

Ruimtelijke onderbouwing bij aanvraag omgevingsvergunning activiteit afwijken bouwregels

Werk : Plaatsen van opslagsilo's

Opdrachtgever : Bela Transport b.v.
Parlevinkerweg 8
5928 NV Venlo



BOUWKUNDIG
ADVIESBURO



Timmermannsweg 26a
5813 AN Ysselsteyn (L)
Tel. 0478-542020
Fax 0478-542019
K.v.K. Venlo: HR 12027494
Rabobank nr. 15.93.05.160

Versie : 25 oktober 2016

1. Inleiding.....	3
2. Beschrijving van het project.....	3
2.1 Ligging van het project.....	3
2.2 Beschrijving van het project.....	5
3. Planologische situatie.	5
3.1 Geldende planologische situatie.....	5
3.2 Afwijking(en) ten opzichte van de planologische situatie.	8
4. Beleidskaders.	8
4.1 Rijksbeleid.....	8
4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).	8
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).	9
4.1.3 Toepassing SER ladder.	10
4.2 Provinciaal beleid.	10
4.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL).	10
4.3 Gemeentelijk beleid.....	11
5. Integrale afweging.	11
5.1 Stedenbouwkundige inpassing.	11
5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden.	12
5.3 Duurzame (steden)bouw.....	12
5.4 Beeldkwaliteit.....	12
5.5 Archeologie/Monumenten.....	12
5.6 Kabels en leidingen.	13
5.7 Verkeer en parkeren.	13
5.8 Bedrijven en Milieuzonering.....	13
6. Milieuaspecten.	14
6.1 Flora en fauna.....	14
6.2 Waterhuishouding.	14
6.3 Geluid.	15
6.4 Luchtkwaliteit.....	15
6.5 Externe veiligheid.....	15
6.6 Bodem.	17
7. Belangen van derden.....	17
7.1 Bedrijven van derden.....	17
7.2 Belangen van derden.	17
8. Uitvoerbaarheid.....	18
8.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	18
8.2 Economische uitvoerbaarheid.	18
8.3 Planschadeanalyse en planschadeverhaalsovereenkomst.....	18
9. Procedure, overleg en planstukken.....	18
9.1 Procedure.....	18
9.1.1 Algemeen.....	18
9.1.1 Terinzagelegging ontwerp-omgevingsvergunning.....	19
9.2 Overleg.	19
9.3 Planstukken.	19
10. Conclusie.	19

1. Inleiding.

BELA Group is actief in handel in diervoeders (Rined Fourages BV en Agri Trade GmbH), handel in grondstoffen voor biogasproductie (VTO BV), varkenshouderij bedrijven (BELA Gemaalweg, BELA Meijel en BELA Ossensisse), Transport (BELA Transport b.v.) en de productie van duurzame energie (BELA Biogas b.v.). Het hoofdkantoor van BELA Group is gevestigd aan de Parlevinkerweg 8 te Venlo. Op deze locatie bevindt zich ook BELA Transport b.v.. BELA Transport b.v. is een modern geleid bedrijf dat zich heeft gespecialiseerd in het vervoer van levensmiddelen, vloeibaar en droog (stapelbaar) diervoeders en mest- en afvalstoffen. Het vervoer geschiedt voornamelijk met tankopleggers, onderlossers en schuifvloertrailers. Aan de Parlevinkerweg 8 zijn opslagsilo's aanwezig voor het overslaan van voedingsmiddelen afkomstig van detail- en groothandel. BELA Transport b.v. heeft het plan om de opslagcapaciteit van deze voedingsmiddelen te vergroten. Hiertoe wil men een aantal opslagsilo's bij plaatsen.

Op grond van bouwregels van het geldende bestemmingsplan is de gewenste hoogte van de 6 silo's van 840m³ niet mogelijk. Het plan kan echter wel worden gerealiseerd middels een afwijkingsprocedure op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3° Wabo. Een van de vereisten voor het kunnen voeren van deze procedure is dat een ruimtelijke onderbouwing wordt aangeleverd, waaruit geen belemmeringen voor het initiatief blijken. Onderhavig document betreft de ruimtelijke onderbouwing voor deze procedure.

In deze ruimtelijke onderbouwing zal de grotere hoogte van de opslagsilo's nader worden uitgewerkt en onderbouwd. Aandacht zal worden besteed aan de bestaande beleidskaders, de gewenste situatie en een onderzoek van de relevante deelaspecten. Daarnaast zal de planologisch juridische positie van het plan worden toegelicht. Dit resulteert uiteindelijk in een eindafweging.

2. Beschrijving van het project.

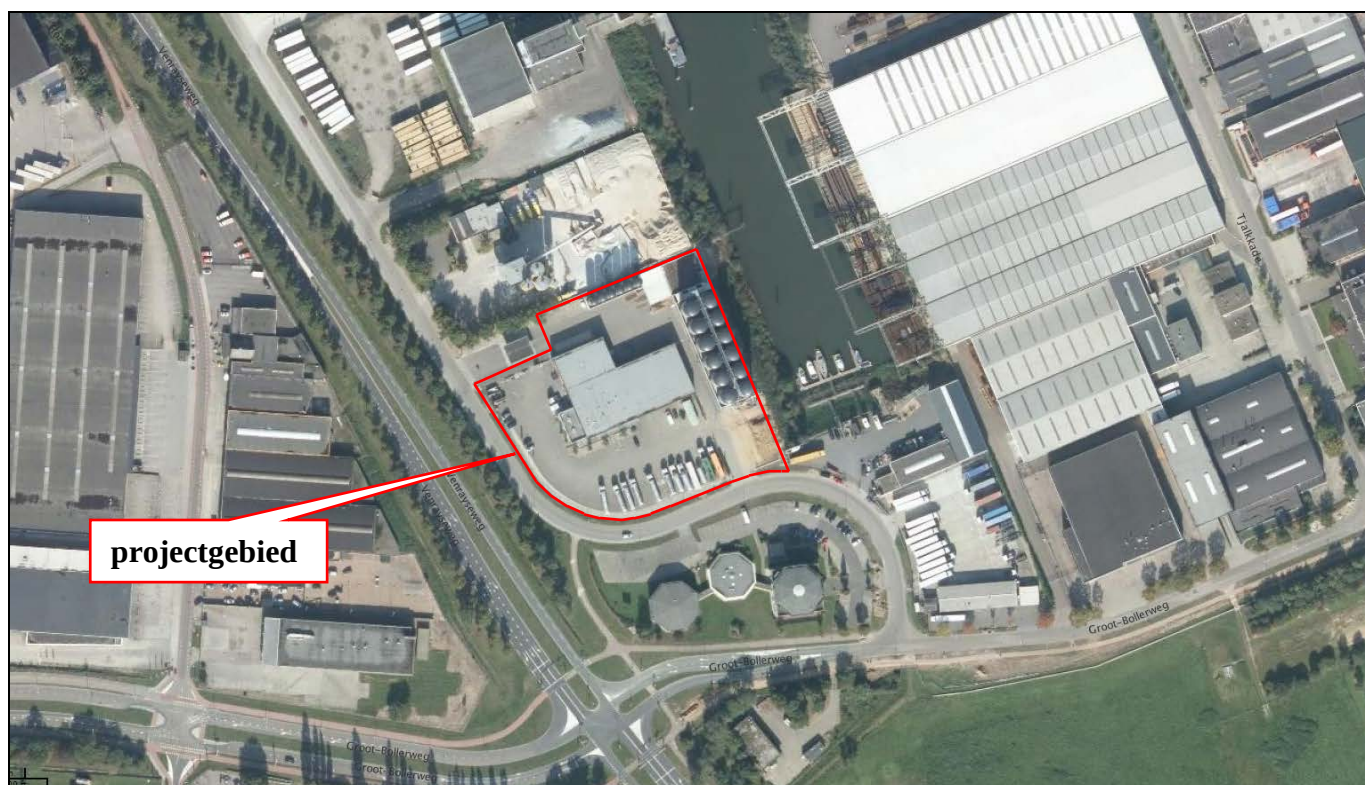
2.1 Ligging van het project.

Het project ligt aan de Parlevinkerweg 8 te Venlo, noordoostelijk op het geluidgezoneerde industrieterrein Venlo Trade Port (VTP). Venlo Trade Port wordt begrensd door de Maas, Venrayseweg, Groot-Bollerweg, Sevenumseweg, knooppunt Zaanderheiken en de A67. Aan de noordoostzijde grenst het project aan de binnenhaven van Venlo die vooral wordt gebruikt voor de aan- en afvoer van bulkgoederen. De omgeving heeft een sterk industriële signatuur. Het project ligt op het kadastrale perceel gemeente Venlo sectie O nummer 1509.

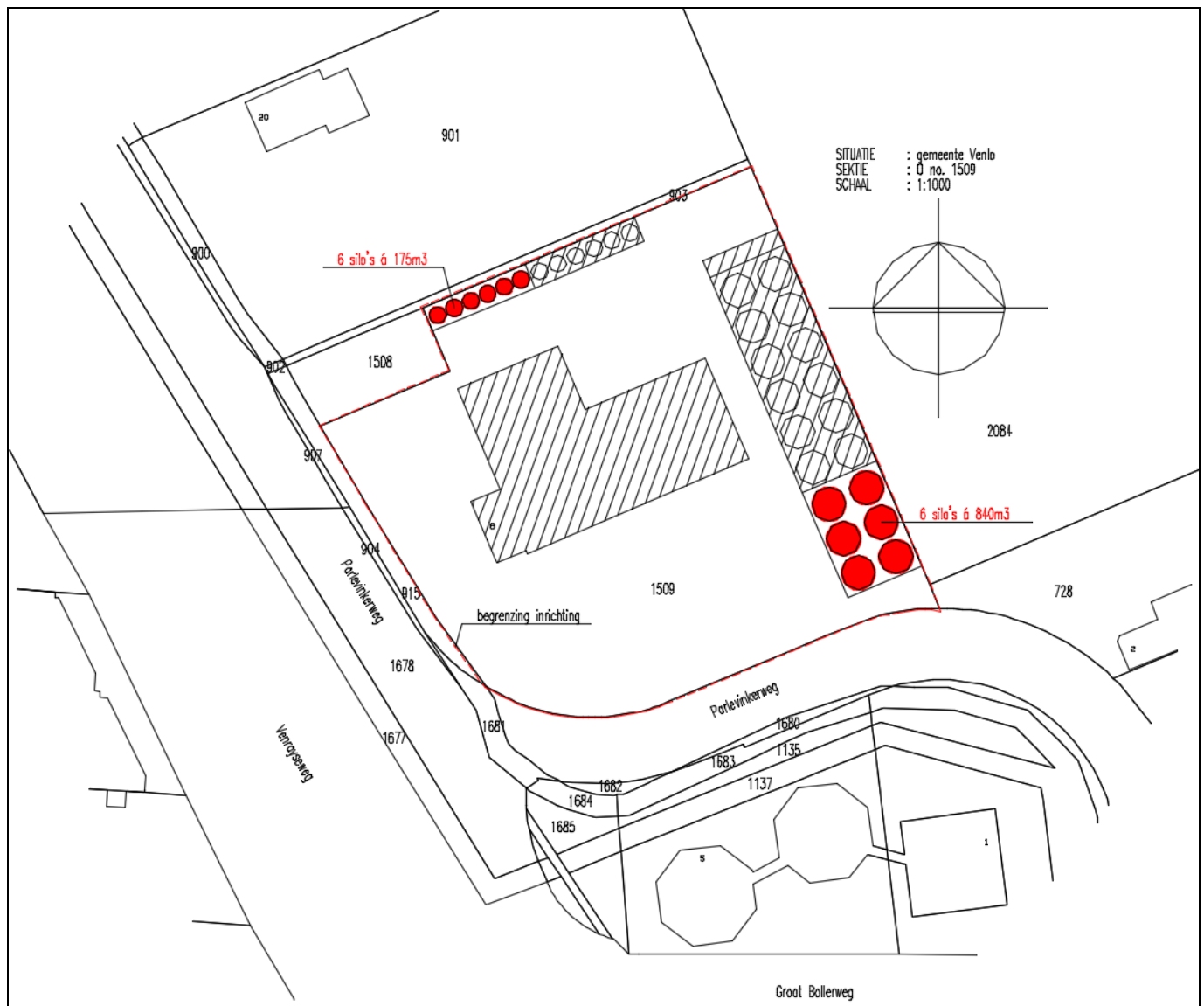
De oppervlakte van het projectgebied bedraagt circa 10950m². Figuur 1 is een topografische kaart met de ligging van het projectgebied. Figuur 2 is de luchtfoto met de ligging van het projectgebied. Figuur 3 is de kadastrale tekening met de bij te plaatsen silo's.



Figuur 1, topografische kaart met ligging van het projectgebied



Figuur 2, luchtfoto met ligging van het projectgebied



Figuur 3, kadastrale tekening met bij te plaatsen silo's

2.2 Beschrijving van het project.

Er worden opslagsilo's bij geplaatst voor het overslaan van vloeibare voedingsmiddelen afkomstig van detail- en groothandel. Deze worden ter plaatse overgeslagen om vervolgens in te zetten als diervoeder en grondstof voor de productie van biogas. Het gaat om 6 silo's van 175m³ en 6 silo's van 840m³. De 6 silo's van 175m³ hebben een diameter van 4 meter een bouwhoogte van 14,050m. De 6 silo's van 840m³ hebben een diameter van 8 meter en een bouwhoogte van 17,546m. De kleurstellingen, afmetingen en detailleringen zijn exact gelijk aan de bestaande silo's. De nieuwe silo's worden aansluitend en in het verlengde van de reeds opgerichte silo's geplaatst. De silo's worden in een verdiepte bak geplaatst zodat in geval van een calamiteit de inhoud van een silo in de verdiepte bak kan worden opgevangen.

3. Planologische situatie.

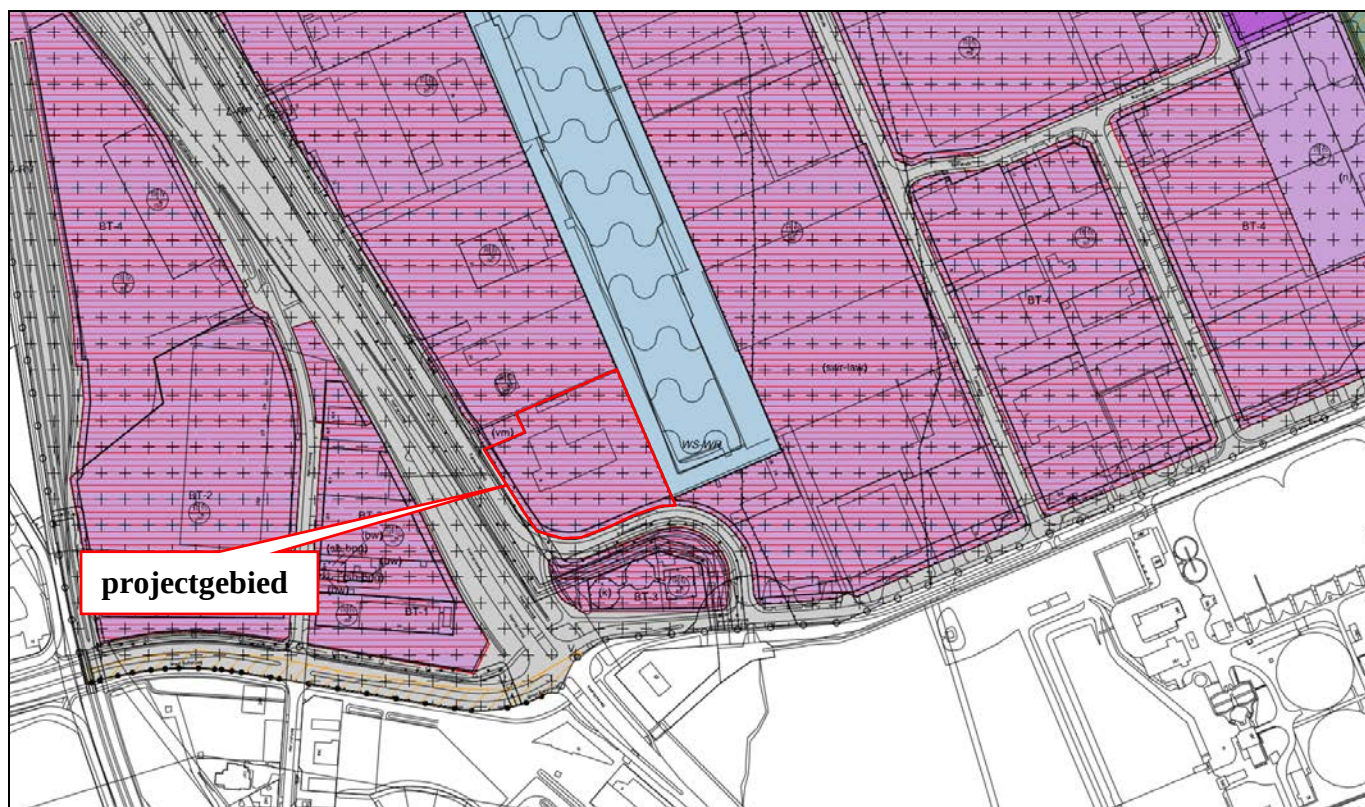
3.1 Geldende planologische situatie.

Het projectgebied valt binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' van de gemeente Venlo. Dit plan is door de gemeenteraad vastgesteld op 25 september 2013. In dit plan hebben de gronden de enkelbestemming 'Bedrijventerrein – 4' met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de functieaanduidingen 'specifieke vorm van bedrijventerrein – vaarwater gerelateerde bedrijven' en

‘specifieke vorm van waarde – archeologie – hoge- tot middelhoge waarde’. Daarnaast gelden de gebiedsaanduiding ‘wro-zone – ontheffingsgebied’ en ‘geluidzone’. Ter plaatse is een bouwvlak aanwezig. Er geldt een maximum bebouwingspercentage van 80%, een maximale bouwhoogte van 15 meter en een maximale goothoogte van 15 meter.

Volgens de regels van het bestemmingsplan zijn de gronden bestemd voor bedrijfsmatige activiteiten meer specifiek vaarwater gerelateerde bedrijven die zijn genoemd in de lijst van bedrijfsactiviteiten onder de categorie 2, 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2 met uitzondering van inrichtingen als bedoeld in Besluit risico’s zware ongevallen (BRZO) en/of Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) of afvalverwerkende bedrijven.

Figuur 4 is de uitsnede van de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan ‘Venlo Trade Port’.
Figuur 5 is de legenda van het vigerende bestemmingsplan ‘Venlo Trade Port’.



Figuur 4, uitsnede verbeelding bestemmingsplan ‘Venlo Trade Port’

 Plangebiedgrens			
Bestemmingen		Gebiedsaanduidingen	
	Agrarisch		geluidzone - industrie (met nummer)
	Bedrijf - Algemeen Nut		vrijwaringszone - weg 0-50 meter
	Bedrijf - Gasontvangstation		vrijwaringszone - weg 50-100 meter
	Bedrijventerrein - 1		wro-zone - ontheffingsgebied
	Bedrijventerrein - 2		wro-zone - wijzigingsgebied
	Bedrijventerrein - 3	Functieaanduidingen	
	Bedrijventerrein - 4		bedrijf van categorie 5.1
	Bos		bedrijfswoning
	Groen		horeca van categorie 2
	Horeca		kantoor
	Maatschappelijk - Onderwijs		opslag
	Natuur		risicovolle inrichting
	Recreatie - Jachthaven		specifieke vorm van bedrijf - bedrijfswoning met persoonsgebonden overgangsrecht
	Verkeer		specifieke vorm van bedrijventerrein - afvalverwerkingsbedrijf
	Verkeer - Railverkeer		specifieke vorm van bedrijventerrein - asfaltcentrale
	Water		specifieke vorm van bedrijventerrein - barge terminal
	Water - Haven		specifieke vorm van bedrijventerrein - kraanbaan
	Water - Rivier		specifieke vorm van bedrijventerrein - kwetsbare objecten uitgesloten
	Wonen		specifieke vorm van bedrijventerrein - rioolwaterzuiveringsinstallatie
Dubbelbestemmingen			specifieke vorm van bedrijventerrein uitgesloten - geluidzoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten
	Leiding - Gas		specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven
	Leiding - Hoogspanningsverbinding		specifieke vorm van waarde - archeologie - archeologische vindplaats
	Leiding - Rioolperleiding		specifieke vorm van waarde - archeologie - hoge- tot middelhoge waarde
	Waarde - Archeologie		specifieke vorm van waarde - archeologie - lage waarde
	Waterstaat - Beschermingszone watergang		verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg
	Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed	Bouwvlak	
	Waterstaat - Waterbergend rivierbed		bouwvlak
	Waterstaat - Waterkering	Bouwaanduidingen	
			aaneengebouwd
			bijgebouwen
			specifieke bouwaanduiding - overbouwing
			twee-aaneen
			vrijstaand
		Maatvoeringaanduidingen	
			maximale goot- en bouwhoogte (m)
			maximale goot-, bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)
		Figuren	
			hartlijn leiding - gas
			hartlijn leiding - hoogspanningsverbinding
			hartlijn leiding - rioolperleiding
		Verklaringen	
			Bestaande bebouwing en kadastrale ondergrond

Figuur 5, uitsnede legenda vigerende bestemmingsplan 'Venlo Trade Port'

3.2 Afwijking(en) ten opzichte van de planologische situatie.

In het vigerende bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte van 15 meter toegestaan. De 6 silo's met een inhoud van 175m³ hebben een bouwhoogte van 14,050 meter en voldoen aan de maximale bouwhoogte. De 6 silo's met een inhoud van 840m³ zijn qua locatie passend binnen het bestemmingsplan maar hebben echter een bouwhoogte van 17,546m. In het plan is geen bevoegdheid opgenomen voor het afwijken van deze maximale bouwhoogte.

Door de toename van de opslagcapaciteit ontstaat geen risicovolle inrichting of een inrichting die onder het Besluit risico's zware ongevallen (BRZO) en/of Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) komt te vallen. Er is evenmin sprake van een afvalverwerkend bedrijf. In het kader van het Activiteitenbesluit is nu sprake een type B inrichting, maar vanwege de met dit plan gewenste vergroting van de opslagcapaciteit wordt het een type C inrichting, dus vergunningplichtig. Volgens de lijst van bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingsplan valt de inrichting onder categorie 3.1 (Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeders) en/of 3.2 (Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks: b.o. >1000m²)). Door de uitbreiding van de opslagcapaciteit valt de inrichting niet onder een andere categorie.

4. Beleidskaders.

4.1 Rijksbeleid.

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is vastgesteld op 13 maart 2012 en vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de structuurvisie is aangegeven dat het Rijk tot 2028 drie hoofddoelen heeft:

- a) Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b) Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c) Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Barro. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Bij de inwerkingtreding van de SVIR en het Barro zijn de Nota Ruimte en de bijbehorende Realisatieparagraaf nationaal ruimtelijk beleid komen te vervallen.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder

valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts dertien nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Gelet op de aard en de beperkte omvang van onderhavige project wordt geconcludeerd dat dit niet in strijd is met de SVIR.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro heeft het Rijk vastgelegd hoe de nationale belangen moeten 'doorwerken' in de ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, zoals bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) grotendeels in werking getreden. Het Barro is daarna nog met een aanvulling uitgebreid, deze is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn eveneens een aantal tot dan toe nog niet in werking getreden onderdelen van het Barro in werking getreden. Tegelijk met de aanvulling van het Barro is op 1 oktober 2012 een wijziging van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden.

Over de volgende onderwerpen zijn in het Barro regels opgenomen:

- Project mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament
- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- Rijkswaarwegen
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Ecologische hoofdstructuur
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Veiligheid rond rijkswaarwegen
- Verstedelijking in het IJsselmeer
- Toekomstige rivierverruiming van de Maastakken

Voor het onderhavige project zijn in het Barro geen regels opgenomen. Het onderhavige project is daarom niet in strijd met de beleidsregels die in het Barro zijn opgenomen.

4.1.3 Toepassing SER ladder.

Per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Het onderhavige initiatief betreft géén nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een verantwoording van een nieuwe stedelijke ontwikkeling c.q. toepassing van de SER ladder hoeft daarom niet plaats te vinden.

4.2 Provinciaal beleid.

4.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL).

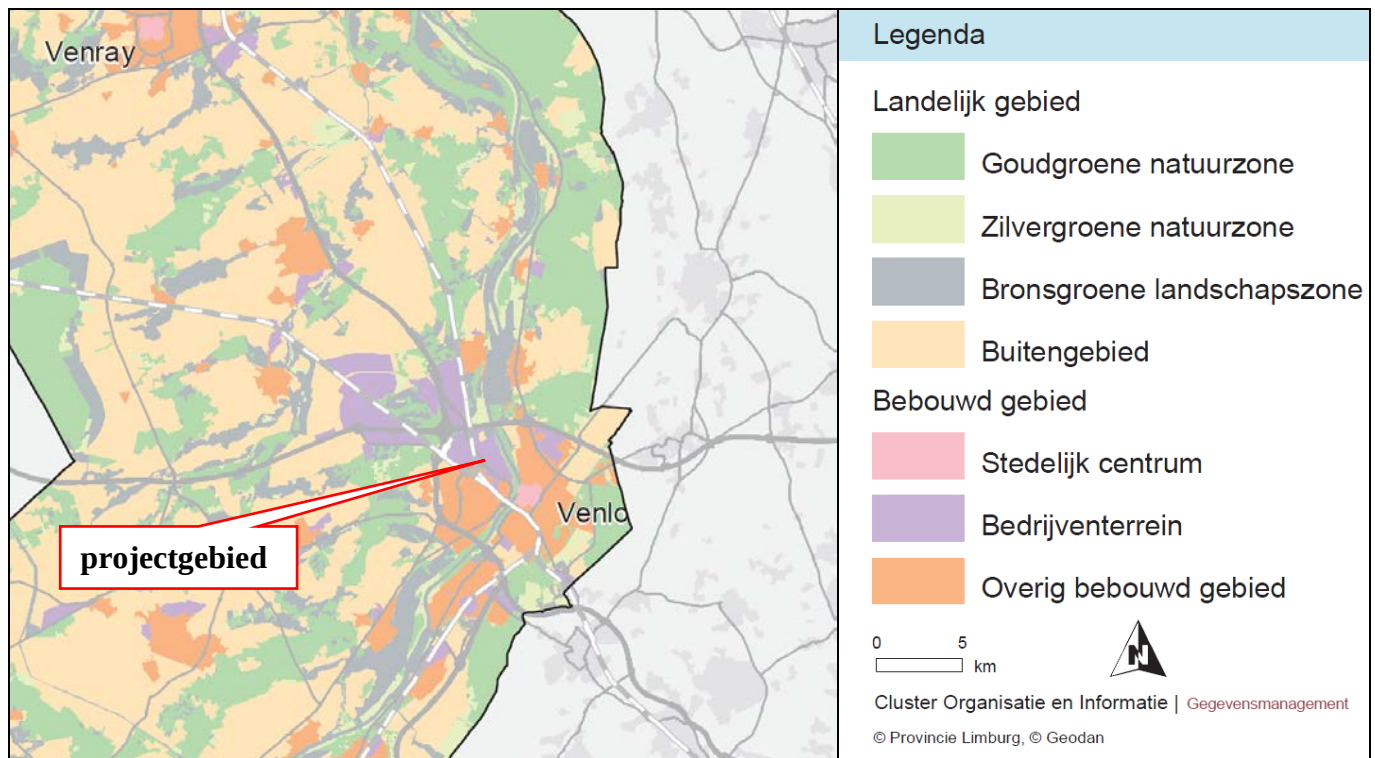
Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan 2014 (POL2014), de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014 vastgesteld. Deze documenten zijn op 16 januari 2015 in werking getreden. Ze zijn te raadplegen op de provinciale website www.limburg.nl/pol2014.

POL2014 is de visie van de Provincie op wat er nodig is om de kwaliteit van onze fysieke omgeving te verbeteren. Het plan heeft de wettelijke functie van een ruimtelijke structuurvisie, provinciaal milieubeleidsplan, regionaal waterplan en provinciaal verkeers- en vervoersplan. Het POL heeft geen rechtstreekse werking voor andere partijen. Daarom is er geen bezwaar of beroep mogelijk. Voor de doorwerking van het beleid koerst de Provincie in de eerste plaats op samenwerking met partners, zoals de Limburgse gemeenten en marktpartijen. Naast generieke afspraken vormen regionale uitwerkingen voor Noord-, Midden-, en Zuid-Limburg voor acht thema's de belangrijkste onderdelen voor de uitvoering van het POL2014. Deze thema's zijn: bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel, wonen, landbouw, vrijetijdseconomie, energie en Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Voor opslagbedrijven worden geen specifieke principes vermeld.

Uit de kaart 'Zonering Limburg' blijkt dat de planlocatie in het bebouwd gebied - Bedrijventerrein ligt. Figuur 6 is de uitsnede en de legenda van de POL-kaart 'Zonering Limburg'.

De gebieden die zijn aangemerkt als bedrijventerrein zijn in het POL2014 de specifiek voor grotere bedrijvigheid ingerichte gebieden. De accenten liggen op ruimte voor bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik. De Limburgse ambitie voor bedrijventerreinen is te zorgen voor voldoende ruimte om de dynamiek van het gevestigde bedrijfsleven te faciliteren. En om de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De kwaliteit van de bedrijventerreinen moet aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven.

Gelet op de aard en beperkte omvang van het project is dit niet in strijd met het POL.



Figuur 6, uitsnede en legenda POL-kaart 'Zonering Limburg'

4.3 Gemeentelijk beleid.

Het gemeentelijk beleid is vastgelegd in de Strategische visie Venlo 2030, de ruimtelijke structuurvisie 2005-2015, de Strategische Beleidsvisie Herstructurering Bedrijventerreinen, het document Factsheets bedrijventerreinen Venlo en de Binnenhavenvisie Venlo.

Volgens het vigerende bestemmingsplan is het onderhavige bedrijf reeds toegestaan. Er is sprake van een bestaand bedrijf, er zijn reeds bedrijfsgebouwen en opslagsilo's etc. aanwezig. De bij te plaatsen silo's passen binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan met uitzondering van een geringe overschrijding van de maximale bouwhoogte van de 6 silo's van 840m³. De afwijking van het bestemmingsplan bestaat dus alleen uit de overschrijding van de bouwhoogte van deze 6 silo's.

Gelet op het voorgaande wordt een nadere toetsing aan het gemeentelijk beleid niet nodig geacht.

5. Integrale afweging.

5.1 Stedenbouwkundige inpassing.

Met een goede stedenbouwkundige inpassing wordt beoogd dat nieuwe bebouwing onder andere gaat passen in de omgeving en goed gerangschikt ligt op het terrein zelf.

Op het terrein zijn reeds silo's aanwezig met een hoogte waarvoor nu toestemming wordt gevraagd. De kleurstellingen, afmetingen en detailleringen van de nieuwe silo's zijn exact gelijk aan de bestaande silo's. De nieuwe silo's zijn qua locatie passend in het bestemmingsplan en worden aansluitend en in het verlengde van de reeds opgerichte silo's geplaatst.

Ruimtelijk gezien voegen de nieuwe silo's zich binnen de bestaande ruimtelijke structuur en zijn daarmee goed inpasbaar.

5.2 Stedenbouwkundige randvoorwaarden.

Voor de stedenbouwkundige randvoorwaarden is gekeken naar de stedenbouwkundige voorwaarden uit het vigerende bestemmingsplan 'Venlo Trade Port'. Behoudens de maximale bouwhoogte zijn geen specifieke voorwaarden opgenomen. In het vigerende plan is een bouwhoogte van maximaal 15 toegestaan. De nieuwe silo's hebben een bouwhoogte van 17,546m. Dit is precies even hoog als de bestaande, reeds eerder vergunde en gerealiseerde silo's. De nieuwe silo's zijn qua locatie passend in het bestemmingsplan en worden in het verlengde van de reeds opgerichte silo's geplaatst.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt daarom een geringe overschrijding van de maximale bouwhoogte van 15 meter aanvaardbaar geacht.

5.3 Duurzame (steden)bouw.

Duurzame stedenbouw verbreedt de aandacht naar meer aspecten dan alleen verkavelingen en aanleg van wegen. Er zal meer aandacht besteed worden aan zuinig ruimtegebruik, rekening houden met bestaande waardevolle (landschaps-)elementen, milieuvriendelijke en veilig verkeer, natuur, etc. Ook zal in het kader van duurzame stedenbouw meer rekening gehouden moeten worden met het waterhuishoudingssysteem (duurzaam waterbeheer) of met de invloed van het plan op de omgeving.

In het kader van duurzame stedenbouw worden in de bouwfase duurzame, niet uitloogbare bouwmaterialen gebruikt.

5.4 Beeldkwaliteit.

Voor de uitvoering van het welstandsbeleid heeft de gemeente een welstandsnota opgesteld. De welstandsnota geeft het kader aan waarmee de gemeente kan sturen op de verschijningsvorm van de gebouwde omgeving. In de welstandsnota zijn gebieden aangewezen waar bijzonder of regulier welstandsbeleid aan de orde is of waar een beeldkwaliteitsplan geldt. Ook zijn de gebieden aangegeven die welstandsvrij zijn.

De 6 silo's van 840m³ liggen in een gebied dat volgens de welstandskaart welstandsvrij is. Er gelden geen welstandseisen, geen sneltoetscriteria, geen gebiedscriteria en geen welstandsadvies. Alleen de excessenregeling is van toepassing. De kleurstellingen, afmetingen en detailleringen zijn exact gelijk aan de bestaande silo's. De nieuwe silo's zijn qua locatie passend in het bestemmingsplan en worden aansluitend en in het verlengde van de reeds opgerichte silo's geplaatst.

Gelet op het voorgaande zijn er voor dit project geen belemmeringen vanuit beeldkwaliteit.

5.5 Archeologie/Monumenten.

In het Europese Verdrag van Malta, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, is de veiligstelling van het (Europese) archeologische erfgoed als doelstelling opgenomen. In 1998 is dit verdrag goedgekeurd door het Nederlandse parlement. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Dit is een aanpassingswet waarmee de Monumentenwet 1988 gewijzigd is op het onderdeel archeologie. Door middel van de gewijzigde Monumentenwet moet het archeologisch erfgoed in de bodem bescherming krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid.

Als gevolg van Europese en nationale wetgeving stellen rijk en provincies zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologisch erfgoed moet worden omgegaan. De meeste ingrepen in

de ruimtelijke ordening vinden plaats op gemeentelijk niveau. De Monumentenwet verplicht gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in de bodem aanwezige waarden. De kern van de huidige archeologiewetgeving behelst bescherming van waardevolle oudheidkundige resten in de bodem. Bij ruimtelijke ingrepen op locaties met vindplaatsen moeten de aanwezige resten intact blijven. Wanneer verstoring onvermijdelijk is, dient oudheidkundig bodemonderzoek plaats te vinden. De informatie van de bij bodemonderzoek onderzochte resten wordt behouden door middel van documentatie.

Gemeenten zijn verplicht om in bestemmingsplannen rekening te houden met archeologie. Door onderzoek worden bekende en verwachte archeologische waarden in kaart gebracht. De gemeente maakt vervolgens een aantal keuzes over welke waarden moeten worden beschermd en welke niet. De door de gemeente Venlo gemaakte keuzes voor het projectgebied zijn vastgelegd in het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port'. Volgens de verbeelding geldt voor de projectlocatie de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de functieaanduiding 'specifieke vorm van waarde – archeologie – hoge- tot middelhoge waarde'. Volgens de regels geldt voor gebieden met een hoge tot middelhoge archeologische waarde een oppervlak van 500 m². Overschrijdt het bouwplan deze oppervlakte dan is nader onderzoek naar archeologie nodig. Het bouwplan heeft een oppervlakte van 377m² waardoor nader onderzoek naar archeologie niet nodig is.

Archeologie vormt daarmee geen belemmering voor het uitvoeren van het project. Deze aanvraag heeft geen invloed op historische landschapselementen en/of bouwkundig erfgoed (monumenten), deze zijn op de initiatieflocatie, en de directe omgeving daarvan, niet aanwezig.

5.6 Kabels en leidingen.

Uit de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan blijkt dat nabij de te plaatsen opslagsilo's geen beschermingszone voor kabels of leidingen aanwezig is. Onder en binnen een afstand van 50 meter rondom de bouwlocatie zijn geen hogedrukaardgastransportleidingen aanwezig. Kabels en leidingen vormen daarmee geen belemmering voor het initiatief. Voor de start van de werkzaamheden zal nog een KLIC melding worden gedaan zodat nogmaals gecheckt wordt of ter plaatse kabels en leidingen aanwezig zijn.

5.7 Verkeer en parkeren.

Het plan betreft het plaatsen van opslagsilo's. Hierdoor vindt geen significante wijziging plaats in het aantal en soort verkeersbewegingen. Op eigen terrein zijn voldoende parkeerplaatsen voor vracht- en personenauto's aanwezig. Met het onderhavige project wordt geen intensiever gebruik mogelijk gemaakt dan op basis van het vigerende bestemmingsplan is toegestaan.

Verkeer en parkeren leveren daarmee geen belemmering op voor de realisatie van dit initiatief.

5.8 Bedrijven en Milieuzonering.

De VNG richtlijn Bedrijven en Milieuzonering van 2009 geeft aan welke afstanden bepaalde bedrijfsactiviteiten minimaal in acht moeten nemen ten opzichte van woonfuncties en overige bedrijfsactiviteiten. Door het aanhouden van deze afstanden kan in redelijkheid en bij een gangbare bedrijfsvoering worden gesteld dat overlast vanwege geur, stof, geluid en gevaar worden voorkomen in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Volgens de "lijst 1-activiteiten" uit de handreiking 'Bedrijven en Milieuzonering, uitgave VNG, editie 2009' vallen de activiteiten onder categorie 3.1 (SBI-1993 code 5121, Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeders) en/of 3.2 (SBI-1993 code 6024, Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks: b.o. >1000m²)). Bij deze categorieën hoort een grootste minimale afstand van 100 meter voor geluid. Binnen een afstand van 100 meter van het projectgebied liggen geen geluidsgevoelige objecten of gevoelige functies.

In het kader van omgekeerde werking levert het project geen belemmeringen op voor derden. Met het plaatsen van de silo's is geen sprake van geur, stof, geluid of gevaar.

Gelet op het voorgaande vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor het uitvoeren van het onderhavige project.

6. Milieuaspecten.

6.1 Flora en fauna.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met beschermde planten en dieren in (of direct grenzend aan) het plangebied (Flora- en faunawet). Het betreffende gebied waar de realisatie van de silo's plaats zal vinden, is gelegen aan de Parlevinkerweg 8, wat zich te midden een groot industriegebied bevindt direct ten westen van de Maas. Het plangebied zelf is volledig geasfalteerd en bevat geen groen en/of bebouwing. Direct ten oosten van het plangebied ligt een minimale groenstrook met enig laag struikgewas en aansluitend een haven van de Maas. Verder wordt het plangebied omgeven door industrie en geasfalteerde wegen. Het plangebied is in gebruik door een transportbedrijf en wordt regelmatig bereden door vrachtvervoer.

Voor de aanwezigheid van beschermde planten- of diersoorten is altijd enige vorm van groen, water en/of bebouwing benodigd. Binnen het plangebied bevinden zich geen van deze landschapselementen. Vanwege de afwezigheid van bebouwing zijn gebouwbewonende soorten als huismus, gierzwaluw en vleermuizen uit te sluiten. Vanwege de afwezigheid van groen kunnen er geen verblijfplaatsen van zoogdieren, ongewervelden en reptielen aanwezig zijn. Vanwege de afwezigheid van oppervlaktewater zijn er tevens geen amfibieën en/of vissen binnen het plangebied aanwezig. Zonder muren en/of groen zijn beschermde vaatplanten tevens uit te sluiten.

Vanwege de ligging in het industriegebied is de aanwezigheid van in de omgeving verblijvende beschermde soorten tevens uit te sluiten. De minimale groenstrook ten oosten van het plangebied kan maximaal een aantal algemene soorten bevatten als konijn en verschillende muizensoorten. Op 22 februari 2005 is echter een AMvB in werking getreden die voorziet in een wijziging van "het besluit beschermde dieren en plantensoorten". Voor algemene soorten geldt daardoor een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Tevens zullen individuen van deze soorten zich slechts incidenteel op het plangebied bevinden en zullen hier geen verblijfplaatsen hebben. De haven is in derhalve druk gebruik dat beschermde soorten hier niet aanwezig zullen zijn.

Het plangebied heeft in de huidige situatie geen mogelijkheden tot vaste rust- en verblijfplaatsen en/of standplaatsen van beschermde soorten en zal dit in de toekomst ook niet te bieden hebben. Met de realisatie van de silo's zal deze situatie tevens niet veranderen. De realisatie van de silo's past reeds grotendeels in het huidige bestemmingsplan, maar overschrijdt de bouwhoogte. De rest van het terrein is reeds op eenzelfde wijze in gebruik en brengt geen problemen met zich mee.

Aangezien het plangebied, noch het omliggende gebied geschikt habitat biedt aan beschermde soorten, tezamen met het feit dat de voorgenomen plannen reeds bijna in het bestemmingsplan passen, kan redelijkerwijs worden beargumenteerd dat een uitgebreid onderzoek naar beschermde flora en fauna niet noodzakelijk is.

6.2 Waterhuishouding.

In het kader van beleid van zowel de gemeente Venlo als het Waterschap wordt gestreefd naar een duurzaam waterhuishoudkundig systeem.

Gelet op de aard en de omvang van dit plan is het niet nodig om nader onderzoek te doen naar de waterhuishoudkundige situatie.

6.3 Geluid.

Het bedrijf ligt op het volgens de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein Venlo Trade Port (VTP). Tevens is met het vigerende bestemmingsplan een Nota industrielawaai VTP van 26 februari 2013 van toepassing geworden. De geluidbelasting van alle bedrijven tezamen op de vastgestelde zonegrens mag niet meer bedragen dan 50 dB(A). Aan woningen op een gezoneerd industrieterrein wordt een verminderde bescherming toegekend. Het voorgaande betekent dat bij elke voor geluid relevante wijziging of uitbreiding van een inrichting voor het zonebeheer een akoestisch onderzoek nodig is waarin wordt berekend wat de geluidsbelasting van de inrichting is. De geluidbelasting van de inrichting dient door de zonebeheerder te worden getoetst aan de zonegrenswaarde waarbij een wettelijke etmaalwaarde van 50 dB(A) niet mag worden overschreden. In de Wet geluidhinder zijn geen ontheffingsmogelijkheden aanwezig waardoor de vergunning enkel kan worden verleend indien wordt voldaan aan de wettelijke etmaalwaarde. Omdat binnen de akoestische invloedssfeer van de inrichting geen geluidgevoelige functies aanwezig zijn (de dichtstbijzijnde woning is Horsterweg 404 en ligt op het industrieterrein op circa 115m van de inrichtingsgrens) vindt in dit geval toetsing plaats op referentiepunten op 50 meter van de grens van de inrichting.

Het akoestisch onderzoek is als separate bijlage bij deze aanvraag opgenomen.

6.4 Luchtkwaliteit.

Op 15 november 2007 is de “Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet Milieubeheer” van kracht geworden. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Op grond van artikel 5.6 Wm gelden ten aanzien van de kwaliteit van de buitenlucht uitsluitend titel 5.2 “Luchtkwaliteitseisen” bijlage 2 en de op titel 5.2. rustende bepalingen. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid van de Wm houdt het bevoegd gezag bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning rekening met de in bijlage 2 genoemde grenswaarden voor onder meer zwevende deeltjes.

Voor zwevende deeltjes gelden de volgende grenswaarden:

- 40 microgram per m³ als jaargemiddelde concentratie
- 50 microgram per m³ als 24-uurs gemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal 35 keer per kalenderjaar mag worden overschreden

Gelet op de aard en omvang van het project is een nader onderzoek naar de luchtkwaliteit niet nodig, de Wet Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit project.

6.5 Externe veiligheid.

Het beleid in het kader van de externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor wat betreft handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen, als op het vervoer van deze stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, vloeit de verplichting voort om in het kader van ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden beoordeeld op twee soorten risico: het groepsrisico en het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico.

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen tegelijkertijd komt te

overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek. In het Bevi is een verantwoordingsplicht binnen het invloedsgebied opgelegd, i.c. het gebied binnen de zogenaamde 1%-letaliteitsgrens, zijnde de afstand vanaf een risicobedrijf waarop nog slechts 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving overlijdt bij een ongeval op het risicobedrijf. Voor elke verandering van het groepsrisico, dit kan een af- of toename zijn, in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd. Deze verantwoording ziet toe op de wijze waarop de toelaatbaarheid van de verandering van het groepsrisico in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico, worden ook andere aspecten meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Hieronder vallen onder meer de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid van een calamiteit.

Plaatsgebonden risico.

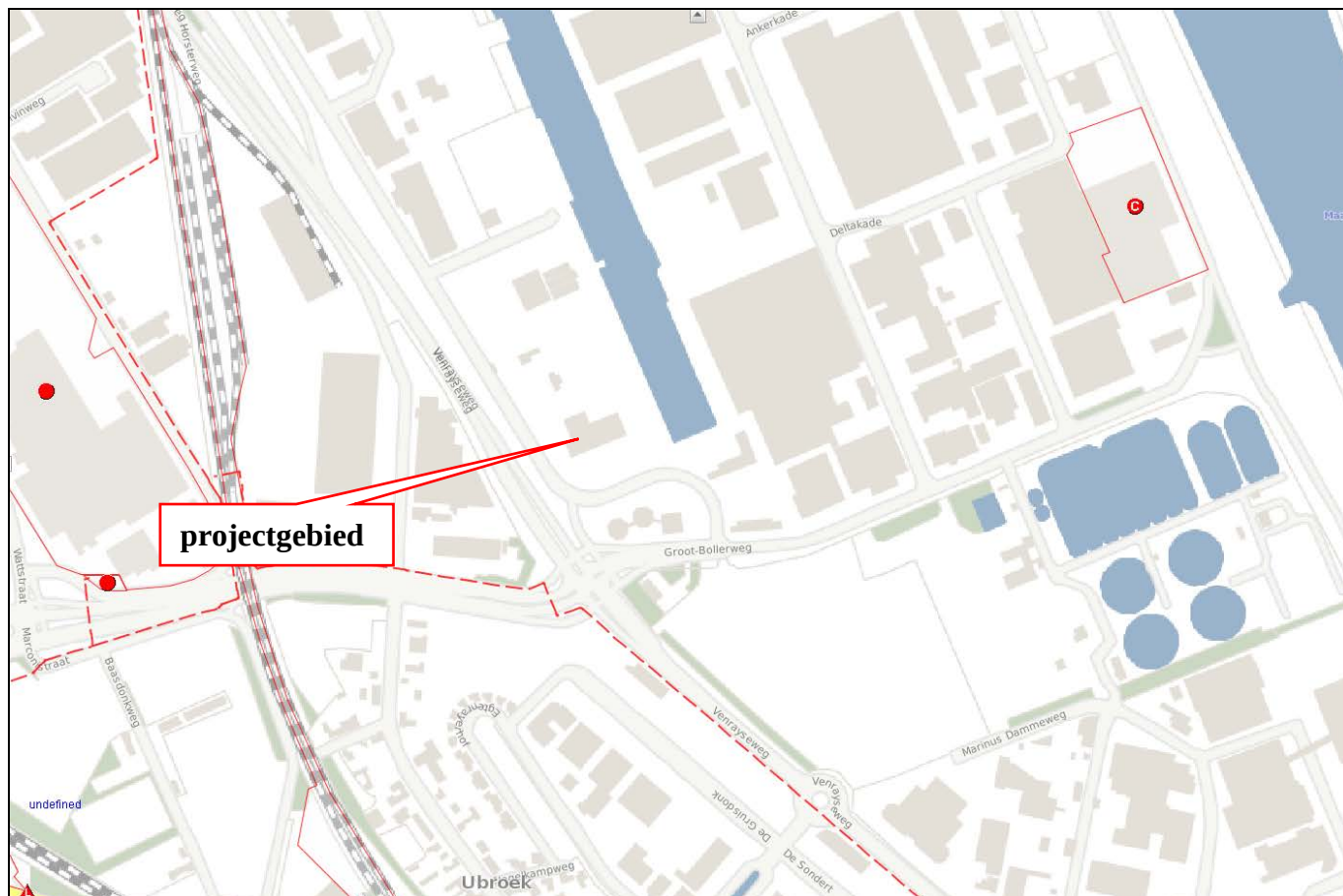
Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans dat een onbeschermd individu in een jaar komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron. Voorbeelden van risicobronnen zijn bedrijven, wegen en spoorlijnen. De 10^{-6} -contour is de maatgevende grenswaarde. Dit houdt in dat er een kans van 1 op 1 miljoen is op overlijden.

In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes dient er eveneens aandacht te worden besteed aan externe veiligheid. Het groepsrisico dient te worden beoordeeld en het groepsrisico dient (indien noodzakelijk) tevens verantwoord te worden zoals is gesteld in de handreiking verantwoording groepsrisico. Verder dient te worden nagegaan of er op of in de nabijheid van het plangebied inrichtingen aanwezig zijn die vallen binnen de werkingssfeer van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi).

Volgens de 'Risicokaart Limburg' van de Provincie Limburg ligt het plangebied in het invloedsgebied van het emplacement Venlo en van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maas. Figuur 7 is de uitsnede van de 'Risicokaart Limburg'.

Het onderhavige te nemen besluit betreft geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten en valt daarmee buiten de reikwijdte van het Bevi. Het Bevi is wel van toepassing op het onderhavige besluit, echter het bijplaatsen van de silo's heeft geen enkel effect op de aspecten bestrijdbaarheid van rampen en zelfredzaamheid van personen. Deze aspecten zijn in het vigerende bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' reeds voldoende belicht.

Uit het voorgaande blijkt dat de externe veiligheid geen belemmering vormt voor het project.



Figuur 7, uitsnede 'Risicokaart Limburg'

6.6 Bodem.

In het kader van een bestemmingsplanwijziging kan een bodemonderzoek worden verlangd om vast te stellen of op de locatie van het project geen sprake is van bodemverontreiniging.

Het onderhavige project is qua locatie passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Er is enkel sprake van een geringe overschrijding van de maximale bouwhoogte.

Gelet op het voorgaande wordt een onderzoek naar de bodemkwaliteit niet nodig geacht.

7. Belangen van derden.

7.1 Bedrijven van derden.

Zoals reeds is vermeld in hoofdstuk 5.8 (Bedrijven en Milieuzonering) levert het initiatief geen belemmeringen op voor de in de omgeving liggende bedrijven.

7.2 Belangen van derden.

Voor zover kan worden beoordeeld zijn met dit project geen belangen van derden in het geding. De inbreuk van dit project op de omgeving is beperkt en er worden geen belangen van derden onevenredig aangetast. Tegen het plan bestaan uit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt geen overwegende bezwaren. Uit hoofdstuk 5.7 blijkt dat verkeer en parkeren geen belemmering oplevert voor de realisatie van dit project.

Er is geen sprake van een grote wijziging van het gebruik en de inbreuk op de omgeving blijft beperkt. Aan de voorwaarden, die zowel het Rijks-, Provinciaal-, als gemeentelijk beleid stellen, wordt voldaan. In het kader van de te volgen procedure zullen de stukken ter inzage worden gelegd en zullen eventueel inkomende zienswijzen nader door de gemeente worden afgewogen.

8. Uitvoerbaarheid.

8.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Gelet op de aard en omvang van dit plan mag worden aangenomen dat tegen dit planvoornemen geen overwegende bezwaren bestaan vanuit de omgeving. De omgevingsvergunning wordt echter wel conform de gebruikelijke procedure zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan eenieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijze kenbaar maken.

8.2 Economische uitvoerbaarheid.

Het investeringsplan omvat de bouwkosten van de betonnen verdiepte bakken en de polyester silo's. Deze bouwkosten zijn begroot op € 210.000 ex btw. De realisatie geschied voor rekening van initiatiefnemer. De gronden zijn reeds in eigendom van initiatiefnemer. De initiatiefnemer beschikt over voldoende middelen om de bouwkosten voor eigen rekening te kunnen nemen.

Voor de uitvoering van het project zijn dus geen problemen te verwachten met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid.

8.3 Planschadeanalyse en planschadeverhaalsovereenkomst.

Het risico op planschade is naar verwachting nihil. Niettemin wordt tussen gemeente en initiatiefnemer een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten.

9. Procedure, overleg en planstukken.

9.1 Procedure.

9.1.1 Algemeen.

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan dient de uitgebreide procedure zoals beschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden gevolgd. Voor de uitgebreide procedure geldt afdeling 3.4 van de Awb. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Dit zijn onder andere:

- Aanvraag, ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. Te denken valt aan het orgaan dat de verklaring van geen bedenkingen afgeeft, de Inspectie, een ander bestuursorgaan dan het aangewezen bevoegd gezag, etc.
- Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbesluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo). Alleen belanghebbenden kunnen bezwaar maken en in beroep gaan.
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo).

- Indien er sprake is van een geval als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3°, van de Wabo (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de Staatscourant geplaatst en gezonden aan de eigenaar van en eventuele beperkt gerechtigden op de in het ontwerpbesluit begrepen gronden, voor zover dat nodig is met het oog op de toepassing van artikel 85 van de onteigeningswet (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 2 Regeling omgevingsrecht). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008).

9.1.1 Terinzagelegging ontwerp-omgevingsvergunning.

De aanvraag, de ontwerp-omgevingsvergunning en de overige bijbehorende stukken worden gedurende zes weken ter inzage gelegd. Eenieder kan gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

9.2 Overleg.

In artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht is artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing verklaard. Voor deze procedure dient dan ook vooroverleg te worden gevoerd met diensten van het Rijk, provincie en het waterschap. Deze diensten kunnen aangeven dat in bepaalde gevallen vooroverleg niet noodzakelijk is.

Aangezien met het planvoornemen geen provinciale belangen of belangen van het waterschap worden geraakt, is vooroverleg met de provincie Limburg en/of het waterschap niet nodig.

Belangen van overige instanties zijn ook niet in het geding.

9.3 Planstukken.

Bij de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan behoort onderhavige ruimtelijke onderbouwing en bijbehorend bodem- en geluidsonderzoek. Het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning wordt beschikbaar gesteld conform de vereisten, zoals die zijn vastgelegd voor 'projectbesluiten' in IMRO2012 en STRI2012, met het daarbij behorende besluitgebied c.q. de geometrische plaatbepaling.

10. Conclusie.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' (VTP) is dit project niet mogelijk. Realisering van het project is slechts mogelijk via een omgevingsvergunning activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening. De gemeente heeft reeds haar principemedewerking toegezegd aan dit project. Het project past binnen de kaders zoals geformuleerd door Rijk, Provincie en Gemeente en voldoet aan de integrale kwaliteitsafwegingen zoals geformuleerd in hoofdstuk 5 van deze toelichting. Uit hoofdstuk 6 blijkt dat de milieuaspecten geen belemmering vormen voor het initiatief en uit hoofdstuk 7 blijkt dat er geen belangen van derden worden geschaad. Geconcludeerd wordt dat de afwijking van het bestemmingsplan niet bezwaarlijk is en niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.