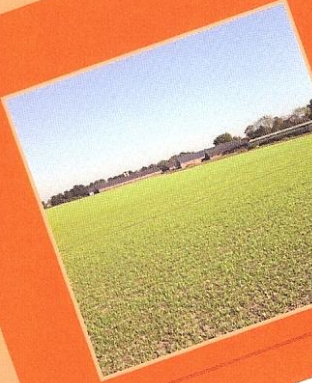
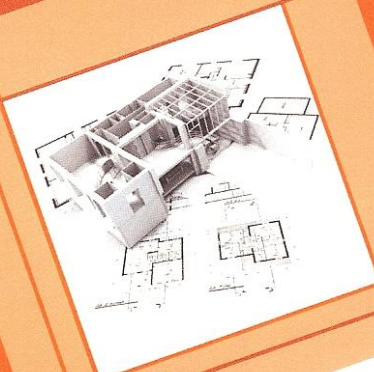




BEUSMANS & JANSSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

20 kV-transportverdeelstation Sevenumseweg

Gemeente Venlo

VERANTWOORDING EN STATUS

Titel:	Ruimtelijke Onderbouwing 20kV transportverdeelstation Sevenumseweg, gemeente Venlo	
Opdrachtgever:	Enexis Netbeheer BV Infra, Heierkerkweg 3, 5928 RM Venlo	
Contactpersoon:	de heer J. Sillekens	
Aantal pagina's:	21	
1^e concept:	17 september 2019	
2^e concept:	19 september 2019	
Definitief:	19 september 2019	
Opsteller:	mr. A.W.C.M. Jansen	paraaf:
Controleur:	mr. J.C.M.G. Beusmans	paraaf:

COLOFON

BEUSMANS & JANSEN

Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Post- en kantooradres:

Steeg 12
5975 CE Sevenum
T/F: 077-3744817
M: 06-30202996

E: info@beusmans-jansen.nl
I: www.beusmans-jansen.nl

© 2019 Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem gebruikt worden voor het doel waarvoor het is vervaardigd en met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening. Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening.

Beusmans & Jansen, Onderzoek & Advies in Ruimtelijke Ordening geeft in ieder geval geen toestemming aan de opdrachtgever om dit document te gebruiken of te laten gebruiken indien facturen niet of niet volledig voldaan zijn.

Alle rechten voorbehouden.

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	5
HOOFDSTUK 2	BESLUITGEBIED EN PROJECTBESCHRIJVING	6
2.1	Ligging en beschrijving besluitgebied e.o.	6
2.2	Projectbeschrijving	7
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	11
3.1	Europees – en rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Regionaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	14
3.5	Afweging beleidskader	15
HOOFDSTUK 4	ONDERZOEKSASPECTEN	16
4.1	Milieuzonering	16
4.2	Ecologie	17
4.3	Overige milieu-planologische aspecten	18
HOOFDSTUK 5	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL	19
HOOFDSTUK 6	SYSTEMATIEK EN VERBEELDING	20
HOOFDSTUK 7	PROCEDURE	21
7.1	Procedure artikel 3.10 e.v. Wabo	21

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Enexis Netbeheer BV Infra, Engineering & Aanleg, Limburg Noord, gevestigd aan de Heierkerkweg 3 te 5928 RM Venlo (hierna ook te noemen: de initiatiefnemer) is voornemens om ten behoeve van de energievoorziening van Industrierrein Greenport Venlo en het glastuinbouwgebied Californië een 20kV transportverdeelstation te realiseren alsmede een inrit/uitweg aan te leggen langs de Sevenumseweg te Venlo (hierna ook te noemen: het besluitgebied en het project).

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Grubbenvorst' (vastgesteld 13-11-1997) met – onder andere - de bestemming 'Agrarisch gebied-A'. Op grond van de planregels is een nutsvoorziening in de vorm van een transportverdeelstation met – onder meer - de thans aan de orde zijnde oppervlakte (ca. 80 m²), niet toegestaan.

Het project kan wel gerealiseerd worden door middel van een door Burgemeester & Wethouders van Venlo te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen evenals voor het afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder a en c Wabo). De gemeente Venlo heeft aangegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan het project middels het verlenen van een omgevingsvergunning. Een voorwaarde om medewerking te kunnen verlenen is dat middels een goede ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat sprake blijft van een goede ruimtelijke ordening. In dat kader is deze ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd: in hoofdstuk 2 worden het besluitgebied en het project zelf beschreven. Vervolgens komt in hoofdstuk 3 het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleidskader aan de orde. In hoofdstuk 4 komt de toetsing aan de milieu-planologische- en overige onderzoeksaspecten aan bod. Hoofdstuk 5 beschrijft de economische uitvoerbaarheid en het kostenverhaal. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de systematiek en digitale geometrische verbeelding. Hoofdstuk 7 bevat de wettelijke procedure.

HOOFDSTUK 2 BESLUITGEBIED EN PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Ligging en beschrijving besluitgebied e.o.

Dit besluitgebied maakt deel uit van het bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN). Meer bepaald maakt het besluitgebied deel uit van één van de TPN-deelgebieden, ook wel bekend als 'Klaver 3'. Het gebied Trade Port Noord (TPN) is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo. Klaver 3 ligt in het centrumgebied van het bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN). TPN ligt ten noordwesten van Venlo, ten noorden van de A67, ten westen van de A73 en tussen de Sevenumseweg en de Dorperdijk. Het grootste deel van TPN ligt in de gemeente Venlo, een kleiner deel in de gemeente Horst aan de Maas. Klaver 3 ligt direct ten noorden van de Greenportlane en ten zuiden van de Sevenumseweg.

Het besluitgebied zelf is gelegen ten zuiden van de Sevenumseweg, ter hoogte van – en achter – het perceel Sevenumseweg 41. Het besluitgebied is kadastraal bekend als gemeente Venlo, sectie X, nrs 1827 en 1828. Het besluitgebied heeft een oppervlakte van ca. 1800 m².



Het besluitgebied bestaat op dit moment uit akker- en weiland. Het gebied is geheel onverhard en onbebouwd.



huidige staat van het besluitgebied: toegangsweg (links) en bouwlocatie (rechts)

2.2 Projectbeschrijving

2.2.1 Achtergrond en context Klavertje 4/Greenport Venlo en glastuinbouwgebied Californië

Het gebied Trade Port Noord (TPN) is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo. De ontwikkeling van deze Greenport maakt onderdeel uit van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur en is van groot economisch belang voor de positie van de Nederlandse tuinbouw op mondiaal en Europees niveau. Het rijk, de provincie Limburg, de gemeenten in de regio en private partners werken dan ook al geruime tijd aan de ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied.

De omgeving van het besluitgebied is de afgelopen jaren getransformeerd van een agrarisch cultuurlandschap naar een werklandschap in de vorm van een bedrijventerrein met bijbehorende infrastructuur en voorzieningen. De opzet is bijzonder en heeft c.q. krijgt met de opzet van samenhangende geclusterde velden (de klavers) en een stevige groene inpassing, een geheel eigen identiteit en kwaliteit.

Duurzaamheid

Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Er wordt geprobeerd om bij de herinrichting zo veel mogelijk rekening te houden met natuur en landschap en een gesloten grond- en waterbalans. Daarnaast is er veel aandacht voor duurzame energieopwekking. Zo zijn in tuinbouwgebied Californië een tweetal geothermiebronnen actief, en worden bedrijven gestimuleerd om de daken vol te leggen met zonnepanelen. Verder zijn er plannen voor de aanleg van een windturbinepark.

Door duurzaam te handelen creëert Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo een sterke concurrentiepositie voor het gebied. Dit maakt het gebied een aantrekkelijke vestigingslocatie. Op dit moment wordt ongeveer veertig procent van de energievraag lokaal op een duurzame manier geproduceerd en geleverd. Op termijn zou dit 100% of meer kunnen worden.

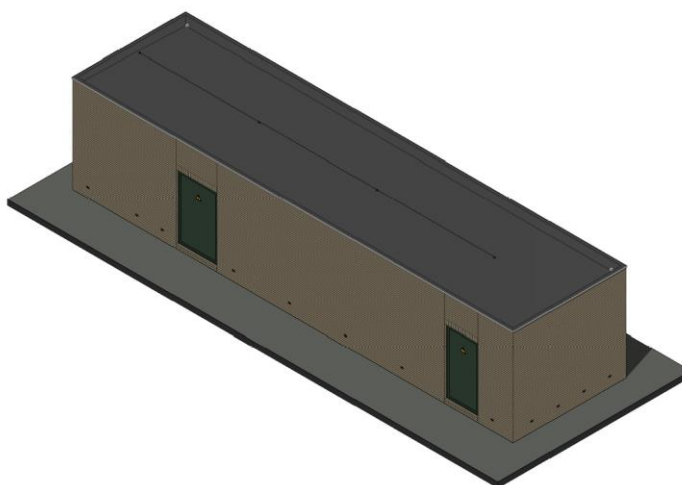
2.2.2 Project: 20 kV transportverdeelstation Enexis Netbeheer BV

Enexis Netbeheer is voornemens om ten behoeve van de energievoorziening van Industrierrein Greenport en (Glas)tuinbouwgebied Californië een nieuw transportverdeelstation te bouwen.

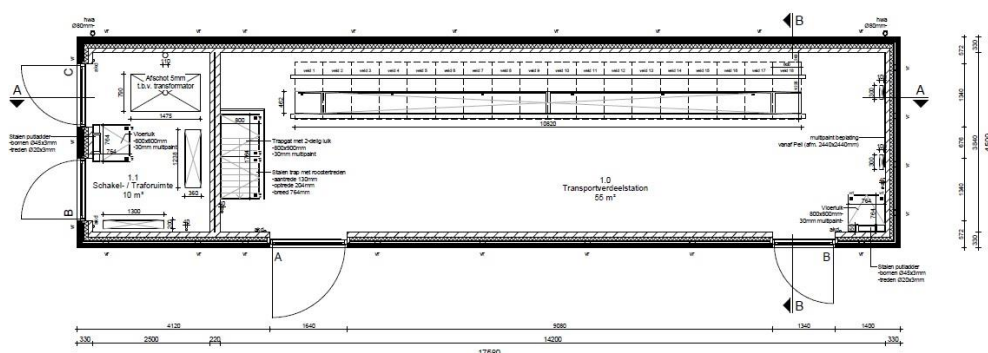
Onderbouwing

Om aan de alsmaar groeiende vraag naar elektrische energie te kunnen voldoen moet Enexis haar voorzieningen op peil houden. Greenport is door het rijk aangewezen als gebied waar energieopwekking dient plaats te vinden, Californië sluit daar sterk op aan om dit ook te doen. Zowel de grote vraag naar levering als teruglevering van energie zorgen ervoor dat Enexis in dit gebied de nodige voorzieningen moet aanbrengen om deze energiestromen te kunnen realiseren. Hiervoor is het bouwen van een middenspannings transportverdeelstation onvermijdelijk. Het te bouwen transportverdeelstation is vooral van belang voor de terugleverantie van zonne-energie van de zonnepanelen op de bedrijfsdaken.

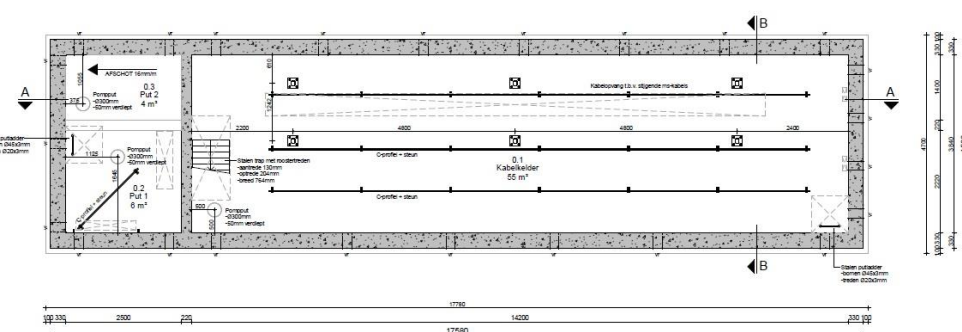
Het beoogde transportverdeelstation bestaat uit een gebouw met een bebouwde oppervlakte ca. 80 m². Het gebouw kent twee bouwlagen; een begane grondlaag met daarin het transportverdeelstation zelf en een schakel- en traforuimte alsook een kabelkelder met twee pompputten. Het gebouw wordt met een plat dak afgedekt en kent een maximale bouwhoogte van 3,2 meter (boven peil).



3D-weergave beoogd nutsgebouw



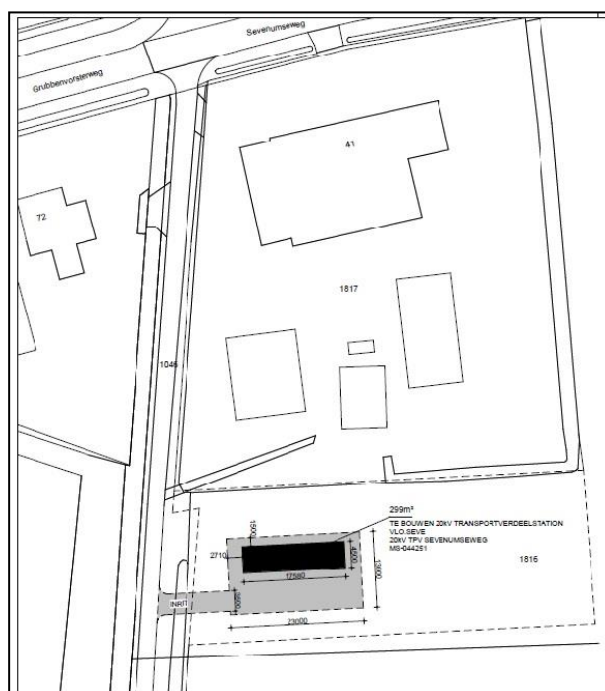
BEGANEGROND



KELDER

Onderdeel van dit project is ook de aanleg van een inrit/uitweg langs de Sevenumseweg. Voor het transportverdeelstation zal verder 1 parkeerplaats worden gerealiseerd. De verkeersaantrekkende werking van dit project is zeer beperkt. Gemiddeld genomen zal dit station 1 x per maand door een monteur bezocht worden, voor controle of reparatie. In de opstartfase van dit project zal dat tijdelijk iets meer zijn in verband met het schakelen van het achterliggend net, wanneer e.e.a. gewijzigd wordt, zoals het realiseren van nieuwe (klant) aansluitingen. Greenport Venlo is volop in ontwikkeling en er staan nog diverse bouwprojecten op stapel die allemaal één of meerdere E aansluitingen nodig hebben. Het verkeer van en naar het station zal echter altijd bestaan uit 1 of 2 monteurs in 1 bus die altijd op het eigen terrein (bij het station) kan parkeren.

Op basis van reeds bekende en toekomstig te verwachten energiestromen is er bekeken waar een nieuw station geplaatst zou moeten worden. Enexis kijkt hierbij naar de behoefte aan capaciteit en rekent daarvoor in systemen om te bepalen wat het meest gunstige zal zijn. Samen met Greenport Venlo Ontwikkelbedrijf is daarna gekeken naar de geografische inpasbaarheid van het station, rekening houdend met een zo centraal mogelijke positie voor zowel Greenport als Californië. Uiteindelijk is er gekozen voor de locatie zoals aangegeven op nevenstaande (kadastrale) situatietekening.



Ruimtelijke Onderbouwing 20kV transportverdeelstation Sevenumseweg gemeente Venlo



Landschappelijke inpassing

Tijdplanning

Het is de bedoeling om in december 2019 met de bouw te starten zodat het station in maart 2020 bouwkundig gereed is. Daarna kan de schakelinstallatie worden ingebouwd waarna in april 2020 het transportverdeelstation in gebruik kan worden genomen. Vanaf half februari 2020 zal ook begonnen worden met de aanleg van het kabeltracé van en naar het station.

Gedurende de bouwperiode zal er sprake zijn van enige overlast in/op het weggetje van de Sevenumseweg richting het Transportverdeelstation. Dit is onvermijdelijk, Enexis zal dit zoveel mogelijk in overleg met betrokken aanwonende uitvoeren, evenals met de agrariërs die nog tijdelijk gebruik maken van de landbouwgrond die via deze weg bereikt moet worden. Daarna zal Enexis, zeker het eerste jaar, nog regelmatig nieuwe kabels moeten aanbrengen in het station i.v.m. nieuwe, nu niet voorziene, aansluitingen. Hier zullen omwonenden verder geen last van hebben.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Europees – en rijksbeleid

3.1.1 Europees beleidskader voor Klimaat en energie (2020-2030)

Al in 2009 hebben de lidstaten van de Europese Unie afgesproken de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer te beperken. Beschikking 406/2009/EG verplicht lidstaten broeikasgassen met 30% te reduceren tegen 2020 ten opzichte van het niveau van 1990. Aangezien een toename van de opwekking van elektriciteit uit hernieuwbare energiebronnen een bijzonder belangrijk middel is om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, streven de lidstaten hiernaar in het kader van Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de bevordering van elektriciteitsopwekking uit hernieuwbare energiebronnen. Deze richtlijn stelt dat het aandeel hernieuwbare energie in de EU tenminste 27% moet zijn in 2020. In het in september 2013 ondertekende Energie-akkoord heeft Nederland zich gecommitteerd aan een toename van het aandeel hernieuwbare energieopwekking naar 14% in 2020 en 16% in 2023.

3.1.2 Energieakkoord (2013)

In september 2013 werd door ruim veertig organisaties, waaronder de overheid, werkgevers, vakbeweging, natuur- en milieuorganisaties, maatschappelijke organisaties en financiële instellingen het Energieakkoord voor duurzame groei gesloten. Het akkoord heeft als doel het terugbrengen van de energievraag door middel van energiebesparingen met gemiddeld 1,5% per jaar, het terugdringen van het gebruik van aardgas en een toename van het aandeel hernieuwbare energieopwekking naar 14% in 2020 en 16% in 2023. Dit vraagt een intensieve inzet op verschillende bronnen van hernieuwbare opwekking, zoals wind op land, wind op zee, diverse vormen van lokale opwekking zoals zonne-energie, en de inzet van biomassa.

3.1.3 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)** vastgesteld. De SVIR is het kader dat de (nieuwe) ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 benoemt. Een van de kernbegrippen in de Structuurvisie is decentralisatie. Dit kabinet wil beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen dichterbij burgers en bedrijven brengen en provincies en gemeenten letterlijk de ruimte geven om maatwerk te leveren voor regionale opgaven.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer (waaronder buisleidingen), energie en natuur, alsook ondergrond en ruimte voor militaire activiteiten. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij, evenals de bescherming van ons werelderfgoed (zoals de Waddenzee en de Nieuwe Hollandse Waterlinie).

In het tweede geformuleerde belang (paragraaf 3.1 van het SVIR) is gesteld dat er voorzien dient te zijn in ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en energietransitie. Voor de economische ontwikkeling op de lange termijn is een transitie naar een duurzame, hernieuwbare energievoorziening nodig, zowel vanwege geopolitieke verhoudingen en uitputting van fossiele brandstoffen als vanwege de ambities voor beperking van de CO₂-uitstoot. Daarbij zijn de Europese doelstellingen op het gebied van energietransitie het uitgangspunt.

In het SVIR is gesteld dat het primair de taak is van provincies en gemeenten om voldoende ruimte te bieden voor duurzame energievoorziening zoals zonne-energie en biomassa. Het ruimtelijk rijksbeleid voor (duurzame) energie beperkt zich daarom enkel tot grootschalige windenergie op land en op zee, gelet op de grote invloed op de omgeving en de omvang van deze opgave.

Voor andere energiefuncties is geen nationaal ruimtelijk beleid nodig naast het faciliteren van ontwikkelingen door het aanpassen van wet- en regelgeving en het delen en ontwikkelen van kennis.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Vanaf 1 juli 2017 moeten ruimtelijke plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken worden getoetst aan de nieuwe Ladder Duurzame Verstedelijking. De grondslag voor de nieuwe Ladder-toets is het nieuwe artikel 3.1.6 lid 2 Bro. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: *'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.'* In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.

Voor 'andere stedelijke voorzieningen' wordt in een overzichtsuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017:ECLI:NL:RVS:2017:1724) gesteld, dat voor deze stedelijke functies als bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 onder i van het Bro in de vorm van een terrein 'in beginsel' geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m² bedraagt. Bestaat de andere stedelijke voorziening uit de toevoeging van een gebouw, dan ligt de ondergrens 'in beginsel' bij een bruto-vloeroppervlakte van minder dan 500 m².

Dit project heeft betrekking op de realisatie van een klein 20 kV-transportverdeelstation met een oppervlakte van slechts 80 m². Met de realisatie van een dergelijk kleinschalig functie is er dan ook geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 onder i van het Bro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Het POL 2014 heeft vier wettelijke functies: structuurvisie (Wet ruimtelijke ordening), provinciaal milieubeleidsplan (Wet milieubeheer), regionaal waterplan (Waterwet), provinciaal verkeer- en vervoersplan (Planwet verkeer en vervoer). In het POL 2014 formuleert de provincie een aantal zogenoemde 'Limburgse principes' welke de komende jaren richtinggevend zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg. Belangrijke principes in dit nieuwe omgevingsbeleid zijn:

1. Kwaliteit. 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.
2. Algemene principes voor duurzame verstedelijking. De ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.
3. Uitnodigen. De manier waarop de provincie samen met de partners het 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.

Het besluitgebied is gelegen in de zone ‘overig bebouwd gebied’. Deze zone omvat gemengde woon/werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. Als onderdeel van de gewenste duurzame economische structuur, bevat het POL ook beleidsuitspraken over energie en duurzaamheid.

De provincie Limburg heeft de ambitie om een schone, betaalbare en leveringszekere energievoorziening te realiseren die gepaard gaat met regionale economische ontwikkeling, innovatie en werkgelegenheid en aanpak van het klimaatprobleem. De provincie sluit hiertoe aan bij de nationale doelstellingen voor de energietransitie. Deze ambitie vraagt om een ingrijpende transitie op de energiemarkt. Ingrijpen in de huidige energievoorziening is noodzakelijk. Die transitie bestaat uit:

- Een forse besparing op het gebruik van energie;
- Een sterke toename van het aandeel duurzaam opgewekte (=hernieuwbare) energie;
- Flexibilisering van het netwerk.

Duurzaam opgewekte energie komt uit bronnen die hernieuwbaar zijn (wind, water, zon, biomassa). Het aandeel ervan bedraagt nu 3 tot 4%. De inzet is om dit aandeel te laten toenemen tot 14% in 2020, conform het Nationaal Energieakkoord. De provincie zet hierbij in op een zoveel mogelijk lokale of regionale aanpak, waarbij de uitgaven voor energie zo veel mogelijk ten goede komen aan de Limburgse economie. Deze opgaven moeten concreter gemaakt worden in regionale energievisies.

Uitgaande van het energiegebruik in Limburg in 2012 betekent de energietransitie van 14% in 2020 dat de energiebehoefte duurzaam moet worden opgewekt door:

- circa 1200 windturbines (van 3 MW) óf
- 80 km² zonnepanelen óf
- het jaarlijks verbranden van 400 km² bos (18% van de oppervlakte van Limburg).

Er wordt ingezet op een scala aan bronnen van hernieuwbare energie, zoals windenergie, zonne-energie, geothermie en bodemenergie.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

De Omgevingsverordening Limburg 2011 was een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening. In 2014 is de Omgevingsverordening opnieuw gewijzigd, vanwege de vaststelling van POL 2014, waarin is bepaald dat er een nieuw hoofdstuk Ruimte aan de Omgevingsverordening wordt toegevoegd. Dat hoofdstuk Ruimte is gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van POL 2014 naar gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Het hoofdstuk Ruimte heeft twee kenmerkende verschillen met de andere onderdelen van de Verordening:

1. Het hoofdstuk bevat geen gedragsvoorschriften die gelden voor iedereen, maar uitsluitend **instructiebepalingen** die zijn gericht tot gemeentebesturen. Elders in de Omgevingsverordening wordt zeer incidenteel gebruik gemaakt van deze methodiek, maar het hoofdstuk Ruimte kent geen andere bepalingen dan opdrachten aan gemeentebesturen, die door de besturen in acht moeten worden genomen bij het vaststellen van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen.
2. Het tweede verschil met de overige onderdelen van de Omgevingsverordening is dat de Wet ruimtelijke ordening slechts zeer beperkte mogelijkheden biedt om ontheffing te verlenen van een bepaling uit het hoofdstuk Ruimte.

Reikwijdte verordening

De verordening geldt alleen voor nieuwe bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3^o, van de Wabo van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, die worden vastgesteld na inwerkingtreding van de verordening. Bovendien is het niet de bedoeling dat de verordening op *alle* nieuwe of gewijzigde plannen wordt toegepast.

Artikel 2.2.2 van de Omgevingsverordening eist van het bevoegd gezag dat in een ruimtelijk plan waarin een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, toepassing wordt gegeven aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. De toelichting bij het ruimtelijk plan bevat een verantwoording over de wijze waarop invulling is gegeven aan deze eis.

In paragraaf 3.1.4 van deze ruimtelijke onderbouwing is echter gemotiveerd aangegeven dat hier geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en dat de toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking dus niet noodzakelijk is. De omgevingsverordening bevat verder geen regels die betrekking hebben op energienetwerken.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Klavertje 4-gebied (2012)

De samenwerkende gemeenten en de provincie hebben in 2012 gezamenlijk de structuurvisie Klavertje-4-gebied vastgesteld. De gunstige ligging tussen aanvoer- en afzetmarkten (mainports en Ruhrgebied en verder), de goede bereikbaarheid en de sterke, van oudsher aanwezige agrarische en logistieke sectoren, hebben ervoor gezorgd dat de regio rondom Venlo zich heeft ontwikkeld tot één van de vijf Nederlandse Greenports.

Rijk, provincie en gemeenten hebben de handen ineengeslagen om de kansen voor een verdere economische ontwikkeling te benutten en een duurzame ruimtelijk-economische structuurversterking te realiseren, geïnspireerd door de Cradle to Cradle-principes. Dit wordt vormgegeven door in het Klavertje 4-gebied omvangrijke werklandschappen te ontwikkelen in de sectoren trade & logistics en agro & food.

Een werklandschap is een gebied waar landschap en bedrijvigheid in elkaar overgaan. Het is een landschap waarin wordt gewerkt, maar waarin ook wordt gerecreëerd. Het werklandschap heeft een maximaal positief effect op milieueffectiviteit en leefbaarheid. Gekoppeld aan de werklandschappen wordt fors geïnvesteerd in nieuw landschap, natuur en energieprojecten.

Om tegenwicht te bieden aan de grootschalige verstedelijking – en het daarmee samenhangende verlies van nu aanwezige kwaliteiten – wordt aan het aanwezige groene casco een stevige impuls gegeven.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Energiestrategie 2030; 'Energie voor groene Groei'

De gemeenten Venlo, Beesel en Venray hebben gezamenlijk gewerkt aan een energiestrategie 2030. Die strategie is verwoord in de nota 'Energie voor groene Groei', vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo op 25 september 2013.

Met deze strategie wordt voor het jaar 2030 ingezet op circa 35% energiebesparing en 30% duurzame energie. De strategie gaat in op de aanpak en de rol van de gemeente en partijen in de samenleving. Speerpunten in de aanpak zijn 'economische kansen', 'de samenleving aan zet' en 'de gemeente faciliteert en feliciteert'. De focus ligt daarbij op 'grote klappers', 'pareltjes', 'synergie' en 'betrouwbaarheid'.

Gelet op de verkenningen met de gemeenteraden en maatschappelijke partners, kiest de gemeente voor de ambitie 'energieneutraal in 2030 - met compenserende maatregelen'. Die ambitie houdt in grote lijnen in, dat het totale energiegebruik in de periode tot 2030 met circa 35% afneemt en het resterende deel voor circa 30% bestaat uit hernieuwbare energie die lokaal wordt opgewekt.

3.4.2 Bestemmingsplan Buitengebied Grubbenvorst

Voor het besluitgebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied Grubbenvorst' (vastgesteld 13-11-1997) met – onder andere - de bestemming 'Agrarisch gebied-A'. Op grond van de planregels is een nutsvoorziening in de vorm van een transportverdeelstation met – onder meer - de thans aan de orde zijnde oppervlakte (ca. 80 m²), niet toegestaan.

3.5 Afweging beleidskader

Concluderend kan gesteld worden dat het project niet afwijkt van het rijks-, provinciaal, regionaal - en gemeentelijk ruimtelijk en planologisch beleid, met uitzondering van de strijdigheid met het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Grubbenvorst'.

Omdat de gemeente Venlo heeft aangegeven in principe medewerking te verlenen aan dit project en omdat de onderhavige ontwikkeling geen aanleiding geeft tot het opstellen van een afzonderlijk gemeentelijk structuurplan, is de voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

HOOFDSTUK 4 ONDERZOEKSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de relevante milieuhygiënische aspecten van het project behandeld (zoals de milieuhygiënische invloed van de inrichting voor omwonenden (milieuzonering) en flora en fauna). Gelet op de aard en omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling zijn andere milieu-planologische aspecten niet aan de orde.

4.1 Milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om milieuzonering hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de Staat van bedrijfsactiviteiten zoals die is opgenomen in de VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', van 2009.

Vooruitlopend op de komst van de nieuwe Omgevingswet in 2021 heeft de VNG echter ook een nieuwe publicatie opgesteld ('Rapport Milieuzonering nieuwe stijl' (mei 2019)). De nieuwe Omgevingswet zorgt voor een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Het maatschappelijk doel hierbij is 'ruimte voor ontwikkeling en waarborgen voor kwaliteit'. Gelet op dit doel is het logisch dat in de Omgevingswet het ruimtelijk spoor en het milieuspoor verder worden geïntegreerd. Het gemeentelijke omgevingsplan is straks hét instrument waarin deze integratie op lokaal niveau plaatsvindt.

Een belangrijke vraag bij de integratie van ruimte en milieu is hoe om kan worden gegaan met bedrijvigheid. Binnen het programma 'Aan de slag met de Omgevingswet' is hiervoor door de VNG de staalkaart 'bedrijfsmatige activiteiten' voor het omgevingsplan opgesteld. De opgestelde staalkaart is bedoeld als uitnodiging en startpunt richting gemeenten om na te denken over de wijze waarop zij bedrijfsmatige activiteiten binnen hun grondgebied willen reguleren. De staalkaart bevat een aantal mogelijkheden (niet uitputtend) voor de wijze van regulering van bedrijfsmatige activiteiten.

De VNG ziet goede kansen om onderdelen van de staalkaart nu al toe te passen. Dit heeft geleid tot een nieuwe publicatie: het met een 'milieuzonering nieuwe stijl' reguleren van bedrijven in omgevingsplannen en – vooruitlopend daarop – nu al in bestemmingsplan verbrede reikwijdte in het kader van de Crisis- en herstelwet. Voor de reguliere bestemmingsplannen en buitenplanse omgevingsvergunningen blijft de bestaande VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' bruikbaar. De nieuwe VNG-publicatie is dan ook een alternatief naast de bestaande VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

In het kader van het onderhavige project wordt gekozen om de afwegingen rondom milieuzonering te doen plaatsvinden met behulp van de toepassing van de bestaande VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009).

4.1.1 VNG Handreiking Bedrijven en Milieuzonering

De VNG Handreiking is ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieuemissies. Per bedrijfsactiviteit is voor elk ruimtelijk relevante milieucomponent (geur, stof, geluid en gevaar) een **richtafstand** aangegeven die in beginsel moet worden aangehouden tussen een bedrijf en milieugevoelige objecten (woningen) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Bij het bepalen van deze richtafstanden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddelde' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstype 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' of vergelijkbare omgevingstypen;
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten.

De grootste afstand van de milieucomponenten vormt de indicatie voor de aan te houden afstand van de bedrijfsactiviteit tot een milieugevoelig object. Elk bedrijf c.q. bedrijfsactiviteit wordt in een bepaalde milieucategorie ingedeeld. De milieucategorie is direct afgeleid van de grootste afstand:

- categorie 1: grootste afstand 10 meter;
- categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- categorie 4.1: grootste afstand 200 meter;
- categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- categorie 5.3: grootste afstand 1.000 meter;
- categorie 6: grootste afstand 1.500 meter.

Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kortere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype 'gemengd gebied', dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij drukke wegen al een hogere milieubelasting kent. In zo'n geval is het ruimtelijk aanvaardbaar dat de richtafstanden met één afstandsstep worden verlaagd.

4.1.2 Invloed milieuhinder vanuit het besluitgebied

Het besluitgebied aan de Sevenumseweg te Venlo is gelegen maakt deel uit van een gebied met een sterke functiemenging. Door de ontwikkeling van Greenport Venlo in zijn algemeenheid en de ontwikkeling van Klaver 3 in het bijzonder, is resp. wordt de oorspronkelijke agrarische functie aan de oostzijde van de Sevenumseweg vervangen door bedrijvigheid (vooral logistiek, transport en food en agri-business). De agrarische functie blijft in de omgeving van het besluitgebied aanwezig door het aan de overzijde (westzijde) van de Sevenumseweg gelegen glastuinbouwgebied Californië. Daarnaast bevinden zich aan weersijden van de Sevenumseweg en de Grubbenvorsterweg een veelvoud van functies (zoals burgerwoningen, zorginstelling (maatschappelijk) en agrarisch(-technische) bedrijven. Tenslotte is de Sevenumseweg-Grubbenvorsterweg een belangrijke en drukke weg die de dorpen Sevenum en Grubbenvorst met elkaar verbindt.

Gelet op deze functiemenging kan niet gesteld worden dat het besluitgebied e.o. te kwalificeren is als een rustige woonwijk of een rustig buitengebied. Het besluitgebied e.o. is een gemengd gebied.

Het beoogde 20 kV-transportverdeelstation is te kwalificeren als een *elektriciteitsdistributiebedrijf met transformatorvermogen tussen 10 – 100 MVA (SBI-code 35-C2)*. Dit is een milieucategorie 3.1-inrichting met een (gecorrigeerde) aan te houden (richt)afstand tot woningen van 30 meter. De belangrijkste potentiële hinderfactor in verband met deze afstand is 'geluid'.

De richtafstand van 30 meter tot woningen wordt ruimschoots gehaald. De dichtstbijzijnde woningen (Sevenumseweg 41 en Grubbenvorsterweg 72) liggen op ruim 50 meter afstand van het beoogde transportverdeelstation.

4.2 Ecologie

4.2.1 Gebiedsbescherming

Het besluitgebied is onderdeel van het bedrijventerrein Greenport Venlo-Klaver 3. Het besluitgebied heeft geen specifieke ecologische waarde; het maakt geen onderdeel uit van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en Natura 2000-gebieden zoals Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Het besluitgebied omvat geen landschapselementen of bomen met een beschermde status.

4.2.2 Soortenbescherming

Op de site van de Provincie Limburg (www.natuurgegevensprovincielimburg.nl) zijn de actuele natuurgegevens (flora en avifauna) van de provincie Limburg ontsloten. Uit deze gegevens blijkt dat op de locatie geen rode lijst soorten of aandachtsoorten voorkomen.

Gezien het huidige agrarische gebruik van de locatie is het de verwachting dat er alleen algemene soorten planten en dieren aanwezig zijn. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Limburg een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud. Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden, zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen.

In het gebied kunnen vleermuizen aanwezig zijn. Het betreft dan alleen vleermuizen die hier kunnen foerageren. Verder kunnen algemene soorten zoals een veldmuis, mol, konijn en egel van de tuin gebruik blijven maken. Gezien het gebruik van het gebied en het ontbreken van geschikte wateren is dit gebied niet geschikt voor amfibieën of reptielen.

Vanwege de kleinschaligheid van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling (zowel qua oppervlaktebeslag (80 m²) als qua ruimtelijke effecten) en gelet op het ontbreken van beschermde soorten planten en broedvogels binnen het besluitgebied, wordt er redelijkerwijs geen verstoring van beschermde dier- of plantensoorten verwacht. Hierbij komt dat de algemene zorgplicht uit artikel 1.11 Wnb blijft gelden. Deze houdt in dat een initiatiefnemer bij al zijn handelen altijd moet zorgdragen dat nadelige gevolgen voor dieren en planten zoveel mogelijk moeten worden voorkomen.

4.3 Overige milieu-planologische aspecten

Gelet op de aard, omvang en ruimtelijke effecten van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling zijn er geen verdere milieu-planologische aspecten aan de orde. Het transportverdeelstation is geen woning of anderszins een geluid-of geurgevoelig object dan wel een (beperkt) kwetsbaar object. Hierdoor is een toetsing van het project aan de Wet geluidhinder, de Wet geurhinder en veehouderij en externe veiligheidsregelgeving zoals het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het transportverdeelstation is verder geen bodemgevoelige functie. Er verblijven nooit medewerkers meer dan 2 uur per dag in dit gebouw. Gemiddeld zal 1x per maand een medewerking komen controleren.

De verkeersaantrekkende werking van het project is met gemiddeld 2-4 verkeersbewegingen /maand zodanig kleinschalig dat er geen sprake is van het in betekende mate bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het besluitgebied is gelegen in een gebied dat in het kader van zowel het archeologisch onderzoek als het onderzoek naar niet gesprongen explosieven/conventionele explosieven (NGE/CE) - in verband met het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Trade Port Noord' - is gekwalificeerd als niet behoudenswaardig resp. veilig en is vrijgegeven voor ontwikkelingen.

Hemelwater dat op het platte dak van het transportverdeelstation valt zal via de regelpijpen direct in het omringende gebied worden geborgen en infiltreren. De doorlaatfactor (K-waarde) van het besluitgebied wordt - op basis van de bodemdoorlatendheidskaart van het Waterschap Limburg- geschat tussen 0,45 m¹-0,75 m¹/etmaal. De onderhavige gronden zijn derhalve te kwalificeren als "**vrij goed doorlatend**" en geschikt voor berging en infiltratie van kleinere hoeveelheden hemelwater, zoals in de onderhavige situatie aan de orde is.

HOOFDSTUK 5 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID EN KOSTENVERHAAL

De realisatie van het project geschiedt voor rekening van de initiatiefnemer. De gemeentelijke financiën zijn hierbij niet in het geding. De gronden zijn eigendom van de initiatiefnemer. De eigenaar blijft verantwoordelijk voor beheer en onderhoud; de gemeente heeft geen onderhoudsverplichtingen.

Wordt door toepassing van een ruimtelijke afwijking een bouwplan mogelijk gemaakt, dan dient in beginsel tegelijk met het ruimtelijk besluit een exploitatieplan te worden vastgesteld. Doel van een exploitatieplan is om exploitatiekosten te verhalen op de ontwikkelaar/ initiatiefnemer van het bouwplan. In dit geval is er sprake van een uitzondering op de beginselplicht om een exploitatieplan vast te stellen. Het betreft hier een bouwplan dat in relatie met de grondexploitatieregels door de wetgever is aangewezen als zogenaamd "kruimelgeval" op grond van artikel 6.2.1a Besluit ruimtelijke ordening aanhef en onder b; er zijn geen verhaalbare kosten. In dit geval heeft het ontwikkelbedrijf Greenport Venlo als grondeigenaar bij de verkoop van het betreffende perceel op basis van afspraken met initiatiefnemer de ontsluitingskosten verzekerd. Er resteren daarom geen kosten voor de gemeente. Dit kruimelgeval is uitgezonderd van de plicht om een exploitatieplan vast te stellen.

Met de initiatiefnemer is verder een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten waarin planschade wordt afgewenteld op de initiatiefnemer. De economische uitvoerbaarheid is niet in het geding.

HOOFDSTUK 6 SYSTEMATIEK EN VERBEELDING

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan (artikel 2.1 lid 1 onder c Wabo) heeft als doel het planologisch-juridisch kader te geven voor de realisatie van het beschreven project. Een dergelijke omgevingsvergunning bevat de volgende onderdelen:

- ruimtelijke onderbouwing;
- een digitale geometrische plaatsbepaling van het werkingsgebied;
- eventueel regels en beperkingen (niet verplicht).

HOOFDSTUK 7 PROCEDURE

7.1 Procedure artikel 3.10 e.v. Wabo

Voor de aanvraag en verlening van een omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing stelt artikel 3.10 van de Wabo dat de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing is. Voor de uitgebreide procedure geldt afdeling 3.4 van de AwB.

Dit houdt in dat het ontwerpbesluit conform afdeling 3.4 Awb gedurende 6 weken ter inzage gelegd wordt. Hierbij is er de mogelijkheid van zienswijzen voor een ieder (art. 3.12 lid 5 Wabo). Alleen belanghebbenden kunnen bezwaar maken en in beroep gaan. De Wabo voegt hier aan toe dat het ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit op grond van de Wabo of het Besluit omgevingsrecht in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties wordt gestuurd.

In gevallen waarin een ander bestuursorgaan dan B&W bevoegd gezag is, ligt het ontwerpbesluit tevens ter inzage in de gemeente waar het betrokken project in hoofdzaak zal worden uitgevoerd.

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 kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit worden in de Staatscourant geplaatst (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 1 Besluit omgevingsrecht (Bor)). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan op www.ruimtelijkeplannen.nl (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012).