



Ruimtelijke onderbouwing

‘Reconstructie Grubbenvorsterweg te Venlo’

Gemeente Venlo



Colofon

Ruimtelijke onderbouwing: Reconstructie Grubbenvorsterweg te Venlo

Rapportnummer: 2022.1961

Status: Definitief

Datum: 2 augustus 2022

Projectlocatie

Grubbenvorsterweg

5928 NX Venlo

Opdrachtnemer

Reland

Bezoekadres:

Burg. Verdijkplein 1

5835 AR Beugen

Correspondentieadres:

Postbus 186

5830 AD Boxmeer

www.reland.nl

Projectleiding

Reland

Telefoonnummer

085 043 1949

Email

info@reland.nl

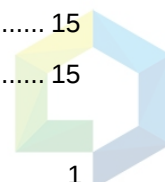
© augustus 2022 Reland

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd door middel van druk, fotokopie, microfilm, geluidsband, elektronisch of op welke andere wijze dan ook, en evenmin in een geautomatiseerd gegevensbestand worden opgeslagen, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Reland. Aan de inhoud van dit rapport kunnen geen rechten worden ontleend. Reland verwerpt elke aansprakelijkheid voor een ander gebruik van deze tekst dan voor de situatie waarvoor deze wordt uitgebracht. De informatie in deze tekst is onder voorbehoud en kan worden veranderd zonder voorafgaande kennisgeving.



Inhoud

HOOFDSTUK 1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Leeswijzer	3
HOOFDSTUK 2 Gebieds- en projectprofiel.....	4
2.1 Huidige situatie	4
2.2 Beoogde situatie	4
HOOFDSTUK 3 Beleidskader	5
3.1 Inleiding	5
3.2 Rijksbeleid	5
3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI).....	5
3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	5
3.2.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	6
3.2.4 Ladder voor duurzame ontwikkeling.....	6
3.3 Provinciaal beleid.....	7
3.3.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg	7
3.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014	7
3.4 Gemeentelijk beleid	8
3.4.1 Strategische Visie Venlo 2040.....	8
3.4.2 Ruimtelijke Structuurvisie Venlo	8
3.4.3 Trendsportal, mobiliteitsvisie	9
3.4.4 Bestemmingsplan ‘Venlo Trade Port’	10
HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten	11
4.1 Inleiding	11
4.2 M.e.r.-plicht	11
4.3 Bodem	11
4.4 Luchtkwaliteit	11
4.5 Geluid	12
4.6 Externe veiligheid	13
4.7 Bedrijven en milieuzonering	14
4.8 Verkeer en parkeren	15
4.8.1 Mobiliteit.....	15
4.8.2 Parkeren	15
4.9 Natuur	15
4.9.1 Gebiedsbescherming.....	15



4.9.2	Soortenbescherming	16
4.10	Water	17
4.10.1	Beleidskader	17
4.10.2	Kenmerken huidige watersysteem	18
4.10.3	Afkoppel beslisboom.....	18
4.11	Archeologie.....	18
4.12	Landschap en cultuurhistorie.....	20
HOOFDSTUK 5 Economische uitvoerbaarheid		21
HOOFDSTUK 6 Afweging belangen		22
HOOFDSTUK 7 Procedure		23
7.1	De uitgebreide afwijkingsprocedure	23
7.2	Beroep en hoger beroep.....	23

BIJLAGEN

Bijlage I	- Aeries-berekening
Bijlage II	- Quicksan flora en fauna
Bijlage III	- Bomen Effect Analyse
Bijlage IV	- Archeologisch onderzoek



HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Grubbenvorsterweg te Venlo ontsluit een aantal grote bedrijven en vormt onder andere dé fietsverbinding tussen Blerick en Grubbenvorst. De afgelopen jaren is het vrachtverkeer over deze weg flink toegenomen, waardoor de veiligheid voor fietsers in het geding is gekomen. Dit is geen gewenste situatie en het vrachtverkeer zal naar verwachting steeds verder toenemen als gevolg van de havenontwikkeling en de toenemende bedrijvigheid aan de Grubbenvorsterweg. Daarom vindt een reconstructie plaats van de Grubbenvorsterweg waarbij fietsers van andere weggebruikers worden gescheiden ten behoeve van de veiligheid van de weggebruikers.

Voor het besluitgebied is het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' zoals vastgesteld op 25 september 2013 geldend. Conform dit bestemmingsplan ligt het besluitgebied grotendeels binnen de bestemming 'Verkeer', waarbinnen de beoogde ontwikkeling rechtstreeks is toegestaan. Echter valt een deel van het besluitgebied binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Agrarisch' waarbinnen de werkzaamheden ten behoeve van de reconstructie niet rechtstreeks zijn toegestaan.

De gemeente Venlo kan medewerking verlenen aan de ontwikkeling door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Op basis hiervan kan de uitgebreide afwijkingsprocedure worden gevolgd.

In het kader van deze omgevingsvergunningsaanvraag dient te worden aangetoond dat het initiatief een goede ruimtelijke ordening niet in de weg staat. In onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt hier nader op ingegaan.

1.2 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing bestaat uit zeven hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beeld geschetst van de planlocatie in de huidige en toekomstige situatie. In hoofdstuk 3 wordt de gewenste ontwikkeling getoetst aan het vigerende beleid en in hoofdstuk 4 wordt getoetst of op het gebied van verschillende omgevingsaspecten kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ontwikkeling. In hoofdstuk 5 wordt de economische uitvoerbaarheid van de ontwikkeling getoetst. Ten slotte betreft hoofdstuk 6 een beschrijving van de integrale afweging en hoofdstuk 7 geeft een beschrijving van de procedure.

HOOFDSTUK 2 Gebieds- en projectprofiel

2.1 Huidige situatie

Het besluitgebied betreft (een deel van) het wegtraject aan de Grubbenvorsterweg te Venlo. Deze weg ligt binnen het bedrijventerrein Venlo Trade Port. Het besluitgebied omvat de delen van het wegtraject waar de beoogde ontwikkeling niet rechtstreeks is toegestaan conform het bestemmingsplan (figuur 1).



Figuur 1 Luchtfoto met besluitgebied rood omkaderd

2.2 Beoogde situatie

Het voornemen is om een deel van de Grubbenvorsterweg te reconstrueren. De huidige Grubbenvorsterweg zoals aanwezig in de huidige situatie wordt verwijderd en ter plaatse hiervan wordt een twee-richtingen fietspad aangelegd. Waar het fietspad en de weg in de huidige situatie naast elkaar aanwezig zijn, zullen deze in de beoogde situatie van elkaar worden gescheiden.

Ten behoeve van de reconstructie zijn situatietekeningen opgesteld. Deze tekeningen zijn bijgevoegd bij de formele vergunningaanvraag.



HOOFDSTUK 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt onderhavige ontwikkeling getoetst aan het relevante algemene Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en de wet- en regelgeving. Het sectorale beleid is in hoofdstuk 5 per aspect beschreven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan grote opgaven waardoor Nederland de komende 30 jaar verandert. Nederland staat voor een aantal urgente maatschappelijke opgaven, die zowel lokaal als regionaal, nationaal en internationaal spelen. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Nederland heeft een lange traditie van aanpassen. Deze opgaven worden benut om vooruit te komen en tegelijkertijd het mooie van Nederland te behouden voor de toekomstige generaties. De NOVI biedt perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om Nederland samen mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Met inachtneming van maatschappelijke waarden en inhoudelijke normen voor bijvoorbeeld gezondheid, veiligheid en milieu. In dat samenspel van normen, waarden en collectieve ambities, stuurt de NOVI op samenwerking tussen alle betrokken partijen.

Bij kleinschalige ontwikkelingen op lokaal niveau dient rekening gehouden te worden met een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Wanneer aan deze voorwaarden wordt voldaan is een kleinschalig initiatief passend binnen de nationale omgevingsvisie NOVI. Uit hoofdstuk 5 blijkt dat de genoemde milieuaspecten geen belemmering vormen voor het planvoornemen. Daarnaast draagt de reconstructie van de weg bij aan de veiligheid van weggebruikers en is daarmee van maatschappelijk belang. Er bestaan vanuit de Nationale omgevingsvisie NOVI geen belemmeringen voor het initiatief.

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze structuurvisie wordt een samenhangende visie gegeven op het Nederlands Rijk tot 2040. Kernwoorden in het SVIR zijn concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.

De belangrijkste verandering is het terugtreden van de Rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Lagere overheden, waaronder provincies en gemeenten krijgen een grotere rol volgens het principe 'decentraal, tenzij...'. De gebruiker moet weer centraal komen te staan. Het Rijksbeleid richt zich daarom op het vereenvoudigen van de regelgeving en heeft dertien Rijksbelangen benoemd waar het Rijk de verantwoordelijkheid houdt. Het Rijk verwacht dat medeoverheden zich eveneens



inzetten voor meer eenvoud en integratie op het gebied van ruimtelijke regelgeving. Hierdoor zal de bestuurlijke druk afnemen en ontstaat ruimte voor regionaal maatwerk. De verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies. Het Rijk versterkt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit.

In de structuurvisie geeft de rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 en de manier waarop zij hiermee om zal gaan. Hierbij staat kwaliteit voor kwantiteit centraal. In de structuurvisie maakt het rijk helder welke nationale belangen zij heeft in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid en welke instrumenten voor deze belangen door de rijksoverheid worden ingezet:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur.
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.

De reconstructie van het wegtraject heeft geen negatieve milieueffecten tot gevolg (zie tevens hoofdstuk 4). Daarnaast wordt bijgedragen aan de veiligheid op dit wegtraject wat een van de kernwoorden is in de structuurvisie. De reconstructie heeft betrekking op een deel van de Grubbenvorsterweg met een lengte van circa 550 meter, waardoor de ontwikkeling van kleinschalige aard is en daarmee niet van nationaal belang. Er kan worden gesteld dat de SVIR geen belemmering vormt voor onderhavige ontwikkeling.

3.2.3 [Besluit algemene regels ruimtelijke ordening](#)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

In dit geval wordt geen gebruik gemaakt van kaderstellende uitspraken ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen waarbij Nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op dit initiatief.

3.2.4 [Ladder voor duurzame ontwikkeling](#)

De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. Deze systematiek is opgenomen in artikel 3.1.6 Bro.



De Ladder voor duurzame verstedelijking is in principe een uitwerking van Nationaal belang 4, efficiënt gebruik van de ondergrond, oftewel zorgvuldig ruimtegebruik. De Ladder is er voor bedoeld dat zorgvuldig wordt nagedacht over nieuwe ontwikkelingen en de plek van de nieuwe ontwikkeling. Zo gaat bijvoorbeeld inbreiding voor uitbreiding. Voor nieuwe stedelijke functies geldt daarom dat de Ladder doorlopen dient te worden om te bepalen of sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik.

De reconstructie van de Grubbenvorsterweg heeft tot gevolg dat het fietspad en de weg van elkaar worden gescheiden waar deze in de huidige situatie op hetzelfde wegtraject aanwezig zijn. Door het loskoppelen van het fietspad en de rijbaan is meer ruimte benodigd. Echter wordt de ruimte tussen de twee trajecten groen ingericht, waardoor het oppervlakte aan verharding niet dusdanig toeneemt. Gezien de reconstructie grotendeels plaatsvindt ter plaatse van de huidige weg, wordt er niet veel nieuwe ruimte gevraagd, waardoor er kan worden gesproken van zorgvuldig ruimtegebruik. De Ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet relevant voor dit plan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Omgevingsvisie Limburg

Op 1 oktober 2021 is de Provinciale Omgevingsvisie Limburg vastgesteld en vervangt het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014). Deze visie bouwt deels voort op eerder gemaakte beleidskeuzes en op andere onderdelen zijn er nieuwe keuzes gemaakt. In de Omgevingsvisie Limburg wordt de lange termijn visie voor de periode 2021 tot 2030-2050 uitgewerkt en wordt richting gegeven aan toekomstbestendige ontwikkelingen. Hierbij wordt steeds de balans tussen het beschermen én benutten van de fysieke leefomgeving gezocht.

Op het gebied van gezondheid en veiligheid heeft de Provincie een beperkt aantal wettelijke taken en bevoegdheden. Er wordt in ieder geval zorg gedragen voor een verkeersveilige infrastructuur. Alle wegen behorend tot het regionaal verbindend wegennet voldoen in 2045 aan de landelijke basiskennmerken duurzaam en veilig. De provincie streeft op termijn naar zeer weinig tot geen ernstige verkeersslachtoffers.

Om te bepalen welke mobiliteitsmaatregelen de voorkeur verdienen, zijn criteria zoals doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid belangrijk. Een evenwichtige mix van maatregelen is het doel. Het beter benutten van bestaande netwerken verdient daarbij de voorkeur boven het realiseren van nieuwe infrastructuur of het aanpassen ervan. Door de toenemende bedrijvigheid op het bedrijventerrein, zal ook de hoeveelheid verkeer toenemen. Het verkeer zal gebruik maken van de Grubbenvorsterweg en daarmee de bestaande infrastructuur. Echter zal de veiligheid voor fietsers hierdoor in het geding komen, waardoor aanpassing van de infrastructuur van belang is. Nieuwe infrastructuur is daarentegen niet noodzakelijk. De ontwikkeling is niet in strijd met het beleid zoals opgenomen in de Provinciale Omgevingsvisie Limburg.

3.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Op 12 december heeft de provincie Limburg de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Hierin zijn regels opgenomen die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL2014 juridische binding te geven. Uit de kaarten van de Omgevingsverordening blijkt dat het besluitgebied is gelegen binnen de boringsvrije zone Venloschol. Het



besluitgebied is niet gelegen binnen (milieu)beschermingsgebieden of beschermingszones ten behoeve van natuur en landschap.

Het is in dit gebied verboden binnen en buiten inrichtingen beneden 5 meter boven NAP:

- een boorput te maken of te hebben;
- in de grond te roeren;
- een gesloten bodemenergiesysteem te maken of hebben;
- werken op of in de bodem uit te voeren of te doen uitvoeren waarbij ingrepen worden verricht of stoffen worden gebruikt die de beschermende werking van slecht doorlatende bodemlagen kunnen aantasten;
- een aardwarmtesysteem te maken of te hebben.

Aangezien er met onderhavige ontwikkeling niet wordt voorzien in diepe grondboringen, zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de boringsvrije zone Venloschol. Het planvoornemen is niet in strijd met het beleid conform de Omgevingsverordening Limburg.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Strategische Visie Venlo 2040

De Strategische Visie Venlo betreft een visie hoe de gemeente Venlo zich tot 2040 zal moeten ontwikkelen. De manifest zoals opgenomen in de Strategische Visie Venlo 2030 is voor de nieuwe visie hetzelfde gebleven, waarbij vijf thema's het uitgangspunt zijn:

- Stad van actieve mensen;
- Innovatieve en excellente stad;
- Venlo internationaal;
- Centrum van de Euregio: hoofdstad en vitaal hart;
- Veelzijdige stad in het groen.

De geschetste thema's en ambities zijn samengetrokken tot een drietal scenario's waarin duidelijk herkenbare accenten worden gezet. Tijdens het besluitvormingsproces over de strategische visie in de gemeenteraad is een aantal elementen uit deze drie scenario's samengevoegd tot een samengesteld scenario: Venlo Kansenstad. Dit is het scenario waarvoor de gemeenteraad zich raadsbreed heeft uitgesproken. Individuele ontplooiing en participatie, innovatiekracht en een aantrekkelijk woonklimaat zijn de belangrijkste karakteristieken van dit toekomstscenario.

Het gaat in dit geval om de reconstructie van een reeds bestaande weg. Deze functie is reeds aanwezig en dus ook passend binnen de omgeving. De ontwikkeling heeft geen negatief effect op de omgeving, maar draagt juist bij aan de leefbaarheid en veiligheid. Onderhavig planvoornemen is hiermee in overeenstemming met de Strategische Visie Venlo 2040.

3.4.2 Ruimtelijke Structuurvisie Venlo

Op 25 juni 2014 is de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo. Hierin is de hoofdlijn van het ruimtelijk beleid voor de gemeente beschreven. Zo is opgenomen wat er op ruimtelijk gebied wel en niet mogelijk is voor de komende jaren.



In deze structuurvisie zijn de ambities en opgaven voor de gemeente Venlo het uitgangspunt. Nieuwe initiatieven worden in de toekomst nadrukkelijker beoordeeld op het maatschappelijk rendement. Dit rendement wordt bepaald door de mate waarin ontwikkelingen bijdragen aan het bereiken van de ambities van Venlo die zijn vastgelegd in de Strategische Visie.

De ruimtelijke structuurvisie is verdeeld in vijf thema's:

1. Drukke in het ommeland;
2. Ruimte in de stad;
3. Leven aan de Maas;
4. Voorzieningen op maat;
5. Robuuste structuren.

Naast de vijf thema's zijn er drie aandachtspunten welke betrekking hebben op elk ruimtelijk initiatief. Hiermee wordt bedoeld dat een initiatief als kansrijker wordt beschouwd als:

- de uitgangspunten van Cradle to Cradle als vertrekpunt worden gehanteerd;
- de vraag wordt gesteld wat het initiatief met betrekking tot de (Duitse) regiogemeenten kan betekenen;
- het zelf georganiseerd draagvlak geniet.

Het besluitgebied is gelegen binnen de stedelijke contour en binnen een bovenregionaal bedrijventerrein. In de structuurvisie wordt voor het bestaand stedelijk gebied gestreefd naar een maximale benutting van de bestaande beschikbare ruimte. Extensief benutte ruimte kan worden geïntensiveerd, verouderde en verloederde bedrijventerreinen kunnen worden opgewaardeerd, gebieden met een slechte uitstraling kunnen worden gerevitaliseerd en 'rotte plekken' kunnen worden aangepakt. Dit betekent dat nieuw programma zal landen op bestaande bedrijventerreinen.

Met de reconstructie van de Grubbenvorsterweg wordt meer ruimte gevraagd dan welke in de huidige situatie in gebruik is ten behoeve van de infrastructuur. Deze ruimte is nodig om de veiligheid van weggebruikers, en met name fietsers, te vergroten. De opbrengst op het gebied van de veiligheid is groter dan het inleveren van de benodigde ruimte voor de reconstructie van de weg. De voorgenomen reconstructie van de weg past dan ook binnen de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo.

3.4.3

Trendsportal, mobiliteitsvisie

Trendsportal is een initiatief van de acht gemeenten van het Regionale Mobiliteitsoverleg (RMO) Noord-Limburg en staat open voor iedereen die zich, persoonlijk of professioneel, betrokken voelt bij en actief wil bijdragen aan duurzame, veilige en slimme mobiliteit voor morgen.

In het Trendsportal zijn per gemeenten doelen en doelstellingen opgenomen. De doelstellingen zijn onderverdeeld in de volgende thema's:

- Kwaliteit van leven
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Aantrekkelijk mobiliteitssysteem
- Ondersteunen milieu- en energietransitie
- Verbeteren ruimtelijk economische bereikbaarheid



Onderhavige ontwikkeling heeft voornamelijk betrekking op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Eén van de doelstellingen is 'nul ernstige slachtoffers in en door het (weg)verkeer'. Door de toename van het verkeer over de Grubbenvorsterweg kan de veiligheid voor, met name, fietsverkeer in het geding komen. Door de reconstructie van de Grubbenvorsterweg wordt bijgedragen aan de verkeersveiligheid op dit wegtraject. Hiermee sluit de ontwikkeling aan bij de doelen zoals gesteld door de gemeente Venlo.

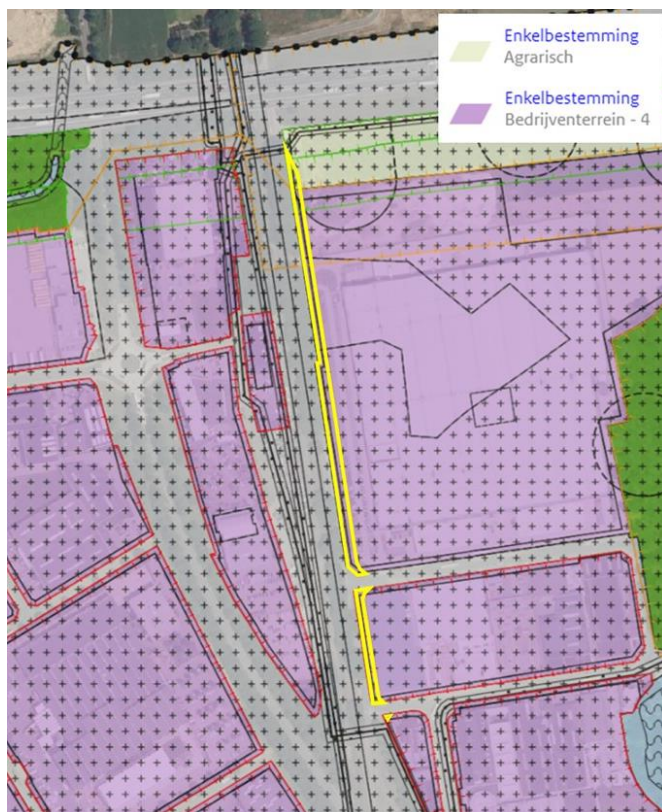
3.4.4

Bestemmingsplan 'Venlo Trade Port'

Voor het besluitgebied is het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' zoals vastgesteld op 25 september 2013 geldend. Conform dit bestemmingsplan ligt het wegtraject aan de Grubbenvorsterweg binnen de enkelbestemmingen 'Verkeer', 'Bedrijventerrein – 4' en 'Agrarisch'. Naast de enkel bestemmingen zijn enkele aanduidingen van toepassing.

Wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie zijn rechtstreeks toegestaan binnen de verkeersbestemming. Binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein – 4' en 'Agrarisch' zijn (ontsluitings-)wegen, paden en verhardingen toegestaan, maar is de hoofdfunctie echter gericht op het uitoefenen van (agrarisch) bedrijfsmatige activiteiten en agrarisch grondgebruik. Daarom is onderhavige ontwikkeling niet rechtstreeks toegestaan conform het bestemmingsplan.

De gemeente Venlo kan medewerking verlenen aan de ontwikkeling door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan conform artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3^o Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Op basis hiervan kan de uitgebreide afwijkingsprocedure worden gevolgd.



Figuur 2 Geldend bestemmingsplan met besluitgebied geel

HOOFDSTUK 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de relevante milieuaspecten en bekeken in hoeverre er sprake is van belemmeringen voor de voortgang van het plan.

4.2 M.e.r.-plicht

Een ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot een m.e.r.(beoordelings)-plicht. Om te bepalen of een m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk is, dient bepaald te worden of de ontwikkeling voorkomt in lijst C of lijst D van het Besluit, of de drempelwaarden worden overschreden, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn. In het besluitgebied worden nieuwe woningen toegevoegd. Het realiseren daarvan komt zowel niet voor in bijlage C als bijlage D van het besluit m.e.r..

In het kader van het Besluit m.e.r. is het van belang om te bepalen of er met de ontwikkeling sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Dit hangt onder andere af van de omstandigheden van de ontwikkeling, waaronder de aard en omvang.

In dit geval is sprake van het verleggen/reconstrueren van een bestaande weg, waardoor het oppervlakte aan verharding niet in grote mate wijzigt. De reconstructie heeft geen grote impact op de omgeving gezien het (slechts) gaat om circa 550 meter van het traject welke wordt verlegd. Aan de hand van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat er met onderhavig voornemen geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject. Er is dus geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht en hoeft geen m.e.r.-procedure te worden doorlopen.

4.3 Bodem

In het kader van de Wro dient te worden aangegeven of de bodemkwaliteit geschikt is om een nieuwe functie te realiseren en hoe eventueel bodemverontreiniging kan worden voorkomen. De mate waarin beoordeling van de bodemkwaliteit aan de orde is, is met name afhankelijk van aard en omvang van de functiewijziging. Beoordeling van dit aspect kan achterwege blijven in een aantal situaties. Bij het wijzigen van het gebruik van een bebouwd perceel, waarbij de nieuwe gebruiksvormen een voor de beoordeling van het aspect bodemkwaliteit minder kritisch gebruik kennen, is beoordeling van dit aspect niet aan de orde.

In dit geval is er in de beoogde situatie geen sprake van een gevoeliger gebruik dan in de huidige situatie het geval is. In het kader van onderhavige planologische afwijking is dan ook geen nader bodemonderzoek aan de orde.

4.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een plan leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een plan draagt ‘niet in betekende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een plan past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Met onderhavige ontwikkeling worden geen (nieuwe) gevoelige objecten gerealiseerd welke dienen te worden getoetst op het gebied van de luchtkwaliteit. De (verwachte) toename van het aantal voertuigbewegingen kan een effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Daarom dient te worden getoetst of de toename van het aantal voertuigbewegingen een significant negatief effect heeft op de luchtkwaliteit.

Om te bepalen of de toename een onevenredige invloed heeft op de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van de NIBM-tool. Indien sprake is van een bijdrage welke niet in betekende mate is, is nader onderzoek naar de luchtkwaliteit niet noodzakelijk.

Uit gegevens blijkt dat het aantal voertuigbewegingen over de Grubbenvorsterweg met 67 bewegingen per etmaal zal toenemen. Deze toename bestaat vrijwel geheel uit vrachtverkeer. Daarom is in de NIBM-tool uitgegaan dat alle voertuigbewegingen bestaan uit vrachtverkeer (worstcasescenario).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		67
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,45
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 3 NIBM-tool extra verkeer

Uit de NIBM-tool (figuur 3) blijkt dat een verwachte toename ‘niet in betekende mate’ is. De ontwikkeling heeft dan ook geen significant negatief effect op de luchtkwaliteit. Een nader onderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

4.5

Geluid

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van een geluidgevoelig object, dient te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In deze wet wordt aangegeven hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer, industrie en spoorwegen.

Binnen het besluitgebied zijn geen geluidgevoelige objecten aanwezig en worden er tevens geen nieuwe geluidgevoelige objecten gerealiseerd.



Een ontwikkeling kan zorgen voor een toename van het aantal voertuigbewegingen. Extra voertuigbewegingen als gevolg van een ontwikkeling kunnen leiden tot een hogere geluidsbelasting op de omgeving afkomstig. In dit geval zijn er in de omgeving geen geluidgevoelige objecten aanwezig waardoor een toename van het aantal voertuigbewegingen op het gebied van geluid geen significant negatieve effecten heeft ten aanzien van geluidgevoelige objecten. Een nader akoestisch onderzoek is hierdoor niet aan de orde.

4.6

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen als gevolg van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven, transportroutes (wegen, spoorwegen en waterwegen) en buisleidingen. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten. De belangrijkste besluiten zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} contour (welke als wettelijke harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer). Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het besluitgebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of

moeten komen. De veiligheidsregio moet om advies worden gevraagd. In de 'Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico' zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht.

Wanneer verantwoorden?

Bron	Wanneer groepsrisicoverantwoording?
Inrichtingen (Bevi)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied ruimtelijk besluit wordt genomen.
Buisleidingen (Bevb)	Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen ¹ .
Spoor-, Rijks- en waterwegen (Bevt)	Wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde.

In artikel 7 van het Bevt is opgenomen dat bij het toevoegen van nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten een verantwoording van het groepsrisico dient plaats te vinden. Indien de verantwoordingsplicht niet juist is uitgewerkt terwijl dit wel verplicht is, kan dit tot vernietiging van het ruimtelijk besluit door de Raad van State leiden. Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico' dat overblijft nadat benodigde veiligheidverhogende maatregelen genomen zijn.

Overige wet- en regelgeving

Tot slot wordt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening' (art. 3.1. Wro) ook getoetst aan eventueel van toepassing zijnde veiligheidsafstanden uit bijvoorbeeld het Activiteitenbesluit, effectafstanden uit de 'Circulaire effectafstanden LPG-tankstations' enzovoort.

Toetsing

Op het gebied van Externe veiligheid vinden er geen wijzigingen plaats ten opzichte van de huidige situatie. Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats over de Grubbenvorsterweg, waardoor dit aspect geen belemmering vormt voor de reconstructie van het traject.

4.7

Bedrijven en milieuzonering

Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. In deze publicatie zijn bedrijven ingedeeld in milieucategorieën. Per bedrijfstype is indicatief aangegeven wat de afstand tot een gevoelige functie dient te zijn. De aan te houden afstanden hebben betrekking op stof, geluid, gevaar en geur.

¹ Bij buisleidingen kan volstaan worden met een beperkte verantwoording wanneer:

1. Het groepsrisico lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde of;
2. De toename minder is dan 0,1 keer oriëntatiewaarde of;
3. Personen zich buiten de 100% letaliteitgrens bevinden.

Bij een beperkte verantwoording hoeven alleen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid beschouwd te worden.



Met onderhavige ontwikkeling worden geen milieubelastende bedrijven/inrichtingen of milieugevoelige objecten gerealiseerd. Ten aanzien van onderhavige ontwikkeling is toetsing aan de richtafstanden zoals opgenomen in de VNG-publicatie dan ook niet aan de orde. Dit aspect vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

4.8 Verkeer en parkeren

Het toevoegen of veranderen van een functie heeft in veel gevallen een effect op het aantal verkeersbewegingen. Het is daarom van belang om te kijken welke veranderingen er optreden en of dit een effect heeft op het wegverkeer en het parkeren.

4.8.1 Mobiliteit

De aanleiding van het reconstrueren van de Grubbenvorsterweg is de toename van het aantal voertuigbewegingen en de veiligheid voor andere weggebruikers (fietsers) welke in het geding komt. Het aantal voertuigbewegingen zal in de beoogde situatie toenemen met 67 vrachttransporten. Op het gebied van mobiliteit wordt het wegtraject dusdanig aangepast dat deze zowel het toenemende verkeer aan kan en de veiligheid voor weggebruikers wordt verhoogd.

In de vergunningaanvraag is nader ingegaan op de reconstructie van het wegtraject en middels tekeningen in beeld gebracht.

4.8.2 Parkeren

In dit geval is geen sprake van een functie waarvoor dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Dit aspect vormt dan ook geen belemmering.

4.9 Natuur

4.9.1 Gebiedsbescherming

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming het geldend wettelijk kader wanneer het gaat om natuurbescherming. Deze wet heeft drie wetten vervangen, namelijk de Natuurbeschermingswet 1998, Boswet en de Flora-en faunawet. De Wet natuurbescherming heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogel- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijkerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart te worden gebracht en te worden beoordeeld. Wanneer deze mogelijk een negatief effect hebben op beschermde natuur in een Natura 2000-gebied geldt een vergunningsplicht.

Aerius-berekening

Een toename van het aantal voertuigbewegingen kan, op het gebied van stikstof, een significant negatief effect hebben op omliggende natuurgebieden. Door middel van een Aerius-berekening is berekend of de ontwikkeling al dan niet een belemmering vormt in het kader van het aspect gebiedsbescherming. Uitkomsten tot 0,00 mol per ha/jaar zijn de basis om te kunnen concluderen dat het plan niet vergunningsplichtig is voor de Wet natuurbescherming (Wnb), wat betreft het onderdeel stikstof.

Het aantal voertuigbewegingen over het wegtraject zal in de beoogde situatie toenemen met 67 bewegingen per etmaal. Deze bewegingen betreffen vrachttransporten (zwaar



verkeer). Uit de Aeries-berekening (zie bijlage) blijkt dat de toename van het aantal voertuigbewegingen geen uitkomsten hoger dan 0,00 mol/ha/jr. tot gevolg heeft. De ontwikkeling heeft daarmee geen onevenredig significant effect op het gebied van stikstof. Dit aspect vormt geen belemmering.

4.9.2

Soortenbescherming

Naast gebiedsbescherming is tevens de specifieke soortenbescherming geëvalueerd en gemonitord. Op basis daarvan is de soortbescherming voor sommige soorten gewijzigd. Sommige soorten worden daardoor beter beschermd, andere soorten komen in een lager beschermingsregime of worden nieuw toegevoegd.

De algemene zorgplicht blijft bestaan voor alle inheemse flora-en fauna. (Nieuwe) ontwikkelingen kunnen namelijk negatieve gevolgen hebben voor beschermde flora-en faunasoorten. Bij negatieve effecten van ontwikkelingen kan onder andere gedacht worden aan: optische verstoring door het toevoegen van bebouwing, verlies van oppervlakte, verdroging of vernatting, vermesting en verzuring, verstoring door licht, geluid, trilling en dergelijke. Bij ruimtelijke planvorming is daarom een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming en instandhouding van planten-en diersoorten die in het wild voorkomen. Daarnaast dienen alle in het wild levende planten en dieren in principe met rust te worden gelaten. Eventuele schade aan in het wild levende planten en dieren dient beperkt te worden middels het nemen van mitigerende maatregelen. Als mitigatie niet voldoende is om schade te voorkomen is het verplicht de resterende schade te compenseren.

Quickscan flora en fauna

Om te bepalen of de ontwikkeling een negatief effect heeft op (mogelijk) aanwezige flora en fauna is een quickscan uitgevoerd. Hieronder zijn de belangrijkste conclusies uit de quickscan weergegeven. Het volledige onderzoek is bijgevoegd als separate bijlage.

Uit de quickscan blijkt dat het voornemen en de daarbij behorende werkzaamheden naar verwachting geen negatief effect hebben op de staat van instandhouding van beschermde soorten. Binnen het besluitgebied zijn geen (verblijfplaatsen van) strikt beschermde soorten aangetroffen welke die door de werkzaamheden (zouden kunnen) worden beïnvloed. Wel is het advies om de bomen na 15 juli (einde broedseizoen) te kappen.

Uit de effectenbeschrijving blijkt dat er geen onevenredige directe of indirecte gevolgen zijn van de voorgenomen activiteiten op de voortplanting en instandhouding van beschermde dier- en/of plantsoorten. Voor aanvang van de werkzaamheden dient derhalve geen aanvullend onderzoek plaats te vinden. Een ontheffing met betrekking tot aantasting van beschermde soorten is niet nodig.

Bomen Effect Analyse

Door middel van een Bomen Effect Analyse is in beeld gebracht welke bomen worden gekapt ten behoeve van de ontwikkeling. Met de analyse zijn de (mogelijke) effecten op de te behouden bomen inzichtelijk gemaakt. Daarnaast heeft analyse betrekking op

onder andere de boomsoort, stamdiameter en plantmaat. Het volledige rapport is bijgevoegd als separate bijlage.

In de analyse zijn een aantal randvoorwaarden opgenomen waarmee rekening dient te worden gehouden bij de uitvoering van de werkzaamheden. Dit ter voorkoming van schade aan de bomen of het wortelgestel. Zo is het van belang om aandacht te besteden aan de situering van het kabeltracé dan wel de ruimte die het kabeltracé in beslag neemt. Daarnaast is het advies om de bomen met een toekomstverwachting van minder dan 10 jaar te vervangen. Zo kan men tijdens de werkzaamheden rekening houden met de aanleg van groeiplaatsen en investeren in duurzaam te behouden bomen.

4.10 Water

Water verdient een belangrijke plek in de ruimtelijke planvorming. In het verleden werd het water voornamelijk gevormd en waterlopen veranderd naar de wensen van inrichter en gebruikers. De laatste jaren blijkt steeds meer dat dit kan leiden tot waterproblematiek. Hierbij kan worden gedacht aan verdrogingsverschijnselen, maar ook aan zeespiegelstijging, hogere afvoeren van rivieren en hevigere weersveranderingen. Bij locatiekeuze, de (her)inrichting en het beheer van nieuwe ruimtelijke functies moeten de relevante waterhuishoudkundige aspecten worden meegenomen.

4.10.1 Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Waterbeheerplan 2016 –2021 van de waterschappen Peel en Maasvallei en Roer en Overmaas, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014), het Provinciaal Waterplan, het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening.

De bekende driertrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

De opgave in het POL2014 inzake het regionale water is het komen tot robuuste en natuurlijk functionerende en veerkrachtige watersystemen. Dit om risico's tot wateroverlast en watertekort verminderen en ook bij klimaatverandering beheersbaar en maatschappelijk acceptabel te blijven. Er dient te worden voldaan aan de regionale normering voor wateroverlast. Daarnaast is het ontwikkelen van regionale, gebiedsgerichte adaptiestrategieën en het treffen van effectieve maatregelen de opgave voor het omgaan met huidige en toekomstige watertekorten. Een belangrijke voorwaarde hierbij is de beschikbaarheid van voldoende water en de juiste kwaliteit. Op deze manier zijn problemen op het gebied van watertekort in tijden van schaarste beheersbaar en maatschappelijk acceptabel.

Een van de doelen van de provincie is om wateroverlast en watertekorten in het regionale watersysteem te beperken door meer ruimte voor water beschikbaar te stellen, de sponswerking te versterken en te anticiperen op de gevolgen van de klimaatverandering.



Binnen de waterbeheersplannen van Limburg is integraal waterbeheer een belangrijk begrip. Hierbij spelen verdroging en waterkwaliteit een belangrijke rol in het beleidsproces. Ter invulling van ecologische functies stelt het waterschap onder andere dat ter voorkoming van verdroging, grondwaterstanden (waar mogelijk) moeten worden verhoogd door peilbeheer. Tevens dient het rioleringsbeheer door gemeenten op en aan de aan watergangen en -plassen toegekende functies te worden afgestemd. Naast deze ecologische functies dienen er ook mensgerichte hoofd- en nevenfuncties ten behoeve van industrie of drinkwater te worden ingepast.

4.10.2 Kenmerken huidige watersysteem

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het besluitgebied en de omgeving, kunnen beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten water die in het gebied aanwezig zijn. De belangrijkste zijn: grondwater, oppervlaktewater, afvalwater en hemelwater.

In de beoogde situatie wordt bestaande verharding verwijderd en wordt nieuwe verharding aangelegd. Het bestaande wegprofiel wordt versmald tot een twee-richtingen fietspad en de op- en afritten van de Venrayseweg komen te vervallen. De verharding ter plaatse van het te versmallen fietspad en de te verwijderen op- en afritten wordt dan ook verwijderd. Per saldo zal het oppervlakte in de beoogde situatie met 1.005 m² afnemen.

4.10.3 Afkoppel beslisboom

De afkoppel-beslisboom van de gemeente Venlo is bedoeld als stappenplan om te bepalen welke eisen er gelden voor de omgang met hemelwater. Om te bepalen of er dient te worden voorzien in een bergings- of infiltratievoorziening en hoe groot de capaciteit moet zijn, is de afkoppel beslisboom doorlopen.

De ontwikkeling heeft geen toename van het oppervlakte aan verharding tot gevolg, maar in dit geval is er zelfs sprake van een afname van het oppervlakte aan verharding. Ten aanzien van de verharding wordt op verschillende manieren voorzien in de afvoer van hemelwater.

Vanaf Grubbenvorst/A67 tot de Jachthavenweg/bushaltes wordt hemelwater afgevoerd via het nieuwe infiltratieriool. Vanaf de Jachthavenweg/bushaltes tot de Parlevinkerweg wordt hemelwater geïnfiltreerd in de bermen langs de weg. Ter plaatse van de aansluiting op de Parlevinkerweg wordt het hemelwater, zoals in de huidige situatie reeds het geval is, op het bestaande riool geloosd.

4.11 Archeologie

De Erfgoedwet is per 1 juli 2016 ingegaan. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. In een ruimtelijk plan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Conform het bestemmingsplan heeft het besluitgebied deels de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - archeologie - hoge- tot middelhoge waarde'. Dit betekent onder andere dat ingrepen zoals het veranderen van het huidige maaiveldniveau of het uitvoeren van grondbewerkingen dieper dan 40 cm dan het huidige maaiveld niet zonder een omgevingsvergunning zijn toegestaan.

Met onderhavige ontwikkeling worden de genoemde ondergrenzen (weliswaar minimaal) overschreden, waardoor een archeologisch onderzoek is uitgevoerd. Het onderzoek is tevens beoordeeld door het bevoegd gezag, waarna een selectiebesluit is genomen. Hieronder zijn de belangrijkste bevindingen en conclusies uit het onderzoek en de beoordeling weergegeven. Het volledige onderzoeksrapport met beoordeling en selectiebesluit is bijgevoegd als separate bijlage.

De gezette boringen binnen het onderzoeksgebied bestaan volledig uit Maas afzettingen, welke tot de formatie van Beegden horen. In het hele besluitgebied heeft bodemvorming in de vorm van verbruining plaatsgevonden, waardoor er een Bw horizont is gevormd. Dat heeft tot gevolg dat archeologische sporen moeilijk zijn waar te nemen. Vondstconcentraties zullen ondanks de verbruining niet aangetast zijn, maar zijn lastig op te sporen met behulp van boringen. Het verwachte archeologische niveau in het besluitgebied wordt gevormd door de top van de Maasterras sedimenten en de eventuele rivierduintjes. Omdat dit natuurlijke landschap grotendeels intact is, is er nog steeds sprake van een hoog archeologische risico.

In veel boorstaten tot bijna boven in het profiel komen plantenresten voor. Deze plantenresten komen door overstromingsafzettingen van de Maas, maar wijzen ook op natte landschappelijke omstandigheden binnen het besluitgebied in het verleden. Het veelvuldig voorkomen in de boorstaten van aanduidingen als leem, klei, silt, donker-/bruinoranje, roestvlekken, roestneerslag e.d. onderstrepen dit. De ligging van het besluitgebied in de oostelijke randzone van een oude Maasgeul is herkenbaar aan het oppervlaktereliëf. Het besluitgebied is dus gesitueerd aan de overzijde (binnenrand) van deze geul.

Het feit dat er nog plantenresten in de boringen aanwezig zijn, wijst er op dat de bodemomstandigheden langdurig gunstig zijn gebleven voor de conservering van organisch materiaal. Zoals uit de aanduidingen in de boringen blijkt, bestaan die omstandigheden uit een combinatie van vocht en een hoog klei-leem gehalte.

Dat het besluitgebied in een relatief laaggelegen en vochtig gebied ligt, blijkt ook uit het sterke contrast met de bodem in het vrijwel direct oostelijk aangrenzende gebied. Hier is namelijk duidelijk sprake van een relatief hooggelegen en droog gebied met een hoge of middelhoge archeologische verwachting.

Er kan dan ook worden aangenomen dat de landschappelijke situatie binnen het besluitgebied in het verleden ongunstig was voor menselijke bewoning en gebruik. Daarvoor ligt het besluitgebied iets te ver buiten de hogere zone meer naar het oosten, net in de randzone van een oude Maasgeul. Een nader archeologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.



4.12

Landschap en cultuurhistorie

Met de komst van de Erfgoedwet is het verplicht om de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie mee te nemen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.

Conform de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg en de cultuurhistorische inventarisatiekaart van de gemeente Venlo zijn er geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig binnen het besluitgebied. Met onderhavige ontwikkeling zijn de cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken dan ook niet in het geding.

HOOFDSTUK 5 Economische uitvoerbaarheid

Op 1 juli 2008 zijn samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepalingen omtrent de grondexploitatie (Afdeling 6.4 Wro) in werking getreden. In de Grondexploitatiewet is bepaald dat de gemeente bij het vaststellen van een planologische maatregel waarin mogelijkheden voor een bouwplan gecreëerd worden, verplicht is maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan.

Indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd, dan kan de gemeente afzien van het opstellen van een exploitatieplan. Eveneens is de gemeente niet verplicht een exploitatieplan vast te stellen in bij het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangegeven gevallen waar het kostenverhaal minimaal is, of niet opweegt tegen de bestuurlijke lasten (artikel 6.12, lid 2, aanhef, juncto artikel 6.2, lid 1 Bro).

Als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, eerste lid, van de wet, wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

In dit geval is geen sprake van het oprichten van bebouwing. Het betreft een infrastructureel project, waarbij een deel van de Grubbenvorsterweg wordt gereconstrueerd. Hierdoor is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan op te stellen.

De reconstructie van een deel van de Grubbenvorsterweg wordt uitgevoerd in opdracht van de gemeente Venlo. De geraamde kosten worden gedekt door subsidies van Europa (CEF subsidie) en Provincie Limburg en bijdragen van de gemeente Horst aan de Maas en de gemeente Venlo.

HOOFDSTUK 6 Afweging belangen

Het voornemen om de Grubbenvorsterweg te reconstrueren is ontstaan doordat de veiligheid van weggebruikers en met name fietsers, in het geding komt door het toenemende verkeer op deze weg. Ook in de toekomst zal het verkeer blijven toenemen, waardoor er maatregelen dienen te worden genomen om de veiligheid op dit traject te verhogen.

Het reconstrueren van de Grubbenvorsterweg is ter plaatse van verschillende delen van het traject strijdig met het geldende bestemmingsplan. Een deel van de beoogde ligging van de te verleggen weg, ligt binnen de bestemmingen 'Bedrijventerrein – 4' en 'Agrarisch' en is daardoor niet rechtstreeks toegestaan. Middels het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan de gewenste reconstructie van de Grubbenvorsterweg mogelijk worden gemaakt.

In onderhavige ruimtelijke onderbouwing is, al dan niet middels onderzoeken, aangetoond dat het voornemen een goede ruimtelijke ordening niet in de weg staat. Op basis van het voorgaande wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling aanvaardbaar en haalbaar is.

HOOFDSTUK 7 Procedure

7.1 De uitgebreide afwijkingsprocedure

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 Algemene wet bestuursrecht (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 (in casu de gemeenteraad), 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 rechtstreeks in beroep gaan bij de Rechtbank, mits aan de eisen van artikel 6:13 Awb is voldaan.
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van een - ontvankelijke- 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).
- Bij 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. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor).

7.2 Beroep en hoger beroep

Na het verlenen van de vergunning kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank tegen de verleende vergunning. Tot slot kan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

