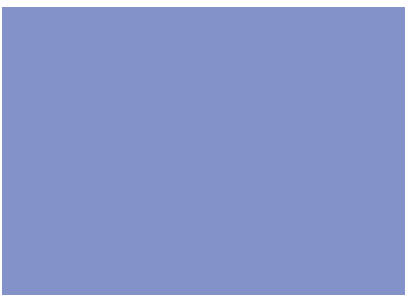


Bestemmingsplan

Venlo Trade Port

Gemeente Venlo



Bestemmingsplan

Venlo Trade Port

Gemeente Venlo

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlagen

Verbeelding

Schaal 1:2.000

Datum:

september 2013

Vastgesteld:

25 september 2013

Projectgegevens:

TOE02-0252247-01a

REG02-0252247-01a

SVB01-0252247-01a

BYL02-VEL00046-01a

TEK02-0252247-01a

Digitaal identificatienummer

NL.IMRO.0983.BPL2009006-VA01

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Het plangebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Werkwijze	3
1.5	Opzet en leeswijzer	3
2	Beschrijving bestaande situatie	5
2.1	Ontstaansgeschiedenis	5
2.2	Bestaande situatie	6
3	Beleidskader	17
3.1	Nationaal beleid	17
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Gemeentelijk beleid	26
4	Randvoorwaarden/resultaten onderzoeken	47
4.1	Inleiding	47
4.2	Akoestiek	47
4.3	Bodem en grondwater	51
4.4	Externe veiligheid	51
4.5	Bedrijven en milieuzonering	58
4.6	Luchtkwaliteit	62
4.7	Riolering en waterhuishouding	62
4.8	Flora en fauna	63
4.9	Kabels, leidingen en straalpaden	64
4.10	Brandveiligheid	64
4.11	Overige belemmeringen	65
4.12	Duurzaamheid	66
5	Planbeschrijving	67
5.1	Inleiding	67
5.2	Vertaling randvoorwaarden en uitgangspunten	67
5.3	Ontwikkelingen	72
6	Juridische aspecten	73
6.1	Inleiding	73
6.2	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	73
6.3	Systematiek van de planregels	74
6.4	Beschrijving per bestemming	78
6.5	Handhaving	85
7	Uitvoerbaarheid	87
8	Overleg en inspraak	89

Bijlagen:

Bijlage 1: Straatnamenkaart

Bijlage 2: Overzicht (bedrijfs)woningen

Bijlage 3: Belemmeringskaart externe veiligheid (Oranjewoud)

Bijlage 4: Notitie 'Overleg en inspraak'



Luchtfoto Venlo Trade Port met globale aanduiding plangrens

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeente Venlo heeft in 2003 besloten om over te gaan tot de actualisatie van de binnen haar grenzen geldende bestemmingsplannen. De vigerende bestemmingsplannen zijn planologisch en juridisch onvoldoende actueel, niet integraal en amper te handhaven. Ongewenste ontwikkelingen in het gebied zijn mogelijk, terwijl voor gewenste ontwikkelingen afwijkingsprocedures moeten worden doorlopen.

De gemeente Venlo heeft ten behoeve van het actualisatieproject de 'Startnotitie te actualiseren bestemmingsplannen 2006' opgesteld, die tezamen met het 'Handboek opstellen bestemmingsplannen gemeente Venlo 2010' ten grondslag ligt aan de nieuwe bestemmingsplannen. De nieuwe bestemmingsplannen moeten voldoen aan de eisen van de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening.

De nieuwe bestemmingsplannen hebben overwegend een beheer karakter. Nieuwe projecten worden in principe niet meegenomen. Hiervan kan afgeweken worden, indien het betreffende project geheel is afgerond. Onder 'afgerond' wordt in dit geval verstaan dat alle vereiste onderzoeken zijn afgerond, de economische haalbaarheid van de ontwikkeling verzekerd is, ten aanzien van alle relevante zaken bindende afspraken zijn gemaakt en het betreffende project niet kan leiden tot een vertraging in het totstandkomingsproces van het bestemmingsplan.

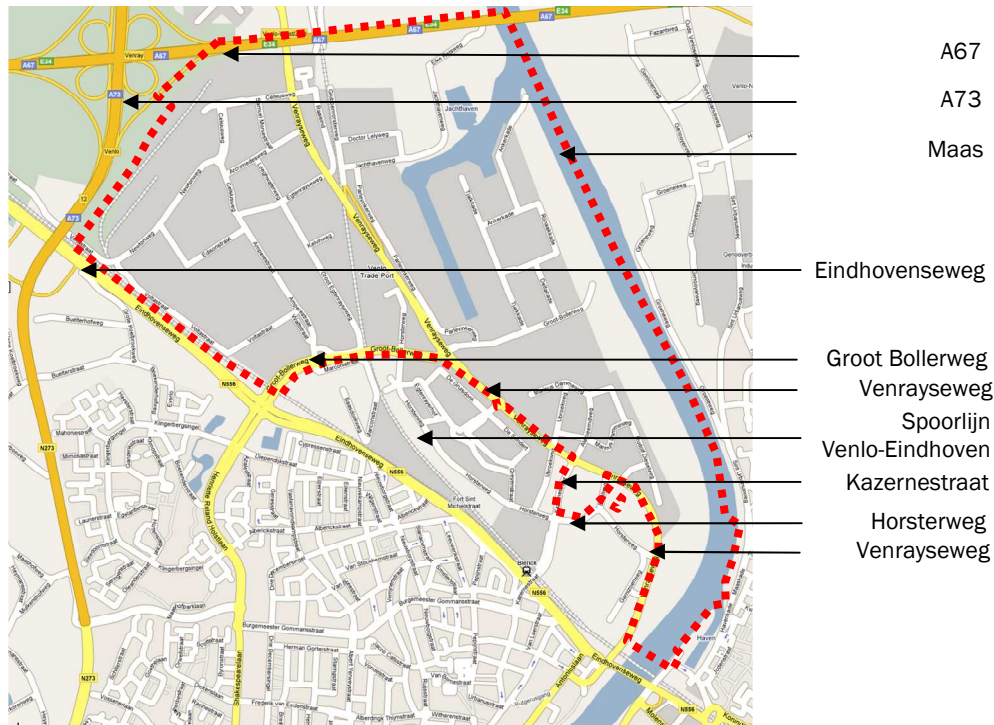
Het actualiseringsproject van het bestemmingsplan Venlo Trade Port is opgedeeld in de volgende vier fases:

- Fase 1: Projectstart.
- Fase 2: Inventarisatie en rapport.
- Fase 3: Uitgangspuntennotitie.
- Fase 4: Opstellen voorontwerpbestemmingsplan.

Het inventarisatierapport en de notitie van uitgangspunten liggen ten grondslag aan voorliggend bestemmingsplan 'Venlo Trade Port'.

1.2 Het plangebied

Het bedrijventerrein Venlo Trade Port ligt in de gemeente Venlo, ten noordwesten van Venlo. Het terrein wordt begrensd door de Eindhovenseweg in het zuidwesten, de A67/A73 in het noorden, de Maas in het oosten en de Groot Bollerweg en de Venrayseweg in het zuidwesten. Het bedrijventerrein Venlo Trade Port beslaat een (bruto)oppervlakte van ongeveer 300 ha.



Plangebied: Venlo Trade Port

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied vigeert een groot aantal bestemmingsplannen. De volgende tabel geeft een overzicht.

In het plangebied vigeren de navolgende bestemmingsplannen:		Vaststelling	Goedkeuring
1	Algemeen Bestemmingsplan (Grubbenvorst)	08-09-1980	19-01-1982
2	Groot Boller V	29-09-1993	04-01-1994
3	Haven- en industriegebied II	28-06-1989	16-01-1990
4	Tracé Rijksweg A73 deelplan II	18-02-1998	28-07-1998
5	Rijksweg A73 Zaarderheiken	28-06-1989	16-01-1990
6	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak	22-07-1959	23-07-1960
7	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 3e Herz.	13-03-1963	20-01-1964
8	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 4e Herz.	13-03-1963	27-01-1964
9	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 14e Herz.	26-01-1972	08-01-1973
10	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 14e Herz., 2e Wijziging	27-08-1975	15-12-1975
11	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 20e Herz., 1e Wijziging	27-06-1990	23-10-1990
12	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 21e Herz.	26-01-1977	31-10-1977
13	Uitbreidingsplan in Hoofdzaak, 34e Herz.	27-06-1990	23-10-1990
14	Bedrijventerrein Ubroek	24-11-1999	27-06-2000

1.4 Werkwijze

Voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan zijn een inventarisatierapport en een notitie van uitgangspunten opgesteld.

In het kader van het inventarisatierapport heeft een veldinventarisatie plaatsgevonden, waarna de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied in beeld is gebracht. De uit de inventarisatie verkregen informatie is geanalyseerd. Ook is een inventarisatie verricht van het bestaande beleid, zowel op rijksniveau als provinciaal en gemeentelijk niveau en is er gekeken naar milieuaspecten en potentiële belemmeringen.

In de vervolgstap, de notitie van uitgangspunten, is per thema aangegeven wat het vigerende beleid is en welke randvoorwaarden en uitgangspunten voor het bestemmingsplan hieruit volgen. Op basis van de inventarisatie en analyse is een zoneringsvoorstel gemaakt, waarin in hoofdlijnen de bestemmingen en eventuele aanduidingen zijn aangegeven die op de verbeelding van het bestemmingsplan worden opgenomen. Het inventarisatierapport en de notitie van uitgangspunten liggen ten grondslag aan voorliggend bestemmingsplan.

1.5 Opzet en leeswijzer

Het bestemmingsplan bevat de volgende onderdelen:

Verbeelding: Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridisch regeling.

Regels: In de planregels is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, opstallen en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven.

Toelichting: In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten verwoord.

De toelichting bij het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van Venlo Trade Port en wordt de bestaande situatie geschetst. In hoofdstuk 3 wordt het bestaand beleid op rijksniveau, provinciaal en gemeentelijk niveau belicht. In een bestemmingsplan dient te worden ingegaan op een aantal planologische en milieutechnische aspecten. In hoofdstuk 4 komen deze aspecten aan bod. Hoofdstuk 5 betreft de planomschrijving. Hierin wordt beschreven hoe de randvoorwaarden en uitgangspunten uit de notitie van uitgangspunten vertaald zijn in het bestemmingsplan. Ook wordt een aantal zaken nader uitgelicht, zoals hoe wordt omgegaan met concrete ontwikkelingen, leegstaande panden en braakliggende terreinen. In hoofdstuk 6 wordt de juridische planopzet beschreven. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het plan en in hoofdstuk 8 tenslotte op het gevoerde overleg en de inspraak.

2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Ontstaansgeschiedenis

De gemeente Venlo (met in hoofdzaak de kernen Venlo, Blerick, Belfeld en Tegelen) heeft zich door haar gunstige ligging tussen Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied en de ligging op het kruispunt van transportassen (weg, water en spoor) ontwikkeld tot een belangrijk logistiek en industrieel knooppunt. Venlo is van oudsher (13e eeuw) een belangrijke handelsplaats doordat Venlose en andere schippers de Maas gebruikten voor vervoer en handel met andere steden. Na 1860 ging Venlo zich ontwikkelen tot een voornaam spoorwegknooppunt. In 1930 werd de haven in het centrum gemoderniseerd en vergroot. De haven is in de jaren 70 verplaatst naar industrieterrein Groot Boller (inmiddels Venlo Trade Port). Op dit terrein is een nieuwe haven aangelegd, bestaande uit een insteekhaven en een openbare laad-loswal. Bedrijven die gebruik maakten van de oude haven zijn eveneens verplaatst naar dit haven terrein. Inmiddels is een Container Barge Terminal op Venlo Trade Port gerealiseerd.

Venlo heeft begin jaren 80 sterk ingezet op de ontwikkeling van hoogwaardige bedrijventerreinen met het succesvolle Trade Port concept. De ruime beschikbaarheid van moderne terreinen met uitstekende infrastructuur (weg, spoor, telecomunicatie) heeft geleid tot een combinatie van industriële en logistieke activiteiten. ECT Rotterdam was in 1980 met haar railterminal één van de eerste bedrijven die Venlo als strategische locatie gebruikte voor het containervervoer tussen Rotterdam en achterland. Venlo Trade Port is het eerste grootschalige bedrijventerrein (240 ha netto). Inmiddels zijn Trade Port Oost (22 ha netto) en Trade Port West (207 ha netto) grotendeels uitgegeven en wordt Trade Port Noord ontwikkeld voor transport en distributie en industrie (gemengd terrein). Trade Port Noord betreft een integrale ontwikkeling van circa 700 ha (bruto). Van deze 700 ha wordt ongeveer 180 ha (netto) bedrijventerrein en 45 ha (netto) businesspark. Een groot deel van de tussen de beide terreinen gelegen gronden wordt ontwikkeld tot golfbaan.

Venlo vervult een belangrijke logistieke functie met meer dan 150 logistieke bedrijven. In de jaren negentig hebben vele bedrijven in de industrie en logistieke dienstverlening gekozen voor Venlo als basis voor hun (Europese) distributieactiviteiten. De industriële functie (met name metaal, machine en elektronica) heeft voor Venlo ook een belangrijke functie aangezien ruim 20% van de werkende mensen in deze sector werkzaam is.

Tenslotte is ook de agribusiness (in de omgeving van) Venlo sterk vertegenwoordigd met bedrijven- en veilingterrein Zon Fresh Park (143 ha) en de omliggende (glas)tuinbouwgebieden. De Maas is één van de belangrijkste hoofdvaarwegen in Nederland en Europa.

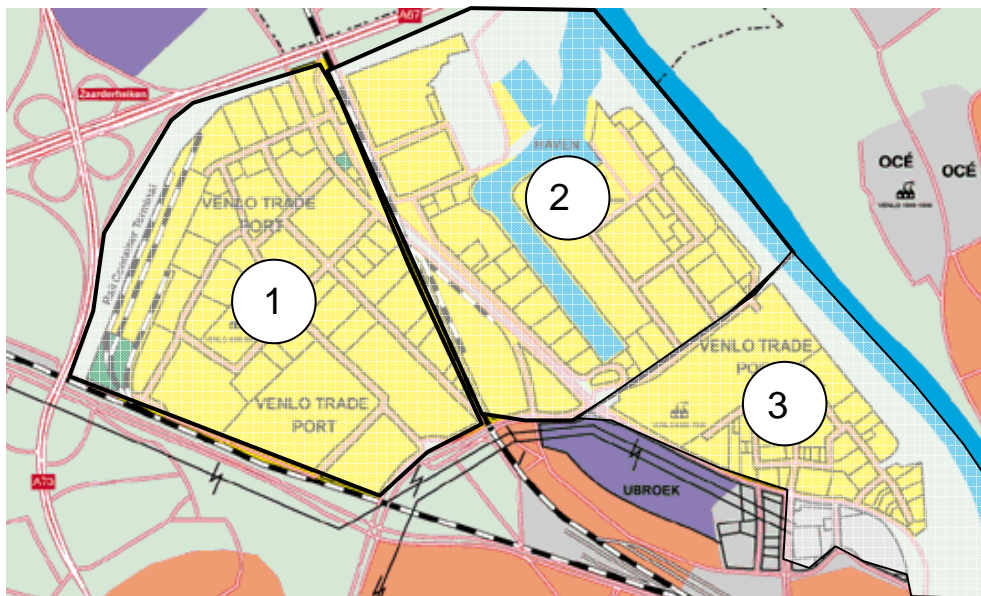
De haven van Venlo heeft een goede ligging aan de Maas maar is met nog geen 0,5 miljoen ton overslag per jaar een relatief kleine binnenhaven in Nederland. Door de komst van de Container Barge Terminal is dit vergroot.

2.2 Bestaande situatie

2.2.1 Opzet plangebied

Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein in de tijd, de aanwezigheid van de haven, de nabijheid van het kruispunt van de A67 en de A73 en de opzet van de straten en de kwaliteit van de openbare ruimte is een aantal karakteristieken in het gebied ontstaan. Binnen het plangebied is een driedeling te zien in de uitstraling die een bepaald gebied heeft. De hoofdontsluitingswegen en ontsluitingswegen verdelen het bijna driehoekige gebied in drie delen:

- 1 een deel, dat wordt ingesloten door de spoorlijn Venlo - Venray, Groot Bollerweg, Eindhovenseweg en de Rijksweg A67/A73 (deelgebied 1);
- 2 een deel, dat wordt ingesloten door de spoorlijn Venlo - Venray, Groot Bollerweg, de Rijksweg A67 en de Maas (deelgebied 2);
- 3 een deel, dat wordt ingesloten door de Venrayseweg en de Kazernestraat - Horsterweg, de Groot Bollerweg en de Maas (deelgebied 3).



Venlo Trade Port

Deelgebied 1

Binnen dit gebied zijn voornamelijk grote bedrijven gevestigd die in veel gevallen ook buitenopslag hebben.

Deelgebied 2

De bedrijven die hier gevestigd zijn, zijn ook relatief groot. Het merendeel van de bedrijven die hier aanwezig zijn, is georiënteerd op de haven. In het noordelijk deel van het deelgebied ligt de jachthaven.

Door het hier aanwezige bos en de groene zone langs de Maas beschikt dit gedeelte van het bedrijventerrein over het grootste percentage groen.

Deelgebied 3

In deelgebied 3 zijn relatief veel kleinere bedrijven aanwezig. Dit heeft tot gevolg dat de aanwezige wegenstructuur fijnmaziger van opzet is dan in de rest van Venlo Trade Port. In het zuiden van dit deelgebied is een trafostation aanwezig waar vanaf een tweetal hoogspanningskabels lopen. In dit deelgebied komen relatief veel woningen voor. Een groot deel van dit gebied is groen.

2.2.2 Ruimtelijke structuur

Bebouwing en accenten

Binnen het plangebied komen diverse soorten bedrijven voor, waarvan de uitstraling, maat en schaal vooral te danken is aan het soort bedrijf dat er gehuisvest is.

In deelgebied 1 zijn voornamelijk grootschalige bedrijven gevestigd. Kenmerkend zijn de grote bedrijfshallen. Opvallend is de buitenopslag die op veel plekken voorkomt. Qua architectuur ligt het accent met name langs de Venrayseweg. Hier is de wat meer representatieve bebouwing gesitueerd. Opvallend is ook het kantoor ter plaatse van de splitsing van de Celsiusweg. Dit vormt een architectonisch accent.

In deelgebied 2 is sprake van meer variatie in de korrel van de bebouwing. Het noordelijk deel van dit deelgebied wordt gekenmerkt door kleinschalige bebouwing. In het zuidelijk deel is de bebouwing grootschaliger en vergelijkbaar met de bebouwing in deelgebied 1. Ook in dit deelgebied komt buitenopslag voor. De meest representatieve gebouwen bevinden zich langs de Venrayseweg. De kruising Venrayseweg - Groot Bollerweg wordt gemarkeerd door een architectonisch accent in de vorm van een kantoorgebouw.

In deelgebied 3 komen met name kleinschalige bedrijven voor. Dit sluit aan op de aanwezige woonbebouwing ten zuiden van het plangebied. Een uitzondering vormt de zuiveringsinstallatie die in het noorden van dit deelgebied ligt. In de zuidelijke punt van dit deelgebied ligt een kantoorje dat een accent vormt wanneer je vanaf de zuidkant via de Venrayseweg het plangebied inrijdt.

Het bedrijventerrein kent een functionele indeling die voornamelijk gericht is op een goede ontsluiting van de verschillende bedrijfskavels.

Elk bedrijf ligt aan een ontsluitingsweg. De bebouwing zorgt hierdoor voor een goede begeleiding van de wegen binnen het plangebied.

Hierbij is er geen sprake van één strakke rooilijn, maar wel van een zekere ritmering van panden langs de ontsluitingsweg. Hierbij kan worden gedacht aan een ritme in hoogte, verspringing, vorm en kleur. Bij de meeste bedrijven is het kantoorgedeelte, het meer representatieve gedeelte van de bebouwing, op de ontsluitingsweg georiënteerd.

Venlo Trade Port heeft drie hoofdentrees; de Groot Bollerweg en de Kazernestraat vanaf de westzijde en de Venrayseweg vanaf de noordzijde. De Groot Bollerweg en de Venrayseweg vormen de belangrijkste entrees. Dit betreffen primaire hoofdonthutingswegen. De Kazernestraat betreft een secundaire hoofdonthutingsweg.

Deze westelijke entree wordt niet specifiek door bebouwing geaccentueerd. Op de hoek van de Eindhovenseweg en de Groot Bollerweg bevindt zich de buitenopslag van een bedrijf. Pas op de kruising van de Groot Bollerweg en de Venrayseweg is sprake van een accent in de vorm van een kantoorgebouw.

Bij de noordelijke entree zijn gebouwen met een bijzondere architectuur gesitueerd. Hier bevindt zich Auto Arena, die deze noordelijke entree markeert. Deze gebouwen dragen bij aan de herkenbaarheid van Venlo Trade Port.

Verkeer

Wegverkeer

Het wegennet in Venlo kent vier soorten wegen, te weten:

- stroomwegen;
- hoofdonthoudingswegen;
- onthoudingswegen;
- (erf)toegangswegen.

Binnen het plangebied Venlo Trade Port ligt een deel van de A67; een stroomweg. Daarnaast heeft de A73 (buiten het plangebied) binnen de gemeente Venlo een stroomfunctie. De A73 loopt ten noordwesten van het plangebied. Beide snelwegen vormen een ruimtelijke barrière richting het buitengebied van de gemeente Venlo. Ten noordwesten van het plangebied sluiten de twee snelwegen op elkaar aan op het knooppunt Zaarderheiken. Vanaf de afslag van de A73 ten westen van het plangebied, is de Eindhoveneweg te bereiken. Hierop sluit, door middel van een kruispunt met verkeerslichten, de Groot Bollerweg aan. Dit vormt tevens de belangrijkste entree van het bedrijventerrein.

De Groot Bollerweg is één van wegen met de hoogste wegcategorie die binnen Venlo Trade Port voorkomt. Dit is een hoofdonthoudingsweg. Ook de Venrayseweg Noord, die Venlo en Blerick met het hoofdwegennet verbindt, is een hoofdonthoudingsweg.

Het zuidelijk deel van het bedrijventerrein Venlo Trade Port wordt ontsloten door de onthoudingswegen Venrayseweg-Zuid en de Kazernestraat.

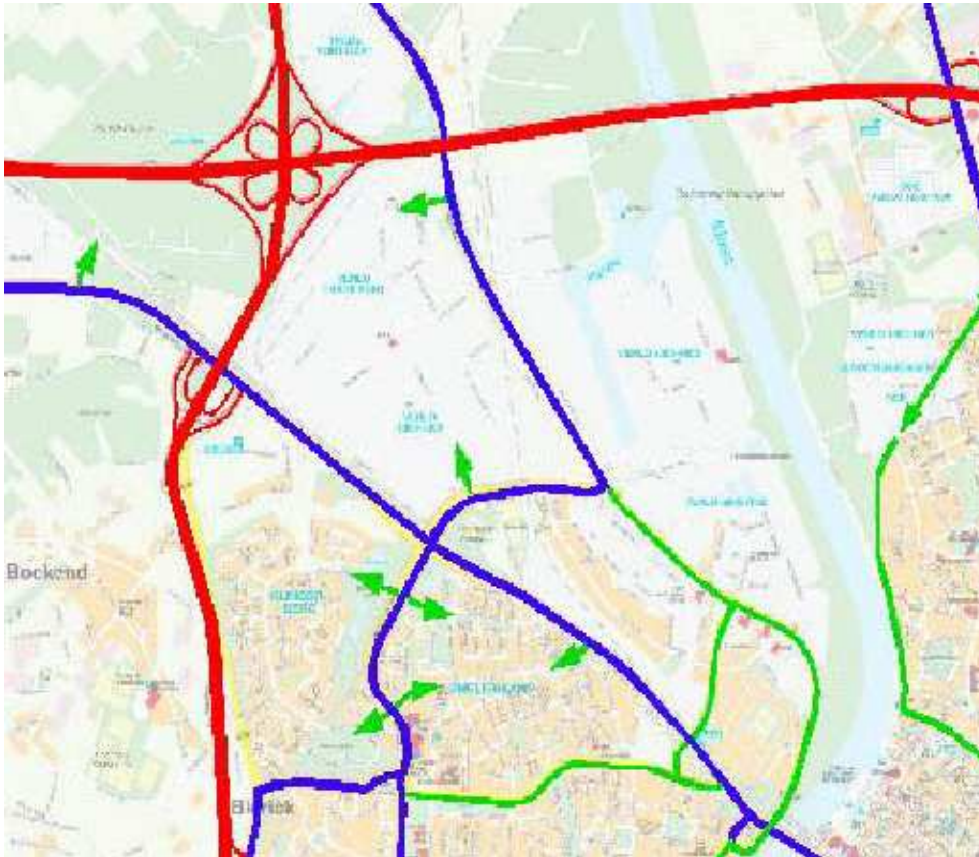
De Venrayseweg-Zuid sluit aan op het wegennet van de woonwijken ten zuidoosten van het plangebied.

De overige wegen binnen het bedrijventerrein hebben de functie van toegangsweg en dienen voor de directe onthouding van de bedrijven.

Daarbij vervullen de Ampèrestraat-Celsiusweg (voor het noordwestelijk gedeelte van het bedrijventerrein) en de Groot Bollerweg -Tjalkkade (voor het oostelijk gedeelte van het bedrijventerrein) een beperkte verzamel functie.

Openbaar vervoer

Over het bedrijventerrein Venlo Trade Port lopen drie buslijnen met een redelijke frequentie. Hierdoor zijn alle delen van het bedrijventerrein bereikbaar voor het (interlokaal) openbaar vervoer, uitgezonderd het noordoostelijk havengebied. Station Blerick ligt binnen fietsafstand voor het zuidelijk gedeelte van het plangebied.



Hoofdwegencategorisering conform het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Fietsverkeer

De fietsvoorzieningen op het bedrijventerrein bestaan uit fietspaden (langs de Groot Bollerweg en de Kazernestraat) en fietsstroken (langs de Kazernestraat, Venrayseweg, Ampèrestraat en Celsiusweg). Het noordelijk deel van de Venrayseweg is niet toegankelijk voor fietsverkeer.

Ter plaatse is het fietsverkeer aangewezen op de nabij en parallel gelegen wegen Parlevinkerweg, Horsterweg en Grubbenvorsterweg. Op de overige wegen is het fietsverkeer aangewezen op de rijbaan. Op de meeste straten ontbreken specifieke voorzieningen voor de voetganger.

De straten op het bedrijventerrein zijn over het algemeen vrij breed en er is sprake van veel vrachtverkeer. Hierdoor is de verkeerssituatie voor fietsers en voetgangers niet overal veilig.

Parkeren

Het parkeren van personenauto's vindt in het algemeen geordend plaats op eigen terrein of in parkeerhavens langs de straat. Alleen op een gedeelte van de Voltastraat en Celsiusweg staan auto's op de weg geparkeerd. Vrachtauto's parkeren slechts incidenteel op de openbare weg.

Groen en water

Het bedrijventerrein heeft een groene uitstraling. Met name de royale (hoofd)- wegen met veel bomen dragen bij aan dit karakter. De openbare ruimte wordt gekenmerkt door een groene inrichting. Bijzondere groenelementen zijn het groen langs de Maas, de bomenrijen langs de Venrayseweg en Grubbenvorsterweg en de groene inrichting van de westelijke entree; de Groot Bollerweg. Ook de beplanting op nog vrije kavels draagt bij aan het karakter van de openbare ruimte.

Het groen draagt bij aan een positieve beleving van de openbare ruimte. Maar door de grote verscheidenheid van het groen is hier en daar een rommelig beeld ontstaan, waardoor de samenhang in het bedrijventerrein deels ontbreekt.

Ten oosten van Trade Port loopt de rivier de Maas. Vanaf deze rivier zijn de haven in Trade Port en de jachthaven te bereiken.

In het noorden van Trade Port, langs het knooppunt Zaarderheiken, loopt de Everlosebeek. De Everlosebeek begint ten oosten van Beringe, stroomt door landbouwgebied in de bovenloop, via Koningslust en Maasbree, door bosgebied in de benedenloop, en stroomt tussen Blerick en Grubbenvorst, via Trade Port, uit in de Maas. Via een aanvoerleiding en een inlaatkanaal wordt de Everlosebeek gevoed door de Noordervaart.

In het noordoosten van het plangebied, uitkomend op de Maas, is een jachthaven aanwezig. De jachthaven is uitgebreid en de ingang is verplaatst. De jachthaven is te bereiken vanaf de Jachthavenweg en wordt van het bedrijventerrein gescheiden door een bos; 't Wienboske. Dit bos is zeer bijzonder daar het een rivierstuifduin betreft; één van de weinige in Venlo. Langs het zuidelijk deel van de Venrayseweg komt water in het wegprofiel voor. In de rest van het plangebied komt nagenoeg geen water voor.

Cultuurhistorie en archeologie

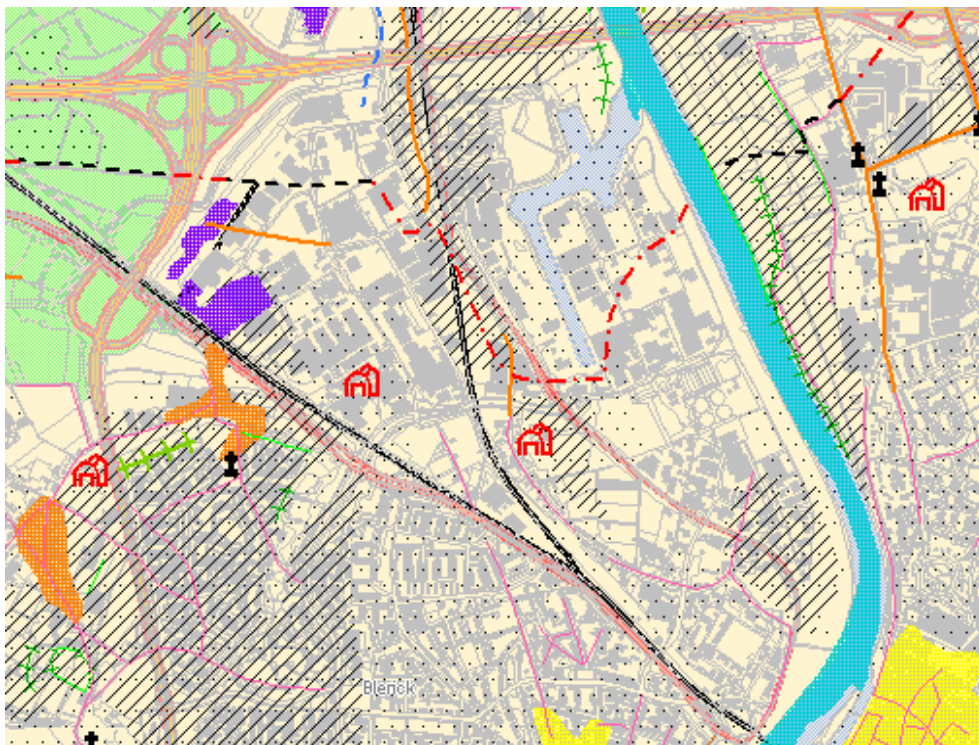
Monumenten

Binnen het plangebied Venlo Trade Port liggen geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg is de Sint Annakapel aan de Venrayseweg aangegeven. Deze kapel stond er vroeger, maar is momenteel niet meer aanwezig.

Cultuurhistorisch waardevolle elementen

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg komen in Venlo Trade Port de volgende cultuurhistorische elementen voor:

- de gebieden met een arcering betreffen 'enkeerdgronden';
- de gestippelde gebieden zijn aangeduid als 'cultuurlandschap';
- de rode gebouwen zijn aangeduid als verdwenen kasteel of omgrachthuis;
- de stippellijnen betreffen oude grenzen. De zwarte stippellijnen betreffen grenzen die nu nog in het veld waarneembaar zijn. De rode stippellijnen betreffen grenzen uit circa 1865 die nu niet meer waarneembaar zijn;
- de rode lijnen betreffen wegen uit de periode 1806-1890. De roze lijnen betreffen oudere wegen van voor 1806;
- de blauwe vlakken zijn aangeduid als 'heide'.



Cultuurhistorische elementen (Bron: Cultuurhistorische waardenkaart Limburg)

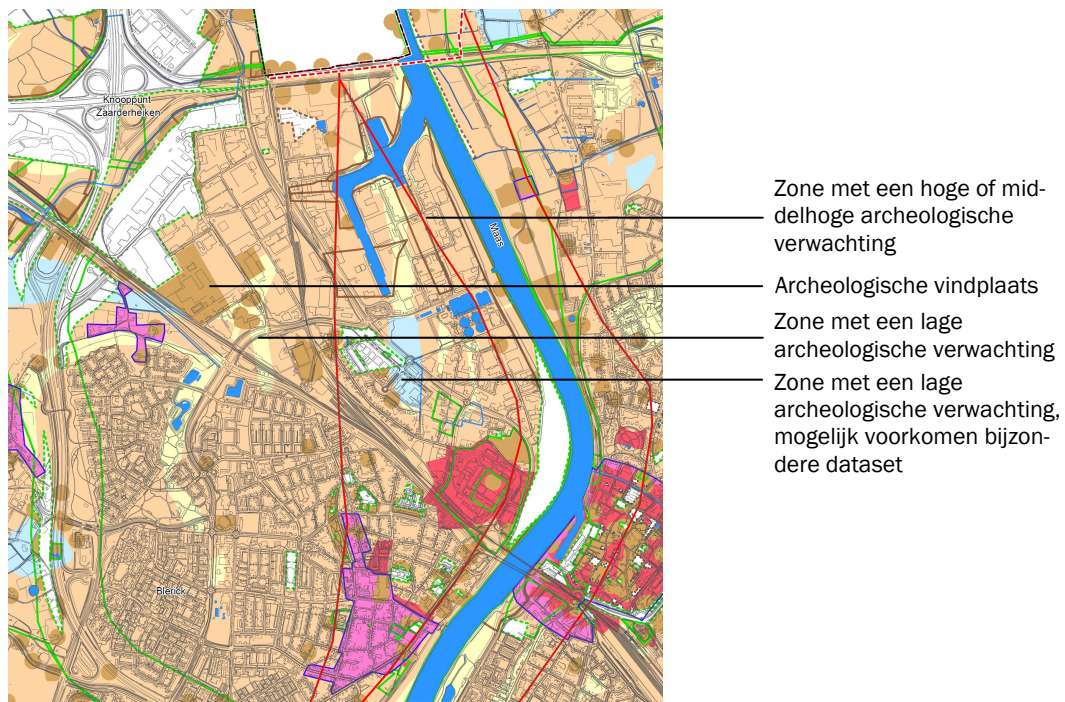
Archeologie

Binnen het plangebied liggen geen archeologische monumenten (bron: Archeologische beleidskaart gemeente Venlo). Het gebied Venlo Trade Port kent, naast diverse landschappelijke waarden, een groot aantal archeologische waarden.

Voor de gehele gemeente Venlo is een archeologisch onderzoek uitgevoerd dat gereultueerd heeft in een Archeologische beleidskaart.

Volgens deze beleidskaart heeft het grootste deel van het bestemmingsplangebied, ondanks de intensieve bebouwing, een hoge archeologische verwachtingswaarde. Binnen het plangebied liggen 30 archeologische vindplaatsen, waaronder diverse Steentijd kampementen en Brons- en/of IJzertijd nederzettingen en grafvelden/urnenvelden. Binnen het bosje naast de jachthaven ligt een intacte bronstijdgrafheuvel. De grafheuvel en omgeving worden op de archeologische basiskaart genoemd als toekomstig aan te wijzen gemeentelijk archeologisch monument. De genoemde grafheuvel leent zich, gelet op de ligging naast de jachthaven, bij uitstek om een functie te krijgen voor recreatieve en toeristische doeleinden.

Op de kaart wordt ook het Fort Sint-Michiel aangegeven, net ten zuidoosten van het plangebied. Dit fort is in 1641 aangelegd door de Spanjaarden ter verdediging van de vesting Venlo. Dit fort lag op de locatie waar nu het kazerneterrein ligt. In het wegenpatroon van de Kazernestraat, Horsterweg en Garnizoenweg zijn de contouren van het voormalige fort nog herkenbaar.



Uitsnede Archeologische beleidskaart, gemeente Venlo (2011)

Hierna wordt het advies voor de verschillende zones weergegeven:

- Archeologische vindplaats: behoud van het archeologisch erfgoed in situ is gewenst. Als dit niet mogelijk is, wordt geadviseerd om vroegtijdig in de planvorming een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) te laten uitvoeren. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis waarvan belangenafweging en verdere besluitvorming kan plaatsvinden. De ondergrenzen voor de diepte c.q. oppervlakte bedragen respectievelijk 40 cm -mv en 0 m².
- Zone met een hoge en middelhoge archeologische verwachting: Behoud van het archeologisch erfgoed in situ is gewenst. Als dit niet mogelijk is, dient vroegtijdig in de planvorming een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis waarvan belangenafweging en verdere besluitvorming kan plaatsvinden. De ondergrenzen voor de diepte c.q. oppervlakte bedragen respectievelijk 40 cm -mv en 500 m².
- Zone met een lage archeologische verwachting: behoud van het archeologisch erfgoed in situ is gewenst. Als dit niet mogelijk is, dient vroegtijdig in de planvorming een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis waarvan belangenafweging en verdere besluitvorming kan plaatsvinden. De ondergrenzen voor de diepte c.q. oppervlakte bedragen respectievelijk 40 cm -mv en 5.000 m².
- Zone met een lage archeologische verwachting, mogelijk voorkomen bijzondere dataset: behoud van het archeologisch erfgoed in situ is gewenst.

Als dit niet mogelijk is, dient vroegtijdig in de planvorming een archeologisch onderzoek in de vorm van een bureauonderzoek, eventueel aangevuld met een kleinschalig verkennend booronderzoek te worden uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zal informatie worden verzameld op basis waarvan belangenafweging en verdere besluitvorming kan plaatsvinden. De ondergrenzen voor de diepte c.q. oppervlakte bedragen respectievelijk 40 cm -mv en 5.000 m².

Het gemeentelijk beleid is vertaald in de verbeelding met bijbehorende regels door middel van het opnemen van de bestemming 'Waarde-Archeologie' met bijbehorende aanduidingen.

2.2.3 Functionele structuur

Hieronder volgt een beschrijving van functies die voorkomen op Venlo Trade Port.

Wonen

De meeste (voormalige) bedrijfswoningen komen voor in het zuidwestelijke deel, langs de Ubroekweg, Horsterweg en de Daelweg. De Ubroekweg vormt nog een onderdeel van de oude wegenstructuur, die aantakt op de wegenstructuur in het aangrenzende gebied, waarin het bedrijventerrein Ubroek wordt ontwikkeld. Ook langs de Voltastraat, de Groot Egtenrayseweg en de Horsterweg komen (voormalige) bedrijfswoningen voor. Uit een inventarisatie van (bedrijfs)woningen op bedrijventerrein De Veegtes is gebleken dat voormalige bedrijfswoningen in veel gevallen door particulieren worden bewoond, en niet langer in gebruik zijn als bedrijfswoning. Dit is in veel gevallen een ongewenste situatie, zowel gezien het slechte woonklimaat voor de woningen als vanwege de belemmering die de woningen kunnen vormen voor de ontwikkeling van bedrijven. Het provinciaal en gemeentelijk beleid is er dan ook op gericht om geen burgerwoningen toe te staan op bedrijventerreinen.

Naar aanleiding van de bevindingen met betrekking tot de bedrijfswoningen op De Veegtes is bekeken hoe te komen tot een goede regeling voor de (bedrijfs)woningen op alle bedrijventerreinen in Venlo. Per geval is een afgewogen keuze gemaakt tussen het vastleggen als (bedrijfs)woning dan wel een persoonsgebonden overgangsrecht op te nemen.

In voorliggend bestemmingsplan zijn de bestaande woningen positief bestemd. Er is voor gekozen om de bestaande bedrijfswoningen op het bedrijventerrein binnen de bedrijfsbestemmingen als 'bedrijfswoning' aan te duiden. Sommige bedrijfswoningen zijn in gebruik als niet-bedrijfswoning. Deze woningen zijn tevens aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht'. Voor deze woningen is een persoonsgebonden overgangsrecht in de regels opgenomen. De burgerwoningen die gelegen zijn in het zuidoostelijke gedeelte van het plangebied zijn bestemd als 'Wonen'.

In bijlage 2 bij de toelichting is aangegeven voor welke woning welke keuze van bestemmen c.q. aanduiden is gemaakt.

Bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening

Het terrein bevat een veelheid van bedrijven, kantoren, zware en lichte industrie, opslagloodsen, showrooms en groothandelsbedrijven. Hierbij kan grofweg onderscheid worden gemaakt tussen de meer recent ontwikkelde prestigieuze bedrijven en kantoren in het zuidelijke gedeelte van het gebied en de oudere, grotere bedrijven in het noorden van het terrein, langs de Rijksweg A67 en rond de haven, langs de Maas. Deze bedrijven zijn meer gericht op distributie en logistiek.

In de strook langs de A67 zijn de afgelopen jaren in het noordwestelijke gedeelte ook meer prestigieuze kantoren en bedrijven ontwikkeld, wat de uitstraling van het terrein naar de omgeving ten goede komt.

Watergebonden activiteiten

Venlo Trade Port beschikt over een eigen insteekhaven waar diverse watergebonden bedrijven zijn gevestigd met een eigen laad- en loskade voor de aan- en afvoer van hun goederen. Daarnaast is er aan de Ankerkade nog een openbare laad- en loskade aanwezig voor bedrijven die geen beschikking hebben over een eigen overslagfaciliteit. De lengte van de gemeentelijke laad- en loskade is ruim 250 m. Jaarlijks maken circa 650 schepen gebruik van de industriehaven om goederen zoals turf, draad, veevoer, staalproducten, zand en grind te lossen en te laden. Per jaar worden er circa 500.000 ton goederen overgeslagen.

Binnen het plangebied Venlo Trade Port is een Container Barge Terminal gerealiseerd en in functie. De containerterminal is gevestigd aan de Ankerkade, op een aan het water gelegen perceel met een kademuur. De containerterminal beschikt over een portaalkraan voor de overslag van de containers en heeft een directe verbinding met een warehouse voor aan de terminal gerelateerde, logistieke activiteiten. Met de realisatie van een Container Barge Terminal is Venlo niet alleen via weg en spoor ontsloten, maar kent het ook een volwaardige ontsluiting via het water. Met de realisatie van een containerterminal is Venlo uitgegroeid tot een volwaardig trimodaal knooppunt. Hiermee zijn de industriële en logistieke ambities van Venlo zoals die zijn uitgesproken in de Visie 2030, gerealiseerd.

Detailhandel

In Venlo Trade Port is uitsluitend zelfstandige detailhandel aanwezig in de vorm van autoshowrooms. Verder is er wel op veel plekken sprake van productiegebonden detailhandel. Hiermee wordt bedoeld detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan het productieproces. Volumineuze detailhandel komt momenteel niet voor op het bedrijventerrein.

Maatschappelijke voorzieningen

In Venlo Trade Port liggen maatschappelijke voorzieningen ten zuiden van de Venrayseweg, aan de Kazernestraat 20 (Gilde praktijkopleidingen Roermond).

Horeca

In Venlo Trade Port komt op twee plekken zelfstandige horeca voor, namelijk aan de Wattstraat, waar een friture is gevestigd, en in het facilitair centrum aan de Celsiusweg 48. Hier bevindt zich Brasserie Trade Port.

Naast de twee horecavestigingen komt op verschillende plekken ook horeca voor, die ondergeschikt is aan de bedrijfsfunctie, zoals een kantine. Bij de jachthaven bevindt zich een café/restaurant. Deze is ondergeschikt aan de recreatieve functie ter plaatse.

Recreatie

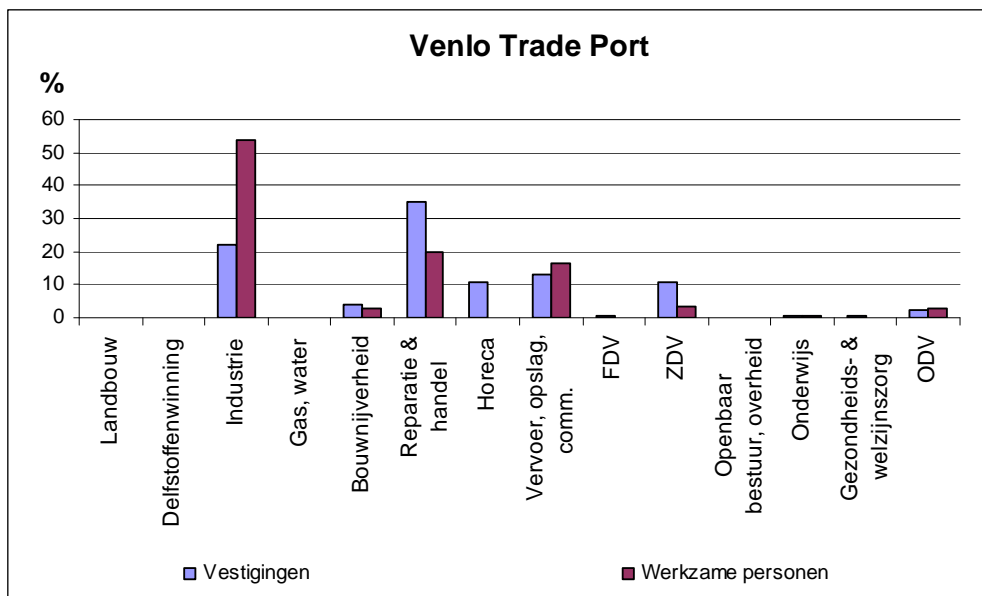
In het noorden van het plangebied komt een jachthaven voor. Deze ligt ten noorden van de haven van Trade Port en is te bereiken vanaf de Maas en via het wegennet in Venlo Trade Port. Deze jachthaven is onlangs uitgebreid, waarbij ook de natte ingang is verplaatst.

De Raaijweiden is de bijna 2,5 kilometer lange uiterwaard ter hoogte van Trade Port. Dit gebied vormt een belangrijk recreatief uitloopgebied.

Enkele wegen in Trade Port vormen belangrijke fietsverbindingen. De route Groot Bolterweg - Horsterweg - Grubbenvorsterweg maakt deel uit van het fietsknooppuntennetwerk van Limburg.

2.2.4 Economische structuur

Venlo Trade Port is een grootschalig bedrijventerrein van bijna 300 ha bruto (240 ha netto) gelegen in het noorden van Venlo. Met zo'n 280 vestigingen is Venlo Trade Port het bedrijventerrein met het hoogste aantal vestigingen van Limburg en qua werkgelegenheid staat Venlo Trade Port op de tweede plaats in Limburg. Op het terrein zijn anno 2007 zo'n 7.200 arbeidsplaatsen aanwezig.



Werkgelegenheid Venlo

De bedrijvigheid op Venlo Trade Port is voor een belangrijk deel gericht op industrie, handel en logistiek, maar varieert in omvang en milieucategorie. De ligging op een kruising van de A73 en A67 in combinatie met de aanwezigheid van de haven zijn hierbij van groot belang. Via deze multimodale infrastructuur zijn de bedrijven op Venlo Trade Port verbonden met de mainports Antwerpen en Rotterdam in westelijke richting en met Duitsland in oostelijke richting.

De meeste kavels op Venlo Trade Port zijn in de jaren tachtig uitgegeven. Het terrein beschikte anno 2007 dan ook nauwelijks over restcapaciteit. Mede daardoor is de gemiddelde uitgifte in de periode 1998-2007 ook beperkt gebleven tot 0,95 ha¹.

¹ Werklocaties Limburg 2007 (2008), Provincie Limburg

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat van toepassing is op het plangebied, zowel op nationaal als provinciaal en gemeentelijk niveau. Het betreft een beschrijving van de ruimtelijk relevante delen van deze beleidsstukken. In de vorige fase van het actualiseringstraject is de notitie van uitgangspunten tot stand gekomen. Hierin is per beleidsstuk en thematisch aangegeven in hoeverre het beleid gevolgen heeft voor het bestemmingsplan. Per thema zijn randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid.

Een opgave van nationaal belang die relevant is voor Venlo Trade Port is 'het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit en zoetwatervoorziening voor de korte termijn (zoals Maaswerken en uitvoering hoogwaterbeschermingsprogramma) en de lange termijn'. Binnen het Deltaprogramma wordt deze opgave opgepakt.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen. In voorliggend bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Het plan heeft dan ook geen invloed op de opgenomen nationale belangen. Aanvullende maatregelen hoeven derhalve niet getroffen te worden.

3.1.3 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. In de Waterwet is een aantal wetten samengevoegd, waaronder de Wet op de waterkering en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Vóór de inwerkingtreding van de Waterwet waren in de 'Beleidslijn grote rivieren' beleidsregels opgenomen met betrekking tot activiteiten in het stroomvoerend en waterbergend rivierbed van de grote rivieren. Deze beleidsregels zijn met het van kracht worden van de Waterwet vertaald in een wettelijk kader, dat wordt gevormd door de Waterwet, het Waterbesluit en de Waterregeling. Op termijn worden de beleidsregels ook opgenomen in de AMvB Ruimte.

Inhoudelijk zijn de beleidsregels voor de grote rivieren zoals opgenomen in de 'Beleidslijn grote rivieren' nog altijd van toepassing. Het uitgangspunt van de wetgeving en het beleid voor de rijksrivieren is het waarborgen van een veilige afvoer en berging van rivierwater onder normale en onder maatgevende hoogwaterstanden.

Onder strikte voorwaarden zijn er mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed, mits de nieuwe activiteiten de waterafvoer niet hinderen en geen belemmering vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. Voor burgers en bedrijven die zich in het rivierbed vestigen, geldt verder dat eventuele schade als gevolg van hoogwater voor eigen rekening is. In artikel 6.5 van de Waterwet is bepaald dat werkzaamheden en werken in of rond rijkswateren vergunningplichtig kunnen zijn. In artikel 6.12 van het Waterbesluit is aangegeven voor welke werken een watervergunning benodigd is. Beperkte activiteiten en kleinschalige bouwwerken zijn niet vergunningplichtig. Voor grotere (bouw)werken dient wel een watervergunning te worden verleend.

3.1.4 Beleidslijn grote rivieren

Sinds eind 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht die ervoor moet zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. In Nederland wordt de KRW vertaald in landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. Daarnaast moet per stroomgebied (dus ook voor het stroomgebied van de Maas) in 2009 in een stroomgebiedbeheerplan zijn aangegeven hoe de waterkwaliteit kan worden verbeterd.

De Maas is de afgelopen jaren regelmatig buiten haar oevers getreden. Grote materiële schade en ernstige overlast waren het gevolg. Om deze gevolgen zoveel mogelijk te voorkomen, is het beleid erop gericht de rivier meer dan voorheen zijn vrije loop te laten en de belemmeringen in deze loop tot het uiterste te beperken. Met name aan het oprichten van bouwwerken worden strenge voorwaarden gesteld.

Het beleid is vastgelegd in de Beleidslijn grote rivieren. Deze beleidslijn waarborgt de veiligheid en biedt kansen voor innovatieve ruimtelijke ontwikkelingen. Op 14 juli 2006 is de beleidslijn formeel in werking getreden. De beleidslijn bestaat uit de brief d.d. 17 februari 2006 van de Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat en de Minister van VROM samen met de door de Staatssecretaris van Verkeer & Waterstaat op 4 juli 2006 vastgestelde Beleidsregels grote rivieren, gepubliceerd in de Staatscourant van 12 juli 2006 en in werking getreden op 14 juli 2006. Op 6 november 2009 is de Beleidslijn op onderdelen gewijzigd.

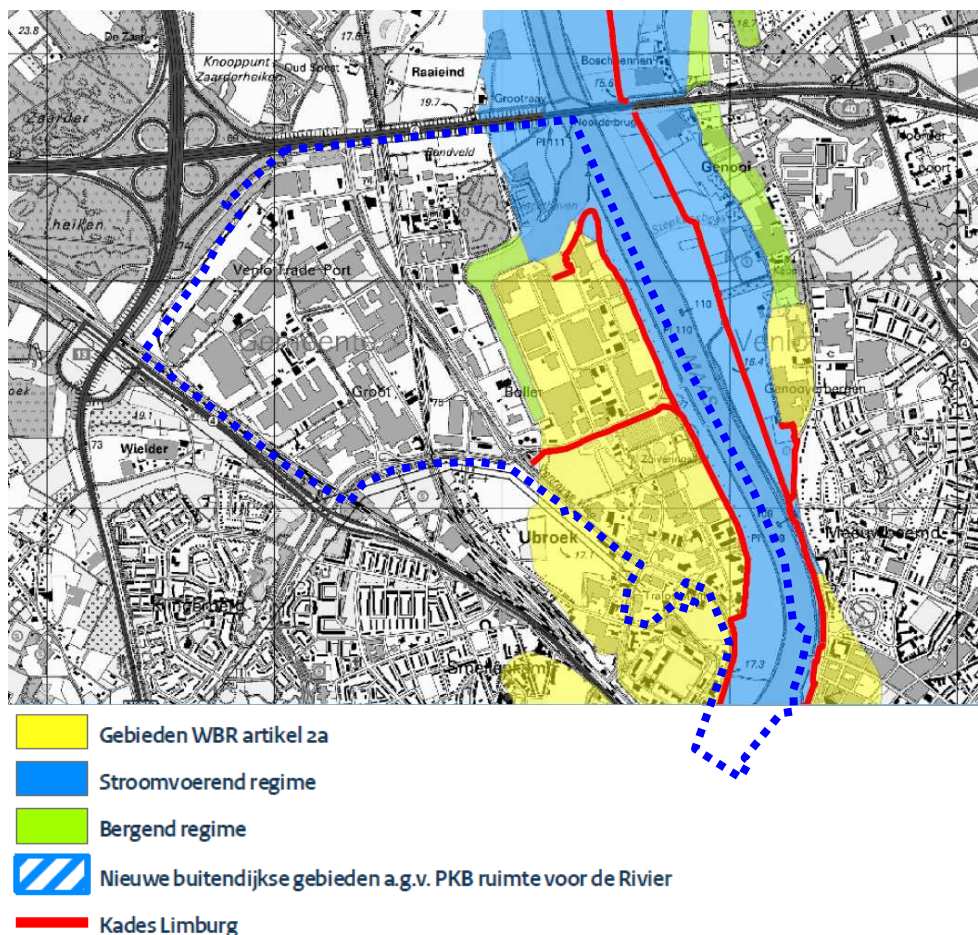
De Beleidslijn grote rivieren geldt voor alle grote rivieren en is bedoeld om plannen en projecten in de uiterwaarden te beoordelen. De nieuwe beleidslijn biedt onder strikte voorwaarden meer mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed. De voorwaarden hebben betrekking op de afvoercapaciteit van de rivier ter plaatse: nieuwe activiteiten mogen de afvoer niet hinderen en geen belemmering vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. Voor burgers en bedrijven die zich in het rivierbed vestigen geldt verder dat eventuele schade als gevolg van hoogwater voor eigen rekening is.

De Beleidslijn grote rivieren maakt het mogelijk om bestaande bebouwing in het rivierbed een nieuwe bestemming te geven waardoor leegstand voorkomen wordt.

Daarnaast blijven delen van het rivierbed voorbehouden aan riviergebonden activiteiten zoals overslagbedrijven, scheepswerven en jachthavens. Ander gebruik is alleen mogelijk als elders meer ruimte voor de rivier wordt gecreëerd.

Voor het plangebied Venlo Trade Port heeft de Beleidslijn grote rivieren specifieke consequenties.

Binnen het toepassingsgebied van de beleidslijn worden twee regimes onderscheiden. Het stroomvoerend regime van de Maas betreft de gronden die bij extreem hoge afvoer van de rivier de Maas onder water staan en die een stroomvoerende functie moeten kunnen vervullen. Het waterbergend regime van de Maas betreft de gronden die dienen voor de berging en/of afvoer van extreem hoge afvoeren van de Maas.



Kaartblad Venlo met aanduiding van het plangebied, Beleidslijn grote rivieren

Het 'stroomvoerend' regime biedt slechts de mogelijkheid om toestemming te geven aan riviergebonden activiteiten. Niet-rivier-gebonden activiteiten binnen dit regime zijn alleen mogelijk als er sprake is van het hergebruiken van bestaande gebouwen of als er met rivierverruimingsmaatregelen 'per saldo meer ruimte' voor de rivier wordt geboden.

Voor activiteiten die onder het 'bergend' regime vallen zullen rivierkundige randvoorwaarden gelden om de effecten op de afvoer of bergingscapaciteit van het rivierbed volledig te compenseren.

In het gebieden die zijn aangemerkt als waterbergend regime en stroomvoerend regime is de vergunningplicht ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatwerken (Wbr) van kracht (de Wbr is deels opgenomen in de Waterwet). De plannen zijn realiseerbaar, mits deze voldoen aan de algemene voorwaarden uit de Beleidsregels grote rivieren.

Het gebied aangemerkt als artikel 2a-gebied is vrijgesteld van de vergunningplicht. Voor het bouwen in zogenaamde artikel 2a Wbr-gebieden geldt dat de betreffende gebieden vanuit rivierkundig oogpunt (rivier- en stroombelang) minder van belang worden geacht.

De artikel 2a Wbr-gebieden blijven wel deel uitmaken van het rivierbed. Dit betekent dat sommige van deze gebieden bij hoogwatersituaties onder water kunnen staan. Bouwen in deze, in het rivierbed gelegen artikel 2a Wbr-gebieden geschiedt, net als elders in het rivierbed, op eigen risico. Rijk, provincie en gemeente zijn niet aansprakelijk voor eventuele schade veroorzaakt door hoogwatersituaties.

De kades hebben een beschermingszone van twee keer 20 meter (beschermingszone en buitenbeschermingszone) aan weerszijde van de kade.



Haven aan de Maas in Venlo

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Op provinciaal niveau wordt het ruimtelijk beleid weergegeven in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Op 22 september 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) vastgesteld. Het POL2006 is vormgegeven als een plan op hoofdlijnen en voldoet aan de vereisten van een structuurvisie volgens de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Hiertoe is de POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (vastgesteld in december 2008) opgesteld.

De POL-aanvulling heeft de juridische status van structuurvisie en vormt tevens de uitvoeringsparagraaf van het POL2006, zoals bedoeld in de Wro. In de POL-aanvulling is de provinciale belangenstaat opgenomen. Hierin zijn de provinciale ruimtelijke belangen opgenomen uit het POL2006. De laatste actualisatie van het POL dateert van januari 2011.

Raamwerken

Het POL is het beleidskader voor de toekomstige ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio. De Kwaliteitsregio Limburg wordt gedefinieerd als een regio waar het goed en gezond leven, wonen, leren, werken en recreëren is. Een regio die zich bewust is van de unieke kwaliteit van de leefomgeving en de eigen identiteit. En een regio die stevig is ingebed in duurzame ontwikkeling. Dat is een ontwikkeling die tegemoet komt aan de behoeften van de huidige generatie, zonder de mogelijkheden van toekomstige generaties in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien. Een belangrijke beleidsopgave, die hierop aansluit, vormt de bescherming van de natuurlijke kwaliteiten. Daartoe zijn voor de gehele provincie de volgende vier raamwerken in kaart gebracht:

- het kristallen raamwerk;
- het groene raamwerk;
- het blauwe raamwerk;
- het bronzen raamwerk.

In het kristallen raamwerk staat de milieukwaliteit, met name de aspecten geluid, geur, veiligheid, luchtkwaliteit, water en bodem, centraal.

Het groene raamwerk richt zich op behoud/versterking van verscheidenheid (diversiteit in soorten en ecosystemen) en natuurlijkheid (volledige ecosystemen). Tot het groene raamwerk behoren bos en natuurgebieden, ecologische ontwikkelingszones en ecologische verbindingszones.

Ter bescherming van de watersystemen is het blauwe raamwerk vastgelegd. Doel is onder andere het tegengaan van wateroverlast en erosie alsmede verdroging. Onderdeel van het blauwe raamwerk zijn onder meer de hydrologisch gevoelige natuurgebieden, (beek)dalen en laagtes buiten het Maasdal en infiltratiegebieden.

Het bronzen raamwerk richt zich op aardkundige, cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

Perspectieven

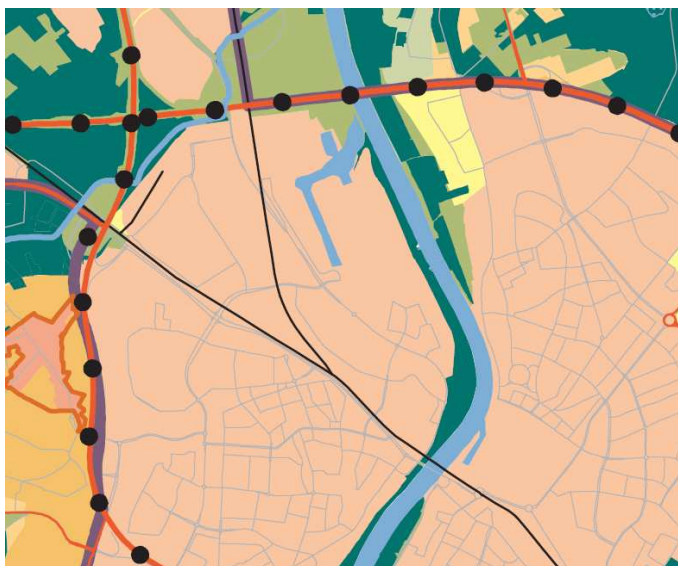
De variatie in gebiedskenmerken vormt de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. Er worden negen perspectieven onderscheiden, met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden.

Binnen het plangebied Venlo Trade Port zijn vier perspectieven te onderscheiden:

- Ecologische hoofdstructuur (EHS, P1): Het beschermen en realiseren van een samenhangende robuuste structuur van natuur- en bosgebieden en verbindingen daartussen staat centraal.

Voor ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of de nagestreefde natuurontwikkelingen belemmeren geldt het 'nee, tenzij' regime. Als dergelijke activiteiten toch toegestaan worden moet compensatie plaatsvinden.

- Provinciale ontwikkelingszone groen (P2): Het beleid is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden. De aanwezige waarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen op andere terreinen. Daarnaast is het beleid ook gericht op het instandhouden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw.
- Stedelijke ontwikkelingszone (P8): Deze zones bieden allereerst plaats aan mensgerichte natuur zoals stadsparken, multifunctioneel bos, openluchtrecreatie en sportcomplexen. Deze functies zijn belangrijk voor het welzijn van de bewoners en vangen een deel van de stedelijke recreatiedruk op. Deze gebieden kunnen ook ruimte bieden aan stadsuitbreiding in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Dergelijke uitbreidingen zijn pas aan de orde als onderbouwd kan worden dat herstructurering van het bestaande gebied, inbreiding of revitalisering geen oplossing kan bieden (het principe van de SER-ladder).
- Stedelijke bebouwing (P9): De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met inachtneming van randvoorwaarden vanuit het watersysteem. Er is een grote variatie aan leef- en werkmilieus. De stedelijke centrumgebieden, levendige gebieden met een sterke menging van functies, verdienen bijzondere aandacht.



- P1 Ecologische hoofdstructuur
- P2 Provinciale Ontwikkelingszone Groen
- P8 Stedelijke ontwikkelingszone
- P9 Stedelijke bebouwing

Uitsnede kaart 'Perspectieven' (Bron: POL Actualisatie januari 2011)

De milieukwaliteit dient afgestemd te worden op de aard en functie van deelgebieden, ondermeer via programma's als Stedelijke vernieuwing en de stad&milieubenadering.

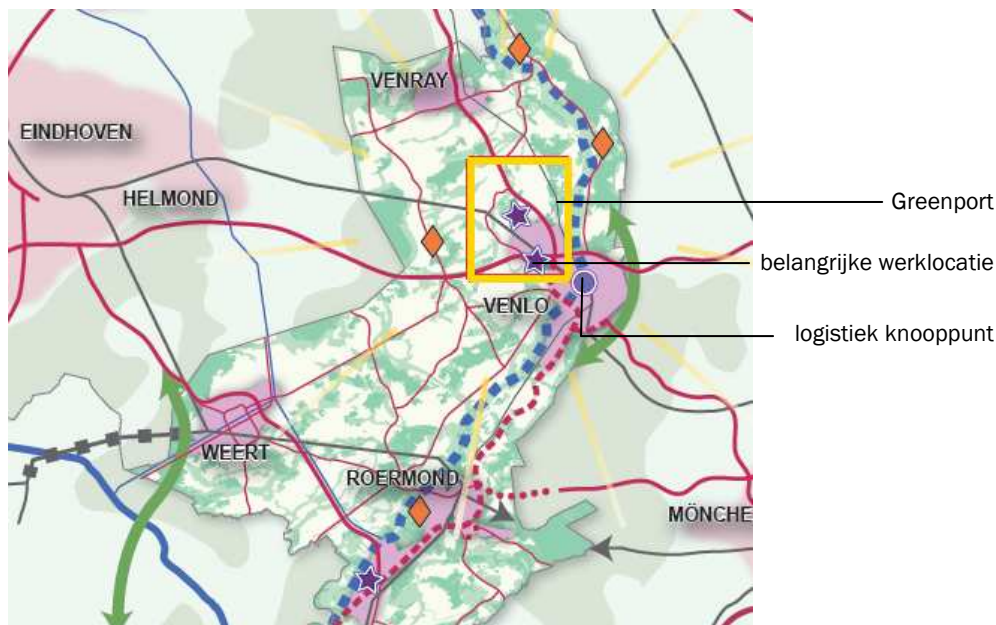
Visie op de beleidsregio's

In de stadsregio Venlo werkt de provincie aan een multimodale infrastructuur voor goederenvervoer: de realisatie van de Barge Terminal, verbetering van de railverbinding tussen Rotterdam en Keulen en verdere ontwikkeling van het Tradeport-complex. Ook de groei van het transitoverkeer en de gevolgen daarvan voor de A67, A73 en A74 zijn aandachtspunten. De provincie stuurt verder het agro-foodcomplex.

De provinciale hoofdstructuur

De gebieden met projecten van bovenregionaal belang of vanwege de complexiteit ervan vormen de provinciale hoofdstructuur. Alle Limburgse elementen van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur maken er deel van uit. De provinciale hoofdstructuur op zichzelf is robuust en heeft een stabiel karakter.

Venlo Trade Port vormt onderdeel van de provinciale hoofdstructuur en wordt getypeerd als een belangrijke werklocatie. De provinciale ambitie is het vervullen van een actieve rol bij de ontwikkeling van werklocaties.



Uitsnede kaart 'Provinciale hoofdstructuur' met aanduiding Venlo Trade Port als belangrijke werklocatie (Bron: POL Actualisatie 2008)

Economie

De provincie Limburg wil welvaart en werkgelegenheid op een hoog niveau brengen en houden. De economische ambities zijn in grote lijnen als volgt:

- Men wil zorgen voor voldoende werklocaties van de juiste kwaliteit.
- Het juiste bedrijf dient op de juiste plaats te zitten. Bij de vestiging gaat bijzondere aandacht uit naar veiligheid, hinder en verkeersaantrekking.

- Bedrijven dienen hun eigen verantwoordelijkheid te nemen en moeten duurzaam en verantwoord ondernemen tot onderdeel van hun bedrijfsstrategie maken.

Programma Werklocaties

Beheer en ontwikkeling van de Limburgse voorraad werklocaties is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie, gemeenten en bedrijfsleven, waarbij regionaal maatwerk vereist is. De provincie voert de regie en zet zonodig instrumenten uit de Wro in. De herstructurerings- en planningsopgave met betrekking tot werklocaties wordt door de provincie in nauwe samenspraak met de gemeenten vastgelegd in een Programma Werklocaties.

Streven is om steeds voldoende restcapaciteit ter beschikking te hebben, rekening houdend met de lange tijd voor ontwikkeling van nieuwe werklocaties of uitbreiding van bestaande locaties. Als geconstateerd wordt dat bijstelling van de planningsopgave nodig is, past de provincie het Programma Werklocaties aan.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de vertaling naar concrete locaties en de ontwikkeling en inrichting van deze werklocaties, uitgaande van de opgaven uit het Programma Werklocaties.

3.2.2 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. Kerndoelstelling 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 acht.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische Visie Venlo 2030

Met de Strategische Visie Venlo 2030 'Venlo Vertelt' (maart 2010) geeft de gemeente Venlo een afwegingskader op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst.

In de visie worden vijf thema's geschetst, waarin geprobeerd wordt een onderling samenhangend en in de toekomst geprojecteerd antwoord te geven op de ontwikkelingen en trends zoals we die nu, anno 2010, kennen en onderkennen. De vijf thema's zijn als volgt:

- 1 Stad van actieve mensen.
- 2 Innovatieve en excellente stad.
- 3 Venlo Internationaal.
- 4 Centrum van de Euregio: hoofdstad en vitaal hart.
- 5 Veelzijdige stad in het groen.

Ad 1

De belangrijkste opgave binnen dit domein ligt in het vermogen van de stad om iedere inwoner van Venlo een omgeving te bieden waarin voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om zich te ontplooiën en een zinvolle bijdrage te leveren aan de stedelijke gemeenschap. Daarnaast is het van belang om de stedelijke bevolking te verrijken met nieuwe inwoners van buiten de regio, met name hoger opgeleiden, gezinnen en jongeren.

Ad 2

Binnen het thema is de onderkenning en benutting van kansen die innovatie biedt voor de stad de belangrijkste opgave. Daarnaast is de ontwikkeling van een kenniscluster op het gebied van duurzame productie en energie van belang, ook ten behoeve van de versterking van het onderscheidend vermogen van de stad en regio.

Ad 3

Het in gezamenlijkheid met maatschappelijke partners en het regionale bedrijfsleven bevorderen van het internationale karakter van de stad en de regio en de benutting van de kansen die de bijzondere positie van Venlo biedt wat betreft branding, economische en intermenselijke relaties.

Ad 4

Binnenstadontwikkeling is een meerjarige opgave. Het centrum is immers nooit 'af'. De uitdaging wordt, na de voltooiing van de Maasboulevard, de ontwikkeling van de zuidoosthoek en in het verlengde daarvan het revitaliseren van de spoorzone.

Inhoudelijk is het van belang een palet aan regionale en stedelijke voorzieningen te bieden die passen bij de ambitie van Venlo om jonge mensen en hoger opgeleiden aan de stad te binden. Cultuur en cultuurhistorie zijn in dat verband belangrijke dragers, net als onderwijsgerelateerde voorzieningen.

Ad 5

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.

Scenario's

De geschetste thema's en ambities zijn samengetrokken tot een drietal scenario's waarin duidelijk herkenbare accenten worden gezet. Tijdens het proces zijn een aantal elementen uit deze drie scenario's samengevoegd tot één samengesteld scenario, 'Venlo Kansenstad'. Individuele ontplooiing en participatie, innovatiekracht en een aantrekkelijk woonklimaat zijn de belangrijkste karakteristieken van het samengestelde scenario.

3.3.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015

De Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 is het kader voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, op basis van een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociaal culturele waarden van de gemeente Venlo.

In de visie wordt een ambitie gegeven met betrekking tot de leefbare stad, die als volgt luidt: 'een leefbare stad is een stad waarin mensen en bedrijven vorm kunnen geven aan een eigen plek; waar met genoeg en gewerkt kan worden; waar het aangenaam is om te verblijven.'

De structuurvisie is, naar aanleiding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, op 25 maart 2009 herzien ten aanzien van het kostenverhaal en vervolgens beleidsneutraal vastgesteld. In 2010 zijn de gemeenten Arcen en Velden en Venlo gefuseerd. De structuurvisie beslaat alleen het grondgebied van de voormalige gemeente Venlo. Er vindt nog een herijking plaats van de ruimtelijke structuurvisie tot een visie voor het nieuwe gemeentelijk grondgebied.

Structuurconcept: Krachtige kernen in een Robuust Casco

De bestaande stedelijke structuur van Venlo heeft zich ontwikkeld binnen de fysieke context van het Maasdal. Het is een unieke kwaliteit waarmee Venlo zich onderscheidt van vele andere middelgrote steden.

De in noord-zuidrichting gelegen werkkern Tradeports en de principale woonkernen van Venlo, Blerick, Tegelen en Belfeld zijn afzonderlijk herkenbaar, ondanks de sterke uitbreiding onder invloed van naoorlogse impulsen als de geboortegolf, mobiliteitstoename, verstedelijking, en fragmentatie van productie en consumptieprocessen met logistiek als verbindende schakel.

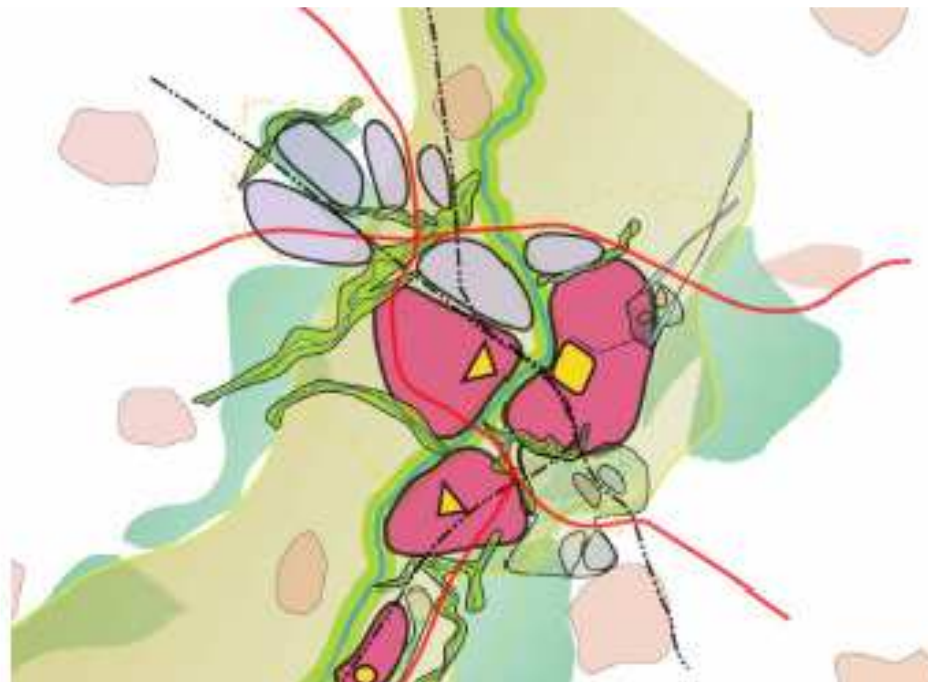
Zowel in ruimtelijk-historische als in functionele zin zijn de kernen van verschillende orde. Dit ordeverschil draagt bij aan hun herkenbaarheid. De Maas vormt de historische 'ruggengraat', in oost-westrichting lopen beken, 'de ribben'. De 'open' ruimten tussen de kernen die een scheidend karakter hebben zijn gerelateerd aan deze beken.

Perspectieven voor de toekomst zijn een bevolking die in omvang nauwelijks meer toeneemt maar steeds meer vergrijsst, wijzigingen in de regionale bereikbaarheid, structuurveranderingen in de economie en een voortgaande Europese integratie.

Venlo staat, tegen de achtergrond van deze structuur en omslagen in de maatschappelijk-ruimtelijke dynamiek voor een fundamentele keuze, namelijk om de ruimte tussen de afzonderlijke kernen te verstedelijken zodat de kernen opgaan in één stedelijk gebied, dan wel om de verstedelijking te doen plaatsvinden binnen de kernen zodat een stedelijk netwerk van afzonderlijke kernen gehandhaafd blijft. Er moet ook rekening worden gehouden met de invloed van relaties met steden netwerken als Brabant Stad (met name Eindhoven en Helmond), Arnhem-Nijmegen, Zuid-Limburg, het Ruhrgebied (met name Krefeld en Mönchengladbach), met regionale steden als Venray, Weert en Roermond en met Nederlandse en Duitse buurgemeenten.

De Ruimtelijke Structuurvisie Venlo 2005-2015 kiest voor een structuurconcept dat uitgaat van het handhaven van de afzonderlijke woon- en werkkernen in een stedelijk netwerk, gescheiden door groene zones met een hoge ecologische én recreatieve waarde. Met deze ontwikkelingsrichting kunnen de doelstellingen het best gerealiseerd worden. De oost-westoriëntatie is door ontwikkelingen in de infrastructuur in de laatste decennia vooral in economische zin sterk ontwikkeld.

Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling blijft deze oriëntatie van betekenis voor de ontwikkeling van de logistiek en industrie als bronnen van welvaart voor de stad, waarbij de oriëntatie op de omliggende Duitse regio versterkt kan worden. De oorspronkelijke noord-zuidoriëntatie is in de laatste decennia op de achtergrond geraakt. Deze heeft vooral een ecologische en sociaal-culturele betekenis. Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stad kan het van belang zijn de betekenis van deze oriëntatie, ook in economische zin, te versterken.



Krachtige kernen in een robuust casco



Schematische weergave structuurconcept 'robuuste kernen'

Doelstellingen

De doelstellingen van de structuurvisie worden aan de hand van de volgende drie thema's beschreven:

Thema: 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, en om continuering van haar functie als Euregionaal logistiek en distributiecentrum. 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.

Doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zijn:

- behoud en kwaliteitsverbetering van Venlo als (inter)nationaal logistiek en industrieel knooppunt, onder meer door het aantrekken van kennisintensieve ondernemingen en instellingen;

- versterking van Venlo als centrumstad voor de regio (Noord- en Midden Limburg én het aangrenzende Duitse voorland van het Ruhrgebied);
- versterking van het stadscentrum van Venlo.

Thema: 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 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.

Doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zijn:

- afstemming van het kwantitatieve en kwalitatieve aanbod in woon-, werk- en leefmilieus in Venlo op de gedifferentieerde vraag;
- het realiseren van een op de verschillende woon- en werkmilieus afgestemde schone, aantrekkelijke en veilige omgeving.

Thema: Stad in het Maasdal

Ongeveer 60% van het oppervlak van de gemeente Venlo was in 2000 in gebruik als landbouwgrond, bos en natuur, recreatie of als oppervlakte water. Talrijke monumenten en historisch verklaarbare structuren getuigen van een rijke ontwikkelingsgeschiedenis. In de ondergrond zijn nog talrijke sporen van dat verleden aanwezig.

Doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zijn:

- het instandhouden van een duurzaam en vitaal landelijk gebied door behoud van agrarische functies en de ontwikkeling van toerisme en recreatie;
- het ontwikkelen van robuuste groen/blauwe structuren (met ecologische én gebruikswaarden) in en om de stad;
- het behoud en benutten van cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren.

Principes voor Venlo

De essentie van de gethematiseerde uitwerking van de doelstellingen en structuurconcept, en de keuzes die op basis daarvan voor de stad zijn gemaakt zijn geoperationaliiseerd in 10 principes. Deze principes vormen het meest concrete toetsingskader in de structuurvisie.

Hieronder volgt een overzicht van de principes, indien van toepassing gespecificeerd voor Venlo Trade Port:

1 Krachtige kernen:

- Inzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo is behoud van de woon- en werkgebieden van Venlo als onderscheidbare en herkenbare kernen in een stedelijk netwerk.

- In de ruimtelijke ontwikkeling van Tradeport wordt rekening gehouden met het realiseren van een ecologische verbinding tussen de Blerickse Heide, Zaarderheiken en de Maas.
- 2 Een robuust casco:
- Inzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo is behoud van het buitengebied dat als een casco de kernen omsluit.
 - Ontwikkelingen en investeringen in het casco dienen gericht te zijn op het vergroten van de vitaliteit en robuustheid van het casco.
- 3 Eén centrum voor de stad en de regio.
- 4 Economische kerngebied in een toptechnologische regio:
- Inzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo is behoud van de functie van Venlo als (inter)nationaal logistiek en industrieel knooppunt.
 - Voor Venlo Trade Port wordt gestreefd naar clustering van verwante of aan elkaar gerelateerde ondernemingen en instellingen (industrie en logistiek).
- 5 Bijzondere functies concentreren en etaleren.
- 6 Inrichtingsprincipes voor de kernen:
- Gestreefd moet worden naar versterking van de lokale werkgelegenheid en revitalisering van verouderde bedrijfslocaties. Mogelijkheden en wenselijkheden om dit te stimuleren moeten worden onderzocht.
 - In het stedelijk gebied wordt het principe van duurzaam waterbeheer toegepast. De kwantitatieve aspecten daarbij (vasthouden, bergen en afvoeren) zijn ruimtelijk het meest relevant.
 - Opheffen van hinderlijke en onveilige situaties.
- 7 Wonen en werken in leefbare kernen:
- Door revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en gemengde milieus wordt in de nabijheid van de woonomgeving ruimte geboden aan lokaal georiënteerde economische activiteiten. In de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en gemengde milieus en in gebiedsgerichte studies wordt tevens de mogelijkheid onderzocht om startermilieus voor ondernemingen te realiseren.
- 8 Inrichtingsprincipes voor het casco:
- Ontwikkelingen en investeringen in het casco dienen gericht te zijn op het vergroten van de vitaliteit en robuustheid van het gebied.
- 9 Stedelijke functies in het casco.
- 10 Verkeer & vervoer:
- Er dient een balans te worden gevonden tussen enerzijds een voldoende aantal stroomwegen om het verkeer goed en vlot via de randen om de stad te leiden en anderzijds een voldoende aantal routes voor het verkeer met een bestemming in de stad. Een uitgebalanceerd wegennet van stroomwegen, ontsluitingswegen en toegangswegen is daarbij cruciaal en moet zorgen voor een evenwichtige spreiding van het verkeer over de verkeersaders.

3.3.3 Strategische Beleidsvisie Herstructurering Bedrijventerreinen

De gemeente Venlo wil graag inzicht verkrijgen in de herstructureringsopgave van bestaande bedrijventerreinen in de gemeente. Er is behoefte aan een overzicht van de kwaliteit van de bestaande terreinen en de op hoofdlijnen benodigde herstructureringsmaatregelen en de financiële gevolgen hiervan. De strategische beleidsvisie voor herstructurering van de bestaande bedrijventerreinen in Venlo (november 2009) geeft het benodigde inzicht. De beleidsvisie biedt de gemeente de mogelijkheid om beslissingen te nemen over de aanpak van de herstructurering van de bestaande terreinen. De beleidsvisie geeft een overzicht van de huidige marktprofielen en kwaliteitsniveaus van de terreinen, stelt een aantal herstructureringsmaatregelen op hoofdlijnen voor en geeft inzicht in de hiervoor benodigde investeringen. Daarbij is aansluiting gezocht met het opgestelde Programma Werklocaties van de provincie Limburg. Op basis van het opgenomen advies voor strategie en prioritering kan de Raad tot een gedegen besluit komen over de aanpak van herstructurering van de bestaande terreinen in Venlo voor de komende periode.

Venlo Trade Port is als 'verouderd' te kwalificeren. In het Programma Werlocaties van de provincie is de functionele kwaliteit van dit terrein als onvoldoende gekwalificeerd. Venlo Trade Port kent twee profielen. Op het noordwestelijke gedeelte van het terrein zijn enkele logistieke functies aanwezig en is het terrein te kwalificeren als een logistiek terrein. Het overige en overgrote gedeelte van het terrein kent meer industriële activiteiten en is daarom bestempeld als een industrieel werkterrein. Zowel op het logistieke gedeelte als het industriële gedeelte is sprake van een matige kwaliteit van private en openbare ruimte. Ook is er op verscheidene plaatsen sprake van ontoereikende infrastructuur die zich uit in gebrekkige parkeercapaciteit, het ontbreken van fietspaden, het ontbreken van een ontsluitingsweg en onveilige verkeerssituaties door te krappe of civieltechnische onacceptabele wegprofielen.

Venlo Trade Port is één van de grootste terreinen in Venlo en heeft een belangrijke (inter)nationale functie als logistiek-industrieel knooppunt, niet op de laatste plaats door haar ligging in de nabijheid van een knooppunt van snelwegen, een spoorlijn en het aanwezige water. Als het eerste terrein dat ontwikkeld is volgens het Trade Port concept heeft dit

terrein nog steeds een belangrijke functie als 'visitekaartje' van de stad. De gemeentelijke en regionale ambitie is Venlo Trade Port door te laten groeien van knooppunt voor goederenvervoer naar een brainport voor hoogwaardige logistieke dienstverlening. Daarvoor is een economische en ruimtelijke kwaliteitsslag benodigd, zeker gezien de huidig geconstateerde kwaliteit van het terreinen.

In het Masterplan Venlo Trade Port / Trade Port West zijn concrete revitaliseringsmaatregelen benoemd die handvatten bieden om te komen tot de gewenste ruimtelijke en economische structuurverandering van het terrein. Eén aantal van deze maatregelen is inmiddels door veranderende economische omstandigheden en gewijzigde gemeentelijke ambities achterhaald. Noodzaak en draagvlak bestaat nog steeds voor de volgende revitaliseringsmaatregelen:

- aanleg van een tweede ontsluitingsweg voor het havengebied;
- doortrekken van de Marinus Dammeweg naar de rotonde;
- herprofilering van de Groot Bollerweg;
- herprofilering van de Voltastraat;
- herprofilering van de Kazernestraat;
- strategische verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijvigheid.

3.3.4 Factsheets bedrijventerreinen Venlo

Dit document (december 2009) betreft een inventarisatie van de bestaande bedrijventerreinen in Venlo. Deze inventarisatie vormde belangrijke input voor de Strategische Beleidsvisie Herstructurering Bedrijventerreinen. Per terrein is een situatieschets gegeven en is de economische structuur, ruimtelijke kwaliteit/uitstraling en bereikbaarheid/ontsluiting toegelicht. Van elke terrein is tevens het huidige profiel vastgesteld. Venlo Trade Port is een droog én nat werkterrein en een logistiek terrein door de aanwezige railterminal en de containerterminal.

3.3.5 Binnenhavenvisie Venlo

Op Venlo Trade Port ligt de industriehaven van Venlo. De afgelopen jaren hebben de gemeente Venlo, andere overheden en enkele private partijen geïnvesteerd in de haven door o.a. de verlenging van de gemeentelijke laad- en loskade en de aanleg van de containerbargeterminal. Venlo is daardoor niet alleen goed via de weg en spoor ontsloten, maar beschikt tevens over een volwaardige ontsluiting voor vervoer via het water van bulkgoederen, containers en stukgoed. Om ook in de toekomst op de juiste wijze in te kunnen spelen op de behoefte aan multimodaal vervoer in relatie tot de groeiende goederenstromen denkt de gemeente Venlo na over de toekomst van de Industriehaven als onderdeel van de logistieke knooppuntfunctie van Venlo.

De gemeente Venlo heeft daarom een havenvisie opgesteld (januari 2011) met als doel een beleidskader te vormen waarmee de economische en multimodale potenties van de industriehaven worden veiliggesteld en om het inzicht in de noodzakelijke (infrastructurele) maatregelen en organisatorische randvoorwaarden te vergroten.

Met behulp van de uitvoering van een ruimtelijk-economische analyse en een marktanalyse heeft de gemeente Venlo inzicht verkregen in de ruimtelijke situatie en marktkansen voor de industriehaven. Hieruit blijkt dat er voldoende potentie aanwezig is voor een verdere economische en multimodale ontwikkeling. Voortzetting van de huidige werkwijze en gebruikmakend van de huidige faciliteiten in de industriehaven leidt echter tot een economisch negatieve ontwikkeling, hetgeen niet wenselijk is om door te zetten naar de toekomst.

Om de ambitie wel te verwezenlijken heeft de gemeente Venlo in samenwerking met betrokken partijen een maatregelenpakket samengesteld. De gemeente Venlo wil op korte termijn aan de slag met professionalisering van het havenbeheer en wil enkele noodzakelijk infrastructurale aanpassingen de komende jaren oppakken.

Voorts is er voldoende marktpotentie om nog veel meer te doen in de industriehaven. De ambitie van de gemeente Venlo is om ook met aanvullende maatregelen aan de slag te gaan.

Basismaatregelen	Aanvullende maatregelen
<i>Professionalisering havenbeheer</i> <ul style="list-style-type: none"> - Centraal aanspreekpunt havenzaken - Opzet Meer Jaren Onderhoudsprogramma (MJOP) - Services aan de binnenvaart 	<i>Infrastructurele aanpassingen</i> <ul style="list-style-type: none"> - Wachtplaatsen/autosteiger i.c.m. dienstensteiger - Verruimen haven (voor schepen tot 135 m) - Extra kades (bedrijfsgebonden gebruik) - Extra openbare laad- en losruimte voor bulkoverslag
<i>Infrastructurele aanpassingen</i> <ul style="list-style-type: none"> - Baggeren (nautische veiligheid) - Extra wegontsluiting - Wachtplaatsen/autosteiger 	<i>Economische ontwikkeling en profilering</i> <ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek verplaatsen jachthaven - Juiste bedrijf op de juiste plaats - Profileren industriehaven door gemeente en bedrijfsleven

Grootschalige ingrepen en investeringen in de industriehaven vragen om regionale afstemming. De maatregelen, zoals beschreven in het ontwikkelplan van de havenvisie, bieden een goede basis voor gesprek met het bedrijfsleven en de regiogemeenten.

De havenvisie heeft tevens een vervolg gekregen middels het opstellen van een ruimtelijke economische visie. Deze vervolgvisie betreft momenteel nog een concept.

In voorliggend bestemmingsplan is rondom de haven de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding zijn uitsluitend vaarwater gerelateerde bedrijven toegestaan, met uitzondering van niet-vaarwater gerelateerde bedrijven die nu al aanwezig zijn.

3.3.6 Sociale structuurschets

De sociale structuurschets vormt de uitdrukking van de sociale ambitie van de gemeente Venlo. De zaken waarop deze ambitie is gericht zijn: basisvoorzieningen, visie op accommodaties, zelfredzaamheid, ouderen, jeugd/onderwijs/zorg, minder overlast/criminaliteit en organiserend vermogen.

De beleidsdoelstellingen voor de sociale pijler zijn samengebracht onder vier thema's.

Per thema wordt aangegeven wat de relatie is met de fysieke pijler:

- Opgroeien en opvoeden: aandacht voor het bieden van een kindvriendelijke en (verkeersveilige) woonomgeving met voldoende speelmogelijkheden en voor jongeren voldoende mogelijkheden voor ontmoeting en ontspanning. Daarnaast is het belangrijk in wijken ruimte te reserveren voor voorzieningen waarvan de nabijheid voor kinderen en ouders mede bepalend is voor het gebruik.

Bij de inrichting van wijken moet steeds goed nagedacht worden over de locatie en bereikbaarheid van voorzieningen. Ook dient de stad ruimte te bieden voor bereikbare, toegankelijke en veilige (commerciële) voorzieningen.

- Leren en werken: er is een nauwe relatie tussen de economische ontwikkeling van de stad en de realisatie van de doelstellingen op het gebied van leren en werken. Werkzoekenden en gedeeltelijk arbeidsongeschikten kunnen bij een voldoende aanbod van banen eerder aan de slag.
- Leefbaarheid en veiligheid: de veiligheid van de woning en die van de woonomgeving zijn zaken die vanuit de volkshuisvesting en inrichting en beheer van de openbare ruimte moeten worden ingepast.
Concreet gaat het om het (tijdig) reserveren van ruimte voor allerlei voorzieningen en om het veilig bereikbaar zijn van deze voorzieningen.
- Zorg en preventie: er dient zorg gedragen te worden voor een gedifferentieerd aanbod van woningen en woonmilieus, onder meer door het scheppen van mogelijkheden voor het realiseren van woonzorgcombinaties en woonzorgzones voor ouderen. En voor zorgvoorzieningen voor niet-ouderen. Hiervoor dient ook een relatie gelegd te worden met de stedelijke herstructurering en het grondbeleid.
- De situering, bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen zijn essentieel: De omliggende openbare ruimte dient leefbaar, veilig en begaanbaar te zijn. Door het vergroten van de vervoersmogelijkheden kan de mobiliteit van ouderen en gehandicapten bevorderd worden.
Op de middellange termijn gaat het om het realiseren van een voldoende aanbod van levensloopbestendige woningen en wijken.

3.3.7 Herijking Economische Visie (2002)

Venlo heeft een pluriforme, weinig recessiegevoelige economische structuur. Venlo heeft namelijk vijf economische pijlers: industrie, logistiek, agribusiness, toerisme en detailhandel. De nadruk moet in de toekomst liggen op het aantrekken van kennisintensieve activiteiten. In deze sectoren zitten in de toekomst de meest waardetoevoegende activiteiten. Maar om de mensen met meer kennis naar de stad te trekken verdient het woonmilieu de aandacht. Deze mensen wensen namelijk heel andere voorzieningen. Om dit te bereiken moet er daarom vanuit het economische beleid meer integratie met volkshuisvesting en voorzieningen gezocht worden. Dit moet leiden tot een verschuiving van kooptoeisme en logistiek-industrieel naar 'ontmoetingsstad'.

Detailhandel, horeca, en in mindere mate zakelijke dienstverlening, zijn sterke groeisectoren. Visies over de ontwikkeling hiervan vallen volgens de economische visie echter niet onder economisch beleid, maar meer onder ander beleid, bijvoorbeeld ruimtelijke ordening. Ontwikkelingen in deze sectoren moeten inspelen op het verbeteren van het woonmilieu.

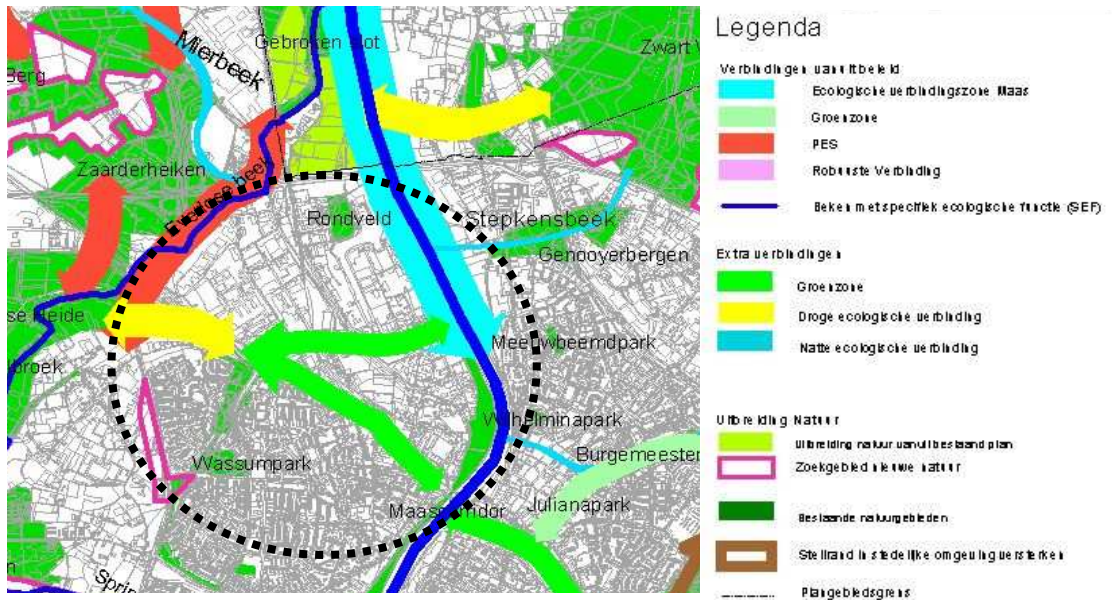
De verschuiving op het gebied van de binnenstad heeft opvolging gekregen in andere plannen zoals de Visie Venlo en de Ruimtelijke Structuurschets. De visie is kaderstellend en concrete uitvoering van projecten zal niet gebeuren aan de hand van deze visie.

3.3.8 Natuurvisie

Het is duidelijk dat in de regio Venlo veel waardevolle natuurgebieden liggen. Eveneens is duidelijk dat de natuur ook wordt bedreigd, bijvoorbeeld door de versnippering via wegen, bedrijventerreinen en kassengebieden.



Integrale natuurvisie



Sectorale Natuurvisie

Om deze gebieden ook op lange termijn goed te laten functioneren en recreatief aantrekkelijk te houden is een integrale natuurvisie opgesteld. Deze is in 2005 vastgesteld.

De integrale natuurvisie is een lokale/regionale invulling van het natuurbeleid zoals dat door het rijk, provincie en waterschap is vastgesteld. De streefbeelden in de visie zijn gebaseerd op de Ecologische Hoofd Structuur (EHS)/Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) aangevuld met lokale ideeën en wensen in samenhang met actuele ruimtelijke ontwikkelingen c.q. initiatieven.

De Natuurvisie schetst een wensbeeld voor de natuur rond Venlo: de sectorale natuurvisie.

De kaart 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 kwaliteit.
- 2 Nieuwe natuur vanuit bestaande plannen en beleid: de aangegeven uitbreiding van natuurgebieden en ecologische verbindingzones vloeit voort uit beleidsplannen.
- 3 Wensen van belanghebbende partijen: de derde categorie is voortgekomen uit gesprekken en workshops met de klankbord- en projectgroep.

Het ambitieuze wensbeeld van de sectorale natuurvisie is niet zo maar te realiseren. Er dient rekening gehouden te worden met velerlei nieuwe ontwikkelingen. Vandaar dat er een Integrale natuurvisie nodig is. Er wordt met de Integrale natuurvisie een toekomstbeeld gepresenteerd waarin naast het perspectief van een samenhangende en goed functionerende ecologische of groenstructuur tegelijkertijd de relevante ruimtelijke en economische ontwikkelingen zijn meegenomen. De integrale natuurvisie levert een optimaal en realistisch eindbeeld op voor Venlo en omgeving.

De Everlosebeek vervult een belangrijke natuurwaarde. In de sectorale natuurvisie is deze aangeduid als beek met een specifieke ecologische functie (SEF). De beek vormt onderdeel van de Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). In de integrale natuurvisie is de beek eveneens als onderdeel van de POG aangeduid (tot voorheen heette dit de Provinciale Ecologische Structuur (PES)).

Het gebied langs de Maas, de Maascorridor, heeft ook belangrijke natuurwaarden. In de sectorale natuurvisie is deze zone voor een groot deel aangeduid als ecologische verbindingzone. Het gebied langs de Maas in het zuidelijk deel van het plangebied is aangeduid als bestaande groenzone. Ook in de integrale natuurvisie is de Maascorridor aangegeven als ecologische verbinding.

3.3.9 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

Doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo. Deze nota is in directe samenhang met de Visie Venlo 2030, Kompas voor de Toekomst en de Ruimtelijke Structuurvisie ontwikkeld. Het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan heeft als motto 'VENLO: leefbaar en bereikbaar'.

Berekeningen tonen aan dat al in 2010 gerekend moet worden met ruim 40% meer ritten van, in en door Venlo dan in 2000. Deze groei, die zich daarna nog verder zal voortzetten, legt een zware claim op het net van autosnelwegen (A67, A73 en A74) in de toekomst. Vooral het knooppunt Zaarderheiken, de A67 (Maaskruising) en mogelijk de A73/A74 (Zuiderbrug, passage Blerick) komen de komende decennia qua doorstroming (sterk) onder druk te staan.

Met het rijk is overleg gevoerd om de infrastructuur aan te passen en/of uit te breiden. Het gedeelte van de A73 ter hoogte van het knooppunt Zaarderheiken/Eindhoveneweg is reeds vernieuwd. Voor andere delen van de snelwegen rond Venlo zijn nog ontwikkelingen voorzien.

Door de aanleg/vernieuwing van de A73 en A74 gaat de hoofdverkeersstructuur in Venlo veranderen. Deze wegen moeten de gebiedsontsluitingswegen in de stad gaan ontlasten. Van belang is dat er geen doorgaand verkeer door de wijken komt. Er wordt gesteld dat hier zoveel mogelijk 30 km-zones aangelegd moeten worden. Hier is al uitvoering aangegeven, want momenteel zijn bijna alle verblijfsgebieden opgenomen in een 30 km-zone. Wel is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen bij de woningen komen. De wijken moeten ontsloten worden conform de vastgestelde Duurzaam Veilig-categorisering.

Trade Ports

De bereikbaarheid en de ontsluiting van de Trade Ports en andere bedrijventerreinen is van essentieel belang voor Venlo. Het autosnelwegennet wordt uitgebreid en de gemeentelijke hoofdonsluitingswegen blijven zonder bijzondere beperkingen voor het goederenvervoer beschikbaar. Ook wordt een onderzoek gestart naar dynamische verkeersmaatregelen en kleinere infrastructurele maatregelen op de autosnelwegen. Het gaat voornamelijk over de doorstroming op de A73-zuid, maar ook op de A67 en de A74.

Gunstig punt is dat in het kader van de 'Nota Mobiliteit' een bereikbaarheidsstudie wordt uitgevoerd; met deze eerder genoemde verkenningenstudie, die MIT wordt genoemd, wordt impliciet de verwachting uitgesproken dat het om meer zal gaan dan dynamische verkeersmaatregelen. Maatregelen om tot capaciteitsuitbreiding te komen zullen niet op korte termijn tot uitvoering komen. Voor het weggebonden goederenvervoer onderzoekt het Rijk op landelijk niveau de mogelijkheden voor aparte vrachtwagenstroken. De betekenis daarvan voor het systeem van autosnelwegen om Venlo is nog niet bekend.

3.3.10 Gemeentelijk milieubeleid

Het in 1998 opgestelde Milieubeleidsplan (MBP) 'Kwaliteit in Milieubeleid' is nog steeds actueel. In het MBP is voor Venlo Trade Port als relevant speerpunt voor het milieubeleid benoemd:

- Duurzame (stedelijke en ruimtelijke) ontwikkeling/duurzaam gebruik van de schaarse ruimte: de doelstellingen daarbij zijn dat bij het vaststellen van nieuwe en herziene bestemmingsplannen het milieu integraal en afgewogen is meegenomen en dat functieveranderingen geschieden op een uit milieuoogpunt aanvaardbare wijze.

Het milieubeleidsplan is geconcretiseerd in een milieu-uitvoerings-programma (MUP) dat thans wordt herzien c.q. bijgesteld naar de actuele situatie.

Voor de prioriteitstelling in dit MUP is niet alleen het MBP leidend. Vanaf 2005 worden door de gemeenteraad prioriteiten gesteld op basis van zeven integrale gemeentebrede programma's.

Het programma 'Wonen in een Duurzame Leefomgeving' bevat de meeste milieuonderwerpen. Onderdeel hiervan zijn bodemsanering, luchtkwaliteit, geluidsanering, energiebesparing en duurzame energie. Het programma 'Samen sterk voor een veilig Venlo' bevat de fysieke veiligheid, waaronder externe veiligheid.

De prioriteitstelling op basis van de programma's gebeurt ieder jaar via de programmabegroting. Voor de middellange termijn (5 jaar) zijn de activiteiten uit het Meerjaren Ontwikkelingsplan (MOP) kaderstellend. Het huidige MOP geldt voor de periode 2005-2009. Zowel de programmabegroting als het MOP bevatten concrete milieu-indicatoren waar de komende jaren aan wordt gewerkt. De doorkijk op lange termijn tot 2030 wordt gevormd door de eerder genoemde Visie Venlo. Milieu- en duurzaamheidsaspecten maken onderdeel uit van het daarin geschetste toekomstbeeld. De gemeentebrede programma's, het MOP en de Visie Venlo zijn naast het MBP mede kaderstellend voor de uitvoering van de milieutaken in de komende vier jaar.

3.3.11 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 20^e 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 Kazernekwartier. Echter, deze economische groei en ontwikkeling brengen externe veiligheidsrisico'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 Externe veiligheid 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 kaderstellend 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 toenemen.
 - nieuwe LPG-tankstations enkel langs provinciale wegen 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 vergroten 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 omgevingsvergunningen. 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.

3.3.12 Waterplan

Het gemeentelijke Integrale Waterplan is een uitvloeisel van het Nationaal Bestuursakkoord Water, waarin bepaald is dat gemeenten in samenwerking met de waterschappen voor 2006 stedelijke waterplannen opstellen.

Dit waterplan streeft een integrale benadering na van stedenschoon, toeristisch recreatieve aantrekkelijkheid, ecologische waarden, waterkwaliteit en het voorkomen en oplossen van wateroverlast.

In december 2007 is het Gemeentelijk Rioleringsplan Venlo 2008-2017 'droge voeten in een gezonde leefomgeving' vastgesteld.

De voorlopige resultaten uit de optimalisatiestudie 2006, de invoering van de verbrede zorgplicht en het Integrale Waterplan zijn de belangrijkste bouwstenen voor dit verbrede rioleringsplan.

Het Integrale Waterplan betreft de beken en hun stroomgebieden in de hele gemeente Venlo, alsmede de vijvers en stadswateren in de stedelijke gebieden van de gemeente. Voor de beken en hun stroomgebieden wordt geconcentreerd op het stedelijk gebied, met inachtneming van de invloed daarvan op de watersystemen in het landelijke gebied.

Voor alle beken, hun stroomgebieden en de stadswateren zijn streefbeelden opgesteld. Een streefbeeld is de wenselijke situatie over dertig jaar. In een aantal gevallen zal dit streefbeeld al in 2016 bereikt kunnen worden. Dan wordt er gesproken van een hoog ambitieniveau.

Voor de vaststelling van de ambitieniveaus worden er vijf sporen onderscheiden ofwel vijf verschillende aspecten van het watersysteem: lang vasthouden en langzaam afvoeren, schoon maken en schoon houden, zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en functie, hemelwater als duurzame bron, proces en zorg. Bij elk ambitieniveau passen voor elk stroomgebied maatregelen.

In het noorden van Venlo Trade Port, langs het knooppunt Zaarderheiken, loopt de Everlosebeek. De Everlosebeek begint ten oosten van Beringe, stroomt door landbouwgebied in de bovenloop, via Koningslust en Maasbree, door bosgebied in de benedenloop, en stroomt tussen Blerick en Grubbenvorst, via Venlo Trade Port, uit in de Maas. Via een aanvoerleiding en een inlaatkanaal wordt de Everlosebeek gevoed door de Noordervaart. Aan de beek is een specifieke ecologische functie toegekend.

In samenhang met de Noordervaart, waarvan zij water inlaat, wordt de Everlosebeek cultuurhistorisch en ecologisch hersteld. Dat is althans het streefbeeld over dertig jaar. Het ambitieniveau voor de Everlosebeek wordt in het Waterplan getypeerd als 'mid-den'. De Everlosebeek moet een multifunctionele beek worden. Dat wil zeggen dat recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden kansrijk met elkaar verweven worden.

3.3.13 Maascorridor

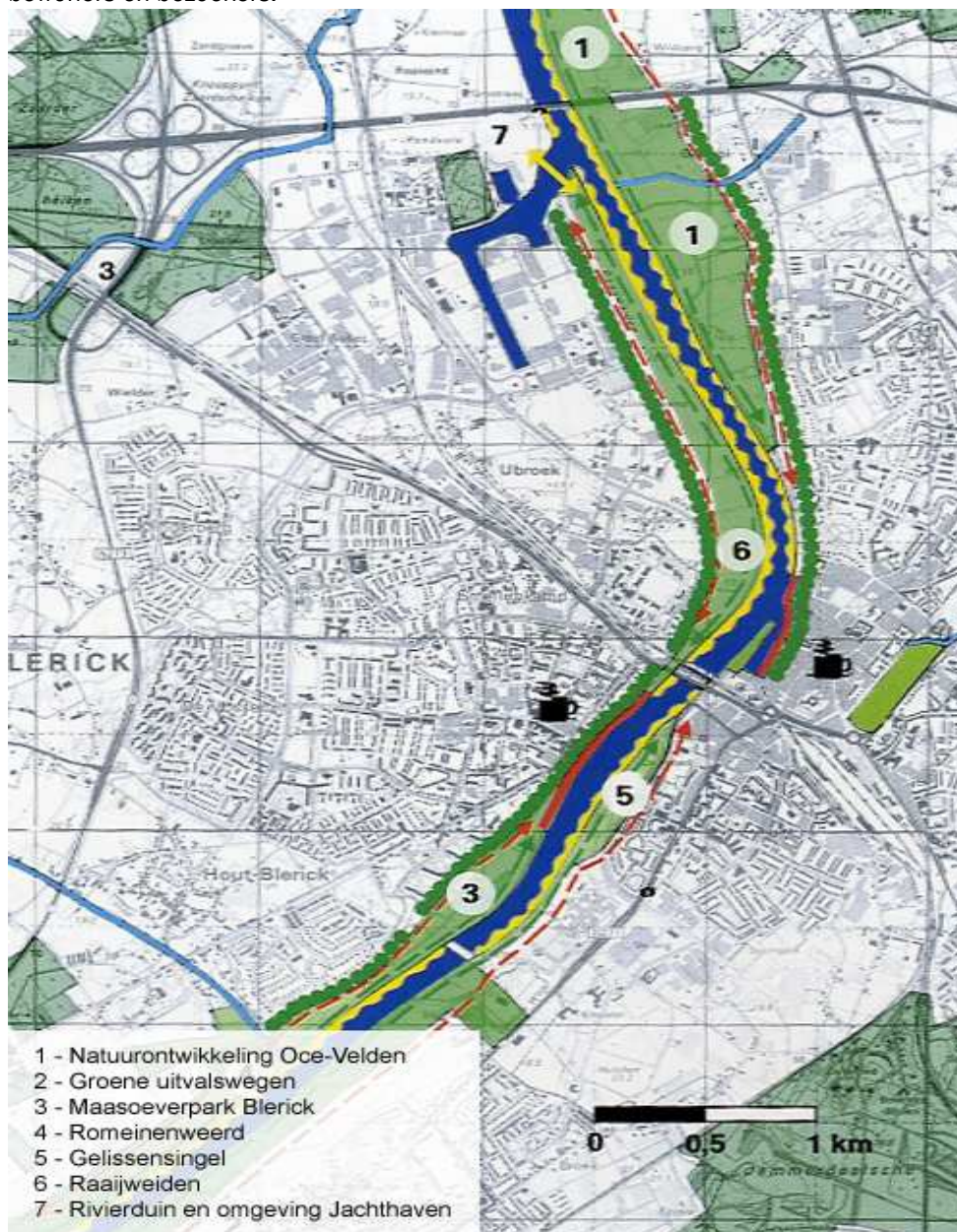
Eind 1999 besloten de gemeenten van het Stadsgewest Venlo c.a. in samenwerking met de Stichting het Limburgs Landschap, Staatsbosbeheer en het Wereld Natuur Fonds om nieuwe en reeds bestaande plannen rondom de Maasoevers te bundelen. De intentie werd uitgesproken om de uitstaande plannen en ideeën rondom de Maasoevers in de gemeenten Arcen & Velden, Broekhuizen, Grubbenvorst, Venlo, Maasbree, Tegelen en Belfeld te ontwikkelen tot één krachtige samenhangende visie op de Maas, de Maasuitwaarden en de Maasdorpen: het project 'Maascorridor'.

Op regionale schaal betekent de realisatie van het project Maascorridor een verandering in de geïsoleerde ligging van de Maas ten opzichte van de overige natuur in de Noordelijke Maasvallei. Door realisatie van grote aaneengesloten natuurkernen langs de Maas ontstaan (grensoverschrijdende) verbindingen tussen de diverse natuurgebieden.

Er zijn vier belangrijke nauw met elkaar samenhangende ontwikkelingen gedefinieerd:

- het realiseren van aaneengesloten riviernatuur;
- het bijdragen aan een veilige rivier;
- het versterken van de toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid van de stadsgewest-gemeenten;
- de Maas een belangrijke plaats geven in stad en dorp.

Door maatregelen voor veiligheid te combineren met ingrepen die het landschap ten goede komen ontstaat een natuurlijke, veilige en toeristische aantrekkelijke regio voor bewoners en bezoekers.



Het Projectenprogramma voor Venlo-Blerick

Voor de verschillende kernen die aan de Maascorridor liggen zijn er projectprogramma's opgesteld. Op Venlo Trade Port zijn twee projecten van toepassing:

- Project Raaijweiden: De Raaijweiden is de bijna 2,5 kilometer lange uiterwaard ter hoogte van Venlo Trade Port. Dit gebied biedt goede kansen voor natuurontwikkeling en daarnaast voor recreatie (met name fiets- en wandelverbindingen).
- Project Rivierduin en omgeving Jachthaven: Het gebied tussen de A67 en de haven wordt momenteel gekenmerkt door een driedeling: een bebost rivierduin ('t Wienboske), een jachthaven en de uiterwaard. In dit gebied is tevens de Barge Terminal (containerbinnenvaarterminal) gerealiseerd.

De huidige haven vormt, zeker met de toekomstige vergroting van de industriehavens, een grote barrière voor wandelaars en fietsers die zich tussen Grubbenvorst en Venlo willen verplaatsen. Hoewel een lastige opgave, zal er moeten worden gewerkt aan het slechten van deze barrière.

3.3.14 Welstandsnota

'Het oogmerk van het welstandsbeleid is koesteren van wat goed is, versterking van bestaande karakteristiek bij nieuwe ingrepen en het toepassen van nieuwe ontwikkelingen waar dit verantwoord is, op een manier die recht doet aan de schoonheid van Venlo'.

In de Welstandsnota wordt Venlo Trade Port aangeduid als een welstandsluw gebied. Er kunnen een aantal redenen ten grondslag liggen aan deze aanduiding.

Sommige gebieden zijn naar hun aard of ligging niet van grote invloed op het beeld van de stad. Soms kan binnen het bestemmingsplan voldoende worden geregeld om tot een aanvaardbare kwaliteit te komen door de situering van de bebouwing op de kavel. Soms ook is het gebruik puur functioneel en niet esthetisch bedoeld. Ook zijn er situaties waarbij bouwwerken niet of nauwelijks zichtbaar zijn (doordat zij bijvoorbeeld achter op het perceel staan). In die gevallen is de beeldkwaliteit minder belangrijk.

Momenteel is een nieuwe Welstandsnota in voorbereiding. De vaststelling van de nota is voorzien in het eerste kwartaal van 2013.

3.3.15 Coffeeshopbeleid

Om de overlast van de handel in en het gebruik van drugs te voorkomen en te bestrijden voert het gemeentebestuur van Venlo een strak beleid. Onderdeel van dit beleid is dat in de gemeente Venlo een maximum aantal van vijf coffeeshops wordt toegelaten. In deze shops wordt het verhandelen van geringe hoeveelheden softdrugs (cannabis) gedoogd, mits wordt voldaan aan een aantal strikte voorschriften. Deze voorschriften, welke zijn gebaseerd op landelijke strafvervolgingsrichtlijn, staan vermeld in de voor deze inrichtingen verleende exploitatievergunningen. Overtreding van deze voorschriften zal ertoe leiden dat bestuursrechtelijke maatregelen (bijvoorbeeld sluiting) worden getroffen. Tegen de verkoop van drugs op andere plaatsen (voor publiek toegankelijke lokalen, woningen of straat) wordt zowel strafrechtelijk als bestuursrechtelijk streng opgetreden.

3.3.16 Toeristische Visie gemeente Venlo

In september 2003 is door de gemeente Venlo de 'Toeristische Visie voor de gemeente Venlo' vastgesteld. De gemeente Venlo wil naast de huidige speerpuntsectoren (industrie, logistiek, agri-business en detailhandel) ook inzetten op toerisme.

De toeristische ontwikkeling is niet alleen gericht op economische ontwikkelingen maar ook om de kwaliteit van de leefomgeving en het imago te verbeteren.

In het plangebied Venlo Trade Port ligt de belangrijkste jachthaven van de gemeente Venlo, namelijk de jachthaven van Watersportvereniging 'De Maas'. In deze jachthaven zijn tussen de 200 en 270 vaste plaatsen en is er wisselend door het jaar heen plaats voor 20 tot 40 passanten.

Venlo staat aan het begin van een geleidelijke toeristische ontwikkeling van de stad als product. Met de identiteit van Stad aan de Maas speelt de Maas een belangrijke rol in het toeristisch-recreatief product Venlo. Trade Port Noord/ Floriade wordt gezien als een gebied dat zich qua schaal en beleving sterk onderscheidend ontwikkelt.

Verschillende maatregelen worden omschreven om het toeristisch product Venlo op de kaart te zetten. Één van de maatregelen is het ontwikkelen van Trade Port Noord/Floriade.

3.3.17 Groenbeleidsplan

Het ontwikkelen van een verantwoord groenbeleid binnen de gemeente Venlo was de aanleiding voor het opstellen van het groenbeleidsplan (januari 1994). De hoofddoelstelling van het groenbeleidsplan is het formuleren van een visie voor de lange termijn voor het stedelijk groen.

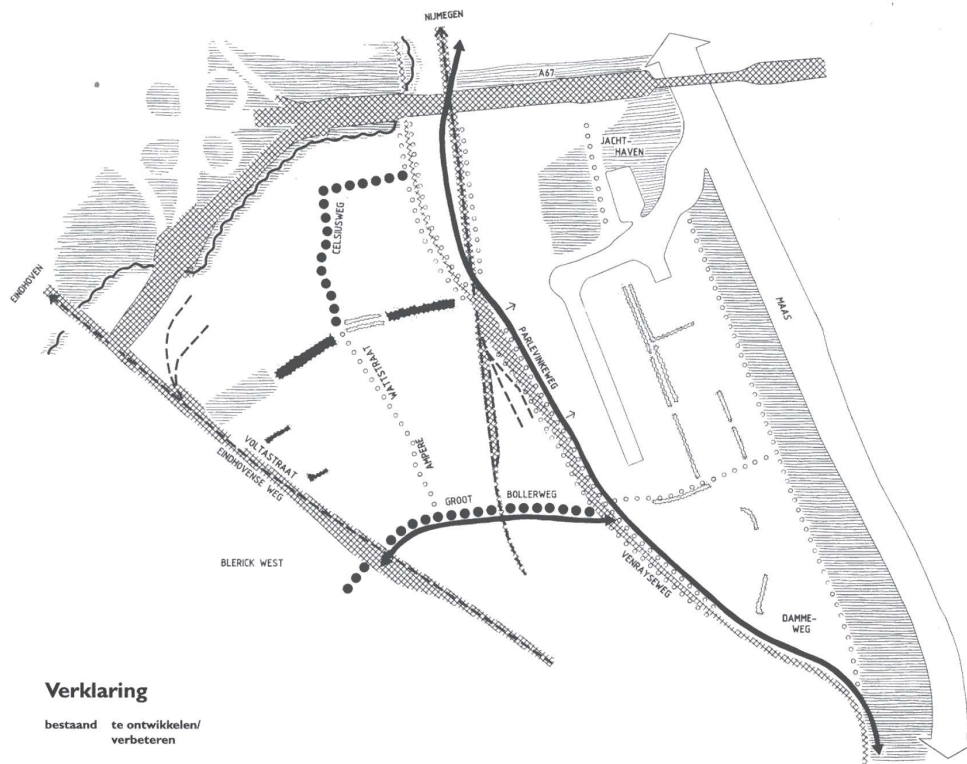
In Venlo Trade Port vormt de groene zone langs de Maas onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de stad.

Verder zijn er in het plangebied zelf verschillende groenelementen aanwezig. Ten oosten van de Venrayseweg is langs de meeste wegen een groensingel of bomenrij aanwezig. Er is een bosgebied aanwezig bij de jachthaven. Ten westen van de Venrayseweg is een aantal bomenrijen en groenelementen aanwezig zonder duidelijke structuur.

De omgevingskwaliteit in Venlo Trade Port wisselt sterk per plek. Ten oosten van de Venrayseweg is het terrein matig tot redelijk ingericht. In het westelijk deel is geen duidelijke groenstructuur aanwezig. Dit deel heeft grotendeels een onverzorgde, kale aanblik.

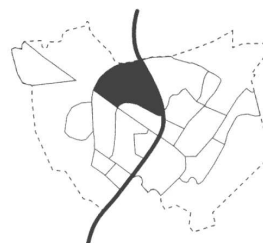
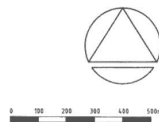
Het probleem in Venlo Trade Port is dat er geen duidelijke groenstructuur aanwezig is, maar veel losstaand groen, met name in het gebied ten westen van de Venrayseweg. Een oplossing is de Wattstraat, Ampèrestraat en Celsiusweg verder als groene hoofdader van het gebied te ontwikkelen.

De Groot Bollerweg is onderdeel van de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein. Dit dient te worden uitgedrukt met meer bomen in de middenberm van de weg. Bedrijven kunnen worden gestimuleerd hun bedrijf op te knappen en een groener en representatiever aanzicht te geven aan de zijde van de ontsluitingswegen. Verbetering van een recreatieve wandelroute via de Groot Bollerweg is gewenst, evenals verbetering van de recreatieve fietsroute via de Venrayseweg.



Verklaring

- | bestaand | te ontwikkelen/
verbeteren | |
|----------|-------------------------------|--|
| | | hoofdgroenstructuur van de stad |
| | | structureel groenelement |
| | | boomstructuur |
| | | voetgangersgebied |
| | | recreatieve route |
| | | accent groen rond historische en openbare gebouwen |
| | | stadsentree / wijkentree |
| | | verbinding |
| | | kruidenrijke bermen |
| | | spoor |
| | | water |
| | | kwelzone |
| | | sportveld |
| | | speelvoorziening / speeltuin |
| | | bouwlocatie |



Groenbeleidsplan

4 Randvoorwaarden/resultaten onderzoeken

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van de verschillende omgevingsaspecten. Het bestemmingsplan heeft overwegend een beheer karakter. Nieuwe projecten worden in principe niet meegenomen. Hiervan kan afgeweken worden, indien het betreffende project geheel is afgerond. Onder 'afgerond' wordt in dit geval verstaan dat alle vereiste onderzoeken zijn afgerond, de economische haalbaarheid van de ontwikkeling verzekerd is, ten aanzien van alle relevante zaken bindende afspraken zijn gemaakt en het betreffende project niet kan leiden tot een vertraging in het totstandkomingsproces van het bestemmingsplan. Dit betekent dat er in het kader van voorliggend bestemmingsplan geen specifieke onderzoeken naar milieuaspecten zijn verricht.

4.2 Akoestiek

4.2.1 Industrielawaai

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan, een geluidzone moet worden vastgesteld. Hierbij wordt verwezen naar artikel 2.4 van het Ivb (Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer). Dit is inmiddels geregeld in het besluit omgevingsrecht.

De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Hierbij worden niet alleen de geluidzoneringsplichtige inrichtingen betrokken, maar wordt ook de geluidsproductie beschouwd van de niet-zoneringsplichtige inrichtingen die op het industrieterrein zijn gevestigd. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend.

Het doel van het vastleggen van een geluidzone is tweeledig. Enerzijds worden geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen en scholen) beschermd tegen een te hoge geluidbelasting vanwege Industrielawaai. Anderzijds wordt door het vastleggen van een geluidzone akoestische ruimte gecreëerd waarover de bedrijven op het gezoneerde bedrijventerrein maximaal kunnen beschikken.

Binnen de zone mogen geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd, tenzij door het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde wordt verleend. Het geluidgezoneerde gedeelte van het industrieterrein is op de verbeelding opgenomen met de aanduiding 'geluidzone - industrie'. Aan de gronden die deel uitmaken van het gezoneerde bedrijventerrein is een zodanige bestemming toegekend, dat de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen is toegestaan. Voor de bedrijfspercelen die geen deel uitmaken van het gezoneerde bedrijventerrein (de zuidoostelijke hoek van het plangebied en een klein gedeelte in het noorden van het plangebied) is een aanduiding opgenomen die de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen uitsluit.

Geluidszone CVI Raaieinde

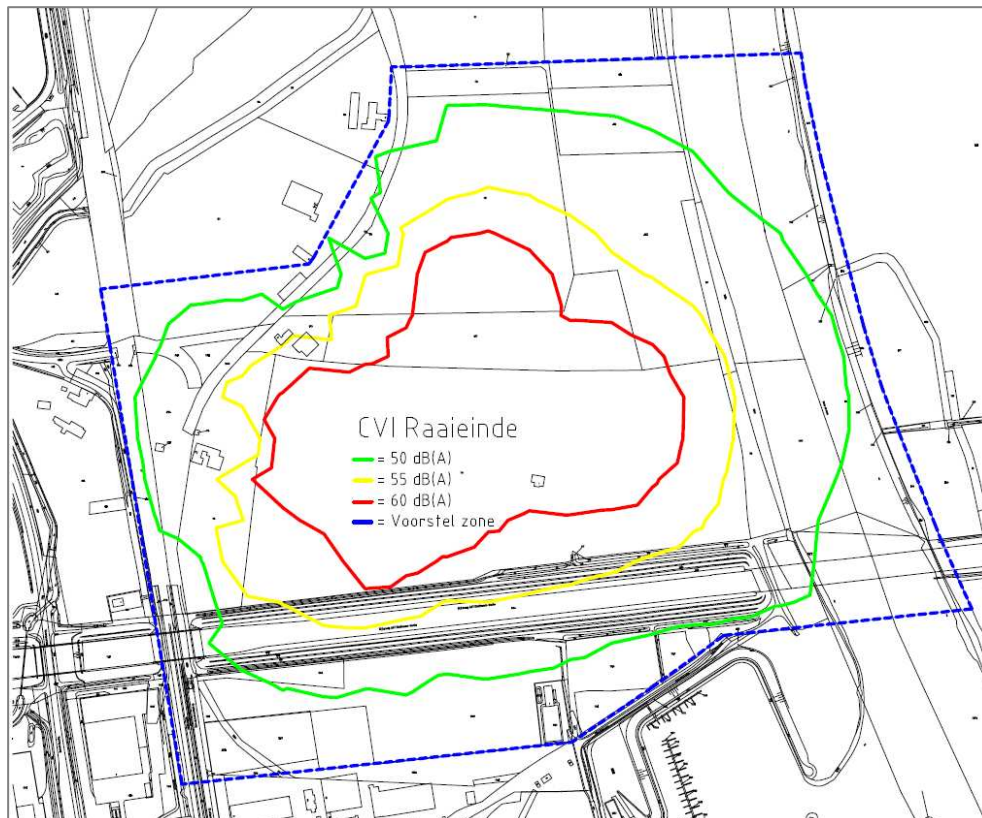
Ten noorden van het plangebied, direct te noorden van de Rijksweg A67 te Grubbenvorst (gemeente Horst aan de Maas), wordt een verwerkingsinstallatie gerealiseerd die centraal het vrijkomende toutvenant gaat verwerken dat vrijkomt bij diverse rivierverruimingsprojecten die worden uitgevoerd in het kader van het Meerjarenplan Zandmaas II. Deze rivierverruimingsprojecten hebben als doel de rivier de Maas meer doorstroomruimte te bieden bij hoogwater.

Vanwege de aard van de activiteiten is de CVI aan te merken als een vergunningsplichtige inrichting conform categorie 11.3.k.1 van bijlage 1, onderdeel c van het Besluit omgevingsrecht (Bor). Doordat in het ten behoeve van de CVI opgestelde bestemmingsplan aan de betrokken gronden een bestemming wordt gegeven die de vestiging van een dergelijke inrichting mogelijk maakt, ontstaat een industrieterrein in de zin van artikel 1 van de Wet geluidhinder (Wgh). Volgens artikel 40 van deze wet dient bij de vaststelling van dit bestemmingsplan daarom tevens 'een rond het betrokken terrein gelegen zone te worden vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting vanwege dat terrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan'. Bij het voorbereiden van de vaststelling van een dergelijke zone dient conform artikel 42 van de Wgh een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. In dit onderzoek, uitgevoerd door LBP|Sight (d.d. 18 september 2012, nr R085053ac.00002.rvw) zijn onder andere de 50 dB(A), 55 dB(A) en 60dB(A)-contouren van de installatie bepaald. In onderstaande figuur zijn deze contouren weergegeven.

De geluidzone omvat het gebied vanaf de rand van het gezoneerde industrieterrein zelf, in dit geval de CVI Haven Raaieinde, tot de 50 dB(A)-contour. Om eventuele toekomstige wijzigingen binnen de inrichting binnen een bepaalde marge plaats te kunnen laten vinden, zonder dat een wijziging van het bestemmingsplan en/of de bijbehorende geluidzone noodzakelijk is, wordt een zone voorgesteld die ruimer is dan de 50 dB(A)-contour. Deze zone is zoveel mogelijk vormgegeven aan de hand van bestaande perceelsgrenzen.

De geluidzone wordt planologisch geborgd door middel van het (paraplu)bestemmingsplan 'Geluidzone Centrale verwerkingsinstallatie Raaieinde', voorzover de zone is gelegen binnen reeds vastgestelde actuele bestemmingsplannen van zowel de gemeente Venlo als de gemeente Horst aan de Maas.

Aangezien het bestemmingsplan Venlo Trade Port nog niet is vastgesteld, maar vaststelling op korte termijn wel zal plaatsvinden, wordt het gedeelte van de geluidzone die binnen dit plangebied valt meegenomen in onderhavig plan. Aangezien dit bestemmingsplan voor de betreffende gronden geen mogelijkheden biedt om geluidgevoelige objecten te realiseren, levert het vastleggen van deze zone geen belemmeringen op voor de gebruiksmogelijkheden van de betreffende gronden.



Voorstel geluidzone CVI Raaieinde (bron: Tonnaer, 22 november 2012)

4.2.2 Wegverkeerslawaai

Aangezien binnen het plangebied geen nieuwe (bedrijfs)woningen of andere geluidgevoelige functies worden toegelaten en geen nieuwe wegen worden aangelegd, is geen akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai vereist op grond van de Wet geluidhinder.

4.2.3 Spoorweglawaai

Aangezien binnen het plangebied geen nieuwe (bedrijfs)woningen of andere geluidgevoelige functies worden toegelaten, is geen akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai vereist op grond van de Wet geluidhinder.

4.3 Bodem en grondwater

Voor elke functiewijziging binnen het plangebied dient een onderzoek te worden verricht naar de kwaliteit van de bodem en het grondwater.

Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat er geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in het plangebied. Een bodem- en grondwateronderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. 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. Daarbij gaat het enerzijds om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en anderzijds om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Ook aan hoogspanningsleidingen zijn externe veiligheidsrisico's verbonden. Het is een beleidsterrein dat niet alleen gevolgen heeft voor het milieu en de rampenbestrijding, maar vaak ook voor de ruimtelijke ordening. Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Bij risicovolle inrichtingen en leidingen gelden reeds wettelijke afstanden, voor vervoer van gevaarlijke stoffen is dat voorlopig nog niet het geval.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.

Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.

De grote Limburgse gemeenten en de Provincie hebben in 2006 het initiatief genomen voor het opstellen van een gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid. Daarnaast heeft de gemeente Venlo zelf een beleidsvisie externe veiligheid opgesteld. Beide visies zijn in hoofdstuk 3 beschreven. Oranjewoud heeft voor de gemeente Venlo een belemmeringskaart externe veiligheid opgesteld. Deze kaart is als bijlage 3 bij voorliggende toelichting gevoegd.

4.4.2 Risicovolle inrichtingen

In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (BEVI) worden risicovolle inrichtingen (waaronder lpg-tankstations) benoemd.

Ook wordt daarin voor bepaalde gevallen aangegeven welke afstanden (voor het PR) moeten worden aangehouden, of in welk gebied (voor het GR) nader onderzoek moet worden gedaan. Binnen en in de directe omgeving van het plangebied liggen de volgende risicovolle inrichtingen:

Naam risicovolle inrichting	Adres
DSM Pharma Chemicals BV	Grubbenvorsterweg 8
Seacon Venlo Expeditie	Celsiusweg 20
ECT Railterminal	Celsiusweg 30
Peter Greven Nederland CV	Edisonstraat 1
AHC Oppervlaktetechnieken BV	Groot Bollerweg 2A
VTP Container Barge Terminal	Tjalkkade 16
Eurofrigo Venlo BV	Groot Egtenrayseweg 35
Shell tankstation Blerick (buiten plangebied)	Eindhovenseweg 40

In het plangebied zijn de volgende risicovolle opslagen aanwezig. Deze vallen niet onder het BEVI, maar hebben wel een veiligheidscontour.

Naam risicovolle opslag	Adres
Belden Wire&Cable B.V.	Edisonstraat 9
Nedri Spanstaal B.V. en GOS Nedri Spanstaal	Groot Egtenrayseweg 13
Watersportvereniging De Maas	Jachthavenweg 50

De bestaande risicovolle inrichtingen en opslagen zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan aangeduid als 'risicovolle inrichting'. Nieuwe risicovolle inrichtingen zijn in de regels uitgesloten. Ten noorden van de Groot Bollerweg is nieuwvestiging van risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt via een afwijkingsbevoegdheid. Voorwaarden zijn wel dat de 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico de grens van de kavel van de risicovolle inrichting niet overschrijdt en dat er geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan.

Hierna volgt een beschrijving van de risicovolle bedrijven.

DSM Pharma Chemicals BV

Het bedrijf DSM Pharma Chemicals BV valt onder het Besluit Risico Zware Ongevallen (BRZO, 1999). Voor dit bedrijf is een QRA (Kwantitatieve Risico Analyse) verricht. Binnen de 10^{-6} -contour komen geen kwetsbare objecten voor. Binnen het invloedsgebied komen wel kwetsbare objecten voor.

Seacon Venlo Expeditie

Het bedrijf Seacon Venlo Expeditie valt binnen de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15-1 (PGS 15-1). Ter plaatse vindt 1.270 m² opslag van gevaarlijke stoffen plaats. De PR-contour is 50 meter. Dit is bepaald aan de hand van REVI 3. Het invloedsgebied is 300 meter. Binnen de PR-contour zijn geen kwetsbare objecten gelegen.

ECT Railterminal

Voor de ECT Terminal is geen QRA verricht. De PR-contour is op dit moment onbekend. Vergund is alleen opslag en overslag van gevaarlijke stoffen. Andere activiteiten zijn niet vergund. De vergunning geeft geen beperking voor wat betreft de opslag van de gevaarlijke stoffen.

Volgens de vergunning mogen gevaarlijke stoffen slechts kortstondig, i.v.m. overslag, aanwezig zijn. Hiermee wordt aan de omschrijving van artikel 1, onderdeel c van het BRZO voldaan.

ECT is een vervoersgebonden inrichting als bedoeld in artikel 2, lid 1, sub, BEVI. Als de Drempelwaarden van het BRZO niet worden overschreden, is het BEVI niet van toepassing. Er geldt dan ook geen PR-contour.

De opzet is dat op termijn de vergunning wordt aangepast voor wat betreft de hoeveelheden van de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen. Mochten de drempelwaarden van het BRZO worden overschreden, dan zal een PR-contour opgenomen moeten worden. Mogelijk dat later in het bestemmingsplanproces hier meer duidelijkheid over bestaat.

Peter Greven Nederland CV

Het bedrijf Peter Greven Nederland CV valt binnen de Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 15-3 (PGS 15-3) ter plaatse vindt 500 m² opslag van gevaarlijke stoffen plaats. De PR-contour is 80 meter. Het invloedsgebied is 520 meter. Binnen de PR-contour komen mogelijk kwetsbare objecten voor.

Belden Wire&Cable B.V.

Bij het bedrijf Belden Wire&Cable B.V. worden gevaarlijke verpakte stoffen opgeslagen. De PR-contour van dit bedrijf is 0 meter.

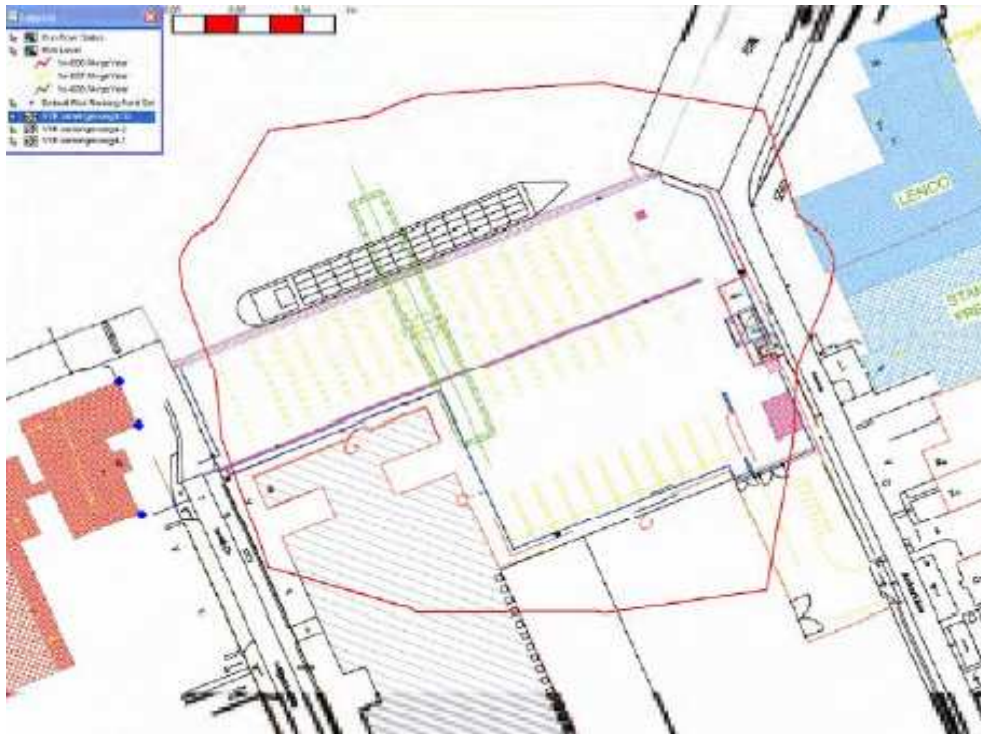
AHC Oppervlaktetechnieken BV

Bij het bedrijf AHC worden in de chemieopslag brandgevaarlijke stoffen opgeslagen. Voor PGS 15 opslagen dienen de hoeveelheden brandgevaarlijke stoffen geïnventariseerd te worden aan de hand van het blad 'aanvullende gegevens Revi III'. Deze gegevens zijn op dit moment nog niet beschikbaar. Mogelijk dat deze gegevens later in het bestemmingsplanproces ingepast kunnen worden.

VTP Container Barge Terminal

Voor de Container Barge Terminal is een onderzoek verricht naar de risico's met betrekking tot externe veiligheid (Oranjewoud, rapport 29 juni 2007). In de volgende afbeelding is de Pr 10⁻⁶-contour van de Container Barge Terminal weergegeven, zoals die in de omgevingsvergunning voor een inrichting (voorheen milieuvergunning) is vastgelegd.

Binnen deze contour zijn geen kwetsbare objecten toegestaan. Tevens mogen aanwezige beperkt kwetsbare objecten niet uitgroeien tot kwetsbare objecten. In het bestemmingsplan is hiervoor een regeling opgenomen.

PR 10⁻⁶-contour Container Barge Terminal

Nedri Spanstaal B.V. en GOS Nedri Spanstaal

Bij de bedrijven Nedri Spanstaal B.V. en GOS Nedri Spanstaal wordt propaan opgeslagen. De PR-contour van het bedrijf Nedri Spanstaal B.V. is 15 meter. De PR-contour van het bedrijf GOS Nedri Spanstaal is 80 meter.

Eurofrigo Venlo BV

Bij het bedrijf Eurofrigo BV wordt ammoniak opgeslagen. De PR-contour van het bedrijf Nedri Spanstaal B.V. is 0 meter.

Watersportvereniging De Maas

Bij watersportvereniging De Maas wordt propaan opgeslagen. De PR-contour is 20 meter.

Shell tankstation

Het Shell tankstation aan de Eindhovenseweg 40 ligt buiten het plangebied. Dit geldt voor zowel het tankstation zelf als het vulpunt. De omgevingsvergunning voor een inrichting (voorheen milieuvergunning) is ambtelijk omgezet van ongelimiteerd naar gelimiteerd (1.000 m³). Hierdoor zijn de PR-contouren: 110 meter van het vulpunt, 25 meter vanaf de tank en 15 meter vanaf de afleverzuil. Het invloedsgebied is 150 meter. Hierdoor ligt het invloedsgebied binnen het plangebied. Binnen de PR-contouren liggen kwetsbare objecten (bedrijfswoningen).

De doorzet van het Shell tankstation is reeds gelimiteerd tot 1.000 m³.

Volgens de MvT van het Revi 2007 worden in 2010, als de LPG-tankauto's zijn voorzien van een hittewerende coating, de PR-contouren verkleind, in dit geval tot 40 meter van het vulpunt. Het plangebied ligt buiten deze contour. Het is op dit moment nog onzeker of de LPG-tankauto's worden voorzien van een hittewerende coating.

Vestiging kantoren

In het vigerende bestemmingsplan voor Venlo Trade Port is de realisering van (grote) kantoorgebouwen overal op het bedrijventerrein mogelijk. Een dergelijke ruime manier van bestemmen is conform het huidige provinciaal en gemeentelijk beleid niet langer wenselijk. Er zijn, ook binnen de gemeente Venlo, geschiktere plaatsen voor de vestiging van grotere kantoorpanden. De realisering van nieuwe (grote) kantoren op Venlo Trade Port is daarom niet gewenst.

Bovendien is de realisering van grotere kantoorgebouwen (>1.500 m²) ook uit oogpunt van externe veiligheid ongewenst. Kantoren met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² moeten namelijk in het kader van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen worden aangemerkt als 'kwetsbaar object'. Dergelijke objecten mogen niet aanwezig zijn binnen de PR 10⁻⁶-contour van Bevi-inrichtingen of transportmodaliteiten. Het zonder meer toestaan van dergelijke panden, overal binnen het plangebied, staat daarom op gespannen voet met de aanwezigheid van Bevi-inrichtingen op Venlo Trade Port.

In voorliggend bestemmingsplan zijn zelfstandige kantoren daarom niet langer toegestaan. De bestaande zelfstandige kantoren zijn opgenomen binnen de bedrijfsbestemming en voorzien van een aanduiding, waarmee ze positief zijn bestemd.

De kleinere kantoren, behorende bij de bedrijfsfunctie, worden binnen de bedrijfsbestemming toegestaan. Hiervoor is een maximale maat van 1.500 m² bvo opgenomen.

4.4.3 Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. De risicoatlassen weg, spoor en hoofdvaarwegen geven een algemeen beeld van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland en de daarbij behorende risico's. Deze atlassen zijn begin 2006 geactualiseerd.

De conclusies zijn samengevat in de 'Inventarisatie van externe veiligheidsrisico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen'.

In en nabij het plan gaat het om de volgende transportroutes die in de lijsten voorkomen. Per route(onderdeel) wordt ingegaan op eventuele aandachtspunten of knelpunten voor het plaatsgebonden risico (PR) en om groepsrisico (GR).

Binnenwater

De Maas komt niet voor in de lijsten met aandachtspunten of knelpunten voor het plaatsgebonden risico (PR) en om groepsrisico (GR).

Dit betekent in ieder geval dat de PR 10⁻⁶-contour niet op de oever ligt. Verder wordt de oriënterende waarde voor het GR niet overschreden.

Weg

Voor de A73 en de A67 zijn in de omgeving van het plan enige indicatieve waarden bekend.

In de tabellen voor het PR komen deze wegen niet voor, hetgeen betekent dat de PR 10^{-6} -contour niet buiten het weglichaam ligt. Wel is aangegeven in welke mate het GR wordt overschreden.

Voor de A73 geldt ten opzichte van Industriegebied Blerick in de toekomst maximaal een factor van 0,14 van het GR, terwijl dit voor de A67 een factor van 0,02 is. Beide waarden liggen derhalve ruim onder de oriënterende waarde.

Op basis van de eindrapportage 'Basisnet Weg' zijn binnen 30 meter van zowel de A67 als de A73 geen kwetsbare objecten toegestaan. Overigens is binnen 50 meter vanaf deze rijkswegen sowieso geen bebouwing toegestaan. In voorliggend bestemmingsplan is hiervoor een zonebepaling opgenomen.

Spoor

De spoorlijn Eindhoven-Venlo (baanvak 119B) komt in de tabellen voor. Voor het PR wordt voor de toekomst een maat van 0 m aangetroffen. Voor het GR is alleen een waarde voor het stedelijk gebied van Venlo langs de vrije baan beschikbaar. Deze GR-waarde, die is berekend midden in het stedelijk gebied, zal hoger zijn dan de GR-waarde ter plaatse van een bedrijventerrein. Er is derhalve, wanneer wordt uitgegaan van deze cijfers, sprake van een overschatting van het GR ter plaatse van Venlo Trade Port. In de toekomst geldt maximaal een factor van 0,36 van het GR. Deze waarde ligt ruim onder de oriënterende waarde.

De gemeente is bezig om een overzicht te maken van mogelijke knelpunten die kunnen ontstaan ten gunste van toekomstige ontwikkelingen. Van belang is tevens het spoorwegemplacement Blerick. Dit betreft een risicovolle inrichting.

4.4.4 Leidingen

Hierbij gaat het om buisleidingen voor het transport van (aard)gas en brandbare vloeistoffen, waarvoor veiligheids- en toetsingsafstanden zijn vastgelegd. Dit is vastgelegd in de AMvb Buisleidingen die op 1 januari 2011 in werking is getreden. Ook gaat het om hoogspanningslijnen, waarbij magnetische velden optreden waartegen bescherming geboden is.

Voor de in het plangebied aanwezige gasleidingen heeft de Gasunie de PR-contour indicatief berekend. Uit de berekening volgt dat de PR-contour 0 meter betreft en derhalve op de leiding ligt. Tevens heeft de Gasunie voor het groepsrisico aangegeven dat de 1% letaliteitsgrens (9.8 kW/m^2 -contour) op 140 meter ligt. De 100% letaliteitsgrens (35 kW/m^2 -contour) ligt op 70 meter van de leiding.

In voorliggend bestemmingsplan is voor de leidingen die planologische bescherming behoeven, een beschermende regeling opgenomen. In paragraaf 4.9 wordt hier nader op ingegaan.

4.4.5 Conclusie

Voor ieder bestemmingsplan, ook wanneer het zoals in voorliggend geval gaat om een actualisatie van een bestemmingsplan, dient duidelijk gemaakt te worden of binnen het plangebied de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft een bepaald invloedsgebied wat binnen het plangebied kan reiken. Bij Bevi-inrichtingen vindt de verantwoording groepsrisico tijdens de vergunningverlening plaats.

De verantwoording groepsrisico betekent dat bij ieder actualisatieplan een onderzoek naar de eventuele overschrijding van de oriëntatiewaarde dient plaats te vinden. Bij de regionale brandweer wordt in het kader hiervan het project Contournota regio NML gestart, waarin externe veiligheid en de verantwoording ervan aan de orde komt.

Aangezien het project nog niet is afgerond, is voor Venlo Trade Port een apart traject besproken met de regionale brandweer. Venlo Trade Port betreft namelijk een beheerplan waarin de bestaande toestand wordt vastgelegd.

Bij de aanpassing van voorontwerpbestemmingsplan naar ontwerpbestemmingsplan zijn de navolgende zaken meegenomen.

- Er is geen specifiek onderzoek externe veiligheid uitgevoerd.
- De gegevens inzake externe veiligheid (belemmeringenkaart, zonering Bevi-inrichtingen) is verwerkt in de toelichting.
- De vestiging van nieuwe Bevi-inrichtingen en risicovolle bedrijven binnen het plangebied is uitgesloten, dit behoudens voor het gedeelte ten noorden van de Groot Bollerweg, waar voor de vestiging van Bevi-inrichtingen en risicovolle bedrijven onder voorwaarden een afwijkingsbevoegdheid is.
- Functiewijzigingen naar kwetsbare objecten (functies met een hogere personen-dichtheid) zijn uitgesloten.

Er zijn specifieke afspraken gemaakt omtrent de binnen het bestemmingsplan opgenomen bestemmingen.

- Bedrijf - Algemeen Nut: deze bestemming is gehandhaafd.
- Bedrijventerrein - 1, Bedrijventerrein - 2, Bedrijventerrein - 3 en Bedrijventerrein - 4: binnen deze bestemmingen is het vestigen van nieuwe risicovolle inrichtingen uitgesloten, behoudens het gedeelte ten noorden van de Groot Bollerweg (via een afwijkingsbevoegdheid). Bestaande risicovolle inrichtingen zijn aangeduid.
De reeds aanwezige (zelfstandige) kantoren zijn aangeduid en tevens zijn onderschikte kantoren toegestaan tot een maximumoppervlakte van 1.500 m².
- Horeca: binnen deze bestemming is al een specificatie gemaakt met betrekking tot de horecacategorie, waardoor geen extra aanpassingen ten behoeve van de aspecten voor externe veiligheid noodzakelijk zijn.
- Maatschappelijk: deze bestemming, die van toepassing is op het aanwezige opleidingscentrum, is gespecificeerd tot Maatschappelijk - Onderwijs.
- Recreatie: deze bestemming, die van toepassing is op de jacht- en passantenhaven, is gespecificeerd tot Recreatie - Jachthaven.

Door de genoemde specifieke afspraken is in voorliggend bestemmingsplan geen sprake van ontwikkelingsmogelijkheden, maar het vastleggen van de huidige situatie. Daarmee is geen aanvullend onderzoek noodzakelijk naar een eventuele toename van het groepsrisico en een mogelijke overschrijding van de oriëntatiewaarde.

De bovenstaande elementen zorgen voor een pragmatische verantwoording van het groepsrisico voor onderhavig plangebied.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

4.5.1 Bedrijven en milieuzonering

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze uitgave is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en het omgevingstype waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen. Er worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk en rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'.

Het gaat bij deze beide omgevingstypen bij de verschillende hindercategorieën om de volgende afstanden:

Categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	rustige woonwijk en rustig buitengebied	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige activiteiten. Meestal gebeurt dit door de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in een plangebied via de planregels te koppelen aan een zogenaamde 'Lijst van bedrijfsactiviteiten'.

Een 'Lijst van bedrijfsactiviteiten' kan bestaan uit een selectie uit de genoemde VNG-bedrijvenlijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en op het gewenste doel en de beoogde kwaliteit van een bepaald bedrijventerrein.

De 'Lijst van bedrijfsactiviteiten' zal onder andere worden gebaseerd op de veldinventarisatie die verricht is. Naast de veldinventarisatie vormt de gemeentelijke bedrijvenlijst input voor de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

Zowel de veldinventarisatie als de gemeentelijke bedrijvenlijst betreffen momentopnames. Op basis van deze twee inventarisaties wordt hierna een voorstel gedaan voor een milieuzonering in het gebied.

In de volgende afbeelding zijn de indicatieve afstanden van 100, 200, 300 en 500 meter vanuit de in de omgeving van het plangebied aanwezige woonbebouwing weergegeven. Het gaat hier uitsluitend om het omgevingstype 'rustige woonwijk en rustig buitengebied'.

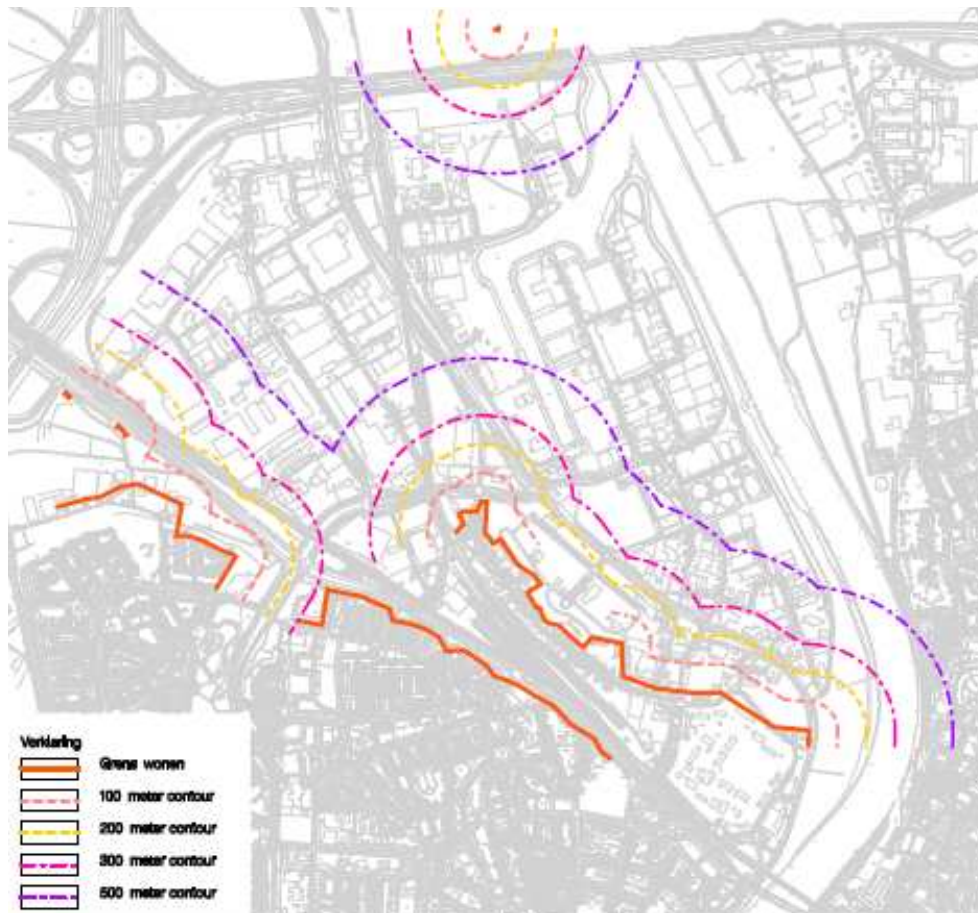
Uit dit kaartbeeld kan worden afgeleid dat bedrijven in de milieucategorieën 2, 3.1, 3.2, 4.1, 4.2 en 5.1, met inachtneming van de afstanden, in principe rechtstreeks op Venlo Trade Port zouden kunnen worden toegestaan. Echter, bedrijven in milieucategorie 5 zijn dermate 'zware' bedrijven, dat deze niet rechtstreeks in het bestemmingsplan worden toegelaten, maar via een afwijkingsbevoegdheid.

De 'theoretische' zonering, zoals zichtbaar in de afbeelding, is op de verbeelding vertaald in praktische kadastrale begrenzingen, waarvoor verschillende bedrijfsbestemmingen gelden.

In voorliggend bestemmingsplan is gekozen voor de volgende vier bedrijfsbestemmingen:

- BT-1: bedrijven in milieucategorie 2 en 3.1 (met een maximale hinderafstand van 50 meter);
- BT-2: bedrijven in milieucategorie 2 t/m 3.2 (met een maximale hinderafstand van 100 meter);
- BT-3: bedrijven in milieucategorie 2 t/m 4.1 (met een maximale hinderafstand van 200 meter);
- BT-4: bedrijven in milieucategorie 2 t/m 4.2 (met een maximale hinderafstand van 300 meter).

Er zijn enkele situaties waarin bedrijven voorkomen die meer hinder veroorzaken dan op grond van de 'theoretische' zonering is toegestaan. In deze gevallen zijn de bestemming en aanduiding gehanteerd waarbinnen dit bedrijf wel past, dus een positieve bestemming die past bij de huidige milieucategorie.



Afstanden tot de aangrenzende woonbebouwing

4.5.2 Bestaande bedrijven

De bestaande bedrijven op het bedrijventerrein Venlo Trade Port zijn zeer verschillend van omvang. Daarnaast loopt de mate van hinder die zij veroorzaken ook sterk uiteen. De milieucategorie varieert van 1 tot en met 5.1. Op basis van de milieuvergunningen die voor de bedrijven gelden, kan worden geconstateerd dat de bestaande bedrijven geen onaanvaardbaar gevaar, schade of hinder voor de omgeving opleveren.

4.5.3 Vestiging nieuwe bedrijven

Indien een bedrijf bij de gemeente aangeeft dat het zich op het bedrijventerrein wil vestigen zal eerst naar grootte, schaal en aard van het bedrijf moeten worden gekeken. Nieuwe bedrijven zijn voor wat betreft de planologisch-milieuhygiënische toetsing gebonden aan de 'Lijst van bedrijfsactiviteiten' die in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

De gemeente Venlo wil bedrijven die te maken hebben met afvalverwerking en recycling uitsluiten door dit type bedrijvigheid niet in de 'Lijst van bedrijfsactiviteiten' op te nemen. Voor de bestaande bedrijven van dit type is in het bestemmingsplan een uitzondering gemaakt. Het betreft de volgende bedrijven:

- Van Ganzewinkel, Ampèrestraat 10;
- Janssen, Groot Egtenrayseweg 40;
- IJzerhandel Groot Boller B.V., Groot Egtenrayseweg 44-48.

Voor deze bedrijven is een aanduiding op de verbeelding opgenomen.

4.5.4 Container Barge Terminal

Binnen het plangebied Venlo Trade Port is een Container Barge Terminal gelegen. De Container Barge Terminal is gevestigd op een aan het water gelegen perceel van ruim 4,5 ha met een kademuur.

De Container Barge Terminal bestaat uit een portaalkraan, een loods van 1,2 ha voor aan de Container Barge Terminal gerelateerde activiteiten, enkele lichtmasten en een trafo aan de Tjalkkade/Ankerkade.

De gemeente heeft een areaal bedrijventerreinen ter beschikking dat circa 1.000 ha omvat. Een belangrijk deel daarvan wordt bezet door bedrijven die zich direct of indirect met logistiek bezig houden. Voor een doelmatige en efficiënte beheersing van de daarbij behorende goederenstromen acht de gemeente het van wezenlijk belang om daarbij alle modaliteiten te betrekken, met name de weg, rail en water. De koppeling van de Maas met de A67, A73 en de railverbindingen Rotterdam-Venlo-Duitsland is hierbij van groot belang. De gemeente wordt hierin gesteund door de Rijksoverheid, de provincie Limburg en het bedrijfsleven. De Rijksoverheid dringt aan op benutting van alle modaliteiten in de ondersteuning van de regionale initiatieven tot ontwikkeling van bedrijventerreinen. Daarbij heeft zij benutting van de optimale modal split zelf als randvoorwaarde opgenomen.

De provincie heeft -gelet op de beheersing van de goederenstromen- in het provinciaal Mobiliteitsplan de wenselijkheid van de realisering van een Container Barge Terminal aangegeven.

Vanuit het (logistieke) bedrijfsleven wordt al langere tijd op de realisering van een dergelijke terminal aangedrongen. De gemeente Venlo acht het als vervoersstad en riviergemeente van eminent belang om als aanvulling op de bestaande infrastructuur, de vervoersmodaliteit over het water te ontwikkelen. Deze doelstelling is ook opgenomen in de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015.

De risicocontour (met betrekking tot externe veiligheid) voor de Container Barge Terminal is berekend. In paragraaf 4.4.2. is hier nader op in gegaan.

Vooruitlopend op voorliggend bestemmingsplan is een apart bestemmingplan voor de Container Barge Terminal in procedure gebracht. Deze procedure is inmiddels afgerond en de Container Barge Terminal is inmiddels gerealiseerd en in functie.

4.6 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de 'Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' in werking getreden. Vanaf dat moment zijn in de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze eisen moeten in acht worden genomen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. De normen zijn bindend en niet afweegbaar.

Gezien het consoliderende karakter van het bestemmingsplan is voor wat betreft luchtkwaliteit geen onderzoek noodzakelijk.

Er kan dus worden gesteld dat er geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit in en in de omgeving van het plangebied (bijvoorbeeld langs toevoerwegen) zullen zijn.

In het bestemmingsplan is de nieuwe Container Barge Terminal opgenomen. De bestemmingsplanprocedure hiervoor is inmiddels afgerond.

4.7 Riolering en waterhuishouding

Oorspronkelijk bestond het plangebied Venlo Trade Port uit tuindersgronden, rivieruiterwaarden en zanddonken met een 'natuurlijk' waterafvoersysteem, waarvan de Everlosebeek één van de belangrijkste was.

Bij de aanleg van het bedrijventerrein Venlo Trade Port in het verleden is dit waterafvoersysteem grotendeels tenietgedaan, terwijl de loop van de Everlosebeek is verlegd. Het 'natuurlijk' waterafvoersysteem is vervangen door een rioolstelsel, dat grotendeels bestaat uit een gescheiden rioolstelsel.

In de jaren 90 van de vorige eeuw zijn de gescheiden rioolstelsels omgebouwd tot verbeterd gescheiden stelsels.

Industrie- en bedrijventerreinen geven bij zware regenval een zeer grote belasting op de afvoercapaciteit van gemengde rioolstelsels, zodat afkoppelen van met name dakoppervlakken, maar ook verharde terreinen, wenselijk is.

In paragraaf 3.3.8 is het gemeentelijk waterbeleid beschreven. Met het oog op de voorspelde klimaatontwikkelingen, het voorkomen van wateroverlast en het tegengaan van verdroging is afkoppelen van dakoppervlakken en verharde terreinen wenselijk.

Hiervoor geldt de trits vasthouden-bergen-afvoeren: (schoon) regenwater zou in eerste instantie in het gebied zelf vastgehouden moeten worden (infiltratie). Wanneer dit niet mogelijk is, dient het water te worden geborgen en vervolgens, indien noodzakelijk, (vertraagd) te worden afgevoerd.

Bij deze gescheiden afvoer is buffering noodzakelijk. Het water dat niet kan infiltreren wordt hiermee tijdelijk in het plangebied geborgen, waarna het vertraagd kan worden afgevoerd.

Voor de afvoer van het relatief schone regenwater komen, gerangschikt naar hoogste prioriteit, de volgende oplossingen in aanmerking:

- infiltratie of buffering op eigen terrein;
- Infiltratie of buffering in openbaar gebied;
- een combinatie van de twee bovenste;
- afvoer naar nieuwe of bestaande waterlossingen;
- een combinatie van de vier bovenste;
- aanleg van een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel.

Met deze maatregelen moeten de volgende doelstellingen behaald worden:

- 20% of meer van het verhard oppervlak afkoppelen;
- (regen)water lang vasthouden en langzaam afvoeren;
- water in het gebied schoonmaken en schoon houden;
- water in het gebied zichtbaar, functioneel en aantrekkelijk aanwezig;
- regenwater als duurzame bron inzetten.

Voorliggend bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg voorgelegd aan Waterschap Peel en Maasvallei en Rijkswaterstaat, als beheerder van de rivier de Maas. De opmerkingen van het waterschap en Rijkswaterstaat zijn meegenomen in voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

4.8 Flora en fauna

In de Flora- en faunawet is de soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn volledig geïmplementeerd. Implementatie in bestemmingsplannen is dus in principe niet meer nodig.

In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient echter wel 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. Derhalve is een globale beoordeling van dit aspect opgenomen.

Voor beheergerichte bestemmingsplannen, zoals voor Venlo Trade Port, 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.

In het bestemmingsplan is de nieuwe Container Barge Terminal opgenomen. De bestemmingsplanprocedure hiervoor is inmiddels afgerond.

Langs de Maas wordt het project Raaijweiden gerealiseerd. De Raaijweiden is de bijna 2,5 kilometer lange uiterwaard ter hoogte van Venlo Trade Port. Dit gebied biedt goede kansen voor natuurontwikkeling.

Ook al betreft het een ontwikkelingsgericht project, voor wat betreft de vegetatie is (extensief) beheer vereist omdat een ongecontroleerde vegetatie (wildgroei) een negatief effect heeft op de waterstand van de rivier de Maas. Het wel of niet beheren van het natuurgebied betreft echter geen punt waarin het bestemmingsplan kan voorzien.

4.9 Kabels, leidingen en straalpaden

Kabels en leidingen

In het zuiden van het plangebied lopen 2 hoogspanningsleidingen. Voor deze leidingen geldt een beschermingszone, waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht.

Binnen het plangebied liggen tevens enkele gasleidingen van de Gasunie, gedeeltelijk parallel aan de spoorlijn Venlo - Nijmegen, de Groot Bollerweg en de Venrayseweg. Ook voor de gasleidingen geldt een beschermingszone waarbinnen geen bebouwing mag worden opgericht.

In het plangebied liggen verder enkele rioolpersleidingen. Zij zijn verbonden met de waterzuiveringsinstallaties van Venlo, Horst en Maasbree. Ook voor deze leidingen gelden beschermingszones. De waterzuiveringsinstallatie van Venlo ligt in het oosten van het plangebied.

De betreffende tracés zijn op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan opgenomen. Ook de bijbehorende belemmeringszones zijn opgenomen. Hieronder is aangegeven welke beschermingszones voor de verschillende leidingen gelden.

Beschermingszones kabels en leidingen Venlo Trade Port	
Hoogspanningsleidingen	2 x 20 meter
Gasleidingen	2 x 4 meter
Rioolpersleidingen	2 x 5 meter

Straalpaden

Uit overleg met KPN Telecom is gebleken dat er binnen de gemeente Venlo geen straalpaden meer aanwezig zijn die bescherming behoeven.

4.10 Brandveiligheid

Het aspect brandveiligheid stelt voorwaarden aan de afstand tussen gebouwen op een bedrijventerrein. Wat betreft brandgevaar voor de omgeving kan gezegd worden dat hiermee bij de indeling in hindercategorieën en de daarbij horende minimale afstanden tot andere functies ('Bedrijven en milieuzonering') onder meer rekening is gehouden.

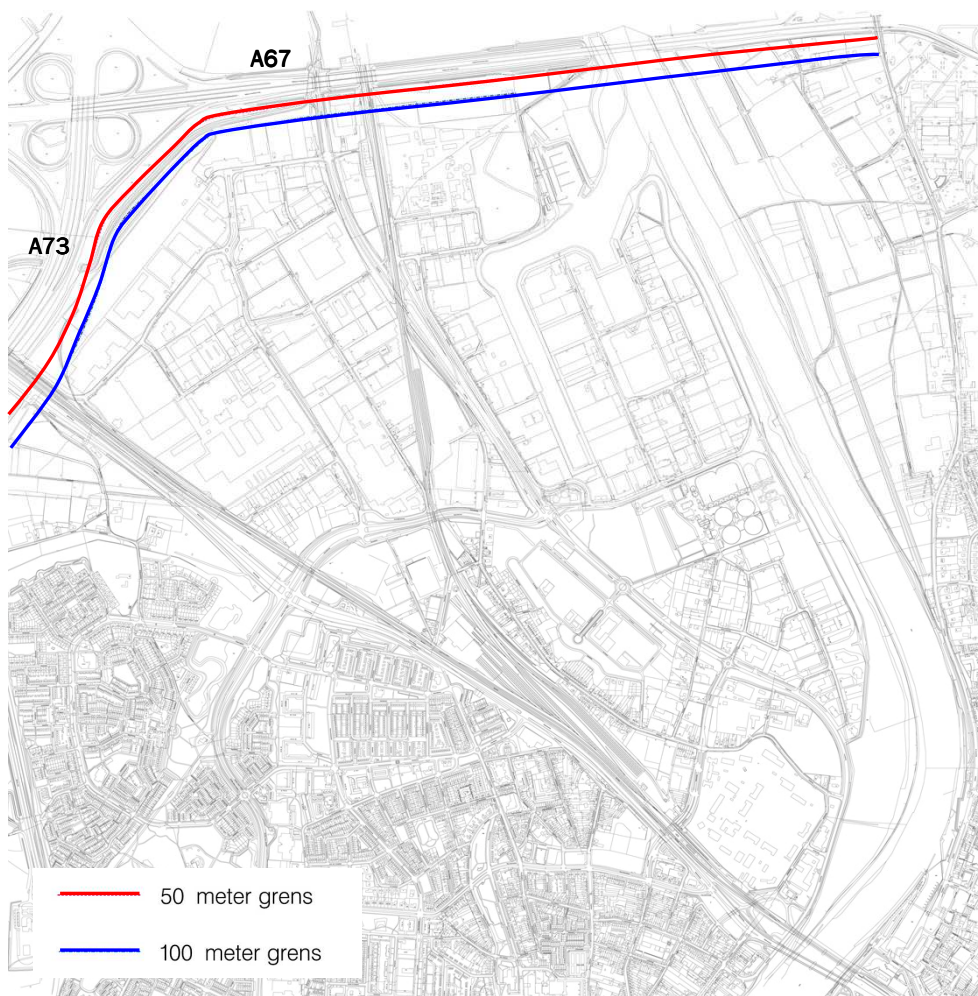
In geval van calamiteiten is het van groot belang dat de bereikbaarheid en de ontsluiting op het bedrijventerrein goed zijn.

In de bestemmingsplanregels is een regeling opgenomen, waarbij de afstand tot de perceelsgrens afhankelijk is gesteld van de perceelsgrootte. Deze regeling is afgestemd met de brandweer.

4.11 Overige belemmeringen

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de A67 en aan de westzijde door de A73. Het rijk en de provincie Limburg hebben langs wegen die in hun beheer zijn, bebouwingsvrije zones vastgesteld. De A67 en A73 zijn autowegen in het beheer van het rijk. Het rooilijnenbeleid dat Rijkswaterstaat hanteert bestaat uit een bebouwingsvrije zone en een overlegzone. Langs Rijkswegen is de bebouwingsvrije zone het gebied tussen de 0 en 50 meter, gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten. De overlegzone langs deze wegen is het gebied tussen de 50 en 100 meter, eveneens gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten. In de overlegzone geldt een bouwverbod met afwijkingsbevoegdheid van het bevoegd gezag. Als voorwaarde bij de afwijkingsbevoegdheid is overleg met de wegbeheerder (Rijkswaterstaat) opgenomen.

Deze regeling is één op één vertaald in voorliggend bestemmingsplan. Voor de verbods- en overlegzone zijn zonebepalingen opgenomen.



Zones A67 en A73

4.12 Duurzaamheid

Eén van de belangrijke doelstellingen bij de upgradering van bedrijventerreinen is het in acht nemen van diverse duurzaamheidsaspecten. Het gaat hierbij om aspecten die betrekking hebben op afval, energie en watergebruik. Verder wordt op het gebied van waterbeheer het initiatief genomen dat bij uitbreiding dan wel nieuwe ontwikkeling de verplichting wordt gesteld om het hemelwater af te koppelen van het rioleringsstelsel. Verder wordt er een initiatief tot vervoersmanagement opgestart, waardoor de groei van het autogebruik in het woon-werkverkeer wordt verminderd.

Duurzaam beheer in de vorm van een parkmanagement organisatie schept de voorwaarde voor een duurzame ontwikkeling van bedrijventerreinen. Onder parkmanagement wordt verstaan: het sturen van voorzieningen en beheerstaken op bedrijventerreinen met als doel het op de lange termijn behouden van een hoog kwaliteitsniveau. Voor de bestaande bedrijventerreinen is er een parkmanagement organisatie, waarin bedrijven en gemeente intensief samenwerken.

Voor wat betreft de ontwikkeling van nieuwe projecten wordt binnen de gemeente Venlo uitgegaan van het streven om te komen tot realisering van Dubo-maatregelen uit het Nationaal pakket duurzaam bouwen. In dit geval zijn de maatregelen voor utiliteitsbouw van toepassing. Het streven is om 100% van de verplichte maatregelen en 50% van de variabele maatregelen door te voeren.

5 Planbeschrijving

5.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 van de toelichting is een beschrijving gegeven van het beleid dat van toepassing is op het plangebied Venlo Trade Port. In de notitie van uitgangspunten, die de basis vormt voor voorliggend bestemmingsplan, is per thema een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd. De randvoorwaarden en uitgangspunten worden in dit hoofdstuk niet herhaald. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe deze zijn vertaald naar de inhoud van het plan.

Tevens wordt omschreven hoe wordt omgegaan met actuele ontwikkelingen, leegstaande panden en braakliggende percelen.

5.2 Vertaling randvoorwaarden en uitgangspunten

Het plangebied Venlo Trade Port is opgenomen in een bestemmingsplan dat zijn grondslag vindt in een wijze van bestemmen per perceel. Indien er tussen de aangrenzende percelen veel gelijkenis toonbaar is in bebouwing, zijn er op de verbeelding van het bestemmingsplan ruimere bouwvlakken opgenomen die perceeloverschrijdend zijn. Door middel van aanduidingen op de verbeelding van het bestemmingsplan zijn bepaalde aspecten, zoals bouwvlakken, goot- en bouwhoogten, bebouwingspercentages etc. gedetailleerder geregeld.

In het bestemmingsplan zijn de bestaande woningen positief bestemd. Om inzicht te krijgen in de status van het gebruik van elk pand (de woning) heeft de gemeente onderzoek verricht. Voortbouwend op de (visuele) inventarisatie naar de woning op het bedrijventerrein is het gebruik van de woning nagegaan. In de eerste plaats is nagegaan wat de vigerende bestemming is voor de betreffende gronden en of in het verleden bouwvergunning voor de woning is verleend en zo ja, welk gebruik volgens de vergunning is toegestaan. Tevens is nagegaan of het destijds toegestane gebruik nog actueel is.

Uit deze inventarisatie blijkt dat er sprake is van 30 woningen. Het gaat deels om burgerwoningen die van oudsher als bedrijfswoningen konden worden betiteld, maar die nu geen (relevante) functionele relatie met een bedrijf op het terrein meer hebben. Er is voor gekozen om de bestaande bedrijfswoningen op het bedrijventerrein binnen de bedrijfsbestemmingen als 'bedrijfswoning' aan te duiden. De woningen die in gebruik zijn als burgerwoning hebben de bestemming 'Wonen' gekregen. Op de verbeelding is door middel van (bouw)vlakken de locatie aangegeven waar hoofdgebouwen mogen worden opgericht en/of uitgebreid. In het bestemmingsplan is de vestiging van nieuwe (bedrijfs)woningen voor het gehele plangebied uitgesloten.

Met betrekking tot de bestaande bedrijfs- en burgerwoningen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarin is geregeld dat de aanduiding 'bedrijfswoning' van de verbeelding wordt verwijderd of dat de bestemming 'Wonen' gewijzigd wordt naar een bedrijfsbestemming, indien de betreffende activiteit ter plaatse gedurende minimaal één jaar is beëindigd en er geen redenen zijn om aan te nemen dat de activiteit op korte termijn wordt voortgezet. De bestaande situatie is dat momenteel zowel bedrijfs- als burgerwoningen naast elkaar op het terrein voorkomen. Het onderliggende bestemmingsplan voorziet primair in een regeling waarin de bestaande rechten van zowel de eigenaren van de woningen als de bedrijven zo veel mogelijk worden gerespecteerd. Indien echter door omstandigheden een woning langer dan 1 jaar leeg staat en er zijn geen redenen om aan te nemen dat de woning op korte termijn weer wordt bewoond, krijgt de gemeente de bevoegdheid om invulling te geven aan de lange termijn visie, namelijk het realiseren van het bedrijventerrein. Na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mogen de gebouwen dan niet meer worden gebruikt als bedrijfs- of burgerwoning, maar uitsluitend als bedrijfsgebouw. Aan het huidige bestaande gebruik van de woningen als burgerwoning zijn geen beperkingen gesteld, maar dit gebruik -indien het is beëindigd doordat het is omgezet in een ander met het plan verenigbaar gebruik- mag niet opnieuw een aanvang nemen. De regeling bevat dus tevens een regeling voor een nieuwe, wel gewenste functie. Dit biedt de rechtszekerheid dat het bestaande gebruik expliciet is toegestaan zolang het voortduurt, maar geeft eveneens vooruitzicht op beëindiging op termijn. Deze regeling heeft voor de rechthebbende tot voordeel dat (binnen één jaar) het gebruiksrecht aan een derde mag worden overgedragen.

Aan een deel van de bestaande woningen is een persoonsgebonden overgangsrecht gekoppeld. Voor deze regeling is gekozen, omdat voor deze woningen, gezien de ligging op het bedrijventerrein en de omringende bedrijvigheid, een andere manier van bestemmen niet mogelijk is.

Door te kiezen voor de regeling van het persoonsgebonden overgangsrecht is het gebruik van de woning als zodanig veiliggesteld, door de persoon die op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan als hoofdbewoner van de woning in de Gemeentelijk Basisadministratie staat ingeschreven, inclusief de persoon of personen die tot zijn huishouden behoren. Vandaar ook de term persoonsgebonden overgangsrecht.

Deze regeling is de meest haalbare, gezien de ligging van de woningen op het bedrijventerrein en ten opzichte van de omringende bedrijvigheid. De nu gekozen regeling is ten opzichte van de vigerende bestemming in feite ook een verruiming, aangezien de vigerende bestemming het gebruik als woning niet toestaat.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht' is het gebruik van een bedrijfswoning als woning, niet zijnde bedrijfswoning, toegestaan, met dien verstande dat de bevoegdheid daartoe is beperkt tot de persoon die op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan als hoofdbewoner van de woning in de Gemeentelijk Basisadministratie staat ingeschreven, inclusief de persoon of personen die tot zijn huishouden behoren.

In bijlage 2 bij de toelichting is aangegeven voor welke woning welke keuze van bestemmen c.q. aanduiden is gemaakt.

Er zijn meerdere bedrijventerreinbestemmingen gehanteerd. Bij de toewijzing van een dergelijke bestemming is de maximaal toegestane milieucategorie bepalend geweest.

In voorliggend bestemmingsplan is gekozen voor de volgende vier bedrijfsbestemmingen:

- 'Bedrijventerrein - 1': bedrijven in milieucategorie 2 en 3.1 (met een maximale hinderafstand van 50 meter);
- 'Bedrijventerrein - 2': bedrijven in milieucategorie 2 t/m 3.2 (met een maximale hinderafstand van 100 meter);
- 'Bedrijventerrein - 3': bedrijven in milieucategorie 2 t/m 4.1 (met een maximale hinderafstand van 200 meter);
- 'Bedrijventerrein - 4': bedrijven in milieucategorie 2 t/m 4.2 (met een maximale hinderafstand van 300 meter).

Bedrijven in de milieucategorie 1 zijn niet direct toegelaten binnen de bedrijventerreinbestemmingen, met uitzondering van de bestaande bedrijven in milieucategorie 1. Wel is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor categorie 1-bedrijven. Het bestaande bedrijf in de milieucategorie 5.1 is aangeduid binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 4'. Binnen alle bedrijfsbestemmingen is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om bedrijven toe te staan die niet zijn genoemd in de Lijst van bedrijfsactiviteiten, dan wel voorkomen in een hogere categorie dan op het betreffende perceel is toegestaan (met dien verstande dat de bedrijvigheid naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is met de toegelaten milieucategorieën.

Risicovolle inrichtingen zijn niet toegestaan. Voor bestaande risicovolle inrichtingen is de aanduiding 'risicovolle inrichting' op de verbeelding opgenomen. Ten noorden van de Groot Bollerweg is nieuwvestiging van risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt via een ontheffing (aanduiding 'Wro-zone - ontheffingsgebied'). Voorwaarden zijn wel dat de 10^{-6} -contour voor het plaatsgebonden risico de grens van de kavel van de risicovolle inrichting niet overschrijdt en dat er geen onevenredige belemmeringen voor omliggende functies ontstaan.

Binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein - 3' en 'Bedrijventerrein - 4' zijn geluidzoneringsplichtige inrichtingen niet toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein uitgesloten - geluidzoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten'.

Binnen de vastgestelde geluidzone rond Venlo Trade Port mogen geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd, tenzij door het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde wordt verleend. De zone is op de verbeelding opgenomen met de aanduiding 'geluidzone - industrie'. Aan de gronden die deel uitmaken van het gezondeerde bedrijventerrein is een zodanige bestemming toegekend, dat de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen is toegestaan.

Voor de bedrijfspercelen die geen deel uitmaken van het gezoneerde bedrijventerrein (de zuidoostelijke hoek van het plangebied en een klein gedeelte in het noorden van het plangebied) is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein uitgesloten - geluidzoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten' opgenomen, waarmee de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen wordt uitgesloten.

De geluidzone van CVI Raaiende in de gemeente Horst aan de Maas valt over het plangebied Venlo Trade Port en is tevens op de verbeelding opgenomen.

De kantoren in het plangebied zijn binnen de bedrijventerreinbestemming aangeduid als 'kantoor'. Uitsluitend de zelfstandige kantoren hebben deze aanduiding. Met betrekking tot de bestaande zelfstandige kantoren is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarin is geregeld dat de aanduiding 'kantoor' van de verbeelding wordt verwijderd, indien de betreffende activiteit ter plaatse gedurende minimaal één jaar is beëindigd en er geen redenen zijn om aan te nemen dat de activiteit op korte termijn wordt voortgezet.

Nieuwvestiging van zelfstandige kantoren is, mede uit oogpunt van externe veiligheid, niet toegestaan. De kleinere kantoren, behorende bij de bedrijfsfunctie, worden binnen de bedrijfsbestemming toegestaan. Hiervoor is een maximale maat van 1.500 m² bvo opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat nieuwe kwetsbare objecten (kantoren groter dan 1.500 m² zijnde kwetsbare objecten in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen) op het bedrijventerrein worden gevestigd (functies met een hogere persoonsdichtheid).

De locatie van de Container Barge Terminal heeft de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - barge terminal'. De bijbehorende kraanbaan is aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijventerrein - kraanbaan'.

De gemeente Venlo wil bedrijven die te maken hebben met afvalverwerking en recycling uitsluiten door dit type bedrijvigheid niet in de bedrijvenlijst op te nemen. Voor de bestaande bedrijven is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - afvalverwerkingsbedrijf' op de verbeelding opgenomen. Afvalverwerkende bedrijven zijn niet toegestaan in het plangebied. Wat betreft het gebruik is het vestigen van afvalverwerkende bedrijven niet gewenst binnen het bedrijventerrein Venlo Trade Port. Dergelijke bedrijven dienen bij voorkeur gevestigd te worden op het Ecopark op Trade Port West/Trade port Noord. De bedrijvenlijst voorziet derhalve niet in de vestiging van dergelijke bedrijven. Tevens is de vestiging van degelijke bedrijven onder strijdig gebruik binnen de bedrijfsbestemmingen gebracht.

De asfaltcentrale in het plangebied is aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijventerrein - asfaltcentrale'. De rioolwaterzuiveringsinstallatie is aangeduid 'specifieke vorm van bedrijventerrein - rioolwaterzuiveringsinstallatie'.

Het trafostation aan de Kazernestraat-Daelweg is bestemd als 'Bedrijf - Algemeen Nut'. Hetzelfde geldt voor het nutsbedrijf aan de Rijnaakkade 10. Het gasontvangstation aan de Groot Egtenrayseweg is bestemd als 'Bedrijf - Gasontvangstation'.

Detailhandel in de vorm van autoshowrooms is op het bedrijventerrein toegestaan. Verder is overal productiegebonden detailhandel toegestaan, met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen. Volumineuze detailhandel is niet toegestaan op het bedrijventerrein.

De bestaande maatschappelijke voorziening is in het bestemmingsplan positief bestemd als 'Maatschappelijk - Onderwijs'. Er zijn geen nieuwe vestigingsmogelijkheden voor voorzieningen met een maatschappelijk doel mogelijk gemaakt.

Aangezien de huidige maatschappelijke voorziening mogelijk op termijn wordt afgestoten is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar de bestemming 'Bedrijventerrein - 1'.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een verplaatsing van de friture in noordelijke richting. De friture is perceelsgewijs bestemd als 'Horeca'.

Daarbij is op de verbeelding aangeduid tot welke horecacategorie de friture behoort. Dit betreft 'horeca van categorie 2'.

De zelfstandige horeca binnen het facilitair centrum heeft een aanduiding 'horeca van categorie 2' aangezien deze functie in een gebouw gevestigd is waar tevens kantoren zitten.

Binnen de recreatiebestemming (jachthaven) is horeca als ondergeschikte functie mogelijk gemaakt.

Het bestemmingsplan gaat uit van een handhaving van de huidige functies die vallen onder de noemer 'recreatie'. De jachthaven is bestemd als 'Recreatie - Jachthaven'. Dit geldt tevens voor de uitbreiding van de jachthaven.

De recreatieve fiets- en wandelroutes zijn binnen de bestemmingen 'Verkeer', 'Bos', 'Groen' en 'Natuur' mogelijk gemaakt.

Op een bedrijventerrein is geen sprake van een verblijfsfunctie. Alle wegen hebben eenzelfde verkeersbestemming, namelijk 'Verkeer'. De fietspaden zijn binnen deze bestemming mogelijk gemaakt. De spoorlijnen hebben de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'.

Vanwege de ecologische functie van de Maas en haar oever (natuurgebied Raayweide) is de groene zone ten westen van de Maas bestemd als 'Natuur'.

Het stukje bos aan de noordzijde van het plangebied is bestemd als 'Bos'. Dit geldt tevens voor de bosstrook parallel aan de A67. De groengebiedjes in de zuidoosthoek van het plangebied zijn bestemd als 'Groen'.

Het begeleidend groen van wegen is binnen de verkeersbestemming mogelijk gemaakt. De agrarische percelen hebben de bestemming 'Agrarisch'.

Vanwege haar functie ten behoeve van de scheepvaart is de Maas bestemd als 'Water - Rivier'. Vanaf de Maas zijn de haven in Trade Port en de jachthaven te bereiken. Dit deel heeft de bestemming 'Water - Haven'. Binnen deze bestemming mogen ook laad- en losactiviteiten plaatsvinden.

In het noorden van Trade Port, langs het knooppunt Zaarderheiken, loopt de Everlosebeek die bestemd is als 'Water'.

In het bestemmingsplan is een aantal dubbelbestemmingen opgenomen. Dit geldt voor de belangrijke leidingen, voor het waterbergend en stroomvoerend regime van de Maas, voor de beschermingszones van de watergangen, voor de waterkering en voor de gebieden met een archeologische verwachtingswaarde.

In het bestemmingsplan zijn algemene aanduidingen opgenomen voor de vrijwaringszones van de A67 en A73.

5.3 Ontwikkelingen

Op dit moment zijn in het plangebied geen ontwikkelingen voorzien. De Container Barge Terminal (binnenvaartterminal) aan de Tjalkkade, om de transportmodaliteit water te ontwikkelen, is inmiddels gerealiseerd en in functie. Deze ontwikkeling is via een separaat bestemmingsplan, dat inmiddels is vastgesteld, geregeld.

Ten noorden van het plangebied, direct ten noorden van de Rijksweg A67 te Grubbenvorst (gemeente Horst aan de Maas) wordt een verwerkingsinstallatie gerealiseerd die centraal het vrijkomende toutvenant gaat verwerken dat vrijkomt bij diverse rivierverruimingsprojecten, die worden uitgevoerd in het kader van het Meerjarenplan Zandmaas II. Deze rivierverruimingsprojecten hebben als doel de rivier de Maas meer doorstroomruimte te bieden bij hoogwater. Hoewel de verwerkingsinstallatie zelf buiten het plangebied is gelegen, valt de bijbehorende geluidzone gedeeltelijk binnen onderhavig plangebied. Als reeds beschreven en verantwoord in paragraaf 4.2 wordt deze geluidzone vastgelegd in onderhavig bestemmingsplan. Aangezien dit bestemmingsplan voor de betreffende gronden geen mogelijkheden biedt om geluidgevoelige objecten te realiseren, levert het vastleggen van deze zone geen belemmeringen op voor de gebruiksmogelijkheden van de betreffende gronden.

6 Juridische aspecten

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen het voor de burgers juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding (schaal 1:2.000) heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond.

De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouw mogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en regels.

Aan de hand van het 'Gemeentelijk voorbeeldhandboek digitale bestemmingsplannen' van de provincie Limburg (februari 2005), de 'Standaard Vergelijkbare Bestemmings-Plannen 2008' van het ministerie van VROM (24 december 2008), IMRO2008 en de bijbehorende Praktijkrichtlijnen Bestemmingsplannen 2008 is het 'Handboek opstellen bestemmingsplannen gemeente Venlo versie 2009' opgesteld. Bij het opstellen van de planregels is uitgegaan van dit Handboek van de gemeente Venlo en de Wro.

In de volgende twee paragrafen wordt de systematiek van de regels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven.

De regels van het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' bestaan, conform de SVBP2008 uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

6.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: Wabo) in werking getreden. Hierdoor is het omgevingsrecht drastisch gewijzigd. Veel toestemmingen en vergunningen die voorheen apart geregeld waren, zijn nu opgenomen in de Wabo. Hierdoor is voor één project nog maar één omgevingsvergunning nodig, die toestemming geeft voor alle benodigde activiteiten. Een aantal vergunningen/toestemmingen die is opgegaan in de omgevingsvergunning, zijn de bouwvergunning, binnenplanse ontheffing, sloopvergunning en aanlegvergunning. De inhoudelijke toetsingskaders voor deze vergunningen/toestemmingen zijn niet gewijzigd.

In de regels is de terminologie aangepast aan de Wabo. De ontheffing heet nu 'omgevingsvergunning voor het afwijken'. De bouwvergunning heet 'omgevingsvergunning voor het bouwen'. De sloop- en aanlegvergunning zijn gewijzigd in 'omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk' respectievelijk 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'.

In het bestemmingsplan zijn geen procedureregels opgenomen. De procedure voor een wijzigingsplan is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening, en de Wabo bevat een procedureregeling voor de omgevingsvergunning.

Met de Wabo is ook het Besluit omgevingsrecht (hierna: Bor) in werking getreden. Dit Besluit vervangt grofweg het Besluit bouwvergunningvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (hierna: Bblb). Wel zijn er een aantal belangrijke wijzigingen in het vergunningvrij bouwen.

Er zijn nu twee categorieën van omgevingsvergunningvrij bouwen. De eerste categorie is een voortzetting van het Bblb. Deze bouwwerken zijn vergunningvrij, het bestemmingsplan kan hier geen beperkingen aan opleggen. De tweede categorie is nieuw. Deze bouwwerken zijn vergunningvrij voor zover ze conform het bestemmingsplan zijn. Hier is het bestemmingsplan bepalend voor wat zonder omgevingsvergunning gebouwd mag worden. Indien er strijd is met het bestemmingsplan mag niet gebouwd worden, tenzij er een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan verleend kan worden.

6.3 Systematiek van de planregels

6.3.1 Inleidende regels

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

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.

6.3.2 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat 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 heeft verleend, welke dient te voldoen aan onder meer de regels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

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

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijking van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijking van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheid.

Verder kunnen ook 'nadere eisen' gesteld worden.
Hieronder volgt per bestemmingsonderdeel een korte toelichting.

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies zoals wonen, bedrijven, detailhandel, recreatie, horeca etc. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies.

De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfuncties ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt weergegeven door de zin 'met daaraan ondergeschikt'. Tevens wordt aangegeven welke functies bij de bestemming behoren door middel van de zin 'met daaraan ondergeschikt'. Het betreft hier meestal functies als paden, groen, erven, etc. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel, maar bevat ook inrichtingsaspecten.

Bouwregels

In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

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 planregels 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.

Afwijking van de bouwregels

Door het opnemen van een afwijkingsbevoegdheid bestaat de mogelijkheid af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Deze omgevingsvergunningen voor het afwijken zijn niet bedoeld voor afwijkingen van de bouwregels, waarvan de verwachting is, dat ze in (bijna) alle gevallen worden verleend. In dat geval zijn de bouwregels hierop aangepast. Voor elke afwijking wordt aangegeven waarvan afgeweken wordt, de maximale afwijking die kan worden toegestaan en eventueel de situaties of voorwaarden waaronder de afwijking 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 bepalingen).

Specifieke gebruiksregels

In dit onderdeel kan worden aangegeven welke vormen van gebruik men in ieder geval strijdig acht met de bestemming. Hierin worden niet alle mogelijke strijdig gebruiksvormen genoemd, maar alleen die waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de bestemmingsomschrijving.

Afwijking van de gebruiksregels

Een afwijking van een gebruiksvoorschrift mag niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen, dat wel een afwijking kan worden verleend ten behoeve van functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Via afwijking kunnen geen 'nieuwe' functies worden toegestaan. Met andere woorden: de afwijkingsregeling kan worden opgenomen voor kleinere, planologisch minder ingrijpende, onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ingrijpende ruimtelijke ingrepen worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Specifieke inrichtingsactiviteiten, niet bestaande uit bouwen, dienen soms aan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden gebonden te worden. Het gaat daarbij om gevallen waarbij er geen noodzaak bestaat om werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden geheel uit te sluiten, maar waarbij de toelaatbaarheid afhangt van de omstandigheden in een concreet geval.

In de planregels is opgenomen dat een omgevingsvergunning is vereist voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden om extra bescherming aan een specifieke bestemming te bieden, zoals landschappelijke of natuurlijke waarden, of de groen en/of waterstructuur.

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 bepalingen).

6.3.3 Algemene bepalingen

Anti-dubbelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels

Doordat is gekozen voor een standaardregeling voor de (bebouwde) kernen van alle kernen van de gemeente Venlo, kunnen zich situaties voordoen, waarbij bestaande bebouwing in strijd is met de regels. Zo kan de specifieke bouwhoogte van een woning hoger zijn dan de toegestane hoogte van bebouwing (een algemene maat). Deze strijdigheid is niet gewenst. Het is immers niet de bedoeling dat deze woning moet worden aangepast aan de nieuwe maatvoering. Daarom is de algemene bepaling opgenomen, dat bij afwijkingen de maatvoering mag worden aangehouden, zoals die fysiek bestond op het moment van ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels

Deze bepaling geeft regels die gelden voor op de verbeelding aangegeven aanduidingen. Hier gaat het om twee vrijwaringszones voor wegen, een Wro-zone ontheffingsgebied en een geluidzone industrie.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om een omgevingsvergunning te verlenen voor het afwijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsbepalingen die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan.

Specifieke, op de bestemmingen gerichte, afwijkingen, zijn reeds opgenomen onder de betreffende bestemming.

De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, worden aangegeven.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om meerdere bestemmingen te wijzigen.

De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

In deze bepaling wordt, bij de toepassing van bepalingen van het bestemmingsplan, de aanvullende werking van de bouwverordening uitgesloten. Verder wordt in deze bepaling een opsomming gegeven van onderwerpen, waarop de bouwverordening wel van toepassing is.

6.3.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsregels

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht. Er is een regeling opgenomen voor bedrijfswoningen die op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan in gebruik zijn als wonen. Deze regeling geldt enkel voor de huidige bewoners (persoonsgebonden overgangsrecht).

Slotregel

Als laatste wordt de slotregel opgenomen. Deze bepaling bevat de titel van het plan.

6.4 Beschrijving per bestemming

Agrarisch

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor agrarisch grondgebruik en agrarische bedrijfsuitoefening met daaraan ondergeschikt: ontsluitingswegen, paden en verhardingen, waterhuishoudkundige voorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen.

Er mogen binnen deze bestemming uitsluitend schuilgelegenheden voor dieren worden gebouwd.

Bedrijf - Algemeen Nut

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor voorzieningen van algemeen nut, met daaraan ondergeschikt: wegen en paden en groenvoorzieningen met de daarbij behorende erven. De gronden zijn tevens bestemd voor de bescherming van de ondergrondse waterlopen.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Bedrijf - Gasontvangstation

Binnen deze bestemming zijn de gronden bestemd voor de aanleg en instandhouding van een gasontvangstation, met daaraan ondergeschikt onder meer erven en terreinen en groenvoorzieningen.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte wordt verwezen naar de verbeelding.

Bedrijventerrein-1

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor onder meer het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 (Lijst van bedrijfsactiviteiten) onder de categorieën 2 en 3.1 (met uitzondering van risicovolle inrichtingen), bedrijven in milieucategorie 1 (uitsluitend conform de 'Lijst bestaande categorie 1-bedrijven' (bijlage 2)), aan deze bedrijven ondergeschikte kantoren, productiegebonden detailhandel (met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen) en detailhandel in de vorm van autoshowrooms.

Verder zijn deze gronden ook bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, alsmede voor opslag en uitstalling, wegen en paden, groenvoorzieningen, manoeuvreerruimte en parkeervoorzieningen.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Bedrijventerrein-2

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor onder meer het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 (Lijst van bedrijfsactiviteiten) behorende bij de regels onder de categorieën 2, 3.1 en 3.2 (met uitzondering van risicovolle inrichtingen) bedrijven in milieucategorie 1, (uitsluitend conform de 'Lijst bestaande categorie 1-bedrijven' (bijlage 2)), bedrijfswoningen (uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning'), productiegebonden detailhandel (met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen), detailhandel in de vorm van autoshowrooms en ondergeschikte kantoren.

Verder zijn deze gronden ook bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, met daaraan ondergeschikt, opslag en uitstalling, wegen en paden, groenvoorzieningen, manoeuvreerruimte en parkeervoorzieningen.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Bedrijventerrein-3

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor onder meer het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 (Lijst van bedrijfsactiviteiten) onder de categorie 2, 3.1, 3.2 en 4.1 (met uitzondering van risicovolle inrichtingen, met uitzondering van gronden ter plaatse van de aanduiding 'risicovolle inrichting') en bedrijven in milieucategorie 1 (uitsluitend conform de 'Lijst bestaande categorie 1-bedrijven' (bijlage 2)). Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven' zijn uitsluitend vaarwater gerelateerde bedrijven en bestaande bedrijven toegestaan. Geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn niet toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding. Uitsluitend ter plaatse van de betreffende aanduidingen zijn bedrijfswoningen en een kantoor toegestaan.

Ook toegestaan is productiegebonden detailhandel (met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen), detailhandel in de vorm van autoshowrooms en ondergeschikte kantoren.

Verder zijn deze gronden ook bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, met daaraan ondergeschikt opslag en uitstalling, wegen en paden, groenvoorzieningen, manoeuvreerruimte en parkeervoorzieningen.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Bedrijventerrein-4

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor onder meer het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 (Lijst van bedrijfsactiviteiten) onder de categorie 2, 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2 (met uitzondering van risicovolle inrichtingen, met uitzondering van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'risicovolle inrichting'), het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 onder de categorie 5.1 en bedrijven in milieucategorie 1 (uitsluitend conform de 'Lijst bestaande categorie 1-bedrijven' (bijlage 2)). Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven' zijn uitsluitend vaarwater gerelateerde bedrijven en bestaande bedrijven toegestaan.

Geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn niet toegestaan ter plaatse van de betreffende aanduiding. Uitsluitend ter plaatse van de betreffende aanduidingen zijn bedrijfswoningen en een kantoor toegestaan. Specifieke aanduidingen zijn opgenomen voor een barge terminal, een rioolwaterzuiveringsinstallatie, een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg, een asfaltcentrale, een afvalverwerkingsbedrijf, horeca in de categorie 2, een overbouw en een kraanbaan.

Ook toegestaan is productiegebonden detailhandel (met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen), detailhandel in de vorm van autoshowrooms en ondergeschikte kantoren.

Ter plaatse van de aanduiding 'kwetsbare objecten niet toegestaan' zijn geen kwetsbare en geen nieuwe beperkt kwetsbare objecten toegestaan.

Verder zijn deze gronden ook bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, met daaraan ondergeschikt opslag en uitstalling, wegen en paden, groenvoorzieningen, manoeuvreerruimte en parkeervoorzieningen.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Bos

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor bos en bebossing, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen met daaraan ondergeschikt recreatief medegebruik, met de daarbij behorende paden en wegen. De gronden zijn tevens bestemd voor de bescherming van aangrenzende waterlopen.

Er mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Ter bescherming van de landschappelijke waarden van de gronden is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Groen

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor plantsoenen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, bermen en beplanting, parken, waterhuishoudkundige voorzieningen, waterlopen en waterpartijen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen met daarbij behorende voorzieningen van algemeen nut. Hieraan ondergeschikt zijn verhardingen, parkeervoorzieningen, hondenuitlaatplaatsen en kunstwerken ook toegestaan. De gronden zijn tevens bestemd voor de bescherming van ondergrondse waterlopen.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van openbaar nut gebouwd worden. Voorts mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde gebouwd worden.

Horeca

De gronden binnen deze bestemming zijn met name bestemd voor horeca in horecacategorie 2. Tevens zijn waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratiesystemen toegestaan.

Gebouwen mogen uitsluitend in het bouwvlak worden gebouwd. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en toegestane bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding

Maatschappelijk - Onderwijs

De gronden binnen deze bestemming zijn met name bestemd voor het uitoefenen van activiteiten gericht op educatieve dienstverlening. De gronden zijn tevens bestemd voor de bescherming van de ondergrondse waterlopen. In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het toegestane bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Natuur

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor het behoud, herstel, en/of de ontwikkeling van de natuur- en landschapswaarden, waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen, en voor sloten, beken en daarmee gelijk te stellen waterlopen.

Op deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn bepaalde regels opgenomen. Ter bescherming van de landschappelijke waarden van de gronden is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Recreatie - Jachthaven

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor een jacht- c.q. passantenhaven.

In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het toegestane bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Verkeer

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie, voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen en parkeervoorzieningen. Binnen deze bestemming wordt gestreefd naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. De gronden zijn tevens bestemd voor de bescherming van ondergrondse waterlopen.

Op de gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van openbaar nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Verkeer - Railverkeer

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor spoorwegvoorzieningen, groenvoorzieningen, waaronder bermen en beplanting, straatmeubilair, voorzieningen van algemeen nut en oeververbindingen (bruggen).

Op de gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van openbaar nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Water

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding en ecologische natuurwaarden, waterlopen en daarbij behorende oevervoorzieningen, kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden. Op of in deze gronden mag niet worden gebouwd.

Water - Haven

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding en ecologische natuurwaarden, waterlopen en daarbij behorende oevervoorzieningen, kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden, bestaande aanlegsteigers en laden en lossen ten behoeve van aangrenzende bedrijven (zoals de barge terminal). Er zijn bouwregels opgenomen voor kranen en overbouwingen.

Water - Rivier

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor de scheepvaart, de beheersing van de waterstand en de stroomvoerende functie van de rivier de Maas en het behoud en herstel van natuurwaarden.

Uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd. Ter bescherming van de scheepvaart, de functie van de Maas en de natuurwaarden van de gronden is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Wonen

De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor het wonen, in de vorm van grondgebonden woningen, gestapelde woningen, boven- en benedenwoningen, aan huis gebonden beroepen, tuinen, erven en onbebouwde erven en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede (ondergrondse) waterbergings- en infiltratievoorzieningen.

Hoofdgebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het op de verbeelding aangeduide bouwvlak. In de regels zijn nadere bebouwingsregels opgenomen.

Leiding - Gas

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een gasleiding.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming. Ter bescherming van de gasleiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Leiding - Hoogspanningsverbinding

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een hoogspanningsverbinding.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming.

Leiding - Rioolpersleiding

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een rioolpersleiding.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding worden gebouwd.

Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming. Ter bescherming van de rioolpersleiding is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waarde - Archeologie

De op de verbeelding voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aanwezige bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden. Er mag slechts onder voorwaarden worden gebouwd.

Waterstaat - Beschermingszone watergang

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor beheer en onderhoud van de in het plangebied gelegen watergangen en de bescherming van de ecologische waarden van de watergang.

Op de gronden binnen deze bestemming mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de deze bestemming worden gebouwd. Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning verlenen voor het bouwen van bouwwerken conform de hoofdbestemming

Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een stroomvoerende functie.

Op de gronden binnen deze bestemming mag uitsluitend via een omgevingsvergunning worden gebouwd.

Ter bescherming van het stroomvoerend rivierbed is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waterstaat - Waterbergend rivierbed

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een waterbergende functie.

De gronden binnen deze bestemming mogen gebruikt worden ten behoeve van deze bestemming.

Ter bescherming van het waterbergend rivierbed is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waterstaat - Waterkering

De gronden binnen deze bestemming zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het onderhoud en instandhouding van dijken, kaden, dijksloten en andere voorzieningen ten behoeve van de waterkering. Er mag uitsluitend ten behoeve van de bestemming worden gebouwd.

6.5 Handhaving

Politiek en samenleving onderkennen steeds nadrukkelijker de cruciale rol van handhaving bij het met elkaar verbinden van werkelijkheid en regels. Met dit groeiend besef van het belang van handhaving en de jurisprudentie in het bestuursrecht waarin steeds meer de beginselplicht tot handhaven is uitgesproken, wordt de noodzaak van een handhavingbeleid benadrukt. De beleidsmatige grondslag voor de handhavingstaak van de gemeente Venlo is neergelegd in de nota Programmatisch Integraal Handhaven, door de raad vastgesteld op april 2005. In deze nota is de visie van de gemeente Venlo op handhaving vastgesteld.

Een belangrijke reden tot actualisatie van bestemmingsplannen ligt in het feit dat de vigerende bestemmingsplannen oud, planologisch en juridisch onvoldoende actueel, niet integraal en amper handhaafbaar zijn. Ongewenste ontwikkelingen in het gebied zijn mogelijk, terwijl voor gewenste ontwikkelingen afwijkingsprocedures moeten worden doorlopen.

In het laatstelijk in 2002 gehouden onderzoek van de Inspectie VROM naar de uitvoering van de ruimtelijke regelgeving is onder meer gewezen op deze tekortkomingen en de noodzaak van handhaafbare bestemmingsplannen.

Een eerste vereiste voor een goede handhaving is een handhaafbaar bestemmingsplan. Bij het ontwikkelen van de standaardregels voor bestemmingsplannen in de gemeente Venlo is daarom gekozen voor een zo helder mogelijke juridische methodiek.

De regels dienen zo geredigeerd te zijn, dat deze in de toetsingspraktijk goed hanteerbaar zijn. Planregels dienen duidelijke normen te bevatten die niet voor verschillende uitleg vatbaar zijn en tevens actueel en controleerbaar zijn. Ook dienen alleen regels te worden opgesteld, die gemeente wil handhaven.

Teneinde hieraan te voldoen, is bij de actualisatie van bestemmingsplannen ervoor gekozen om de regels zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij landelijk ontwikkelde standaardwerken. Dezelfde uitgangspunten zijn van toepassing op de verbeelding.

Verder zijn de regels aangepast aan de laatste stand van de jurisprudentie en wetgeving (bijvoorbeeld Woningwet). Dit biedt voldoende garanties voor de rechtszekerheid en de flexibiliteit van de nieuwe bestemmingsplannen.

In het voorliggende bestemmingsplan is het actuele ruimtelijk beleid van de gemeente Venlo toegespitst op het plangebied vastgelegd. Het bestemmingsplan bevat een juridisch toetsingskader voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Om deze kwaliteit voor de planperiode te kunnen garanderen is vereist, dat in de praktijk de planregels strikt worden toegepast en gehandhaafd. Goede voorlichting en informatievoorziening dragen bij aan een verbetering in de naleving van de bestemmingsplannen. In het bijzonder wordt daaraan in de inspraakfase van de bestemmingsplanprocedure de nodige aandacht besteed.

Het voornemen bestaat om de plicht tot actualisatie van bestemmingsplannen en de beginselplicht tot handhaving van de ruimtelijke regelgeving wettelijk te verankeren. Met het project actualisatie bestemmingsplannen en de daaruit voortvloeiende handhavingstrajecten wordt daarop vooruitgelopen.

Standaard vindt bij de voorbereiding van een planherziening in het kader van deze actualisatie een inventarisatie plaats van het plangebied. De inventarisatie dient echter om de juiste beleidskeuzes te kunnen maken en is niet bedoeld als een uitputtende opsomming van alle soorten aanwezige activiteiten. Deze inventarisatie, gebaseerd op de beschikbare actuele gegevensbestanden en gegevens van opnames ter plaatse, vormt het startpunt voor handhavingactiviteiten op het gebied van de ruimtelijke regelgeving en bouwregelgeving evenals op het gebied van de milieu- en brandveiligheidsregelgeving. De planning van deze handhavingactiviteiten kan worden afgestemd op de planning voor de actualisatie van bestemmingsplannen om vervolgens te kunnen worden opgenomen in de gemeentebrede handhavingprogramma's.

In de uitgangspunten van de Programmatisch Integraal Handhaven is bepaald, dat handhaving elke handeling van de gemeente betreft, die erop gericht is de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Handhaving omvat toezicht, controle en sanctionering en is altijd gericht op de naleving van wettelijke regels. Overtredingen die in het kader van de actualisatie van bestemmingsplannen worden geconstateerd, worden conform de bestaande handhavingprotocollen behandeld. De handhavingprocedures zijn in deze protocollen gestandaardiseerd en geüniformeerd. Door de handhaving standaard in de bestemmingsplancycclus op te nemen, zal de ruimtelijke kwaliteit van het grondgebied van de gemeente Venlo beter worden waarborgd voor de toekomst.'

7 Uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' is voornamelijk een conserverend plan waarin de bestaande situatie wordt geconsolideerd en waarin geen ontwikkelingen zijn voorzien die financiële consequenties hebben voor de gemeente. Ten behoeve van terreinen waar nieuwbouwmogelijkheden zijn opgenomen, zullen de kosten van deze ontwikkelingen voor rekening van de initiatiefnemer komen.

8 Overleg en inspraak

8.1 Vooroverleg en inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Venlo Trade Port heeft met ingang van 11 september 2008 tot en met 22 oktober 2008 in het kader van de inspraakverordening gemeente Venlo ter inzage gelegen. Van de gelegenheid tot het indienen van schriftelijke reacties heeft 1 reclamant gebruik gemaakt.

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) ter advisering aangeboden aan de diverse betrokken instanties. Het vooroverleg heeft geleid tot enkele aanpassingen in het bestemmingsplan.

De samenvatting en beantwoording van de inspraak- en vooroverlegreacties is opgenomen in de notitie 'Overleg en inspraak', die als bijlage 4 bij voorliggende toelichting is gevoegd.

8.2 Zienswijzen

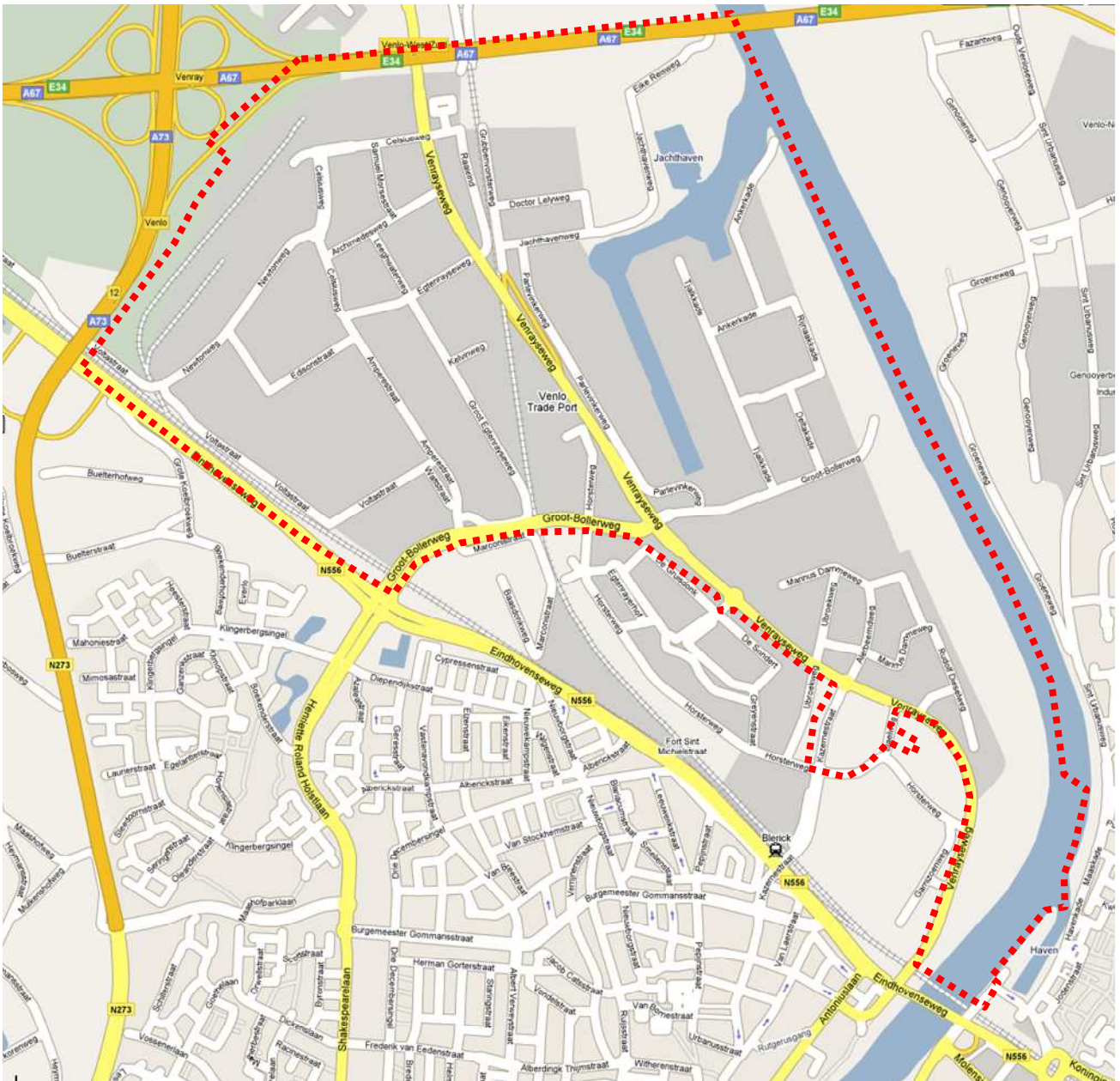
Het ontwerpbestemmingsplan Venlo Trade Port heeft op grond van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening in de periode van 2 december 2010 tot en met 12 januari 2011 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van ter inzage legging kon door een ieder een zienswijze kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad van de gemeente Venlo. In bovengenoemde periode zijn diverse zienswijzen ingediend. De ontvankelijke zienswijzen zijn door de gemeente beantwoord in een nota van zienswijzen.

Gezien het feit dat de grens van het gezoneerde terrein en tevens de geluidszone zijn gewijzigd heeft het ontwerpbestemmingsplan Venlo Trade Port op grond van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening in de periode van 28 maart 2013 tot en met 8 mei gedurende zes weken opnieuw ter inzage gelegen. In deze periode zijn 10 zienswijzen ingediend. De ontvankelijke zienswijzen zijn door de gemeente beantwoord in een nota van zienswijzen. Gelijktijdig met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan heeft de ontwerpbeschikking hogere geluidsgrenswaarden ter inzage gelegen. Tegen de ontwerpbeschikking is één reactie ingediend. Daarnaast is in een tweetal zienswijzen een reactie geuit die betrekking heeft op de hogere geluidsgrenswaarden procedure. Deze reacties zijn derhalve opgenomen en van commentaar voorzien in de nota van zienswijzen hogere geluidsgrenswaarden Venlo Trade Port.

Bijlage 1

Straatnamenkaart

Straatnamenkaart



Bijlage 2

Overzicht (bedrijfs)woningen

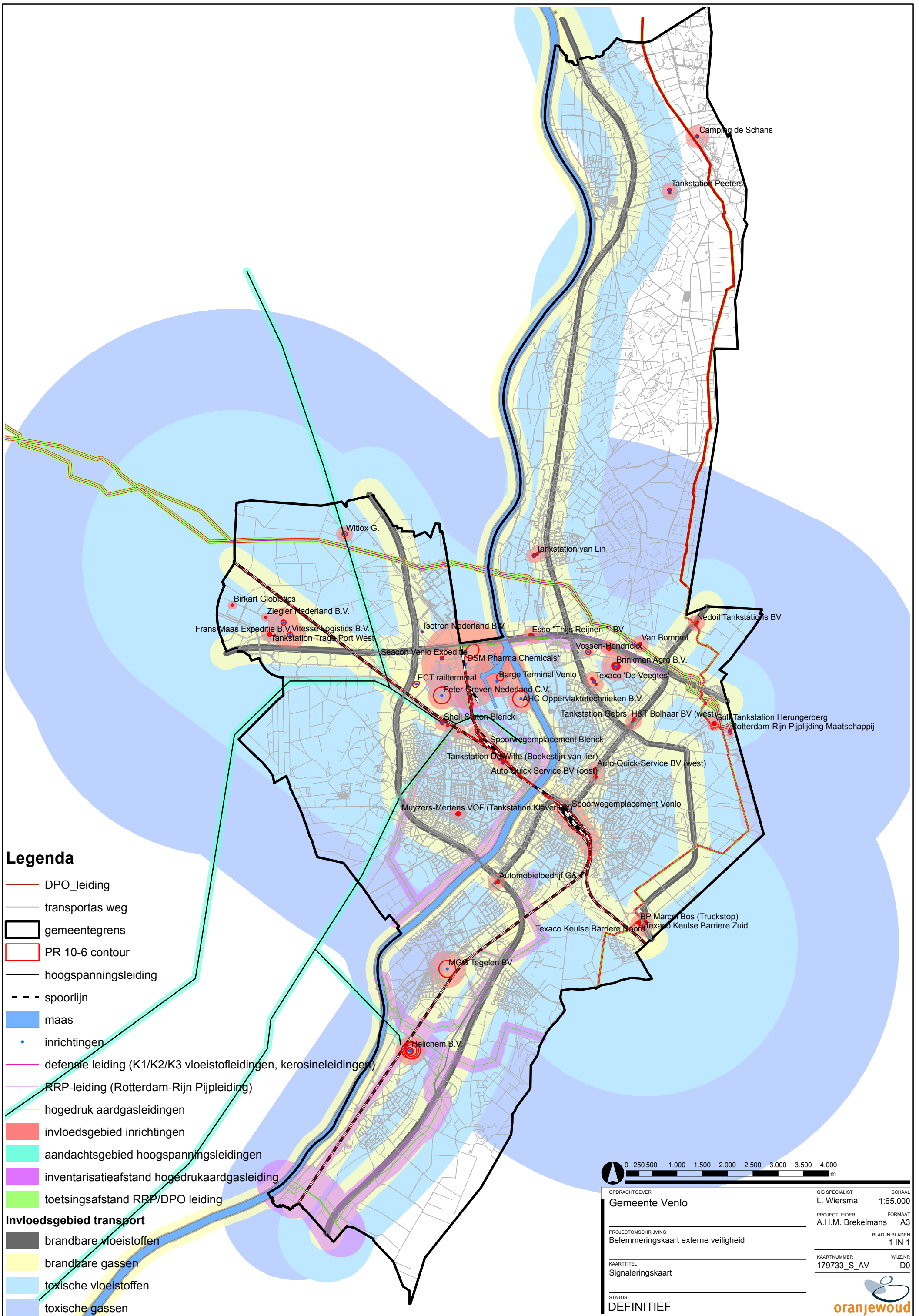
Overzicht bedrijfswoningen

Adres woning	Bestemming	Aanduiding
Voltastraat 6	Bedrijventerrein-4	bedrijfswoning
Voltastraat 8	Bedrijventerrein-4	bedrijfswoning + specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
Voltastraat 10	Bedrijventerrein-4	bedrijfswoning + specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
Voltastraat 20	Bedrijventerrein-3	bedrijfswoning + specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
Voltastraat 22	Bedrijventerrein-3	bedrijfswoning + specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
Voltastraat 28	Bedrijventerrein-3	bedrijfswoning
Groot Egtenrayseweg 40	Bedrijventerrein-4	bedrijfswoning
Daelweg 4	Wonen	-
Daelweg 5	Wonen	-
Daelweg 7	Wonen	-
Daelweg 11	Wonen	-
Daelweg 13	Wonen	-
Horsterweg 142	Wonen	-
Horsterweg 144	Wonen	-
Horsterweg 146	Wonen	-
Horsterweg 148	Wonen	-
Horsterweg 150	Wonen	-
Horsterweg 152	Wonen	-
Horsterweg 404	Bedrijventerrein-2	bedrijfswoning + specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
Horsterweg 406	Bedrijventerrein-2	bedrijfswoning

Horsterweg 408	Bedrijventerrein-2	bedrijfswoning + specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
Ubroekweg 21	Wonen	-
Ubroekweg 27	Wonen	-
Ubroekweg 28	Wonen	-
Ubroekweg 29	Wonen	-
Ubroekweg 39	Wonen	-
Ubroekweg 41	Wonen	-
Ubroekweg 47	Bedrijventerrein-4	bedrijfswoning
Ubroekweg 49	Wonen	-
Ubroekweg 51	Wonen	-

Bijlage 3

Belemmeringskaart externe veiligheid (Oranjewoud)



Legenda

- DPO_leiding
- transportas weg
- ▭ gemeentegrens
- ▭ PR 10-6 contour
- hoogspanningsleiding
- spoorlijn
- maas
- inrichtingen
- defensie leiding (K1/K2/K3 vloeistofleidingen, kerosineleidingen)
- RRP-leiding (Rotterdam-Rijn Pijpleiding)
- hogedruk aardgasleidingen
- invloedsgebied inrichtingen
- aandachtsgebied hoogspanningsleidingen
- inventarisatieafstand hogedrukaardgasleiding
- toetsingsafstand RRP/DPO leiding
- Invloedsgebied transport**
- brandbare vloeistoffen
- brandbare gassen
- toxische vloeistoffen
- toxische gassen

0 250 500 1.000 1.500 2.000 2.500 3.000 3.500 4.000 m

OPDRACHTGEVER	Gemeente Venlo	GIS SPECIALIST	L. Wiersma	SCHAAL	1:65.000
PROJECTOMSCHRIJVING	Belemmeringskaart externe veiligheid	PROJECTLEIDER	A.H.M. Brekelmans	FORMAAT	A3
KAARTTITEL	Signaleringskaart	BLAD IN BLADEN	1 IN 1	WIJZ.NR	D0
STATUS	DEFINITIEF	KAARTNUMMER	179733_S_AV		

oranjewoud

Bijlage 4

Notitie 'Overleg en inspraak'

Overleg en inspraak

Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Venlo Trade Port heeft met ingang van 11 september 2008 tot en met 22 oktober 2008 in het kader van de inspraakverordening gemeente Venlo ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn hebben de ingezetenen en de in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen hun mening over dit voorontwerpbestemmingsplan mondeling dan wel schriftelijk bij het college van burgemeester en wethouders van Venlo kenbaar kunnen maken.

Schriftelijke reacties

Van de gelegenheid tot het indienen van schriftelijke reacties werd gebruik gemaakt door:

- Terraq, postbus 3016, 5902 RA Venlo

Onderstaand volgt in het kort samengevat de inhoud van de ingediende schriftelijke reactie waarna het standpunt van burgemeester en wethouders volgt. Het bovenstaande betekent niet, dat die onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet zijn genoemd in de samenvatting, niet bij de beoordeling zouden zijn betrokken. De zienswijzen zijn in zijn geheel beoordeeld.

Terraq, postbus 3016, 5902 RA Venlo

Terraq huurt een perceel aan de Ankerkade, waarop zij op dit moment een grondwasinstallatie actief heeft. Hiervoor is vrijstelling verleend ex. artikel 17 WRO tot 1 december 2011. Genoemd perceel is thans bestemd als natuur.

In verband met de groei van Terraq en de stijgende vraag naar bouwstoffen is het van belang enige zekerheid op te bouwen in de productiecapaciteit voor de toekomst. Terraq acht de kans groot dat ze na de genoemde eindtermijn de behoefte hebben aan een dergelijke productielocatie. De ligging aan het water is hierbij van groot belang. Terraq vraagt het college rekening te houden met hun wensen en de mogelijkheid te overwegen om het perceel zodanig te bestemmen in het ontwerp bestemmingsplan dat bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn. Indien gewenst is Terraq bereid om elders binnen de gemeente in overleg de vervallen natuurbestemming te compenseren.

Reactie gemeente:

De grondwasinstallatie is destijds opgericht middels een tijdelijke ontheffing ten behoeve van de werkzaamheden in het kader van de Zandmaasbeveiliging.

Naast de hierboven beschreven inspraakreactie heeft Terraq een separaat verzoek gedaan om op het betreffende perceel de volledige bedrijfsactiviteiten van Terraq te ontplooien. Beide komen inhoudelijk neer op het toestaan van bedrijfsactiviteiten op het perceel aan de Ankerkade.

Bij brief van 17 september 2010 is reeds aan Terraq medegedeeld dat de realisering van een permanente bedrijfsbestemming op het perceel aan de Ankerkade geen gewenste ontwikkeling is en dat hieraan ook geen medewerking wordt verleend. Voor de verdere inhoudelijke afweging wordt korthedshalve verwezen naar de brief van 17 september.

Gelet op het voorgaande zal aan het betreffende perceel aan de Ankerkade geen bedrijfsbestemming worden toegekend.

De inspraakreactie wordt derhalve niet overgenomen.

Vooroverleg

Voorliggend voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) ter advisering aangeboden aan de diverse betrokken instanties. Het vooroverleg heeft geleid tot enkele aanpassingen in het bestemmingsplan.

Naar aanleiding van het vooroverleg zijn reacties ingekomen van:

1. Provincie Limburg, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht
2. VROM-Inspectie Regio Zuid, Postbus 850, 5600 AW Eindhoven
3. Essent, Postbus 856, 5201 AW Den Bosch
4. Prorail, Postbus 624, 5600 AP Eindhoven
5. WML, Postbus 1060, 6201 BB Maastricht
6. Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen
7. Waterschap Peel en Maasvallei, Postbus 3390, 5902 RJ Venlo
8. Voorlichting en Advies Commissie voor de woningbouw, Dickenslaan 58, 5924 VX Venlo

Onderstaand volgen de ingekomen opmerkingen en de reactie van de gemeente daarop.

1. Provincie Limburg Postbus 5700, 6202 MA Maastricht

Het plan is beoordeeld op mogelijke strijdigheden met provinciale belangen. De beoordeling geeft aanleiding tot het maken van onderstaande opmerkingen. Indien aan de genoemde opmerkingen tegemoet gekomen wordt, is er voor de provincie geen aanleiding tot het inbrengen van zienswijzen.

Externe veiligheid

Het externe veiligheidsonderzoek is als PM post opgenomen. Verzocht wordt de resultaten uit het lopende onderzoek op te nemen en de afweging ten opzichte van de gewenste planologische regeling inzichtelijk te maken in het in procedure te brengen plan.

Overige aspecten

Verzocht wordt te bezien of het ontwerp / vastgestelde plan te zijner tijd ook in digitaal uitwisselbare vorm bij de Provincie Limburg kan worden aangeleverd. Dit vanwege het feit, dat per 1 juli 2009 alle bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar moeten zijn.

Algemeen

Tenslotte wordt opgemerkt, dat de gezamenlijke rijksoverheden in een afzonderlijk advies op voorliggend bestemmingsplan zullen reageren.

Reactie gemeente:

Externe veiligheid

Het bestemmingsplan Venlo Trade Port betreft een conserverend bestemmingsplan waarin geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Slechts de bestaande toestand wordt bestendig. Om die reden heeft geen onderzoek externe veiligheid plaatsgevonden.

In zijn algemeenheid, via aanpassing van de toelichting, regels en verbeelding, is het bestemmingsplan aan de moderne eisen op het gebied van de externe veiligheid tegemoet gekomen, zodat een verslechtering van de huidige situatie op dat gebied wordt voorkomen.

In de toelichting zijn de bestaande risicovolle inrichtingen beschreven. Tevens zijn deze op de verbeelding aangeduid.

In de regels zijn voor wat betreft externe veiligheid specifieke bepalingen opgenomen. Het vestigen van zogenaamde Bevi-inrichtingen en risicovolle bedrijven zijn voor het gedeelte ten zuiden van de Groot Bollerweg binnen de bestemming Bedrijventerrein en Bedrijf nadrukkelijk uitgesloten. Ten noorden van de Groot Bollerweg is de vestiging van nieuwe Bevi-inrichtingen en risicovolle bedrijven middels ontheffing, onder voorwaarden, mogelijk. Verder zijn de functies binnen de bestemming Maatschappelijk in het ontwerpplan specifiek geregeld.

Voorts zijn zelfstandige kantoren binnen de bestemming Bedrijventerrein en Bedrijf uitgesloten. Toegestaan zijn alleen kantoren ondergeschikt aan de bedrijfsbestemming, met een oppervlakte kleiner dan 1500 m².

Hierdoor wordt voorkomen dat binnen deze bestemmingen nieuwe kwetsbare objecten kunnen ontstaan.

Gelet op het voorgaande is in het bestemmingsplan voldoende rekening gehouden met het aspect externe veiligheid.

Overige aspecten

Het ontwerp bestemmingsplan wordt aangepast aan de landelijke standaard en wordt IMRO gecodeerd opgesteld. Het wordt derhalve in de digitaal uitwisselbare vorm aangeleverd bij de Provincie Limburg.

Algemeen

De overige opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. VROM-Inspectie Regio Zuid, Postbus 850, 5600 AW Eindhoven

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Stroomvoerend rivierbed van de Maas.

Artikel 25 onder 2 gebruik van de grond voor activiteiten is niet geheel correct. Verzocht wordt de integrale tekst van het stroomvoerend regime, aangegeven in het afwegingskader van de Beleidslijn Grote Rivieren, op te nemen.

Verbeeldingen

Langs (auto)snelwegen hanteert Rijkswaterstaat het rooilijnenbeleid. Op de verbeeldingen zijn rooilijnen ingetekend ter hoogte van de A67. De rooilijn voor wat betreft de 50-100 meter ontbreekt. Verzocht wordt dit aan te passen in het plan. Dit geldt zowel voor verbeelding 1 en 2.

Verbeelding 2 geeft voor wat betreft de jachthaven niet de juiste actuele situatie weer. De bestaande jachthaven in het lichtgroene gedeelte (R) Recreatie wordt momenteel richting Maas verplaatst ingevolge de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken. De nieuwe ingang van de jachthaven en een gedeelte van de haven is of wordt uitgevoerd in het donkergroene gedeelte (N) Natuur, rechts van het lichtgroene gedeelte.

Tevens wordt opgemerkt dat de aangegeven arcering voor het rivierbed niet duidelijk het verschil in arcering voor het stroomvoerend, waterbergend regime en 2a-Wbr gebied aangeeft. Verzocht wordt de verbeeldingen voor dit punt aan te passen.

Toelichting

In hoofdstuk 3 beleidskader onder 3.1.2. Beleidslijn grote rivieren, wordt beschreven dat in het gebied buiten de contour de Wet beheer rijkswaterstaatswerken van toepassing is.

De huidige Beleidslijn grote rivieren spreekt niet meer van gebieden buiten de contour. De huidige beleidslijn spreekt van stroomvoerend regime, van waterbergend regime en van artikel 2a Wbr-gebieden.

In het gebied dat is aangemerkt als waterbergend rivierbed en het gebied dat is aangemerkt als stroomvoerend rivierbed is de vergunningplicht ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatwerken van kracht. De plannen zijn realiseerbaar mits deze voldoen aan de algemene voorwaarden uit de Beleidsregels grote rivieren.

Het gebied aangemerkt als artikel 2a-gebied is vrijgesteld van de vergunningplicht op grond van de Wbr. Voor het bouwen in het zogenaamde artikel 2a Wbr-gebieden geldt dat de betreffende gebieden vanuit rivierkundig oogpunt (rivier- en stroombelang) minder van belang worden geacht.

Bescherming van dat belang door middel van een Wbr-vergunningstelsel is niet noodzakelijk.

De artikel 2a Wbr-gebieden blijven wel deel uitmaken van het rivierbed. Dit betekent dat sommige van deze gebieden bij hoogwatersituaties onder water kunnen staan. Bouwen in deze, in het rivierbed gelegen artikel 2a Wbr-gebieden geschiedt net als elders in het rivierbed op eigen risico. Het rijk is niet aansprakelijk voor eventuele schade veroorzaakt door hoogwatersituaties.

In hoofdstuk 4.7 Riolering en waterhuishouding wordt aangegeven dat in overleg met het Waterschap Peel en Maasvallei een watertoets zal worden verricht. Opgemerkt wordt dat ook Rijkswaterstaat, als beheerder van de rivier de Maas, bij dit overleg dient te worden betrokken.

In hoofdstuk 4.8 Flora en Fauna wordt beschreven dat langs de Maas het project Raaijweide wordt gerealiseerd. Ter hoogte van Trade Port behelst dit een bijna 2,5 km lange uiterwaard. Aangegeven wordt dat hier natuurontwikkeling tot stand komt en geen sprake is van beheer.

Opgemerkt wordt dat hier voor wat betreft de vegetatie beheer vereist is, omdat een ongecontroleerde vegetatie (wildgroei) een negatief effect heeft op de waterstand van de rivier de Maas.

Externe veiligheid

Aangegeven wordt dat sprake is diverse (nieuwe) Bevi-inrichtingen met gevaarlijke stoffen die met een risicofactor 10^{-6} over het plangebied liggen, waarvoor momenteel onderzoek wordt uitgevoerd. Verzocht wordt de resultaten van dit onderzoek en de volledige motivering en verantwoording van de aanvaardbaarheid in het kader van externe veiligheid op te nemen in het in procedure te brengen bestemmingsplan.

In hoofdstuk 4.9 wordt aangegeven dat enkele aardgastransportleidingen aanwezig zijn. Richtlijnen hiervoor zijn opgenomen in de circulaire "zoning langs hogedruk aardgastransportleidingen" (VROM, 1984) In de toelichting wordt geen aandacht besteed aan de van toepassing zijnde toetsingsafstanden. Verzocht wordt de eerder genoemde circulaire toe te passen. Gelet op de komende AMvB buisleidingen wordt geadviseerd in contact te treden met de Gasunie. De Gasunie kan op verzoek het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekenen. Verzocht wordt binnen de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico in de planregels geen mogelijkheden te creëren voor het toestaan van kwetsbare bestemmingen, ook niet bij ontheffing of wijziging. Mocht het bestemmingsplan beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} contour van het plaatsgebonden risico toelaten, dan wordt geadviseerd dit in de toelichting te verantwoorden. Verzocht wordt de plantoelichting op voorgaande punten aan te passen en indien nodig de consequenties te vertalen in het plan.

Reactie gemeente:

Stroomvoerend rivierbed van de Maas.

Artikel 25 lid 2 is aangepast aan de opmerkingen van de VROM inspectie.

Verbeeldingen

Geconstateerd is dat het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat voor wat betreft de 50-100 meter ten opzichte van de snelwegen A67 en A73 niet op de juiste wijze is verwerkt op de verbeelding. In het ontwerpplan zijn de 50-100 meter rooilijn ten opzichten van de A67 en A73 met de toe- en afritten op een juiste wijze opgenomen.

Verder blijkt uit opmerkingen van VROM dat de nieuwe begrenzings van de jachthaven niet op de juiste wijze vertaald zijn op de verbeelding. In het ontwerpplan zijn de nieuwe begrenzings van de jachthaven op de juiste wijze vertaald.

Het bestemmingsplan wordt conform de landelijke standaard en IMRO gecodeerd 2008 opgesteld. De arceringen voor het rivierbed worden conform deze standaard aangepast. Het voormalige art. 2a Wbr gebied, dat in de Waterwet is aangeduid als 'vrijstelling vergunningplicht gebruik waterstaatswerken' wordt niet vertaald naar de verbeelding, daar hier geen concrete regels uit voortvloeien. Het gebied aangeduid als 'vrijstelling vergunningplicht gebruik waterstaatswerken' wordt verder omschreven in de toelichting.

Toelichting

In paragraaf 3.1.2. is een passage opgenomen over de Waterwet. In paragraaf 3.1.3. zijn de opmerkingen van de VROM inspectie verwerkt.

Paragraaf 4.7 Riolering en Waterhuishouding. In dit gedeelte wordt de watertoets verwerkt. Rijkswaterstaat wordt betrokken bij de invulling van de watertoets.

In paragraaf 4.8 wordt het natuurgebied de Raaijweide behandeld. Het wel of niet beheren van dit natuurgebied betreft geen punt waarin het bestemmingsplan kan voorzien. In het natuurgebied Raaijweide zal overigens sprake zijn van extensief beheer.

Externe veiligheid

Voor de reactie op het punt externe veiligheid wordt verwezen naar de reactie onder 1 'externe veiligheid'.

3. Essent, Postbus 856, 5201 AW Den Bosch

Essent merkt op dat binnen het bestemmingsplan een 150/10 kV schakelstation en twee 150 kV bovengrondse hoogspanningsleidingen aanwezig zijn. Betreffende de regels maken zij de volgende opmerkingen:

Artikel 5 bouwwerken geen gebouw zijnde:

Op het schakelstation zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, aanwezig. Onder andere transformatorcellen met een hoogte van 6,5 meter, afspanportalen en steunpunten (pieken) voor de bliksembeveiliging met een hoogte van maximaal 14,50 meter. Dit is strijdig met wat in de regels is bepaald. Essent verzoekt de regels in overeenstemming te brengen met de genoemde waarden.

Artikel 23 Hoogspanningsverbinding:

In het bestemmingsplan zijn twee 150 kV bovengrondse hoogspanningsleidingen aanwezig: de hoogspanningsleiding Boekend – Blerick met een belemmerende strook van 2x20 meter en de hoogspanningsleiding Buggenum-Belfeld-Blerick met eveneens een belemmerende strook van 2x20 meter. Essent verzoekt de belemmerende strook door te laten lopen tot aan het afspanningsportaal op het schakelstation.

Als netwerkbeheerder in de zin van artikel 11 van de Elektriciteitswet is Essent onder andere verantwoordelijk voor de continuïteit van het transport van elektriciteit.

Een (belangrijk) instrument om aan dit beleid inhoud te geven is het bestemmingsplan. Essent heeft hiertoe een model bestemmingsplanvoorschrift laten opstellen dat gericht is op genoemd beleid. Essent verzoekt de genoemde regels integraal in het bestemmingsplan op te nemen.

Reactie gemeente:

Art. 5 bouwwerken geen gebouw zijnde

Het schakelstation is in het ontwerpplan bestemd als Bedrijf-algemeen nut. Binnen deze bestemming is voor bouwwerken geen gebouw zijnde een maat opgenomen van 15 meter. Hiermee wordt voldaan aan de opmerking van Essent.

Art. 23 Hoogspanningsverbinding

Geconstateerd is, dat de belemmerende strook van de hoogspanningsleiding niet volledig correct is opgenomen ter hoogte van het afspanningsportaal op het schakelstation. In het ontwerpplan wordt dit aangepast. Tevens wordt zowel in de toelichting als op de verbeelding de maatvoering van de belemmerende strook aangepast naar 2 x 20 m. per leiding.

Met het opnemen van artikel 22 leiding – Hoogspanningsverbinding wordt voldoende tegemoet gekomen aan de bescherming van de hoogspanningsverbinding.

4. Prorail, Postbus 624, 5600 AP, Eindhoven

Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan maakt Prorail de volgende opmerking:

Paragraaf 4.4.3. Vervoer gevaarlijke stoffen.

Het is voor Prorail niet duidelijk op welke wijze en met welke gegevens het gestelde in deze paragraaf tot stand is gekomen. Beoordeling is hierdoor niet goed mogelijk. Teneinde het plan goed te kunnen beoordelingen vraagt Prorail het aspect externe veiligheid uit te werken en daarbij de juiste uitgangspunten te hanteren.

Tegenwoordig dient een toetsing plaats te vinden op basis van de “Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor”. Prorail verzoekt derhalve het aspect externe veiligheid te beoordelen aan de hand van voornoemde marktverwachting en verzoekt Prorail te betrekken bij deze uitwerking.

Reactie gemeente:

Voor de reactie op het punt externe veiligheid wordt verwezen naar de reactie onder 1 ‘externe veiligheid’.

5. WML, Postbus 1060, 6201 BB Maastricht

Waterleiding Maatschappij Limburg heeft kennis genomen van het voorontwerp bestemmingsplan. Omdat het de belangen van de drinkwaterwinning niet raakt heeft de WML geen verdere opmerkingen.

Reactie gemeente:

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen

Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan heeft de Gasunie een advies gegeven betreffende externe veiligheidsaspecten, gerelateerd aan hun aardgastransportleidingen. Dit advies is

gebaseerd op het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM, zoals dit naar verwachting in 2009 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire "zoning langs hoge druk aardgastransportleidingen" uit 1984 zal dan komen te vervallen. Waarschijnlijk zal genoemde circulaire al op korte termijn worden opgevolgd door een tijdelijk nieuwe circulaire tot het moment dat voornoemde AMvB in werking is getreden.

Onderstaande informatie betreft het groepsrisico. De afstanden kunnen gebruikt worden bij de verantwoording van het groepsrisico bij de verdere planontwikkeling.

Groepsrisico:

Leiding Z-513-17-KR-010 t/m 013, diameter 12", ontwerpdruk 40 bar.

Leiding Z-513-22-KR-006 t/m 009, diameter 12", ontwerpdruk 40 bar.

- De 1% letaliteitsgrens (9,8 kW/m² contour) van deze leidingen ligt op 140 meter. De planontwikkeling ligt dus binnen de invloedssfeer van deze leidingen.
- De 100% letaliteitsgrens (35 kW/m² contour) ligt op 70 meter van de leidingen. Het plangebied valt binnen deze grens. Voor de verdere planontwikkeling is dit relevant.

Gezien het feit dat de toegelaten objecten, waar zich aanzienlijke aantallen mensen kunnen ophouden, zich bevinden binnen de 100% letaliteitsgrens (35 kW/m² contour) van de leiding en daarom substantieel bijdraagt aan de toename van het groepsrisico, adviseert de gasunie om een groepsrisicoberekening te laten maken.

Plaatsgebonden risicocontour

In verband met de planontwikkeling heeft de Gasunie het plaatsgebonden risico indicatief berekend. Uit deze berekening blijkt dat de 10⁻⁶ risicocontour op de leiding ligt. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. Uit de berekening kunnen overigens nog wel consequenties voortvloeien.

De plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ is een grenswaarde. Binnen deze contour mogen zich geen kwetsbare objecten bevinden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt een genuanceerder beleid. Hiervoor is de contour een richtwaarde waar de gemeente rekening mee heeft te houden bij het nemen van nieuwe ruimtelijke besluiten.

Reactie gemeente

De door de Gasunie aangehaalde AMvB is nog niet in werking getreden. Dit betekent, dat deze nog niet als bestaande wetgeving opgenomen kan worden. In de toelichting wordt wel een verwijzing opgenomen naar deze circulaire. Tevens wordt ten aanzien van externe veiligheid in de toelichting het invloedsg gebied (100% letaliteitsgrens (35kW/m² contour)) van 70 meter aan weerszijde van de leiding vertaald.

Voor het overige wordt verwezen naar de reactie onder punt 1 'externe veiligheid'.

7. Waterschap Peel en Maasvallei.

Alvorens een definitief wateradvies voor dit bestemmingsplan te verstrekken verzoekt het Waterschap de volgende opmerkingen te verwerken in de bijbehorende documenten.

Niet alle primaire waterlopen zijn weergegeven. De Everlosebeek en de Ubroek zijn niet correct weergegeven. Verzocht wordt deze op de juiste wijze te vertalen naar de verbeelding en regels.

Op de verbeelding dient de rioolwaterleiding 27.68 (Blerick-RWZI Venlo) te worden aangepast. Langs de Venrayseweg tot de spoorbrug loop deze rioolwatertransportleiding door. De aanduiding "R" ontbreekt echter. Het gaat om de leidingstrook kadastraal bekend gemeente Venlo, sectie O,

nummers 963, en 1905 (oud 1308). Hier is een zakelijk recht gevestigd met deel 4753 nummer 29 t.b.v. de rioolwatertransportleiding. Verzocht wordt de leidingstrook langs de Venrayseweg door te laten lopen.

Reactie gemeente.

De waterlopen Everlosebeek en Ubroek worden op de juiste wijze vertaald op de verbeelding en regels en indien nodig in de toelichting.

De leidingstrook alwaar de rioolwatertransportleiding is gelegen wordt conform opmerkingen van het Waterschap vertaald naar de verbeelding.

8. Voorlichting en Advies Commissie voor de woningbouw, Dickenslaan 58, 5924 VX Venlo

De VAC Wonen Venlo heeft kennis genomen van het voorontwerpbestemmingsplan en heeft de volgende aanbeveling.

In deel 2 (regels) staat in de artikelen 6.2.3.b / 7.2.5.b / 8.2.5.b / 9.2.5.b / 12.2.2.b / 13.2.4.b en 15.2.3.b dat de oppervlakte van een overkapping slechts 30 m² mag bedragen en dat er maar één overkapping per bouwperceel mag worden gerealiseerd. De VAC vindt deze bepaling krap aangezien deze overkapping veelal gerealiseerd wordt voor de fietsenstalling van de werknemers. Hij kan dan slechts aan 20 fietsen plaats bieden.

Reactie gemeente:

In het bestemmingsplan is inderdaad een maximale maat van 30 m² voor overkappingen opgenomen bij de bedrijfsbestemmingen, horecabestemming maatschappelijke bestemming. Voor wat betreft de bedrijfsbestemmingen en horecabestemming worden deze regels aangepast in "overkappingen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd". Voor wat betreft de maatschappelijke bestemming wordt opgenomen dat fietsenstallingen zijn toegestaan mits de hoogte niet meer bedraagt dan 3 meter. Op deze wijze wordt voldoende tegemoet gekomen aan de opmerking van de commissie.