



D200766133

D200766133

Besluit op aangevraagde omgevingsvergunning (verleend)

Wij hebben op 19 december 2019 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen van de Gemeente Heumen, Kerkplein 6, 6581 AC MALDEN voor het aanleggen van een Kiss&Ride zone - voor ontsluiting van te ontwikkelen Kroonwijkschool op het perceel kadastraal bekend

gemeente Heumen

sectie G

nummer 5174

plaatselijk bekend als -nabij- Schoolstraat 112 te Malden.

De aanvraag is geregistreerd onder nummer W.Z19.110514.01.

Besluit

Wij besluiten, gelet o.a. op artikel 2.1, 2.2 en paragraaf 2.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de aanvraag om een omgevingsvergunning te verlenen.

Het verlenen van de omgevingsvergunning heeft betrekking op de activiteit 'het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan, een beheersverordening, e.a.' (artikel 2.1, lid 1, sub c Wabo).

Inhoudelijke overwegingen

De inhoudelijke motivering van ons besluit is verderop in dit besluit opgenomen (in de bijlage).

Ingediende zienswijzen

Het ontwerp-besluit met de gewaarmerkte stukken heeft met ingang van 5 juni 2020 gedurende zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens deze periode konden zienswijzen worden ingediend.

Naar aanleiding van het ontwerp-besluit zijn 11 zienswijzen ingediend.

In de "nota zienswijzen" die verderop in dit besluit is opgenomen (in een bijlage) gaan wij hier gemotiveerd op in.

Voorschriften

Aan de omgevingsvergunning hebben wij voorschriften (voorwaarden) verbonden, die verderop in dit besluit zijn opgenomen (in de bijlage). Deze voorschriften moeten volledig worden nagekomen.

Opmerkingen

Ten aanzien van deze omgevingsvergunning hebben wij opmerkingen die relevant zijn bij de realisatie van het plan. Deze opmerkingen zijn verderop in dit besluit zijn opgenomen (in de bijlage).

Gewaarmerkte stukken en bijlagen

Wij merken op dat alle bijlagen en gewaarmerkte stukken deel uitmaken van deze omgevingsvergunning.

Procedure

Op de aanvraag om een omgevingsvergunning is de uitgebreide voorbereidingsprocedure als bedoeld in paragraaf 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht toegepast.

Ter inzage

Het definitieve besluit met de daarbij behorende stukken ligt met ingang van 8 oktober 2020 gedurende een periode van zes weken ter inzage bij de Omgevingsdienst Regio Nijmegen.

Voor het inzien van de stukken kan een afspraak worden gemaakt door te bellen naar het telefoonnummer 024 751 7700 of met het sturen van een email naar wabo@odrn.nl onder vermelding van het OLO-nummer 4844335 en/of het zaaknummer W.Z19.110514.01.

Beroepsmogelijkheid

Belanghebbenden die het niet eens zijn met het besluit, kunnen beroep indienen. Dit geldt alleen voor belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbesluit hebben ingediend.

Wanneer een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijzen heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit, kan hij op grond van deze bijzondere omstandigheden toch beroep instellen.

Als een belanghebbende geen zienswijzen heeft ingediend tegen het ontwerpbesluit, kan hij wel beroep instellen tegen de wijzigingen die bij het nemen van het besluit ten opzichte van het ontwerpbesluit zijn aangebracht.

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt 6 weken. De beroepstermijn start op de dag na de dag waarop het besluit ter inzage is gelegd. Alleen als er bijzondere omstandigheden zijn waardoor er geen zienswijze(n) kon(den) worden ingediend, is er een kans dat de bestuursrechter het beroep toch behandelt.

Het gemotiveerde beroepschrift moet worden ingediend bij de rechtbank te Arnhem. Het postadres van de rechtbank is: Rechtbank Gelderland, team bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem.

In het beroepschrift moeten in ieder geval de volgende gegevens vermeld worden:

1. naam en adres (inclusief postcode) van de indiener;
2. de datum;
3. een omschrijving van dit besluit;
4. de gronden (motieven) waarop het beroep berust;
5. de handtekening.

Het beroepschrift kan ook digitaal worden ingediend via het digitaal loket op <http://loket.rechtspraak.nl/>. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van DigiD.

Voor het behandelen van het beroepschrift zijn griffierechten verschuldigd. Voor meer informatie wordt verwezen naar de rechtbank (telefoonnummer: 088 - 361 20 00).

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaarschrift schorst de werking van het besluit niet. Belanghebbenden die er een spoedeisend belang bij hebben dat dit besluit niet in werking treedt, kunnen om een voorlopige voorziening vragen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank te Arnhem. Het postadres van de rechtbank is: Rechtbank Gelderland, team bestuursrecht, Postbus 9030, 6800 EM Arnhem.

Een dergelijk verzoek, gericht aan de voorzieningenrechter, dat u pas kunt indienen nadat u een bezwaarschrift heeft ingediend, dient eveneens de bovenstaande gegevens te bevatten. Bij het verzoek moet een afschrift van het bezwaarschrift worden overlegd.

De rechter beoordeelt het verzoek en doet vervolgens uitspraak.

Het verzoek kan ook digitaal worden ingediend via het digitaal loket op <http://loket.rechtspraak.nl/>. Hiervoor moet gebruik worden gemaakt van DigiD.

Voor het behandelen van een verzoek om voorlopige voorziening zijn griffierechten verschuldigd. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Rechtbank (telefoonnummer: 088 - 361 2000).

Inwerkingtreding

In hoofdstuk 6 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt de datum van inwerkingtreding van omgevingsvergunningen geregeld. De datum waarop een omgevingsvergunning in werking treedt, kan van geval tot geval verschillen.

Ten aanzien van deze verleende omgevingsvergunning geldt dat hij in werking treedt met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn (art. 6.1 lid 2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Als er tijdens de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend, treedt de omgevingsvergunning niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Nijmegen, 5 oktober 2020

Het College van Burgemeester en Wethouders van Heumen,
namens deze:

Ing. M.G. van Deelen, Hoofd Afdeling Vergunningverlening Omgevingsdienst Regio Nijmegen
Dit besluit is digitaal goedgekeurd en daarom niet ondertekend.

Bijlagen:

1. Nota zienswijzen
2. Inhoudelijke beoordeling activiteit "WABO: Projectbesluit: Afwijken van een bestemmingsplan, beheersverordening e.a."
3. Dossierlijst

Bijlage 1:

Notitie van zienswijzen

Ontwerpbeschikking omgevingsvergunning –nabij– Schoolstraat 112 te Malden- OLO 4844335 ten behoeve van K+R zone Kroonwijkschool

Toelichting op onze behandeling van de zienswijzen

Op 19 december 2019 heeft de gemeente Heumen een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend voor het aanleggen van een Kiss+Ride zone op het perceel kadastraal bekend als gemeente Heumen, sectie G, nummer 5174, plaatselijk bekend als Schoolstraat, nabij 112 te Malden. Dit ten behoeve van de ontsluiting van de te ontwikkelen Kroonwijkschool.

Na inhoudelijke beoordeling en motivering door de Omgevingsdienst Regio Nijmegen is op 2 juni 2020 besloten tot het voornemen om deze vergunning te verlenen. Belanghebbenden hebben van 5 juni 2020 tot 17 juli 2020 (zes weken) de tijd gehad om het ontwerpbesluit in te zien en hierover zienswijzen in te dienen.

In de voorliggende notitie reageren wij per onderwerp op de zienswijzen die zijn ontvangen. Deze wijze van beantwoording is gekozen omdat tussen de zienswijzen veel raakvlakken bestaan en op deze manier met één reactie kan worden volstaan. De zienswijzen per onderwerp zijn dus samengevat uit de gedeelde punten in de zienswijzen die zijn ontvangen. Dat betekent dat niet iedere zienswijze letterlijk bij de beantwoording is betrokken. Wel is door middel van een nummer vermeld met welke zienswijzen de genoemde onderwerpen corresponderen. In uitzondering hierop zijn de punten die zich niet tot een gedeeld ontwerp lieten samenvatten.

Nummering van de ingekomen zienswijzen:

1. Schoolstraat 138, 6581 BG Malden, 8 juni 2020
2. Schoolstraat 112, 6581 BG Malden, 8 juni 2020
3. Schoolstraat 128, 6581 BG Malden, 18 juni 2020
4. Schoolstraat 126, 6581 BG Malden, 20 juni 2020
5. Schoolstraat 132, 6581 BG Malden, 26 juni 2020
6. Schoolstraat 154, 6581 BG Malden, 2 juli 2020
7. Kroonsingel 11, 6581 BK Malden, 10 juli 2020
8. Schoolstraat 122, 6581 BG Malden, 10 juli 2020
9. Schoolstraat 136, 6581 BG Malden, 13 juli 2020
10. Kroonsingel 5, 6581 BK Malden, 14 juli 2020
- 11a. Schoolstraat 124, 6581 BG Malden, 14 juli 2020
- 11b. Schoolstraat 124, 6581 BG Malden, bijlage bij 11a

Onderwerp	Zienswijze	Genoemd in zienswijze(n)	Reactie
A. Draagkracht van onderliggende parkeergarage	De maximale belasting van de parkeergarage zoals aangegeven in het rapport Verhoeven en Leenders van juni 2019 is 20 ton. Maar ook de later bijgestelde belasting van 30 ton is nog te beperkt voor het voorgenomen aantal parkeerplekken, vooral gezien het toenemende gewicht van auto's door toenemend elektrisch rijden.	1, 2, 4, 5, 6, 9, 10, 11b.	In de rapportage van Verhoeven en Leenders d.d. 3 juli 2019 is aangegeven dat er een permanente belasting op het kelderak van 10 kN/m ² (= ca. 1 ton/m ²) mag rusten, en dat daarbij een veranderlijke verkeersbelasting van Verkeersklasse 30 (= 30 ton) op het kelderak mag worden aangebracht. De massabeperking van niet 20 maar 30 ton (zie volgend punt), met borden aan te geven, is geen maximale totaalbelasting van het parkeerdek, maar geldt per voertuig. Dat dit zo is aangegeven, heeft te maken met de wijze van

			berekening van de belastbaarheid in de vorm van drukkracht die door de dakconstructie kan worden weerstaan per vierkante meter. Het gewicht van vervoersmiddelen drukt altijd verdeeld over een bepaalde oppervlakte op het kelderdak. Gegeven deze oppervlakte is doorberekend dat voertuigen tot maximaal 30 ton de belastbaarheid per m² niet kunnen overschrijden. Dit is dus ongeacht het aantal voertuigen dat de parkeerkelder in totaal belast. Nogmaals in het kort: de 30 ton geldt voor de belasting op het kelderdek per voertuig en is dus geen totaallast voor het gehele dek. Binnen de genoemde belasting wordt gerekend met een maximaal gewicht van 2.500 kg per auto, conform de Eurocode-norm die toegepast wordt volgens het Bouwbesluit. De meeste (zo niet alle) elektrische personenauto's blijven onder dit gewicht. De uitgangspunten voorzien daarom nog steeds in voldoende toelaatbare belasting door personenauto's, ook al zijn deze als elektrische auto's uitgevoerd.
	In het rapport van juli 2019 is de gewichtsbelasting verhoogd naar 30 ton. Deze versoepeling is ongeloofwaardig in de zin dat hiermee naar een gewenste uitkomst wordt geredeneerd. Het is opmerkelijk dat de berekening van de belastbaarheid van de kanaalplaten in het eerdere rapport ontbrak, gezien het wezenlijke belang hiervan op de draagkracht van de totale constructie.	7, 8	Uit het laatste rapport blijkt de toegestane gewichtsbelasting zoals hierboven aangegeven. In de voorgaande versie van dit rapport waren de gegevens van de berekeningen van de kanaalplaatvloeren nog niet bekend. Deze gegevens zijn later in het archief achterhaald, waarna de versie van 3 juli 2019 is opgesteld. In de oorspronkelijke berekeningen van de parkeerkelder was al uitgegaan van Verkeersklasse 30, wat overeenkomt met een voertuiggewicht van 30 ton. Het feit dat deze belasting niet in het voorgaande rapport is genoemd maakt bovendien niet dat de uiteindelijke berekening niet op een goede wijze is gemaakt. Er is geen inhoudelijke reden om aan de resultaten van het onderzoek te twijfelen.

	Het vermoeden bestaat dat de feitelijke draagkracht van de constructie vooralsnog onduidelijk is.	7	De draagkracht van de parkeergarage is feitelijk duidelijk en in voorgaande reacties onderbouwd.
	Door een te hoge gewichtsbelasting kan de parkeergarage schade oplopen, met name door (verergering van) scheuren en lekkage.	3, 5, 6	In het rapport van Verhoeven en Leenders wordt gesteld dat de geconstateerde scheuren en schade aan het betonoppervlak niet ongebruikelijk zijn en geen invloed hebben op de levensduur en de constructieve veiligheid van de constructie. (Paragraaf 7.2 van het rapport van Verhoeven en Leenders) De schade aan de betonvloer is veroorzaakt door dooizouten en doordat de wapening te weinig dekking heeft. De schade heeft geen nadelige invloed op de constructieve veiligheid.
	Door instortingsgevaar is het veiligheidsgevoel in het geding, met alle gevolgen van dien. Dit geldt ook voor de aan het complex gelegen woningen.	7, 11b	In het nieuwe ontwerp worden de toegestane belastingen niet overschreden, waardoor van instortingsgevaar geen sprake kan zijn.
	Er is geen gewicht-beperkend voorschrift opgenomen in de omgevingsvergunning.	6, 7	Voor het instellen van de maximale voertuiglast wordt een Verkeersbesluit genomen.
	Aansprakelijkheid voor schade is niet geregeld. Dit terwijl het particulier eigendom en de mogelijke noodzaak tot afgraven bij reparaties de zaak compliceren.	6, 7	Dit is geen ruimtelijk relevant aspect.
	We verzoeken aanvullend onderzoek naar de risico's en gevolgen van het bouwplan op de garage.	6	Voor de definitieve aanleg zal de nieuwe situatie nog worden gecontroleerd door een constructeur om ervoor te zorgen dat de belastingen binnen de ontwerpuitgangspunten van de aanwezige parkeergarage blijven. Hierbij wordt volgens de huidige Eurocode-normen gerekend.
	Er bestaat een risico dat vrachtwagens op de K+R zone parkeren, zoals in de huidige situatie (ondanks de massabeperking) al gebeurt.	4	In de berekening is er rekening mee gehouden dat vrachtwagens tot 30 ton op het dek kunnen komen. De enige beperking is dat maximaal twee vrachtwagens naast elkaar mogen staan. Bij de inrichting van het dek wordt hiermee rekening gehouden, zodat het fysiek onmogelijk is dat meer dan twee vrachtwagens naast elkaar kunnen staan.
	Door bovengenoemde aspecten is het plan niet uitvoerbaar.	9, 10	De inbrengers van de relevante zienswijzen hebben het controlerapport niet correct geïnterpreteerd. De controleberekeningen wijzen uit

			dat de constructie voldoende draagkracht heeft.
B. Uitgangspunten parkeren en verkeer	Er worden meer parkeerplekken aangelegd dan voor enkel halen en brengen nodig is.	1, 2	Het aantal aan te leggen parkeerplaatsen is onderverdeeld in 34 K+R plaatsen voor kortparkeren en 12 parkeerplaatsen voor het dagparkeren door schoolpersoneel. Dit is in de ruimtelijke onderbouwing toegelicht. Deze aantallen zijn mede op CROW-normen gebaseerd.
	De berekening van het maximaal aantal verkeersbewegingen per dag gaat uit van een percentage van de kinderen die met de auto komen. Waarop zijn deze percentages gebaseerd? Bovendien wordt er hierbij onderscheid gemaakt tussen kinderen in de onder- en bovenbouw, is dit juist gehanteerd?	11a	De verkeersbewegingen zijn, zoals toegelicht in de ruimtelijke onderbouwing, mede bepaald op basis van het adviesrapport met betrekking tot veilige schoolroutes (bijlage 1 bij de ruimtelijke onderbouwing). De parkeervraag en gehanteerde percentages in dit rapport zijn berekend op basis van de methoden en kengetallen uit de CROW-publicaties 317 en 182. Er is geen inhoudelijke reden om aan te nemen dat deze gegevens onjuist gehanteerd zijn.
	De aanname is dat 6 personeelsleden met de auto komen. Waarom zijn 12 parkeerplaatsen gereserveerd voor het personeel?	11a	De 12 parkeerplaatsen voor personeel zijn mede op basis van de in het bovengenoemd rapport gestelde (maximum-) normen in het ontwerp opgenomen. De berekening van het aantal verkeersbewegingen betreft echter een inschatting, waarin is aangenomen dat 6 personeelsleden met de auto komen. In werkelijkheid zal het aantal personeelsleden dat met de auto komt tussen de 0 en 12 liggen. Het exacte aantal is, mede doordat hier maar 2 bewegingen per dag aan toe worden geschreven, van geringe invloed op het totaal.
	In de aanlegschets is niet aangegeven welke parkeerplaatsen voor lang-respectievelijk kortparkeren zijn bedoeld.	11a	Welke parkeerplaatsen voor lang-respectievelijk kortparkeren zijn bedoeld wordt in de tekst van de ruimtelijke onderbouwing toegelicht.
	Is de afstand van parkeerplaats tot de nieuwe school meegenomen in de afweging en maakt deze afstand de parkeerplaats geschikt om de vraag op te vangen?	11a	De afstand tot de school staat vast doordat de bouwlocatie van de school al in het bestemmingsplan was opgenomen. Geschiktheid van deze locatie om de parkeervraag op te vangen blijkt uit het bovengenoemde adviesrapport.
	Gekozen is om de vergunning voor de aanleg parkeerplaatsen te splitsen van	7, 9, 10, 11a	De voorliggende aanvraag is gedaan vanuit het uitgangspunt

C. Koppeling met nieuwbouw Kroonwijkschool	de vergunning voor realisatie van de school. In de omgevingsvergunning voor de parkeerplaats is geen voorschrift opgenomen waarin een koppeling wordt gemaakt met het schoolgebouw. Er bestaat dus geen enkele verbondenheid tussen de twee aanvragen, waardoor de onderhavige ontwerpvergunning op zichzelf moet worden beoordeeld. De in de ruimtelijke onderbouwing gestelde uitgangspunten, en daarmee de ontwerpvergunning, zijn derhalve gebaseerd op een aanvraag die nog niet is gedaan en nog niet vaststaat, dus eveneens gebaseerd op gegevens die nog niet aan de orde zijn. Daarmee is de ontwerpvergunning gebaseerd op een aanvraag cq. vergunning waarvan de stukken geen onderdeel waren van de terinzagelegging van het voorliggend ontwerp.		dat de reguliere aanvraag voor de school zou worden verleend. De uitgangspunten die hierop zijn gebaseerd zijn wel degelijk aan de orde, aangezien de vergunning voor de bouw van de schoollocatie feitelijk is verleend.
	Het is niet duidelijk wat de aanvraag voor de school behelst, en het staat niet vast dat de nieuwbouw er daadwerkelijk in de beoogde vorm en op de beoogde plek komt, en zo ja, met hoeveel leerlingen van welke groepen rekening moet worden gehouden. Daarom kan niets gezegd worden over de juistheid van de berekende parkeerbehoefte en het aantal verkeersbewegingen.	11a	Het is wel degelijk duidelijk geweest wat de bouwaanvraag voor de school zou behelzen en of de nieuwbouw er zou komen, omdat de exacte schoollocatie al lange tijd in het vigerend bestemmingsplan was opgenomen. De parkeerbehoefte en het aantal verkeersbewegingen zijn gebaseerd op de gegevens die voor het indienen van de bouwaanvraag schoollocatie al zeker waren gesteld, zoals de oppervlakte van de school, die als zodanig ook zijn vergund.
D. Verhouding tot gemeentelijk beleid	In de ruimtelijke onderbouwing wordt geen aandacht besteed aan de Structuurvisie en, in het verlengde hiervan, de Houtkoolschets Hart voor Malden. De structuurvisie stelt dat er geen inbreiding plaatsvindt in openbare groengebieden. De verharding die nodig is voor aanleg van de parkeerplaatsen is te zien als inbreiding en dus als strijdig met dit uitgangspunt.	7, 9, 10	In de ruimtelijke onderbouwing is niet specifiek aandacht besteed aan wat is opgenomen in de gemeentelijke structuurvisie, omdat geen strijdigheid bestaat. Verharding zoals hier plaatsvindt is geen inbreiding zoals bedoeld in de structuurvisie, waar dit expliciet wordt beschreven in de context van "Woningbouw in de kernen". Weliswaar is er op de gronden van de K+R een toename van verharding, maar deze is deel van een meeromvattend plan waarin ook een opwaardering van groen en water zijn opgenomen.
	De bouw van de nieuwe schoollocatie en in het verlengde daarvan de aanleg van de parkeerzone passen niet	11b	De parkeerzone is, evenals de schoollocatie, geen deel van het

	binnen, en zijn zelfs in strijd met het recente programma Vitaal Centrum Malden.		plangebied van het Vitaal Centrum Malden.
E. Aanlegvergunning	Waarom is, naast de aanvraag voor het afwijken als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 onder c [Wabo], niet gekozen om een vergunning voor de aanleg (zijnde een b-activiteit) aan te vragen? Wordt deze nog aangevraagd of is de aanleg vergunningvrij?	7, 11a	Voor een activiteit als bedoeld in de Wabo, artikel 2.1, lid 1, onder b bestaat een vergunningplicht in gevallen waarin dat bij een (in dit geval) bestemmingsplan is bepaald. Vanuit praktische overweging is gekozen om integraal naar het geheel te kijken en het complete project binnen één afwijkingsprocedure te realiseren. Dit betekent dat de aanvraag niet voor een aantal opeenvolgende onderdelen is gedaan, maar voor de complete realisatie van het project. Tegelijk wordt afgeweken van de artikelen die een omgevingsvergunning voor b-activiteiten verplicht stellen (zijnde archeologische verwachtingswaarden 1 en 2). In de ruimtelijke onderbouwing is toegelicht dat hierbij geen cultuurhistorisch belang wordt geschaad.
F. Toezegging in stand houden Kroonwijkpark	Op 15 juni 2000 is op een inspraakavond voor het voorontwerpbestemmingsplan "Centrum Malden" door een medewerker toegezegd dat het plantsoen behouden zou blijven en dat de gemeente zich daartoe zou inspannen. Dit is benadrukt in een daaropvolgend besluit. Op de besluitenlijst van 17 januari 2005 is opgenomen dat de gemaakte afspraken over het in stand houden van het Kroonwijkplantsoen worden nagekomen. Voor het aanleggen van de parkeerzone moet het plantsoen verdwijnen en verandert de aard en inrichting hiervan, wat de gemaakte afspraken schendt. Eén van die afspraken was de inrichting van het grasveld als park dat altijd groen zou blijven. Bovenstaande is niet betrokken in de besluitvorming, daarom is deze onzorgvuldig en in strijd met het motiveringsbeginsel, rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel.	7, 9, 10	Ten eerste is het niet ondenkbaar of onredelijk dat gemeentelijk beleid in 20 jaar tijd vatbaar is voor verandering. Daarnaast voelen we ons nog steeds verbonden aan de gemaakte afspraken om het park te verbeteren. Schending van de genoemde afspraken is niet aan de orde, aangezien de inpassing van de K+R zone plaatsvindt in een totaalconcept waarin de kwaliteit van de groene inrichting per saldo juist verbetert. Het toegezegde groene plantsoen komt er dus ook, de K+R zone doet hier niet aan af. De inrichting van het park als totaalconcept staat in zoverre vast dat de raad krediet beschikbaar heeft gesteld en de uitvoering is aanbesteed.

G. Verklaring geen bedenkingen	Er is geen verklaring van bedenkingen van de raad afgegeven of opgenomen voor het besluit.	7, 9, 10	De verklaring van geen bedenkingen is afgegeven per besluit van 9 december 2019 met het onderwerp <i>Beschikbaarstelling van een krediet voor de inrichting van het Kroonwijkpark</i> . Dit is een openbaar besluit.
H. Aantasting uitzicht	Er is sprake van een ernstige aantasting van het directe, vrije uitzicht van de omliggende woningen. Hierdoor daalt de waarde van de aangaande woning of het appartement.	1, 3, 8, 5, 10	In een stedelijke omgeving is niet te beroepen op het recht van vrij uitzicht. Vooral in het centrum van Malden is het bestaand uitzicht aan verandering of ontwikkeling onderhevig. Daarnaast zal het vrije uitzicht niet geheel verdwijnen, omdat er bij de parkeerplaats geen bouw mogelijkheden zijn opgenomen. Wanneer alsnog waardedaling wordt vermoed dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen na het onherroepelijk worden van het besluit.
	In de koopbrochure bij de koop van de appartementen is beloofd dat het aanliggend plantsoen groen zou blijven.	2, 3, 5, 11b	De gemeente is niet verantwoordelijk voor wat in een particuliere koopbrochure wordt genoemd. Zie verder onze reactie op onderwerp F.
	De parkeerzone zal een aantrekkende werking hebben op hangeugd (met het risico op straatraces) en hierdoor overlast veroorzaken voor de omliggende woningen.	10, 11b	Wanneer overlast ontstaat door hangeugd of straatraces zal op het moment van manifestatie worden gehandhaafd zoals doorgaans in de gemeente gebeurt.
I. Verkeersoverlast, verkeersveiligheid en milieuaspecten	Het verkeer in de Schoolstraat zal toenemen. Tweemaal per dag zal sprake zijn van een concentratie van autoverkeer. Het woon- en leefklimaat wordt aangetast door het geluid dat door het verkeer, maar ook door stemmen en portieren wordt geproduceerd.	5, 8, 11b	De verkeersstroomnaam in totaal wordt niet veroorzaakt door de parkeerzone maar door de gegeven schoollocatie. De keuze om deze verkeersstroomnaam op te vangen aan de Schoolstraat is onderbouwd in het rapport Goudappel en is bedoeld om de buurt en om de school liggende straten te ontlasten. Zonder K+R zone zal de gegeven verkeersstroomnaam tot overlast leiden in de omliggende straten alsook op de Schoolstraat zelf. Zonder deze aangewezen locatie om het halen en brengen te faciliteren zal dit ad hoc plaatsvinden en zal een onwenselijkere en onveiligere situatie ontstaan. In de ruimtelijke onderbouwing is uitgegaan van een maximaal scenario aan verkeersbewegingen als uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek. Daarbij zijn ook aanverwante geluiden

			meegenomen als dichtslaande portieren. De berekeningen tonen aan dat ook met het hoogste aantal verkeersbewegingen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gegarandeerd. Daarnaast zal zich de verwachte concentratie van verkeer slechts enkele malen per dag, overdags en alleen doordeweeks voordoen.
	De toename van drukte en overlast door autoverkeer, gecombineerd met de beoogde locatie van de in/uitrit van de parkeerzone, zorgt voor een onveiligere situatie op de Schoolstraat. De locatie van de K+R zone wordt in de huidige situatie al intensief gebruikt door bezorgdiensten, laden en lossen van goederen, de bus die hier stopt, enkele invalidenparkeerplaatsen en plaats voor fietsen. De K+R zone zal nog meer belasting veroorzaken en dus ook meer onveiligheid, drukte en opstoppingen.	9, 10, 11b	De keuze voor de schoollocatie is een gegeven, evenals de bestaande drukte op de Schoolstraat. Er is echter geen andere oplossing voor handen en de Schoolstraat blijft de best denkbare locatie om de gegeven parkeervraag op te vangen. In het ontwerp van de K+R zone wordt op dit gegeven ingespeeld met het doel om extra overlast te beperken.
	De ontwikkeling van de parkeerzone strookt niet met het beleid van de gemeente om fietsgebruik te stimuleren.	9, 10	In algemene zin is meer fietsgebruik wenselijk. Dat wil echter niet zeggen dat autoverkeer van en naar de school niet zal plaatsvinden, wat nabij de schoollocatie opgevangen dient te worden.
	Om via de uitrit met de auto hun huis te verlaten, wordt het voor de bewoners van de Kroonsingel 17-19-21-23-25 zeer gevaarlijk. Dit betekent een onveilige situatie voor de leerlingen en voor de bewoners. Als de voetpaden officieel als fietspad worden aangemerkt, zullen ook e-bikes en scooters dit pad gebruiken.	7	Gezien het ontbreken van een inhoudelijke zienswijze nemen wij het genoemde voor kennisgeving aan.
	Het wijken van het bestaande stuk groen is niet in lijn met landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid.	11b	Het in uitvoering brengen van beleid betreft altijd een belangenafweging. Bovendien is de inpassing van de K+R zone in deze specifieke situatie deel van een totaalconcept waarin de groene inrichting wordt opgewaardeerd en het groen per saldo juist verbeterd. Zie onze reactie op het aspect <i>Toezegging in stand houden Kroonwijkpark</i> .
	Door de parkeerzone neemt het verkeer fors toe en juist door het remmen en optrekken ontstaat extra druk op het milieu. Het TNO adviseert om maatregelen te nemen die ervoor zorgen dat het verkeer rond blijft	11b	De parkeerzone is per definitie een plek waar geremd en opgetrokken wordt door verkeer. De rondgang op het terrein is al ontworpen om de doorstroom zo goed mogelijk te bevorderen.

	stromen. Metingen van fijnstof en geluid lijken ons gewenst.		De fijnstoffen PM10, PM2,5 en NOx zijn de meest gebruikte indicatoren voor het vaststellen van luchtverontreiniging. NOx wordt bekeken in relatie tot N2000-gebieden en is geadresseerd in de ruimtelijke onderbouwing. Voor de andere vormen van fijnstof geldt dat lokaal verkeer niet significant bijdraagt aan het fijnstofniveau op hogere schaalniveaus, zeker niet ten opzichte van nabijgelegen, intensiever gebruikte verkeer routes zoals de Rijksweg (die ook een minimale impact heeft in relatie tot achtergrondfijnstof overwaaiend van industriegebieden). Er is geen aanleiding om te vermoeden dat de verkeerstoename door de parkeerzone een significante bijdrage zal hebben aan het fijnstofniveau in de Schoolstraat en om hier op dit moment een onderzoek aan te richten. Akoestisch onderzoek is als deel van de ruimtelijke onderbouwing uitgevoerd.
	Als de goederenlift van de Action defect is ontstaat een vervelende opstoppingssituatie doordat voor de ingang van het centrum gelost moet worden. De Kiss+Ride verergert de impact van dit probleem.	11b	We kunnen bij de inpassing van de K+R zone geen uitzonderingssituatie waarin een defect optreedt als uitgangssituatie nemen. Bovendien is niet zeker of dit probleem door laden en lossen, mocht het opnieuw plaatsvinden, zich voordoet op een piekmoment voor haal- en brengverkeer ten behoeve van de school.
J. Inspraak bij de voorbereiding	Belanghebbende geeft aan als direct belanghebbende en mede-eigenaar niet voldoende te zijn betrokken bij de voorbereiding van het besluit.	6	Er is een participatietraject uitgevoerd waarbij ook omwonenden betrokken zijn geweest. Belanghebbende heeft, net als de andere omwonenden, de kans gehad zich hiervoor aan te melden.
	Belanghebbende was als belangenvereniging niet welkom als gesprekspartner bij de totstandkoming van het rapport 'Veilige Schoolroutes toekomstige basisschool Malden'. De direct omwonenden, verenigd in de belangenvereniging, zijn in het geheel niet gekend bij de inrichting van het Kroonwijkplantsoen, ondanks het	7	Belanghebbenden zijn geenszins op persoonlijke titel uitgesloten. Bij de inrichting van het participatietraject zijn keuzes gemaakt over het aantal deelnemers en de samenstelling van de groep. Er is bewust gekozen om aan dorps- en wijkraden geen bijzondere status toe te kennen. Omwonenden

	raadsbesluit van 25 januari 2018 waarin werd gesteld dat dit in samenspraak met omwonenden zou plaatsvinden.		hebben op gelijke voet, dus in de rol van omwonende, als deelnemers kunnen meedoen (en hebben dit ook gedaan). Alle omwonenden die zich hebben aangemeld zijn vervolgens uitgenodigd voor de meedenkgroep. Hiermee is wel degelijk invulling gegeven aan het raadsbesluit van 25 januari 2018.
	Belanghebbende was als voorzitter van de wijkvereniging niet welkom maar was ook omwonende en had daarom niet uitgesloten kunnen worden als lid van de meedenkgroep.	10	
K. Ervaren parkeerdruk centrum	Uit niets blijkt dat voorliggende besluit geen opmaat is naar het openstellen van de parkeerplaatsen tbv het winkelcentrum terwijl de parkeerbehoefte en parkeercapaciteit anderszins reeds niet is onderbouwd.	9	De K+R zone wordt nadrukkelijk ontwikkeld ten behoeve van de schoollocatie. Dat de plekken niet door het winkelend publiek kunnen worden gebruikt blijkt uit het akoestisch rapport, waarin is berekend dat de extra verkeersaantallen en geluiden tot een hogere geluidsbelasting leiden dan ruimtelijk aanvaardbaar is.
	Er wordt gesteld dat de K+R zone niet open staat voor winkelend publiek. Waarom is alsnog onderzocht of het winkelend publiek de parkeerplaats kan gebruiken? Is er wellicht een tekort aan parkeerplaatsen voor winkelend publiek en zal de parkeerplaats hiervoor toch gebruikt kunnen worden terwijl niet aan de geluidnormen wordt voldaan?	11a	Gedurende de voorbereiding werd het mogelijk geacht dat de K+R gezien de ligging tegenover het winkelcentrum in de toekomst in beeld zou kunnen komen voor nevengebruik door winkelend publiek. Om deze optie zeker te stellen dan wel uit te sluiten is deze als testscenario bij het akoestisch onderzoek meegenomen. Hieruit bleek dat het binnen de huidige uitgangspunten en binnen het woon- leefklimaat dat we op dit moment willen garanderen geen mogelijkheid bestaat voor dit nevengebruik. Of er wel of geen tekort aan parkeerplekken in het centrum bestaat, verandert daaraan niets. Uiteraard is het niet de bedoeling dat de parkeerplaats in strijd met onze uitgangspunten kan worden gebruikt.
L. Erfdienstbaarheid	Het aanleggen van parkeerplaatsen en een Kiss+Ride zone valt niet onder, en is dus in strijd met de erfdienstbaarheid in de notariële akte die rust op perceel G5174.	8	In artikel 7.13.24 "Bovengrondse bebouwing" is in de akte de bepaling opgenomen dat de opstaller verplicht is te dulden dat de eigenaar op het met opstal belaste perceel bovengronds bebouwingen of voorzieningen aan kan brengen. De parkeerplaats c.q. K+R zone valt onder een dergelijke voorziening.
	De eigenaren van de parkeergarage hebben geen toestemming gegeven voor de aanleg van de parkeerplaatsen bovenop hun eigendom.	9	
M. Overig	We verzoeken de parkeerbehoefte van de school op andere wijze cq. op een andere locatie op te lossen.	4, 6, 7	We zien geen goed alternatief voor het voorliggend plan. Noch wijzen de ingekomen zienswijzen op het bestaan hiervan.

	Welke garanties bestaan voor geleden schade dan wel waardeverlies van de woning?	5, 7, 9, 10	Wat betreft eventuele schade aan eigendommen door de aanleg of gebruik van de parkeergarage: zie onze reactie op het aspect A. Wanneer het vermoeden bestaat op schade door de planologische verandering dan staat de mogelijkheid open om een planschadeclaim in te dienen na het onherroepelijk worden van het plan.
	In de ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven dat het terrein buiten haal- en brengtijden zal worden afgesloten middels een slagboom. De feitelijke uitvoering hiervan is vaag en onvoldoende onderzocht. Belanghebbende meent dat voor de handhaafbaarheid van dit aspect een duidelijk voorschrift moet worden opgenomen in de vergunning, ter voorkoming dat er geparkeerd wordt door derden.	7, 11a	De genoemde slagboom is een mogelijkheid om oneigenlijk gebruik van de parkeerzone te voorkomen, naast bebording en verbodsbepalingen. In overleg met de school zullen gepaste maatregelen worden getroffen. De formulering zal worden aangepast in de ruimtelijke onderbouwing.
	Belanghebbende is van mening dat er ten onrechte geen voorschrift is opgenomen over de groene inpassing van het initiatief, evenals een termijn en de verplichting het groene karakter in stand te houden.	7	In onze reactie op aspect F hebben wij al aangegeven dat inpassing van het initiatief in een totaalconcept plaatsvindt waarbij de openbare ruimte in het Kroonwijkpark wordt opgewaardeerd en vormgegeven. De garantie dat dit op korte termijn plaatsvindt ligt in het feit dat de inrichting is aanbesteed en dat hiervoor krediet beschikbaar is gesteld door de raad.
	Belanghebbende is voornemens bezwaar te maken tegen het zonder overleg wijzigen van de inrichting van de fietsenstalling van de school. Ook houdt de inrichting van het park onvoldoende rekening met de aangrenzende tuinen.	7	Genoemde is geen zienswijze op het voorliggend besluit en wordt niet als zodanig behandeld.
	In het advies van het waterschap Rivierenland staat vermeld dat circa 15% van de toename van verharding in m ² terug dient te komen als wateroppervlak. Hiermee moet rekening worden gehouden. Vooralsnog is het plan niet uitvoerbaar op het aspect water.	11a	Het plan ligt niet in de nabijheid van open water, dus is van invloed op het open water geen sprake. Een compensatie van 15% aan toe te voegen wateroppervlak is daarom niet nodig. Voor de berging van regenwater rekenen we wel met de bergingseis van T100+10%. De extra berging wordt in het plangebied gerealiseerd d.m.v. ondergrondse infiltratievoorzieningen en wadi's. Voorts is geen waterwetvergunning nodig en is een watermelding toereikend voor dit plan.

	Vooruitlopend op de te verlenen vergunning is een aanvang gemaakt met de grondwerkzaamheden.	11a	Belanghebbende is schriftelijk bericht dat dit niet het geval is. Er was sprake van een aantal proefsleuven om de hoogte van het parkeerdek te bepalen. Deze zijn direct na afloop van het onderzoek weer gesloten.
--	--	-----	---

Bijlage 2.

Activiteit "Gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening".

Inhoudelijke beoordeling

Wettelijke grondslag

Een aanvraag om een omgevingsvergunning voor zover die geheel of gedeeltelijk ziet op het "gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening" kan slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening (zie artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo jo artikel 2.12 lid 1 sub a Wabo) en:

- A. met toepassing van de in het bestemmingsplan of de beheersverordening opgenomen regels inzake afwijking,
- B. in de bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen (zie bijlage 2, artikel 4 van het Besluit omgevingsrecht), of
- C. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Toets aan het bestemmingsplan

Het plan, waarvoor de omgevingsvergunning wordt aangevraagd, hebben wij getoetst aan het bestemmingsplan "Kern Malden ". Het perceel kent hierin de bestemming 'Groen' met de bouwaanduiding specifieke bouwaanduiding – 1' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologische verwachting 1' (gedeeltelijk) en 'Waarde – Archeologische verwachting 2'. Tevens gelden hier de parkeerregels genoemd in artikel 32 van het bestemmingsplan.

Het plan omvat het aanleggen van een Kiss&Ride zone, bestaande uit een rondweg en parkeerplaatsen ten behoeve van de ontsluiting van de te ontwikkelen Kroonwijkschool.

Wij hebben geconstateerd dat het plan op de volgende punten in strijd is met het bestemmingsplan:

Het aanleggen van een rondweg en parkeerplaatsen ten behoeve van dagparkeren door schoolpersoneel en Kiss&Ride parkeerplaatsen is strijdig met artikel 9 'Groen' van het bestemmingsplan.

Binnen de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologische verwachting 1' (gedeeltelijk) en 'Waarde – Archeologische verwachting 2' is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het aanleggen of verharden van wegen of parkeergelegenheden indien de oppervlakte van de aan te brengen verhardingen 200 m² respectievelijk 500m² of meer bedraagt.

Mogelijkheid om dit strijdig gebruik te vergunnen

In beginsel is een uitgebreide buitenplanse ontheffing inzetbaar op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo.

Motivering om de omgevingsvergunning voor deze activiteit te verlenen

Het plan is beoordeeld door een adviseur Stedenbouw van de Gemeente Heumen. Voor de motivering van het besluit verwijzen wij u naar de ruimtelijke onderbouwing, met indicatienummer NL.IMRO.0252.MAovKRKroonwschool-OW01 d.d. april 2020, die onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning.

Conclusie met betrekking tot de aanvraag om een omgevingsvergunning voor zover deze geheel of gedeeltelijk toeziet op het "gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan of een beheersverordening" (artikel 2.1 lid 1 sub c Wabo):

Gelet op wat wij hiervoor hebben gezegd, is er geen reden om de omgevingsvergunning ten aanzien van deze activiteit te weigeren.

Voorschriften

Wij verbinden ten aanzien van deze activiteit de volgende voorschriften aan de omgevingsvergunning.

Constructie

1. Het isolatiemateriaal op het parkeerdek dient voldoende drukvast te zijn om voertuigen van 20T te kunnen dragen en dient bestand te zijn tegen brandstoffen van voertuigen.
2. De definitieve inrichting van het parkeerterrein dient ter goedkeuring aan de hoofdconstructeur te worden voorgelegd.

Algemene opmerkingen

Wij hebben ten aanzien van deze activiteit geen opmerkingen.

Bijlage 3.

DOSSIERLIJST

Betreft dossier:

W.Z19.110514.01 - OLO4844335 - Nabij Schoolstraat 112 Malden
- aanleg KissRide zone - tbv ontsluiting van te ontwikkelen
Kroonwijkschool

D-nummer	Ontv. datum	Betreft
D190744010	19/12/2019	Aanvraag vergunningaanvraag behandelen WABO ODRN
D200417350	17/04/2020	Bijlage I-1. Eigendomssituatie
D200766445	30/09/2020	Bijlage II. Ruimtelijke onderbouwing_Kiss en ride zone Malden_vastgesteld
D200417338	17/04/2020	Bijlage II-1. Bijlage 1 Adviesrapport veilige schoolroutes
D200417340	17/04/2020	Bijlage II-2. Bijlage 2 Akoestisch onderzoek milieuzonering
D200417341	17/04/2020	Bijlage II-3. Bijlage 3 Watertoets
D200417343	17/04/2020	Bijlage II-4. Bijlage 4 Voortoets stikstofdepositie
D200417344	17/04/2020	Bijlage II-5. Bijlage 5 Quicksan flora en fauna
D200417348	17/04/2020	Bijlage II-6. Bijlage 6 Uitgangspunten verkeersbewegingen
D200417369	17/04/2020	Bijlage III-1. 1804-DE02-01 Doorsneden Kiss & Ride zone
D200417373	17/04/2020	Bijlage III-2. 1804-ON26_1-3 Dgb Kiss & Ride
D200417378	17/04/2020	Bijlage III-3. 1804-ON26-0 Masterplan
D190744008	19/12/2019	Constructieve beoordeling parkeergarage Schoolstraat
D190744007	19/12/2019	Overzichtstekening ontwikkeling Kroonwijkpark
D190744003	19/12/2019	Situatietekening bestaande toestand Kroonwijkpark
D190744005	19/12/2019	Situatietekening nieuwe toestand KissRide Kroonwijkpark