Venlo

Ruimtelijke onderbouwing locatie Groep Heylen

projectnummer:
171815A.19043.00

opdrachtleider:
ir. G.J.G. Bokelman

planstatus

datum:	status:
17 juni 2014	concept
1 juli 2014	ontwerp
2 december 2014	vastgesteld

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Aanleiding	7
1.2	Doel	7
1.3	Ligging en begrenzing	8
1.4	Resultaten vooroverleg	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Beschrijving van het project**	**11**
2.1	Bestaande situatie	11
2.2	Beschrijving van het project	11
2.3	Onderbouwing locatie	15
Hoofdstuk 3	**Beleid**	**19**
3.1	Rijksbeleid	19
3.2	Provinciaal beleid	21
3.3	Gemeentelijk beleid	25
Hoofdstuk 4	**Omgevingsaspecten**	**27**
4.1	Inleiding	27
4.2	Bodem	28
4.3	Water	28
4.4	Ecologie	28
4.5	Cultuurhistorie en archeologie	31
4.6	Externe veiligheid	31
4.7	Milieuzonering	32
4.8	Geluid bedrijfsactiviteiten (industriegeluid)	33
4.9	Verkeer, vervoer en infrastructuur	34
4.10	Wegverkeerslawaai	35
4.11	Luchtkwaliteit	35
4.12	Duurzaamheid	35
4.13	Laagvliegroute	36
4.14	Leidingen die niet risicorelevant zijn	37
4.15	Spuitcirkels boomgaarden	37
Hoofdstuk 5	**Uitvoerbaarheid**	**39**
5.1	Inleiding	39
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
5.3	Financiële uitvoerbaarheid	39
Hoofdstuk 6	**Samenvatting en voorwaarden**	**41**

Bijlagen

Bijlage 1	**Inrichtingsschets**
Bijlage 2	**Vormvrije mer-beoordeling**
Bijlage 3	**Ecologie**
Bijlage 4	**Externe veiligheid**
Bijlage 5	**Verantwoording groepsrisico -1**
Bijlage 6	**Verantwoording groepsrisico -2**
Bijlage 7	**Geluid**
Bijlage 8	**Luchtkwaliteit**

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Oktober 2012 is het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Trade Port Noord vastgesteld. Dit plan is in juli 2013 onherroepelijk geworden en inmiddels is de uitgifte van gronden op het bedrijventerrein Trade Port Noord van start gegaan. Schaalvergroting in de logistieke sector heeft er nu toe geleid dat de vorm en omvang van de uitgeefbare gronden van klaver 1, die wordt bepaald door de contouren van de klaverbladen in het bestemmingsplan, onvoldoende aansluit op de vraag vanuit de markt. Om op de marktvraag te kunnen inspelen en daarop te kunnen aansluiten is een herziening van het bestemmingsplan voor Klaver 1, zowel voor het oostelijke als ook het westelijke deel, in voorbereiding.

Vanwege een concreet initiatief van Groep Heylen voor vestiging op het oostelijke deel van klaver 1, wordt vooruitlopend op deze herziening een afwijking van het planologische regime verleend. Groep Heylen is een Belgische onderneming die ontwikkelt en investeert in (semi-industriële) bouwprojecten. Zij zijn voornemens om een logistiek bedrijfs(verzamel)gebouw van circa 13,5 hectare te realiseren. Hiervoor is een gebied van circa 22 hectare nodig: dit gebied omvat beide klaverbladen 1a en 1b plus het oostelijk daarvan gelegen gebied met een oppervlakte van circa 12 hectare.

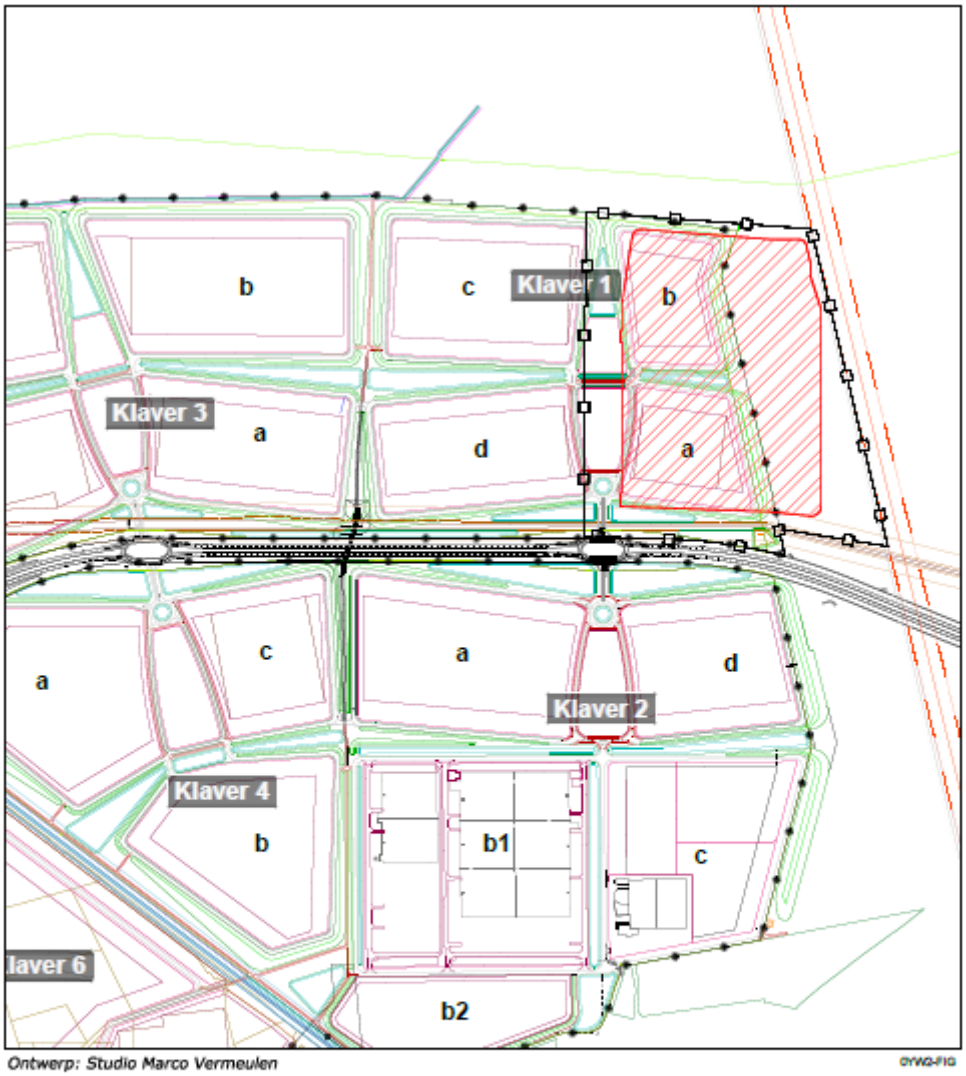
Deze ruimtelijke onderbouwing beschrijft en onderbouwt op welke wijze het initiatief ruimtelijk inpasbaar en aanvaardbaar is.

1.2 Doel

Het initiatief is gelokaliseerd op het oostelijke gedeelte van klaver 1 van het bedrijventerrein Trade Port Noord (hierna: TPN) en deels op de aangrenzende gronden ten oosten daarvan (deze gronden worden betrokken in de herziening van het bestemmingsplan voor klaver 1 Oost). TPN wordt de komende jaren ontwikkeld tot grootschalig duurzaam bedrijventerrein. Het richt zich met name op logistieke bedrijvigheid, productiegerelateerde bedrijven en de maakindustrie.
De locatie van het initiatief sluit aan op de beoogde faseringsdoelstelling van TPN, namelijk om Klaver 1 als eerste tot ontwikkeling te brengen. Het type bedrijf dat zich heeft aangediend past binnen de beoogde doelgroep van TPN (grootschalige logistieke bedrijvigheid) en er wordt voorzien in de noodzakelijke oppervlakte voor groen en natuur.
Het bedrijfsgebouw, de infrastructuur, de groene manchet rondom het bedrijfsgebouw en het groen/ blauwe gebied daarbuiten passen echter deels binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om het initiatief in zijn geheel mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning verleend waarmee van de betreffende regels van de bestemmingsplannen kan worden afgeweken.

1.3 Ligging en begrenzing

Het initiatief ligt aan de noordoostzijde van het bedrijventerrein TPN. Aan de noordzijde grenst het gebied aan de achterzijde van de kavels aan de Sevenumseweg en aan de zuidzijde aan de Greenportlane. Aan de oostzijde vormt de hoogspanningsverbinding en het in aanleg zijnde heidelandschap de begrenzing en aan de westzijde de centrale as van klaver 1.
In figuur 1.1 is de ligging van het bedrijfsperceel weergegeven ten opzichte van het projectgebied en het gehele bedrijventerrein Trade Port Noord. De gronden rondom het bedrijfsperceel zijn nodig voor de openbare infrastructuur, de groene manchetten en het natuurgebied in het zuidoosten, zij maken ook deel uit van het initiatief (betreft de grens 'projectgebied').



legenda
grens BP Trade Port Noord
grens BP Trade Port Noord Klaver 1 oost
ligging bedrijfsperceel Groep Heylen

Figuur 1.1. Ligging locatie bedrijfsperceel ten in TPN en Klaver 1

1.4 Resultaten vooroverleg

Vanuit DCGV-TPN heeft overleg plaatsgevonden met de Klankbordgroep op 15 juli 2014 en 28 oktober 2014 en is er een informatiebijeenkomst geweest op 19 augustus 2014.

Met het Waterschapsbedrijf Limburg heeft overleg plaatsgevonden over de aanwezige rioolpersleiding. Zij verlenen tijdig medewerking aan het verleggen van deze leiding naar het centrale deel van klaver 1.

Met WML en Enexis is overleg geweest over verlegging van de in het plangebied aanwezige kabels en leidingen. Ook zij verlenen tijdig medewerking aan het verleggen van deze kabels naar het centrale deel van Klaver 1.

Met de Veiligheidsregio en de gemeente Horst aan de Maas heeft overleg plaatsgevonden. Zij hebben aangegeven in te kunnen stemmen met de inhoud van dit initiatief.

Momenteel vindt nog overleg plaats met de provincie over de inpassing van klaver 1 in het ontwerp van de provinciale structuurvisie. Eerder heeft de provincie verklaard geen bedenking te hebben tegen de uitbreiding van klaver 1 aan de oostzijde

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie en vervolgens de beoogde situatie (wat behelst het project, hoe is tot de locatiekeuze gekomen, etc);
- hoofdstuk 3 toetst of het project past binnen de beleidskaders;
- hoofdstuk 4 toetst de wijzigingen op milieuvlak;
- hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van de uitvoerbaarheid (financieel en maatschappelijk) van het plan;

In de bijlagen zijn de verschillende figuren en onderzoeken opgenomen die bij hoofdstuk 2 en 4 behoren.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het project

2.1 Bestaande situatie

De bestaande situatie van het projectgebied wordt gekenmerkt door een open agrarisch landschap, met aan de zuidelijke rand de recentelijk aangelegde Greenportlane. Het gebruik van de agrarische gronden bestaat uit gewassenteelt en enkele percelen zijn in gebruik voor boom- en fruitteelt. Het gebied wordt ontsloten door kleine landbouwwegen die echter hun functie verliezen bij de aanleg van dit initiatief.

De randen van het gebied bestaan uit de Sevenumseweg aan de noordzijde, de hoogspanningsverbinding aan de oostzijde en de Greenportlane aan de zuidzijde. De Sevenumseweg vormt een historische oost-westverbindingsweg tussen Grubbenvorst en Sevenum. Verspreid langs deze weg liggen verschillende bebouwingsconcentraties bestaande uit woonbebouwing, bedrijfsbebouwing, enkele boerderijen en recreatieve voorzieningen. Het gevarieerde karakter, de begeleidende bomenrij aan weerszijden van de weg en de verspreid liggende deels lokaal karakteristieke bebouwing, geven het lint cultuurhistorische waarde. In de structuurvisie is daarom een strook met een breedte van circa 100 m aan weerszijden van de weg opgenomen. Deze strook wordt gekenmerkt door een variëteit aan functies.

Ten oosten van de hoogspanningsverbinding zijn ook verschillende bebouwingsclusters met uiteenlopende functies te vinden, waaronder enkele woningen, een glastuinbouwbedrijf en andere agrarische bedrijvigheid.

Zoals bekend wordt ter plaatse het bedrijventerrein TPN gerealiseerd, waarvoor oktober 2012 een bestemmingsplan is vastgesteld dat sinds juli 2013 onherroepelijk is. De ontwikkeling van het gebied tot bedrijventerrein is al gestart. Ten tijde van de Floriade is een deel van het gebied van Klaver 1 gebruikt als parkeerterrein en daarvoor is de entree vanaf de Greenportlane reeds gedeeltelijk aangelegd. De toen gerealiseerde inrichting en verkaveling structuur is gehandhaafd.

2.2 Beschrijving van het project

Het initiatief

Ontwikkelaar Groep Heylen ontwikkelt op klaverbladen 1a en 1b en gebied oostelijk daarvan een logistiek e-commerce warehouse. Het warehouse dient o.a. voor de opslag van voorraad, orderpicking voor retail, wholesale en het verzamelen en verpakken van orders van stukgoederen of consumentengoederen via internet, inclusief het verwerken van retourzendingen. In het pand kunnen meerdere bedrijven een plek krijgen. Hierbij kan worden gedacht aan bedrijvigheid in o.a. fashion in de brede zin van het woord, maar ook elektronica of andere goederen.

Omdat het pand een multifunctionele invulling krijgt en inpandig gedeeltelijk wordt opgebouwd uit (deels) flexibele wand- en vloerdelen, is het pand gemakkelijk geschikt te maken voor allerlei logistieke bedrijvigheid. Hiermee is de locatie een interessante vestigingsplaats voor een breed scala aan logistieke bedrijvigheid. De kantoorruimten worden hoofdzakelijk gebouwd aan de westzijde en oostzijde zoals aangegeven in de inrichtingsschets (bijlage 1). Eventuele extra benodigde kantoorruimten worden elders binnen het hoofdcomplex voorzien.
Door in één pand meerdere logistieke operaties te huisvesten, is het ook interessant voor dienstverlenende bedrijven aan de logistieke sector om zich in het pand te vestigen. Daarom wordt een shared servicecentrum voorzien. Maar e-commerce betekent ook koeriersdiensten. Concreet krijgen pakketdiensten ruimtes in het gebouw om pakketjes die door de bedrijven worden aangeboden te collecteren en te verzenden. Deze synthese tussen de verschillende productstromen zorgt voor een veel geringer ruimtebeslag dan de traditionele wijze van opereren. Bovendien worden de vervoersstromen hierdoor aanmerkelijk verkort, of eigenlijk zelfs veranderd in interne stromen. Dat is ook één van de redenen om het pand uit te voeren met aan drie zijden dockingstations.



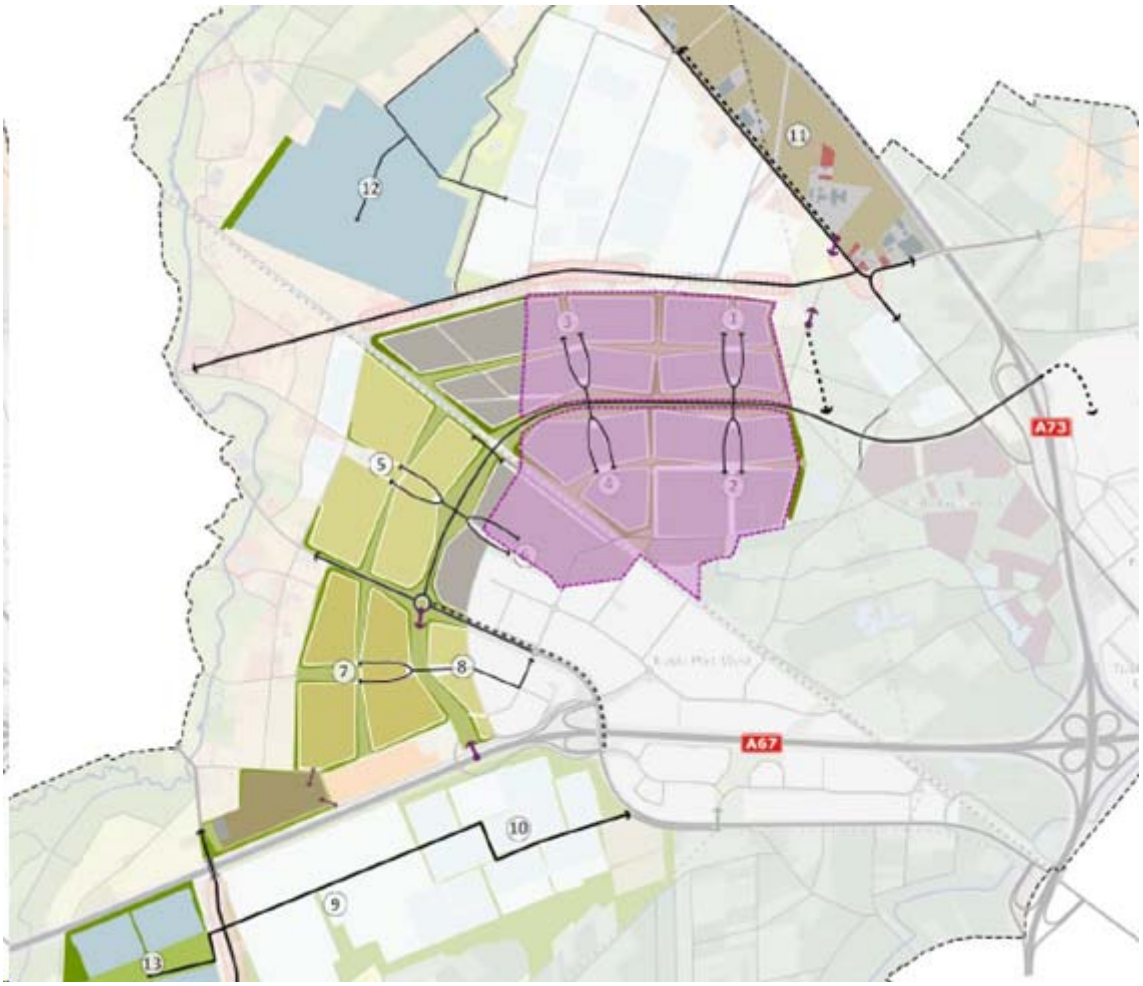
Figuur 2.1. Schetsontwerp klaver 1a en 1b: Bedrijfsperceel Groep Heylen met omliggende groenstructuur en aansluiting op heidelandschap (zie ook bijlage 1)

De locatie zal gefaseerd tot ontwikkeling worden gebracht. Deze fasering hangt samen met de behoefte van het eerste bedrijf dat zich ter plaatse zal vestigen en de daarop volgende bedrijven. Er wordt steeds gezorgd voor een voorraadgebouw om snel te kunnen faciliteren. Tegelijkertijd zorgt deze strategie ervoor dat leegstand wordt voorkomen.

Rondom het gebouw zal in beperkte mate kleine bebouwing verrijzen. Hierbij wordt gedacht aan fietsenstallingen, een portierslounge en sprinklertanks zoals indicatief weergegeven in de inrichtingsschets. Vanwege de richtlijnen ten aanzien van beveiliging wordt rondom een hekwerk en camerabeveiliging geplaatst.

De bouwhoogte van het noordelijke bouwdeel zal maximaal 15 meter bedragen. De bouwhoogte van het zuidelijke bouwdeel zal maximaal 25 m bedragen. Deze bouwhoogten blijven binnen de bouwhoogte zoals deze geldt op grond van het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord.
Afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich op deze locatie zal vestigen, wordt verwacht dat tussen de 10 en 50 mensen per 10.000 m² werkzaam zullen zijn. Dat betekent dat het project werkgelegenheid biedt aan circa 135 tot 675 mensen. Deze arbeidsplaatsen zijn deels nieuw te realiseren arbeidsplaatsen en deels arbeidsplaatsen die vanuit de bestaande activiteiten binnen en buiten Nederland naar deze locatie worden verplaatst.

De omgeving en klaver 1 Oost
Het projectgebied maakt deel uit van het te ontwikkelen duurzame werklandschap binnen Klavertje 4/Greenport Venlo. Een werklandschap dat enerzijds bestaat uit verschillende typen (vooral duurzame) bedrijvigheid (waaronder glastuinbouw, logistieke bedrijvigheid, agribusiness). En dat anderzijds bestaat uit de realisatie en opwaardering van (nieuwe) natuur en ecologische verbindingen.



Figuur 2.2. Deelgebieden binnen het Klavertje 4 gebied

Het bedrijventerrein Trade Port Noord, waarvan klaver 1 deel uitmaakt, is midden in dit werklandschap gelegen. Binnen klaver 1 is het projectgebied vervolgens gelegen op de twee oostelijke klaverbladen (klaverbladen 1a en 1b) en het daaraan grenzende gebied.

Deze twee klaverbladen worden met de beoogde ontwikkeling ruimtelijk samengevoegd en dit gebied wordt aan de noordzijde enigszins, en aan de oostzijde aanmerkelijk uitgebreid om op deze locatie de grootschalige multifunctionele bedrijfsbebouwing te kunnen realiseren.
De gronden waarop de uitbreiding van klaver 1 plaatsvindt, liggen overigens ook in het werklandschap en voor een deel gold binnen de structuurvisie voor de lange termijn een reservering voor de verkeersontsluiting van het glastuinbouwgebied Californië (klaver 12) en het gebied voor agribusiness (klaver 11) naar de Greenportlane. Deze reservering komt met de uitbreiding van het gebied van klaver 1 te vervallen, maar wordt niet onmogelijk gemaakt. Mogelijkheden worden voorzien om deze verkeersontsluiting via klaver 1 zelf te laten plaatsvinden.

Landschappelijke inpassing
Voor het Klavertje 4 gebied is een landschapsplan opgesteld (Landschapsplan Klavertje 4, december 2010 door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg vastgesteld). Het gebied waarbinnen de onderhavige ontwikkeling is gelegen is aangewezen als 'Werklandschap en Greenportlane'. Belangrijk voor deze zone is de realisatie van grondlichamen waarmee de werkvelden landschappelijk worden ingepast.

Voor het gehele Klavertje 4 gebied is een landschapsplan opgesteld (Landschapsplan Klavertje 4, december 2010, vastgesteld door Gedeputeerde Staten en de colleges van betrokken gemeenten). Hierin is vastgelegd hoe er naast de toekomstige bedrijfsontwikkeling omgegaan wordt met landschap, natuur en ecologie. Het is een visie die uitgaat van de realisatie en behoud van een aanzienlijk hoeveelheid nieuwe natuur. Enerzijds is het ambitieniveau aangegeven en anderzijds is er ook op kaart aangegeven welke soort natuur/landschap ontwikkeld wordt. TPN is onderdeel van dit landschapsplan. De inrichting van het openbaar gebied van TPN dient in lijn te zijn met hetgeen is vastgelegd in het landschapsplan. Tevens is er ook aandacht voor de aansluiting en inpassing van TPN op zijn omgeving. Het plangebied maakt deel uit van het 'Werklandschap en Greenportlane'. Belangrijk is hier de realisatie van de manchetten (grondlichamen) waarmee de werkvelden landschappelijk worden ingepast. Het geprojecteerde water-groengebied aan de oostzijde achter de manchet zal een natuurbestemming krijgen, omdat deze zone direct aansluit op het recent gerealiseerde heidelandschap (V2).

De buitenzijde van de ontwikkeling wordt omzoomd door manchetten zodat het bedrijfsgebouw landschappelijk wordt ingepast conform het landschapsplan. Daarnaast fungeren de manchetten als geluidsbuffer tussen het werklandschap en omliggende gevoelige functies zoals woningen. Tussen het projectgebied en de Sevenumseweg heeft de manchet een hoogte van 6 m. De manchet aan de oostzijde krijgt een iets glooiendere uitvoering, met een hoogte tussen de 3 en 6 m. De manchetten kunnen o.a. worden gebruikt voor lichte agrarische activiteiten (zoals wijnranken). Ook hebben zij een functie voor de opvang van hemelwater en voor ecologische functies (waaronder een route voor de das).
De ruimtelijke opzet van de klaverbladen met de groene wiggen (in het noorden en tussen de beide klaverbladen in) komt in klaver 1 Oost te vervallen. De gezamenlijke oppervlakte van deze groen/blauwe gebieden, inclusief de manchetten, blijft gehandhaafd en bedraagt tenminste 28,8% van de gebiedsoppervlakte van geheel klaver 1. Dit percentage komt overeen met de oppervlakte voor groen die in het vigerende bestemmingsplan aanwezig is. In het initiatiefplan wordt aan de gestelde oppervlakte voldaan.

Het aaneengesloten natuurgebied met water en groen komt aan de oostzijde naast de manchet te liggen. Daarmee wordt een groot deel van de beoogde groenopgave geborgd, zij het op een andere locatie dan in het bestemmingsplan Trade Port Noord voorzien. Dit natuurgebied sluit aan bij het aangrenzende mozaïeklandschap, waar wordt ingezet op de realisatie van een heidegebied. De aanleg hiervan is overigens voor een groot deel al mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord en Park Zaarderheiken. Een heidelandschap wordt thans aan de oostzijde van deze ontwikkeling aangelegd (onderdeel van het Brede Verbindingszone Greenportlane (V2)). Dit is ook weergegeven in figuur 2.1, maar maakt geen deel uit van de ontwikkeling voor Groep Heylen.

Beeldkwaliteit
Trade Port Noord CV betrekt in gesprekken met gegadigden het beeldregieplan TPN als bron voor mogelijke inspiratie bij het ontwerpen van de gebouwen en voor de inrichting van de bedrijfslocaties. Het beeldregieplan fungeert als instrument om regie te voeren vanwege het streven naar zoveel mogelijk flexibiliteit bij de gronduitgifte. Dit houdt in dat met het beeldregieplan integraal sturing kan worden gegeven aan de realisatie van de gebiedsdoelstellingen met betrekking tot de verschijningsvorm, de landschappelijke kwaliteit, de ruimtelijke inpassing en de materialisatie.

Van belang voor de beeldkwaliteit is de verschijningsvorm van de gebouwen en de inrichting van het gebied nabij de Greenportlane en bij de entree en de openbare wegen van de klavers. Langs de rand aan de zuidzijde van klaver 1 Oost zal een groen/blauw gebied worden gerealiseerd met geleidelijke hoogteverschillen. Bij de entree van klaver 1 is, vanuit stedenbouwkundige optiek, er aanleiding voor een prominente ruimtelijke markering.
Het natuurgebied ten oosten van het plangebied zal de functie hebben voor waterberging en waterretentie en openbaar toegankelijk zijn. Het gebied zal in aansluiting op het naastgelegen heidelandschap ingericht worden met voornamelijk lage beplanting.

2.3 Onderbouwing locatie

De huidige stedenbouwkundige vorm van de uitgeefbare gronden (de contour) in de klaverbladen van klaver 1 blijkt onvoldoende afgestemd te zijn op de sterke schaalvergroting die zich de laatste jaren in de logistieke branche heeft voorgedaan. TPN richt zich op grote logistieke spelers, maar bij de verankering van het Stedenbouwkundig ontwerp van Studio Marco Vermeulen in het bestemmingsplan was een omvang van het huidige grote formaat bedrijfsbebouwing van meer dan 10 hectare nog niet voorzien. De huidige vraag vanuit de markt om grote bedrijfskavels leidt er toe dat het beschikbare gebied van klaver 1 aan de oostzijde moet worden uitgebreid en dat de vorm aan de noordzijde enigszins moet worden aangepast om voldoende oppervlakte beschikbaar te hebben voor de bedrijfsvestigingen.
Deze optimalisatie van de gronden is getoetst aan de “Ladder voor Duurzame Verstedelijking” die in de ministeriële Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is geïntroduceerd. Per 1 oktober 2012 dient deze ladder namelijk als motiveringseis in de plannen opgenomen te worden.
De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is opgesteld voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

2.3.1 Ladder voor Duurzame Verstedelijking

De ladder kent drie treden die achter elkaar moeten worden doorlopen, waarbij de gestelde vraag telkens positief moet kunnen worden beantwoord.

Ad 1. Is er sprake van regionale behoefte ?
Ja, de behoefte aan grotere bedrijfskavels voor logistieke bedrijven wordt in paragraaf 2.3.2 nader toegelicht. De hoeveelheid uitgeefbare gronden van de klaverbladen van klaver 1 zijn qua omvang en vorm onvoldoende berekend op de vraag vanuit de markt, met name vanwege de voortdurende schaalvergroting van logistieke bedrijven.

Ad 2. Kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied ?
Ja, de uitbreiding van het bedrijventerrein met 12,7 ha is gelegen binnen stedelijk gebied.
Klavertje 4 is specifiek bedoeld als regionaal bedrijventerrein (dit is vastgelegd in de POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4). Elders in de regio Venlo en op het bedrijventerrein TPN zijn bovendien geen beschikbare en bestemde locaties aanwezig, die kunnen worden aangewend voor dergelijke grootschalige logistieke bedrijven. Nu juist op deze locatie de mogelijkheden liggen voor het faciliteren van de schaalvergroting in de logistieke sector -mede vanwege de reeds aanwezige bedrijfsbestemming voor het overgrote deel van de gronden, de verschillende omgevingsaspecten, de omvang van het gebied en de recent aangelegde infrastructuur- vormt het een logische stap om klaver 1 hiervoor verder in te richten.

Ad 3. Is of kan de locatie multimodaal worden ontsloten ?
Ja, de ligging aan de Greenportlane zorgt ervoor dat het perceel passend wordt ontsloten. Het plangebied is verder aangesloten op het netwerk van de Greenport Bikeway, de snelfietsroute die bestaat uit een ladderstructuur om regionale functies direct te bereiken en om aan te sluiten op het huidige regionale fietsnetwerk. Ten slotte zal binnen Trade Port Noord (in klaver 6) de railterminal worden gerealiseerd.

2.3.2 Vraag vanuit de markt

De vraag vanuit de markt richt zich op de ontwikkeling van logistieke gebouwen die een footprint krijgen van meer dan 10 ha. Gebleken is dat hiervoor een aaneengesloten rechthoekig perceel nodig is van circa 22 ha. Het vigerende plan Trade Port Noord biedt - zoals hiervoor al is aangegeven - niet de ruimte voor vestiging van een dergelijke omvangrijke onderneming.

Redenen om de ontwikkelmogelijkheden op klaver 1 te verruimen (en daarmee het gebied van TPN uit te breiden) vloeien voort uit de schaalvergroting en standaardisering van maatvoering van gebouwen in de logistieke branche die thans door de markt gewenst zijn en de afwezigheid van geschikte percelen elders. Dit wordt in de volgende alinea's nader toegelicht.

Toelichting schaalvergroting
Toen in 2010 de stedenbouwkundige visie voor het bedrijventerrein TPN werd vastgesteld, werd nog uitgegaan van maximale gebouwgrootte van circa 60.000 tot 80.000 m^2. Dat was al het dubbele van wat op dat moment gebruikelijk was en gerealiseerd werd. Deze schaalvergroting in de logistieke sector heeft zich echter onverwacht enorm doorgezet. Hiervoor zijn meerdere redenen aan te wijzen:

- consolidatie logistieke operaties: door de crisis worden logistieke operaties kritisch doorgelicht en geoptimaliseerd. Dit leidt in veel gevallen tot samenvoeging van decentrale operaties tot één grootschalig EDC (Europees Distributie Centrum). De locatie Venlo leent zich uitermate voor dergelijke EDC's;

- flexibilisering van logistiek vastgoed: de contracten voor logistieke operaties krijgen een kortere looptijd en hogere flexibiliteit. Dit betekent dat logistieke dienstverleners (LSP's) zich minder lang kunnen binden aan een bepaald oppervlakte warehouse. Het eigendom verschuift daarom van de gebruiker naar gespecialiseerde vastgoedpartijen. Multifunctionaliteit en her-verhuurbaarheid van het gebouw en de individuele units wordt daarbij zeer belangrijk. Een groot gebouw met meerdere units, biedt een grotere flexibiliteit voor verhuurder en voor LSP's en is daarmee een minder risicovol en duurzamer object. Hierdoor is de verhuurbaarheid groter en de functionaliteit op lange termijn meer gewaarborgd, waardoor het een duurzamer gebouw is. Dit leidt tot steeds grotere gebouwen opgedeeld in individueel verhuurbare units van 10.000 tot 20.000 m²;
- e-commerce: de opkomst van e-commerce heeft grote impact op de logistieke operatie van partijen. Waar in traditionele EDC's hoofdzakelijk op pallet- of doosniveau wordt gewerkt is dat bij e-commerce op stukniveau. Met name het aantal uitgaande zendingen is extreem groot met een minimale omvang per zending. Tot dusver werden deze operaties hoofdzakelijk in gespecialiseerde distributiecentra gedaan. Vanuit optimalisatie van voorraadbeheer en snelheid van uitlevering wordt het één geheel met het 'traditionele' EDC. De ruimtebehoefte per EDC wordt hierdoor groter. Door vervolgens meerdere e-commerce-EDC's in één gebouw te vestigen kan een verdere efficiency slag gemaakt worden door te voorzien in een systeem dat alle pakketjes mechanisch collecteert en aflevert in het verdeelcentrum van pakketdiensten.

Standaard maatvoering logistieke gebouwen

In de cyclus van flexibilisering en schaalvergroting van logistiek vastgoed ontstaat ook de noodzaak om te komen tot standaard flexibel in te zetten gebouwen. Een gebouw moet voor zoveel mogelijk logistieke operaties inzetbaar zijn. Hiermee wordt leegstand en functionele veroudering van het gebouw voorkomen hetgeen sterk bijdraagt aan de duurzaamheid van het bedrijventerrein. Dit heeft er inmiddels toe geleid dat logistieke units een standaard diepte hebben van 104 tot 132 m. Vanwege dockyard, manoeuvreerruimte en parkeren betekent dit dat het bedrijfsperceel extra diepte behoeft. Om afstanden te beperken worden bij grootschalige ontwikkelingen units met de rug tegen elkaar geplaatst waardoor een zogenaamd back-to-back gebouw ontstaat. In dat geval is een perceel met een diepte van 300 tot 350 m noodzakelijk. Logistieke gebouwen met schuine zijden lenen zich niet voor het plaatsen van stellingen. Het gebouw moet volledig rechthoekig zijn en daarmee ook de kavel om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte.

Alternatieve inpasbaarheid

Vanuit duurzaam ruimtegebruik is gezocht naar inpasbaarheid van de nieuwe grootschalige en flexibele gebouwen op bestaande en bestemde locaties in de regio Venlo. Beschikbare en bestemde locaties voor een dergelijk grootschalig project zijn niet gevonden.

Vervolgens is gekeken naar de plekken waar, met aanpassing van de bestemming, een dergelijke project inpasbaar zou zijn. Binnen de Structuurvisie Klavertje 4-gebied is Trade Port Noord aangewezen als locatie voor grootschalige logistiek. Daarom is binnen dat gebied gezocht naar mogelijkheden om via aanpassingen het project in het gebied in te passen. Hierbij speelt een aantal zaken een rol:

- de Greenportlane is inmiddels gerealiseerd, inclusief de locatie van de aansluiting van de verschillende klaverbladen (bij de ovondes). Het verder uitrollen van bedrijvigheid langs de Greenportlane ligt daarmee voor de hand;
- niet alle gronden zijn reeds in eigendom, dan wel verworven door de uitvoeringsorganisatie Trade Port Noord CV. In een aantal gevallen zijn partijen vooralsnog niet bereid gebleken hun eigendommen te verkopen aan Trade Port Noord CV. Voor de doorgang van de projecten is het essentieel dat de gebouwen op korte termijn (voorjaar 2015) in gebruik genomen kunnen worden. Dat betekent dat de spoedig dient te starten en dus de gronden gegarandeerd in eigendom moeten zijn. Dat kan middels minnelijke verwerving niet gegarandeerd worden;
- voor een aantal nog niet ontwikkelde locaties zijn reeds (verkoop) afspraken gemaakt met andere marktpartijen.

De samengevoegde klaverbladen 1a/1b plus de oostelijke gebiedsuitbreiding is de meest geschikte locatie gebleken voor grootschalige logistieke ontwikkeling op de korte termijn. Onderstaand worden de verschillende afwegingen voor gebieden binnen Trade Port Noord benoemd.

Klaver 6
In klaver 6 met een totale uitgeefbare oppervlakte van ca. 38 ha bestaat in theorie ruimte. Echter, in dit klaver is een railterminal voorzien van circa 15 ha. Hiervoor zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen gemeente, provincie, Prorail en ministerie en de aanbesteding van de ontwikkeling en exploitatie loopt. Daarnaast is een perceel van circa 10 ha inmiddels verkocht. Hierdoor resteert circa 13 ha hetgeen onvoldoende is om een grootschalig project te faciliteren.

Klaver 4
Dit klaver heeft een totale uitgeefbare oppervlakte van ca. 28 ha. In dit klaver zijn in het bestemmingsplan functies in de hogere milieucategorie en meer risicovolle activiteiten voorzien. Omdat dit de enige locatie in de regio is waar dergelijke activiteiten inpasbaar zijn, is het thans niet wenselijk om hier logistieke bedrijvigheid uit een lage milieucategorie te plaatsen. Daarnaast moet nog worden bezien of de vorm van dit klaver (een 'taartpunt') nog kan worden geoptimaliseerd waardoor de grootschalige logistieke gebouwen beter in te passen zijn in deze klaver.

Klaver 3
De ontwikkeling van klaver 3 is voorzien in de eindfase van de ontwikkeling van TPN. Om die reden is een deel van dit klaver niet direct, maar middels een uit te werken bestemming bestemd. Vanuit een goede ruimtelijke ordening en om bestaande agrarische bedrijven daar zo lang mogelijk voort te kunnen zetten is beoogd de ontwikkeling van Trade Port Noord van oost naar west uit te voeren. Mede daarom is slechts een beperkt deel van de gronden in dit klaver tot dusver verworven.

Klaver 2
In klaver 2 zijn percelen verkocht aan de bedrijven Goodman, Stryker, Canon en VS Rubber Recycling BV. Hier resteert geen locatie meer waar dergelijke projecten fysiek inpasbaar zijn.

Klaver 1
Dit Klaver heeft in het vigerende bestemmingsplan een totale uitgeefbare oppervlakte van ca. 37 ha. Voor het westelijke deel van dit klaver (klaverblad 1c en 1d) waren eerder ook afspraken gemaakt met een andere partij voor de ontwikkeling van eveneens een zeer grootschalig logistiek centrum op die locatie. Ook voor dat project was geen alternatieve locatie voorhanden. Deze locatie was zodoende niet meer beschikbaar.

De klaverbladen 1a en 1b zijn in de huidige bestemde vorm niet geschikt voor logistieke gebouwen die aan de huidige marktvraag voldoen. Echter, door aanpassing van het ontwerp van dit gebied, inclusief het betrekken van het gebied tussen klaver 1 en de oostelijk gelegen bovengrondse hoogspanningsverbinding ontstaat een locatie waar dergelijke projecten fysiek inpasbaar zijn. Alhoewel de huidige bestemde vorm niet volledig aansluit bij de beoogde ontwikkeling, is dit project allereerst vanuit ruimtelijk oogpunt inpasbaar. Ook bij een uitbreiding van het plangebied van Trade Port Noord kan aan de uitgangspunten ten aanzien van o.a. landschappelijke inpassing en ecologische verbindingszones worden voldaan. Hierbij is mede van belang dat een groot deel van het uit te breiden gebied verhard is en tijdens de Floriade 2012 gebruikt was als parkeerterrein. De gronden zijn in eigendom van Trade Port Noord CV. Daarnaast is het mogelijk om deze locatie vanuit planningstechnisch oogpunt binnen de gegeven tijdslijn gereed te hebben voor vestiging van het project.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

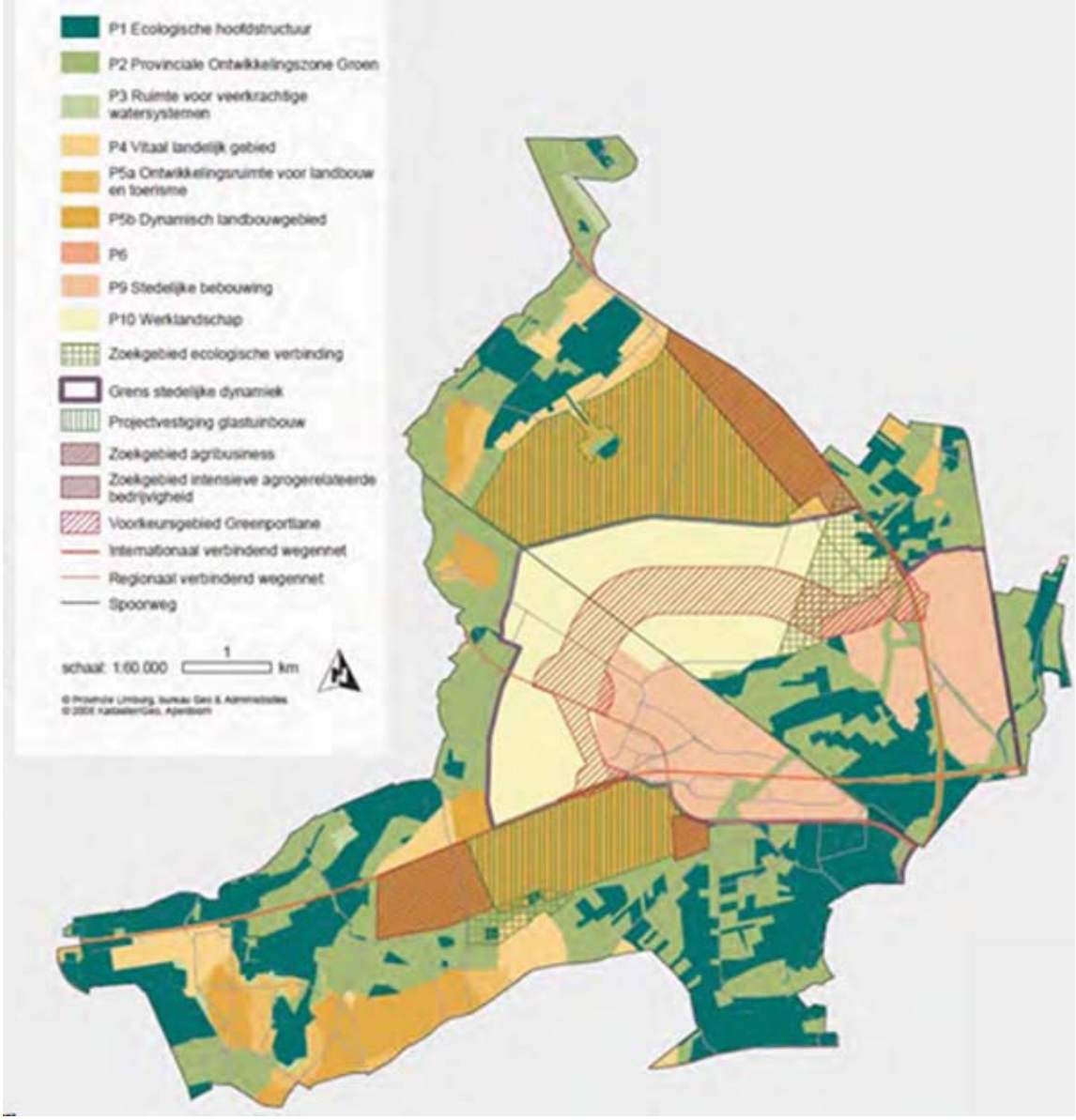
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

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

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

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



Figuur 3.1. POL aanvulling Klavertje 4 – Plangebied, nieuwe situatie (Kaart 2)

Vanwege de behoefte aan zeer omvangrijke kavels, kunnen grootschalige logistieke bedrijven zich niet op een andere locatie vestigen. Door middel van uitbreiding en optimalisatie van de uitgeefbare gronden van de klaverbladen 1a en 1b kunnen de bedrijfsgronden aan de oostelijke zijde van klaver 1 doelmatig worden ingericht. Op die wijze wordt aan de doelstelling van de structuurvisie voldaan.

Bro, actuele regionale behoefte

Aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd. Dit artikel bepaalt dat in een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel 1, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;

3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel 2, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

In paragraaf 2.3.1 is beschreven op welke wijze het initiatief voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009)
In de POL maken klavers 1a en 1b inclusief de beoogde uitbreiding deel uit van het aangewezen werklandschap. In dit landschap wordt ingezet op modules (klavers) voor glastuinbouw, intensieve veehouderij, logistieke bedrijven en energievoorziening die ingebed worden in een robuust groen raamwerk met groen-, water- en recreatieve structuren. Een deel van het gebied valt binnen de zone van het zoekgebied voor de ecologische verbinding.
De combinatie van werklandschap en ecologische verbinding blijft in het bestemmingsplan gehandhaafd. De bedrijfsbestemming wordt namelijk niet alleen omzoomd door manchetten, maar daarnaast wordt ook gezorgd voor de aanleg van de ecologische verbindingszone ten behoeve van de das.

Gebiedsvisie Klavertje 4 (2006)
In januari 2006 hebben de gemeenten Horst aan de Maas en Venlo, de voormalige gemeenten Maasbree en Sevenum en de provincie Limburg met een intentieverklaring ingestemd met de uitwerking van de Gebiedsvisie Klavertje 4. Trade Port Noord - en daarmee ook het plangebied - vormt een belangrijk onderdeel van deze gebiedsvisie Klavertje 4. Met de realisatie en de kwalitatieve invulling van het bedrijventerrein wordt aangesloten bij de uitgangspunten zoals genoemd in de gebiedsvisie.



Figuur 3.2. Masterplan Klavertje 4/Greenport Venlo - Indicatief toekomstbeeld 2015-2020

Masterplan & Strategisch Businessplan Klavertje 4/Greenport Venlo (2009)
In navolging van de gebiedsvisie hebben de gemeenten en de provincie gezamenlijk een masterplan en strategisch businessplan opgesteld. Het masterplan beschrijft en verbeeldt de ontwikkelingsrichting van het Klavertje 4-gebied. Het schetst het perspectief voor de ruimtelijk-economische structuurversterking en vertaalt dit in (kwalitatieve en ruimtelijke) ontwerpeisen voor het gebied. In het masterplan en Strategisch Businessplan hebben de toenmalige gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo en de provincie Limburg afgesproken tot oprichting van een gemeenschappelijke NV om de regie op de ontwikkeling vorm te geven.

In het masterplan is de mogelijke uitbreiding van klaver 1 richting de hoogspanningsverbinding al ingetekend.

Omgevingsvisie POL2014 - ontwerp mei 2014
In het ontwerp van de Omgevingsvisie POL2014 is de begrenzing van het bedrijventerrein Trade Port Noord afgestemd op het vastgestelde bestemmingsplan Trade Port Noord. Klaver 1 - zoals deze op dit moment is bestemd - is volledig aangewezen als 'bedrijventerrein'. In de ontwerpvisie wordt echter slechts deels rekening gehouden met uitbreiding van klaver 1 in oostelijke richting. De gemeente voert voor klaver 1 zodoende een ander beleid dan de provincie. De gemeente en de provincie zijn op dit moment hierover in overleg. Van de zijde van de provincie is in een eerder stadium aangegeven dat zij geen bedenkingen hebben tegen de uitbreiding van klaver 1 in oostelijke richting.



Figuur 3.3. Uitsnede kaart Economie



Figuur 3.4. Uitsnede kaart Zonering Limburg

In de zonering is de uitbreiding aangemerkt als 'Buitengebied' met ruimte voor agrarische bedrijven.

Centrale ambitie

De centrale ambitie komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.

Kwaliteit
Kwaliteit staat centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Dynamisch voorraadbeheer
Limburg beschikt over voldoende bedrijventerreinen. Groei is nog mogelijk voor de logistieke sector en wellicht ook in de biobased economy, chemie en automotive. De kwalitatieve opgave is des te belangrijker. De centrale opgave is dan ook: een groei in kwaliteit zonder dat de kwantiteit toeneemt, daarbij meer schaarste creërend, met ruimte voor maatwerk. Kortom: het nieuwe groeien.

De sleutel ligt in dynamisch voorraadbeheer. Er zullen per regio visies worden gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen zijn uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Die vormen de basis voor bestuursovereenkomsten tussen regiogemeenten en provincie. De provincie borgt de uitvoering van die afspraken met voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening. De visies richten zich op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad, de mogelijke aanpak van overmatige leegstand en het schrappen van plannen die niet goed passen bij de beoogde kwaliteit. Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad. Dit moet in de visies vorm en inhoud krijgen. De precieze aanpak kan per onderwerp en regio uiteenlopen.

Trade Port Noord - en dus ook klaver 1 - richt zich op de logistieke sector. Het bestemmingsplan voor TPN is in eerste plaats niet bedoeld voor groei, maar voor inpassing van de marktbehoefte van de logistieke sector. Dit blijkt uit de omgevingsvergunningaanvragen die op dit moment in behandeling zijn. Dit bestemmingsplan zorgt ervoor dat een helder planologisch kader voor initiatieven voor het gebied ontstaat. Gelet hierop past dit plan binnen de principes van dynamisch voorraadbeheer: het bedrijventerrein wordt aangepast aan de behoefte, namelijk op de ontwikkelingen in de logistieke sector die in paragraaf 2.3 zijn beschreven. Een en ander is als zodanig afgestemd met de provincie en met de gemeenten in de regio.

Uitnodigen
Naast dynamisch voorraadbeheer staat 'uitnodigen' centraal. Dat gaat meer over de manier waarop we samen met onze partners dat voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat willen realiseren. Met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De provincie wil hierbij selectief zijn: het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen.

Ambities en uitdagingen noord-Limburg: Klavertje 4 als centrum van de Greenport
De sterk aanwezige agribusiness sector in deze regio bestaat uit de brede keten van primaire productie (vollegronds, glastuinbouw en intensieve veehouderij) met veredeling en bewerking van landbouwproducten in combinatie met de veiling van Grubbenvorst (en de nabijgelegen veiling van Herungen). Dit heeft geleid tot aanwijzing van het gebied als Greenport. Alhoewel de diverse landbouwfuncties in een brede strook binnen het gebied voorkomen is er een concentratie van deze functies binnen het klavertje 4 gebied. Naast de landbouwfuncties kent het gebied ook een brede bedrijvigheid op het gebied van logistiek en biedt het eveneens mogelijkheden voor de maakindustrie.
Uiteindelijk zal het Klavertje 4 gebied zich onderscheiden in een Werklandschap en een Kennislandschap.

Het plan past binnen de ambities van de provincie om het gebied uit te bouwen tot centrum van de Greenport.

Limburgs kwaliteitsmenu (2012)
Trade Port Noord ligt inclusief de hier voorgestelde oostelijke uitbreiding binnen de grens Stedelijke dynamiek van het POL 2006, actualisatie 2011. Daardoor is het Limburgs Kwaliteitsmenu niet van toepassing (zie par. 5.2 van het LKM). Niettemin wordt grote waarde gehecht aan een goede landschappelijke inpassing en de realisatie van een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein met voldoende groen. Met de manchetten aan de noord-, oost- en zuidzijde van het projectgebied en het water/groengebied aan de oostzijde wordt voldoende invulling hieraan gegeven.

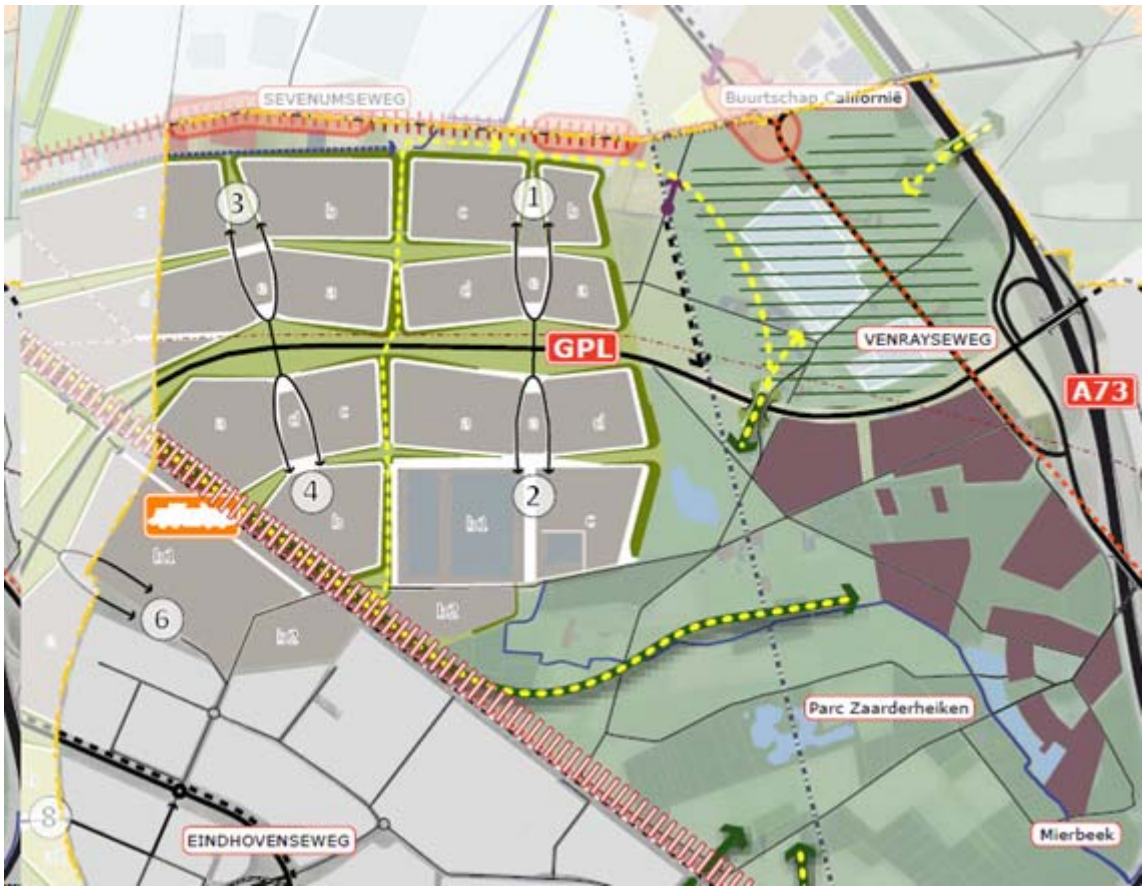
3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Klavertje 4-gebied (2012)
De samenwerkende gemeenten en de provincie hebben gezamenlijk de structuurvisie Klavertje-4-gebied vastgesteld. De gemeente Venlo heeft dit op 27 juni 2012 gedaan. Het plangebied van het bedrijventerrein Trade Port Noord is in deze visie afgestemd op het op dat moment in voorbereiding zijnde bestemmingsplan voor Trade Port Noord. Dit blijkt uit de opgenomen begrenzing. Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, was op dat moment nog niet voorzien dat de logistieke sector zo'n snelle vaart zou maken op het gebied van benodigde omvang van percelen en bebouwing. Dit betekent dat de structuurvisie in een aantal zaken, waarop dit initiatief ziet, nog niet voorziet:

- de uitbreiding van klaver 1 in oostelijke richting;
- optimalisatie van de uitgeefbare gronden, waardoor de groene oppervlakten aan de noordzijde (wig) en tussen klaverblad 1a en 1b op die plaatsen vervallen, maar de gezamenlijke oppervlakte ervan op een andere plaats en in aansluiting op de manchetten wordt gerealiseerd zodat de robuuste groenstructuur hiermee een gewijzigde invulling verkrijgt;
- de reservering voor een extra verkeersontsluiting voor klaver 11 en 12 naar de Greenportlane aan de oostzijde van klaver 1 komt te vervallen. In de plaats daarvan is een nieuw zoekgebied aangewezen, namelijk het gebied tussen klaver 1 en de Sevenumseweg. Bij de planontwikkeling wordt ervoor gezorgd dat voldoende ruimte voorhanden blijft om deze alternatieve ontsluiting te realiseren zodat daarmee de netwerkstructuur blijft in stand;
- niet meer voornamelijk gericht op de sector fresh, food & flowers, maar verbreding richting alle sectoren (hetgeen het huidige plan overigens ook reeds mogelijk maakt).

Anderzijds sluit deze ontwikkeling op verschillende punten aan bij doelstellingen uit de structuurvisie:

- TPN als onderscheidend bedrijventerrein ten opzichte van de terreinen in de omgeving vanwege de omvang van beschikbare bedrijfspercelen;
- vergroting van bedrijfspercelen leidt tot meer mogelijkheden voor meervoudig grondgebruik, toekomstbestendigheid van gebouwen, beperking van verkeersstromen en vergroting van de mogelijkheid voor toepassing van zonne-energie;
- manchetten langs de randen van klaver 1 en onderdeel van het werklandschap die zorgen voor een overgang naar de omgeving.



Figuur 3.5. Uitsnede StructuurvisieKlavertje-4-gebied - deel Venlo

Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt in drie bestemmingsplannen:

1. bestemmingsplan Trade Port Noord;
2. bestemmingsplan Trade Port Noord en park Zaarderheiken;
3. bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Grubbenvorst.

Het overgrote deel valt binnen het recentelijk vastgestelde plan Trade Port Noord. Dit plan maakt weliswaar een bedrijventerrein mogelijk, maar biedt zoals gezegd nog onvoldoende flexibiliteit om het terrein als interessante vestigingsplaats voor grote logistieke bedrijven te laten profileren. Daarnaast zorgt de begrenzing van het vigerende plan aan de oostzijde voor een onbruikbare kavelmaat voor de nu gewenste ontwikkeling op klaver 1a en 1b. Om deze kavelmaat te optimaliseren worden de gronden tussen het bestemmingsplan Trade Port Noord en de hoogspanningsverbinding bij het initiatiefplan voor klaver 1 betrokken. Deze gronden kennen nu een bestemming die de beoogde bedrijvigheid niet toestaat.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Vigerend bestemmingsplan met besluitMER TPN
Zoals in hoofdstuk 1 reeds is beschreven vigeert voor het gehele plangebied TPN het bestemmingsplan Trade Port Noord, dat in oktober 2012 is vastgesteld. Dit bestemmingsplan bevat de conclusies uit het milieuonderzoek van het daarbij opgestelde besluitMER-rapport.

Planvorming voor Klaver 1 en bijbehorende milieuonderbouwing
Om op de marktvraag te kunnen inspelen, is een herziening van het bestemmingsplan TPN voor Klaver 1 oost voorbereid. Ten behoeve hiervan is ook een aanvulling op het besluitMER TPN opgesteld waarin de gevolgen op milieuvlak (ook cumulatief met de rest van Trade Port Noord) in beeld gebracht worden.
Vanwege dit concrete initiatief van Groep Heylen is, vooruitlopend op de voorgenomen planherziening voor Klaver 1, een omgevingsvergunning voor afwijking van het planologische regime in procedure gebracht. De basis hiervoor wordt gevormd door deze ruimtelijke onderbouwing. Om de milieuonderbouwing en relevante effecten voor de verschillende omgevingsaspecten hiervan goed in beeld te brengen, wordt in dit hoofdstuk waar mogelijk gebruik gemaakt van de aanvulling op het besluitMER voor Klaver 1. Dit is mogelijk omdat enerzijds het onderhavige initiatief past binnen de in voorbereiding zijnde herziening voor Klaver 1 Oost, zodat de verrichte onderzoeken aansluiten op hetgeen met dit initiatief wordt gerealiseerd. Anderzijds kan van de aanvulling op het besluitMER voor Klaver 1 gebruik worden gemaakt omdat voor een dergelijke aanvulling geen separate procedure-eisen gelden.

Over dit hoofdstuk
De aanvulling op het besluitMER voor Klaver 1 (met de bijbehorende milieumemo's en onderzoeken) vormt een belangrijke onderbouwing voor de beoogde ontwikkeling en is opgenomen in bijlage 2. De milieuparagrafen in dit hoofdstuk bevatten de conclusies uit deze aanvulling op het besluitMER en zijn waar nodig weer aangevuld met specifieke informatie ten aanzien van het initiatief. Daarnaast wordt het volgende vermeld :

- in deze ruimtelijke onderbouwing worden dezelfde omgevingsaspecten behandeld (en in dezelfde volgorde) als in het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord;
- om herhaling van informatie te voorkomen is in de onderstaande milieuparagrafen alleen specifiek aandacht besteed aan het toetsingskader indien dit is gewijzigd ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord, of indien dit noodzakelijk is voor de leesbaarheid van de paragraaf.

4.2 Bodem

Verspreid over heel TPN komen lokale verontreinigingen voor. Deze zijn bijvoorbeeld gerelateerd aan het gebruik van (asbesthoudend) verhardingsmateriaal, slib in watergangen en puntverontreinigingen, bijvoorbeeld bij (voormalige) boerderijen. Dit is voor het projectgebied van deze ruimtelijke onderbouwing niet anders. Het algemene beeld is dat er geen zware en grootschalige verontreinigingen in het projectgebied aanwezig zijn (hetgeen blijkt uit het vooronderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan TPN is verricht in december 2010). Dezelfde conclusie geldt voor het gedeelte van de locatie dat buiten het plangebied van het bestemmingsplan TPN valt. Daarvoor mag worden verwezen naar de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Venlo die aangeeft dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Tevens zijn in het kader van het gebruik van de gronden ten behoeve van het parkeren voor de Floriade specifieke onderzoeken uitgevoerd die het voorgaande onderschrijven. Tot slot zal bij de (ver)koop van de gronden aan de nieuwe eigenaar een NEN5740 onderzoek worden overlegd ter bevestiging.
De beoogde ontwikkeling is van dien aard dat deze geen relevante gevolgen heeft op het gebied van bodemkwaliteit. Het aspect bodemkwaliteit staat de uitvoering van het project dan ook niet in de weg.

4.3 Water

Met de beoogde ontwikkeling wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden aan de waterkwaliteit en waterberging. De doelstelling voor het bedrijventerrein TPN om zoveel mogelijk water in de bodem te infiltreren en de waterkringlopen te sluiten, is ook voor dit voornemen van toepassing. Afstromend hemelwater wordt opgevangen en via de infiltratievijver aan de oostzijde geïnfiltreerd.
De principes van het waterstructuurplan blijven van toepassing. Dit is conform het geldende bestemmingsplan. Aan de te vestigen bedrijven zal de verplichting worden opgelegd 6 mm hemelwater te bufferen op eigen terrein. Dakwater kan vervolgens rechtstreeks verzameld worden met water van het verhard oppervlakte via een lamellenfilter.
Ten aanzien van de laad- en loskuilen moet worden aangegeven hoe wordt omgegaan met oliefilters en dergelijken. Hemelwater wordt na aanbod geïnfiltreerd in het openbaar gebied, onder andere in de beoogde voorziening ten oosten, maar omdat dit niet genoeg zal zijn, ook afgevoerd worden in de richting van de Gekkengraaf. Het voornemen is met de waterbeheerder besproken en afgestemd. Er zijn verder enkele ingrepen in het oppervlaktewatersysteem voorzien waaronder het verleggen van de loop van de Achterste Vinkenpeel en het dempen van de bestaande loop, voor zover deze ligt binnen de plangrens. De afwatering van het gebied ten oosten van het plangebied naar het noorden, richting de Gekkengraaf, blijft zodoende gegarandeerd.

In de zuidoost hoek van Klaver 1 is een rioolgemaal gelegen. Via dit gemaal wordt het afvalwater vanuit Sevenum en Horst via rioolwatertransportleidingen naar het overnamepunt van het waterschapsbedrijf gebracht. Het gemaal blijft behouden.
Ook na realisatie van het initiatief wordt verhoudingsgewijs eenzelfde hoeveelheid groen (met water) gerealiseerd als in het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord.

Het aspect waterhuishouding staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.4 Ecologie

Natura 2000
Effecten op Natura zijn onderzocht voor zowel de uitbreiding van het bedrijventerrein, gerelateerde verkeerseffecten en de aanleg, zie bijlage 3. In de aanvulling op het MER TPN zijn de effecten op het gebied van ecologie beoordeeld. In deze paragraaf wordt hier op ingegaan.

Oppervlakte bedrijventerrein (emissie bedrijvigheid)
Door de uitbreiding van de oppervlakte bedrijventerrein en de efficiëntere kavelindeling van Klaver 1 is in theorie een lichte depositietoename als gevolg van de emissie vanaf het bedrijventerrein - zonder mitigerende maatregelen - mogelijk. De voorgenomen ontwikkeling betreft echter de realisatie van een logistiek bedrijfs(verzamel)gebouw waarin de activiteiten met name gericht zijn op de opslag van voorraad, orderpicking, wholesale en het verzamelen, verpakken en verzenden van orders van stukgoederen of consumentengoederen. Dit betreft geen stikstof uitstotende bedrijvigheid. Hierdoor kan worden uitgesloten dat de beoogde ontwikkeling zoals deze in de ruimtelijke onderbouwing mogelijk wordt gemaakt leidt tot significante effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden door een toename van stikstofdepositie als gevolg van emissies door bedrijven.

Verkeerseffecten Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel
Ten aanzien van de wegverkeerseffecten op het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel is in de Passende beoordeling voor TPN geconstateerd dat de effecten van TPN in 2010 onderdeel zijn geweest van de effectbeoordeling voor het Tracébesluit Rijksweg 74. In het Tracébesluit Rijksweg 74 zijn in relatie tot de Natuurbeschermingswet 1998 de effecten van TPN op het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel en Mariapeel in de cumulatie met Rijksweg 74 vertaald in een pakket van mitigerende maatregelen, deels zelfs meer dan de strikte mitigatieopgave. Met deze maatregelen is, naast het effect van Rijksweg 74, ook het effect van TPN teniet gedaan. Daarmee zijn de effecten van stikstofdepositie als gevolg van wegverkeer vanwege TPN reeds beoordeeld en voldoende gemitigeerd. De effecten van Klaver 1 (en dus ook dit projectgebied) vallen binnen de bandbreedte van het totale TPN én binnen de ruimere mitigatieopgave zoals uitgevoerd voor de Rijksweg 74. Van significante effecten als gevolg van de verkeerseffecten is zodoende geen sprake.

Verkeerseffecten Natura 2000-gebied Maasduinen
Ten aanzien van de wegverkeerseffecten (netwerkeffect) op het Natura 2000-gebied Maasduinen is er sprake van een toename van wegverkeer als gevolg van (de uitbreiding van) het bedrijventerrein. Het grootste gedeelte van TPN - Klaver 1 (en dus ook de beoogde ontwikkeling in dit projectgebied) valt binnen de reeds getoetste effecten in het kader van TPN. De toename van verkeer door de uitbreiding en de efficiëntere indeling van klaverbladen 1a en 1b is beperkt ten opzichte van de totale verkeersaantrekkende werking van TPN.
De toename aan verkeersbewegingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal overigens niet evenredig zijn met de toename aan de bedrijfsoppervlakte in deze ruimtelijke onderbouwing. De toename zal veel beperkter zijn. Bovendien vallen effecten weg ten opzichte van de autonome ontwikkelingen en de totale verkeersaantrekkende werking van TPN, gezien de afstand van ruim 5 km tot het Natura 2000-gebied. Voor de effecten van TPN is er, ondanks de beperkte toename als gevolg van TPN Klaver 1 (en dus de ontwikkelingen in het projectgebied), door het schoner worden van het wegverkeer sprake van een verbetering van de stikstofdepositie in 2020 in de stikstofgevoelige habitats ten opzichte van de huidige situatie. Een lokale toename dicht bij de weg kan worden verevend met de positieve effecten op grotere afstand. Hierdoor kan worden uitgesloten dat de ontwikkeling leidt tot significante effecten op het Natura 2000-gebied Maasduinen door een toename van stikstofdepositie door de netwerkeffecten van verkeer.

Mitigatieplan Klavertje 4-gebied
Om mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie als gevolg van de ontwikkeling van het gehele Klavertje 4-gebied te mitigeren is een mitigatieplan opgesteld. TPN-Klaver 1 maakt onderdeel uit van het Klavertje 4-gebied en is daarom meegenomen in het huidige mitigatieplan. Het mitigatieplan voorkomt negatieve effecten door stikstofdepositie die worden veroorzaakt door:

- de ontwikkeling van stikstof emitterende bedrijvigheid (o.b.v. de maximale milieucategorie zoals vastgelegd in het bestemmingsplan Trade Port Noord);
- de toename van verkeer (o.b.v. het ruimtebeslag op basis van het bestemmingsplan Trade Port Noord).

Het mitigatieplan is een plan dat periodiek gemonitord wordt aan de hand van voortschrijdende inzichten ten aanzien van de planvorming en realisatie van activiteiten in het Klavertje 4-gebied. In het huidige mitigatieplan is nog geen rekening gehouden met de uitbreiding van TPN-Klaver 1 ten bate van het plan van Groep Heylen. In het geval van Groep Heylen betreft het uitsluitend logistieke bedrijvigheid. Er wordt geen mogelijkheid geboden voor de ontwikkeling van stikstof emitterende bedrijvigheid door middel van de aangevraagde omgevingsvergunning. Zoals hiervoor beschreven vallen de effecten van de uitbreiding van Klaver 1 als gevolg van verkeer binnen de bandbreedte van geheel TPN én binnen de ruimere mitigatieopgave zoals uitgevoerd voor de Rijksweg 74. Hierdoor zijn significante effecten door ontwikkeling Groep Heylen ten aanzien van stikstof uitgesloten.

Effecten aanlegfase
Tijdens de aanlegfase is sprake van extra uitstoot van stikstof door materieel voor het bouwen en/of slopen (bouwkranen, heimachines, graafmachines e.d.) en door verkeersbewegingen voor aan- en afvoer van materiaal. Het effect hiervan is echter tijdelijk en vooral geconcentreerd rond het projectgebied. Er wordt daarom geen negatief effect verwacht op Natura 2000-gebieden.

Conclusie
Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat de Natuurbeschermingswetgeving de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat, vanwege:
- het feit dat er geen sprake is van industriële emissie, er is alleen sprake van emissie door verkeer;
- uitvoering van mitigerende maatregelen. Er is in feite sprake van 'dubbele' mitigatie. De effecten van TPN-Klaver 1 zoals vastgelegd in het bestemmingsplan TPN worden immers gemitigeerd door uitvoering van maatregelen die samenhangen met de aanleg van de Rijksweg 74 en het mitigatieplan. Er is slechts sprake van een beperkte toename van verkeer als gevolg van de uitbreiding van Klaver 1 ten opzichte van het areaal van TPN-Klaver 1 waarmee rekening is gehouden in de mitigatieopgave van de Rijksweg 74 en het mitigatieplan. Door deze beperkte toename in combinatie met de 'dubbele' mitigatie zijn significante effecten door ontwikkeling Groep Heylen ten aanzien van stikstof uitgesloten.
- jaarlijkse monitoring van het mitigatieplan waarin de uitbreiding van TPN-Klaver 1 zal worden meegenomen. Op basis van de monitor worden indien nodig extra mitigerende maatregelen voorgesteld en uitgevoerd.

Nationaal natuurnetwerk
Het Nationaal Natuurnetwerk werd vroeger Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale ontwikkelingszone groen (POG) genoemd. Realisatie van de voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatief effect op het Nationaal Natuurnetwerk. Het projectgebied is geen onderdeel van het Nationaal Natuurnetwerk, de afstand tot aan de nabijgelegen onderdelen ervan is dermate dat er geen sprake is van externe werking. Ook tijdens in de aanlegfase is geen sprake van negatief effect op het Nationaal Natuurnetwerk, niet in ruimtebeslag en niet in externe werking (geluidhinder).

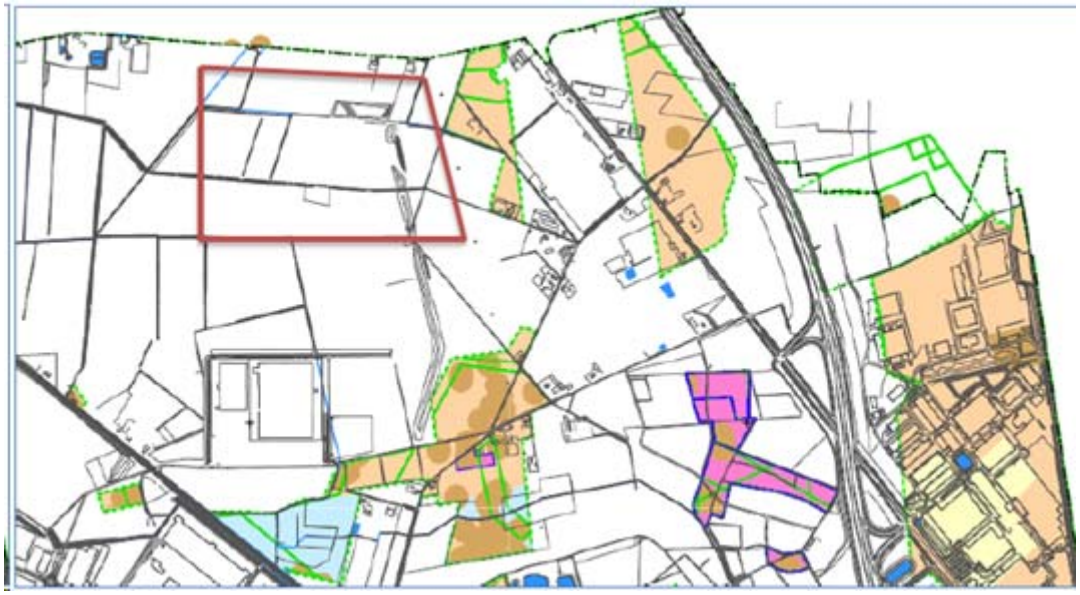
Flora en fauna
De realisatie van de beoogde ontwikkeling gaat gepaard met bebouwing. Er gaan daarmee flora- en faunawaarden verloren. De bestaande waarden van het projectgebied zijn beperkt. Een groot deel van het projectgebied was ingericht als parkeerterrein voor de Floriade 2012 en is in de aanloop daar naar toe getoetst op mogelijke natuureffecten. Het projectgebied fungeert als leefgebied voor enkele streng beschermde diersoorten, zoals enkele vogelsoorten, vleermuizen en das. Zoals beschreven in de aanvulling op het MER TPN voor Klaver 1 (met bijbehorende memo's) zijn ter voorkoming van effecten op de das mitigerende maatregelen nodig. Rekening houdend met de maatregelen voor de das (waaronder een groene en dasvriendelijke inrichting van het oostelijke grondlichaam) zijn de effecten op soorten beperkt en zal de Flora- en faunawet de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staan.

Ook tijdens de aanlegfase treedt het verlies van waarden en verstoring al op. Hier dient in de aanlegfase rekening mee gehouden te worden (inventarisatie vooraf, geen werkzaamheden in broedseizoen, tijdig uitvoeren mitigerende maatregelen e.d.).

4.5 Cultuurhistorie en archeologie

Als gevolg van de beoogde ontwikkeling wordt het oppervlak aan bedrijventerrein vergroot. Ten opzichte van het reeds bestemde bedrijventerrein wordt Klaver 1 oostwaarts verbreed. Als gevolg van deze verandering worden geen beschermde cultuurhistorische waarden aangetast. De percelen waar het bedrijventerrein naar toe opschuift kennen een agrarische bestemming. De cultuurhistorische waarden (langs de Sevenumse- en Grubbenvorsterweg) blijven als zodanig intact. De waardevolle lintstructuur met lintbebouwing en laanbeplanting worden niet aangetast. Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

In het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord is op basis van diverse onderzoeken reeds beschreven dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein niet zal leiden tot een relevante aantasting van archeologische waarden. Deze conclusie blijft voor het projectgebied ongewijzigd.



Figuur 4.1. Uitsnede van de geactualiseerde gemeentelijke archeologische beleidskaart (rode omkadering betreft de locatie van de ontwikkeling)

Op de archeologische maatregelenkaart uit 2010 (TML notitie 263) valt het gehele projectgebied in de zone "niet behoudenswaardig gebied, archeologisch vrijgegeven". Ook op de geactualiseerde archeologische beleidskaart is dit zichtbaar. Voor het projectgebied is het archeologisch risico dan ook nihil. Het aspect archeologie staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Externe veiligheid

Voor de in voorbereiding zijnde planherziening voor Klaver 1 zijn de effecten van de ontwikkeling op de externe veiligheid voor zowel het plaatsgebonden als het groepsrisico beschouwd in de memo beoordeling extern veiligheid Bestemmingsplan Trade Port Noord, Klaver 1 (bijlage 4). De beoogde ontwikkeling in deze ruimtelijke onderbouwing komt qua functie en bedrijfsprofiel overeen met de bedrijvigheid waarmee in dit onderzoek rekening is gehouden. Deze milieuparagraaf is dan ook gebaseerd op het betreffende onderzoek.

In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende potentiële risicobronnen. Onderstaand zijn de resultaten voor deze risicobronnen weergegeven.

- Rotterdam – Rijn Pijpleiding: Binnen de PR 10-6/jaar-contouren van deze leidingen (25 en 33 m) worden geen kwetsbare objecten gerealiseerd. De leidingen hebben (ook in de toekomstige situatie) geen groepsrisico.
- Greenportlane: Deze weg heeft geen PR 10-6/jaar-contour. Het groepsrisico van de weg zal toenemen, maar ook in de toekomstige situatie lager zijn dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Verantwoording van het groepsrisico conform de cRvgs is van toepassing. Echter de effecten zijn niet belangrijk nadelig voor het milieu.
- Mts. Witlox Pulles: De PR 10-6/jaar-contour en het invloedsgebied van deze Bevi-inrichting reiken niet tot het plangebied, ook al is het plangebied door de uitbreiding dichterbij gelegen. Het is daarmee geen relevante risicobron in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

In het vigerende bestemmingsplan Trade port Noord zijn overigens meer risicobronnen in de milieuonderbouwing betrokken (ook omdat het plangebied daarin geheel TPN besloeg). De ontwikkeling op klaverbladen 1a en 1b liggen buiten het invloedsgebied van deze bronnen of heeft geen invloed op de hoogte van het groepsrisico.

Zoals blijkt is de externe veiligheidssituatie (plaatsgebonden risico en groepsrisico) vergelijkbaar met de planologische situatie in het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord, zie bijlage 5. Als gevolg van de ontwikkeling van Klaver 1 (planherziening, en daarmee ook deze ruimtelijke onderbouwing) zal alleen het groepsrisico langs de Greenportlane in enige mate toenemen. Deze zal echter ook in de toekomst lager zijn dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De gemeente vindt dit aanvaardbaar, zie bijlage 6. In het vigerende (en recente) bestemmingsplan Trade Port Noord heeft een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico plaatsgevonden. Voor de verantwoording van het groepsrisico als gevolg van de beoogde ontwikkeling in deze ruimtelijke onderbouwing wordt naar deze verantwoording verwezen: de beoogde ontwikkeling zorgt namelijk niet voor een relevant andere veiligheidssituatie die een andere dimensie aan de reeds opgestelde verantwoording groepsrisico toevoegt.

Wat betreft de aanwezigheid van “beperkt kwetsbare objecten” binnen de zone van de RRP wordt nog overleg gevoerd met de Veiligheidsregio en de RRP om een motivering en een nadere onderbouwing daarvoor te krijgen.

Geconcludeerd wordt dat de effecten op het gebied van externe veiligheid zeer beperkt zijn als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.7 Milieuzonering

In het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord zijn in het klaverhart van Klaver 1 bedrijven uit maximaal categorie 3.1 mogelijk gemaakt en in het overige deel van het Klaver bedrijven uit maximaal milieucategorie 3.2. Dit betreft middelzware bedrijvigheid.

De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van een logistiek bedrijfs(verzamel)gebouw, een logistiek e-commerce warehouse. Het warehouse dient o.a. voor de opslag van voorraad, orderpicking voor retail, wholesale en het verzamelen en verpakken van orders van stukgoederen of consumentengoederen. Een dergelijk bedrijf valt in categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord. Omdat het klaverhart in de nieuwe ruimtelijke indeling is komen te vervallen en daarmee ook de vestigingsmogelijkheid voor beperkt kwetsbare objecten, past de beoogde ontwikkeling binnen de milieuzonering uit het vigerende bestemmingsplan.

Als gevolg van de ontwikkeling breidt het bedrijventerrein uit ten opzichte van de bedrijfsbestemming in het bestemmingsplan TPN. Dit betekent dat het bedrijventerrein dichterbij een aantal woningen komt te liggen. Voor het type bedrijvigheid waarop het voornemen ziet, is het aspect geluid maatgevend. Uit het geluidsonderzoek dat wordt beschreven in paragraaf 4.8 blijkt dat de beoogde bedrijvigheid binnen de door de gemeente Venlo nagestreefde cumulatieve geluidsbelasting van 50 dB(A) blijft.
In het projectgebied worden geen milieugevoelige functies mogelijk gemaakt, waardoor het gebruik van het gehele gebied voor bedrijvigheid uit milieucategorie 3.2 aanvaardbaar is vanuit ruimtelijk en milieuoogpunt.
Het aspect milieuzonering staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.8 Geluid bedrijfsactiviteiten (industriegeluid)

Toetsingskader
Het bedrijventerrein TPN is geen gezoneerd industrieterrein in het kader van de Wet geluidhinder. Wettelijk gezien gelden er dan ook geen normen voor de cumulatieve geluidbelasting (geluid van alle bedrijven op TPN tezamen). In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het besluitMER voor het bestemmingsplan Trade Port Noord wel aandacht besteed aan de cumulatieve geluidbelasting van de toekomstige bedrijven tezamen op TPN, evenals in het vigerende bestemmingsplan. De gemeente Venlo wil zorgvuldig met het geluidsaspect omgaan en heeft daarom een Nota industriegeluid opgesteld. Hierin is het beleid vastgelegd dat in het kader van de goede ruimtelijke ordening een gecumuleerde belasting van 50 dB(A) door industriegeluid bij gevoelige functies (zoals wonen) rondom het bedrijventerrein TPN moet worden nagestreefd.

Onderzoek en conclusie
De cumulatieve akoestische effecten zijn in het kader van de bestemmingsplanherziening Klaver 1 die in voorbereiding is, onderzocht in de aanvulling op het besluitMER TPN (zie bijlage 7). De toename van oppervlakte en intensiteit van het gebruik van Klaver 1 leidt in enige mate tot een verandering van de akoestische situatie. De berekende waarden komt bij vier woningen met enkele decimalen boven de na te streven maximale geluidbelasting van 50 dB(A) uit de Nota Industriegeluid TPN te liggen. Dit betreffen geen relevante verhogingen (na afronding is sprake van 50 dB(A)). Door het goed beheren van de "uitgegeven" geluidrechten en -ruimte zijn voor de nog op te stellen planherziening echter geen belemmeringen te verwachten.
Wel wordt van de Nota Industriegeluid afgeweken voor zover het de geluidruimte per m² betreft. In plaats van 55 dB(A)/m², zal een geluidsruimte van 58 dB(A)/m² benodigd zijn. De nota zal hierop worden aangepast.

De beoogde ontwikkeling staat het streven naar een cumulatieve geluidsbelasting van 50 dB(A) niet in de weg. In het geluidsonderzoek behorende bij de aanvulling op het besluitMER voor Klaver 1 worden verschillende maatregelen voor individuele bedrijven genoemd die ervoor kunnen zorgen dat de cumulatieve geluidbelasting niet meer dan 50 dB(A) bedraagt. Bij de beoogde inrichting en gebruik van het terrein voor het logistieke bedrijf (logistiek e-commerce warehouse) zijn verschillende in het rapport benoemde maatregelen geïntegreerd, zodat dit bedrijf het behalen van een maximale cumulatieve geluidbelasting van 50 dB(A) niet in de weg hoeft te staan. Dit betreffen:

- er worden geen koel- en vriesvoorzieningen gefaciliteerd;
- docking stations worden niet gerealiseerd aan de noordzijde, daar waar woningen het dichtst bij het projectgebied liggen;
- het manoeuvreren, laden en lossen van vrachtauto's vindt niet aan de noordzijde plaats, maar zo veel mogelijk aan de west- en zuidzijde;
- de technische installaties worden zodanig gepositioneerd dat daar geen relevante emissie van is te verwachten (de geluidemissie is technisch als laag te beschouwen).

Los van bovengenoemde maatregelen, worden aan de noord- en oostzijde van het projectgebied grondwallen in de vorm van manchetten gerealiseerd die een geluidsdempende functie hebben voor de gevoelige functies aan die zijden van de ontwikkeling.
De gemeente Venlo heeft zich bereid verklaard de nota Industrielawaai te actualiseren en voor de kavel 58 dB(A)/m2 te reserveren. Het voornemen is om de geactualiseerde nota industrielawaai in de twee helft van 2014 vast te stellen zodat toetsing aan deze nota in het kader van de milieumelding overeenkomstig het gestelde in de nota kan plaatsvinden. Ook zal initiatiefnemer middels het overleggen van een akoestisch onderzoek aantonen dat voldaan kan worden aan de in de geactualiseerde nota industrielawaai opgenomen geluidruimte.
In dat geval is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van woningen in de omgeving. Het aspect geluid bedrijfsactiviteiten staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan niet in de weg.

4.9 Verkeer, vervoer en infrastructuur

De uitbreiding van het bedrijventerrein leidt tot een toename van de verkeersgeneratie. Uit het onderzoek verricht in het kader van de bestemmingsplanherziening blijkt dat Klaver 1 in zijn totaliteit (klaverbladen 1a, 1b, 1c en 1d) tot een toename van circa 1.200 motorvoertuigen per etmaal (28% licht, 18% middelzwaar en 54% zwaar) leidt. Dit is berekend op basis van de voor dit klaver gehanteerde kengetallen voor de verkeersgeneratie in het bestemmingsplan Trade Port Noord. Dit verkeer verdeelt zich via de Greenportlane naar de A73 en A67. De verkeerstoename van 1.200 mvt/etmaal is een fractie van de totale verkeersproductie van heel TPN en levert een zeer beperkte toename op van de verkeersintensiteiten op de Greenportlane. De beoogde ontwikkeling past binnen het profiel van TPN (logistieke bedrijvigheid) en daarmee tevens binnen de bandbreedte van het verkeersonderzoek van Klaver 1.
Het beleid van de gemeente Venlo schrijft voor dat inritten van bedrijven maximaal 12 meter mogen zijn. Van dit beleid dient in de situatie van het bouwplan van Groep Heylen afgeweken te worden. Deze afwijking van de gemeentelijke voorschriften wordt veroorzaakt door de actuele ontwikkelingen in de logistiek. De opkomende vraag naar grote bouwkavels en de mogelijkheden tot het realiseren van grote distributiecentra zoals nu in Klaver 1 betekent dat de openbare inrichting van het gebied zodanig moet zijn dat deze de logistieke bedrijven faciliteert in hun dagelijkse werkzaamheden. Dit betekent dat rekening moet worden gehouden met grotere draaicirkels van vrachtwagens, omdat de modernere logistieke bedrijven rijden met zogeheten LZV's (Lange en/of Zware Vrachtauto's) met een lengte van wettelijk maximaal 25,25 meter, in plaats van met de vrachtwagencombinaties van circa 18,5 meter die op bestaande bedrijventerreinen worden ingezet. Daarnaast dient het mogelijk te zijn om de personenauto´s volledig te kunnen scheiden van het vrachtverkeer in het kader van de TAPA-security-eisen die gesteld worden. Dit vereist separate in-uitritten voor personenauto's.
Om de genoemde moderne logistieke bedrijven te kunnen faciliteren dient afgeweken te worden van het bestaande beleid en regelgeving ten aanzien van het aantal in- en uitritten en de maximale breedte van de in- en uitrit voor het vrachtverkeer.

Het is aannemelijk dat de toename van verkeer als gevolg van de uitbreiding van Klaver 1 - en daarmee ook de beoogde ontwikkeling - direct langs de wegen in de omgeving klein is. Als gevolg van de op klaverbladen 1a en 1b voorgenomen ontwikkeling zal er geen sprake zijn van een piekbelasting. De verkeersbijdrage (voornamelijk vrachtverkeer) zal verdeeld zijn over een etmaal.
De geringe verkeersbijdrage zal niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling op de Greenportlane, hetzelfde geldt voor de afwikkeling bij de aansluiting van de Greenportlane op de A73 en de A67.

Het aspect verkeer staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.10 Wegverkeerslawaai

De ontwikkeling voorziet niet in nieuwe geluidgevoelige functies conform de Wet geluidhinder. Het aspect wegverkeerslawaai staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.11 Luchtkwaliteit

Uit het verrichte onderzoek voor de herziening van Klaver 1 (zie bijlage 8) blijkt dat deze herziening, ten opzichte van het voor het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord, tot een beperkte toename van de (directe) PM_{10}-emissies van de bedrijven op Klaver 1 zal leiden. Daarnaast zal de verkeerstoename (zie paragraaf 4.9) leiden tot een beperkte toename van de NO_2- en PM_{10}-concentraties langs de wegen in de directe omgeving, met name langs de Greenportlane en de rijkswegen.
Uit het voor het besluitMER TPN uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de concentraties NO_2 en PM_{10} in de directe omgeving van Klaver 1 (zeer) ruim onder maatgevende grenswaarden liggen.
Aangezien de effecten van de herziening van Klaver 1 beperkt zijn, wordt geconcludeerd dat de grenswaarden uit de luchtkwaliteitswetgeving ook na de beoogde ontwikkeling van Klaver 1 niet worden overschreden.

Nu de voorgenomen ontwikkeling slechts een gedeelte van Klaver 1 beslaat en de beoogde bedrijvigheid bovendien naar verwachting weinig luchtverontreinigende stoffen zal uitstoten, kan op grond van bovengenoemde conclusies worden geconstateerd dat ook de voorgenomen ontwikkeling niet tot een overschrijding van de grenswaarden zal leiden. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming.

4.12 Duurzaamheid

In het eerder opgestelde besluitMER TPN en het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord is het aspect duurzaamheid in de planvorming betrokken. Verschillende concrete duurzaamheidsmaatregelen zijn hierbij in het geldende bestemmingsplan Trade Port Noord opgenomen. De beoogde ontwikkeling past binnen het duurzaamheidsdenken van de ontwikkeling van TPN, vanwege de schaalgrootte en flexibiliteit van het gebouw. Dit leidt tot een bijdrage aan de beoogde duurzaamheid van het bedrijventerrein om verschillende redenen:

- toekomstbestendig, multifunctioneel en daarmee duurzaam bouwen:
  1. nieuwe ontwikkelingen volgen elkaar in steeds hoger tempo op. Ook logistieke processen zijn aan continue veranderingen onderhevig (zoals de ontwikkelingen in e-commerce en robotisering en de veranderende eisen die dit aan logistieke gebouwen stelt). Door de steeds snellere functionele veroudering van gebouwen ontstaat een mismatch tussen de bestaande logistieke vastgoedvoorraad en de eisen die logistieke partijen aan deze gebouwen stellen. Dit is geen duurzame ontwikkeling. Bij alle vastgoedprojecten van Groep Heylen wordt uitgegaan van het 'second life principle'. Gebouwen moeten zo multifunctioneel en aantrekkelijk zijn dat meerdere levens mogelijk zijn. Dit voorkomt leegstand, veroudering van bedrijventerreinen en gebouwen. Dit is voor Groep Heylen de kern van duurzaam bouwen;
  2. flexibel meer of minder huren voorkomt dat een partij moet verhuizen en een minder courant pand achterlaat. Dit voorkomt veroudering en verloedering van bedrijventerreinen;
- beperken verkeersstromen : één bedrijfspand biedt de mogelijkheid om de interne productiestromen slim op te lossen en te stroomlijnen, waarbij de verschillende werkzaamheden onder één dak kunnen plaatsvinden. Dit beperkt de benodigde verkeersstromen/vrachtauto's kilometers. Het vestigen van meerdere EDC's (Europees Distributie Centrum) in één gebouw biedt bijvoorbeeld concreet de mogelijkheid via interne systemen pakketjes te collecteren en te verzenden;

- optimaal en intensief ruimtegebruik;
    1. logistieke gebouwen kenmerken zich door een behoefte aan veel bouwgrond. Naast de 'footprint', de grond onder de gebouwen, is nog eens ca. 40% tot 50% aan grondoppervlak noodzakelijk voor manoeuvreren en parkeren. Een duurzame ontwikkeling kenmerkt zich juist in spaarzaam grondgebruik. In plaats van meerdere solitaire gebouwen gerealiseerd op maat van de eerste gebruiker is het ontwikkelingsconcept van Groep Heylen een aaneenschakeling van gebouwen geschikt voor meerdere gebruikers. Binnen de lifecycle van de gebruikers kunnen zij groeien en krimpen binnen het gebouw. Ruimtes kunnen mogelijk worden uitgewisseld en diverse functies zouden zelfs kunnen worden gedeeld indien dit gewenst is. Er kan meer gebruik worden gemaakt van de hoogte van het gebouw, doordat flexibele tussenvloeren in het gebouw (kunnen) worden gerealiseerd;
    2. door één groot gebouw te realiseren in plaats van meerdere kleinere is sprake van efficiënter omgaan met de schaarse ruimte. Bij een groot gebouw is bijvoorbeeld relatief gezien minder ruimte noodzakelijk voor het manoeuvreren van vrachtauto's. Pakketdiensten krijgen een ruimte in het gebouw om pakketjes die door de bedrijven worden aangeboden te collecteren en te verzenden. Deze synthese tussen de verschillende productstromen zorgt voor een veel geringer ruimtebeslag dan de traditionele wijze van opereren.

Verder is de ontwikkeling uiteraard geënt op het landschappelijk gedachtengoed van TPN, waarbij het perceel naar de omgeving aan de buitenzijde toe wordt omgeven door grondlichamen. Ook deze grondlichamen kennen een duurzaam gebruik. Zo wordt de grond die vrij komt bij het bouwrijp maken van het bedrijventerrein voor de aanleg van de lichamen gebruikt en dienen de grondlichamen een multifunctioneel doel, waaronder geluidsreductie, lichte agrarische functie, landschappelijke inpassing, ecologische functie voor o.a. de das en waterretentie.
De gemeente Venlo geeft op deze wijze inhoud aan de ambitie om Trade Port Noord op duurzame wijze te ontwikkelen en te beheren. Inmiddels is vastgesteld dat deze ambitie met enige inspanning en moeite in het openbare domein is te realiseren omdat de gemeente met de Trade Port Noord CV hier zelf regisseert. Bij de realisatie van de bedrijfsbebouwing en bij de gronduitgifte aan derden ligt dit geheel anders.
Gebleken is dat wet en regelgeving toepassing van duurzaamheidsmaatregelen weerstreven en de overheid nauwelijks de mogelijkheid heeft om deze duurzaamheidsmaatregelen af te kunnen dwingen wanneer realisatie en beheer van gebouwen en gronden door derden geschiedt. Voor de realisatie van de openbare ruimte op het bedrijventerrein Trade Port Noord krijgen duurzaamheids-maatregelen wel alle voorrang bij keuzes en afwegingen die hiervoor moeten worden gemaakt. Daarnaast wordt onder andere geïnvesteerd in een warmtenet.
Het is echter aan de ondernemer om de afweging te maken bij ontwerp- en materiaalkeuze voor economische factoren of toepassing van duurzaamheidsmaatregelen, anders dan toepassing van de BREEAM-certificering.[1)]

4.13 Laagvliegroute

Het projectgebied ligt buiten het laagvlieggebied De Peel (GLVVIII). Er gelden vanuit dit aspect dan ook geen belemmeringen voor de uitvoering van de beoogde ontwikkeling.

1.) (BREEAM-NL is een beoordelingsmethode om de duurzaamheidprestatie van gebouwen te bepalen. De methode omvat verschillende keurmerken. Het wordt gebruikt om de duurzaamheidprestatie te bepalen van bestaande- en níeuwe gebouwen en van gebiedsontwikkeling).

4.14 Leidingen die niet risicorelevant zijn

De bestaande rioolwaterpersleiding richting Horst aan de Maas die door Klaver 1 loopt wordt voorafgaand aan de beoogde bedrijfsontwikkeling verlegd. In deze ruimtelijke onderbouwing en het bijbehorende afwijkingsbesluit voor het vigerende bestemmingsplan is het toekomstige tracé van de leiding opgenomen, zodat deze verlegging ook planologisch mogelijk is.
Ten oosten van het plangebied loopt een bovengrondse hoogspanningsverbinding van 380 kV. Hiervoor geldt een zakelijke rechtsstrook, welke buiten het projectgebied ligt. De indicatieve magneetveldzone bedraagt 155 m aan weerszijden van de hoogspanningsleiding. In de afwijking van het vigerende bestemmingsplan worden geen gevoelige functies mogelijk gemaakt (functies waarin kinderen van 0 tot 15 jaar langdurig kunnen verblijven), waardoor deze magneetveldzone niet relevant is.
Het aspect leidingen staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.15 Spuitcirkels boomgaarden

In het projectgebied wordt geen woningbouw of functies waar gevoelige groepen aanwezig kunnen zijn mogelijk gemaakt. Dit aspect staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Inleiding

De uitvoerbaarheid van een project of plan bestaat uit de volgende elementen:

- de maatschappelijke uitvoerbaarheid: is voldoende rekening gehouden met de bij het project betrokken belangen;
- de financiële uitvoerbaarheid: te onderscheiden in:
  1. voldoende financiële middelen van de private partij om het project te realiseren;
  2. borging van kostenverhaal;
  3. afdekking van planschade.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Uit de beschrijving van het project en de effecten van dit project op de omgeving in voorgaande hoofdstukken, blijkt op welke wijze rekening is gehouden met de omgeving en de betrokken belangen. Hierover kan onder andere het volgende worden opgemerkt:

- het grondlichaam aan de noord- en oostzijde zorgt voor afschermende werking van het projectgebied, een recreatieve (ruiter)route wordt aan de noordzijde van het gebied aangelegd conform de inspanningsverplichting die de gemeente Venlo is aangegaan bij de vaststelling van het bestemmingsplan Trade Port Noord. Dit ter vervanging van de bestaande routes voor ruiters in het gebied;
- de groene wig wordt niet aan de binnenzijde maar aan de buitenzijde van het oostelijke grondlichaam aangelegd. Met dit laatste komt het grondlichaam op iets grotere afstand van de bebouwingsclusters aan de oostzijde van Klaver 1 te liggen, en wordt de groene wig verbonden met het reeds gerealiseerd heidelandschap.

Alle gronden in het gebied zijn aangekocht door Trade Port Noord CV. Afspraken met particuliere partijen zijn zodoende niet aan de orde.

5.3 Financiële uitvoerbaarheid

Kostenverhaal

Voor een deel van de gronden is bij de vaststelling van het bestemmingsplan Trade Port Noord ook het gelijknamige exploitatieplan vastgesteld. Inmiddels zijn alle gronden in het plangebied van onderhavig project verworven door Trade Port Noord CV. Dit geldt zowel voor de gronden die vallen binnen het plangebied van het bestemmingsplan en exploitatieplan Trade Port Noord zoals vastgesteld oktober 2012 als voor de gronden van onderhavig project die daarbuiten vallen.

Op grond van artikel 6:12 eerste lid Wro is de gemeenteraad verplicht om voor gronden waarop een bij AMvB aangewezen bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan vast te stellen. Op deze hoofdregel geldt een aantal in de wet genoemde uitzonderingen.

Op 4 januari 2010 heeft de gemeenteraad op grond van artikel 6:12 derde lid Wro een delegatiebesluit genomen. Dit besluit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan ook het bijbehorende exploitatieplan vast te stellen. Artikel 6:12 tweede lid Wro bepaalt dat het bevoegd gezag ervoor kan kiezen om géén exploitatieplan vast te stellen indien:

1. het verhaal van de kosten over de in het besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
2. het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
3. het stellen van nadere eisen of regels of een uitwerking van regels niet noodzakelijk is.

Burgemeester en wethouders hebben in dit geval besloten af te zien van het opstellen van een exploitatieplan omdat de bovengenoemde situatie zich voordoet. In het navolgende zal dit standpunt puntsgewijs nader worden onderbouwd.

1. Kostenverhaal anderszins verzekerd
Trade Port Noord CV is 100% eigenaar van alle gronden in het plangebied van onderhavig project en verkoopt het bouwkavel aan Groep Heylen. De gemeente heeft in 2012 met Trade Port Noord CV een anterieure overeenkomst gesloten die ziet op kostenverhaal van gemeentelijke kosten voor het plangebied van het bestemmingsplan Trade Port Noord. Hierdoor is verhaal van de gemeentelijke kosten gewaarborgd en zijn eventuele planschadeclaims voor risico van Trade Port Noord CV. Voor het deel van onderhavig project dat niet valt binnen het plangebied waarop de anterieure overeenkomst betrekking heeft, zal een allonge op deze overeenkomst worden gesloten tussen gemeente Venlo en Trade Port Noord CV. Daarmee is ook voor deze gronden kostenverhaal verzekerd.

2. Bepalen tijdvak of fasering is niet noodzakelijk
Het vaststellen van een exploitatieplan om langs die weg een nadere fasering of tijdvak aan te kunnen brengen in de ontwikkeling van het plangebied is niet noodzakelijk.

3. Het stellen van nadere eisen of regels of een uitwerking van regels is niet noodzakelijk
Door het vaststellen van een exploitatieplan wordt een mogelijkheid gegeven om nadere eisen te stellen aan de werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en het inrichten van de openbare ruimte in het exploitatiegebied. Ook kunnen regels worden gesteld omtrent de uitvoering van dergelijke werken en werkzaamheden. De in het project begrepen gronden worden door Trade Port Noord CV worden ontwikkeld en uitgegeven. De anterieure overeenkomst tussen Gemeente Venlo en Trade Port Noord voorziet in de locatie eisen die hiervoor te stellen zijn. Er bestaat ook om die reden geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan.

Economische uitvoerbaarheid
Dit project is financieel-economisch en maatschappelijk uitvoerbaar. Groep Heylen is zelf risicodrager van het initiatief op de gronden zie zij verwerft van Trade Port Noord CV. Op basis van inzage in de exploitatieopzet voor het project, wordt geconcludeerd dat het project financieel uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 6 Samenvatting en voorwaarden

De ontwikkeling
Groep Heylen is voornemens op klaverbladen 1a en 1b een bedrijfs(verzamel)gebouw te realiseren: een logistiek e-commerce warehouse dat dienst doet als Europees Distributiecentrum. Dit voornemen past gedeeltelijk binnen het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord en geheel binnen de herziening van Klaver 1 die de gemeente Venlo momenteel voorbereidt.
Zowel de beoogde ontwikkeling als de planherziening is erop gericht Klaver 1 een aantrekkelijke vestigingsplaats voor grote logistieke bedrijven te laten zijn door de uitgeefbare gronden te optimaliseren. Hiertoe is een uitbreiding van Klaver 1 in oostelijke richting benodigd en een aanpassing van de groen/blauwe structuur. Op die wijze kan een efficiënte kavelindeling worden bereikt.

De ontwikkeling voorziet in een bedrijfsgebouw met een omvang van ca. 135.000 m2 vloeroppervlak, waarbij wordt uitgegaan van het 'second life principle': gebouwen moeten zo multifunctioneel en aantrekkelijk zijn dat meerdere levens mogelijk zijn. Dit uitgangspunt zorgt er ook voor dat het gebouw ruimte biedt aan meerdere typen logistieke bedrijven, distributiecentra, maar ook en centrale functies zoals pakketdiensten en een shared servicecentrum.

Naast de ontwikkeling op het bedrijfsperceel wordt rondom het perceel voorzien in landschappelijke inpassing door middel van grondlichamen aan de noord- en oostzijde en een groen/blauwe wig aan de buitenzijde van het grondlichaam ter hoogte van klaverblad 1a. Hiermee wordt niet alleen de beoogde (duurzame) uitstraling van het bedrijventerrein behaald, maar wordt tevens een voor de omgeving wenselijke afscherming gerealiseerd tussen de bedrijvigheid op het bedrijventerrein en de overige functies daarbuiten.

Uit de verrichte onderzoeken blijkt dat er geen belemmeringen bestaan om de ontwikkeling tot uitvoering te brengen.

Planologisch kader en omgevingsvergunning
De ontwikkeling wijkt af van het geldende planologische regime. De locatie ligt voor een deel buiten het bestemmingsplan Trade Port Noord. De gronden buiten dit bestemmingsplan zijn niet bestemd voor bedrijvigheid. Ook het bestemmingsplan Trade Port Noord staat gedeeltelijk aan de ontwikkeling in de weg. Zo vormen de klaverbladen 1a en 1b niet één geheel, maar zijn deze ruimtelijk van elkaar gescheiden door de tussengelegen groenstructuur. Ook staat het oostelijke grondlichaam in het bestemmingsplan in de weg aan de ontwikkeling. Door de ontwikkeling dient deze namelijk oostwaarts te verschuiven.

Door middel van een omgevingsvergunning kan van de vigerende bestemmingsplannen worden afgeweken om het initiatief mogelijk te maken. Deze ruimtelijke onderbouwing toont aan dat dit initiatief leidt tot een goede ruimtelijke ordening, waarmee voldoende basis aanwezig is om de omgevingsvergunning te verlenen.

De aan de ontwikkeling te stellen voorwaarden

Gelet op hetgeen in voorgaande hoofdstukken is beschreven, wordt voorgesteld de volgende voorwaarden aan de omgevingsvergunning te verbinden:

- maximale bouwhoogtes 15 m en 25 m – conform inrichtingsschets
- locatie en omvang bouwmassa hoofdgebouw – conform inrichtingsschets
- aanleg grondlichamen noord (minimale hoogte 6 m) en oost (minimale hoogte 3 m) voordat mag worden gebouwd (geen voorwaarde voor verlening vergunning, maar wel voordat wordt gestart met de bouw);
- aanleg groen/blauwe wig;
- groene en dasvriendelijke aanleg van grondlichaam oost;
- aanleg recreatieve route buiten projectgebied;
- verlegging van de rioolwaterpersleiding.