiseerde akoestisch onderzoek is het maatwerkvoorschrift van VieCuri inmiddels aangepast. In het maatwerkvoorschrift zijn de berekende geluidniveaus op de randen van de bouwvlakken opgenomen. Daarnaast is de toename van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau op de drie bestaande woningen aan de Mina Krusemanstraat betrokken in de aanpassing van het maatwerkvoorschrift.

Er zijn er op dit moment ten aanzien van de bedrijfsvoering van VieCuri Medisch Centrum geen toekomstige ontwikkelingen bekend en concreet genoeg om te onderzoeken. VieCuri Medisch Centrum beschikt over een recente vergunning waarin rekening is gehouden met de concrete uitbreidingen en toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast wordt de geluidruimte van VieCuri Medisch Centrum reeds beperkt door bestaande woningen aan de Mina Krusemanstraat. De toekomstige woningen in het Veilingterrein zullen beschikken, mede vanwege geluidbelasting van het wegverkeer, over een hoogwaardige geluidwering waardoor sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat én van belemmering van de bedrijfsvoering van VieCuri geen sprake is.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen en dit onderdeel van de ingediende zienswijzen vormt aanleiding om het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De wijzigingen zijn als volgt:

- De wijziging betreft de toelichting op het bestemmingsplan. Daarin is het geactualiseerde akoestisch onderzoek opgenomen als bijlage 11.
- Daarnaast is de tekst in de toelichting, onder paragraaf 4.7, aangepast zodat deze aansluit op het geupdate akoestisch onderzoek en de gewijzigde maatwerkvoorschriften.

4. Zienswijze Fontys Hogeschool

De zienswijze van Fontys Hogeschool op het bestemmingsplan is volledig gericht op de aspecten verkeer en parkeren. De inhoud van de zienswijzen en de beantwoording daarvan is reeds integraal behandeld in hoofdstuk 1 en 2 van deze zienswijzennota. Er is daarom gekozen om niet afzonderlijk op deze aspecten in te gaan.

Uitzondering daarop vormt de verkeerssituatie van de Hulsterweg. Hier is alleen door Fontys Hogeschool op ingegaan. Dit onderdeel van de zienswijze wordt daarom separaat beschouwd.

Verder wordt opgemerkt dat Fontys Hogeschool in haar zienswijze aangeeft dat deze betrekking heeft op het ontwerp bestemmingsplan, het ontwerp beeldkwaliteitsplan en het ontwerp besluit hogere grenswaarden. Inhoudelijk gaat de zienswijze echter niet in op het ontwerp beeldkwaliteitsplan en het ontwerp besluit hogere grenswaarden. Daar wordt in deze zienswijzennota dus verder niet op ingegaan.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Hulsterweg

Indiener begrijpt niet waarom de Hulsterweg niet dan wel nauwelijks in de uitgevoerde verkeer- en parkeeronderzoeken (bijlage 8 en 9 bij het ontwerpbestemmingsplan) is meegenomen, althans slechts onder de overige 25% van het verkeer dat vanaf het Veilingterrein via de Wylrehofweg ontsluit.

Beantwoording

Om diverse redenen is het wenselijk dat het verkeer vanuit het Veilingterrein richting de Hagerhofweg gaat en niet rechtsaf richting de Hulsterweg. De belangrijkste reden is de beperkte capaciteit en de monumentale aard van de Hulsterweg. Daarnaast is de doorstroomcapaciteit van de wegen langs de route Wylrehofweg-Hagerhofweg-Tegelseweg groter. Daarom is onderzocht hoe voorkomen kan worden dat verkeer vanuit het Veilingterrein bij de aansluiting op de Wylrehofweg rechts afslaat in de richting van de Hulsterweg. Dit onderzoek is onderdeel van het aangepaste verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat bestemmingen die verderop de Wylrehofweg/Hulsterweg gelegen zijn bereikbaar blijven.

Om te voorkomen dat verkeer bij het verlaten van het Veilingterrein rechtsaf de Wylrehofweg opdraait worden bestuurders gedwongen linksaf te slaan richting de Hagerhofweg. Er zal, in combinatie met een infrastructurele maatregel om rechtsafslaan te voorkomen, een rechtsafverbod voor uitgaand verkeer van de hub(s) gaan gelden. Dit wordt meegenomen bij de nadere uitwerking van de in- en uitrit van de hub(s) en maakt onderdeel uit van de anterieure afspraken tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

In de verkeerssimulaties is reeds rekening gehouden met dit vraagstuk door een rechtsafverbod vanuit het Veilingterrein als uitgangspunt te hanteren. Uit het verkeersonderzoek blijkt verder dat het wenselijk is om op het wegvak tussen de aansluiting van het Veilingterrein en de rotonde Wylrehofweg/Hagerhofweg het wegprofiel aan te passen. Hierbij is de verkeersveiligheid randvoorwaardelijk. Door de ontwikkeling van het Veilingterrein zullen meer fietsers en voetgangers gebruik gaan maken van de Wylrehofweg. In de huidige situatie zijn voor deze verkeersdeelnemers beperkte voorzieningen aanwezig. Het rijbaanprofiel dient aangepast te worden zodat het aansluit bij de toekomstige wegfunctie en het gebruik van de weg.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen. Dit onderdeel van de ingediende zienswijzen vormt aanleiding om het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De wijzigingen zijn als volgt:

- De aangepaste versie van het verkeersonderzoek is opgenomen als bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
- De tekst in de toelichting, onder paragraaf 4.6, is aangepast zodat deze aansluit op het geupdate verkeersonderzoek.

5. Zienswijze Gilde Opleidingen

De zienswijze van Gilde Opleidingen is volledig gericht op de aspecten verkeer en parkeren. De inhoud van de zienswijzen en de beantwoording daarvan is reeds integraal behandeld in deze zienswijzennota. Er is daarom gekozen om niet afzonderlijk op deze aspecten in te gaan.

Conclusie

De ingediende zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen en vormt aanleiding om het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. De wijzigingen zijn beschreven in hoofdstuk 1 en 2 van deze zienswijzennota.

6. Zienswijze Van Dun Advies b.v. namens PKF/Post Venlo b.v. & eigenaar terrein PKF/Post

Door Van Dun Advies BV zijn twee zienswijzen ingediend die qua inhoud vergelijkbaar zijn. Beide zienswijzen zijn gericht op de bedrijfs- en eigendomsbelangen van het bedrijventerrein waarop PKF/Post Venlo b.v. is gesitueerd. De zienswijzen worden daarom gezamenlijk behandeld en per onderdeel voorzien van antwoord.

Samenvatting zienswijze algemeen deel

Indieners geven aan niet tegen de herontwikkeling van het Veilingterrein te zijn, maar willen dat zaken zodanig geregeld zijn dat hun belangen gewaarborgd zijn. Indieners geven aan dat er in de onderzoeken over geluid, luchtkwaliteit, verkeersbewegingen etc. nergens aandacht is geschonken aan het bedrijf. Indieners geven aan graag beter geïnformeerd te zijn over de voorbereidingen van de ontwikkeling en het bestemmingsplan. Indieners verzoeken de gemeente om de volgende aspecten mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan: bedrijven en milieuzonering, geluid, brandgevaar, verkeer, lichthinder en parkeren/sociale veiligheid langs Wylrehofweg.

Beantwoording

JPO heeft als initiatiefnemer van het plan meerdere afspraken gehad met PKF Post en heeft haar ook uitgenodigd voor de omgevingsdialoog op 12 en 14 september 2023. In de toelichting en regels is bovendien aandacht geschonken aan PKF Post, o.a. in hoofdstuk 4.3 Bedrijf en Milieuzonering. Op de door indieners benoemde aspecten wordt hierna ingegaan. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft er op 16 oktober 2024 en 11 februari 2025 tevens overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Venlo, PKF Post en JPO.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Bedrijven- en milieuzonering

Indieners bevestigen de milieucategorie (3.2) waar in het ontwerp bestemmingsplan ook vanuit is gegaan en geven aan dat daarvoor op basis van de VNG handreiking bedrijven- en milieuzonering een richtafstand van 100 meter geldt. Er wordt verwezen naar de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen milieuzone (artikel 3.5.4 lid f). Indieners vragen zich af waarom het ontwerpbestemmingsplan toch woningbouw mogelijk maakt in die zone en verwijzen vervolgens naar de afwijkingsmogelijkheid in het ontwerpbestemmingsplan (artikel 3.6.5). Indieners geven aan zich niet te kunnen vinden in de gestelde voorwaarden, omdat voor het aspect 'gevaar' een richtafstand geldt van 50 meter die niet verkleind mag worden. Indieners vinden het vanwege brandgevaar niet verstandig binnen deze vijftig meter woningen toe te staan.

Beantwoording

In het ontwerpbestemmingsplan is het bedrijf PKF/Post als milieucategorie 3.2 bedrijf beschouwd. Hogere milieucategorieën zijn op grond van het vigerende omgevingsplan voor PKF/Post niet toegestaan. Voor milieucategorie 3.2 bedrijven geldt een richtafstand van 100 meter tot een rustige woonwijk of 50 meter tot een gemengd gebied. Het gebied is als gemengd gebied beschouwd vanwege de diversiteit aan functies die nu en in de toekomst aanwezig zijn. Daarom is, conform de VNG systematiek voor bedrijven en milieuzonering, uitgegaan van een richtafstand van 50 meter tot milieugevoelige functies. Het aspect geluid is in deze situatie maatgevend, maar ook voor gevaar geldt (ongeacht het omgevingstype) een richtafstand van 50 meter.

In het ontwerpbestemmingsplan is een milieuzone opgenomen waarin het realiseren van milieugevoelige functies niet mogelijk is. Deze milieuzone bedraagt 50 meter vanaf de terreingrens van PKF/Post. Daarmee is naar mening van de gemeente Venlo in beginsel voldoende rekening gehouden met de milieueffecten van PKF/Post op het Veilingterrein.

Daarmee is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Woningen zijn binnen die milieuzone in beginsel niet toegestaan, tenzij gebruik wordt gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid (artikel 3.6.5) en aan de bijbehorende voorwaarden kan worden voldaan. In deze voorwaarden is het aspect brandveiligheid opgenomen (onder e) en indirect ook het belang van PKF/Post geborgd aangezien aangetoond moet worden dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat (onder f). Om aan te tonen dat aan de voorwaarden wordt voldaan dienen de milieueffecten van PKF/Post nader beschouwd te worden.

PKF heeft onlangs (8 november 2024) middels een melding bij de gemeente te kennen gegeven een 24 uren bedrijf te worden en heeft daarbij een akoestisch onderzoek overlegd waarin de geluidsemissie van de gewijzigde bedrijfsvoering inzichtelijk is gemaakt. Uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de randen van de bouwvlakken in het plangebied de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overschrijdt. Het is niet mogelijk de geluidbelasting bij de bron te reduceren en in het overdrachtsgebied maatregelen te treffen. De berekende geluidsniveaus op de randen van de bouwvlakken kunnen worden toegestaan door deze in een maatwerkvoorschrift op te nemen. Hiermee wordt bereikt dat PKF/Post niet in de bedrijfsvoering wordt belemmerd door de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies in het plan Veilingterrein.

Een maatwerkvoorschrift hoeft niet gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld te worden, maar het moet bij de vaststelling van het bestemmingsplan voldoende aannemelijk zijn dat het maatwerkvoorschrift vastgesteld kan worden. Oftewel, het dient vast te staan dat bij de geluidgevoelige functies sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat het maatwerkvoorschrift de bedrijfsvoering niet beperkt. Uitgangspunt is dat het maatwerkvoorschrift aansluit op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek, dan is van beperking van de bedrijfsvoering geen sprake. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de toekomstige woningen wordt gerealiseerd door in voldoende geluidwering van gevels te voorzien, zodat de binnenwaarden van 35 dB(A) in acht wordt genomen.

Om de belangen van PKF/Post explicieter te borgen wordt de volgende voorwaarde toegevoegd aan artikel 3.6.5 (onder g): 'mits de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven niet onevenredig wordt geschaad'.

Daarnaast is in de aanhef abusievelijk verwezen naar artikel 3.5.4 sub e. Dit moet artikel 3.5.4 sub f zijn. Dit is gecorrigeerd in het vast te stellen bestemmingsplan.

Tot slot is in de toelichting van het bestemmingsplan, in paragraaf 4.3, een gewijzigde tekst opgenomen met betrekking tot de bedrijfsvoering van PKF/Post. Uit het onderzoek naar de geluidsbelasting van de gewijzigde bedrijfsvoering blijkt dat de geluidbelasting op de randen van de bouwvlakken in het plangebied de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus overschrijdt. Gemeente Venlo is voornemens de berekende geluidsniveaus op de randen van de bouwvlakken toe te staan door deze in een maatwerkvoorschrift op te nemen. Hiermee wordt bereikt dat PKF/Post niet in de bedrijfsvoering wordt belemmerd door de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies in het plan Veilingterrein.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Geluid

Het productieproces bestaat uit een aantal stappen waar bij de meeste stappen geluid een milieufactor van belang is. Indieners vragen daarom om een akoestisch onderzoek te laten uitvoeren waarbij de bedrijfsvoering en de planologisch mogelijke bedrijfsvoering worden getoetst aan het woon- en leefklimaat van de bewoners van de toekomstige woningen.

Beantwoording

Zoals onder 'bedrijven- en milieuzonering' is gemotiveerd is er in het ontwerpbestemmingsplan naar mening van de gemeente Venlo in beginsel voldoende rekening gehouden met de belangen van PKF/Post, ook voor het aspect geluid. Er is immers rekening gehouden met de richtafstand voor geluid

van 50 meter tot milieugevoelige functies door een milieuzone op te nemen waarin woningen in beginsel niet zijn toegestaan.

PKF heeft onlangs middels een melding bij de gemeente te kennen gegeven een 24-uurs bedrijf te worden en heeft daarbij een akoestisch onderzoek overlegd waarin de geluidsemisatie van de gewijzigde bedrijfsvoering inzichtelijk is gemaakt. Uit het onderzoek naar de geluidsbelasting van de gewijzigde bedrijfsvoering blijkt dat de geluidbelasting op de randen van de bouwvlakken in het plangebied de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus alsmede de maximale geluidsniveaus overschrijdt. De berekende geluidsniveaus op de randen van de bouwvlakken kunnen worden toegestaan door deze in een maatwerkvoorschrift op te nemen. Hiermee wordt bereikt dat PKF/Post niet in de bedrijfsvoering wordt belemmerd door de realisatie van nieuwe geluidgevoelige functies in het plan Veilingterrein. De gemeente Venlo is voornemens om deze maatwerkvoorschriften vast te stellen. Om ter plaatse van het Veilingterrein een goed woon- en leefklimaat te borgen, is voor de delen van het plangebied waar vanwege de bedrijfsvoering van PKF de 50 dB(A) overschreden wordt, de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorwaardelijke verplichting' opgenomen. In de planregels is in artikel 3.5.5. lid c vastgelegd dat in deze zone, als onderdeel van een aanvraag omgevingsvergunning, middels akoestisch onderzoek aangetoond moet worden dat voldaan wordt aan de normen voor het binnenniveau voor zowel het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau als ook de maximale geluidsniveaus.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Brandgevaar

Indieners wijzen tevens op het risico voor brandgevaar, als gevolg van opladen van heftruckaccu's en het werken met grote hoeveelheid droog hout. Indieners geven aan dat het wettelijk niet toegestaan is de 50 meter richtafstand voor gevaar te verkleinen en vragen daarom om binnen de milieuzone woningen blijvend uit te sluiten en artikel 3.6.5 te schrappen.

Beantwoording

Zoals onder bedrijven- en milieuzonering is gemotiveerd is er in het ontwerpbestemmingsplan naar mening van de gemeente Venlo voldoende rekening gehouden met de belangen van PKF/Post, ook voor het aspect gevaar (waar brandgevaar onderdeel van is). In het ontwerpbestemmingsplan is een milieuzone opgenomen waarin het realiseren van milieugevoelige functies niet mogelijk is. Deze milieuzone bedraagt 50 meter vanaf de terreingrens van PKF/Post. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid dient gemotiveerd te worden dat de brandveiligheid gewaarborgd is (artikel 3.6.5 onder e). Gemeente Venlo ziet dan ook geen aanleiding voor aanpassing van de planregels aangezien het aspect brandgevaar reeds voldoende geborgd is.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Verkeer

Indieners gaan in op het aspect verkeer. Het Veilingterrein zal tot een toename van verkeer leiden op de Wylrehofweg. De Wylrehofweg vormt ook de toegangsweg tot het bedrijf. Indieners verzoeken te heroverwegen of de Wylrehofweg geschikt is voor het aantal verkeersbewegingen in combinatie met de bedrijfsvoering van PKF/Post Venlo b.v.

Beantwoording

De verkeersstromen op de Wylrehofweg zijn inzichtelijk gemaakt middels berekeningen en een verkeerssimulatiemodel. Vrachtverkeer van PKF is onderdeel van het heersend verkeersbeeld en opgenomen in het verkeersmodel. Uit het onderzoek blijkt dat het wenselijk is om op het wegvak tussen de aansluiting van het Veilingterrein en de rotonde Wylrehofweg/Hagerhofweg het wegprofiel aan te passen. Hierbij is de verkeersveiligheid randvoorwaardelijk. Door de ontwikkeling van het Veilingterrein zullen meer voertuigen, fietsers en voetgangers gebruik gaan maken van de Wylrehofweg. In de huidige situatie zijn voor fietsers en voetgangers beperkte voorzieningen aanwezig. Het rijbaanprofiel dient aangepast te worden zodat het aansluit bij de toekomstige wegfunctie en het gebruik van de weg, hierover zijn anterieure afspraken gemaakt tussen de gemeente en de initiatiefnemer. De Wylrehofweg wordt daarmee geschikt geacht voor het aantal

verkeersbewegingen van en naar het Veilingterrein in combinatie met de bedrijfsvoering van PKF/Post Venlo b.v.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Lichthinder

Indieners vragen om te toetsen of de aanwezige lichtmasten op het terrein van de palletfabriek lichthinder kan veroorzaken op het Veilingterrein.

Beantwoording

Zoals onder 'bedrijven- en milieuzonering' is gemotiveerd is er in het ontwerpbestemmingsplan naar mening van de gemeente Venlo voldoende rekening gehouden met de belangen van PKF/Post, ook voor het aspect lichthinder. Lichthinder is bovendien niet te verwachten aangezien de maatgevende lichtmasten gericht zijn op het bedrijventerrein en op meer dan 75 meter afstand tot het Veilingterrein staan en de bomen langs de Wylrehofweg een natuurlijke barrière vormen voor licht vanuit het terrein van PKF/Post.

Samenvatting zienswijze m.b.t. Parkeren/sociale veiligheid langs Wylrehofweg

In de zienswijze namens PKF/Post Venlo b.v. wordt aandacht gevraagd voor het gebruik van de Wylrehofweg als overnachtingsplaats voor vrachtwagenchauffeurs die bij bedrijven in de buurt moeten zijn. Indiener geeft aan dat het meermaals is voorgekomen dat zij schade en hinder veroorzaken. Daarom wordt verzocht om maatregelen te treffen zodat vrachtwagen niet meer langs de weg kunnen parkeren en er middels handhaving op toe te zien dat er niet wordt geparkeerd/overnacht. Indiener vraagt de gemeente tevens om het bestemmingsplan te toetsen aan het aspect sociale veiligheid.

Beantwoording

Dit punt is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Maar zal afzonderlijk door de afdeling handhaving van de gemeente Venlo worden opgepakt, onderzocht en beoordeeld, door met name in de avond, nacht en weekend de locatie als aandachtsgebied mee te nemen.

Conclusie

De zienswijze wordt gedeeltelijk overgenomen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen wordt het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. De wijzigingen zijn als volgt:

- Om de belangen van PKF/Post explicieter te borgen wordt de volgende voorwaarde toegevoegd in artikel 3.6.5 onder g: 'mits de bedrijfsvoering van bestaande bedrijven niet onevenredig wordt geschaad'.
- In de aanhef van artikel 3.6.5 is abusievelijk verwezen naar artikel 3.5.4 sub e. Dit is aangepast naar artikel 3.5.4 sub f.
- Aan gronden in het plangebied aan de zijde van PKF is de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – voorwaardelijke verplichting' toegekend. Op grond van artikel 3.3.5. lid c dient bij de aanvraag omgevingsvergunning op gronden met deze aanduiding middels akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat voorzien wordt in voldoende geluidwering in de gevels voor zowel het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau als de maximale geluidniveaus.
- Tot slot is in de toelichting van het bestemmingsplan, in paragraaf 4.3, een gewijzigde tekst opgenomen met betrekking tot de bedrijfsvoering van PKF/Post.

De overige punten uit de zienswijzen vormen geen aanleiding om het ontwerp bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.