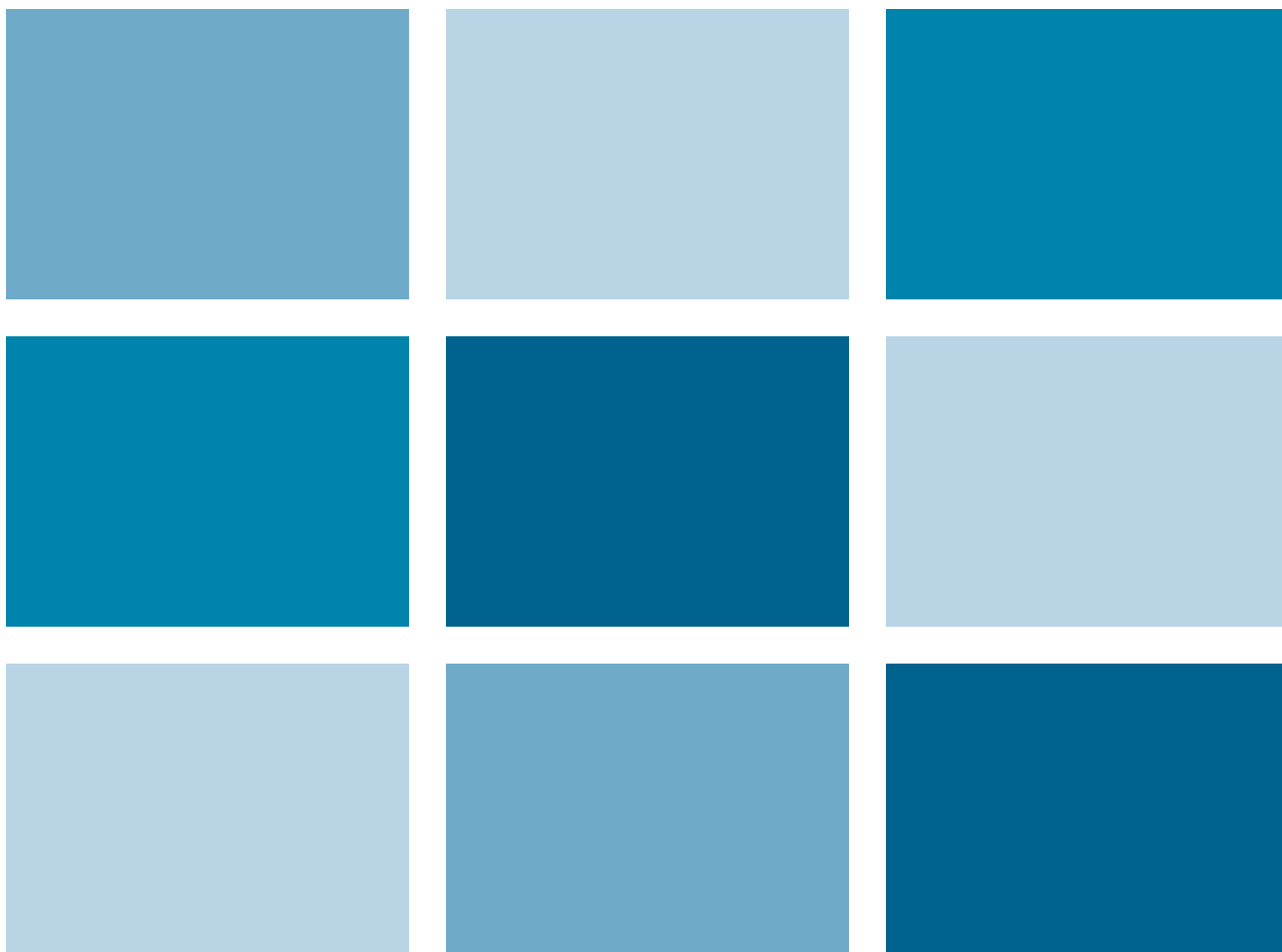


Bestemmingsplan

Herziening 'Venlo Trade Port', uitbreiding Barge Terminal

Gemeente Venlo



Bestemmingsplan

Herziening 'Venlo Trade Port', uitbreiding Barge Terminal

Gemeente Venlo

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlagen

Verbeelding

Schaal 1 : 1000

Vastelling:

23 maart 2022

Projectgegevens:

TOE02-0253658-01B

REG02-0253658-01A

TEK02-0253658-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0983.BP201701BARGETER.VA01

Datum vrijgave

24-02-2022

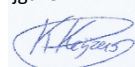
Opsteller(s)

TP

Projectleider

K. Keijzers

Vrijgave



croonenburos



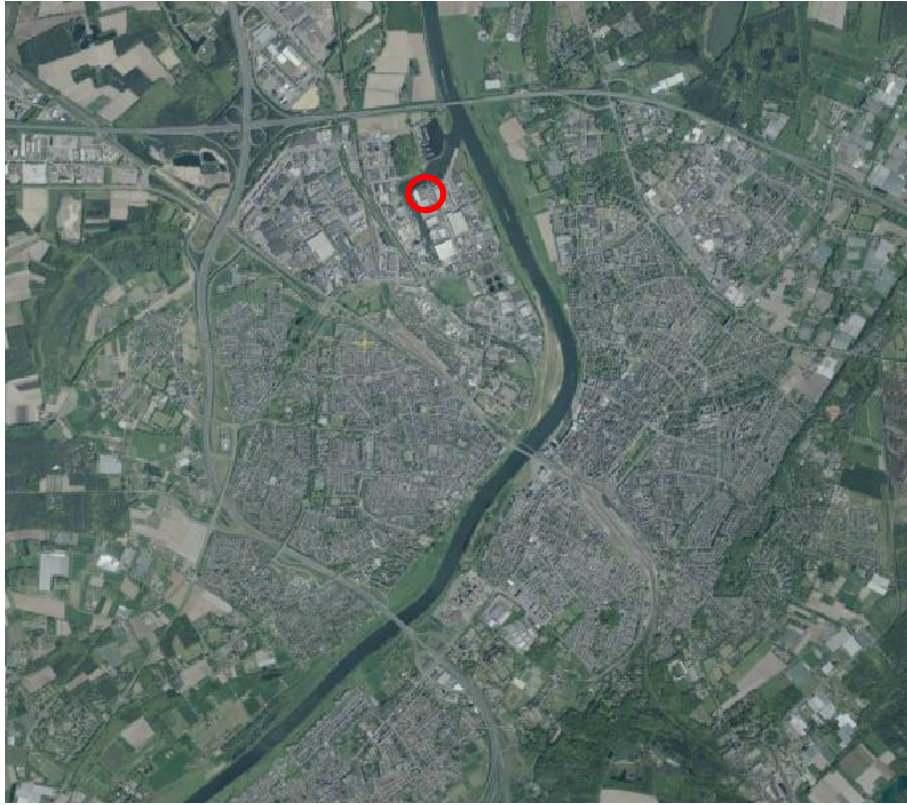
Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
T: +31 (0)162 48 75 00
www.croonenburo5.com

Vestiging Maastricht
Wim Duisenbergplantsoen 21
6221 SE Maastricht
T: +31 (0)43 325 32 23
info@croonenburo5.com

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Planopzet	3
1.5	Leeswijzer	3
2	Planbeschrijving	4
2.1	Ontstaansgeschiedenis	4
2.2	Bestaande situatie	4
2.3	Toekomstige situatie	7
2.4	Vertaling naar het bestemmingsplan	8
3	Beleidskader	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	19
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	25
4.1	Vormvrije m.e.r.	25
4.2	Bodem	25
4.3	Flora en Fauna	26
4.4	Stikstofuitstoot	28
4.5	Akoestiek	29
4.6	Externe Veiligheid	32
4.7	Bedrijven- en milieuzonering	39
4.8	Luchtkwaliteit	40
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	42
4.10	Water	45
4.11	Verkeer en vervoer	49
4.12	Kabels en leidingen	51
4.13	Duurzaamheid en energie	51
5	Juridische planopzet	52
5.1	Inleiding	52
5.2	Plansystematiek	52
5.3	Beschrijving per bestemming	54
6	Uitvoerbaarheid	56
6.1	Financieel	56
6.2	Maatschappelijk	56

- Bijlage 1: Vormvrije m.e.r.-beoordeling, DGMR, d.d. 12 april 2021
- Bijlage 2: Bodem Risico Inventarisatie NRB 2012, DGMR, d.d. 18 februari 2021
- Bijlage 3: Quicksan ecologie, Els & Linde, d.d. 9 februari 2021
- Bijlage 4: Onderzoek stikstofdepositie, DGMR, d.d. 30 maart 2021
- Bijlage 5: Akoestisch onderzoek Industrielawaai, DGMR, d.d. 4 februari 2021
- Bijlage 6: Onderzoek Externe veiligheid, DGMR, d.d. 18 maart 2021
- Bijlage 7: Onderzoek Luchtkwaliteit, DGMR, d.d. 30 maart 2021
- Bijlage 8: Archeologisch bureauonderzoek, adviesbureau RAAP, d.d. 24 mei 2016
- Bijlage 9: Nota industriegeluid Venlo Trade Port, d.d. 19 februari 2021
- Bijlage 10: Archeologisch vooronderzoek, verkennend booronderzoek, adviesbureau RAAP, d.d. 13 september 2021



Figuur 1. Globale ligging van het plangebied



Figuur 2. Begrenzing plangebied met de huidige locatie barge terminal geel omkaderd en de uitbreidingslocatie rood omkaderd

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De industriehaven in op het bedrijventerrein 'Venlo Trade Port' maakt onderdeel uit van de logistieke hotspot Venlo en heeft een nationale betekenis. De industriehaven ontwikkelt zich in een dusdanige mate dat een uitbreiding noodzakelijk is om de huidige logistieke positie te kunnen behouden en verbeteren. Vanuit het Rijk wordt gestimuleerd om de aan- en afvoer van goederen richting de haven van Rotterdam over de weg te verminderen en de binnenvaart hiervoor beter te benutten. De benodigde overslagcapaciteit gaat de beschikbare capaciteit overtreffen, waardoor de behoefte bestaat aan een uitbreiding van de huidige barge terminal. De initiatiefnemer is daarom voornemens de bestaande barge terminal in westelijke richting uit te breiden. De gemeente Venlo ondersteunt deze ontwikkeling.

Deze ontwikkeling vindt plaats in twee fases. In de eerste fase wordt een groot deel van de bestaande bebouwing van het bedrijf *Havam* gesloopt. Het gaat hier om twee loodsen en een kantoorgebouw. Ook wordt het warehouse van Seacon bedoeld voor de opslag van goederen aan de noordkant over een lengte van circa 35 meter gesloopt en van een nieuwe kopgevel voorzien. Het vrijkomende terrein wordt onderdeel van de containerterminal. De bestaande kademuur wordt in westelijke richting met ongeveer 165 meter verlengd. Ook wordt de huidige kraanbaan verlengd en wordt er een tweede overslagkraan geplaatst. Hierdoor ontstaat er een tweede afmeerlocatie voor binnenvaartschepen. Tevens ontstaat hierdoor de mogelijkheid om klasse VB schepen toe te laten.

De weg tussen de huidige locatie en de uitbreidingslocatie, de Tjalkkade, wordt met een lengte van circa 140 meter aan de noordkant ingekort ten behoeve van de uitbreiding van de barge terminal en wordt heringericht als nieuwe opslagplaats. De uitrit voor vrachtverkeer wordt verplaatst naar de zuidelijke grens van het perceel Tjalkkade 21.

In de tweede fase wordt de laatste bebouwing op de uitbreidingslocatie gesloopt, hierdoor ontstaat er extra ruimte voor het op- en overslaan van zeecontainers door de binnenvaartterminal. Deze ontwikkelingen worden naar verwachting gerealiseerd gedurende de termijn van voorliggend bestemmingsplan.

Als gevolg van deze ontwikkeling neemt de capaciteit van de binnenvaartterminal voor op- en overslag toe van 80.000 tot 235.000 zeecontainers per jaar. Om de uitbreiding van de barge terminal mogelijk te maken is de initiatiefnemer voornemens om met de eigenaar van de uitbreidingslocatie een overeenkomst te sluiten.

De beschreven gefaseerde ontwikkeling is niet mogelijk in het vigerend bestemmingsplan 'Venlo Trade Port', de huidige juridisch-planologische regeling dient daarom op onderdelen te worden herzien. Derhalve is voorliggend bestemmingsplan opgesteld dat voorziet in een passende juridisch-planologische regeling voor de ontwikkeling.

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit het huidige terrein van de barge terminal en het terrein waar de gefaseerde uitbreiding van deze barge terminal plaatsvindt. Het plangebied ligt in het noorden van Venlo en is gelegen binnen het industrieterrein Venlo Trade Port en wordt omringd door de insteekhaven voor binnenvaartschepen van de Maas. De insteekhaven begrenst de noordzijde en de westzijde van het plangebied. Aan de overkant van de noordzijde van de insteekhaven bevindt zich een jachthaven, de waterscouting en de snelweg A67. Aan de westzijde van de insteekhaven

ligt een groot gedeelte van het bedrijventerrein. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Ankerkade met daaraan enkele bedrijven gevestigd en verderop de Maas.

In het zuiden wordt het plangebied omgrensd door de Tjalkkade, de Ankerkade en andere bedrijven op het bedrijventerrein. De Tjalkkade en de Ankerkade vormen de ontsluiting voor het plangebied.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' dat is vastgesteld op 9 september 2013. Het plangebied bestaat uit twee deelgebieden, te weten de bestaande locatie van de barge terminal en de uitbreidingslocatie van de barge terminal. Voor beide deelgebieden geldt de enkelbestemming 'Bedrijventerrein - 4' en de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Voor de maatvoering geldt voor beide deelgebieden een maximum bebouwingspercentage per perceel van 80% en een maximum bouw- en goothoogte van 15 meter. Beide deelgebieden hebben de functieaanduiding: 'Specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven' en 'specifieke vorm van waarde - archeologie - lage waarde'. Voor de twee deelgebieden gelden echter ook verschillende aanduidingen.

Ter plaatse van de bestaande barge terminal gelden de volgende dubbelbestemming en aanduidingen:

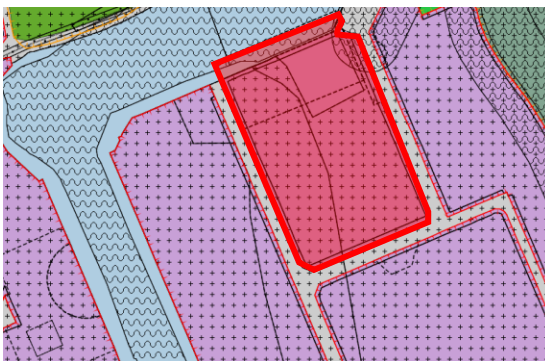
- dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'
- functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - Barge terminal';
- functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - kraanbaan';
- functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - rioolwaterzuiveringsinstallatie';
- functieaanduiding 'risicovolle inrichting'.

Voor de uitbreidingslocatie gelden de volgende aanduidingen:

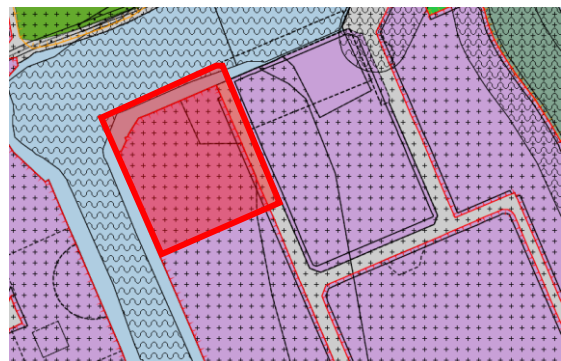
- functieaanduiding 'Specifieke vorm van waarde - Archeologie - hoge- tot middelhoge waarde'
- gebiedsaanduiding 'wro-zone - ontheffingsgebied'.

Het noordelijke gedeelte van de Tjalkkade is gesitueerd in het plangebied van de uitbreidingslocatie. Deze weg heeft de enkelbestemming 'Verkeer'.

Beide deelgebieden lopen ten noorden van het plangebied door tot een gedeelte van het water. Dit gedeelte van het plangebied heeft tot de kade de enkelbestemming 'Water - Haven'. Ter hoogte van de bestaande locatie van de barge terminal loopt de grens tussen de dubbelbestemmingen 'Waterstaat - Waterbergend rivierbed' en 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed'. Beide dubbelbestemmingen gelden daarmee voor het plangebied van de bestaande locatie. In de uitbreidingslocatie geldt alleen de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergend rivierbed'.



Figuur 3. Vigerend bestemmingsplan locatie bestaande barge terminal



Figuur 4. Vigerend bestemmingsplan uitbreidingslocatie barge terminal

De op- en overslag activiteiten van de barge terminal dienen ook te zijn toegestaan binnen de bestemming 'Water – Haven'. Ter plaatse van de bestaande barge terminal zijn daarom de functie-aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein – barge terminal' en 'risicovolle inrichting opgenomen'.

1.4 Planopzet

Het bestemmingsplan 'Herziening 'Venlo Trade Port', uitbreiding Barge Terminal' bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivatie en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. Daarnaast zijn in de toelichting onder andere het vigerende beleid en de relevante milieuaspecten beschreven.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de planbeschrijving. In dat hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied en wordt aandacht besteed aan de uitgangspunten voor het opstellen van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 3 bevat een samenvatting van het relevante beleid. In hoofdstuk 4 worden de relevante milieuhygiënische en planologische aspecten uiteengezet. De juridische opzet van het plan wordt toegelicht in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 komen de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planbeschrijving

2.1 Ontstaansgeschiedenis

De gemeente Venlo (met in hoofdzaak de kernen Venlo, Blerick, Belfeld en Tegelen) heeft zich door haar gunstige ligging tussen Randstad, Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied en de ligging op het kruispunt van transportassen (weg, water en spoor) ontwikkeld tot een belangrijk logistiek en industrieel knooppunt. Venlo is van oudsher (13e eeuw) een belangrijke handelsplaats doordat Venlose en andere schippers de Maas gebruikten voor vervoer en handel met andere steden. Na 1860 ontwikkelde Venlo zich tot een voornaam spoorwegknooppunt. De positie als logistiek knooppunt werd vanaf 1930 versterkt door de haven in het centrum van Venlo te moderniseren en uit te breiden. In 1979 is de haven in het centrum samen met de gevestigde bedrijven verplaatst naar het industrieterrein Groot Boller. Dit is de voormalige naam van het huidige industrieterrein Venlo Trade Port. Door de groei van het aantal en de omvang van de binnenvaartschepen dat de industriehaven ontving is in 1979 is de huidige insteekhaven aangelegd met daarop een openbare laadloswal.

Historisch gezien is Venlo een locatie met een sterke logistieke en agrofood achtergrond, waardoor veel internationale handelsbedrijven zich op of rond het bedrijventerrein Venlo Trade Port hebben gevestigd. Vanaf de jaren '80 en door de komst van logistieke dienstverleners is de focus verschoven naar andere sterke logistieke sectoren zoals mode, e-commerce, elektronica en medische technologie. Hierdoor is de variatie aan grote nationale en internationale bedrijven in de regio sterk toegenomen. De logistieke opgaven en de druk op de huidige infrastructuur werd hierdoor steeds groter. De haven van destijds had niet de capaciteit om in de vraag vanuit het bedrijfsleven te voorzien.

In 2010 is de Container Barge Terminal op het industrieterrein gerealiseerd waarmee de haven van Venlo (als logistieke hotspot) zijn goede ligging aan de Maas beter kon benutten. Door de capaciteit voor op- en overslag van containers aanzienlijk te vergroten werden de logistieke mogelijkheden vergroot. Door de jaren heen hebben logistieke bedrijven ingespeeld op de vestigingsmogelijkheden binnen de logistieke hotspot Venlo-Venray. Zo hebben diverse logistieke bedrijven zich gevestigd in de regio, waaronder ook op het bedrijventerrein Venlo Trade Port. De bedrijven die hier gevestigd zijn, relatief groot en het merendeel van de bedrijven voeren op de haven gerelateerde bedrijfsactiviteiten uit.

2.2 Bestaande situatie

Het plangebied ligt op industrieterrein Venlo Trade Port (voorheen genaamd Groot Boller). De directe omgeving van het plangebied kan als volgt getypeerd worden:

De noordelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de insteekhaven van de Maas, aan de overkant door een jachthaven, de waterscouting en de snelweg A67. Aan de oostzijde van het plangebied bevinden zich diverse bedrijven, zoals een staalbedrijf, transportbedrijf en een bedrijf in de productie van koelinstallaties. De westelijk grens betreft de uitloper van de insteekhaven, aan de overzijde hiervan loopt het bedrijventerrein verder. Momenteel ligt het Havam terrein tussen de insteekhaven en de inrichting. Bij uitbreiding zal dit terrein onderdeel gaan uitmaken van de inrichting. De zuidelijke begrenzing wordt gevormd door de Ankerkade, een van de ontsluitingswegen.

2.2.1 Barge terminal

De barge terminal op Venlo Trade Port vormt een belangrijke schakel tussen diverse mainports en het Duitse achterland. De primaire activiteit ter plaatse van de bestaande barge terminal is het exploiteren van een containeroverslagbedrijf voor zeecontainers. Het totale perceel bedoeld voor

deze container op- en overslag is ongeveer 50.000 m² groot. De hoofdactiviteit van de inrichting bestaat uit het overplaatsen van zeecontainers van de binnenvaartschepen naar 'wegverkeer' (vrachtwagens) en vice versa. Veel ruimte op het bedrijfsperceel wordt hierbij in beslag genomen voor de opslag van containers in stacks. Deze opslag wordt in eerste instantie geconcentreerd langs de kraanbaan en de kade, maar daarnaast ook aan de achterzijde van het perceel nabij de Ankerkade. Met reachstackers worden de containers op de vrachtwagens geplaatst. In de onderstaande figuren zijn foto's van de barge terminal weergegeven.



Figuur 5, 6 en 7: foto's bestaande situatie Barge Terminal Venlo

In de huidige situatie is sprake van één kraanbaan en aanlegplaats voor schepen waar de op- en overslag van containers mogelijk is. De kraan is 36 meter hoog en reikt tot ongeveer 60 meter op het bedrijfsperceel, de aanlegkade voor binnenvaartschepen is ongeveer 150 meter lang.

Op het perceel is aan de zijde van de Tjalkkade tevens een warehouse gesitueerd. Het pand is ongeveer 10.000 m² groot. In het warehouse vindt voornamelijk opslag van goederen plaats die zijn binnengekomen in containers en door vrachtwagens naar de eindbestemming worden gebracht. Het warehouse heeft dus een distributiefunctie. De ontsluiting voor het vrachtverkeer van de barge terminal vindt plaats aan de Tjalkkade, voor het warehouse is de ontsluiting gesitueerd aan de Ankerkade.

Momenteel is de jaardoorzet van de bestaande terminal 80.000 TEU containers. De benodigde overslagcapaciteit groeit en verwacht wordt dat de beschikbare capaciteit binnen afzienbare tijd hierdoor overtroffen wordt. Dit leidt bovendien tot ongewenste situaties doordat er onvoldoende opslagcapaciteit is van containers. Er is dus een behoefte om de containerterminal en opslagruimte uit te breiden.

2.2.2 Uitbreidingslocatie

De uitbreiding van de binnenvaart terminal vindt plaats in westelijke richting. Op dit perceel zijn in de huidige situatie een kantoorgebouw en twee loodsen gesitueerd en in gebruik door het bedrijf Havam. Deze loodsen hebben een logistieke functie. De bedrijvigheid bestaat voornamelijk uit de distributie van materialen, olie en gereedschap voor de auto-industrie. Dit betekent dat in de huidige situatie er sprake is van behoorlijke aan- en afvoer van goederen door vrachtwagens.



Figuur 8. Huidige bebouwing uitbreidingslocatie

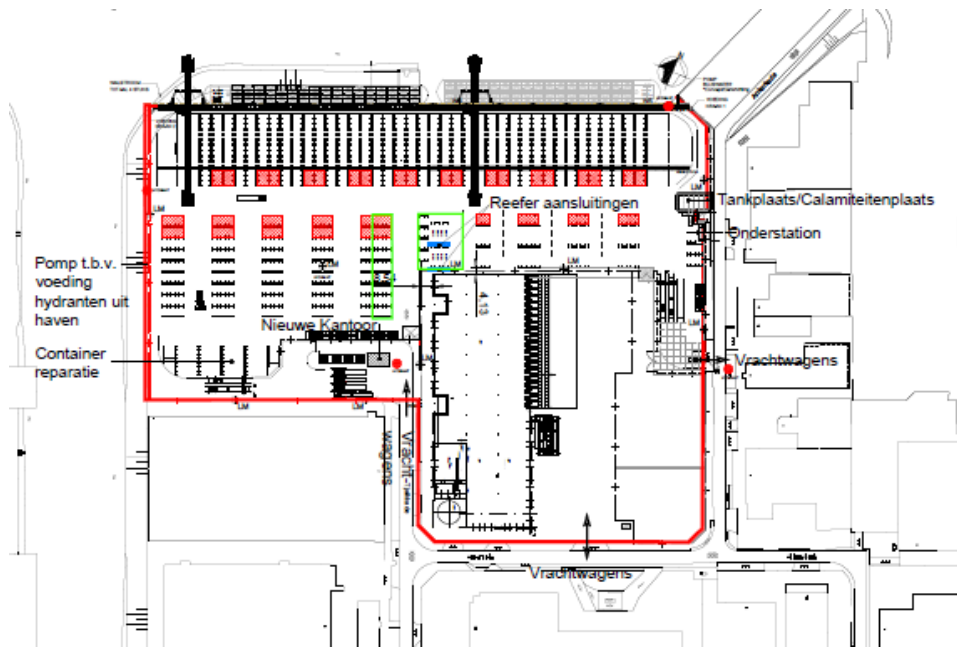
Het perceel is reeds grotendeels verhard. De bebouwing concentreert zich voornamelijk aan de westkant, aan de kade langs van de Maas. Hierdoor is er voldoende ruimte gecreëerd voor de aan- en afvoer van goederen door vrachtverkeer. De ontsluiting vindt plaats via de Tjalkkade. Langs de oevers van de insteekhaven vormt een kleine groenstrook en het talud de afscheiding tussen de bedrijfsactiviteiten en het water. Het talud ligt op dit perceel ongeveer 20 meter verder in het water als op het naastgelegen terrein van de barge terminal.

2.3 Toekomstige situatie

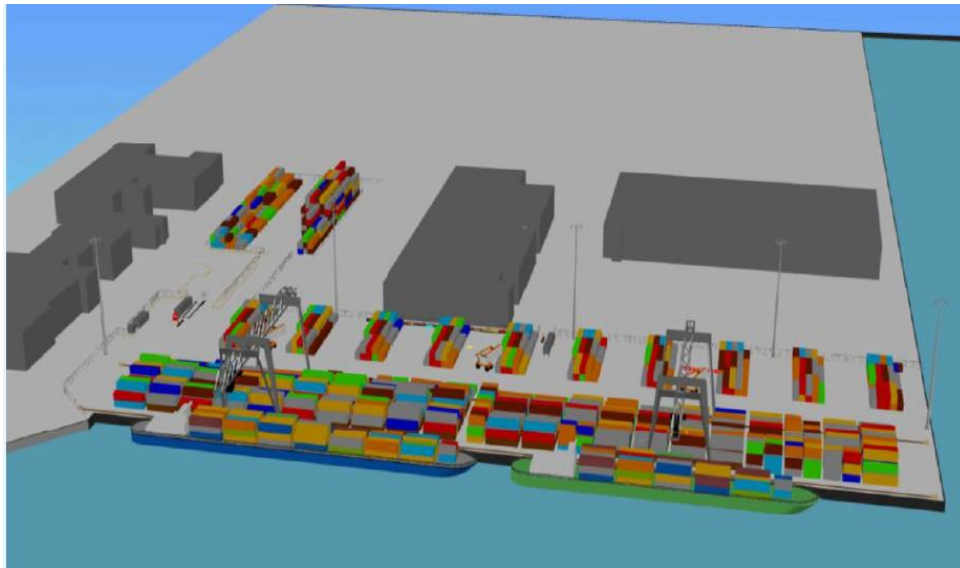
In de toekomstige situatie wordt er op het (voormalig) terrein van Havam gefaseerd ruimte gemaakt voor de uitbreiding van de containerterminal. De loodsen en het kantoorgebouw op het terrein worden gesloopt en de Tjalkkade wordt over een lengte van circa 140 meter aan de noordzijde ingekort. Deze gronden worden bij het huidige terrein van de barge terminal betrokken. Hierdoor wordt de opslagcapaciteit nabij de kraanbaan vergroot. De bestaande kraanbaan van ongeveer 150 meter wordt ongeveer verdubbeld qua lengte. Hiertoe wordt het bestaande talud aan de noordzijde gelijkgetrokken met de kade van de bestaande barge terminal. Dit betekent dat het huidige talud verdwijnt, waardoor er 20 m¹ wateroppervlak bij komt.

De aanlegkade voor schepen kan hierdoor met 165 meter in westelijke richting worden verlengd, waardoor er een tweede afmeerplaats ontstaat voor binnenvaartschepen of de mogelijkheid ontstaat voor de aanleg van klasse Vb schepen met een lengte van 185 meter. De kraanbaan wordt over dezelfde lengte verlengd en er wordt een tweede containerhijskraan gerealiseerd. Ter plaatse van de huidige kraanbaan blijft de opslag ruimte gehandhaafd op 60 meter achter de kraanbaan over een oppervlakte van ongeveer 6.500 m². Achter de uitbreiding van de kraanbaan is deze opslag ruimte groter, namelijk circa 13.000 m². In de toekomstige situatie groeit de doorzetcapaciteit voor de totale inrichting van 80.000 TEU naar 200.000 TEU.

De nieuwe kraanbaan is 40 meter hoog. De nieuwe kraanbaan is hiermee 4 meter hoger dan de bestaande kraanbaan. De bestaande kraanbaan is een verouderd model. Nieuwe kraanbanen zijn over het algemeen hoger, onder andere door de toevoeging van andere functionaliteiten.



Figuur 9. Inrichtingsschets uitbreiding barge terminal, bron: European Gateway Services



Figuur 10. Impressiebeeld toekomstige situatie, bron: DGMR

De ontsluiting van het vrachtverkeer wordt via een logische routing gelijkmatig verdeeld. De inrit van de barge terminal voor vrachtverkeer wordt gesitueerd aan de Ankerkade, uitgaand verkeer verlaat het perceel van de barge terminal via de nieuwe ontsluiting op de Tjalkkade.

2.4 Vertaling naar het bestemmingsplan

Voor de ontwikkelingen in het voorliggend bestemmingsplan zijn een aantal wijzigingen in het vigerend bestemmingsplan noodzakelijk.

Aanduiding specifieke vorm van bedrijventerrein – barge terminal

Het vigerend bestemmingsplan kent een eenduidige begrenzing waar een barge terminal kan worden gerealiseerd. Dit omvat het deel waar zich momenteel de barge terminal bevindt. Om de uitbreiding van de barge terminal mogelijk te maken is in voorliggend bestemmingsplan de begrenzing van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein – Barge Terminal' toegekend aan het gehele bestemmingsvlak 'Bedrijventerrein-4' en ter plaatse van de aanlegplaats voor binnenvaartschepen binnen de bestemming 'Water – Haven'.

Aanduiding – kraanbaan

Het vigerend bestemmingsplan kent tevens een eenduidige begrenzing waar een kraanbaan kan worden gerealiseerd. Een regeling die specifiek is toegespitst op de bestaande situatie. Dit omvat het deel waar zich momenteel de kraanbaan bevindt. Om de uitbreiding van de barge terminal mogelijk te maken dient de begrenzing van de aanduiding 'kraanbaan' in westelijke richting te worden verlengt. Onder de aanduiding 'kraanbaan' wordt de regel over de hoogte van de kraanbaan uit het vigerend bestemmingsplan overgenomen. Hierin staat dat de bouwhoogte van de kraanbaan ter plaatsen van de aanduiding niet meer mag bedragen dan 40 meter.

Aanduiding – risicovolle inrichting

In het vigerend bestemmingsplan worden risicovolle inrichtingen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein-4' in principe uitgesloten, behalve ter plaatse van de aanduiding 'risicovolle inrichting'. Deze aanduiding is in het vigerend bestemmingsplan ook ter plaatse van het bestaande perceel van de barge terminal opgenomen, omdat de gehele bestaande inrichting als risicovol wordt be-

schouwd. In voorliggend bestemmingsplan wordt deze regeling gehandhaafd. Dit betekent concreet dat ter plaatse van de aanduiding 'kraanbaan' ook de aanduiding 'risicovolle inrichting' is opgenomen.

Aanduiding – geluidzone – industrie – 1

Vanwege recente ontwikkelingen van bedrijven op Venlo Trade Port en de uitbreiding van de bestaande barge terminal wordt de bestaande 50 dB(A)-contour overschreden. De gemeente Venlo heeft het voornemen de 50 dB(A)-contour te verruimen. In voorliggend bestemmingsplan wordt over het gehele plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidsoen – industrie – 1' opgenomen. Binnen de zone mogen geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd, tenzij door het college van burgemeester en wethouders een hogere waarde wordt verleend.

Bestemming – Verkeer

De laatste 140 meter van de Tjalkkade worden in dit bestemmingsplan toegevoegd aan het bedrijfsperceel van de barge terminal. In het vigerend bestemmingsplan zijn deze gronden bestemd als 'Verkeer'. De bestemming 'Verkeer' is in onderhavig bestemmingsplan op het noordelijke deel van de Tjalkkade (140 meter) omgezet naar de bestemming 'Bedrijventerrein 4' met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - barge terminal'.

Opslag van goederen en materialen vóór de voorgevelrooilijn

In de regels van het vigerende bestemmingsplan is bepaald dat opslag van goederen en materialen enkel is toegestaan achter de voorgevelrooilijn van de bedrijfsbebouwing. In de toekomstige situatie wordt de laatste 140 meter van de Tjalkkade bij het bedrijfsperceel betrokken van de barge terminal. De bestaande bebouwing op het westelijke perceel wordt gesloopt. Door deze ontwikkelingen wordt een binnenplaats gecreëerd voor de opslag van containers. Door deze ruimtelijke indeling wordt niet alleen de opslagcapaciteit van de barge terminal vergroot, maar tevens de routing voor vrachtverkeer verbeterd.

De opslag komt als gevolg van deze herinrichting vóór de voorgevelrooilijn van het bestaande warehouse van Seacon te staan. Om opslag op deze plek planologisch mogelijk te maken dienen de regels van het vigerend bestemmingsplan te worden aangepast. In voorliggend bestemmingsplan wordt aan de hand van de specifieke aanduiding 'Opslag' inzichtelijk gemaakt op welke gronden de opslag van containers is toegestaan.

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk is het vigerend beleid dat van belang is voor het bestemmingsplan beschreven. Het betreft het relevante Rijksbeleid, provinciaal beleid, regionaal beleid en gemeentelijke beleidsdocumenten.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de nieuwe omgevingswet, die per 1 januari 2022 in werking treedt, wordt momenteel de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) door het rijk opgesteld. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 wordt hierin de langetermijnvisie in beeld gebracht. Op nationale belangen wil het Rijk (net als nu) sturen en richting geven. Hiervoor worden vier prioriteiten onderscheiden:

- Ruimte voor klimaat adaptatie.
- Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Sterke en gezonde steden en regio's.
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om invulling te kunnen geven aan deze vier prioriteiten hanteert het Rijk de volgende drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaat voor enkelvoudige functies.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- Afwentelen wordt voorkomen.

Vooralsnog is totdat de NOVI van kracht wordt, het rijksbeleid vastgelegd in respectievelijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking, die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, doormiddel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke

ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten. De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid.

Relevantie

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

Venlo Trade Port maakt onderdeel uit van de logistieke hotspot Venlo-Venray en heeft een nationale betekenis. Het Rijk stimuleert dat de groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via de binnenvaart en het spoor wordt opgevangen, zodat er een betere benutting van het totale infrastructuurele netwerk ontstaat. Door de synergie tussen de havens, andere multimodale knooppunten en de belangrijkste verbindingen te versterken, kan de waarde toevoeging in en het concurrentievoordeel voor de logistiek worden versterkt. Hier wordt decentraal vorm aan gegeven door prioriteit te geven aan de ontwikkeling van watergerelateerde bedrijven op bedrijventerreinen met binnenvaarthavens. De uitbreiding van de barge terminal versterkt de positie van de logistieke hotspot.

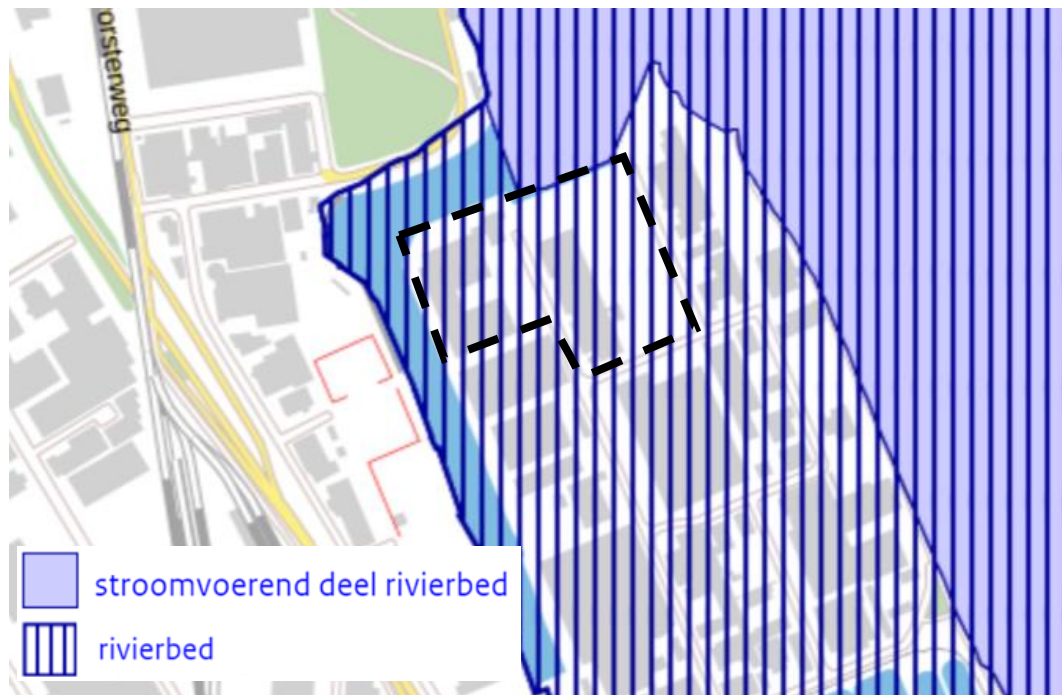
3.1.3 Barro

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Ecologische hoofdstructuur, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, IJsselmeergebied en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Relevantie

In de onderstaande figuur is de uitsnede van de kaart Besluit algemene regeling ruimtelijke ordening opgenomen. Op de kaart is te zien dat het plangebied binnen het rivierbed van de Maas ligt. Regels voor ontwikkelingen ter plaatse van een rivierbed van 'grote rivieren' zijn opgenomen in artikel 2.4.3 Barro.



Figuur 11. Uitsnede kaart Barro

Dit artikel verwoordt de algemene rivierkundige voorwaarden waaraan toe te laten (bouw)activiteiten in het rivierbed, ongeacht de aard en de omvang daarvan, altijd moeten voldoen. Deze voorwaarden zijn een vertaling van de zorgplicht van de initiatiefnemer van een activiteit in het rivierbed, die is verwoord in artikel 6.15, eerste lid, van het Waterbesluit. Om de belangen waarop deze bepaling ziet, ook via het ruimtelijke spoor te borgen, dienen deze voorwaarden door te werken in het bestemmingsplan. In artikel 2.4.3 van de regels is het volgende opgenomen:

1. een bestemmingsplan wijst ten opzichte van het daaraan voorafgaande bestemmingsplan alleen nieuwe bestemmingen in een rivierbed aan in het geval er sprake is van:
 - a. een zodanige situering van de bestemming dat het veilig en doelmatig gebruik van het oppervlaktewaterlichaam gewaarborgd blijft;
 - b. geen feitelijke belemmering voor de vergroting van de afvoercapaciteit van de rivier;
 - c. een zodanige situering van de bestemming dat de waterstandverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is, en
 - d. een zodanige situering van de bestemming dat de ecologische toestand van het oppervlaktewaterlichaam niet verslechtert.
2. bij toepassing van het eerste lid worden resterende waterstandeffecten of afname van het bergend vermogen gecompenseerd.
3. in een bestemmingsplan wordt vastgelegd hoe de effecten op de waterstand en de afname van het bergend vermogen worden gecompenseerd.

De beoogde ontwikkeling betreft de uitbreiding van de bestaande barge terminal op het bedrijventerrein Venlo Trade Port. Het gebruik van de steekhaven verandert niet en er is geen sprake van een belemmering voor de afvoercapaciteit van de rivier. Onderdeel van de ontwikkeling betreft het gelijktrekken van het bestaande talud aan de noordzijde. Dit betekent dat het huidige talud verdwijnt, waardoor er 20 m¹ wateroppervlak bij komt. Hiermee neemt de hoeveelheid oppervlaktewater, die maximaal kan worden geborgen, toe. Doordat deze toename van het bergend vermogen is met de voorgenomen ontwikkeling is geen sprake van een waterstandverhoging.

Daarnaast grenst het plangebied aan het stroomvoerend deel van het rivierbed. In artikel 2.4.4. Barro zijn activiteiten genoemd die waarvoor op voorhand, binnen het stroomvoerend deel van een rivierbed, mogelijk gemaakt kunnen worden met een watervergunning. De verwezenlijking van voorzieningen voor een betere en veilige afwikkeling van de beroepsvaart en de vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over de rivier zijn activiteiten die in artikel 2.4.4 Barro worden benoemd. Het Barro staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg. Een watervergunning is noodzakelijk. Het ontwerpbestemmingsplan 'Herziening 'Venlo Trade Port', uitbreiding Barge Terminal' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in voorleg gezonden naar het Rijkswaterstaat.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Naast het Barro heeft het Rijk een tweede besluit genomen om het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR: het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden.

Op 1 oktober 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (verder: 'de ladder') als motiveringseis opgenomen. Doel van de ladder is het bereiken van een goede ruimtelijke ordening door optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructuurele besluiten.

Sinds 1 juli 2017 is de 'nieuwe' ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden. De traditionele drie opeenvolgende treden van 'de ladder' zijn hierbij komen te vervallen. De belangrijkste wijzigingen van de voorgaande regeling betreffen:

- de begrippen 'actuele' en 'regionale' zijn geschrapt;
- de nieuwe Ladder bevat geen treden meer. De treden 1 en 2 zijn samengevoegd en trede 3 is geschrapt;
- voor ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied geldt een uitgebreide motiveringsplicht;
- er is een nieuw artikellid toegevoegd voor de Laddertoets bij uitwerkings- en wijzigingsplannen. De Laddertoets kan dan worden doorgeschoven naar het moment van vaststelling van het wijzigings- of uitwerkingsplan;
- de huidige definities worden niet gewijzigd. De uitgezette lijn in de jurisprudentie blijft hiermee in stand.

Deze wijziging heeft als doel de regeling te vereenvoudigen, waarbij de effectiviteit van het instrument behouden moet blijven. Een onderzoek naar de behoefte heeft slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, is een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien vereist.

De behoefte

De behoefte van nieuwe stedelijke ontwikkelingen dient kwantitatief én kwalitatief te worden onderbouwd. Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte.

De logistieke sector is een van de topsectoren van de Nederlandse economie. Er wordt hierdoor een bovenregionaal belang bediend met onderhavig bestemmingsplan. Met de uitbreiding van de

barge terminal wordt ingespeeld op de groeiende vraag naar vervoer van goederen met behulp van binnenvaartschepen. De binnenvaart speelt een prominente rol in het vervoer van goederen vanuit de haven van Rotterdam naar het achterland.

Venlo is, met een ligging op een logistiek knooppunt nabij de grens van Duitsland, een logistieke hotspot van nationale betekenis. De barge terminal in Venlo speelt hierin een belangrijke rol. Door het aantrekken van de economie neemt het vervoer van goederen over de weg toe, waardoor onwenselijke infrastructurele knelpunten ontstaan. Mede daardoor zetten het Rijk en de provincie in op het stimuleren van vervoer van goederen via de binnenvaart. Onderhavig bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de capaciteit voor op- en overslag van containers van de barge terminal wordt vergroot 80.000 TEU¹/jaar op dit moment naar 235.000 TEU/jaar. Hiermee wordt dus voorzien in een kwantitatieve behoefte. In kwalitatieve zin maakt de ontwikkeling het mogelijk dat er milieuvriendelijke en energiezuinigere installaties kunnen worden gebruikt en dat door een gestroomlijnde routing van vrachtwagen de verkeerssituatie kan worden verbeterd.

Bestaand stedelijk gebied

In lid twee van artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient te worden gemotiveerd of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Bij duurzaam ruimtegebruik wordt de ruimtelijke ontwikkeling bij voorkeur opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden. De definitie van het 'bestaand stedelijk gebied' is vastgelegd in artikel 1.1.1, lid 1 van het Bro en luidt als volgt: *bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*".

De ontwikkeling voorziet in de uitbreiding van de bestaande barge terminal in westelijke richting op het bedrijventerrein Venlo Trade Port. Ten behoeve van deze ontwikkeling wordt de bebouwing op naastgelegen perceel gesloopt, waardoor er ruimte ontstaat voor het verlengen van de kraanbaan en de opslag van containers. Hiermee wordt een bestaand deel van het bedrijventerrein ingezet voor de herstructurering van het bedrijventerrein ten behoeve van de versterking van de logistieke hotspot.

Tevens wordt een deel van de Tjalkkade, tussen beide bedrijfspercelen, ten behoeve van de uitbreiding herbestemd van 'Verkeer' naar 'Bedrijventerrein – 4'. Het wegbestemmen van de verkeersbestemming is noodzakelijk om het nieuwe bedrijfsperceel zo efficiënt mogelijk in te delen. Met deze herbestemming is sprake van een toename van het oppervlakte aan bedrijfskavels op het bedrijventerrein. De ontwikkeling vindt plaats op een perceel dat in de huidige situatie, namelijk de ontsluiting van bedrijfspercelen, wel functioneel deel uitmaakt van het bedrijventerrein. Met het voornemen is sprake van een herstructurering van het bestaande bedrijventerrein. Hiermee kan gesteld worden dat de ontwikkeling van de uitbreiding van de bestaande barge terminal plaatsvindt binnen het bestaand stedelijk gebied. De uitbreiding van de barge terminal is in lijn met de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.5 Conclusie

De ontwikkeling versterkt de logistieke hotspot Venlo en draagt bij aan het behalen van de doelstellingen uit het Rijksbeleid. De ontwikkeling is in lijn met de ladder voor duurzame verstedelijking. Vanuit het Rijksbeleid zijn er geen belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

¹ TEU is de aanduiding voor de afmetingen van containers. De afkorting staat voor 'Twenty feet Equivalent Unit'. 1 TEU is een container van 20 voet lang. In het metrieke stelsel uitgedrukt is 1 TEU 6.10 meter lang. Eén container van 40-voet lang geldt dus als 2 TEU.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

Algemeen

Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) en de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Het POL2014 heeft de status van provinciale structuurvisie, regionaal waterplan, verkeers- en vervoersplan en milieubeleidsplan. Het POL2014 geeft een visie op de ontwikkeling van de Limburgse omgeving en de regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg in de komende 10 tot 15 jaar. In het POL zijn ambities, opgaven en een aanpak voor belangrijke thema's geformuleerd. De ambitie van het POL2014 is het realiseren van een voortreffelijk, grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg. Het POL is een omgevingsplan, dat focust op de fysieke aspecten van het leef- en vestigingsklimaat.

Belangrijke uitdagingen zijn:

- het faciliteren van innovatie;
- het aantrekkelijk houden van de regio's voor jongeren en arbeidskrachten;
- de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen;
- de kwaliteit van de leefomgeving in steden en dorpen;
- het inspelen op klimaatverandering.

Kwaliteit staat centraal in het POL2014. Het uitgangspunt is om de grote diversiteit in de aard en kenmerken van de omgeving te koesteren, onder het motto 'meer stad, meer land': een nadrukkelijke keuze voor hoogwaardige steden in een waardevol landschap. Het beleid is gericht op het bieden van ruimte voor de verweving van functies, op het bieden van inspiratie door kwaliteitsbewustzijn en op het gebruikmaken van de grensoverschrijdende context van de provincie. Kwaliteit betekent dat zorgvuldig moet worden omgegaan met de voorraden: de ruimte (steden en dorpen, natuur, landschap), de voorzieningen (gebouwde omgeving, infrastructuur, vervoerssystemen), de natuurlijke hulpbronnen, de milieuruimte en de ondergrond. In het POL2014 is een aantal principes geformuleerd, die uitgangspunt zijn voor de keuzes die worden gemaakt:

- Grotere stedelijke ontwikkelingen en grootschalige stedelijke voorzieningen worden geconcentreerd in de steden. Dit leidt er niet toe dat er in de dorpen helemaal geen ontwikkelingen plaats kunnen vinden, maar ontwikkelingen met stedelijke allure horen niet in de dorpen thuis.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten een plek krijgen binnen het bebouwd gebied. Als dat niet kan, dient de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluitend aan stedelijk gebied plaats te vinden en moet een tegenprestatie worden geleverd voor het verlies aan omgevingskwaliteit.
- Bedrijfsmatige ontwikkelingen van stedelijke proporties horen niet thuis in het landelijk gebied, maar krijgen een plek op bedrijventerreinen.
- Er wordt gebruikgemaakt van bestaande voorzieningen (bestaande voorraad, optimale benutting van wegen, meervoudig ruimtegebruik en dergelijke).
- Nieuwe stedelijke functies die veel woon-werkverkeer of bezoekersstromen oproepen dienen goed te zijn aangesloten op het OV-systeem.
- Bij nieuwe ontwikkelingen worden cultuurhistorische en beeldbepalende panden zoveel mogelijk benut.
- Er gelden principes voor zorgvuldig gebruik van de ondergrond.
- Er wordt ingezet op energiebesparing en op een zo groot mogelijk aandeel vernieuwbare energiebronnen.

Op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen, kantoren en winkels liggen grote kwalitatieve opgaven. De uitdaging is om een omslag te maken van kwantiteit naar kwaliteit. De sleutel daarvoor ligt in dynamisch voorraadbeheer. Per regio zijn visies gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen worden uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Als basis hiervoor bevat het POL uitgewerkte regiovisies voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Om recht te doen aan de grote variatie in omgevingskwaliteiten, zijn in het POL2014 zeven globaal afgebakende gebiedstypen onderscheiden: drie gebiedstypen in het bebouwd gebied en vier gebiedstypen in het landelijk gebied.

De zones hebben een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten en hebben heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden. Het plangebied van de VTP ligt volgens het POL2014 in het gebiedstype 'bedrijventerrein'. De bedrijventerreinen zijn gebieden die specifiek zijn of worden ingericht voor grotere bedrijvigheid. Het accent ligt op ruimte voor bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik.

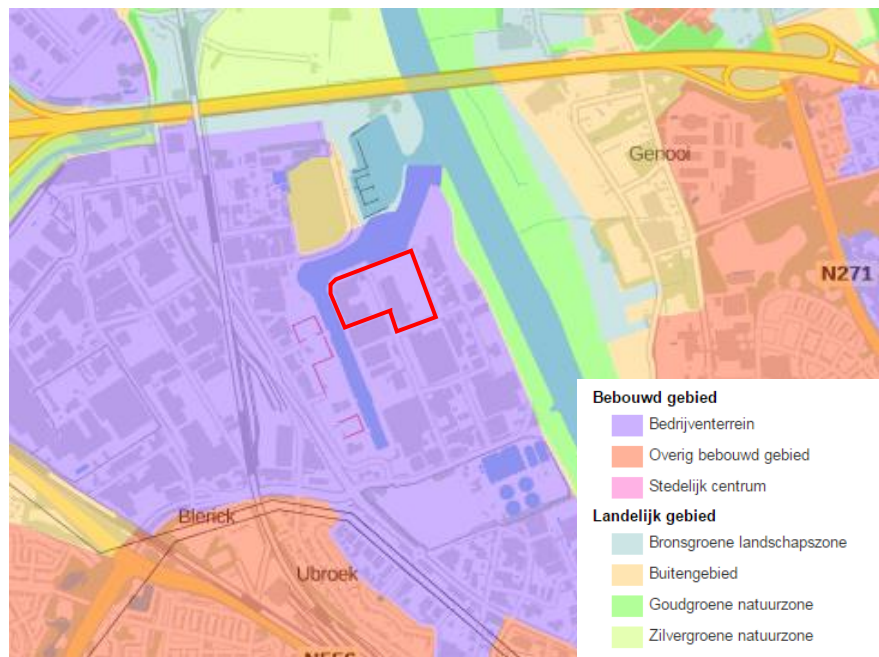
Relevantie: visie Noord-Limburg

De regio Noord-Limburg laat zich in ruimtelijk, economisch en maatschappelijk opzicht het beste karakteriseren door twee dominante, voor iedereen herkenbare assen: een snelle, hoog-dynamische Oost-West-as en een meer op (be)leefkwaliteit gerichte Noord-Zuid-as.

De voor voorliggend bestemmingsplan meest relevante ruimtelijke as is de harde, dynamische, economisch georiënteerde Oost-West-as. Dit betreft de wereld van infrastructuur en logistiek, agrofood en tuinbouw, maar ook de maakindustrie in z'n vele gedaanten. Samen wordt werk gemaakt van de Greenport-ontwikkeling, het stimuleren van innovatie en onderwijs, en het versterken van de samenwerking met omliggende regio's. Vanwege de strategische ligging op de Oost-West-as en de nabijheid van grote afzetgebieden, levert de regio Noord-Limburg een significante bijdrage aan de economie van Nederland. Venlo - Venray zijn hierin herkenbaar als logistieke hotspot, goed ontsloten over weg, water en spoor, met ruimte voor ontwikkeling. Een van de ambities uit het POL is daarom de positie als logistiek knooppunt beter tussen de mainports in Nederland, Vlaanderen en het Duitse achterland te versterken.

Bereikbaarheid vormt hierin de rode draad. Een blijvend goede bereikbaarheid over weg, water, rail en lucht is voor de regio cruciaal. Vanwege de verwachte toename in het goederenvervoer is het van belang om knelpunten in het infranetwerk tijdig te signaleren en aan te pakken. Prioritair in deze zijn:

- de intermodale overslagpunten railterminal Greenport Venlo, bargeterminal Venlo en haven Venray/Wanssum;
- de specifieke knelpunten in de hoofdinfrastructuur A67, doorstroming A67- A73 bij knooppunt Zaarderheiken, en de N270 als verbinding met Brainport en Oost-Brabant/ de vijfsterrenregio;
- de Maaslijn (verdubbeling en elektrificering) richting Nijmegen-Arnhem-Wageningen en de internationale spoorverbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf / Duisburg;
- Bereikbaar houden van de regionale overslagpunten en economische hotspots.



Figuur 12. Uitsnede kaart Zonering Limburg (POL2014)

Het plangebied is op de zoneringskaart van het POL aangeduid als bebouwd gebied en meer specifiek als *grootschalig logistiek bedrijventerrein en/of productielocatie van bovenregionaal belang*. Het streven is om op deze gronden de dynamiek van het gevestigde bedrijfsleven te faciliteren en om de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De kwaliteit van bedrijventerreinen moet aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven. Het aantal bedrijventerreinen is voldoende. Groei wordt voornamelijk verwacht in de logistieke sector. De grootschalige logistieke terreinen en productielocaties zijn van bovenregionale betekenis voor de Limburgse economie en geven plek aan bedrijvigheid in de topsectoren als chemie, agrofood en logistiek. Op dergelijke terreinen is het wenselijk om gezamenlijk met de gevestigde bedrijven te bezien of duurzaamheidslagen gemaakt kunnen worden (bijvoorbeeld t.a.v. energie- en grondstoffengebruik). Kansen voor functiemenging op deze terreinen moeten waar mogelijk benut worden, maar terughoudendheid is geboden met vestiging van functies die bij uitstek in de stad thuis horen. Bijzondere aandacht is er in het provinciaal beleid voor terreinen met havenfaciliteiten en terreinen met vestigingsmogelijkheden voor HMC-bedrijven (hogere milieucategorie). De relatie tussen multimodale knooppunten in Venlo en Sittard-Geleen en de omliggende terreinen van bovenregionale betekenis biedt kansen. Niet alleen voor duurzamer vervoer, maar ook voor verankering van bedrijven. Eventueel zou dit bij succes kunnen leiden tot additionele ruimtevraag, met name voor infrastructuur en over-/op- en omslag.

Daarnaast is het plangebied gelegen in de Maasvallei. De Limburgse Maasvallei is een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied met een hoogwaterbescherming die voldoet aan de wettelijke eisen, ook op de lange termijn, rekening houdend met klimaatverandering en mogelijke herijking van normen voor hoogwaterveiligheid. Binnen dit gebied moet het wettelijk veiligheidsniveau van (een kans op overschrijding van) 1:300 per jaar (na de actualisering van de waterveiligheidsnormen van de primaire waterkeringen op sinds 2017) worden bereikt. Het waarborgen van de kwaliteiten van de Maas en haar vallei nu en in de toekomst, vergt een benadering langs verschillende wegen:

Samen: door de complexiteit van bevoegdheden van de verschillende overheden en overige partners in de Maasvallei is samenwerking met name tussen Rijk, Provincie, gemeenten en waterschappen een eerste vereiste. Daarbij is solidariteit in lusten en lasten binnen de Maasvallei het uitgangspunt.

Integraal: enkel integrale gebiedsgerichte oplossingen kunnen een antwoord geven op de veranderende hoogwateropgave voor de Maas en de toekomst van bewoners en gebruikers van de Maasvallei.

Als principe wordt gehanteerd dat de hoogwateropgave (klimaatopgave en de aanpassing van de veiligheidsnorm) met maatregelen in de eerste laag (preventie: het voorkomen van risico/schade door rivierverruiming en/of keringen) moet worden gerealiseerd. Maatregelen in laag 2 (ruimtelijke ordening en fysieke aanpassingen in de ruimte) en 3 (calamiteiten beheer en herstel) worden vooral ingezet voor het reduceren van het restrisico. De verschillende gebiedsontwikkelingen (met name Maasplassen en Limburg Noord) worden benaderd vanuit de transitie van reactief naar proactief en op haalbaarheid getoetst. Synergie met een duurzaam robuust watersysteem en functionele perspectieven moeten gewaarborgd worden. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Maasvallei rekening moeten houden met de hoofdfuncties van de rivier (afvoer van water en ijs, scheepvaart, drinkwatervoorziening, waterrecreatie en aquatisch ecologie) en ook de hoofdfuncties van het gebied (agrarisch, natuur, wonen, werken, overrecreatie e.d.).

3.2.2 POL uitwerking Programma werklocaties Limburg 2020

In de POL-uitwerking Programma Werklocaties Limburg 2020 zijn uitgangspunten geformuleerd voor de uitgifte van en het toelaten van activiteiten op terreinen. Dat zijn:

- geen bedrijfswoningen worden toegestaan op nieuwe werklocaties (wel kunnen eventuele specifieke zones voor woon-werk-combinaties worden ingericht);
- lagere hindercategorieën worden op bedrijventerreinen niet toegestaan;
- detailhandel en solitaire kantoren worden op bedrijventerreinen niet toegestaan (wel op dienstenterreinen); ondersteunende kantooractiviteiten zijn wel toegestaan, maar gelimiteerd naar het type aanbod van terreinen;
- geen reserveruimtes verkopen uit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik;
- prudent omgaan met reserverings- en optietermijnen voor afzonderlijke kavels.

Visie Bedrijventerreinen Noord Limburg

Voor de specifieke opgaven per regio dient het Programma Werklocaties Limburg 2020 te worden geraadpleegd. In dit kader is de Visie Bedrijventerreinen Noord Limburg opgesteld. In deze visie wordt onder andere verwoord hoe rekening wordt gehouden met het dynamisch voorraad beheer. Dynamiek in de voorraad werklocaties is van belang om, ondanks voldoende voorraad aan werklocaties, in te kunnen spelen op nieuwe wensen vanuit de markt.

Bij toekomstige nieuwe plannen zal steeds bekeken worden of deze voldoen aan de kwalitatieve vraag van het bedrijfsleven. Of het plan op een juiste locatie ligt voor de regio. Indien positief dan wordt het plan als een goede toevoeging gezien en kan deze tot ontwikkeling komen. Daarvoor is het wel noodzakelijk te salderen met andere onderdelen van de harde planvoorraad.

Relevantie

Het onderhavige bestemmingsplan voldoet aan de POL-uitwerking Programma Werklocaties Limburg 2020. Met het voornemen is sprake van een uitbreiding van de bestaande watergebonden bedrijvigheid. In de Visie Bedrijventerreinen Noord Limburg is daarnaast een specifieke functie en handelswijze gegeven aan hoge milieucategorie (milieucategorie 5) en watergebonden locaties. Voor deze twee elementen is afgesproken dat saldering niet aan de orde is omdat dit type bedrijvigheid behoefte heeft aan zeer specifiek areaal en/of een sterke verwevenheid met de ontwikkeling van havens of barge terminals. Watergebonden bedrijvigheid wordt gefaciliteerd door de regio

en hiervoor worden specifieke plekken (havens en barge terminals) aangewezen. De uitbreiding van de barge terminal is in lijn met de Visie Bedrijventerreinen Noord Limburg.

3.2.3 Omgevingsverordening Limburg

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn regels opgenomen die een juridische doorvertaling zijn van het omgevingsbeleid zoals opgenomen in het POL2014. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening en is uitgebreid met een nieuw hoofdstuk Ruimte. Het hoofdstuk Ruimte bevat regels die zijn gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het POL2014 in gemeentelijke bestemmingsplannen.

Relevantie

Het plangebied ligt volgens de kaart 'Duurzame verstedelijking en bestuursafspraken regionale uitwerking' in het 'bebouwd gebied'. Het POL2014 zet sterk in op het zoveel mogelijk concentreren van (nieuwe) stedelijke voorzieningen binnen bestaand bebouwd gebied. Hierbij is de ladder van duurzame verstedelijking van toepassing. Het POL 2014 gaat bij de toepassing van de ladder ervan uit, dat ook wordt onderzocht in hoeverre nieuwe stedelijke ontwikkelingen kunnen worden ondergebracht in leegstaande monumentale en beeldbepalende gebouwen. In paragraaf 3.1.3 is reeds de ladder voor duurzame verstedelijking behandeld. Het betreft geen uitbreiding van een bedrijventerrein, waardoor er geen regionale afspraken in het geding zijn. Daarnaast is het plangebied gelegen binnen de zone van het Venloschol. Dit betekent dat het verboden is binnen het plangebied grondwater te onttrekken of water te infiltreren beneden 5 meter +NAP.

3.2.4 Conclusie

Onderhavig bestemmingsplan heeft verschillende raakvlakken met het provinciaal beleid. De uitbreiding van de bestaande barge terminal maakt het mogelijk dat de ontwikkeling van de logistieke sector van een positieve impuls wordt voorzien. Deze ontwikkeling vindt plaats op Venlo Trade Port, een bedrijventerrein dat een belangrijke grootschalige logistieke functie vervult. De positie van Noord-Limburg als logistieke hotspot wordt hiermee versterkt. De ontwikkeling heeft daarnaast geen negatieve gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie en doordat de kade wordt teruggebracht tot deze in het verlengde ligt van de bestaande kraanbaan wordt er zelfs meer ruimte voor de Maas gecreëerd.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische Visie Venlo 2030

Met de Strategische Visie Venlo 2030 'Venlo Vertelt' (maart 2010) geeft de gemeente Venlo een afwegingskader op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst. In de visie worden vijf thema's geschetst, waarin geprobeerd wordt een onderling samenhangend en in de toekomst geprojecteerd antwoord te geven op de ontwikkelingen en trends zoals die anno 2010, kennen en onderkennen. De vijf thema's zijn als volgt:

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

Stad van actieve mensen

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

Innovatieve en excellente stad

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

Venlo Internationaal

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

Centrum van de Euregio: hoofdstad en vitaal hart

Binnenstadontwikkeling is een meerjarige opgave. Het centrum is immers nooit 'af'. De uitdaging wordt, na de voltooiing van de Maasboulevard, de ontwikkeling van de zuidoosthoek en in het verlengde daarvan het revitaliseren van de spoorzone. Inhoudelijk is het van belang een palet aan regionale en stedelijke voorzieningen te bieden die passen bij de ambitie van Venlo om jonge mensen en hoger opgeleiden aan de stad te binden. Cultuur en cultuurhistorie zijn in dat verband belangrijke dragers, net als onderwijsgerelateerde voorzieningen.

Veelzijdige stad in het groen

De kern van 'Veelzijdige stad in het groen' is allereerst het bieden van een prettige fysieke en sociale leefomgeving voor iedere inwoner. Een aantal andere, maar daarom zeker niet mindere, ambities 'lift' mee op deze leefkwaliteit, zoals de verdere ontwikkeling van de toeristische functie en de versterking van het vestigingsklimaat voor nieuwe inwoners, instellingen en ondernemingen.

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

3.3.2 Ruimtelijke structuurvisie Venlo

De beleidsmatige opgaven uit de strategische visie zijn doorvertaald in een ruimtelijk koersdocument. In de Ruimtelijke structuurvisie Venlo (vastgesteld 25 juni 2014) is voor het hele grondgebied van de gemeente op hoofdlijnen het ruimtelijk beleid weergegeven met betrekking tot inrichting, bebouwen en gebruiken. De ruimtelijke structuurvisie is verdeeld in vijf thema's, de zogenaamde 'majeure opgaven':

1. *Drukke in het ommeland*: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied verscherpen door het buitengebied ook daadwerkelijk als buitengebied te behandelen. Dit betekent het combineren van meerdere functies, zoals landbouw, recreatie, waterberging en natuurontwikkeling.
2. *Ruimte in de stad*: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied door de beschikbare ruimte in bestaand stedelijk gebied maximaal te benutten.
3. *Leven met de Maas*: ruimte geven aan de rivier en haar beken om te anticiperen op klimaatverandering.

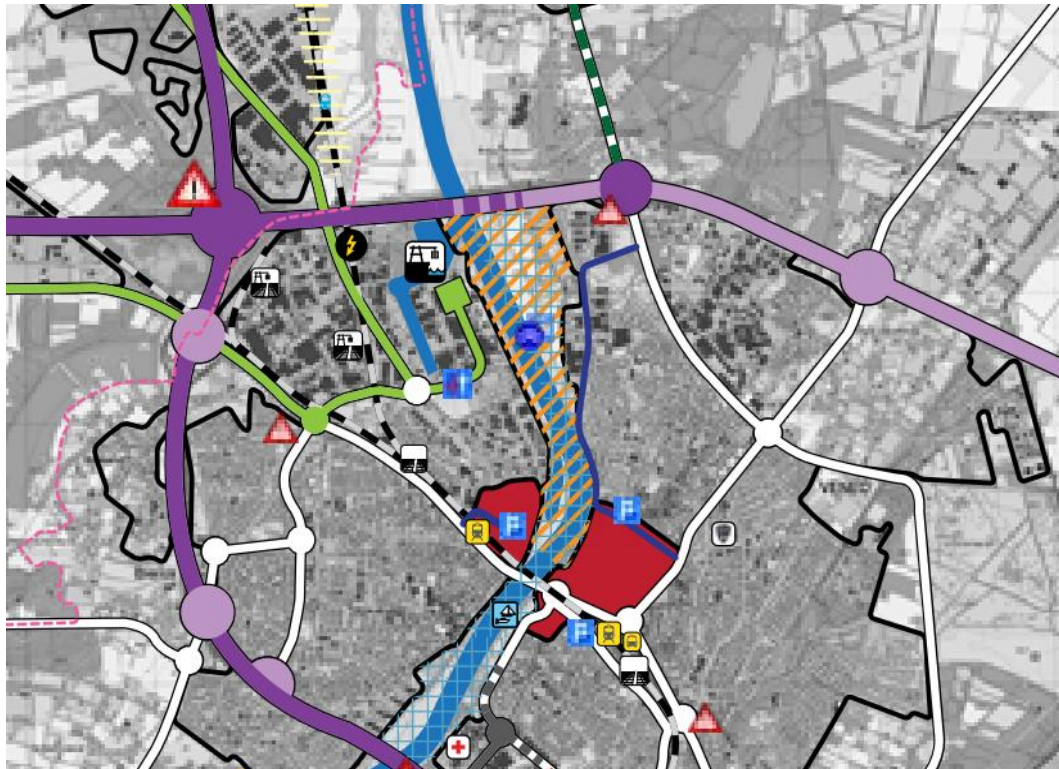
4. *Voorzieningen op maat*: zorgen voor vitale en toekomstbestendige voorzieningencusters die aansluiten bij de reële behoefte van de samenleving.
5. *Robuuste structuren*: werken aan een weerbare infrastructuur voor personen- en goederenvervoer. Daarnaast vraagt het gebruik van de ondergrond en het opwekken van schone energie steeds meer aandacht.

Ontwikkelingen dragen bij voorkeur bij aan het bereiken van de strategische en ruimtelijke ambities van de gemeente Venlo.

Relevantie

Een van de majeure opgaven betreft het verbeteren van de infrastructuur en bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer door robuuste structuren. Onderhavig bestemmingsplan heeft directe invloed op dit beleidsspeerpunt. De bereikbaarheid van Venlo en haar woon- en werklocaties zijn een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bewoners en bedrijven. De regio profiteert van deze aantrekkingskracht op bedrijven, bezoekers en werkgelegenheid. De belasting van de (boven)lokale infrastructuur zal in de toekomst blijven toenemen, voor zowel weg, water als spoor.

In de regio Venlo, waar met logistiek veel geld wordt verdiend, is het noodzakelijk dat de infrastructuur van weg, water en spoor op een nog hoger niveau wordt gebracht. Dit wordt als nationaal belang erkend. Daarom wordt er gestreefd naar een bereikbare, verkeersveilige en toegankelijke stad, zoveel mogelijk op basis van een schoon, duurzaam, stil en veilig mobiliteitssysteem voor personen én voor goederen. Hiervoor is een robuuste, dat wil zeggen een stevige, doch weerbare, infrastructuur onmisbaar en zal water beter moeten worden benut. De uitdaging daarbij is om de belastende effecten van mobiliteit (o.a. geluidshinder, luchtkwaliteit) in balans te houden met de gewenste kwaliteit van leven. Voor het bereiken van deze doelstellingen zijn een aantal onderzoeksopgaven geformuleerd. Een van deze onderzoeksopgave richt zich concreet op het uitbreiden van de haven in het bijzonder de capaciteit van de bargeterminal, voor het laden en lossen van containers.



Figuur 13. Uitsnede kaartbeeld Robuuste structuren

Het plangebied is op het kaartbeeld van het thema 'Robuuste structuren' dan ook aangeduid als zoekgebied voor uitbreiding van de barge terminal. Tevens is het beleid erop gericht om ter plaatse van de barge terminal de ontsluiting van de haven voor vrachtverkeer te verbeteren. Onderhavig bestemmingsplan maakt de gewenste uitbreiding noodzakelijk. In de diverse milieu- en omgevingsonderzoeken wordt aangetoond dat de belastende effecten geen belemmeringen vormen (hoofdstuk 4). Daarnaast kan door de uitbreiding een logische en ontlastende routing van vrachtverkeer van en naar de barge terminal worden gerealiseerd. De ontwikkeling is dus in lijn met de Ruimtelijke structuurvisie.

3.3.3 Havenvisie 2020

In 2020 is de Havenvisie uit 2011 geactualiseerd. Met de vaststelling van de nieuwe Havenvisie Venlo stelt de raad een afwegingskader vast voor de ruimtelijke initiatieven die hier uit voortvloeien. Het vormt een meerjarig en dynamisch ontwikkelplan voor de haven. De visie en de uitvoeringsagenda samen benoemen de zaken die op de korte, middellange en lange termijn aan de orde zijn voor deze ontwikkeling. Het plan geeft daarmee een duidelijke richting en houvast, voor de gemeente en voor de huidige en toekomstige partijen in de haven. Verder laat de visie zien welke maatregelen in de tijd gezien (moeten) worden getroffen en waarom.

De ontwikkeling van de haven als motor van de Greenport Venlo vraagt om een aantal strategische keuzes op een aantal thema's.

- **multimodaal:** in de haven liggen verschillende vervoerstypen (weg, water, spoor) in elkaars nabijheid. Daarom wordt ervoor gekozen om - bij de doorontwikkeling van de haven en de beoordeling van ontwikkelinitiatieven - erop in te zetten dat deze vervoerstypen direct met elkaar worden verbinden. Dergelijke nieuwe koppelmogelijkheden zijn er bij een uitbreiding van de containerterminal (weg/water) en in het potentiële uitbreidingsgebied aan de noordoever (weg/water/spoor);
- **groen:** het stimuleren van vervoer over water – als vervanging van de vervoersbewegingen over de weg – heeft naast economische voordelen ook voordelen ten aanzien van duurzaamheid en veiligheid. Binnen de scheepvaart is een transitie gaande van fossiele naar alternatieve energiebronnen. Ook in de haven zelf wordt ingezet op vergroening (natuur inclusief ontwerpen van de ruimte) en verduurzaming alsook behoud en versterking van de ecologische verbindingsfunctie in het Maasdal;
- **economie:** in de haven zijn watergebonden bedrijven gevestigd, maar ook bedrijven die dat niet zijn. Kavels aan het water zijn relatief schaars. Daarom is het zaak in te zetten op het maximaal benutten van watergebonden kavels door watergebonden bedrijvigheid. Een duurzame en marktgerichte ontwikkeling van de haven vraagt daarom vooralsnog om het primair inzetten op het optimaliseren van het gebruik van de huidige kavels en het vervolgens, met de markt-vraag mee op, ontwikkelen van nieuwe kavels voor watergebonden bedrijvigheid;
- **hoogwater:** in de haven ligt nog een dijkversterkingsopgave om de waterkering te laten voldoen aan de norm. Uit het huidige gemengde karakter van de bedrijvigheid in de haven volgt de noodzaak van een maatwerk aanpak bij de hoogwaterbeschermingsopgave. Maatwerk is nodig om te bepalen welke hoogwatermaatregelen genomen kunnen/moeten worden. Het gemengde karakter leidt tot een gemengde doelstelling: het bedrijventerrein watergerelateerd houden én beschermen tegen hoogwater. In samenspraak met het Waterschap en de bedrijven wordt de hoogwaterveiligheid geborgd;
- **infra:** Een goede bereikbaarheid en verkeerveiligheid zijn cruciaal voor het goed functioneren van de haven. Zowel voor de dagelijkse logistiek als in geval van een calamiteit voor de hulpdiensten. De Greenportring is een robuuste schakel, zowel in de bereikbaarheid van de industriegebieden als de haven, waarin verder geïnvesteerd moet worden. Ook voor veiligheid en mobiliteit van de werknemers van de bedrijven in de haven moet geïnvesteerd worden in infra (fietspaden) en aantrekkelijke mobiliteitssystemen;

- **veiligheid:** in verband met de veiligheid op het water bij de haven is het scheiden van de jachthaven en industriehaven noodzakelijk. Specifiek in verband met veiligheid bij calamiteiten (vanwege de aanwezigheid van bedrijven met gevaarlijke stoffen in de haven) wordt ingezet op de realisatie van een 2e ontsluitingsweg.

Relevantie

Met voorliggende ontwikkeling wordt de barge terminal uitgebreid. De uitbreiding van de barge terminal wordt in de Havenvisie als project op korte termijn genoemd, om de groei van het vervoer over water op te vangen. Met de uitbreiding van de barge terminal is sprake van een uitbreiding van watergebonden bedrijvigheid op een kavel gelegen aan het water. Hiermee is de ontwikkeling passend binnen het kader van de Havenvisie.

Bij de uitbreiding van de barge terminal wordt tevens ingezet op het behoud en versterking van de ecologische waarden. Er worden preventief mitigerende maatregelen genomen ten behoeve van beschermde soorten.

Een deel van de groene laan met bomen langs de Tjalkkade verdwijnt. De bomen die verdwijnen, worden gecompenseerd binnen het betreffende bedrijventerrein. De gemeente Venlo verzorgt de aanleg van de kade en de verharding. In overleg met Openbare Werken wordt bekeken waar compensatie plaats kan vinden.

3.3.4 Economisch Uitvoeringsprogramma 2019

In 2019 is het Economisch Uitvoeringsprogramma 2019 – 2022 van de gemeente Venlo vastgesteld met als doel:

- een concrete uitvoering van maatregelen en projecten, waarbij toegewerkt wordt naar een duidelijke rolverdeling tussen gemeente en andere partners;
- een verbinding te maken met parallel lopende trajecten, zoals de ontwikkeling van de nieuwe Regionale Investeringsagenda en de inhoudelijke prioriteiten en werkwijzen die Crossroads Limburg wil gaan hanteren;
- inspelen op belangrijke beleidsthema's en bijbehorende instrumenten en middelen van EU (o.a. grote maatschappelijke opgaven als food, slimme en duurzame logistiek, energietransitie en circulaire economie), Rijk (o.a. topsectoren- en missiegedreven innovatiebeleid, klimaatbeleid) en Provincie (o.a. Brightlands Campussen- en arbeidsmarktbeleid, energietransitie).

Als logistiek knooppunt tussen Randstad/Antwerpen en Ruhrgebied heeft Venlo veel belang bij een goede (inter)nationale bereikbaarheid per weg, water en spoor. In de nieuwe mobiliteitsvisie van Venlo en de regio (Trendsportal) is het verbeteren van de Ruimtelijke Economische bereikbaarheid dan ook als een van de vijf hoofddoelen opgenomen. Op allerlei fronten wordt gewerkt om de strategische hoofdinfrastructuur verder te verbeteren (onderzoek en investeringen in weg- en spoorinfrastructuur, spoor- en barge terminals, en truckparkeren. Daarbij ligt er een grote opgave om de CO2 uitstoot als gevolg van deze logistieke / vervoersactiviteiten te beperken.

Relevantie

In het Economisch Uitvoeringsprogramma wordt de uitbreiding van de barge terminal als belangrijke voorwaarde genoemd naar een duurzame vervoer over spoor en water. De ontwikkeling past hiermee binnen het kader van het uitvoeringsprogramma.

3.3.5 Conclusie

Het gemeentelijk beleid is er op gericht de bestaande krachten beter te benutten. De logistieke sector op het bedrijventerrein Venlo Trade Port is een van deze bestaande krachten. In de verschillende beleidsdocumenten wordt ingezet op het verder versterken van de bovenregionale logistieke positie van het bedrijventerrein Venlo Trade Port in zijn algemeenheid en de barge terminal

in het bijzonder. Onderhavig bestemmingsplan maakt de uitbreiding van de barge terminal mogelijk en is daardoor in overeenstemming met het beleid van de gemeente.

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten.

4.1 Vormvrije m.e.r.

4.1.1 Algemeen

Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (m.e.r.) dient voor categorieën die zijn genoemd in het besluit een milieueffectrapportage worden opgesteld indien op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu. Deze aspecten dienen dan in de toelichting van het bestemmingsplan te worden behandeld.

4.1.2 Toetsing

Het project vindt plaats op een bestaand bedrijventerrein en de ontwikkelingslocatie heeft een oppervlakte van in totaal circa 3 ha. Hierdoor blijft de ontwikkeling onder de aangegeven grenzen van de EEG-richtlijn. Derhalve geldt geen directe m.e.r. beoordelingsplicht, maar is een vormvrij m.e.r.-beoordeling aan de orde. Deze beoordeling is uitgevoerd door DGMR (d.d. 12 april 2021). Dit onderzoek is als bijlage toegevoegd aan dit bestemmingsplan, hieronder worden de conclusies besproken.

In het kader van het bestemmingsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd. In de verschillende paragrafen in dit hoofdstuk is een beschrijving gegeven van deze onderzoeken. Op basis van de conclusies uit deze onderzoeken is de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. De locatie en de omgeving hebben geen kenmerken waarop de effecten van het project belangrijke nadelige gevolgen vanuit het perspectief van milieu zullen hebben. Waar nodig worden maatregelen getroffen om effecten te voorkomen of als dat niet kan zoveel mogelijk te beperken. Door het voorkomen en zoveel mogelijk beperken zijn belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ten gevolge van de uitbreiding van de binnenvaart terminal uitgesloten. Er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht voor het project.

4.1.3 Conclusie

Voor milieuaspecten geldt dat er nauwelijks effecten optreden. Geconcludeerd kan worden dat er geen verplichting is tot het opstellen van een m.e.r. voor onderhavig bestemmingsplan.

4.2 Bodem

4.2.1 Algemeen

De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik. Bij een bestemmingswijziging wordt bodemonderzoek noodzakelijk geacht, indien de bestemmingswijziging tevens een wijziging naar een 'strengere' bodemgebruiksvorm inhoudt. Bij een bestemmingswijziging die een gelijkblijvend of minder streng bodemgebruik oplevert, wordt de bodemkwaliteit in het kader van de bestemmingswijziging niet noodzakelijk geacht.

4.2.2 Toetsing

Voor de omgevingsvergunning is inzicht in de bodemkwaliteit wel een vereiste. In dit kader is door DGMR een bodem risico analyse (d.d. 18 februari 2021) uitgevoerd. Deze analyse is als bijlage toegevoegd aan voorliggend bestemmingsplan, de conclusies worden hieronder kort besproken.

Alle voorkomende werkzaamheden en activiteiten bij Venlo Trade Port die in beginsel bodemverontreiniging kunnen veroorzaken, zijn volgens de systematiek van de Nederlandse richtlijn bodembescherming 2012 nader uitgewerkt. Uit de nadere uitwerking is gebleken dat voor alle aspecten sprake is van een verwaarloosbaar bodemrisico.

4.2.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

4.3 Flora en Fauna

4.3.1 Algemeen

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Wet natuurbescherming. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving. Om een goed beeld te krijgen van de aanwezige waarden en de eventuele gevolgen hierop voor onderhavig bestemmingsplan is door het bureau Els & Linde een quickscan ecologie verricht (d.d. 9 februari 2021). Deze quickscan is als bijlage toegevoegd aan voorliggend bestemmingsplan, de conclusies worden hieronder kort besproken.

4.3.2 Toetsing

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt en vastgelegd in de ruimtelijke verordening. Ruimtelijke plannen moeten hieraan worden getoetst. Op 190 meter van het plangebied ligt een uitloper van de Maasoever die als NNN-gebied is aangewezen. Een mogelijk negatief effect op het NNN is mogelijk verstoring door toenemende (nachtelijke) verlichting. Om deze effecten vanwege toenemende nachtelijke lichtuitstraling te beperken wordt een lichtplan opgesteld dat voldoet aan de Richtlijn Lichthinder van NSVV. Dit lichtplan is waarschijnlijk niet gereed voor de vaststelling van het bestemmingsplan. In specifieke gebruiksregels binnen de bestemming 'Bedrijventerrein – 4' is daarom een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het doen van een lichtonderzoek wat voldoet aan de hiervoor genoemde richtlijn. Hiermee worden directe gevolgen voor het NNN-gebied voorkomen.

Natura 2000 gebieden

Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en wetlands zijn beschermd via de Wet natuurbescherming en hebben derhalve een wettelijke status. In of in de nabijheid van het NNN en Natuurbeschermingswetgebieden geldt het 'Nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als deze ontwikkelingen de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied aantasten.

Het Natura 2000 gebied Maasduinen ligt ten noorden van Venlo op ruim vier kilometer van het plangebied. Vlak over de grens met Duitsland ligt het Natura 2000 gebied 'Natte Platte mit Grenswald u. Meinweg', dat op ongeveer 5 kilometer van het plangebied is gelegen. De kans dat er een significante wijziging in de emissie is, is aanwezig. De invloed van stikstofdepositie wordt nader behandeld in paragraaf 4.4. Andere effecten op de Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten.

Soortenbescherming

Uit de resultaten van de quickscan is gebleken dat er aanwezigheid van vleermuizen in de betreffende bedrijfspanden en populieren op locatie op voorhand niet is uit te sluiten. De aanwezigheid van gierzwaluwen in het pand aan Tjalklade 25-27 is eveneens niet op voorhand uitgesloten. Een onderzoek naar deze soorten wordt geadviseerd.

Er is mogelijkheid voor algemeen voorkomende broedvogels om te nestelen in de begroeiing, de bomen en langs de oevers op en direct rond de locatie. Ook is het mogelijk voor een aantal soorten om te nestelen op de platte daken van de panden op locatie. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen voor en tijdens de werkzaamheden.

Daarnaast is geschikt oppervlaktewater aanwezig voor watergebonden organismen in de directe omgeving van locatie. Er is mogelijkheid voor aanwezigheid van vissen aan de oevers en tussen de oevervegetatie. Er moet rekening gehouden worden met de kwetsbare voorplantingsperiode van vissen voor en tijdens de werkzaamheden. In de haven kunnen algemeen voorkomende vissen verwacht worden. Bij de planning en bij de werkzaamheden aan de kade moet hiermee rekening worden gehouden. Voor de kade wordt gewerkt conform de gedragscode van Rijkswaterstaat.

Het nadere onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen en gierzwaluwen wordt in het voorjaar tot het najaar van 2021 (medio september) uitgevoerd. Dit onderzoek is naar verwachting bij de vaststelling van het bestemmingsplan nog niet afgerond.

Verstoring van beschermde soorten als gevolg van de ontwikkeling is echter pas aan de orde vanaf het moment dat de sloopwerkzaamheden van de loodsen en het kappen van bomen plaatsvinden. Deze werkzaamheden zijn vanaf medio 2022 voorzien. Het nader onderzoek dient met de sloopmelding voor de sloopwerkzaamheden, het kappen van de bomen en een eventuele Wnb-ontheffing ingediend te worden. Om die reden is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor het slopen en bebouwen van de gronden binnen de bestemming 'Bedrijventerrein – 4'. Hiermee worden directe gevolgen voor beschermde soorten voorkomen.

Gelijktijdig met het uitvoeren van het nader onderzoek, worden preventief mitigerende maatregelen genomen. De mitigerende maatregelen kunnen noodzakelijk zijn, indien er sprake is van verblijfplaatsen of geschikt leefgebied van beschermde soorten. De uiteindelijk noodzaak van de maatregelen hangt af van de resultaten van het nader onderzoek. Door deze mitigerende maatregelen preventief te nemen, wordt ingespeeld op de situatie dat tijdens het nader onderzoek in het plangebied verblijfplaatsen en/of geschikt leefgebied van beschermde soorten worden aangetroffen. Deze mitigerende maatregelen zijn in dat geval noodzakelijk voor het verkrijgen van de Wnb-ontheffing. Door het preventief nemen van de maatregelen, wordt aangetoond dat de Wnb-vergunning verleenbaar is. Indien uit het nader onderzoek blijkt dat een Wnb-ontheffing niet noodzakelijk is, vormen de preventief genomen maatregelen een plus voor de ecologie.

De mitigerende maatregelen worden, ruim voordat de eventuele aanvraag van de Wnb-ontheffing en hiermee de sloop- en kapwerkzaamheden gerealiseerd. Hiermee wordt aangetoond dat de vergunning voor de sloop- en kapwerkzaamheden en een eventuele Wnb-vergunning verleenbaar is en vormt de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen, gierzwaluwen en algemeen voorkomende broedvogels geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.3.3 Conclusie

De invloed van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden wordt in paragraaf 4.4 nader toegelicht. Andere effecten op de Natura 2000-gebieden en/of het Natuurnetwerk Nederland zijn uit te sluiten. Door het preventief uitvoeren van de mitigerende maatregelen en het opvolgen van bovengenoemde aanbevelingen (rekening houden met broedseizoen van algemeen voorkomende broedvogels en kwetsbare voorplantingsperiode van vissen) heeft de ontwikkeling geen negatief effect op beschermde soorten. Vanuit het aspect flora en fauna zijn er geen belemmeringen voor de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan.

4.4 Stikstofuitstoot

4.4.1 Algemeen

De bescherming van belangrijke natuurgebieden is verankerd in de Wet Natuurbescherming. De volgende gebieden vallen onder de werking van deze wet:

- Natura-2000 gebieden.
- Beschermde natuurmonumenten.
- Gebieden die de minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere verplichtingen.

Voor de Natura-2000 gebieden die vallen onder de Wet Natuurbescherming zijn aanwijzingsbesluiten opgesteld. In deze aanwijzingsbesluiten staat de exacte begrenzing van het gebied weergegeven, voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen (de gekwalificeerde soorten en habitats) en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats. Voor projecten en andere handelingen (binnen en buiten Natura-2000 gebieden) waarvan niet op voorhand zeker is dat ze geen gevaar voor de instandhoudingsdoelstellingen vormen, geldt een vergunningsplicht. Eén van de belangrijkste aspecten bij de vergunningverlening in het kader van de Wet Natuurbescherming vormt het aspect stikstofdepositie (NOx en NH3). De depositie van stikstof vormt voor Nederland één van de belangrijkste uitdagingen om de Europese doelstellingen te halen.

Stikstofdepositie ten gevolge van een ruimtelijke ontwikkeling kan ook leiden tot een negatief effect op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Uit de uitspraak over het PAS (Programma Aanpak Stikstof) van de Raad van State van 29 mei 2019 volgt dat het PAS niet langer als basis voor toestemming voor plannen of projecten mag worden gebruikt. Concreet betekent de uitspraak dat voor elk plan met mogelijk significante gevolgen voor een Natura-2000 gebied weer een afzonderlijke passende beoordeling moet worden uitgevoerd. Of er vervolgens toestemming voor het plan kan worden verleend, is afhankelijk van de uitkomst van de passende beoordeling (kan met zekerheid worden gesteld dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast door het betreffende plan?).

Voor nieuwe procedures waarbij sprake is van een toename van stikstofdepositie (elke toename boven de 0,00 mol/ha/jaar) ten opzichte van de referentiesituatie zal dan ook moeten worden gezocht naar een oplossingsrichting op grond waarvan voornoemde zekerheid wordt verkregen. Het verschilt per procedure of er een oplossingsrichting mogelijk is en hoe deze er uit ziet.

4.4.2 Toetsing

Door DGMR is een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in de omgeving van de inrichting. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in de rapportage 'Onderzoek stikstofdepositie' d.d. 30 maart 2021. De rapportage is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Hieronder komen de conclusies aan bod.

In het onderzoek is naar de volgende situaties gekeken:

- De toekomstige gebruiksfase (2025)
- Een bron externe salderen met gekochte emissierechten van een veehouderij in Lomm.
- Een vergelijking tussen de toekomstige situatie (2025) en de bron extern salderen.

Op basis van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

De beoogde ontwikkeling van Venlo Trade Port B.V. zorgt voor een significante stikstofdepositie (maximaal 0,03 mol/ha/jaar) op het Natura 2000-gebied Maasduinen. In overleg met het bevoegd gezag heeft VTP gekozen voor het compenseren van deze depositie door middel van extern salderen. Hiervoor heeft VTP een deel van de NH³ emissierechten opgekocht van een veehouderij in Lomm. Venlo Trade Port koopt 60 kg NH³ emissierechten van een veehouderij in Lomm. Hiervan mag maximaal 70% worden ingezet voor extern salderen. De bron extern salderen betreft een emissie van 42 kg NH³ met een relevante stikstofdepositie van maximaal 1,71 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Maasduinen.

Uit de verschilberekening tussen de toekomstige berekening en de bron extern salderen blijkt dat de door VTP gekochte emissierechten voldoende zijn om de stikstofdepositie van de toekomstige situatie volledig te compenseren. Op geen hexagoon is sprake van een restdepositie. De resterende emissierechten zijn door Greenport Venlo overgenomen. De vergunning van de veehouderij is actief ingetrokken en de emissierechten zijn overgegaan naar VTP en Greenport Venlo.

De gekochte emissierechten zet VTP in voor extern salderen. Hiermee compenseert VTP de eigen stikstofdepositie. Op basis van extern salderen heeft Venlo Trade Port B.V. een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming aangevraagd.

4.4.3 Conclusie

Door middel van extern salderen wordt de stikstofdepositie die met het voornemen wordt veroorzaakt gecompenseerd. Na het verlenen van de Wnb-vergunning zijn er vanuit het aspect stikstof-uitstoot geen belemmeringen voor de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan.

4.5 Akoestiek

4.5.1 Industrielawaai

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan, een geluidzone moet worden vastgesteld. De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein liggen, niet hoger zijn dan 50 dB(A)-etmaalwaarde. Hierbij worden niet alleen de geluidzoneringsplichtige inrichtingen betrokken, maar wordt ook de geluidproductie beschouwd van de niet zone-ringsplichtige inrichtingen die op het industrieterrein zijn gevestigd. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend. Het doel van het vastleggen van een geluidzone is tweeledig. Enerzijds worden geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen en scholen) beschermd tegen een te hoge geluidbelasting vanwege Industrielawaai. Anderzijds wordt door het vastleggen van een geluidzone akoestische ruimte gecreëerd waarover de bedrijven op het gezoneerde industrieterrein maximaal kunnen beschikken. Gezien de koppeling tussen de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer moet zowel bij ruimtelijke plannen als bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een inrichting rekening worden gehouden met de vastgestelde geluidzone rond een industrieterrein.

De gemeente Venlo is bevoegd gezag voor het geluidzonebeheer voor industrieterrein Venlo Trade Port (VTP). Uit akoestische berekeningen is gebleken dat vanwege recente ontwikkelingen van aldaar gevestigde bedrijven én door de uitbreiding van de bestaande bargeterminal de 50 dB(A)-contour wordt overschreden. Omdat het treffen van maatregelen binnen alle redelijkheid niet mogelijk is, heeft de gemeente het voornemen om de zone conform artikel 41 van de Wet geluidhinder (Wgh) te verruimen en wel zoals in figuur 14 is weergegeven.



Figuur 14. Bestaande en nieuwe zonegrens Industrieterrein VTP

Bij een aanpassing van de zone dienen de akoestische gevolgen voor de geluidsgevoelige objecten in kaart te worden gebracht (artikel 42 Wgh). Daarnaast dient voor eventuele nieuwe geluidsgevoelige objecten die zijn gelegen binnen de nieuw vast te stellen zone een hogere waarde te worden vastgesteld. Eventueel dient voor objecten binnen de bestaande zone een verhoging van de bestaande hogere waarde te worden vastgesteld. In artikel 55 Wgh wordt voor bestaande geluidzones geregeld dat de hogere waarden voor woningen binnen de (nieuwe) zone kunnen worden verhoogd. Als voorwaarden gelden dan:

- dat de verhoging maximaal 5 dB(A) mag bedragen;
- dat degene ten behoeve van wie de waarde wordt verhoogd heeft verklaard dat hij uiterlijk gelijktijdig met de verhoging financiële middelen ter beschikking stelt om te zorgen dat voor bestaande woningen aan de eisen voor de binnenwaarde kan worden voldaan;
- de waarde van wat ten tijde van de eerste zonevaststelling geprojecteerde woningen betreft 55 dB(A) en wat ten tijde van de eerste zonevaststelling aanwezige of in aanbouw zijnde woningen betreft 60 dB(A) niet te boven mag gaan.

De nieuwe zone dient in de omliggende bestemmingsplannen verankerd te worden.

Met name aan de zuidzijde van het industrieterrein, in de wijk Ubroek, ligt een aantal woningen tussen de zone van het industrieterrein maar buiten de grens van het industrieterrein. Voor een groot aantal van deze woningen is in 2013 een gemeenschappelijke maximaal toegestane geluidbelasting (MTG) vastgesteld van 55 dB(A) en voor een enkele woning 56 dB(A). Daarnaast liggen er enkele woningen op het industrieterrein, maar niet binnen de akoestische invloedssfeer van de bargeterminal.

De wijziging leidt niet tot geluidbelastingen hoger dan de reeds eerder vastgestelde maximaal toegestane geluidniveaus (MTG's) ter plaatse van woningen binnen de zone, met uitzondering van de woning aan de Ubroekweg 51 waarvoor de hogere waarde met een Besluit hogere geluidgrenswaarde wordt verhoogd van 55 naar 56 dB(A). Er komen ook geen nieuwe, bestaande woningen binnen de nieuwe zone te liggen. Er is derhalve sprake van een goede ruimtelijke ordening. Een onderzoek naar en het treffen van maatregelen is niet noodzakelijk.

Om de zonewijziging te formaliseren wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld waarin de nieuwe geluidzone wordt vastgelegd. Een deel van de zone ligt binnen de gemeente Horst aan de Maas. De gemeente Horst aan de Maas dient dat deel van de nieuwe zone dat op haar grondgebied ligt, in het bestemmingsplan op te nemen.

Ten noorden van het industrieterrein VTP is, op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas het terrein C.V.I. gelegen. Ook dit terrein is krachtens de Wet geluidhinder voorzien van een zone. De woningen Raaiend 3 en Venloseweg 79 te Grubbenvorst zijn weliswaar eigendom van CVI, maar hebben de status van een normale woning. Deze woningen liggen zowel binnen de geluidzone van VTP als binnen de geluidzone van CVI. Bij het tot stand komen van deze zone is indertijd een berekening gemaakt van de cumulatieve geluidbelasting (geluidrapport 'CVI Haven Raaiende te Grubbenvorst Geluidonderzoek aanvulling op het MER en bijlage van de aanvraag omgevingsvergunning', met kenmerk R085053ad.00002.rvw_02_001 van 21 februari 2013). Omdat de nu voorliggende zone-uitbreiding van het industrieterrein VTP niet leidt tot een toename van de vergunde geluidbelastingen te plaatse van deze woningen, wijzigen ook de gecumuleerde geluidbelastingen van deze woningen niet.

Voor het industrieterrein Venlo Trade Port is op 25 september 2013 een Nota industriegekluid vastgesteld en als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' opgenomen. Nu er een herzonering plaatsvindt, wordt ook de huidige Nota industriegekluid aangepast. De aangepaste Nota Industriegekluid is toegevoegd als bijlage bij de regels van voorliggend bestemmingsplan.

DGMR heeft op 4 februari 2021 een akoestisch onderzoek (onderzoek van TCT Venlo B.V., Tjalkade te Venlo, 4 februari 2021 met het kenmerk M.2019.0668.12.R001, versie 003) uitgevoerd naar de bij de activiteiten behorende geluidemissie van de bargeterminal (van de gehele inrichting na de uitbreiding). Het volledige onderzoek is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. De gemeente heeft met het bij dit onderzoek behorende digitale rekenmodel een zonetoets uitgevoerd. Deze heeft uitgewezen dat de inrichting, na de uitbreiding, akoestische inpasbaar is binnen de nieuw vast te stellen zone.

4.5.2 Wegverkeerlawaaï

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

4.5.3 Conclusie

Het rekenmodel is beschikbaar gesteld aan het Bevoegd Gezag ter toetsing van de inpasbaarheid van Venlo Trade Port binnen de geluidszone en Hogere Waarden. Hierna kan pas een definitieve uitspraak over een mogelijke zone-overschrijding (van de nieuwe geluidzone) worden gedaan.

4.6 Externe Veiligheid

4.6.1 Wet- en regelgeving

De wet- en regelgeving rondom externe veiligheid is gericht op de beperking en beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen als op het transport ervan. Het uitgangspunt is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron, waarbij de 10^{-6} /jaar contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, het overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt geen harde norm, maar een oriëntatiewaarde die bij de verantwoording moet worden betrokken.

Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit milieu-beheer veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor buisleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

4.6.2 Toetsing

Door DGMR is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd met betrekking tot de relevante aspecten omtrent externe veiligheid (d.d. 18 maart 2021). In dit onderzoek is rekening gehouden met o.a. de activiteiten die plaats zullen vinden in de toekomstige situatie en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen op het perceel in relatie tot de omgeving. De resultaten hiervan worden hieronder beknopt besproken, het complete onderzoek is als bijlage toegevoegd aan onderhavig bestemmingsplan.

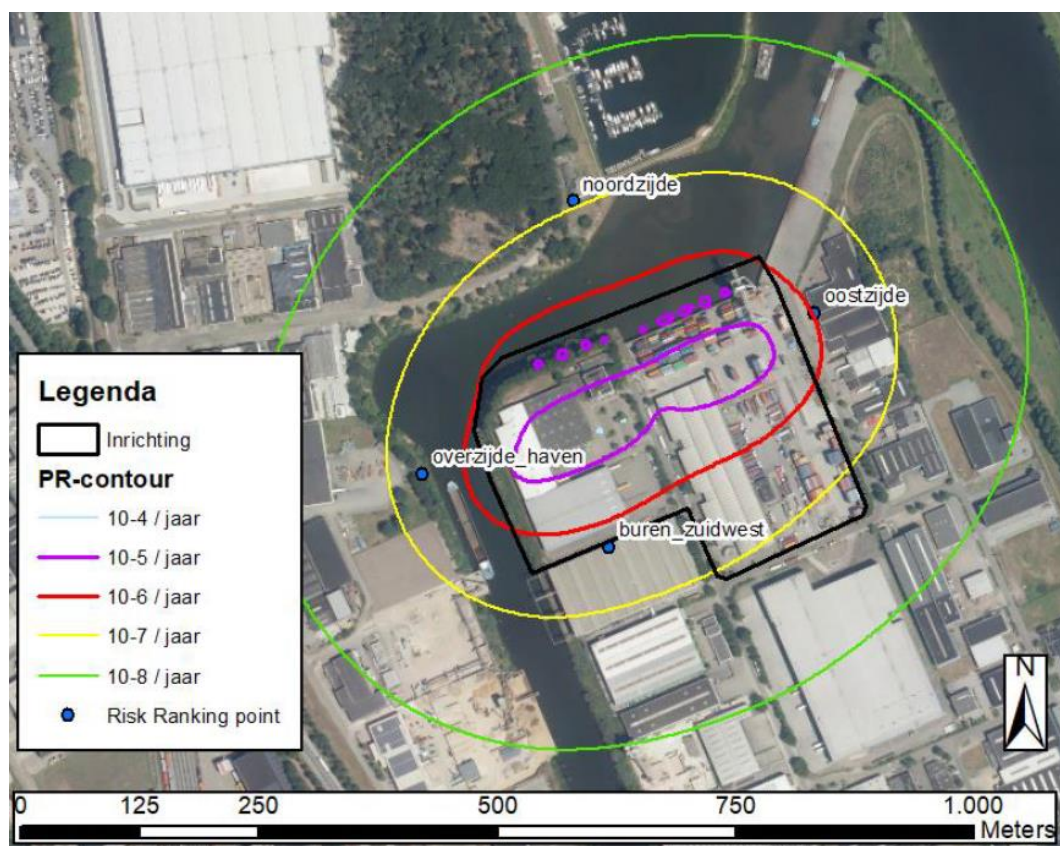
De risicoanalyse betreft een bestaande inrichting, bestemd voor overslagactiviteiten. De risico's als gevolg van het overslaan van gevaarlijke stoffen moeten zowel voor vergunningverlening als bij vaststelling van het bestemmingsplan voldoen aan de normen uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Toetsingskader

Voor kwetsbare objecten noemt het Bevi een grenswaarde voor het PR (plaatsgebonden risico) van 10^{-6} /jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten is deze 10^{-6} /jaar een richtwaarde waarvan het bevoegd gezag kan afwijken en is 10^{-5} /jaar de grenswaarde. Bij inrichtingen die zelf onder het Bevi vallen, hoeft niet te worden getoetst. Voor het groepsrisico geldt de richtwaarde. Het bevoegd gezag dient bij een ruimtelijke besluit en bij vergunningverlening een verandering van het groepsrisico te verantwoorden.

Plaatsgebonden risico

Onderstaand figuur toont de PR-contouren volgens de berekening. De 10^{-6} contour (rode lijn) is de wettelijke grenswaarde en ligt buiten de inrichting. De naastgelegen panden van de Container Trucking Venlo en Scheurs Extra liggen enkele meters buiten deze contour. Aan andere zijden liggen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten ruim buiten de 10^{-6} PR-contour, zodat wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico.

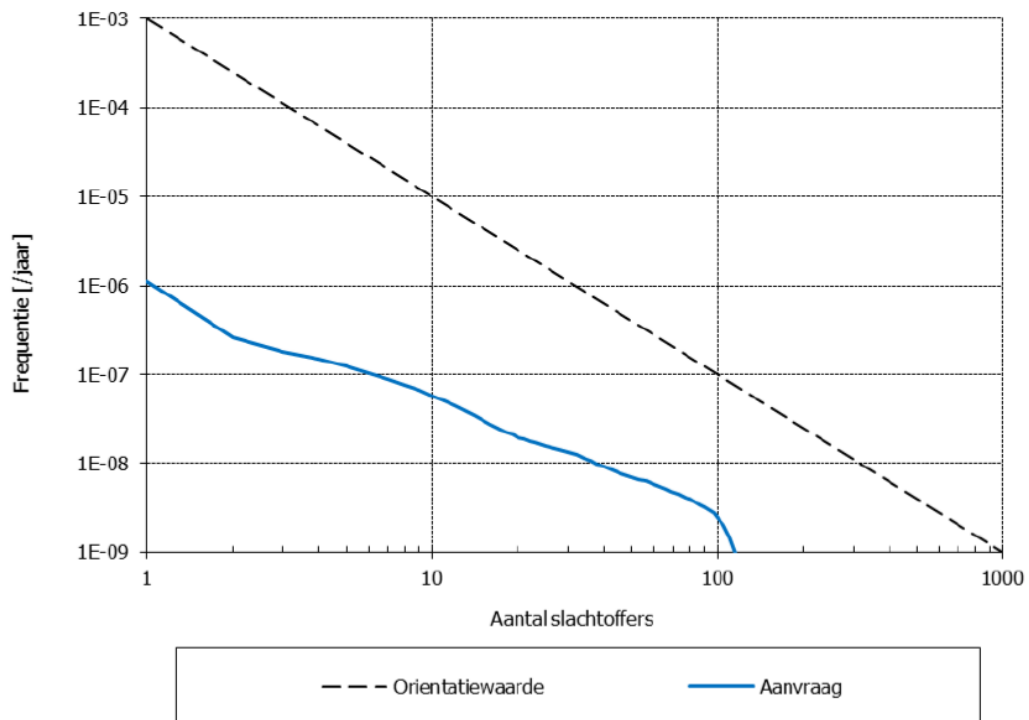


Figuur 15. Weergave PR-contour na uitbreiding barge terminal, bron: DGMR

Voor de risk ranking points (blauwe punten in bovenstaande figuur), is de bijdrage per bron bepaald. Het punt aan de oostzijde is ook representatief voor de 10^{-6} PR-contour. Uit de risk ranking points volgt dat de grootste bijdrage ter hoogte van de risk ranking point wordt veroorzaakt door de overslag van LT1 en boxcontainers GT3. Dicht bij de risicobronnen, zoals het punt aan de oostzijde, spelen brandbare gassen en het kleine lekscenario nog een rol, op grotere afstand, zoals het punt aan de noordzijde worden de scenario's met grotere effectafstanden (GT3, LT2 en groot lek LT1) belangrijker.

Groepsrisico

De onderstaande figuur toont de toename van het groepsrisico (fN-curve) conform de beschreven toekomstige situatie (planontwikkeling). De kans op tien slachtoffers is $5,8 \cdot 10^{-8}$, het maximum aantal slachtoffers (bij een kans op 10^{-9}) is 135. De curve is maximaal 0,026 keer de oriëntatiewaarde (zwarte stippellijn) met een kans van $1,2 \cdot 10^{-7}$ bij 90 slachtoffers. De omvang van het groepsrisico wordt voornamelijk (circa 75%) bepaald door GT3, gevolgd door GF3 (22%) en voor de rest door LT2 (3%). Het bevoegd gezag moet het groepsrisico in het kader van vergunningverlening en de herziening van het bestemmingsplan verantwoorden.



Figuur 16. Weergave Fn-curve na uitbreiding barge terminal, bron: DGMR

Verantwoording groepsrisico

Omdat VTP onder het Bevi valt, is een volledige verantwoording volgens het Bevi vereist.

Omvang Risico's

De voorgenomen activiteiten leiden tot een 10^{-6} PR-contour die net buiten de inrichting ligt over de openbare weg, open water en onbebouwd terrein van naastgelegen bedrijven. Binnen de 10^{-6} PR-contour liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten, zodat aan de grenswaarde wordt voldaan. Het groepsrisico is 0,026 keer de oriëntatiewaarde. De omgeving bestaat uit open water, een bedrijventerrein en verder weg gelegen, aan de overzijde van de haven, een bos en jachthaven. Het bedrijventerrein heeft overdag een lage tot gemiddelde personendichtheid (5 tot 40) personen per hectare en 's nachts een lage personendichtheid. Het bos heeft altijd een lage personendichtheid en in de jachthaven is dit sterk wisselend per seizoen, per dag en per uur.

Maatregelen

De uitbreiding van VTP leidt tot een verhoogde doorzet van geklasseerde containers en daarmee tot een toename van het externe risico. Uit de QRA volgt dat het groepsrisico nog steeds laag is. Mogelijk om het risico verder te verlagen zijn:

- verlagen van de aangevraagde doorzet. Dit is vanuit bedrijfsredenen geen optie. VTP kan de verwachte doorzet niet exact schatten en heeft de aangevraagde aantallen en marge nodig om binnen de vergunning te kunnen opereren;

- efficiëntere behandeling van containers met geklasseerde stoffen. Dit is ook vanuit VTP een steven, maar in praktijk vaak niet mogelijk;
- dedicated stacking: de kans op een warme BLEVE wordt sterk verkleind of zelfs uitgesloten als alle tankcontainers met brandbaar gas apart worden geplaatst. VTP streeft hier wel naar (ook vanwege arbeidsveiligheid), maar kan dit niet altijd garanderen.

Vanwege het beschikbare terrein en de aan de haven gerelateerde activiteiten zijn ruimtelijke alternatieven in dit geval niet mogelijk.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid van een calamiteit bij VTP verandert niet. De doorgezette stofcategorieën worden binnen de huidige operaties op het huidige terrein al doorgezet. De uitbreiding is zeker zo goed bereikbaar als het huidige bedrijf. Brandbestrijdingsmiddelen, zoals bluskranen, worden uitgebreid naar het nieuwe terrein.

Zelfredzaamheid

Binnen het plangebied zijn alleen medewerkers van VTP en andere vervoerders aanwezig. Zij zijn geïnstrueerd hoe te reageren bij een calamiteit en om zichzelf en eventueel anderen in veiligheid te brengen.

De activiteiten bij VTP kunnen in de vorm van een brand, explosie of gifwolk buiten het plangebied tot een risico leiden.

- Het gevaar bij brand is de warmtestraling. Deze reikt tot net buiten de inrichting op de openbare weg en open water. Hier zijn doorgaans geen mensen aanwezig.
- Binnen het explosieaandachtsgebied zijn enkel gebouwen aanwezig. De impact wisselt per gebouw, afhankelijk van afstand tot het ongeval, sterkte van de bouwconstructie, inrichting van het gebouw en hoeveelheid en type glas in het gebouw (scherfwerking). Het gebied ontvluchten is bij een dergelijke calamiteit vaak mogelijk: een warme BLEVE treedt alleen op in geval van een grote brand. Tijdige waarschuwing is daarbij belangrijk.
- In geval van een toxische wolk moet men in pandig schuilen. Ook in dit geval is alarmering van belang. De jachthaven is de enige locatie waar in pandig schuilen lastig kan zijn. Alleen bij ongunstige weersomstandigheden zal een toxische wolk tot aan de haven reiken. De combinatie van ongunstige meteo en dat veel personen in de jachthaven aanwezig zijn, is echter klein.

De barge terminal VTP voert transporthandelingen uit met containers gevuld met onder andere gevaarlijke stoffen. Het gaat om verschillende stofcategorieën, in hoeveelheden boven de SEVESO III drempelwaarde en daarom valt het bedrijf onder de reikwijdte van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor de uitbreiding van VTP is een wijziging van het bestemmingsplan nodig, dat tegelijk met de beschikking op de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bedrijf wordt vastgesteld. Met de uitbreiding wijzigen de risico's voor de omgeving.

Het plangebied valt zelf in het invloedsgebied van risicobronnen buiten het plangebied: het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Maas, over de A67 en de opslag van verpakte gevaarlijke stoffen bij het bedrijf Broekman Logistics aan de Grubbenvorsterweg Venlo. Aangezien het plangebied samenvalt met VTP, dat een Bevi-bedrijf is, laat het bestemmingsplan geen (beperkt) kwetsbare objecten toe. Het is dan ook niet verplicht om het groepsrisico van risicobronnen buiten de plangrens te verantwoorden (Bevi, artikel 13 lid 1 aanhef).

De toelichting op het bestemmingsplan moet overeenkomstig artikel 13 van het Bevi ingaan op:

1. de aanwezige en de te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied, voor zover het invloedsgebied ligt binnen het bestemmingsplan, op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld;

2. het groepsrisico op het tijdstip waarop het bestemmingsplan wordt vastgesteld en de bijdrage van de in het bestemmingsplan toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde;
3. indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die worden toegepast door degene die dat risico mede veroorzaakt;
4. indien mogelijk, de maatregelen ter beperking van het groepsrisico die in het bestemmingsplan zijn opgenomen;
5. voorschriften ter beperking van het groepsrisico die het bevoegd gezag voornemens is te verbinden aan de te verlenen omgevingsvergunning;
6. de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico;
7. de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst;
8. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt of mede veroorzaakt, waarvan de gevolgen zich uitstrekken buiten die inrichting, en;
9. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt of mede veroorzaakt, om zich in veiligheid te brengen indien zich in die inrichting een ramp voordoet.

Advies veiligheidsregio

In het kader van het vooroverleg is het concept ontwerpuitwerkingsplan toegezonden aan de veiligheidsregio Limburg-Noord. De Veiligheidsregio heeft op 24 maart 2021 advies uitgebracht. Hierin staan de mogelijke rampscenario's en de mogelijke maatregelen om de scenario's te voorkomen of om de gevolgen te beperken.

De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting

De omgeving bestaat uit open water, een bedrijventerrein en verder weg gelegen aan de overzijde van de haven een bos en jachthaven. Het bedrijventerrein heeft overdag een lage tot gemiddelde personendichtheid (5 tot 40 pers/ha) en 's nachts een lage personen dichtheid. Het bos heeft altijd een lage personendichtheid en in de jachthaven is dit sterk wisselend per seizoen, per dag en per uur.

De vergelijking van het groepsrisico met de oriëntatiewaarde

Het groepsrisico van de barge terminal is 0,026 keer de oriëntatiewaarde. Dit is een robuuste benadering in verband met de hoge aannames voor de bezetting in nabij gelegen bebouwing, die hoger liggen dan het kengetal voor bedrijventerreinen, te weten 40 personen/ha. In de berekening van de hoogte van het groepsrisico is uitgegaan van de maximaal toegelaten bezetting binnen de gebouwen.

De aan- en afvoer van containers via de weg zorgt voor een transportroute voor gevaarlijke stoffen, vooral de Tjalkkade – Groot Bollerweg – Eindhovenseweg tot de oprit van de A67. Het gaat om ongeveer 1770 volle tankcontainers (25 m³), waarvan 1000 uit de categorie brandbare vloeistoffen en een zeer beperkt aantal brandbare gassen.

Het is op basis van vuistregels uit de Handreiking risicoanalyse transportroutes aannemelijk, dat dit vervoer niet leidt tot een plaatsgebonden risico dat hoger is dan de grenswaarde of tot een groepsrisico boven de oriëntatiewaarde.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico van Broekman Logistics, de Maas of de A67.

Niet van toepassing: Het groepsrisico van risicobronnen buiten het plangebied hoeft niet te worden meegewogen in het te nemen besluit.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico in het bestemmingsplan

VTP is een Bevi-bedrijf en daarom niet beschermd tegen risico's van derden. Maatregelen zijn niet getroffen.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico die aan de omgevingsvergunning zijn verbonden

Mogelijkheden om het risico verder te verlagen zijn zeer beperkt, aangezien de hoogte van het groepsrisico al laag is. Bepalende factoren voor het verlagen van het groepsrisico zijn:

- aard van de gevaarlijke stoffen: er vinden geen handelingen plaats met containers beladen met de gevaarlijkste stofcategorieën explosieve stoffen, zeer toxische vloeistoffen en zeer giftige gassen;
- hoeveelheid gevaarlijke stoffen: Verlagen van de aangevraagde doorzet. Dit is vanuit bedrijfsredenen geen optie. TCT kan de verwachte doorzet niet exact schatten en heeft de aangevraagde aantallen en marge nodig om binnen de vergunning te kunnen opereren;
- om de risico's te beheersen bevat de omgevingsvergunning een voorschrift om de doorzet en de handelingen van containers met gevaarlijke stoffen te monitoren. Bij een overschrijding van de berekende risico's moeten maatregelen worden getroffen en kan de gemeente handhavend optreden;
- minder handelingen met containers met gevaarlijke stoffen. Dit is ook vanuit VTP een streven, maar in praktijk vaak niet mogelijk;
- dedicated stacking; de kans op een warme BLEVE wordt sterk verkleind of zelfs uitgesloten als alle tankcontainers met brandbaar gas apart worden geplaatst. VTP streeft hier wel naar (ook vanwege arbeidsveiligheid), maar kan dit niet altijd garanderen;
- voorkomen van escalatie van een plasbrand. Het terrein is voorzien van een riolering, voor de opvang van hemelwater. Hierin komen ook bijvoorbeeld gespilde/gelekte vloeistoffen en bluswater terecht. De riolering sluit aan op het gemeentelijk riool, maar is daarvan af te sluiten. Bij een calamiteit beslist de brandweer of dat nodig is. Eventueel in de riolering verzamelde gevaarlijke of schadelijke stoffen kunnen daarna op een verantwoorde manier worden afgevoerd. De omvang van een plasbrand is met deze kenmerken van de afwatering van het terrein niet verder te beperken;
- voor het overige zijn de voorschriften uit PGS 15 van toepassing, het document dat voor de opslag van en handelingen van containers met gevaarlijke stoffen de best beschikbare technieken beschrijft.

Alternatieve locaties met een lager groepsrisico

Voor de barge terminal is geen andere locatie mogelijk, gezien de benodigde verbinding met de Maas. Bovendien is er geen omgeving denkbaar, die minder kwetsbaar is of minder bevolkt.

Beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst

Het ligt niet in de verwachting dat het groepsrisico verder toeneemt. Het huidige groepsrisico is laag en hoeft niet verder te worden beperkt. Er zijn daarom geen andere maatregelen nodig.

Bestrijdbaarheid

De activiteiten bij VTP kunnen in de vorm van een brand, explosie of gifwolk buiten het plangebied slachtoffers en andere schade veroorzaken.

- Het gevaar bij brand is de warmtestraling. Deze reikt tot net buiten de inrichting op de openbare weg en open water. Hier zijn doorgaans geen mensen aanwezig.
- Binnen de effectafstand van een explosie zijn enkele gebouwen van derden aanwezig. De impact wisselt per gebouw, afhankelijk van afstand tot het ongeval, sterkte van de bouwconstructie, inrichting van het gebouw en hoeveelheid en type glas in het gebouw (scherfwerking). Het gebied ontvluchten is bij een dergelijke calamiteit mogelijk: een explosie treedt alleen op in geval van een grote brand. Tijdige waarschuwing is daarbij belangrijk evenals de mogelijkheden om afzijdig van de calamiteit, in de luwte van gebouwen, te vluchten.

- In geval van een toxische wolk moet men inpandig schuilen. Ook in dit geval is alarmering van belang. De jachthaven is de enige locatie waar inpandig schuilen lastig kan zijn. Alleen bij ongunstige weersomstandigheden zal een toxische wolk tot aan de haven reiken. De combinatie van ongunstige meteo en dat veel personen in de jachthaven aanwezig zijn, is echter klein.

Op de terminal komen nieuwe bluswatervoorzieningen, om ook op het nieuwe deel van de inrichting brandbestrijding mogelijk te maken. De Veiligheidsregio Limburg-Noord is en blijft betrokken bij het ontwerp van pompen, leidingen, hydranten en opstelplaatsen en beoordeelt namens de gemeente of deze voldoen aan:

- De voorschriften uit hoofdstuk 10 van de PGS 15, met toepassing van het gelijkwaardigheidsbeginsel voor voorschrift 10.3.1: het ontwerp van de bluswatervoorzieningen op eigen terrein, aangevuld met brandkranen in het openbaar gebied, waarborgt in voldoende mate de beschikbaarheid van bluswater.
- Het regionale beleid voor bluswatervoorzieningen en bereikbaarheid, zoals vastgesteld door de gemeente Venlo.

VTP heeft voor de hulpdiensten te allen tijde een actueel overzicht beschikbaar van de locaties waar containers met gevaarlijke stoffen staan.

De BHV-organisatie is getraind en opgeleid voor de eerste respons bij incidenten. In het calamiteitenplan is opgenomen welke noodprocedures van toepassing zijn en welke voorzieningen er zijn voor de hulpdiensten.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid van de (mensen in de) omgeving kan gesteld is goed. In de nabijheid zijn geen objecten aanwezig die specifiek bedoeld zijn voor verminderd zelfredzame personen. Binnen het plangebied zijn alleen medewerkers van VTP en chauffeurs aanwezig. De medewerkers zijn geïnstrueerd hoe te reageren bij een calamiteit en om zichzelf en eventueel anderen in veiligheid te brengen.

De activiteiten bij VTP kunnen in de vorm van een brand, explosie of gifwolk buiten het plangebied tot een risico leiden.

- Het gevaar bij brand is de warmtestraling. Deze reikt tot net buiten de inrichting op de openbare weg en open water. Hier zijn doorgaans geen mensen aanwezig.
- Binnen de effectafstand zijn enkele gebouwen aanwezig. De impact wisselt per gebouw, afhankelijk van afstand tot het ongeval, sterkte van de bouwconstructie, inrichting van het gebouw en hoeveelheid en type glas in het gebouw (scherfwerking). Het gebied ontvluchten is bij een dergelijke calamiteit mogelijk: een warme BLEVE treedt alleen op in geval van een grote brand. Tijdige waarschuwing is daarbij belangrijk evenals de mogelijkheden om afzijdig van de calamiteit, in de luwte van gebouwen, te vluchten.
- In geval van een toxische wolk moet men inpandig schuilen. Ook in dit geval is alarmering van belang. De jachthaven is de enige locatie waar inpandig schuilen lastig kan zijn. Alleen bij ongunstige weersomstandigheden zal een toxische wolk tot aan de haven reiken. De combinatie van ongunstige meteo en dat veel personen in de jachthaven aanwezig zijn, is echter klein.

Conclusie verantwoording groepsrisico

Het groepsrisico van risico's in de omgeving van het bestemmingsplan is laag en het bestemmingsplan draagt daar niet of nauwelijks aan bij. De risico's die van de activiteiten die het bestemmingsplan toelaat zijn zeer gering en aanvaardbaar voor de gemeente Venlo, mede gezien de maatregelen die VTP heeft getroffen ter beheersing van de mogelijke effecten.

4.6.3 Conclusie

De 10-6/jaar-contour van het plaatsgebonden risico ligt net buiten de inrichting. Ter plaatse van kwetsbare objecten buiten de inrichting wordt voldaan aan de grenswaarde van $1 \cdot 10^{-6}$ /jaar. De aangevraagde situatie leidt tot een groepsrisico van maximaal 0,026 keer de oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag moet dit groepsrisico verantwoorden bij vergunningverlening. Vanuit het aspect externe veiligheid zijn geen belemmeringen voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.7 Bedrijven- en milieuzonering

4.7.1 Algemeen

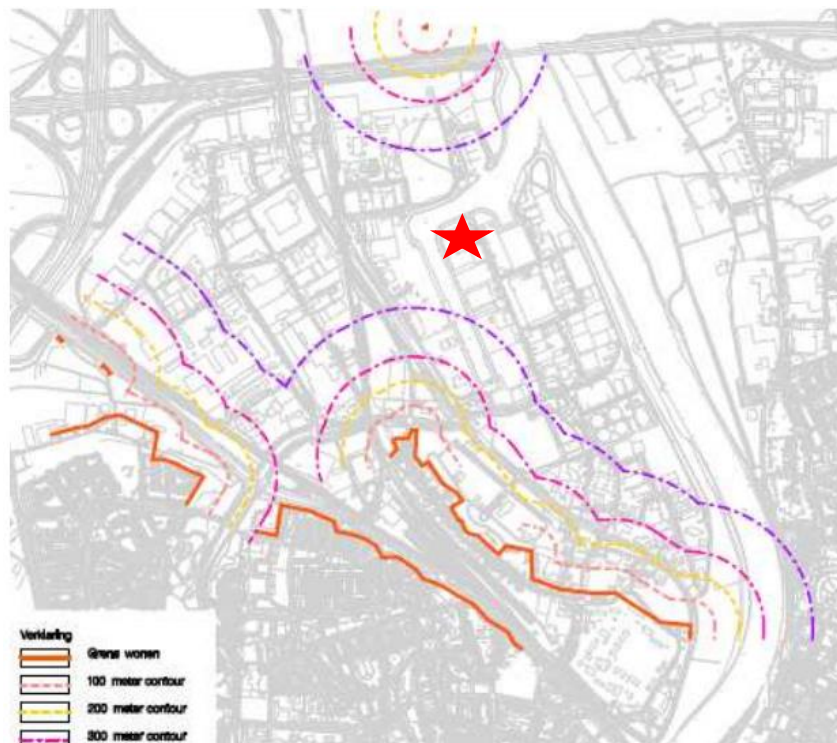
Er dient een noodzakelijke ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming en/of vergroting van de leefkwaliteit. De milieuhinder van functies en voorzieningen dient te worden geanalyseerd op hun invloed op de ontwikkeling. Indien milieubelastende functies in het projectgebied mogelijk worden gemaakt, dient ook de invloed op de omgeving inzichtelijk te worden gemaakt. De milieuhinder die bedrijven en andere functies veroorzaken kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009). In de handreiking is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van vier factoren (geluid, geur, stof en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies (zoals woningen) waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden.

4.7.2 Toetsing

Om de gewenste scheiding van milieubelastende en milieugevoelige functies te waarborgen, wordt in de VNG-brochure een lijst met richtafstanden per milieucategorie aangehouden. Dit betreft de noodzakelijke afstand tussen de grens van de bestemming van de milieubelastende bedrijfsactiviteit, opslag of inrichting en de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie zoals woningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in 'rustige woonwijk' en een 'gemengd gebied'. Voorliggend initiatief vindt plaats op een bedrijventerrein, waardoor de richtlijn 'gemengd gebied' van toepassing is.

Tabel 2.

Milieucategorie	Richtafstand
1	0 m
2	10 m
3.1	30 m
3.2	50 m
4.1	100 m
4.2	200 m
5.1	300 m
5.2	500 m
5.3	700 m
6	1.000 m



Figuur 17. Afstanden tot de aangrenzende woonbebouwing, bron: vigerend bestemmingsplan Venlo Trade Port

In onderhavig bestemmingsplan worden binnen de bestemming 'Bedrijventerrein-4' bedrijfsmatige activiteiten tot en met milieucategorie 4.2 mogelijk gemaakt. Dit is in het vigerende bestemmingsplan reeds het geval. De bedrijfsactiviteiten op het perceel van de bestaande barge terminal valt binnen de categorie 'Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart' (SBI-code 6311.2), in de VNG-brochure aangeduid als een categorie 4.2 bedrijfsactiviteit. Hierdoor geldt een richtafstand op gevoelige objecten van 200 meter, voornamelijk vanwege geluid.

De uitbreiding van de barge terminal vindt plaats in westelijke richting. Hierbij vindt een verdubbeling van de overslagcapaciteit van containers plaats. Deze ontwikkeling wordt ondersteund door het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. Binnen een straal van 800 meter van deze inrichting zijn in de toekomstige situatie geen kwetsbare of gevoelige objecten gesitueerd of planologisch mogelijk. Bovendien zijn de voor milieuzonering relevante aspecten geluid, fijnstof en externe veiligheid in voorliggend bestemmingsplan uitgebreid onderzocht. Hierbij zijn geen beperkingen naar voren gekomen. Onderhavig bestemmingsplan heeft zodoende geen negatieve invloed op de woon- en leefomgeving van kwetsbare objecten.

4.7.3 Conclusie

Het bestemmingsplan heeft geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat van kwetsbare objecten in de omgeving en voldoet hiermee aan de richtlijnen voor bedrijven- en milieuzonering.

4.8 Luchtkwaliteit

4.8.1 Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen

bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
- c het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet in betekenende mate

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate' en de 'Regeling niet in betekende mate'. Als regel geldt dat projecten die minder dan 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀ bijdragen (3% van 40 µg/m³ oftewel 1,2 µg/m³) als 'niet in betekende mate' kunnen worden aangemerkt. Voor deze projecten kan een toetsing aan de grenswaarden dus achterwege blijven. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt.

In artikel 5 van het besluit 'Niet in betekende mate' is een anticumulatie-beginsel opgenomen: *Bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties, locaties voor inrichtingen en locaties voor infrastructuur ten aanzien waarvan redelijkerwijs voorzienbaar is dat deze met toepassing van dit besluit worden of zullen worden gerealiseerd gedurende de periode, waar het programma, bedoeld in artikel 5.12, eerste lid, van de wet, betrekking op heeft, worden voor de toepassing van dit besluit en de daarop berustende bepalingen als één locatie beschouwd, voor zover die locaties:*

- *gebruikmaken of zullen maken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur, en*
- *aan elkaar grenzen of zullen grenzen dan wel in elkaars directe nabijheid zijn gelegen of zullen zijn gelegen, tot een afstand van ten hoogste 1.000 meter vanaf de grens van de betreffende locatie of inrichting, met dien verstande dat locaties en inrichtingen buiten beschouwing blijven voor zover de toename van de concentraties ter plaatse niet meer bedraagt dan 0.1 microgram/m³.*

Het anticumulatie-beginsel voorkomt dat een in betekende mate project wordt opgesplitst in afzonderlijke niet in betekende mate onderdelen en op deze wijze ook getoetst kan worden. De periode waaraan gerefereerd wordt, is de NSL-periode ofwel 2010-2015. Inmiddels is deze periode verlengd tot 2017.

4.8.2 Toetsing

Door DGMR is een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van onderhavig ontwikkelingsplan op de luchtkwaliteit (d.d. 30 maart 2021). De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beknopt besproken, het volledige onderzoek is terug te vinden in de bijlage van dit bestemmingsplan.

Volgens de Wet milieubeheer hoeft de luchtkwaliteit niet op bedrijfsterreinen of terreinen van industriële inrichtingen te worden beoordeeld. In dit onderzoek is vanwege de omgeving van de inrichting ervoor gekozen om wel te toetsen in de nabijheid van het bedrijf. Er zijn acht toetspunten op circa 100 meter van de inrichtingsgrens in het rekenmodel opgenomen. Deze toetspunten liggen in de haven of op bedrijfsterreinen van derden. Formeel vindt hier geen toetsing plaats, maar indien de waarden voldoen op de dichtbij gelegen toetspunten, zal deze ook op de omliggende plaatsen waar mensen worden blootgesteld buiten het industrieterrein voldoen. Deze methode wordt ook aanbevolen door Rijkswaterstaat. Daarnaast zijn ook enkele toetspunten bij woningen en fietspaden gelegd, zodat de invloed op woon- en leefgebieden inzichtelijk kan worden gemaakt.

Uit het onderzoek blijkt dat in de toekomstige situatie (2025) voldaan wordt aan de grenswaarden voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen. De grenswaarden voor luchtkwaliteit worden niet overschreden. Daarnaast is aangetoond dat de uitbreiding van de barge terminal een beperkte invloed op de luchtkwaliteit in de omgeving heeft. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarom geen belemmering voor de gewenste activiteiten.

4.8.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de vaststelling van het voorliggend bestemmingsplan.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

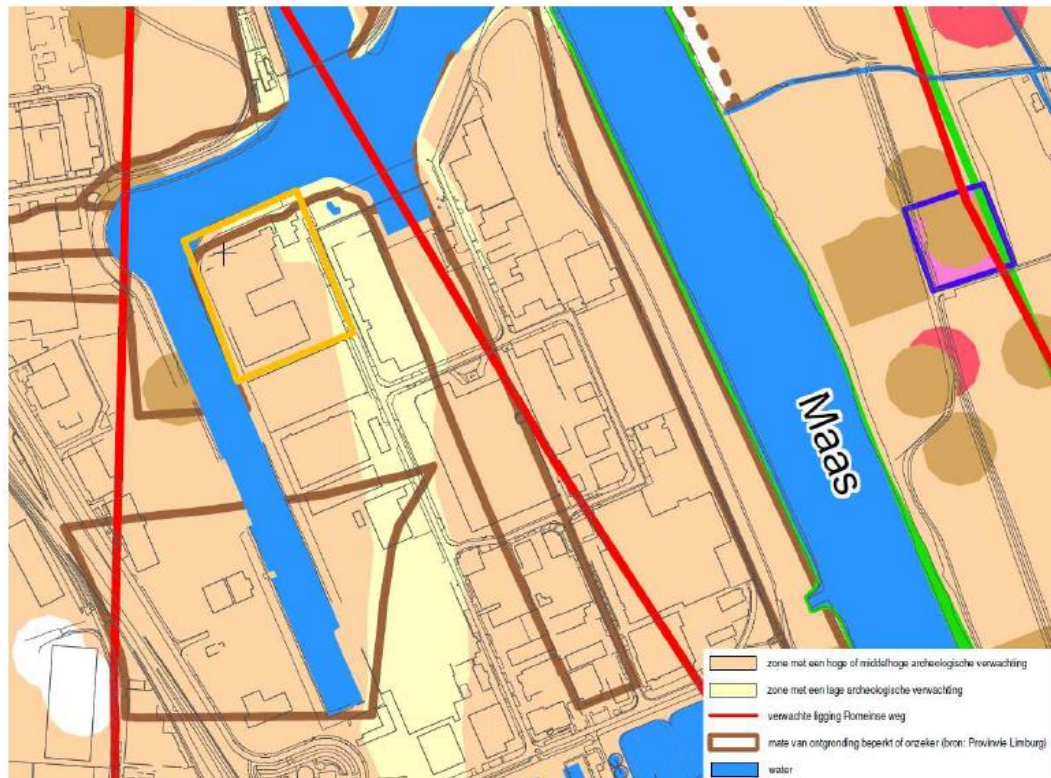
4.9.1 Archeologie

Algemeen

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de verantwoordelijkheid voor archeologie(beleid) grotendeels bij de gemeentelijke overheid neergelegd. Gemeenten dienen archeologie te borgen in hun ruimtelijk beleid, bijvoorbeeld door dubbelbestemmingen voor archeologie op te nemen in bestemmingsplannen. Om dat te kunnen doen hebben veel gemeenten een archeologische beleidskaart gemaakt. Op basis van deze kaart kan archeologie in bestemmingsplannen worden verwerkt.

Beleid

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Venlo geldt voor het uitbreidingsgebied waar grondverstorende werkzaamheden zijn voorzien grotendeels een hoge archeologische verwachting. Bij deze archeologische verwachting geldt dat er een archeologische onderzoeksplicht is bij bodemverstorende werkzaamheden met een oppervlakte van 500 m² of meer die de bodem dieper dan 40 cm zullen verstoren.



Figuur 18. Uitsnede Archeologische beleidskaart gemeente Venlo met aanduiding uitbreidingsgebied, Bron: RAAP

Toetsing

In het plangebied zijn bodemingrepen gepland die mogelijk bedreigend zijn voor eventuele archeologische resten. In het kader van de Archeologische Monumentenzorg is conform de richtlijnen van de bevoegde overheid door adviesbureau Raap een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (d.d. 24 mei 2016). Het doel van het bureauonderzoek is het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische resten teneinde een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen. Hieronder worden conclusies uit het bureauonderzoek kort toegelicht, het volledige onderzoek is toegevoegd als bijlage.

De resultaten van het onderzoek tonen aan dat in het gehele plangebied archeologische resten verwacht worden die bij de bestaande planvorming verstoord kunnen worden. Initieel wordt geadviseerd deze verwachte archeologische resten in te passen in de planvorming. Gezien de aard van de geplande ingreep lijkt plaanpassing echter uitgesloten. Daarom wordt aanbevolen om verder onderzoek uit te laten voeren in de vorm van een verkennend booronderzoek.

Nader onderzoek

In september 2021 is door RAAP een archeologisch vooronderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd ter plaatse van het perceel Tjalkkade 23-25. De resultaten van het onderzoek zijn verwerkt in het rapport (d.d. 13 september 2021). Dit rapport is opgenomen als bijlage bij de toelichting. Hieronder wordt ingegaan op de conclusies van het onderzoek.

De gespecificeerde archeologische verwachting moet enigszins worden bijgesteld. De verwachting is laag voor de aanwezigheid van goed bewaarde vindplaatsen uit het paleo- en mesolithicum. De verwachting voor de aanwezigheid van goed bewaarde jongere vindplaatsen is sterk afhankelijk van de diepte van de grondsporen, zodat met name resten vanaf de Romeinse tijd nog redelijk tot goed bewaard kunnen zijn. Opgemerkt wordt dat de verblauwing onder de parkeerplaatsen sterk van invloed is op de leesbaarheid van archeologische grondsporen, ook die uit de nieuwe tijd. Voor het noordelijke en noordwestelijke deel van het plangebied en het afgegraven deel ten behoeve

van de aanleg van laad- en losdocks is de verwachting laag voor de aanwezigheid van goed bewaarde vindplaatsen uit alle perioden.

Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat in het plangebied (mogelijk) archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Daarom wordt geadviseerd om de plannen zodanig aan te passen dat verstoring wordt voorkomen. De gemeente Venlo heeft op basis van de resultaten van het archeologisch vooronderzoek echter het besluit genomen het onderzoeksgebied vrij te geven voor nader archeologisch onderzoek. Op basis hiervan is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en de aanduiding 'specifieke vorm van waarde – archeologie - hoge - tot middelhoge waarde' ter plaatse van het onderzoeksgebied komen te vervallen. Tevens is het gebied direct ten oosten van het onderzoeksgebied (het gebied dat op de archeologische beleidskaart als zone met een lage archeologische verwachting is aangeduid) ook vrijgegeven van een archeologische dubbelbestemming.

Voor het plangebied in voorliggend bestemmingsplan is enkel het gebied in het oosten met een hoge- tot middelhoge verwachtingswaarde (conform de archeologische beleidskaart) beschermd middels de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'.

Conclusie

Voor het gebied waar werkzaamheden zijn voorzien is gebleken dat de archeologische verwachtingswaarde naar laag kan worden bijgesteld. Het bevoegd gezag heeft het gebied vrijgegeven voor nader archeologisch onderzoek. Voor het gebied waar mogelijk archeologische resten verstoord kunnen worden (in het oosten van het plangebied) is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3' opgenomen. Ter plaatse zijn verstorende werkzaamheden niet toegestaan voordat er op basis van vervolgonderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden worden verstoord. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.9.2 Cultuurhistorie

Algemeen

Op 1 januari 2012 is de wet Modernisering monumentenzorg (Momo) in werking getreden. Een belangrijke doelstelling van de Modernisering van de Monumentenzorg is het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte. In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

Toetsing

In het plangebied bevinden zich cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen. De elementen zijn opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Limburg, zie Figuur 19. Een overzicht van de historisch waardevolle elementen en patronen is weergegeven in (Tabel 3). Er bevinden zich geen beschermde (Rijks-) monumenten en/of beschermde Stads- en dorpsgezichten in en in de nabijheid van het plangebied.



Figuur 19. Cultuurhistorische waardenkaart (Provincie Limburg)

Tabel 3. Cultuurhistorische waardevolle elementen

Element	Type	Waarde
Nieuw cultuurland 1806-1890	Cultuurhistorisch element (vlak en lijn)	Cultuurlandschap
Bouwland, veld	Cultuurhistorisch element (vlak)	Cultuurlandschap
Grasland, geperceleerd	Cultuurhistorisch element (vlak)	Cultuurlandschap

Het oppervlak aan uitgeefbaar bedrijventerrein wordt met een beperkte oppervlak uitgebreid, door het verwijderen van het huidige talud. De cultuurhistorische waarden blijven, met de beperkte uitbreiding, ten behoeve van het verlengen van de kraanbaan, als zodanig intact. Het cultuurlandschap wordt niet aangetast.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoering van het initiatief niet in de weg.

4.10 Water

4.10.1 Algemeen

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is het opstellen van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

4.10.2 Beleidskader

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in december 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt pro-actief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

Waterschap Limburg: Waterbeheerplan 2016-2021

Sinds 2017 zijn de verschillende waterschappen in Limburg gefuseerd in 'Waterschap Limburg'. De besturen van de Limburgse waterschappen Roer en Overmaas en Peel en Maasvallei hebben in een gezamenlijke vergadering een visie op waterbeheer in 2020 vastgesteld. Zij schetsen in het document welke (water)opgaven Limburg wachten en wat dit vraagt van het waterbeheer. Het waterschapswerk in 2020 draait nog steeds om de kerntaken van het integraal waterbeheer, namelijk veilige dijken, droge voeten, schoon water en voldoende water, zowel in de grond als in de beken en rivieren. De belangrijkste doelstellingen zijn:

- Hoogwaterbescherming Maas op orde: door primaire waterkeringen te versterken;
- Bescherming tegen wateroverlast vanuit het regionale systeem, grote wateroverlastproblemen oplossen en risico's beheersen;
- Voldoende grond- en oppervlaktewater door een robuuster watersysteem te realiseren;
- Natuurlijk watersysteem: door maatregelen aan emissies, riooloverstorten en rwzi's en beekherstel goede ecologische toestand realiseren;
- Duurzaam stedelijk waterbeheer: door stedelijk gebied gefaseerd waterrobuust in te richten, groen in te zetten tegen hittestress en het scheiden van waterstromen;
- Optimalisatie van de waterketen: door energieverbruik van rwzi's te reduceren tot energieneutraal en het effluent te verminderen.

Het waterschap heeft vier instrumenten waarmee het behalen van de doelstellingen kan worden gewaarborgd: keur, legger, beleidsregels en algemene regels.

De keur is het belangrijkste instrument van het waterschap. Hierin staat welke geboden en verboden er gelden voor in de legger opgenomen waterstaatswerken. Van een verbodsbepaling kan enkel worden afgeweken met een vergunning. Op de legger is aangegeven voor welke (primaire) oppervlaktewateren en keringen de keur van toepassing is. De beleidsregels zorgen ervoor dat er een consequente en zorgvuldige afweging van belangen plaatsvindt. De algemene regels zijn opgesteld om de regeldruk voor bedrijven en bewoners te verminderen. Veel activiteiten zijn daardoor niet meer vergunningplichtig.

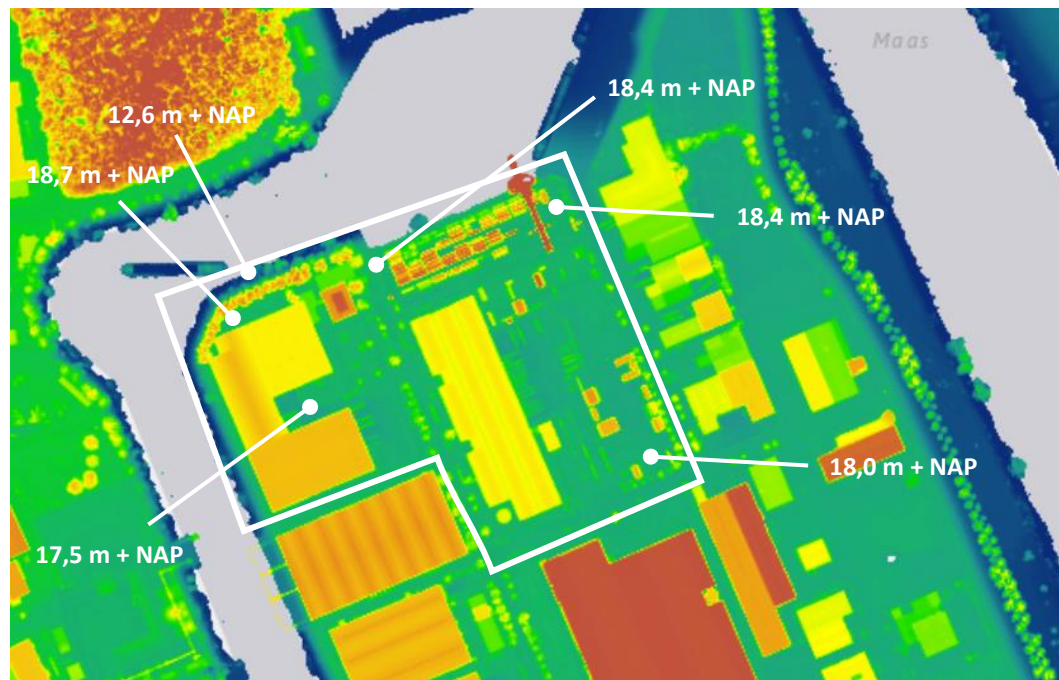
4.10.3 Locatiestudie

Het plangebied ligt naast de kademuur die in de Legger als zodanig is aangeduid. De uitsnede van de Legger ter hoogte van het plangebied is opgenomen in figuur 20. Het grootste deel van het plangebied is in de huidige situatie reeds verhard. Enkel de waterkant op het terrein van Havam is een groenstrook. In de huidige situatie wordt het hemelwater binnen het plangebied afgevoerd op de naastgelegen insteekhaven aan de noordzijde. Er zijn geen primaire waterlopen waarop onderhavig bestemmingsplan direct invloed uitoefent. Dit betekent dat de algemene regels van toepassing zijn op onderhavig bestemmingsplan.



Figuur 20. Uitsnede kaartbeeld Legger met aanduiding plangebied

In de onderstaande figuur is de maaiveldhoogte van het plangebied weergegeven. Het maaiveldniveau ligt op een hoogte van gemiddeld 18 meter + NAP. Het bestaand talud ligt, ter hoogte van de watergrens, ligt op een hoogte van circa 12,6 meter + NAP. De afstand tussen het oppervlaktewater en de maaiveldhoogte van het bedrijventerrein (de hoogte van de kademuur boven het oppervlaktewater) bedraagt ruim 5 meter. In de toekomstige situatie wordt het bestaande talud verwijderd en de kademuur doorgetrokken. De kademuur wordt doorgetrokken op dezelfde hoogte als de bestaande kademuur. Het plangebied bevindt zich op een dusdanige hoogte dat overstromingsgevaar niet aan de orde is.



Figuur 21. Uitsnede hoogtekaart AHN2 ter hoogte van het plangebied (AHN.nl)

In de Tjalkkade ligt een gemeentelijke riolering deze bestaat uit een vuilwater-, regenwater- en een overstortleiding met bijbehorende inspectieputten. Tevens is er een overstortput en een pompput met bijbehorende schakelkasten aanwezig ten behoeve van het verbeterd gescheiden rioolsysteem van het aangesloten bedrijventerrein in de omgeving (Tjalkkade, Deltakade, Ankerkade, Rijnaakkade Groot Bollerweg. Via de overstortleiding wordt regenwater geloosd in de Haven ter plaatse van de beoogde kade. In het riool is ook een hoogwaterschuif opgenomen die dient te worden gesloten in geval van maashoogwater.

4.10.4 Waterkwantiteit

In relatie tot de voor onderhavig bestemmingsplan relevante regels kan worden geconcludeerd dat er geen (grond)water wordt onttrokken en er tevens geen obstakels worden geplaatst. De ontwikkeling heeft mogelijk een beperkte toevoeging van verharding tot gevolg en het verwijderen van een talud ten behoeve van de kraanbaan die in het verlengde wordt geplaatst van de bestaande kraanbaan. Het gaat hierbij om een talud van ca. 3.500 m². In artikel 1 van de 'Algemene regel Grondwater Versnelde afvoer via nieuw verhard oppervlak' is bepaald dat bij toename van verharding van meer dan 2.000 m² in het stedelijk gebied er compenserende infiltratie maatregelen dienen te worden genomen. Met het verwijderen van het talud en het doorzetten van de kademuur ontstaat er meer ruimte (circa 20 m³) voor berging van water. De ontwikkeling heeft geen nadelige invloed op de waterhuishoudkundige situatie.

4.10.5 Waterkwaliteit

Riolering

In de nieuwe situatie wordt het hemelwater- en afvalwater van de uitbreidingslocatie op het bestaande gemeentelijke rioolstelsel aangesloten. Er wordt voorzien van een olie- en vetafscheiding om te voorkomen dat olie- of vethoudend afvalwater in het riool terecht komt.

Om de waterhuishouding van het bedrijventerrein te waarborgen dient de riolering altijd toegankelijk te zijn voor beheer en onderhoud en bij calamiteiten. De inspectieputten dienen vrij van obstakels te zijn. Ook dient de uitstroming van de overstortleiding in de haven niet belemmerd te

worden. Aandachtspunt daarbij is om na te gaan of er risico of hinder is voor afgemeerde schepen tijdens een overstort. In het ontwerp van de kade is hier reeds rekening mee gehouden. Het rioleeringsplan wordt nader uitgewerkt met de beheerder van het riool.

Bouwmaterialen

Ten behoeve van de waterkwaliteit wordt geadviseerd om geen gebruik te maken van uitloogbare materialen, zoals lood, koper en zink. Hierdoor wordt de uitspoeling van vervuilende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater voorkomen. Deze stoffen kunnen zich namelijk ophopen in het water (bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

4.10.6 Advies

In het kader van de bestaande urgente dijkversterkingsopgave van het waterschap in de haven dient de huidige waterkering verhoogd, versterkt en hoogstwaarschijnlijk verlengd te worden. Afstemming met het waterschap is benodigd over de terreinhoogte. Deze afstemming vindt plaats voorafgaande aan de werkzaamheden (en de aanvraag van de watervergunning). Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan 'Herziening 'Venlo Trade Port', uitbreiding Barge Terminal' conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar het Waterschap Limburg.

4.10.7 Conclusie

De ontwikkeling die mogelijk gemaakt wordt in voorliggend bestemmingsplan heeft geen negatieve gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie. Het aspect wordt vormt daardoor geen belemmering voor onderhavig bestemmingsplan.

4.11 Verkeer en vervoer

4.11.1 Beleidskader

In juli 2005 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2005-2015 vastgesteld. Het doel van het GVVP 2005-2015 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo. Dit beleidsdocument dient nog altijd als overkoepelend kader, maar is door de jaren heen aangevuld met de uitwerkingsnota's *Deelnota Fiets*, *Deelnota Verkeersveiligheid*, *Deelnota bereikbaarheid en parkeren* en de *Deelnota Dynamisch Verkeersmanagement*.

Onderhavig bestemmingsplan heeft met name betrekking op het aspect bereikbaarheid. Venlo wordt net als alle andere gemeenten in Nederland geconfronteerd met het almaar toenemende autoverkeer. Deze toename van verkeersbewegingen geldt voor Venlo overigens ook voor vervoer over spoor en water. De gemeente ervaart deze gevolgen met name door grote stedelijke ontwikkelingen en de economische aantrekkingskracht. De hoofddoelstelling van de hoofdnota GVVP is: *"Een verkeers- en vervoerssysteem, dat de ruimtelijke en economische ambities optimaal ondersteunt en zorgt voor een leefbare, veilige en bereikbare stad."* De centrale doelstelling voor de deelnota bereikbaarheid en parkeren is hiervan afgeleid: *"Het zorgdragen voor een goede autobereikbaarheid van (sub-)stedelijke functies en voorzieningen door middel van het aanbieden van een vlot en veilig verkeers- en vervoerssysteem en voldoende kwalitatief hoogwaardige parkeerfaciliteiten"*.

De ambities die Venlo heeft op het gebied van bereikbaarheid (met aspect als economische groei) en leefbaarheid (met aspecten als duurzaam veilig, harmonie met omgeving) staan centraal in dit integrale beleid. Dan gaat het voornamelijk om het benutten van de knooppuntfunctie die Venlo heeft door de samenkomst van een aantal internationale verbindingen (spoor, water en weg). Het streven is om met het verkeers- en vervoerssysteem alle functies van stad en regio optimaal te

(blijven) bedienen. Ofwel een systeem te ontwikkelen dat robuust is en de mobiliteit organiseert en accommodeert. Uitgangspunt is een uitgebalanceerd en samenhangend geheel aan vervoersmogelijkheden. Robuust wil zeggen dat het systeem ook een hogere groei dan verwacht aan moet kunnen. Hiertoe zijn de volgende doelstellingen gesteld:

- mobiliteit staat ten dienste van de economische, ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de stad en regio;
- geen sturende beïnvloeding van de mobiliteit naar omvang, waarbij alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer) van gelijkwaardig belang zijn;
- het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige alternatieven voor alle modaliteiten;
- het realiseren van een uitgebalanceerde wegcategorisering die voldoet aan de inrichtingseisen en waarbij een goede, vlotte, veilige doorstroming op de hoofdwegen mogelijk is én waarbij een goede kwaliteit van leefbaarheid en veiligheid wordt bereikt;
- de zorg voor parkeermogelijkheden in de verblijfsgebieden en in de centra door evenwicht in vraag en aanbod van straatparkeren en parkeergarages met behulp van het parkeerregime (vrij, betaald, vergunning) en, waar relevant, het juiste tarief;
- de parkeercapaciteit in een centrumgebied wordt gedimensioneerd op het gemiddelde van de piek tijdens de zaterdag en de koopavond;
- de verkeersonveiligheid voortvarend aanpakken door het oplossen van de meest onveilige situaties en een goede inrichting van de wegen en straten;
- het realiseren van een volwaardig netwerk van hoogwaardige fietsroutes met onderscheid in onder meer een fietsruggengraat en primaire fietsroutes;
- het aanbieden, samen met de Provincie, van een goed openbaar vervoerssysteem met deeltaxi's, lijnbussen op hoofdlijnen en treinen;
- het realiseren van goede faciliteiten voor het goederenvervoer, waaronder een vlotte doorstroming op autosnelwegen; het uitvoeren van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, voorlichting, handhaving en samenwerking.

4.11.2 Toetsing

Verschillende van de bovengenoemde beleidsdoelstellingen zijn van toepassing op de ontwikkeling die in onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Daarom is ook in het GVVP gesteld dat het goederenvervoer verder gefaciliteerd moet worden door de bereikbaarheid van de Trade Ports en de doorstroming op de autosnelwegen te verzekeren. Hiermee blijft ook op termijn een goede kwaliteit van de doorstroming behouden. Venlo is en blijft een belangrijk industrieel en logistiek knooppunt. Venlo bevindt zich op een knooppunt van grote internationale goederenstromen met samenhangende activiteiten: glastuinbouwcentra, industrie/bedrijventerreinen en groenten- en fruitveiling. Voor het goederenvervoer worden de autosnelwegen uitgebreid en blijven de primaire hoofdontsluitingswegen zonder bijzondere beperkingen beschikbaar. Het vervoer per spoor en over water wordt naar verhouding belangrijker. Het goederenvervoer wordt sterker multimodaal gericht: de overslag van weg, water, spoor wordt verbeterd. De stedelijke distributie vraagt de komende jaren aandacht. Over water wordt over een periode van 20 jaar een verdrievoudiging van de vervoersomvang met containers verwacht. Een samenhangend terminalbeleid is hierdoor van toepassing: wanneer de wegcapaciteit haar grenzen bereikt (de ruimte is immers beperkt) dient de noodzaak tot alternatief vervoer zich aan. Het vervoer per spoor en over water biedt kansen. Venlo is hierop voorbereid; de lijnen hiervoor worden in de komende jaren verder uitgezet.

4.11.3 Conclusie

Het vervoer van goederen over water heeft een prominente rol binnen het GVVP. Onderhavig bestemmingsplan draagt nadrukkelijk bij aan de doelstelling het vervoer over water te bevorderen. De ontwikkeling is dus in lijn met het beleid. Op het bedrijfsperceel zelf wordt aan de hand van een

gestructureerde routing voor vrachtwagens zorggedragen voor de doorstroming op het bedrijventerrein. Hierdoor ontstaan er geen (logistieke) knelpunten.

4.12 Kabels en leidingen

4.12.1 Algemeen

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

1. Hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
2. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
3. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
4. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
5. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.

4.12.2 Toetsing

Binnen het plangebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig die een belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12.3 Conclusie

Er zijn geen kabels of leidingen binnen het plangebied aanwezig die planologische moeten worden beschermd.

4.13 Duurzaamheid en energie

De gemeente Venlo heeft de ambitie om Venlo Trade Port op duurzame wijze te beheren. Dit betreft zowel de openbare ruimte als de uitgeefbare gronden van het bedrijfsterreinen. Het gaat hierbij om aspecten die betrekking hebben op afval, energie, watergebruik en materiaalgebruik. Voor het materiaalgebruik geldt als uitgangspunt het toepassen van Beste Beschikbare Technieken (BBT). Verder wordt op het gebied van waterbeheer het initiatief genomen dat bij uitbreiding dan wel nieuwe ontwikkeling de verplichting wordt gesteld om het hemelwater af te koppelen van het rioleringsstelsel. In paragraaf 4.10 is opgenomen hoe bij het voorgenomen initiatief hiermee rekening wordt gehouden.

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

5 Juridische planopzet

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de beoogde ontwikkeling. In dit hoofdstuk is een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan gegeven.

5.1 Inleiding

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

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

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) geformuleerde uitgangspunten. Het bestemmingsplan voldoet aan de eisen van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. Hierbij is zoveel mogelijk aangesloten op de plansystematiek van het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port' van de gemeente Venlo. De regels van dit bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

5.2 Plansystematiek

5.2.1 Inleidende regels

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

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven over hoe gemeten moet worden.

5.2.2 Bestemmingsregels

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies bedrijventerrein of water. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies. De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfuncties ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt weergegeven door de zin 'met daaraan ondergeschikt'. Tevens wordt aangegeven welke functies bij de bestemming behoren door middel van de zin 'met daarbij behorende'. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel, maar bevat ook inrichtingsaspecten.

Bouwregels

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

Afwijken van de bouwregels

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

Het gaat hier om afwijkingbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Als afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen, dan wel een algemene strekking hebben, zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 (de algemene regels).

Nadere eisen

Nadere eisen kunnen worden gesteld ten behoeve van bepaalde doorgaans kwalitatief omschreven criteria, zoals de plaats en afmetingen van gebouwen en veiligheidsrisico's.

Specifieke gebruiksregels

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

Afwijken van de gebruiksregels

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

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden

Specifieke inrichtingsactiviteiten, niet bestaande uit bouwen, dienen soms aan een omgevingsvergunning gebonden te worden.

5.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

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

Algemene bouwregels

Er kunnen zich situaties voordoen, waarbij bestaande bebouwing in strijd is met de regels. Zo kan de specifieke bouwhoogte van een bedrijfshal hoger zijn dan de toegestane hoogte van bebouwing (een algemene maat). Deze strijdigheid is niet gewenst. Het is immers niet de bedoeling dat deze bebouwing moet worden aangepast aan de nieuwe maatvoering.

Daarom is de algemene bepaling opgenomen, dat bij afwijkingen de maatvoering mag worden aangehouden, zoals die fysiek bestond op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarnaast is een regeling opgenomen die bepaalt dat (her)oprichting van gebouwen alleen op dezelfde plaats mag plaatsvinden als waar deze feitelijk zijn gesitueerd.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om met een omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsbepalingen die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan. Specifieke, op de bestemmingen gerichte, afwijkingen zijn reeds opgenomen onder de betreffende bestemming. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, worden aangegeven.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om meerdere bestemmingen te wijzigen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsbepalingen

In deze bepalingen wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht.

Slotregel

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

5.3 Beschrijving per bestemming

Bedrijventerrein-4

Het overgrote deel van het plangebied is bestemd als 'Bedrijventerrein-4', waarmee zoveel mogelijk is aangesloten op de regeling van het bestemmingsplan 'Venlo Trade Port'. De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor onder meer het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in de lijst van bedrijfsactiviteiten onder de categorie 2, 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2. Risicovolle inrichtingen zijn hierbij in principe uitgesloten, behalve ter plaatse van de aanduiding 'risicovolle inrichting'. Daarnaast is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - vaarwater gerelateerde bedrijven' opgenomen binnen het bestemmingsvlak. Hiermee zijn in het bijzonder vaarwater gerelateerde bedrijven toegestaan, zodat de aanwezige bedrijvigheid ten alle tijden gerelateerd is aan de barge terminal. Specifieke aanduidingen zijn opgenomen voor de barge terminal en de (verlengde) kraanbaan. Ook is de aanduiding 'opslag' opgenomen op de gronden waar de opslag van containers is voorzien.

Verder zijn deze gronden ook bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, met daaraan ondergeschikt opslag en uitstalling, wegen en paden, groenvoorzieningen, manoeuvreerruimte en parkeervoorzieningen. In de regels zijn bebouwingsregels opgenomen. Voor wat betreft de toegestane goot- en bouwhoogte en het maximale bebouwingspercentage wordt verwezen naar de verbeelding.

Water – Haven

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor waterberging, waterhuishouding en ecologische natuurwaarden, waterlopen en daarbij behorende oevervoorzieningen, kruisingen en

overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden, bestaande aanlegsteigers en laden en lossen ten behoeve van barge terminal. Er zijn bouwregels opgenomen voor kranen en overbouwingen.

Waarde - Archeologie 3

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

Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een stroomvoerende functie. Op de gronden binnen deze bestemming mag uitsluitend via een omgevingsvergunning worden gebouwd. Ter bescherming van het stroomvoerend rivierbed is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waterstaat - Waterbergend rivierbed

De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden geldende bestemmingen, mede bestemd voor een waterbergende functie. De gronden binnen deze bestemming mogen gebruikt worden ten behoeve van deze bestemming. Ter bescherming van het waterbergend rivierbed is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Waterstaat - Waterkering

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

6 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond. Een bestemmingsplan moet zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er wordt daarom een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast worden de doorlopen procedures weergegeven.

6.1 Financieel

6.1.1 Uitvoerbaarheid

Het voorliggend plan wordt gerealiseerd op particulier initiatief. De kosten die hiermee gepaard gaan, zijn geheel voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn hieraan geen financiële consequenties verbonden.

6.1.2 Kostenverhaal

Wanneer voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal aan de andere kant is verzekerd. Het kostenverhaal van de ontwikkeling is verzekerd middels een erfpachtovereenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer.

6.2 Maatschappelijk

Het Ontwerpbestemmingsplan 'Herziening 'Venlo Trade Port', uitbreiding Barge Terminal' wordt conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties. Door de provincie Limburg en Rijkswaterstaat zijn vooroverlegreacties ingediend. Hieronder zijn de reacties opgenomen.

Provincie Limburg

Het plan is door de provincie Limburg beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. De beoordeling van het plan geeft voor de provincie Limburg geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. De provincie geeft aan dat, indien dit plan op deze wijze wordt voortgezet en het nog uit te voeren onderzoek naar stikstofdepositie geen onoverkomelijke belemmeringen aantoon, dat er geen aanleiding is om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

Rijkswaterstaat

Door Rijkswaterstaat is het plan beoordeeld op de beheerdersaspecten, zoals deze door Rijkswaterstaat Zuid-Nederland worden behartigd. Een deel van de civiel-technische werkzaamheden ten behoeve van de overslagfaciliteiten zijn gepland in het gebied dat is vrijgesteld van de vergunningplicht in het kader van de Waterwet. Paragraaf 6 van Hoofdstuk 6 van het waterbesluit is hier niet van toepassing. Een deel van de werkzaamheden(deel nieuwe kade) is echter gepland in de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergend rivierbed'. Werkzaamheden in dit gebied zijn vergunningplichtig in het kader van de Waterwet. In relatie tot de milieucomponent zullen ook de aspecten ten aanzien van de waterkwaliteit aan de orde komen aangezien Rijkswaterstaat tevens bevoegd gezag is voor het waterkwaliteitsbeheer.

Rijkswaterstaat verzoekt contact op te nemen over het proces ter verkrijging van de benodigde vergunningen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 15 juli 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen zienswijzen ingediend. Het bevoegd gezag heeft ten aanzien van het ontwerpbestemmingsplan echter wel een ambtshalve wijziging toegevoegd.

Gedurende de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is er nader archeologisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek heeft geleid tot het bijstellen van de archeologische verwachtingswaarde ter plaatse van het plangebied. Dit heeft ertoe geleid dat het plangebied deels is vrijgegeven van de archeologische dubbelbestemming.

Op 23 maart 2022 is het bestemmingsplan 'Herziening Venlo Trade Port, uitbreiding Barge Terminal' gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo.