

bestemmingsplan

Trade Port West, aanvulling

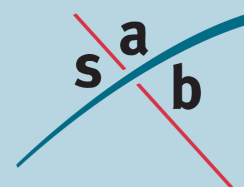
toelichting

Gemeente Venlo

Datum: 7 mei 2014

Projectnummer: 120327

ID: NL.IMRO.0983.BP201218TPWAANVUL-VA02



INHOUD

1	Inleiding	3
1.1	Algemeen	3
1.2	Doel	3
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.4	Vigerend bestemmingsplan	5
1.5	Leeswijzer	5
2	Bestaande situatie	6
2.1	Trade Port West	6
2.2	Het plangebied	7
3	Beleidskader	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Rijksbeleid	8
3.3	Provinciaal beleid	12
3.4	Gemeentelijk beleid	16
4	Planbeschrijving	27
5	Randvoorwaarden	28
5.1	Inleiding	28
5.2	Cultuurhistorische waarden	28
5.3	Milieu	30
6	Juridische aspecten	41
6.1	Inleiding	41
6.2	Inleidende regels	42
6.3	Bestemmingsregels	42
6.4	Algemene regels	46
6.5	Overgangs- en slotregels	47
7	Economische uitvoerbaarheid	48
8	Procedure	49
8.1	Vorbereiding	49
8.2	Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	49
8.3	Zienswijzen	49

Bijlagen

1. Nota vooroverleg
2. Nota van zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Enige tijd geleden is een structuurvisie vastgesteld voor de locatie Sunrise Campus, die onderdeel uitmaakt van het onderhavige plangebied. Doel van de structuurvisie was het realiseren van een nieuw en duurzaam bedrijventerrein, waarvan de uitbreiding van Scheuten deel uit zou maken. Aangezien de plannen voor de ontwikkelingslocatie zijn stopgezet en het plangebied destijds niet is meegenomen in het actualiseringsplan Trade Port West Oost, geldt thans geen actueel bestemmingsplan voor het plangebied. Voor het plangebied van onderhavig bestemmingsplan 'Trade Port West aanvulling' heeft de gemeente Venlo behoefte aan een actueel en handhaafbaar planologisch-juridisch kader in de vorm van een bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. Dit bestemmingsplan is vooral gericht op het beheer van bestaande kwaliteiten en functies. Hierbij is aansluiting gezocht bij de systematiek van bestemmingsplan Trade Port West Oost, zodat voor het gehele gebied Trade Port West Oost één planologische regime geldt.

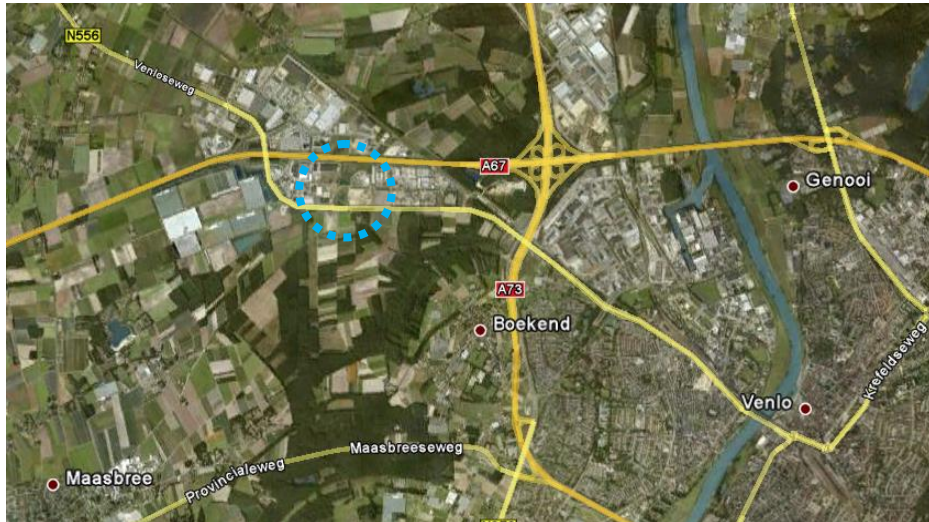
1.2 Doel

Het uiteindelijke doel is om voor het plangebied te komen tot een actueel, uitvoerbaar en handhaafbaar bestemmingsplan. Dit planologisch-juridisch kader zal voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- Overzichtelijk, toegankelijk en praktisch;
- Handhaafbaar;
- Conform het "Handboek opstellen bestemmingsplannen Gemeente Venlo, versie 2009;
- Digitaal raadpleegbaar;
- Uitwisselbaar en conform IMRO-standaard.

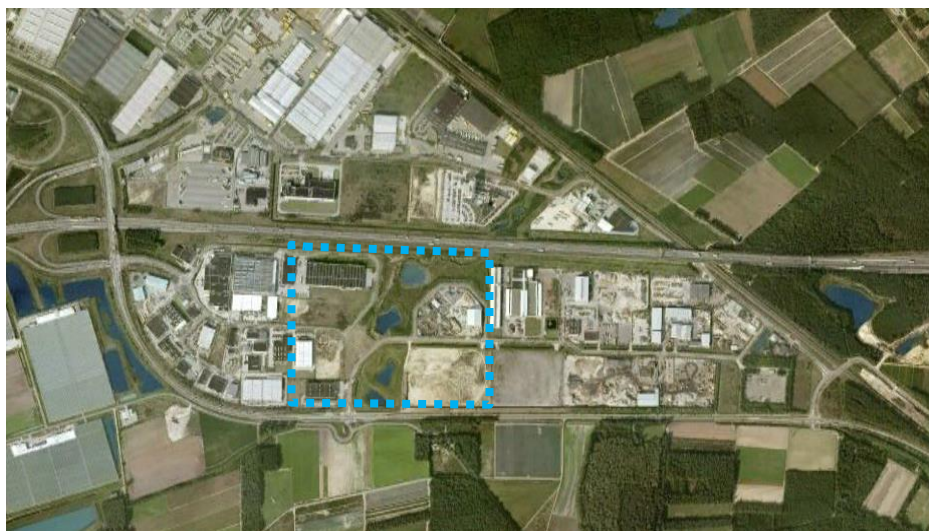
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is circa 30 hectare groot en ligt op het bedrijventerrein Trade Port West. Dit terrein ligt aan de noordwestzijde van Venlo. Ten noorden van het plangebied loopt de A67 en ten zuiden van het plangebied is de Eindhovenseweg (N556) gelegen. Ten oosten en westen grenst het plangebied aan bedrijventerrein Trade Port West. Trade Port West is een bovenregionaal bedrijventerrein, waar met name logistieke en grootschalige productiebedrijven gevestigd zijn.



Globale ligging van het plangebied

bron: Google Earth, 2011



Globale begrenzing van het plangebied

bron: Google Earth, 2011



Zicht op het plangebied, vanaf de A67

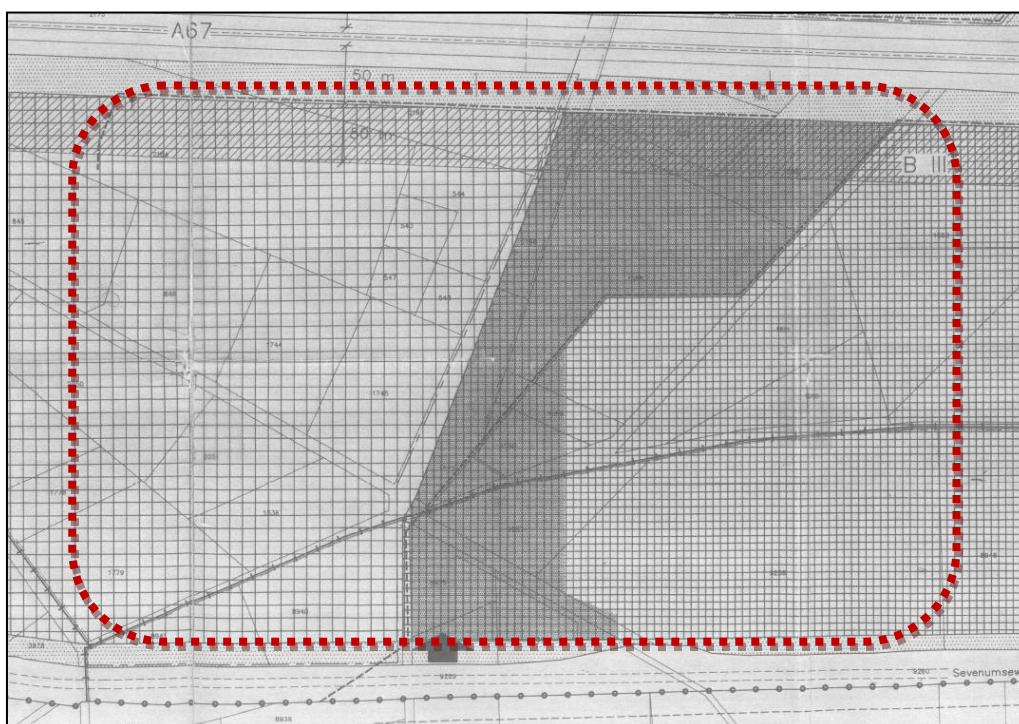
bron: Google Streetview, 2011

De voorgaande afbeeldingen tonen globaal de ligging en de begrenzing van het plangebied. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Trade port - West' van de (voormalige) gemeenten Venlo, Maasbree en Grubbenvorst. Deze wordt door het voorliggende bestemmingsplan vervangen. Het bestemmingsplan 'Trade port - West' is door de gemeenteraad van Venlo vastgesteld op 24 april 1991 en door Gedeputeerde Staten gedeeltelijk goedgekeurd op 19 november 1991.

Op grond van dit geldende bestemmingsplan kent het gebied de bestemmingen Bedrijfsdoeleinden II en III en Groenvoorzieningen.



Uitsnede van het vigerend bestemmingsplan

1.5 Leeswijzer

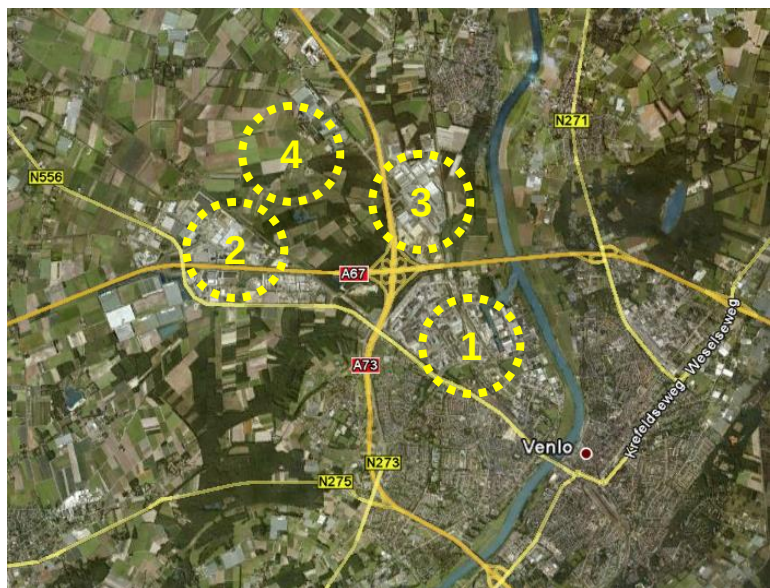
Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Deze toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de ontstaansgeschiedenis en de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied beschreven. Het Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader komt in hoofdstuk 3 aan bod. De randvoorwaarden voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan worden in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 beschrijft de doelstellingen en uitgangspunten voor het bestemmingsplan. De juridische aspecten, waaronder de plansystematiek, worden behandeld in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 beschrijft de uitvoerbaarheid van het plan, waarna ten slotte hoofdstuk 8 de procedure van dit bestemmingsplan behandelt.

2 Bestaande situatie

2.1 Trade Port West

Het plangebied maakt onderdeel uit van het bestaande bedrijventerrein Trade Port West. Het bedrijventerrein Trade Port West maakt onderdeel uit van de tradeports ten noorden en westen van de kern Venlo, die vanaf de tweede helft van de 20ste eeuw zijn ontstaan als gevolg van de explosieve toename van welvaart en consumptie en de daarbij behorende groei van het logistieke en distributienetwerk. De tradeports bevinden zich nabij het kruispunt A67/A73 en daarmee tussen economische zwaartepunten als de Randstad, Antwerpen en het Ruhrgebied. De tradeports zijn ruim en uitstekend bereikbaar over de weg en via het spoor. Daardoor zijn ze zeer geschikt voor een clustering van (hoogwaardige) logistieke dienstverlening, Europese distributie en in distributie (opslag, bewerking en just-in-time distributie). Tevens zijn ze bruikbaar voor productiebedrijven die een probleemloze en onbelemmerde afzet willen bereiken. Na Venlo Trade Port zijn achtereenvolgens Trade Port West en Trade Port Oost ontwikkeld. Inmiddels zijn de plannen voor Trade Port Noord in een vergevorderd stadium.

Trade Port West ligt in het wigvormige gebied dat wordt begrensd door de Eindhovenseweg en de spoorlijn Venlo-Eindhoven. Het bedrijventerrein wordt doorsneden door de A67 en ontsloten middels op- en afritten ter hoogte van de kruising van de A67 met de Eindhovenseweg.



Globale ligging van de diverse Trade Ports bron: Google Earth, 2011

2.2 Het plangebied

Het plangebied ligt in het zuiden van bedrijventerrein Trade Port West en heeft een oppervlakte van circa 30 hectare. Ten noorden van het plangebied ligt de A67, ten zuiden de provinciale Eindhovenseweg (N556).

Momenteel is het plangebied in drie gebieden te verdelen. Het middengebied bestaat uit een viertal waterpartijen, omgeven door groen. Deze groenzone vormt een ecologische verbindingszone tussen het groengebied ten noorden van Trade Port West en de Blerickse Heide, ten zuiden van het plangebied. Daarnaast scheidt de groenzone ook de verschillende type bedrijvigheid in het plangebied. Ten oosten van de groenzone bevinden zich bedrijven in afvalbewerking en –verwerking en metaalrecycling. Ten westen van de groenzone bevinden zich diverse bedrijfsgebouwen, alsmede het huidige hoofdkantoor, van Scheuten. Het bedrijf is gespecialiseerd in innovatieve glas-toepassingen en geïntegreerde (zonne-)energie-oplossingen en heeft vestigingen over de hele wereld. Ter plaatse van de oranje aanduiding op onderstaande afbeelding is inmiddels een gebouw gerealiseerd.



Het plangebied

bron: gemeente Venlo

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid aan bod. Deze beleidsstukken vormen het beleidskader waarbinnen dit bestemmingsplan moet passen.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

Doelstelling

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar en veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

1. *Concurrerend* = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- *Nationaal belang 1*: Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- *Nationaal belang 2*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- *Nationaal belang 3*: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- *Nationaal belang 4*: Efficiënt gebruik van de ondergrond;

2. *Bereikbaar* = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:

- *Nationaal belang 5*: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- *Nationaal belang 6*: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
- *Nationaal belang 7*: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

3. *Leefbaar & veilig* = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:

- *Nationaal belang 8*: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- *Nationaal belang 9*: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- *Nationaal belang 10*: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- *Nationaal belang 11*: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- *Nationaal belang 12*: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- *Nationaal belang 13*: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Naast de drie hoofddoelen wordt een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte bevorderd. Hiervoor wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en multimodale bereikbaarheid.

Voor de provincies Noord-Brabant en Limburg met daarin de Brainport Zuidoost-Nederland als belangrijk economisch gebied, gelden de volgende opgaven van nationaal belang:

- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (o.a. verdere ontwikkeling Eindhoven Airport en uitvoering Programma Hoogfrequent Spoorvervoer);
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van de gebiedsgerichte deelprogramma's Zuidwestelijke Delta, Rijnmond-Drechtsteden en Rivieren van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;

- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- Het (internationaal) buisleidingennetwerk vanuit Rotterdam en Antwerpen naar Chemelot en het Ruhrgebied ruimtelijk mogelijk maken;
- Onderzoek uitvoeren naar het goederenvervoer op het spoor op de langere termijn inclusief uitvoeren afspraken uit de MIRT-verkenning Antwerpen-Rotterdam hierover;
- Uitvoeren onderzoek naar ruimtelijke en infrastructurele opgaven rond de Greenport Venlo;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) over de grens;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in het westelijk deel van Noord-Brabant.

De Structuurvisie schrijft voor dat elke regio vestigingsmogelijkheden dient te bieden voor bedrijven en voorzieningen. Deze bedrijven en voorzieningen moeten een bijdrage leveren aan de versterking van steden en dorpen. Een optimale menging van wonen en werken is het uitgangspunt. Voor bedrijven die niet passen binnen woongebieden zal de gemeente andere plekken aan moeten bieden.

Hierbij zal altijd een goede aansluiting op de diverse vervoersstromen het uitgangspunt moeten zijn. Venlo is in de Structuurvisie aangewezen als een stedelijke regio met een concentratie van topsectoren: Logistiek, Tuinbouw en uitgangsmaterialen en Agro&food. Bovendien is Venlo aangewezen als Greenport Venlo. De (internationale) bereikbaarheid van Greenport Venlo is een van de belangen van de provincies Noord-Brabant en Limburg.

Toets plan

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is Venlo en omgeving aangewezen als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren: Logistiek, Tuinbouw en uitgangsmaterialen en Agro&food. Er moet worden gestreefd naar ruimtelijke clustering van activiteiten en de (internationale) bereikbaarheid is van groot belang.

Onderhavig plan is conserverend van aard, er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De huidige aanwezige bedrijven worden positief bestemd middels een passende bestemming. Het plan voorziet in de mogelijkheid tot het vestigen van bedrijvigheid in verschillende soorten sectoren, waaronder de nu aanwezige 'maakindustrie' en 'recycling', als ook bedrijven uit hierboven genoemde topsectoren. Het plan past binnen het beleid van de Structuurvisie, omdat met voorliggend bestemmingsplan een bedrijventerrein wordt bestemd.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening in werking getreden. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen overigens pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximalisering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Dit deel van het besluit is momenteel alleen nog in ontwerp gereed.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toets plan

In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het plangebied. Dit bestemmingsplan is conserverend van aard en heeft betrekking op bestaande bedrijven en voorzieningen.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (2006)

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) is vastgesteld op 22 september 2006 ter vervanging van het POL uit 2001. In 2008 en 2010 heeft een actualisatie van het POL2006 plaatsgevonden.

Het POL2006 is zowel een streekplan, waterhuishoudingplan, milieubeleidplan als een verkeer- en vervoerplan en bevat ook de meer fysieke (ruimtelijke) onderdelen van het economisch en welzijnsbeleid.

Het POL2006 is een plan op hoofdlijnen. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van Limburg en beschrijft – voor de onderwerpen waar de provincie een duidelijke rol heeft – de ambities, de context en de hoofdlijnen van de aanpak. Het gehele plan staat in het teken van een actieve bijdrage aan de duurzame ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg. In het eerste hoofdstuk wordt deze ambitie nader toegelicht. Daarna wordt ingegaan op Limburg in een ruimer verband, waarbij rekening gehouden wordt met de (inter-)nationale ligging van de provincie. Tot slot gaat het POL2006 in op de wijze waarop binnen Limburg duurzaam en efficiënt kan worden ingespeeld op ontwikkelingen van de verschillende ruimte gebruikende functies. In dit deel wordt ingegaan op de stedelijke en landelijke kwaliteiten en de verschillende stadsregio's en landelijk gebied regio's. Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden worden voor deze gebieden negen perspectieven onderscheiden. Op kaart 1 van het POL2006 zijn de perspectieven aangegeven. In deze paragraaf is een uitsnede van de kaart met perspectieven opgenomen.

Voor de onderwerpen 'natuurlijke waarden', 'economie en mobiliteit' en 'leef-omgeving' heeft de provincie een specifieke ambitie en rol. Deze onderwerpen worden hierna beschreven.

Natuurlijke waarden

Bij het onderwerp 'natuurlijke waarden' maakt de provincie Limburg onderscheid in de aspecten natuur, water, stilte, veiligheid en kwaliteit van lucht en bodem, landschap en cultuurhistorie. Het Limburgse platteland bevat veel natuurlijke kwaliteiten. In verhouding tot de rest van Nederland is echter sprake van een zwaar belast milieu. Bovendien staan de kwaliteiten van landschap, watersysteem en natuur onder druk door onder meer versnippering, verontreiniging, vervlakking, uniformering en verdroging. De hoofdlijn van beleid luidt dat in Limburg bij alle natuurlijke voorraden een basiskwaliteitsniveau aanwezig moet zijn, waarbij voor de langere termijn naar een hoger kwaliteitsniveau wordt gestreefd. Het precieze kwaliteitsniveau is afhankelijk van het onderwerp, het specifieke gebied en de functie die daaraan is toegekend. Dit brengt met zich mee dat niet overal in Limburg hetzelfde kwaliteitsniveau aanwezig kan en hoeft te zijn. Deze differentiatie en variatie dragen bij aan de totale kwaliteit van de provincie.

Economie en mobiliteit

Wat betreft 'economie en mobiliteit' is de ambitie om welvaart en werkgelegenheid in Limburg op een hoog niveau te brengen en te houden. Daarbij dragen goed bereikbare economische kerngebieden, met voldoende ruimte van de kwaliteit waar bedrijven om vragen, bij aan de versterking van de concurrentiepositie van Limburg. Goede bereikbaarheid is essentieel voor de ontwikkeling van de Limburgse economie, maar ook onmisbaar voor een goed functionerende samenleving met veel maatschappelijk verkeer. De ambitie voor het aspect mobiliteit is het werken naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie. Een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van de voorzieningen door burgers en bedrijven garandeert een optimale bereikbaarheid. Hierbij zet de provincie in op een selectieve bereikbaarheid. Niet alles kan en hoeft even goed bereikbaar te zijn, zeker niet voor alle vormen van vervoer. De stadsregio's en economische kerngebieden moeten vanwege de concentratie van economische en sociale activiteiten zeer goed bereikbaar zijn, zeker met het openbaar vervoer. De prioriteit ligt daarom bij de economische bereikbaarheid.

Programma werklocaties

In het Programma Werklocaties legt de provincie richtinggevende planningsopgaven vast voor nieuw te ontwikkelen locaties. Dit programma wordt periodiek bijgesteld, alleen voor regio's en segmenten waar dat nodig is. Hiermee kan de provincie inspelen op de regionale variatie. Zo is in de regio Venlo, met het sterke accent op logistiek en bij de toenemende goederenstromen vanuit en naar Rotterdam, een andere ontwikkeling mogelijk dan in regio's die sterk op zakelijke dienstverlening georiënteerd zijn.

Basis voor de programmering is het inzicht in de ontwikkeling van de voorraad. Uitgangspunt bij het bepalen van de planningsopgave is de SER-ladder. Deze impliceert:

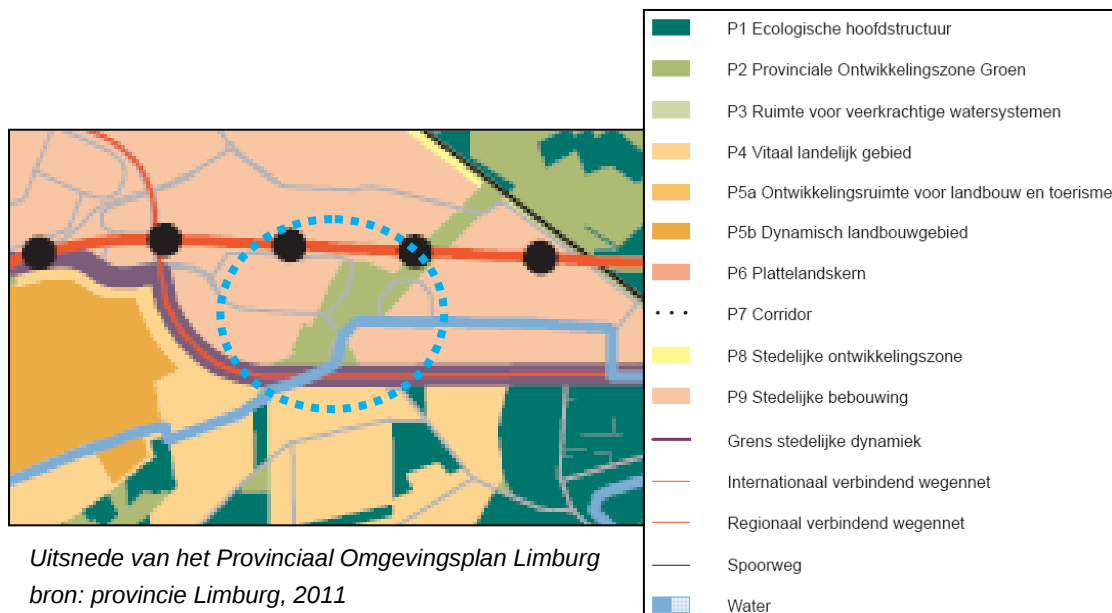
- optimaal benutten van de mogelijkheden op de bestaande terreinen (restcapaciteit en herstructurering);
- vervolgens bezien welke terreinen uitgebreid kunnen worden alvorens te kijken naar aanleg van nieuwe werklocaties;
- daarbij uit te gaan van zorgvuldig, waar mogelijk intensief/ meervoudig, ruimtegebruik.

Het is daarbij van belang dat regio's een goede balans vinden tussen aandacht voor bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe locaties. Daarbij dient voldoende prioriteit aan herstructurering gegeven te worden.

De provincie staat in principe geen categorie 1 en 2-bedrijven op bedrijventerreinen toe, tenzij deze bedrijven een grote verkeersaantrekkende werking hebben. In voorliggend bestemmingsplan moet hiervan worden afgeweken omdat het een consoliderend bestemmingsplan betreft.

In het verlengde hiervan is de provincie Limburg van mening dat bedrijven zich moeten kunnen vestigen op een locatie die past bij hun wensen. In een aantal gevallen geeft dit voor de provincie aanleiding om te sturen in de keuze van een vestigingsplaats.

Leefomgeving



Op bovenstaande uitsnede van het POL is het grootste deel van het plangebied aangegeven als “P9 - Stedelijke bebouwing” (roze). Het perspectief “Stedelijke bebouwing” omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkelvoorzieningsgebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. De verstedelijkingsopgave wordt zover mogelijk in dit gebied opgevangen door middel van herstructurering en inbreiding. Hierbij moeten de randvoorwaarden vanuit het watersysteem in acht genomen worden.

De A67 is op de kaart aangegeven als internationaal verbindend wegennet en Corridor. Van belang is dat er sprake is van vrijwaringstroken aan weerszijden van deze wegen. De Eindhovenseweg is aangeduid als regionaal verbindend wegennet.

De groenstructuur in het plangebied is aangegeven als Provinciale ontwikkelingszone groen (POG). Deze ontwikkelingszones vormen samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Anders dan de EHS omvat de POG vooral landbouwgebieden. Binnen de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Behoud en ontwikkeling van natuur en landschapswaarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. Ook van belang zijn het in stand houden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw. Belangrijk zijn het behoud en bewerkstelligen van de juiste basiscondities voor de beoogde verbetering van natuur en watersystemen, mede met het oog op het waarborgen van een gegarandeerde en veilige drinkwatervoorziening. Binnen de POG wordt zorg gedragen voor het vasthouden en bergen van water in de beekdalen, in combinatie met ecologisch herstel van de SEF-beken, waterconservering ten behoeve van de grondwaterafhankelijke natuurgebieden en het voorkomen van erosie op de steilere hellingen.

De provincie verwacht van gemeenten dat alle soorten ruimtelijke ontwikkelingen rondom POG-gebieden, ter advies worden voorgelegd, omdat deze ontwikkelingen kunnen conflicteren met de provinciale belangen.

Gezamenlijke beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg

De grote Limburgse gemeenten en de Provincie hebben in 2006 het initiatief genomen voor het opstellen van een gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid. Kern-doelstelling van deze visie is: geef het aspect externe veiligheid een eenduidige en gelijkwaardige plaats in het vergunningverleningsproces en in de integrale ruimtelijke besluitvorming. Maak in dat proces in een zo vroeg mogelijk stadium een zorgvuldige afweging van de externe veiligheidsrisico's, rekening houdend met de andere maatschappelijke belangen, zodat Limburg veiliger wordt.

De gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid Limburg

- formuleert een gezamenlijke ambitie van de Limburgse bevoegde overheden;
- geeft aan hoe gemeenten en Provincie bij besluiten over situaties met een extern veiligheidsrisico, met hun beleidsvrijheid om kunnen gaan;
- geeft aan hoe instanties effectief samen kunnen werken

In de gezamenlijke beleidsvisie wordt onderkend dat bijzondere risicovolle situaties en situaties waarbij naast de veiligheidsrisico's grote maatschappelijke belangen in het geding zijn, om maatwerk vragen. Voorop staat dan ook dat gemeenten en provincie vasthouden aan de beleidsvrijheid die de wettelijke regelingen hun bieden, in het bijzonder als het gaat om het verantwoorden van het groepsrisico. De gezamenlijke beleidsvisie bevat aanbevelingen voor veel voorkomende situaties. Daarbij is onderkend dat niet alle gevallen voor alle bevoegde gezagen relevant is. Om hierop in te spelen zijn de beleidsregels over de verschillende onderwerpen gegroepeerd in zogenaamde bouwstenen. Iedere gemeente kan de bouwstenen implementeren die ze relevant en gewenst achten.

Toets plan

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg staat in het teken van een actieve bijdrage aan de duurzame ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg. Een belangrijk speerpunt van de provincie is het creëren en faciliteren van goed bereikbare economische kerngebieden, met voldoende ruimte voor de kwaliteit waar bedrijven om vragen, zodat de concurrentiepositie van Limburg wordt versterkt.

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd. Het bestemmingsplan is conserverend van aard en heeft betrekking op bestaande bedrijven en voorzieningen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de POG, door deze te bestemmen tot Natuur, waarbij een regeling is opgenomen ter bescherming van voorkomende natuurwaarden.

3.3.2 POL-aanvulling: Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

Op 3 april 2009 hebben Provinciale Staten van Limburg de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 vastgesteld. De gebiedsontwikkeling is een nadere uitwerking zoals aangekondigd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Het economisch perspectief Greenport Venlo richt zich op een groter en grensoverschrijdend gebied waarbinnen sterke actoren en potenties aanwezig zijn op het gebied van glastuinbouw, agrologistiek en agribusiness. Met de werklocaties Tradeport West, Tradeport Noord, FreshPark Venlo en het havencomplex Venlo met een Bargeterminal, de in ontwikkeling zijnde glastuinbouwgebieden Californië en Siberië, alsmede de aanwezi-

ge infrastructuur (A73, A67, spoorlijnen en geplande railterminal) zijn er zeer goede aanknopingspunten aanwezig voor een verdere doorontwikkeling. Daarbij wordt aangehaakt op de nabijheid van (en samenwerkingsarrangementen met) de Brainport Eindhoven, de Wageningen University and Research Center, Universiteit Maastricht, oostelijk Noord-Brabant en de Agrobusinessregion Niederrhein.

De beoogde gebiedsontwikkeling Klavertje 4 in het hart van Greenport Venlo omvat een gebied van circa 5.400 hectare, tussen A73 en A67 nabij knooppunt Zaarderheiken en deels gelegen binnen de stadsregio Venlo. Het Klavertje 4-gebied bestaat tevens uit bestaande beleidsneutrale gebieden.

De beoogde gebiedsontwikkeling nadert zijn afronding in 2040. Naast circa 1.450 hectare aan reeds geplande ontwikkelingen wordt nog eens 1000 hectare aan nieuwe (en deels heroverwogen geplande) ontwikkelingen aan de orde gesteld. Daarbij wordt voor het gebied Klavertje 4 ingezet op een (door)ontwikkeling op basis van de Limburgse Cradle to Cradle principes.

Toets plan

Het plangebied, gelegen binnen Trade Port West, ligt binnen het grondgebied van Klavertje 4 en heeft op de kaart waarin de gewenste toekomstige situatie is aangegeven geen andere aanduidingen dan in het POL perspectievenbeleid.

Nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied moeten voldoen aan de beleidsdoelen in de POL aanvulling Klavertje 4. De hoofddoelen hiervan zijn de verdere ontwikkeling van de greenport Venlo door groeikansen in de agro-food sector te bewerkstelligen, en daarnaast te komen tot een duurzame ontwikkeling door het toepassen van het Cradle to Cradle (C2C) gedachtegoed.

Met onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De bestaande bedrijven zijn als beleidsneutraal opgenomen. Het plan is conserverend van aard en heeft betrekking op bestaande bedrijven en voorzieningen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Strategische Visie 2030 – Venlo Vertelt

Het doel van de strategische visie Venlo 2030 is te komen tot een afwegingskader voor de gemeente Venlo, op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst. Er worden hiertoe vijf thema's geschetst. Met deze thema's wordt een samenhangend antwoord gegeven op de ontwikkelingen en trends zoals die momenteel, anno 2010, worden onderkend. Het betreft de volgende thema's:

- a Stad van actieve mensen;
- b Innovatieve en excellente stad;
- c Centrum van de Euregio;
- d Veelzijdige stad in het groen;
- e Dienstverlening.

Met name de thema's als genoemd onder b en e zijn relevant voor voorliggend bestemmingsplan.

Innovatieve en excellente stad

Venlo moet een vernieuwende stad zijn. Venlo biedt aan haar bewoners en alle mensen die er hun brood verdienen een zekere toekomst op arbeidsmarktgebied. Venlo is en blijft een werkstad. Meer commerciële dienstverlenende bedrijven, maar ook meer non-profit organisaties en overheidsinstellingen zorgen ervoor dat Venlo aantrekkelijk wordt gevonden door mensen met hogere inkomens. Venlo wil zich ontwikkelen tot een kenniscentrum. Op dit moment is Venlo een intermodaal knooppunt. Multimodaliteit staat voorop waar het gaat om het faciliteren van de logistieke sector. Venlo wil daarnaast in de veranderende markt van de glastuinbouw meegaan. Noord-Limburg is een belangrijke leverancier van groenten, bomen, struiken en planten. De stad wil graag een groene landbouwstad zijn. Ruimte bieden aan innovatieve landbouwmethoden.

Veelzijdige stad in het groen

Binnen Hoofdstad Venlo zorgt de diversiteit van de onderscheidende stadsdelen voor vitaliteit en stabiliteit. De diversiteit bestaat uit de combinatie van een stedelijk centrum met dorpskernen en wijken in een groen casco van Maas en natuur. De grootste kansen voor Venlo als geheel liggen in differentiatie omdat alleen dat de gemeente compleet en alle ambities mogelijk maakt.

De kern van 'Veelzijdige stad in het groen' is allereerst het bieden van een prettige fysieke en sociale leefomgeving voor iedere inwoner. Een aantal andere, maar daarom zeker niet mindere, ambities 'lift' mee op

deze leefkwaliteit, zoals de verdere ontwikkeling van de toeristische functie en de versterking van het vestigingsklimaat voor nieuwe inwoners, instellingen en ondernemingen.

Toets plan

Met name de thema's als genoemd onder b en e zijn relevant voor voorliggend bestemmingsplan. Het thema Innovatieve en excellente stad is van belang vanwege de aanwezigheid van het bedrijf Scheuten in het plangebied, dat als zeer innovatief bedrijf te bestempelen is. Vanwege de aanwezigheid van een ecologische verbindingzone in het plan is het thema Veelzijdige stad in het groen van belang. Voorliggend bestemmingsplan zorgt voor een passende bestemming van de aanwezige bedrijvigheid én natuurwaarden.

3.4.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015

De Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, gewijzigd n.a.v. nieuwe Wro 2008 (vastgesteld 25 maart 2009), is het kader voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. Deze visie is gebaseerd op een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociaal culturele waarden van de gemeente Venlo. De Structuurvisie is daarmee het functioneel en ruimtelijk toetsingskader voor het maken van keuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen in Venlo. De doelstellingen in de visie hebben betrekking op drie thema's:

- a centrumstad in een grenzeloze regio;
- b leefbare stad;
- c stad in het Maasdal.

Centrumstad in een grenzeloze regio

Venlo heeft de ambitie om zich te profileren als een centrumstad, met een dienstverlenende functie, voor zowel Noord en Midden Limburg als het aangrenzende voorland van het Duitse Ruhrgebied, op het gebied van openbaar bestuur, onderwijs, gezondheidszorg en cultuur. Daarnaast wordt continuering van haar functie als Euregioonaal logistiek en distributiecentrum nagestreefd. De stad heeft ook een centrumfunctie op het gebied van werkgelegenheid, agrologistiek, detailhandel, toerisme en evenementen. De aansluiting van Venlo op regionale en nationale infrastructuur is voor dit thema van belang. Een belangrijke doelstelling voor het ruimtelijk beleid is het behouden en verbeteren van Venlo als (inter-) nationaal logistiek en industrieel knooppunt, onder meer door het aantrekken van kennisintensieve ondernemingen en instellingen.

Leefbare stad

Een leefbare stad is een stad waar bewoners en bedrijven vorm kunnen geven aan een eigen plek, waar met genoeg gewoond en gewerkt kan worden en waar het aangenaam is om te verblijven. In de fysiek ruimtelijke ontwikkeling van Venlo gaat het om huisvesting en dagelijkse voorzieningen (detailhandel, commerciële dienstverlening, ambacht en nijverheid, zorg, onderwijs, sport en recreatie) afgestemd op behoeften van diverse leeftijdsgroepen en leefstijlen, de bereikbaarheid van buiten de directe woonomgeving gelegen voorzieningen, werkgelegenheid en recreatiegebieden, en een veilige, goed beheerde en afwisselende omgeving. Een belangrijke doelstelling voor het ruimtelijk beleid is het realiseren van een schone, aantrekkelijke en veilige omgeving, afgestemd op de verschillende woonmilieus en bedrijvigheden. Hierbij is de inrichting van de buitenruimte en een samenhangende groen/blauwe structuur van groot belang.

Stad in het Maasdal

Venlo hecht belang aan de ontwikkeling van natuur-, recreatie- en agrarische gebieden. Er moet ook aandacht en waardering zijn voor het culturele erfgoed dat sterker in het voetlicht moet komen. Het streven naar behoud heeft zowel te maken met het doorgeven van kwaliteiten naar toekomstige generaties, als ook het besef dat de mens onderdeel is van een kwetsbaar ecologisch systeem dat mede in het ruimtelijk beleid bescherming vereist. Het realiseren van een robuuste groen/blauwe structuur met ecologische en gebruikswaarden in en om de stad wordt daarbij gezien als een belangrijke ruimtelijke doelstelling.

Om de gewenste doelstellingen te kunnen realiseren heeft de gemeente Venlo gekozen voor het structuurconcept “Krachtige kernen in een robuust casco”. Dit structuurconcept gaat uit van het handhaven van de afzonderlijke woon- en werkkernen in een stedelijk netwerk, gescheiden door groene zones met een hoge ecologische en recreatieve waarde.

Voor wat betreft bedrijvigheid in de stad, richt de Ruimtelijke Structuurvisie zich op concentratie van bedrijven op aangewezen locaties. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen lokale bedrijventerreinen en bovenlokale bedrijventerreinen. Trade Port West-Oost is een (boven)regionaal terrein, welke zeer goed ontsloten wordt door de A73 en de A67, de spoorlijn en de Maas. In dit gebied gaat het om het verder profileren van de positie van Venlo als (inter-) nationaal logistiek en industrieel knooppunt door het leggen en uitbouwen van accenten in de verschillende onderdelen.

Tradeport vormt het economisch visitekaartje van Venlo. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is Venlo aangewezen als aangewezen als greenport en stedelijke regio met een concentratie van topsectoren: Logistiek, Tuinbouw en uitgangsmaterialen en Agro&food.

Een multimodale ontsluiting is van belang voor het functioneren van de werkkern. Het gebied is niet alleen relevant voor de verdere ontwikkeling van Venlo als centrumstad. De Maas heeft behalve een transportfunctie ook een ecologische en recreatieve functie met nog te ontwikkelen natuur- en parkgebieden in het winterbed.

Trade Port West is met name bedoeld voor de volgende typen bedrijvigheid:

- grootschalige en middelgrote maakindustrie;
- opslag, distributie en transport ondernemingen;
- distributie en transport ondernemingen met in hoofdzaak een (inter)nationale oriëntatie;
- aan ondernemingen gelieerde productontwikkeling, marketing, service, logistiek, administratie en management.

De structuurvisie beoogt voorts de realisatie van een ecologische verbinding tussen de Blerickse Heide en Zaarderheiken.

Toets plan

Aan de beleidsuitgangspunten zoals vermeld in de Ruimtelijke Structuurvisie wordt voldaan door het plangebied op het bestaande bedrijventerrein Trade Port West positioneel te bestemmen. Daarnaast is de beoogde ecologische verbinding in dit bestemmingsplan bestemd tot Natuur.

3.4.3 Structuurvisie Klavertje 4

Voor het plangebied Klavertje 4, dat een deel van de kern Venlo beslaat, heeft de gemeenteraad van Venlo een structuurvisie vastgesteld. Voor onderhavig plangebied geldt dat deze is bedoeld voor bedrijvigheid. Tevens is de groenzone gelegen tussen de recyclebedrijven en Scheuten aangewezen als primaire ecologische zone. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een passende bestemming van de aanwezige bedrijven in het plangebied. Dit is in lijn met de structuurvisie. Voorts is de ecologische zone bestemd tot Natuur.

3.4.4 Structuurvisie Sunrise Campus Trade Port West

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan heeft de gemeente Venlo de structuurvisie Sunrise Campus Trade Port West vastgesteld. De structuurvisie voorziet in de ontwikkeling van het plangebied als duurzaam bedrijventerrein voor primair zonne-energie.

Vanwege het stopzetten van de beoogde ontwikkeling, zoals neergelegd in de structuurvisie, is voorliggend bestemmingsplan opgesteld om toch over een actueel planologisch kader te kunnen beschikken.

3.4.5 Welstandsnota

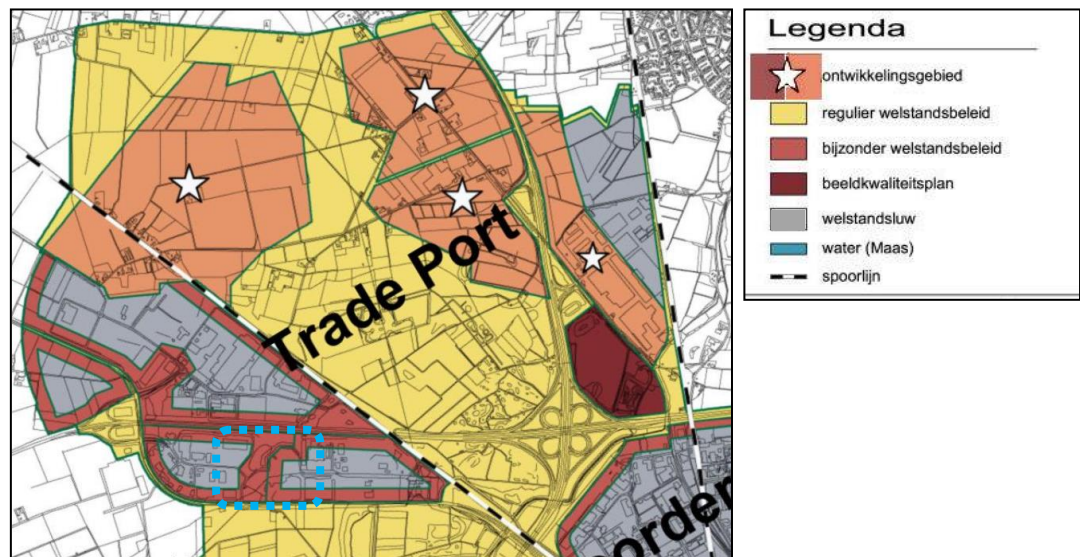
Het welstandsbeleid voor de gemeente Venlo is vastgelegd in de Welstandsnota (2004; een nieuwe Welstandsnota is in voorbereiding). In de Welstandsnota wordt gewerkt met welstandsniveaus. Aan het plangebied zijn de volgende aanduidingen toegekend:

1 Bijzonder

Hier gelden meer gedetailleerde criteria en een intensievere planbegeleiding. Het beleid is gericht op de bijzondere kwaliteiten van het gebied. Hier is vooral van belang dat het landschap niet wordt “opgeschrikt” door bebouwing die qua schaal, kleur en vorm een te opvallende inbreuk maakt op het landelijk karakter, tenzij er sprake is van zeer bijzondere architectuur, die gebruik maakt van de hoogteverschillen en uitzicht biedt op het fraaie landschap.

2 Welstandsluw

Het grootste deel van het plangebied is aangemerkt als welstandsluw. In welstandsluwe gebieden worden vergunningaanvraag (voor de activiteit bouwen) alleen getoetst op een beperkt aantal aspecten.



Uitsnede kaart welstandsniveaus uit Welstandsnota, waarbij met blauw het plangebied is gemarkeerd

Toets plan

Nieuwe ontwikkelingen zullen bij indiening van de bouwplannen moeten worden getoetst aan de Welstandsnota.

3.4.6 Integrale Natuurvisie regio Venlo 2005

‘Venlo; grenzeloos groen’. Onder dit motto werkt de gemeente Venlo sinds 1999 aan de verbetering van de groenstructuur in en om de stad. Geen incidentele aanpak, maar een structurele omslag met als doel meer en kwalitatief beter groen en betere kansen voor natuur, landschap en recreatie.

Ten behoeve van de economische ontwikkeling van de regio is ruimte nodig voor wonen, werken, infrastructuur, recreatie en toerisme. Al deze ontwikkelingen hebben een grote invloed op natuur en landschap in de regio. Door de aanleg van bedrijventerreinen, woonwijken en infrastructuur worden de natuurgebieden en waardevolle landschappen aangetast, waarbij mens en dier te maken krijgen met versnippering, geluidshinder of verstoring. Deze aantasting van de natuurwaarden is voor een deel onomkeerbaar en niet te vermijden. Om de natuur- en landschapswaarden te behouden zoekt de Integrale Natuurvisie afstemming tussen de 'groene' en de 'rode' functies.

In de Integrale Natuurvisie is een wensbeeld voor de natuur rond Venlo geschetst: de sectorale natuurvisie. Sectoraal omdat hierbij nog geen rekening is gehouden met de uiteenlopende ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Het wensbeeld is opgebouwd uit drie eenheden:

1. Bestaande natuurgebieden, kiezen voor versterken

Voor de bestaande natuurgebieden wordt gekozen voor het behouden en versterken van de huidige waarden; er wordt ingezet op kwaliteitsbehoud en -verbetering.

2. Nieuwe natuur vanuit bestaande plannen en beleid

De aangegeven uitbreiding van natuurgebieden en ecologische verbindingzones vloeit voort uit beleidsplannen van het Ministerie van LNV, Provincie Limburg, Waterschap Peel & Maasvallei, Kreise Viersen en Kleve. Daarnaast is ook de voorgenomen uitbreiding van natuur uit een aantal vastgestelde regionale plannen meegenomen.

3. Wensen van belanghebbende partijen

De derde categorie is voortgekomen uit gesprekken en workshops met een klankbord en projectgroep. Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Het Limburgs Landschap en Milieu-federatie Limburg hebben een aantal ecologische visies opgesteld voor regio Venlo. Deze visies zijn geïntegreerd in de sectorale natuurvisie.

De Integrale Natuurvisie legt vervolgens dit sectorale wensbeeld naast programma's en de projecten die de komende tijd worden uitgevoerd voor wonen, werken, verkeer, landbouw, waterbeheer en recreatie. Doel is te onderzoeken waar kansen en aandachtspunten liggen voor natuur bij de aanleg van wegen, bedrijventerreinen, woonwijken en de realisatie van waterprojecten. De Integrale Natuurvisie presenteert een toekomstbeeld waarin naast het perspectief van een samenhangende en goed functionerende ecologische of groenstructuur tegelijkertijd de relevante ruimtelijke en economische ontwikkelingen zijn meegenomen. Gebiedsgewijze streefbeelden laten zien hoe deze ontwikkelingen ingezet kunnen worden om de doelen voor natuur en groen te realiseren. Voor Trade Port West, en daarmee voor het plangebied, is het volgende streefbeeld van belang:

Kraijelheide - Koelbroek - Park Zaarderheiken



Streefbeeld Kraijelheide - Koelbroeke - Park Zaarderheiken

Het streefbeeld rond Trade Port West bestaat uit een samenhangend, halfopen landschap met loofbos, heide, graslanden, vennen, oude meanders en extensief beheerde landbouwgebieden. Dit streefbeeld wordt onder meer gerealiseerd door:

- ontwikkelen nieuw natuurgebied in het groene hart aansluitend aan trade port en bestaand natuurgebied Zaarderheiken. Ook de in en rond trade port gelegen ecologische verbindingszone sluit hierop aan. Het betreft hier een invulling van de natuur- en boscompensatie;
- ontwikkelen kantorenpark gecombineerd met hoogwaardig groen (is onderdeel van Trade Port);
- aanleg ecotunnels onder A67 en spoorlijn, in combinatie met ontsluiting van recreatief en woon- werkverkeer (fiets);
- de natuurkwaliteit van bestaande bossen verbeteren door bosomvorming, uitbreiding heide, grasland en ruigte;
- de ecologische samenhang versterken binnen en tussen deelgebieden.

Toets plan

Centraal door het plangebied loopt een groen/blauwe zone. Deze zone is door de provincie Limburg aangewezen als POG en blijft ook als zodanig ingericht. Het uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat het bestaande groen en water in het plangebied behouden blijven. Daarom zijn deze voorzien van een passende bestemming. De ecologische verbindingszone is bestemd als Natuur en overig structureel groen in het plangebied is bestemd als Groen. Waterlopen zijn bestemd tot Water. Binnen deze bestemmingen worden geen functies toegelaten die de groen- en waterstructuur kunnen aantasten.

3.4.7 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

Doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 (GVVP) is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo. De gemeente heeft de nota in directe samenhang met de Visie Venlo 2030 en de Ruimtelijke Structuurvisie ontwikkeld. Het GVVP dateert van 2005.

Het GVVP kent twee hoofdthema's: leefbaarheid en bereikbaarheid. Verkeersveiligheid komt ook aan de orde. Een concretisering van de thema's gebeurt onder andere met de volgende onderdelen:

- kwaliteit aan de stad geven door het bereikbaar houden van de economische centra en investeren in de leefbaarheid van woonbuurten en wijken;
- faciliteren van autoverkeer waar het kan, en geleiden waar het moet;
- faciliteren van goed bereikbare centra;
- ruimte voor de auto op autosnelwegen en hoofdontsluitingswegen;
- verkeersonveiligheid aanpakken door ruimte voor de fiets in en door woongebieden (ontflechten van hoofdroutes);
- investeren in bus naar station, werk, zorg- en onderwijslocaties.
- benutting (dynamisch) verkeersmanagement.

Hoofdwegenstructuur

Het GVVP geeft een wegenstructuur voor Venlo aan, met een stelsel van hoofdwegen (autosnelwegen en hoofdontsluitingswegen). De overige straten krijgen dan alleen nog met het eigen verkeer van wijk of buurt te maken en blijven daardoor rustig.



Uitsnede kaart hoofdwegenstructuur, waarbij met blauw het plangebied is gemarkeerd

De A67 en de A73 zijn aangewezen als hoofdwegennet autosnelwegen. Aan de zuidzijde van het plangebied is de Eindhovenseweg aangewezen als primaire hoofdontsluitingsweg. Aan de oostzijde de Venrayseweg. Secundaire ontsluiting vindt plaats via onder meer de Columbusweg.

Parkeren

Op bedrijventerrein Trade Port Oost zijn nauwelijks parkeerproblemen. Om een evenwicht te krijgen in de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen zijn bij de nieuwbouw van woningen, scholen, wijkgebouwen, kerken en bedrijven parkeernormen noodzakelijk. Voorzieningen moeten in de eigen parkeerbehoefte voorzien om te voorkomen dat er parkeeroverloop en parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat. Wat betreft de normering volgt de gemeente Venlo de normen als neergelegd in publicatie 182 van CROW.

Daarnaast moet op eigen terrein worden geparkeerd.

Op het gebied van parkeren zal de gemeente waar nodig het foutparkeren fysiek tegengaan door het plaatsen van paaltjes, bomen of hoge trottoirbanden.

Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer komt het GVVP ook met een hoofdstructuur. Het hoofdfietsnetwerk wordt zoveel mogelijk gescheiden van dat voor de auto. Behalve veiliger wordt fietsen zo ook aantrekkelijker.

Greenportlane

In de nabijheid van het plangebied wordt de Greenportlane aangelegd. Het doel van de Greenportlane is om de bestaande infrastructuur te verbeteren en te zorgen voor een adequate ontsluiting. Een studie naar de verkeerskundige ontsluiting wijst uit dat de huidige infrastructuur en de aansluitingen op de autosnelwegen niet berekend zijn op de nieuwe verkeersstromen. Daarom is een nieuwe hoofdontsluitingsweg nodig: de Greenportlane. De Greenportlane moet het hart van Greenport Venlo goed bereikbaar maken en houden. Ook zal de Greenportlane de lokale wegen en de omliggende woonkernen ontlasten van verkeer en zo de veiligheid en leefbaarheid verbeteren. Onderdeel van de Greenportlane is een nieuwe aansluiting op de A73 en een aanpassing op het gebied op de A67.

De voorbereidingen van het gebied Klavertje 4, hart van Greenport Venlo en Greenportlane krijgen steeds meer vorm. Het eerste deel van de Greenportlane is reeds geopend. Het eerste deel betreft het weggedeelte dat begint bij de rotonde op het terrein van Freshpark tot aan de ovonde (ovale rotonde) bij het zuidelijk deel van Tradeport Noord. Deze laatste ontsluit ook de tijdelijke parkeervoorziening van de Floriade.

Toets plan

De wegen in het plangebied hebben de bestemming Verkeer. Parkeren is binnen de diverse bestemmingen mogelijk, met uitzondering van in ieder geval de bestemming Groen.

Ten aanzien van parkeren moeten ontwikkelingen in de eigen parkeerbehoefte voorzien om te voorkomen dat er parkeeroverloop en parkeeroverlast voor de omgeving ontstaat. Parkeren moet dan ook op eigen terrein geschieden.

3.4.8 **Beleidsplan externe veiligheid Venlo 2012 – 2015**

Venlo heeft zich in de afgelopen decennia ontwikkeld tot een bloeiende economische gemeente. Veel bedrijven hebben zich gevestigd in de nabijheid van de logistieke hotspot die Venlo sinds de tweede helft van de 20e eeuw is geworden.

Voor 2030 wil Venlo nog meer innoveren en excelleren met als stuwende sectoren de logistiek, agribusiness en maakindustrie. Een sterke internationale oriëntatie is daarbij natuurlijk onontbeerlijk. Met daarnaast de ambitie om tot de top 10 van aantrekkelijkste woongemeenten in Nederland te behoren, wordt de komende jaren flink geïnvesteerd in het centrum waaronder de voltooiing van de Maasboulevard, Maaswaard en het Kazerne Kwartier. Echter, deze economische groei en ontwikkeling brengen externe veiligheid risico's met zich mee. Met het oog op de nagestreefde 'quality of life' is het van belang deze risico's zo veel mogelijk te beperken en te beheersen. Met het (operationele) beleidsplan EV Venlo en het daaraan gekoppelde uitvoeringsprogramma wordt vanuit een integrale benadering duidelijk hoe vanuit het thema externe veiligheid een bijdrage kan worden geleverd aan de gewenste ontwikkeling van Venlo.

Omdat een volledige risicoloze maatschappij niet bestaat, is de vraag welke risiconiveaus in Venlo acceptabel worden gevonden en welke niet. Hierop is in het beleidsplan een antwoord gegeven. Zo is ondermeer duidelijk gemaakt waar ruimte bestaat voor nieuwe risicovolle bedrijvigheid en wonen, onder welke veiligheid verhogende condities en hoe we zorgen voor een goede beheersbaarheid van bestaande en toekomstige externe veiligheidsrisico's. Ook worden oplossingsrichtingen aangegeven voor bestaande knelpunten.

Het beleidsplan heeft geen wettelijke basis, maar is wel door de gemeenteraad van Venlo vastgesteld, waardoor het een kader stellend beleidsstuk is. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen is aangegeven dat gemeenten die over een beleidsplan, met aandacht voor externe veiligheid beschikken, tot een lichtere invulling van de verantwoordingsplicht kunnen komen. Belangrijke afwegingen zijn immers al in het beleidsplan externe veiligheid gemaakt.

De afwegingen in het beleidsplan zijn gemaakt op de volgende hoofdlijnen:

- Venlo wil de risico's van het spoorwegemplacement reduceren om zodoende ruimte te geven aan de stad voor een duurzame ontwikkeling.
- Venlo wil nieuwe risicovolle bedrijven alleen situeren op geschikte locaties. Dit betekent dat
 - Nieuwe risicovolle bedrijven zoveel mogelijk aan de rand van de stad worden gesitueerd op speciaal daarvoor aangewezen bedrijventerreinen. Zo wordt ook voorkomen dat het transport van gevaarlijke stoffen door de stad kan toeneemen.
 - Nieuwe LPG-tankstations enkel langs provinciale en rijkswegen buiten de bebouwde kom of op bedrijventerreinen worden toegelaten.
- Venlo wil extra kwetsbare groepen niet in de nabijheid van risico's plaatsen. Venlo vindt het niet wenselijk dat objecten waarin verminderd zelfredzame personen verblijven nabij risicovolle activiteiten zijn gelegen.
- Venlo wil streven naar optimalisatie van beheersmaatregelen. Als ergens een calamiteit dreigt of aanwezig is, worden de hulpverleningsdiensten ingeschakeld. Deze calamiteit kan alleen bestreden worden als (1) de opkomsttijden en ontsluiting voldoende zijn; (2) er voldoende bluswater is, (3) de bestrijdingsplannen op orde zijn en (4) het crisisplan voldoende toepasbaar is.

- Venlo wil de zelfredzaamheid van haar inwoners vergroting door risicocommunicatie. Ten tijde van een ramp is het belangrijk dat de inwoners van Venlo weten wat ze moeten doen om zichzelf en anderen te helpen.

Dit beleidsplan is richtinggevend voor het kader in ruimtelijke plannen, het afgeven van milieuvergunningen voor risicobedrijven en het afgeven van bouwvergunningen. Deze kaders zijn afgestemd op de Strategische visie 2030 van Venlo en de lokale bestuurlijke visie op veiligheid. Uitgangspunt was een brede afweging op bestuurlijk niveau waar alle relevante elementen een plaats hebben gekregen: veiligheid, doelmatig ruimtegebruik, stadsontwikkeling potentieel en financiële argumenten.

4 Planbeschrijving

Onderhavig bestemmingsplan betreft een beheersplan. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Dit betekent dat in principe de huidige situatie geconserveerd wordt.

De actualisatie van dit bestemmingsplan is dan ook gericht op het toepassen van een moderne plansystematiek en het vertalen van het huidige gebruik naar een actueel bestemmingsplan. Daarnaast hebben ontwikkelingen binnen het plangebied plaats gevonden, waardoor de bestemmingsregelingen niet meer actueel zijn en aangepast dienen te worden.

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als bedrijventerrein.

In het noordwesten van het plangebied is het bedrijf Scheuten aanwezig, dat hier haar hoofdkantoor heeft gevestigd. In het zuidwestelijke deel van het plangebied is eveneens sprake van bedrijfsgebouwen van Scheuten. De aanwezige helihaven en helikopterstalling zijn volgens het geldende bestemmingsplan bestemd.

Tevens is het bedrijf Akarton BV hier gesitueerd. In het noordoostelijke deel van het plangebied zijn Janssen ijzer- en metaalrecycling BV, autodemontage Janssen BV en autohandel Wolters gevestigd.

Het zuidoostelijke deel van het plangebied is in gebruik door Geerlings VOF en Janho Recycling BV. Tevens is hier een gasdrukregel- en meetstation van Essent gesitueerd. De aanwezige bedrijven hebben thans milieucategorieën variërend van maximaal 2 tot maximaal milieucategorie 5, waarbij de zwaarste categorieën zijn gelegen in het zuidoostelijke deel van het plangebied.

Het middengebied van het bedrijventerrein bestaat uit waterpartijen, omgeven door groen. Deze groenzone vormt een ecologische verbindingszone tussen het groengebied ten noorden van Trade Port West en de Blerickse Heide ten zuiden van het plangebied. De groenzone scheidt de verschillende bedrijven in het plangebied.

De bestaande watergangen zijn in voorliggend bestemmingsplan bestemd tot Water. De gronden naast de watergangen zijn beschermd middels een dubbelbestemming Waterstaat – Watergang. Daarnaast is een in het plangebied voorkomende waterleiding beschermd via een dubbelbestemming.

Om duidelijkheid te verschaffen zijn de exacte bestemmingen en regels van dit plan nader verklaard in paragraaf 6.3.2 van deze toelichting.

5 Randvoorwaarden

5.1 Inleiding

Diverse elementen binnen en buiten het plangebied kunnen een eventuele randvoorwaarde vormen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan. Het betreffen voornamelijk milieutechnische aspecten, die in geval van een nieuwe ontwikkeling een onderzoek vergen. Binnen het plangebied zullen geen grootschalige ontwikkelingen plaatsvinden. Dit bestemmingsplan heeft dan ook een conserverend karakter.

5.2 Cultuurhistorische waarden

5.2.1 *Beleid*

5.2.1.1 Verdrag van Valletta (Malta)

In 1992 is het Verdrag van Valletta (Malta) door de landen van de EU, waaronder Nederland, ondertekend. Dit verdrag verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden *in situ*¹ bewaard moeten blijven. Dat wil zeggen, dat er naar gestreefd moet worden om de waarden op de locatie te behouden. Als dit niet mogelijk blijkt, bijvoorbeeld bij bouwplannen, dan moeten de waarden worden opgegraven en *ex situ*² worden bewaard. Het Verdrag van Valletta is doorvertaald in de Monumentenwet 1988, zoals deze gewijzigd is in september 2007. Sinds deze wijziging van september 2007 is de gemeente bevoegd gezag op het gebied van cultuurhistorie en archeologie.

5.2.1.2 Beleidsnota cultuurhistorie - Voortbouwen op Venlo's verleden 2007-2011

Het beleid aangaande de omgang met cultuurhistorische waarden en het verleden en de identiteit van de gemeente Venlo is vastgelegd in de Beleidsnota Cultuurhistorie - Voortbouwen op Venlo's verleden 2007-2011.

Het motto 'Voortbouwen op Venlo's verleden' hangt samen met het uitgangspunt 'behoud door ontwikkeling' uit de Rijksnota Belvédère. Gestreefd wordt naar meer integraliteit en een sterker richtinggevende rol voor de cultuurhistorische identiteit bij de inrichting van de ruimte. Het cultuurhistorisch erfgoed vormt de ruimtelijke drager voor nieuwe ontwikkelingen; deze voorzien in een nieuwe functie en geven een economische impuls. De centrale doelstelling van de Beleidsnota Cultuurhistorie is dan ook de Venlose cultuurhistorie te behouden door ontwikkeling en implementatie in ruimtelijke planvorming.

In de Nota Cultuurhistorie is voor de periode 2007-2011 een aantal beleidsdoelen gesteld voor het gebouwde erfgoed, het cultuurlandschap en archeologie. De beleidsdoelen die raken aan het op te stellen bestemmingsplan zijn: de verankering van bestaande inventarisaties, de herbestemming van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen, het opnemen van de samenhang en context van de verschillende cultuurhistorische elementen, het opnemen van het archeologisch beleid, het zichtbaar ma-

¹ in situ = in de bodem [bewaren].

² ex situ = uit de bodem [halen en ergens bewaren].

ken van het verleden in ontwikkelingsprojecten en de groeiende aandacht voor de naoorlogse periode en cultuurlandschappelijke waarden.

5.2.1.3 Erfgoedverordening Venlo 2010

In 2010 is de Erfgoedverordening voor de gemeente Venlo vastgesteld. De directe aanleiding voor de nieuwe Erfgoedverordening Venlo 2010 is de invoering van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Uitvoeringswet algemene bepalingen omgevingsrecht (Uitvoeringswet Wabo) op 1 oktober 2010. De inwerkingtreding van de Wabo maakte herziening van de Monumentenverordening Venlo noodzakelijk, omdat door de Wabo de juridische basis voor de bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed is gewijzigd.

In de Erfgoedverordening zijn voorschriften en regels met betrekking tot het cultuurhistorisch erfgoed (archeologie, cultuurlandschap en monumenten) vastgelegd. Ook de wettelijke taken van de gemeente Venlo met betrekking tot rijksmonumenten zijn in de erfgoedverordening nader uitgewerkt.

Verder zijn regels opgenomen over onder andere de aanwijzing van gemeentelijke monumenten en archeologische verwachtingsgebieden. Ook bevat de erfgoedverordening regels rondom het aanvragen van vergunningen voor het wijzigen van monumenten. De vergunning voor het wijzigen van monumenten maakt sinds 1 oktober deel uit van de nieuwe omgevingsvergunning.

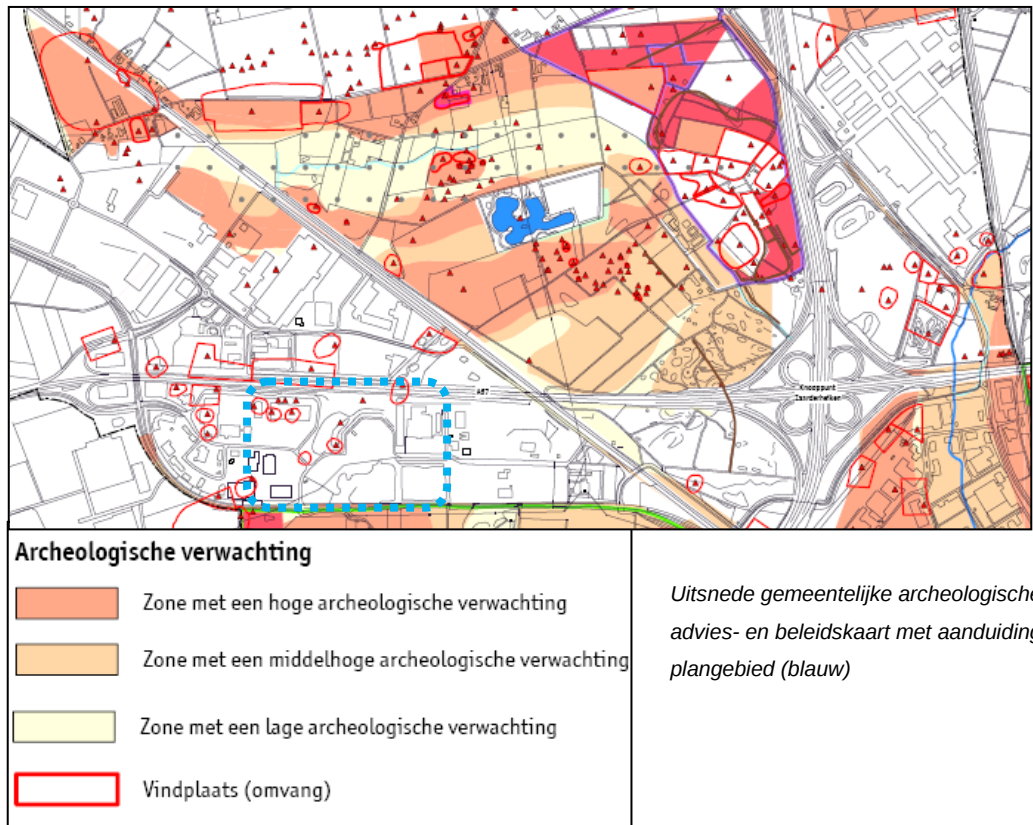
5.2.2 **Monumenten**

Binnen het plangebied bevinden zich geen monumenten.

5.2.3 **Archeologie**

Binnen het plangebied liggen geen archeologische monumenten. De archeologische advies- en beleidskaart van de gemeente laat zien dat binnen het plangebied de archeologische verwachtingswaarde niet aanwezig is (wit gebied). In de omgeving van het plangebied is de verwachtingswaarde divers laag dan wel (middel)hoog. Op de gemeentelijke archeologische advies- en beleidskaart zijn wel diverse vindplaatsen binnen het plangebied aangegeven. Bij de aanleg van het bedrijventerrein is de grond geroerd, er zijn dus enige vindplaatsen aangetroffen en onderzocht.

Momenteel wordt door de gemeente gewerkt aan een update van de Archeologische Beleidskaart Venlo die de versie uit 2007 zal vervangen. Daarbij zullen de vindplaatsen binnen de vrijgegeven (witte) gebieden niet meer op de Archeologische Beleidskaart (wel op de onderliggende kaartlagen) worden opgenomen. Formeel geldt voor de vindplaatsen (en hun contouren) een onderzoeksverplichting, vandaar dat het niet logisch is om deze vindplaatsen te handhaven binnen onderzochte en vrijgegeven gebieden. In de jaren 90 van de 20^e eeuw is door de RCE (toen nog ROB), op basis van een inventarisatie door RAAP, grootschalig onderzoek uitgevoerd d.m.v. proefsleuven en opgravingen binnen het bestemmingsplangebied. De gemeente beschouwt het gebied daarom, conform de nieuwe concept-beleidskaart, als onderzocht en vrijgegeven.



5.3 Milieu

5.3.1 Afval

Het beleid en planologisch kader ten aanzien van afval zijn in het kader van dit bestemmingsplan niet relevant. Het bestemmingsplan biedt wel ruimte aan afval- en recyclingbedrijven, die bij elkaar worden geclusterd.

5.3.2 Bodemkwaliteit

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient voor ontwikkelingen aangegeven te worden of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming (om aan te tonen dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening).

Onderhavig bestemmingsplan betreft een consoliderend bestemmingsplan, waar geen ontwikkelingen in worden voorzien. Voor zover ten behoeve van een aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen een bodemonderzoek noodzakelijk is, kan dat worden uitgevoerd in het kader van de procedure voor de omgevingsvergunning.

5.3.3 Ecologie

In de Flora- en faunawet is de soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn volledig geïmplementeerd. In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Dit betekent concreet dat in bestemmingsplannen geen mogelijkheden moeten worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen, waarvan op voorhand in redelijkheid kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend.

Daarnaast dient rekening gehouden te worden met gebiedsbescherming. Gebieden kunnen beschermd zijn doordat ze zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Vanaf begin oktober 2005 zijn hierin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden opgenomen als Natura 2000-gebieden. Een deel van het plangebied maakt deel uit van de POG. In dit bestemmingsplan is voor de delen, die van de POG onderdeel uitmaken, de bestemming Natuur opgenomen.

Voor beheersgerichte bestemmingsplannen, zoals dit bestemmingsplan, kan in het algemeen gesteld worden dat de uitvoerbaarheid in de meeste gevallen niet ter discussie zal staan. Zelfs indien beschermde soorten aanwezig zijn, mag worden aangenomen dat deze bij een voortzetting van het bestaande grondgebruik niet in hun voortbestaan zullen worden bedreigd.

Onderhavig bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarvan de haalbaarheid nog niet is aangetoond. Een onderzoek naar voorkomende flora en fauna is daarom niet noodzakelijk.

5.3.4 Energie

De gemeenteraad van Venlo heeft bepaald dat Venlo in 2030 klimaatneutraal moet zijn. Dat houdt in dat de hoeveelheid energie die gebruikt wordt, volledig wordt opgewekt door duurzame bronnen. Dit wordt het snelste bereikt door de gevraagde hoeveelheid energie zo veel mogelijk te verminderen, en het aanbod van duurzame energieopwekking te vergroten. Voor de gebouwde omgeving betekent dit dat gebouwen en gebieden moeten worden ontwikkeld die zo min mogelijk energie gebruiken (goed isoleren), en die voor hun energievoorziening zo veel mogelijk afhankelijk zijn van duurzaam opgewekte energie (zonne-energie, warmte-koude-opslag, aardwarmte, windmolens etc). In het gemeentelijke klimaatprogramma 2009-2012 is -met het doel van klimaatneutraliteit in 2030 - voor bedrijfsterreinen een ambitie opgenomen van 3% energiebesparing per jaar tot 2012.

De totale hoeveelheid energie die bedrijven in Venlo gebruiken, is bekend. Bij het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen komt er alleen maar energiebehoefte bij. Een nog te vestigen bedrijf kan niet bezuinigen op iets wat er nog niet is. Juist bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen en de nieuwsvestiging van bedrijven is het daarom essentieel dat maximaal wordt ingezet op energiezuinigheid en opwekken van duurzame energie, om uiteindelijk aan de doelstelling voor het geheel aan bedrijven in Venlo te kunnen voldoen.

Het is essentieel om ten aanzien van energieprestatie veel verder te gaan dan de wettelijke eisen. Niet alleen levert dit een belangrijke bijdrage aan de gemeentelijke, provinciale, landelijke en mondiale klimaatdoelen, maar het is ook goed voor de portemonnee van de ondernemer. Door te investeren in duurzame energie, kunnen ondernemers economische risico's verminderen of uitsluiten. Het is zaak om nu al rekening te houden met die doelen, daarbij dus verder te gaan dan de huidige wettelijke eisen: anders moeten we over een paar jaar al weer aanpassingen gaan verrichten om de doelen te bereiken. Bovendien profiteert de branche van extra werk, het is goed voor ons imago, wat verder bijdraagt aan de brede doelen van onze stad.

Maar vanuit ruimtelijk perspectief is het ook essentieel om te investeren in duurzame energie en daarvoor ruimte te reserveren: de klimaatverandering is een gegeven, en heeft gevolgen voor de gebouwde omgeving. De snelheid van klimaatverandering kunnen we beïnvloeden door bij het ontwerp van gebieden rekening te houden met een zo laag mogelijk energiegebruik (en daardoor zo laag mogelijke uitstoot van broeikasgassen) en optimale (ruimtelijke) mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie. Ook op de effecten van klimaatverandering (meer langere droogte, heftigere regenbuien, hogere temperaturen) kunnen we inspelen door ruimtelijke ontwerp zo te ontwerpen dat de gebouwde omgeving deze affecten aankan, of (bijvoorbeeld in geval van hitte) tegengaat door bijvoorbeeld extra groen, beschaduwing etc.

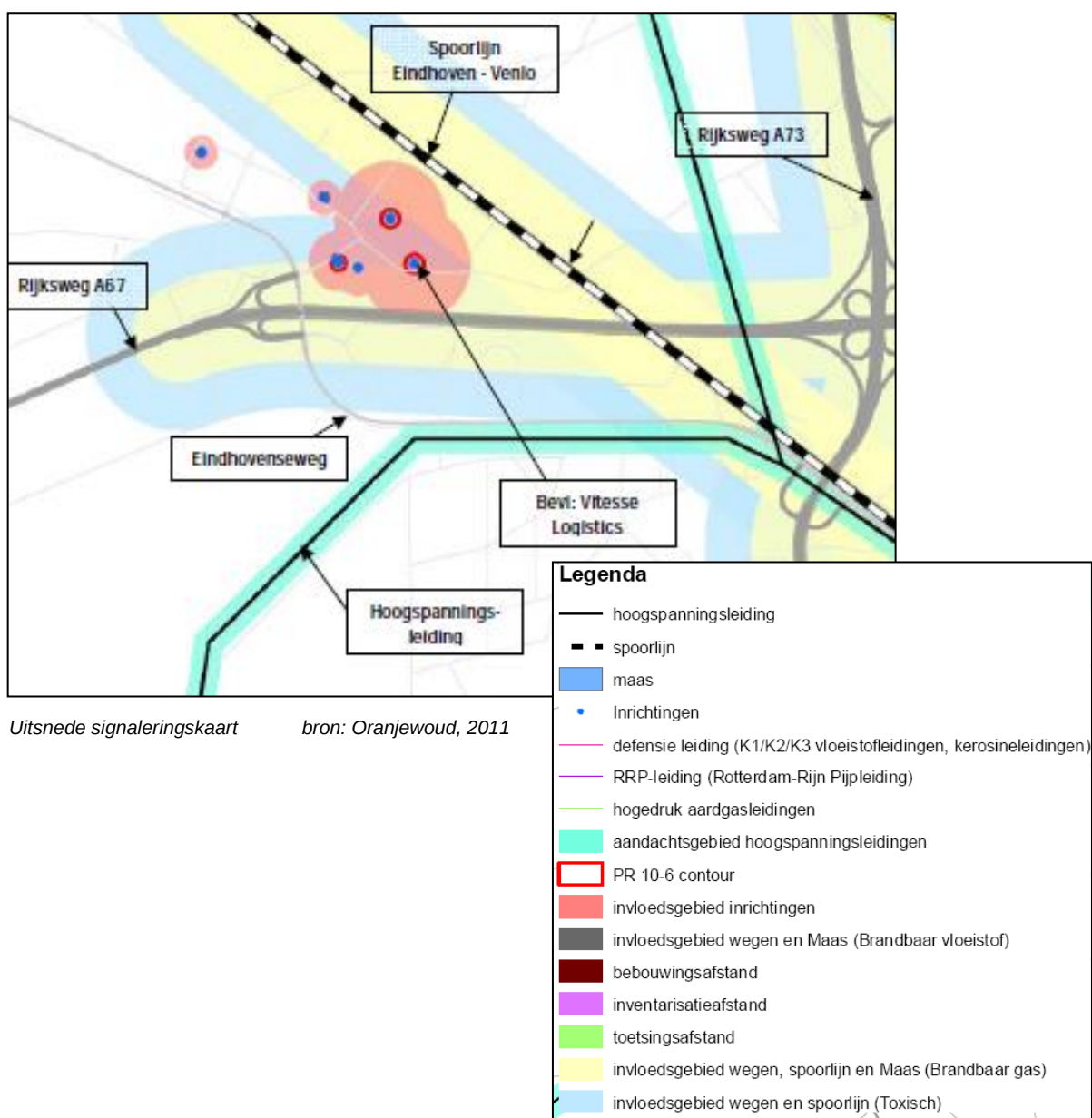
De doelen voor energie raken niet alleen aan het ontwerp van gebouwen (daken bijvoorbeeld geschikt maken voor zonnepanelen - in gebouw ruimte houden voor warmtewisselaar etc.) , maar raken het gehele ruimtelijke ontwerp van het plan; om optimaal gebruik te maken van de energie van de zon, is de verkaveling en oriëntatie op de zon van groot belang. Ook moet in het plan rekening worden gehouden met ruimte om de duurzame energievoorziening te kunnen faciliteren, bijvoorbeeld ruimte voor bronnen warmte-koude-opslag; voldoende ruimte voor een warmte-leidingnetwerk, plaats voor een windmolen etc.

Onderhavig bestemmingsplan is conserverend van aard, er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het aspect energie is daarom niet direct van belang voor dit bestemmingsplan. Wanneer er nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt moet wel rekening gehouden worden met het beleid van de gemeente Venlo omtrent energie en klimaatneutraal bouwen.

5.3.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor personen die niet bij de activiteit zijn betrokken in de omgeving van die activiteit. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Een onderscheid valt te maken in risico's verbonden aan enerzijds "risicovolle inrichtingen", waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt, en anderzijds het "vervoer van gevaarlijke stoffen" via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen.

Bij ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met het aspect externe veiligheid. Daartoe moeten de risico's voor de bevolking, die verbonden zijn aan gevaar veroorzakende activiteiten (bestaand en nieuw), in beeld worden gebracht. Volgens het huidige beleid gebeurt dat door de effecten van bepaalde mogelijke ongevallen te berekenen en uit te drukken in de kans op (aantallen) doden.



De gemeente beschikt over een actuele belemmeringenkaart voor externe veiligheid, zie bovenstaande figuur. De belemmeringenkaart externe veiligheid van de gemeente laat zien dat langs de A67, de A73 en de spoorlijn invloedsgebieden liggen van vervoer van brandbare gassen (geel) en van giftige stoffen (blauw). Daarnaast lopen ten zuiden van het plangebied aandachtsgebieden van hoogspanningsleidingen en bevinden zich ten noorden van het plangebied enkele bedrijven welke een 10^{-6} risicocontour hebben (rode lijn). De rode vlakken geven bij deze bedrijven de invloedsgebieden per bedrijf aan. Voor het overige gemeentelijke beleid ten aanzien van externe veiligheid wordt verwezen naar paragraaf 3.4 van dit bestemmingsplan.

Toetsingskader

Het toetsingskader wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRvgs).

In het externe veiligheidsbeleid zijn twee begrippen van groot belang:

1. het plaatsgebonden risico (PR)
2. het groepsrisico (GR)

In Nederland heeft de overheid bepaald dat het *plaatsgebonden risico* in principe nergens groter mag zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Met andere woorden: de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een bedrijfs- of transportongeval, mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar.).

Voor zowel risicovolle inrichtingen als voor de vervoersassen geldt dat er geen PR knelpunten zijn geconstateerd, omdat de bestaande kwetsbare objecten buiten de PR 10^{-6} contouren liggen. Ook zijn er geen latente saneringssituaties geconstateerd, omdat het plan geen nieuwe kwetsbare objecten mogelijk maakt.

Nieuwe risicovolle inrichtingen zijn uitgesloten, evenals nieuwe kwetsbare objecten. Op basis van de huidige inzichten worden voor het PR geen knelpunten verwacht. De PR-contouren zijn in dit bestemmingsplan vastgelegd.

Het *groepsrisico* is de kans per jaar dat een groep mensen van een bepaalde grootte tegelijk slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico is dus een maat voor de maatschappelijke ontwrichting die ontstaat door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico is in de wet een oriënterende waarde vastgelegd. Deze oriënterende waarde is geen grenswaarde maar dient als richtwaarde.

Verantwoording groepsrisico

Bij de verantwoording van het groepsrisico (GR) is niet alleen de hoogte en/of een eventuele toename van het GR van belang. Ook de volgende aspecten dienen hierbij betrokken te worden:

- mogelijkheden tot zelfredzaamheid van de personen in de omgeving van de risicobron;
- mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp;
- mogelijke alternatieven (voor het ruimtelijk plan);
- mogelijkheden tot risicoreductie.

Uit bovenstaande blijkt dat het aantal personen welke zich in het plangebied bevinden een essentiële factor zijn in de berekening van het groepsrisico. Daarom is het noodzakelijk dit nader te bekijken. De Veiligheidsregio heeft hierbij een wettelijke advies-taak.

In het plangebied zijn voornamelijk zelfredzame personen aanwezig en dit zal niet wijzigen naar aanleiding van dit bestemmingsplan. Omdat dit bestemmingsplan een actualisatie is van de huidige situatie en er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, zal de populatiedichtheid niet veranderen.

Voor het plangebied zijn de volgende risicobronnen relevant:

- 2 snelwegen, de A73 en de A67 en
- het doorgaand spoor Eindhoven-Venlo.

Rijkswegen A73 en A67

Uit de update 2011 quickscan en QRA externe veiligheid Glas & energie Campus Venlo van maart 2011 volgt dat de A73 wel moet worden meegenomen bij de invulling van de verantwoordingsplicht, maar dat het plangebied ten minste 1.600 meter van de A73 afligt. Het invloedsgebied van het scenario toxische gassen overlapt het plangebied waardoor de A73 een relevante risicobron is. Maar uit ervaring is bekend dat ruimtelijke ontwikkelingen op deze afstanden geen enkele invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico.

Het plangebied ligt direct aan de A67 (circa 40 meter). Daarmee valt het plangebied binnen het invloedsgebied van alle scenario's vervoer gevaarlijke stoffen. De A67 heeft een veiligheidszone van 22 meter en een plasbrandaandachtsgebied van 30 meter. Naast de A67 ligt een groenstrook, deze is breder dan de voorgenoemde afstanden en legt daardoor ruimtelijk geen beperkingen op. Voor het groepsrisico van de A67 is een berekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het groepsrisico lager is dan de oriëntatiewaarde.

Doorgaand spoor Eindhoven-Venlo

Het plangebied ligt op een afstand van circa 500 meter van de spoorlijn Eindhoven-Venlo. Uit landelijk verzamelde gegevens blijkt dat ruimtelijke ontwikkelingen buiten 500 meter geen invloed hebben op de hoogte van het groepsrisico.

Afwegingen

Advies Veiligheidsregio (VR) 8 november 2012

De VR stelt dat het plangebied Trade Port West, aanvulling oorspronkelijk was bedoeld voor ontwikkeling van de Sunrise campus, maar dat recent is besloten af te zien van deze ontwikkeling waardoor het plangebied nu geen actueel bestemmingsplan meer heeft. De VR constateert dat een deel van het plangebied bebouwd is en voor de ruimtelijke procedure verwijzen ze naar het advies van 29 september 2011.

Verder adviseert de VR de ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen aan het beleidsplan externe veiligheid Venlo 2012-2015. Daarnaast adviseert de VR om de impact van een incident met gevaarlijke stoffen inzichtelijk te maken met de impacttool.

Reactie; het voorliggende plangebied betreft een beheersplan, er worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, de huidige situatie wordt geconserveerd. Impacttool-berekeningen kunnen aan een bestaande situatie niet veel toevoegen.

Advies veiligheidsregio (VR) 29 september 2011

In dit advies werd er nog vanuit gegaan dat in het plangebied kantoor, onderzoek en productiefaciliteiten (Sunrise Campus) gerealiseerd gaan worden.

Groepsrisico; het groepsrisico wordt bepaald door het vervoer gevaarlijke stoffen over de A67, maar de oriënterende waarde wordt niet overschreden. Het advies m.b.t de reductie van het groepsrisico is om objecten met hoge personendichtheden zo ver mogelijk van de A67 situeren. *Reactie;* advies is achterhaald door de tijd, omdat de Sunrise campus ontwikkeling niet wordt gerealiseerd. Het voorliggende bestemmingsplan maakt verder geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Vergroten mogelijkheden incidentbestrijding; door voldoende bluswatervoorzieningen rondom de A67 en het plangebied te realiseren, en de bereikbaarheid van het plangebied te borgen. *Reactie*; geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk in het plangebied. Zie vorige reactie groepsrisico.

Vergroten zelfredzaamheid; door maatregelen aan bouwwerken, het uitsluiten van (extra)kwetsbare groepen en het zoneren van grote personendichtheden wordt de zelfredzaamheid vergroot. *Reactie*; het uitsluiten van de extra kwetsbare objecten is opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Het voorliggende bestemmingsplan maakt verder geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk.

Restrisico

Het restrisico kan worden omschreven als het aantal dodelijke slachtoffers dat in geval van een ramp kan vallen. Factoren die hierbij een rol spelen zijn bijvoorbeeld de genomen bouwkundige maatregelen, de hulpverleningscapaciteit en de ontsluitingsroutes naar het rampgebied. Het restrisico in het plangebied zal door het conserverende karakter van het bestemmingsplan niet toenemen, maar is wel aanwezig. De kans dat een incident met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is erg klein, maar het effect hiervan kan aanzienlijk zijn. Door te besluiten dat het groepsrisico voor het bestemmingsplan Trade Port west, aanvulling verantwoord wordt geacht, aanvaardt het college dit restrisico.

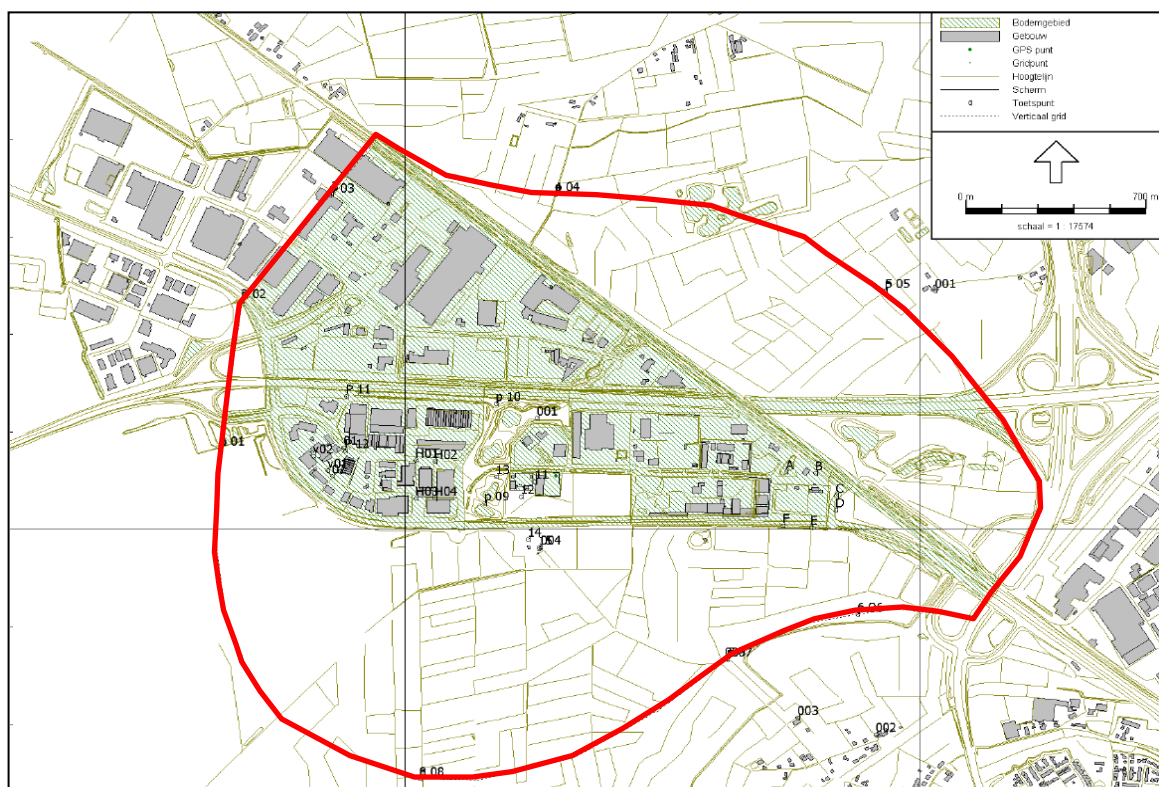
Conclusie

Omdat dit bestemmingsplan een beheersend karakter heeft en enkel de actuele situatie vastlegt, zijn geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Het groepsrisico van de relevante risicobron (de A67) is beneden de oriënterende waarde. Het bestemmingsplan Trade Port West, aanvulling is daarmee vanuit het oogpunt van externe veiligheid in voldoende mate verantwoord.

5.3.6 Geluid

De mate waarin het geluid veroorzaakt door het (spoor)wegverkeer of industrie het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder (Wgh). Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Ten aanzien van spoorwegverkeer mag de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet worden overschreden. In het geval van industrielawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor)wegen op een bepaalde afstand van geluidsgevoelige functies.

Het plangebied is gelegen op het industrieterrein Trade Port West. Dit is een geluidgezoneerd industrieterrein in het kader van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de gezamenlijke geluidsbelasting van de bedrijven die op het terrein zijn gelegen, op de zonegrens van de geluidszone, niet meer bedragen dan een etmaalwaarde van 50 dB(A). Navolgende afbeelding geeft de geluidzone weer.



Geluidzone behorend bij het gezoneerd industrieterrein Trade Port West

De gemeente Venlo heeft een digitaal zonebeheermodel om bij te houden wat de totale geluidbelasting op de zone is. Zodoende kan worden voorkomen dat de grenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De zone is dermate ruim van opzet dat nieuwe bedrijfsactiviteiten tot nu toe probleemloos kunnen worden ingepast.

Met onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. De geluidcontour wordt als gevolg van dit bestemmingsplan niet aangepast. Het aspect geluidhinder vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief.

5.3.7 Hinderlijke bedrijvigheid

Afgezien van geluidsoverlast kunnen bedrijven ook hinder veroorzaken door stank, explosiegevaar en stof. Aangezien er binnen het plangebied geen nieuwe gevoelige functies komen, is het niet te verwachten dat bedrijvigheid in het plangebied een belemmering vormt voor dit bestemmingsplan. Bovendien mogen nieuwe bedrijven die zich vestigen op het bedrijventerrein, geen nieuwe hinder veroorzaken voor gevoelige functies in de omgeving van dat bedrijf. Dat houdt in dat nieuwe bedrijven moeten voldoen aan de ter plaatse toegestane milieucategorie, wat betekent dat zij geen onevenredige hinder veroorzaken. Hiertoe wordt in de regels van het bestemmingsplan gewerkt met de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Op de verbeelding van dit bestemmingsplan zijn binnen de bestemming Bedrijventerrein per gebied de maximale milieucategorieën aangeduid.

5.3.8 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit uit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld.

Nederland kan in 2010 niet overal voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide, waardoor de realisatie van grote ruimtelijke ontwikkelingen onder druk staat. Het doel van de Wet luchtkwaliteit is het verbeteren van de luchtkwaliteit, zodat in 2015 aan de Europese eisen wordt voldaan en huidige belemmeringen voor gewenste ontwikkelingen zoveel mogelijk worden weggenomen. De kern van de Wet is het 'Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit' (NSL). Dit instrument wordt door de Rijksoverheid gecoördineerd en bevat de ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit 'in betekenende mate' verslechteren en maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde, tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Tot 2009 ligt de grens van 'niet in betekenende mate' volgens de gelijknamige AMvB bij 1% van de grenswaarde van een stof. Voor fijn stof en stikstofdioxide betekent dit een maximale toename van 0,4 µg/m³. Hiervan is volgens de ministeriële regeling 'niet in betekenende mate' sprake bij de realisatie van 500 woningen, met 1 ontsluitingsweg.

Dit laat onverlet dat burgers voldoende beschermd moeten worden tegen (tijdelijke) te hoge concentraties. Hiervoor is het noodzakelijk dat de luchtkwaliteit wordt betrokken in de afweging of er sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. Dit betekent dat de luchtkwaliteit 'schoon' genoeg moet zijn voor de functie die daar wordt toegelaten.

Binnen het plangebied worden bovendien geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk.

5.3.9 Waterparagraaf

Nationaal Waterplan

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen.

Het plangebied ligt in het gebied 'Hoog Nederland'. Hoog Nederland omvat grofweg de zandgronden van Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht, Noord-Brabant en Limburg. De belangrijkste wateropgaven voor dit gebied zijn watertekort, grondwater, wateroverlast en grondwaterkwaliteit.

Waterschapsbeleid (Waterschap Peel en Maasvallei)

Het plangebied valt binnen het beheersgebied van waterschap Peel en Maasvallei. Het waterschap Peel en Maasvallei heeft een waterbeheersplan opgesteld: Integraal Waterbeheerplan Peel- en Maasvallei 2004-2008. In dit plan staan de door het waterschap gestelde doelen met betrekking tot het beheer van het watersysteem beschreven. Deze zijn:
het aanleggen, onderhouden en beheren van de waterhuishoudkundige infrastructuur.
het zorgen voor gezonde en herstelde watersystemen.

Daarnaast heeft het waterschap het Praktisch handboek watertoets (26 oktober 2005) opgesteld. Hierin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met water in ruimtelijke plannen. De volgende werkwijze wordt gehanteerd:



Op deze wijze wil het waterschap in een vroeg stadium betrokken zijn bij ruimtelijke planvorming en snel en efficiënt werken.

Het onderhavige bestemmingsplan bestemt oppervlaktewater als Water. Daarnaast zijn er diverse bestemmingen waarin 'water' in de bestemmingsomschrijving is opgenomen. Daar waar het gaat om primaire en secundaire watergangen van het waterschap is een beschermingszone ingesteld. In het plangebied is tevens een relevante waterleiding aanwezig. Deze zal worden beschermd middels dit bestemmingsplan.

Integraal Waterplan Venlo

Het Integraal Waterplan Venlo uit 2005 is het hoofdrapport van het gemeentelijk waterbeleid tot 2016. In het voorgestelde beleid gaat het om meer dan alleen mooi of aantrekkelijk willen zijn. Naast schoonheid en aantrekkelijkheid, waar Venlo aan hecht, gaat het in het waterbeleid ook om ecologische waarden, waterkwaliteit en het voorkomen en oplossen van wateroverlast. Zo zijn beken en stadsvijvers middelen bij uitstek om plotselinge, grote hoeveelheden regenwater op te vangen en eventueel tijdelijk te bergen om het dan af te voeren of in de bodem te laten infiltreren. Het stads-waterbeleid heeft dan ook gevolgen voor onder meer rioolsystemen.

Het Integrale Waterplan van de gemeente Venlo onderscheidt vijf sporen voor de vaststelling van de ambitieniveaus ofwel vijf verschillende aspecten van het watersysteem:

1. Lang vasthouden, langzaam afvoeren;
2. Schoon maken, schoon houden;
3. Zichtbaar en aantrekkelijk, functioneel;
4. Hemelwater als duurzame bron;
5. Proces en zorg.

Bij elk ambitieniveau passen voor elk stroomgebied maatregelen. Binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan ligt geen stroomgebied. Toch dient bij nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied wel degelijk rekening te worden gehouden met deze vijf sporen.

Gemeentelijk Rioleringsplan

In het vastgestelde gemeentelijk rioleringsplan geeft de gemeente Venlo niet alleen aan hoe invulling wordt gegeven aan de zorgplicht voor het afvalwater, maar ook wordt aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de nieuwe zorgplicht voor het hemelwater en grondwater. In dit GRP+ worden een zeven doelen geformuleerd, waarlangs de afval-, hemel- en grondwatertaken worden omschreven.

1. Inzamelen en transporteren van afvalwater;
2. Regenwater gecontroleerd afvoeren;
3. Verbeteren van de oppervlaktewaterkwaliteit;
4. Voorkomen van (grond)wateroverlast;
5. Voorkomen van andere vormen van overlast;
6. Doelmatig beheer en onderhoud;
7. Bewustwording duurzaam waterbeheer.

De relatie met de ruimtelijke ordening is voornamelijk gelegen in de omgang met hemelwater. Voor nieuwe ontwikkelingen en uitbreidingen geldt dat deze op een water-neutrale wijze dienen te worden gerealiseerd. Kort gezegd dient hiertoe het hemelwater zoveel mogelijk ter plaatse (waar het valt) te worden geborgen en zoveel mogelijk in de bodem te worden geïnfiltreerd.

Situatie plangebied

Bij nieuwe ontwikkelingen streeft de gemeente Venlo naar het afkoppelen van de hemelwaterafvoer, waarbij zoveel mogelijk water in of nabij het plangebied wordt geïnfiltreerd. De benodigde ruimte voor infiltratievoorzieningen hangt af van het aandeel verhard oppervlak, het aantal en de omvang van de (woon)bebouwing, de grondwaterstand en de doorlatendheid van de bodem. De afvoer van hemelwater naar infiltratievoorzieningen vindt bij voorkeur bovengronds plaats.

Met dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De omgang met hemelwater voor uitbreiding van bestaande bebouwing en verharding verandert niet. Er hoeft daarom geen extra voorzieningen worden gerealiseerd. Wanneer er wel sprake is van nieuwe ontwikkelingen en toename van bebouwing en het verhard oppervlak moet waterberging en waterinfiltratie mogelijk gemaakt worden.

6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

6.1.1 Algemeen

Een bestemmingsplan regelt bouw- en gebruiksmogelijkheden voor een bepaald gebied. Het onderhavige bestemmingsplan betreft een beheersplan, waarin geen grote, nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Wel kunnen er kleinere veranderingen zijn in de bouw- en gebruiksmogelijkheden. In deze paragraaf wordt het juridische deel van het bestemmingsplan, te weten de verbeelding en de regels, toegelicht. Allereerst wordt ingegaan op wat algemene uitgangspunten bij het opstellen van het plan.

6.1.2 Uitgangspunten

Wettelijk kader

Het wettelijk kader vormt de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Zo kan op basis van de regels van het bestemmingsplan worden afgeweken. Ook gaat het bestemmingsplan uit van Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008.

Handboek bestemmingsplannen gemeente Venlo

In het kader van de actualisering van de bestemmingsplannen heeft de gemeente Venlo een “Handboek opstellen bestemmingsplannen Gemeente Venlo 2010” (Handboek Bestemmingsplannen) ontwikkeld. Met dit handboek beoogt de gemeente eenduidig voor te schrijven waaraan een nieuw te maken bestemmingsplan moet voldoen. Nieuwe bestemmingsplannen dienen kwalitatief gelijkwaardig te zijn en uniform in aanpak, uitvoering, uitwisseling van gegevens en raadpleging daarvan. Het Handboek verwijst naar en maakt gebruik van regels die uitgewerkt zijn in een aantal normen en standaarden.

6.1.3 Planonderdelen

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Verbeelding

Op de verbeelding hebben alle gronden in het plangebied een bestemming gekregen. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Een deel van de informatie op de verbeelding heeft juridisch gezien geen enkele betekenis in het kader van dit bestemmingsplan en is uitsluitend op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van die kaart (bijvoorbeeld topografische gegevens). Deze zijn weergegeven bij de verklaring.

Regels

De regels leggen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing vast.

De regels van het bestemmingsplan bestaan, conform de SVBP2008, uit vier hoofdstukken: inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels, en de overgangs- en slotregels.

6.2 Inleidende regels

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Voor sommige begrippen worden in de SVBP 2008 omschrijvingen gegeven. Deze zijn overgenomen.

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen, wordt in de “wijze van meten” uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden. Ook voor de “wijze van meten” worden in de SVBP2008 richtlijnen gegeven.

6.3 Bestemmingsregels

6.3.1 Algemeen

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat het gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het bouwen en milieu heeft verleend.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- 1 Bestemmingsomschrijving;
- 2 Bouwregels;
- 3 Nadere eisen;
- 4 Afwijken van de bouwregels;
- 5 Specifieke gebruiksregels;
- 6 Afwijken van de gebruiksregels;
- 7 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- 8 Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- 9 Wijzigingsbevoegdheid;
- 10 Specifieke procedureregels.

Niet alle onderdelen komen bij elke bestemming voor. Van de meest gebruikte onderdelen volgt hieronder een korte toelichting.

Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving wordt een omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie(s) worden als eerste genoemd. Indien van toepassing, worden ook de aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid kan worden aangegeven door de woorden “met daaraan ondergeschikt”. De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie binnen de betreffende bestemming.

De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel maar bevat, met het oog op de raadpleegbaarheid, ook inrichtingsaspecten. Zo kan er worden bepaald dat de betreffende gronden zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van de toegestane functies. Daarnaast kan in de bestemmingsomschrijving worden aangegeven dat het behoud van bepaalde karakteristieken of waarden wordt nagestreefd. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan cultuurhistorische waarden.

Bouwregels

In de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels weergegeven. Hierbij wordt in ieder geval een onderscheid gemaakt tussen de regeling van (hoofd)gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde en daar waar van toepassing ook tussen hoofdgebouwen en aanbouwen, uitbouwen en bijgebouwen.

Nadere eisen

Nadere eisen kunnen worden gesteld ten behoeve van bepaalde doorgaans kwalitatief omschreven criteria, zoals een goede woonsituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. De nadere eisenregeling biedt de mogelijkheid om in concrete situaties in het kader van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen sturend op te treden door het opnemen van nadere eisen in de omgevingsvergunning. Nadere eisen kunnen alleen worden gesteld als er in de regels ook een primaire eis wordt gesteld. De nadere eisen moeten verband houden met deze eis. De nadere eisenregeling hoeft niet in alle bestemmingen te worden geregeld.

Afwijken van de bouwregels

Door het opnemen van een afwijkingsregeling bestaat de mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Deze afwijkingen zijn niet bedoeld voor afwijkingen van de bouwregels, waarvan de verwachting is, dat ze veelal kunnen worden verleend. In dat geval zijn de bouwregels hierop aangepast. Voor elke afwijking wordt aangegeven waarvan bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken, de maximale afwijking die met een omgevingsvergunning kan worden verleend en meestal de situaties of voorwaarden waaronder een omgevingsvergunning wordt verleend.

Het gaat hier om afwijkingsbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Indien afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

Specifieke gebruiksregels

In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het verboden gronden te gebruiken op een manier die in strijd is met het bestemmingsplan. In specifieke gebruiksregels kunnen bepaalde functies nog expliciet worden genoemd als zijnde verboden gebruik.

Afwijken van de gebruiksregels

Bij omgevingsvergunning kan van de gebruiksregels in het plan worden afgeweken ten behoeve van een concrete vorm van grondgebruik. Dit mag echter niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen dat wel een omgevingsvergunning kan worden verleend ten behoeve van functies die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies, maar dat via afwijking geen “nieuwe” functies kunnen worden toegestaan. De afwijking dient te zien op kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ruimtelijke ingrepen dienen te worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid of bestemmingsplanherziening.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Door het opnemen van bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden kunnen specifieke inrichtingsactiviteiten aan een omgevingsvergunning worden verbonden. Onder deze inrichtingsactiviteiten valt niet het bouwen en het gebruiken. Dergelijke bepalingen worden opgenomen om extra bescherming aan een specifieke waarde van de bestemming te bieden, zoals landschappelijke of natuurlijke waarden, ecologische waarden of de groen- en/of waterstructuur. Bepalingen met betrekking tot het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden kunnen in specifieke en bijzondere situaties worden opgenomen in verband met bijvoorbeeld het verwijderen van waardevolle boombeplanting.

Wijzigingsbevoegdheid

Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen (binnenplanse wijziging). In de meeste gevallen zal het gaan om het wijzigen van de op een perceel gelegde bestemming, maar deze wijziging kan eventueel ook gebruikt worden om de bouwmogelijkheden op een perceel te wijzigen.

Het gaat hier om wijzigingsbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Indien wijzigingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

6.3.2 De bestemmingen

Bedrijventerrein

De belangrijkste bestemming van dit plan is de bestemming Bedrijventerrein. Dit bedrijventerrein maakt onderdeel uit van het grotere bedrijventerrein, Trade Park Oost-West. Het gaat om een gezoneerd industrieterrein. Zoneringsplichtige bedrijven (“grote lawaaimakers”) zijn op dit gedeelte van het bedrijventerrein echter uitgesloten. Risicovolle bedrijven worden eveneens uitgesloten, voor zover zij niet al aanwezig zijn in het plangebied.

Op de gronden die zijn bestemd voor Bedrijventerrein zijn verschillende bedrijfscategorieën aangeduid. De gronden zijn ter plaatse van de aanduidingen bestemd voor

bedrijven tot en met categorie 4 of bedrijven tot en met categorie 5. Daarnaast zijn de recyclebedrijven specifiek bestemd. Voor alle categorieën geldt de uitzondering dat geen geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen mogen worden opgericht.

Daarnaast mogen de gronden worden gebruikt voor waterhuishoudkundige doeleinden, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen, groen- en parkeervoorzieningen.

Gebouwen mogen alleen binnen het bouwvlak worden opgericht. De maximale bouwhoogte is op de verbeelding opgenomen. Het maximale bebouwingspercentage bedraagt 60%. Daarnaast zijn enkele specifieke stedenbouwkundige eisen in de regels verwerkt. Deze hebben met name betrekking op de situering van gebouwen. De regels bevatten afwijkingsmogelijkheden ten aanzien van het bebouwingspercentage en de bouwhoogtes.

Op de verbeelding zijn voorts de bij Scheuten behorende helihaven en helikopterstalling aangeduid. Uitsluitend op de aangegeven plaats mogen deze bedrijfsgebonden voorzieningen aanwezig zijn. De juridische regeling is overgenomen uit het voor dat gebied geldende bestemmingsplan.

Groen

Structureel groen, niet zijnde natuur, heeft de bestemming 'Groen' gekregen. Binnen de bestemming 'Groen' zijn ook waterpartijen, speelvoorzieningen en dergelijke mogelijk. Er zijn slechts zeer beperkte bouwmogelijkheden, alleen ten behoeve van bebouwing voor algemeen nut.

Natuur

De bestemming 'Natuur' is toegekend aan gronden ten behoeve van de natuur in verband met de huidige situatie, maar in ieder geval de beoogde functie als ecologische verbinding. De gronden zijn bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van natuurwaarden en ecologische verbindingzone, waterhuishoudkundige doeleinden en extensieve dagrecreatie. Gebouwen mogen niet worden gebouwd.

De regels bepalen dat verschillende werkzaamheden pas mogen worden uitgevoerd als daarvoor een omgevingsvergunning is verleend.

Verkeer

Aan de wegen is de bestemming 'Verkeer' toegekend. In deze bestemming is de inrichting vooral op de afwikkeling van het verkeer gericht. Naast wegverkeer zijn onder meer ook voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Er mogen uitsluitend voorzieningen van algemeen nut worden gebouwd. Daarnaast zijn er bouwmogelijkheden voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Water

De bestemming 'Water' is toegekend aan waterberging, waterhuishouding, ecologische natuurwaarden en waterlopen en daarbij behorende oevervoorzieningen. Binnen de bestemming Water mag niet worden gebouwd.

Leiding - Water (dubbelbestemming)

Door het plangebied loopt een riooltransportleiding. Het is niet toegestaan hier te bouwen zonder dat daarvoor een omgevingsvergunning is verleend. Hierbij moet advies worden gevraagd aan de leidingbeheerder.

Waterstaat - Beschermingszone watergang (dubbelbestemming)

Deze dubbelbestemming is toegepast langs watergangen waarop de Keur van het Waterschap Peel en Maasvallei van toepassing is. Vanuit deze verordening worden beperkingen gesteld aan handelingen met mogelijk gevolg voor het watersysteem of beheer van de watergang. Alvorens een omgevingsvergunning wordt verleend voor de onderstaande activiteiten, dient goedkeuring van het Waterschap te zijn verkregen:

- Bouwen, wijzigen of afbreken van bouwwerken en gebouwen;
- Wijzigen van maaiveld of het roeren van de bodem, anders dan nodig voor regulier onderhoud;
- Lozen of onttrekken van oppervlaktewater;
- Aanplanten van bomen of struiken.

6.4 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling

Een anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De opgenomen anti-dubbeltelbepaling is gelijkkluidend aan de in het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven formulering.

Algemene bouwregels

Voor het hele plangebied, en dus alle bestemmingen, geldt een aantal algemene bouwregels.

Zo wordt hier geregeld dat in het geval dat een (legaal gebouwd) gebouw voor een bepaalde maat (bijvoorbeeld maximale bouwhoogte) afwijkt van de in dit bestemmingsplan opgenomen regels, uitgegaan wordt van de aanwezige maat (de huidige, hogere bouwhoogte in het voorbeeld). Dit geldt dan voor elke bestemming.

Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels is een geluidzone in verband met het industriela-waai opgenomen. Deze dient ter bescherming van eventuele geluidgevoelige functies in het plangebied. Daarnaast is een veiligheidszone voor vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen. Deze zone is bedoeld om een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten tegen te gaan. Tot slot is een vrijwaringszone opgenomen.

Algemene afwijkingsregels

In deze regel wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan. Aangegeven wordt van welke regel kan worden afgeweken en waarvoor.

Algemene wijzigingsregels

In deze regels wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om meerdere bestemmingen te wijzigen. De voorwaarden, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene procedureregels

In deze bepaling wordt aangegeven welke procedures moeten worden doorlopen bij het stellen van nadere eisen. De procedure voor het wijzigen van een plan of het verlenen van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is al bij wet geregeld.

6.5 Overgangs- en slotregels***Overgangsrecht***

In deze regels wordt het overgangsrecht, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening, overgenomen.

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen, ook zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Deze regel geeft aan hoe het plan kan worden aangehaald.

7 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, d.d. 21 april 2008) onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan.

In het kader van de economische uitvoerbaarheid wordt opgemerkt dat het hier om een conserverend plan gaat, wat op initiatief van de gemeente wordt opgesteld. Er worden geen perceelsoverstijgende nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt, die kunnen worden gekwalificeerd als bouwplannen in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening. De ontwikkeling van dit bestemmingsplan brengt hierdoor voor de gemeente alleen plankosten met zich mee. Eventuele toekomstige particuliere plannen komen geheel voor rekening van de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid wordt hiermee geacht voldoende te zijn aangetoond.

8 Procedure

8.1 Voorbereiding

Ten behoeve van participatie van burgers en maatschappelijke organisaties is voldaan aan de meldingsplicht, zoals deze conform artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geldt bij een voornemen tot voorbereiding van een bestemmingsplan.

8.2 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan verschillende instanties en belanghebbenden. In de Nota vooroverleg, zoals opgenomen als bijlage bij de toelichting, zijn de reacties weergegeven en beantwoord.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 14 februari 2013 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een schriftelijke zienswijze ingekomen. Deze zienswijze heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. Voor meer informatie wordt verwezen naar de nota van zienswijzen, die in de bijlagen bij dit bestemmingsplan is opgenomen.