

Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling

Trade Park West Truckparking
Venlo

Status: definitief
Datum: 24 november 2020

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Achtergrond	4
1.2	Besluit milieueffectrapportage	4
2	Kenmerken project	6
2.1	Omvang en aard van de activiteit	6
2.1.1	Algemeen	6
2.1.2	Verkeerseffecten	9
2.2	Cumulatie met andere projecten	11
3	Locatie project	11
4	Kenmerken van de potentiële effecten	13
4.1	Bodem	13
4.2	Bedrijven en milieuzonering	15
4.3	Geluid	16
4.4	Geur	18
4.4.1	Geurhinder industrie	18
4.4.2	Wet geurhinder en veehouderij	18
4.5	Luchtkwaliteit	18
4.6	Externe veiligheid	21
4.7	Kabels en leidingen	28
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	29
4.8.1	Archeologie	29
4.8.2	Cultuurhistorie	30
4.9	Natuur	30
4.9.1	Gebiedsbescherming	31
4.9.2	Soortenbescherming	32
4.9.3	Natuurcompensatie	34
4.10	Water	34
4.10.1	Situatie plangebied	34
4.10.2	Waterbergingsopgave	36

4.10.3	Conclusie	39
5	Conclusie.....	40
6	Bijlagen	41
6.1	Inrichtingstekening (d.d. 26 augustus 2020)	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.2	Onderzoek verkeerseffecten	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.3	Verkennd bodem-, asbest- en infiltratieonderzoek..	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.4	Onderzoek luchtkwaliteit.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.5	Quicksan externe veiligheid	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.6	Quicksan flora en fauna	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.7	Notitie beoordeling stikstof	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6.8	Waterparagraaf.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Ter plaatse van de James Cookweg 31-33 te Venlo is een beveiligde parkeerplaats voor vrachtwagens gelegen. De beveiligde parkeerplaats beslaat een oppervlak van ca. 39.000 m² en biedt parkeerplaatsen voor 225 vrachtwagens. Ondersteunend aan de parking is op het terrein een horecavoorziening met was- en douchegelegenheid aanwezig. Voor de parkeerplaats is een tijdelijke omgevingsvergunning verleend tot 8 juni 2021. Voor de was- en douchegelegenheid is een tijdelijke omgevingsvergunning verleend die afloopt op 28 februari 2023. Tot slot is nog een tijdelijke uitbreiding van de was- en douchegelegenheid vergund, welke vergunning afloopt op 10 september 2023.

Inmiddels bestaat wegens een groeiende behoefte aan het beveiligd parkeren van vrachtwagens het voornemen om de huidige parkeerplaats inclusief bijbehorende faciliteiten uit te breiden en een permanent karakter te geven. De uitbreiding is voorzien ter plaatse van de gronden westelijk gelegen van de huidige parkeerplaats. Het uit te breiden oppervlak bedraagt ca. 31.602 m² en biedt 198 parkeerplaatsen voor vrachtwagens met een lengte tot ca. 17 meter, 11 parkeerplaatsen voor vrachtwagens met een lengte tot ca. 10 meter en 22 parkeerplaatsen voor personenauto's. Daarnaast wordt de bestaande horecavoorziening met was- en douchegelegenheid binnen de parking verplaatst. Hiervoor wordt een nieuw gebouw opgericht ter grootte van ca. 600 m². Het voormalige gebouw voor de horecavoorziening zal worden ingericht ten behoeve van slaapcabines voor de chauffeurs.

Omdat onderhavig voornemen voorziet in de uitbreiding van bedrijventerrein, dient conform de principes van Dynamisch Voorraadbeheer bedrijventerrein elders te worden gesaldeerd. In dit kader wordt ter plaatse van de Rijksweg / de Vilgert in Velden ca. 3.150 m² aan gronden herbestemd van 'Bedrijf' naar 'Agrarisch'.

Tot slot geldt dat een deel van de gronden waar de uitbreiding is voorzien (ca. 9.500 m²), bestemd is voor natuurdoeleinden. Als onderdeel van onderhavig planvoornemen wordt deze natuur gecompenseerd binnen de gemeente Venlo, ter plaatse van een locatie aan de Beckersweg. De beoogde locatie voor natuurcompensatie sluit aan op gronden die reeds voor natuurcompensatie zijn bestemd ten behoeve van de plannen 'Nieuw Manresa' en 'Droompark Maasduinen'.

Onderhavige aanmeldnotitie is een voorbereiding op deze bestemmingsplanprocedure. Op basis van deze aanmeldnotitie dient het bevoegd gezag (het college) een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen het planvoornemen (eventueel) voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

1.2 Besluit milieueffectrapportage

In de Wet milieubeheer (Wm) en het bijbehorende Besluit m.e.r. zijn activiteiten genoemd waarvoor een milieueffectrapportage (MER) dient te worden opgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in activiteiten waarvoor een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen (m.e.r.-plicht) en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag dient te beoordelen of een m.e.r.-procedure al dan niet nodig is (m.e.r.-beoordelingsplicht).

De beoogde ontwikkeling komt in de lijst C van de bijlage van het Besluit m.e.r. niet als activiteit voor. Met betrekking tot de ontwikkeling is in onderdeel D (11.2) van de bijlage van het Besluit

milieueffectrapport (Besluit m.e.r.) het volgende opgenomen: "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen". De voorgenomen ontwikkeling ligt ver onder de drempelwaarde die is opgenomen in kolom 2, namelijk een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. Er is voor de activiteit derhalve geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Er dient wel een vormvrije m.e.r.- beoordeling te worden uitgevoerd.

D	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
11.2				

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij': een m.e.r.-procedure is alleen nodig als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu'. Op grond van de Wm houdt het bevoegd gezag bij haar besluit rekening met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- Kenmerken van het project;
- Locatie van het project;
- Kenmerken van de potentiële effecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

In het volgende hoofdstuk (2) komen de kenmerken van het project aan bod. In hoofdstuk 3 wordt de locatie van het project beschreven. Tot slot worden in hoofdstuk 4 de kenmerken van de potentiële effecten weergegeven.

2 Kenmerken project

Als eerste hoofdcriterium wordt genoemd: de kenmerken van het project. Dit betreffen de algemene gegevens van het project, zoals de omvang en de aard van de voorgenomen activiteit.

2.1 Omvang en aard van de activiteit

2.1.1 Algemeen

Het planvoornemen voorziet ter plaatse van James Cookweg 31-33 te Venlo in de uitbreiding en het permanent bestemmen van een tijdelijk vergunde truckparking ter grootte van ca. 39.000 m² inclusief ondersteunende faciliteiten. Een deel van de gronden waar de uitbreiding van de parking is voorzien, is nu bestemd als 'Natuur'. Het oppervlak natuur dat wegens de uitbreiding van de parking verloren gaat, zijnde ca. 9.500 m², wordt gecompenseerd binnen de gemeente Venlo, ter plaatse van een locatie aan de Beckersweg. Daarnaast geldt dat, conform de principes van Dynamisch Voorraadbeheer, een oppervlak van ruim 5.000 m² aan bedrijventerrein elders gesaldeerd wordt. Hiertoe worden gronden gelegen aan de Rijksweg / de Vilgert te Velden herbestemd van 'Bedrijf' naar 'Agrarisch'.

Uitbreiding truckparking

De uitbreiding van de parking aan de James Cookweg is in westelijke richting voorzien. Het uit te breiden oppervlak bedraagt ca. 31.602 m². Van de gronden waar de uitbreiding is voorzien geldt dat ca. 22.102 m² reeds bestemd is als 'Bedrijventerrein' en ca. 9.500 m² bestemd is als 'Natuur'. De uitbreiding voorziet ten opzichte van de huidige situatie in extra ruimte voor:

1. Het parkeren van 198 vrachtwagens met een lengte tot ca. 17 meter;
2. Het parkeren van 11 vrachtwagens met een lengte tot ca. 10 meter;
3. Het parkeren van 22 personenauto's.

In het kader van de uitbreiding wordt de bestaande truckparking tevens heringericht. Hierdoor komen een aantal oorspronkelijke parkeerplaatsen te vervallen. Na de uitbreiding van de truckparking is er in totaal ruimte voor (zie ook Bijlage Inrichtingstekening):

4. Het parkeren van 379 vrachtwagens met een lengte tot ca. 17 meter;
5. Het parkeren van 35 vrachtwagens met een lengte tot ca. 10 meter;
6. Het parkeren van 45 personenauto's.

De bestaande in- en uitrit worden gehandhaafd en tevens zijn een nieuwe in- en uitrit voorzien. De nieuwe inrit is naast de bestaande inrit voorzien en de nieuwe uitrit aan de westzijde van de uitbreiding nabij het kruispunt met de westelijke aansluiting van de Livingstoneweg.

De uit te breiden parking wordt middels eenzelfde hekwerk (qua hoogte en uitstraling) als bij de bestaande parking omsloten. De hoogte van de te plaatsen lichtmasten bedraagt 15 meter.

Daarnaast wordt de bestaande horecavoorziening met was- en douchegelegenheid binnen de parking verplaatst. Hiervoor wordt een nieuw gebouw opgericht ter grootte van ca. 600 m² dat wordt gepositioneerd in dezelfde rooilijn als het voormalige gebouw van de horecavoorziening. Het voormalige gebouw voor de horecavoorziening (ca. 300 m²) zal worden ingericht ten behoeve van slaapcabines voor de chauffeurs.



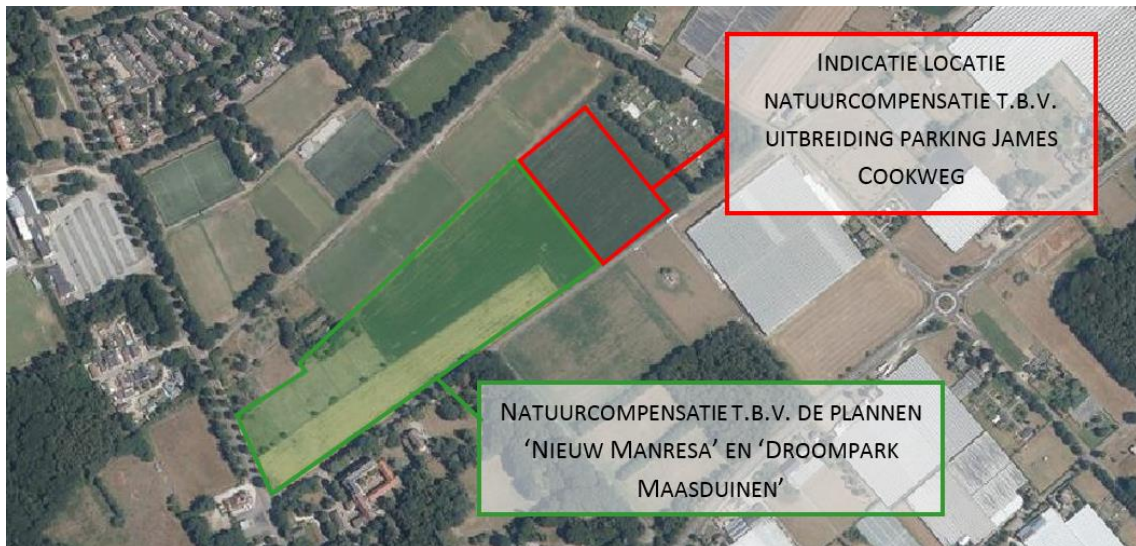
Indicatie indeling truckparking na uitbreiding

Naast het scheppen van het planologisch-juridisch kader voor de realisatie van de uitbreiding van de parking inclusief ondersteunende voorzieningen, is het de wens de huidige planologische mogelijkheden ten aanzien van de bedrijfsmatige activiteiten te behouden.

Natuurcompensatie

Een deel van de gronden waar de uitbreiding van de parking is voorzien, is nu bestemd als 'Natuur'. Het oppervlakte natuur dat wegens de uitbreiding van de parking verloren gaat, zijnde ca. 9.500 m², wordt gecompenseerd binnen de gemeente Venlo, ter plaatse van een locatie aan de Beckersweg. Het betreft een deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Venlo, sectie F, nummer 4199. De locatie sluit aan op gronden die reeds voor natuurcompensatie zijn bestemd ten behoeve van de plannen 'Nieuw Manresa' en 'Droompark Maasduinen'.

De inrichting van de natuurcompensatielocatie wordt nog uitgewerkt. Het bestemmingsplan voorziet wel al in de wijziging van de bestemming 'Agrarisch met waarden' naar de bestemming 'Natuur'.



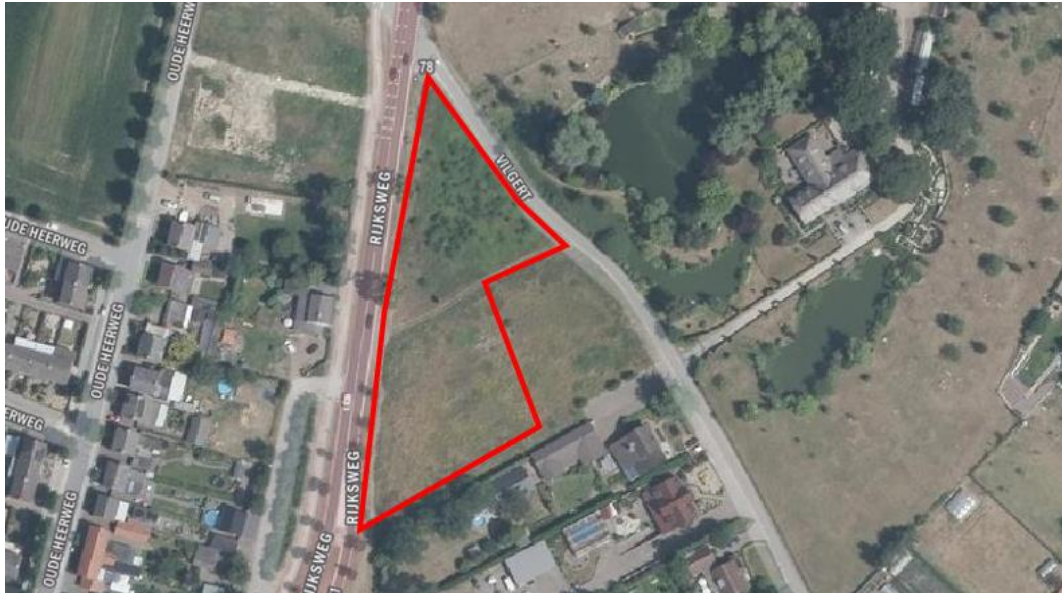
Indicatie locatie natuurcompensatie

Saldering bedrijventerrein

Ten behoeve van de uitbreiding van de truckparking worden de gronden gelegen ten westen van de bestaande truckparking aangewend. Het uit te breiden oppervlak bedraagt 31.602 m², hiervan is 22.102 m² reeds bestemd als 'Bedrijventerrein' en 9.500 m² bestemd als 'Natuur'. De totale parking is straks 70.602 m² groot, waarvan 61.102 m² is gelegen binnen het bedrijventerrein c.q. de bestemming Bedrijventerrein.

Omdat er sprake is van uitbreiding van bedrijventerrein, zijn o.a. de principes van Dynamisch Voorraadbeheer van toepassing. Er geldt dat sprake is van een eenmalige uitbreiding van het bedrijventerrein conform de begrenzing in REBIS. De uitbreiding vindt plaats direct aansluitend aan het bestaand bedrijventerrein en het oppervlak van de uitbreiding bedraagt meer dan 10% van de oorspronkelijke bedrijfskavel. Om deze reden dient elders bedrijventerrein gesaldeerd te worden, voor zover de uitbreiding meer bedraagt van 10%.

Op basis van de hiervoor genoemde oppervlaktes bedraagt de salderingsopgave 9.500 m² minus 10% van 61.102 m² = 3.389,8 m². Hiervoor worden de gronden gelegen aan de Rijskweg / Vilgert te Velden aangewend. In totaal wordt een oppervlak van ruim 5.000 m² aan bedrijventerrein omgezet naar 'Agrarisch'.



Indicatie locatie saldering bedrijventerrein

2.1.2 Verkeerseffecten

De uitbreiding van de beveiligde vrachtwagenparkeerplaats leidt tot meer (vracht)verkeersbewegingen in de omgeving. Er dient derhalve beoordeeld te worden of het toenemend aantal (vracht)verkeersbewegingen goed kan worden afgewikkeld door de bestaande infrastructuur in de directe omgeving van het plangebied. Advies- en ingenieuwsbureau RA Infra heeft ter beoordeling hiervan een verkeersonderzoek uitgevoerd (rapportnr. 20051.1 D14mem01-A dhe, d.d. 4 november 2020). Ten tijde van de uitvoering van het onderzoek was het planvoornemen nog niet geheel bekend. Het uitgevoerde verkeersonderzoek gaat uit van een parkeercapaciteit van 417 parkeerplaatsen voor vrachtwagens. Inmiddels is duidelijk dat de parkeercapaciteit van de truckparking 414 parkeerplaatsen voor vrachtwagens bedraagt. Gezien de zeer geringe wijziging in het planvoornemen en het feit dat de uitgangspunten van het uitgevoerde onderzoek 'zwaarder' zijn dan de daadwerkelijke situatie, wordt het uitgevoerde onderzoek nog altijd als representatief beschouwd. De resultaten en conclusies van het onderzoek zijn in onderstaande overgenomen. Het onderzoeksrapport is tevens bijgevoegd als bijlage.

Toename verkeersbewegingen

Met het planvoornemen voor uitbreiding van de truckparking neemt de capaciteit toe met 192 parkeerplaatsen waardoor het totaal uitkomt op 417 parkeerplaatsen. Naast de parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn ook circa 10 parkeerplaatsen voor personenauto's voorzien.

In de huidige situatie bedraagt de verkeersgeneratie in totaal ca. 430 vrachtverkeersbewegingen per etmaal. Met de uitbreiding komen daar ruim 350 vrachtverkeersbewegingen bij. Het beeld van het aantal aankomsten en vertrekken van de truckparking laten een verspreid patroon over de dag zien. De piekmomenten, voor 07:00 uur en na 18:00 uur, vallen niet (volledig) samen met de maatgevende spitsuren voor beoordeling van de verkeersafwikkeling in de omgeving. De toename van het vrachtverkeer als gevolg van de uitbreiding is beperkt in de spitsperioden. In een maatgevend ochtendspitsuur is de toename 26 verkeersbewegingen (3 in en 23 uit) en in de avondspits is deze toename 27 verkeersbewegingen (25 in en 2 uit). Wanneer de truckparking een volledige bezetting heeft (100%) bedraagt de toename ca. 40 vrachtverkeersbewegingen boven op de berekende 350

bewegingen in een etmaal.

Effect uitbreiding truckparking

Er is ingeschat dat op etmaalniveau ruim 350 vrachtverkeerbewegingen extra gaan ontstaan wanneer de truckparking wordt uitgebreid. Aan de hand van de verdeling van het aantal aankomsten en vertrekken in beide spitsperioden (zie onderstaande tabel) is het extra verkeer toegedeeld aan de omliggende wegen. Dit om te bepalen of dit extra vrachtverkeer van invloed is op de verkeersafwikkeling. In beide spitsperioden is de verkeerstoename relatief beperkt. In een uur bijna 30 vrachtwagens die aankomen of vertrekken. Bij een gelijke verdeling is dit één vrachtwagen per twee minuten.

Voor de toedeling is de aanname gemaakt dat 70% van het aantal aankomsten en vertrekken in/uit de richting van de A67 gaat. De overige 30% is georiënteerd op de A73. De verwachting is dat het meeste vrachtverkeer afkomstig is van de vervoerscorridor op de A67. Gezien de geringe aantallen in de spitsen heeft dit ook bij een andere verdeling een beperkt effect. Op onderstaande kaart is het resultaat van de toedeling weergegeven voor de routes naar de A67 en A73. Op de Eindhovenseweg/N556 en de Van Heemskerckweg/James Cookweg is in één rijrichting de maximale toename 17 vrachtwagens in een spitsuur.

Effect (in mvt)	etmaal			OS (1u)			AS (1u)		
	totaal	70%	30%	totaal	70%	30%	totaal	70%	30%
aankomend	185	130	56	3	2	1	25	17	7
vertrekkend	169	118	51	23	16	7	2	2	1
totaal	354	248	106	26	28	8	27	19	8
voorstel verdeling/toedeling: ri. A67 70% en ri. A73 30%									

Verdeling aankomsten en vertrekken in spitsperioden (bron: RA Infra)

Op basis van voorgaande informatie is door RA Infra geconcludeerd dat de beperkte toename van het aantal vrachtverkeersbewegingen, als gevolg van de uitbreiding van de truckparking, nauwelijks van invloed is op de verkeersafwikkeling van wegen in de directe omgeving. Dit is beoordeeld voor zowel de ochtend- als de avondspits voor zowel de huidige als de toekomstige situatie (2030). Het piekmoment van het aantal aankomsten ligt met name na de avondspits en het aantal vertrekken voor de ochtendspits.

In algemene zin kan worden gesteld dat de truckparking gunstig wordt ontsloten via Eindhovenseweg/N556 naar de A67 en A73. Het aantal extra vrachtverkeersbewegingen als gevolg van de uitbreiding van de truckparking is beperkt en door de relatief lage verkeersintensiteiten op het bedrijventerrein worden geen capaciteitsknelpunten verwacht. Dit geldt ook voor de verkeersafwikkeling bij de verkeerslichten op de Eindhovenseweg/N556. De toename van het vrachtverkeer is beperkt in de spitsperioden en heeft daarmee nauwelijks invloed op de verwerkingscapaciteit van de verkeerslichten. De verkeerslichten hebben nu nog voldoende restructuur in de regeling om de geringe groei van het aantal vrachtverkeersbewegingen af te wikkelen.

Het ruime profiel van de wegen op het bedrijventerrein zijn geschikt voor de afwikkeling van het vrachtverkeer. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid zijn er eveneens geen problemen te

verwachten. Vrachtverkeer kan dus op een verkeersveilige manier van en naar de truckparking rijden.

Verkeersgeneratie overige bedrijfsmatige functies

Naast het scheppen van het planologisch-juridisch kader voor de realisatie van de uitbreiding van de parking inclusief ondersteunende voorzieningen, voorziet onderhavig planvoornemen in het behoud van de huidige planologische mogelijkheden ten aanzien van de bedrijfsmatige activiteiten.

Gezien het feit dat de beveiligde vrachtwagenparkeerplaats een hoog aandeel vrachtverkeer heeft, wordt redelijkerwijs verwacht dat bij andere invulling van de locatie dit aandeel vrachtverkeer lager is. Omdat reeds onderzocht is dat de toename van het vrachtverkeer ten gevolge van de vrachtwagenparkeerplaats niet leidt tot problemen vanuit het oogpunt verkeersveiligheid, is het dan ook de verwachting dat dit bij invulling van de locatie door een andere bedrijfsmatige functie (recyclingbedrijf) ook het geval.

2.2 Cumulatie met andere projecten

Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten.

3 Locatie project

Het plangebied is gelegen ter plaatse van de James Cookweg 31-33 te Venlo, gemeente Venlo. Het betreft de (gedeeltelijke) percelen kadastraal bekend als gemeente Venlo, sectie V, nummer 525, 633 en 634 en sectie W, nummer 171, 480, 481, 484, 571, 578 en 579.



Indicatie begrenzing plangebied

Het gehele plangebied is gelegen binnen bedrijventerrein Trade Port West. Trade Port West is een bovenregionaal bedrijventerrein, waar met name logistieke en grootschalige productiebedrijven gevestigd zijn. Het terrein fungeert als potentieel visitekaartje van Venlo gelegen aan de A67 van en naar Eindhoven en de spoorlijn ten noorden van het terrein.

De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door de James Cookweg. De oostzijde van het plangebied wordt begrensd door een bedrijfsperceel. De zuidzijde van het plangebied wordt begrensd door een groenstrook met daarachter gelegen de Eindhovenseweg. De gronden gelegen ten westen van het plangebied zijn bestemd als natuur.

De bestemming 'Natuur' is destijds toegekend aan gronden ten behoeve van de natuur in verband met de toenmalige situatie en de beoogde functie als ecologische verbinding. De gronden zijn destijds in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 aangeduid als POG (Provinciale ontwikkelingszone groen). Deze ontwikkelingszones vormden samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. Inmiddels is deze aanduiding in de POL2014 vervallen. Op basis van de POL2014 zijn de betreffende gronden gelegen binnen de zonering 'bedrijventerrein'. De gronden zijn niet binnen de bronsgroene landschapszone, zilvergroene natuurzone of goudgroene natuurzone gelegen. Derhalve geldt formeel geen compensatieplicht. Echter, conform de gemeentelijke ambitie, wordt het verlies aan groen wel elders gecompenseerd. Dit wordt gedaan op de locatie aan de Beckersweg te Venlo.

Verder geldt dat wegens de uitbreiding van het bedrijventerrein, op een locatie elders ca. 3.150 m² aan gronden bestemd als 'Bedrijf' worden herbestemd naar 'Agrarisch'. De herbestemming van de gronden vindt plaats op een locatie aan de Rijksweg / Vilgert te Velden. Hiermee wordt voldaan aan de principes van dynamisch voorraadbeheer van de provincie Limburg.



Locaties uitbreiding truckparking, natuurcompensatie en saldering

4 Kenmerken van de potentiële effecten

4.1 Bodem

Op basis van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening zijn gemeenten verplicht om in ruimtelijk plan een paragraaf over de bodemkwaliteit op te nemen. In deze paragraaf dient gemotiveerd te worden of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van de bodem. Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Zo mag een eventuele aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem en mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet.

Het is een taak van de gemeenten om erop toe te zien dat het verontreinigen van gronden door activiteiten voorkomen wordt. Daar waar in het verleden een verontreiniging is ontstaan van de bodem of het grondwater zullen stappen genomen moeten worden ter bescherming van de volksgezondheid. In principe moet bij elke bouwmogelijkheid die mogelijk wordt gemaakt, inzicht geboden worden in de kwaliteit van de bodem.

Om de bodemkwaliteit ter plaatse van het plangebied inzichtelijk te maken is door Aelmans Eco B.V. een verkennend bodem-, asbest- en infiltratieonderzoek uitgevoerd conform NEN5707 en NEN-5740 (rapportnr. E202291.007.R1/HWO, d.d. 5 november 2020). De rapportage is bijgevoegd als Bijlage. Hiertoe zijn ter plaatse van het plangebied een 46-tal boringen/inspectiegaten systematisch verdeeld. Visueel zijn, behoudens een pakket menggranulaat, geen noemenswaardige bodemvreemde materialen annex bijmengingen aangetroffen. Naar aanleiding van de visuele bevindingen zijn een 11-tal grondmengmonsters samengesteld en onderzocht op het standaard NEN-5740 pakket voor grond. In onderstaande zijn de bevindingen, conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek overgenomen.

Bovengrond

De bovengrond van onderhavig plangebied is analytisch onderzocht in een 8-tal grondmengmonsters (1 t/m 8). Uit de analyseresultaten van de grondmengmonsters 1 t/m 4 blijkt dat geen van de onderzochte parameters de achtergrondwaarden overschrijden. Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan deze bovengrond als klasse AW2000 grond bestempeld worden.

Uit de analyseresultaten van de grondmengmonster 5 t/m 8 blijkt, dat de concentraties PCB en/of PAK (MM 8) de achtergrondwaarden overschrijden. Daarnaast overschrijdt de concentratie PCB in grondmengmonster 7 tevens de bodemindex, doch niet de interventiewaarde. Naar aanleiding van de matig verhoogde concentratie PCB in grondmengmonster 7 is besloten om de boringen (35, 36, 41, 44 en 45) overnieuw te plaatsen en separaat op PCB te analyseren.

Uit de analyseresultaten van voornoemde monsters (101 t/m 105) blijkt, dat in de boringen 35 (monster 101) en 41 (monster 103) licht verhoogde concentraties PCB worden aangetroffen, welke de achtergrondwaarden overschrijden, doch niet de bodemindex en/of interventiewaarden. Voornoemde concentraties PCB zijn van dien aard dat deze in de lijn liggen van de eerder gerapporteerde waarden in de grondmengmonsters 5, 6 en 8. De alhier aangetroffen concentraties zijn van dien aard dat deze als klasse industrie grond beschouwd kunnen worden.

Uit de analyseresultaten van de overige 3 boringen (nrs. 36, 44 en 45) blijkt dat sterk verhoogde concentraties PCB worden aangetroffen, welke de interventiewaarden overschrijden. Met name in de bovengrond van de boringen 44 en 45 worden concentraties PCB aangetroffen van 7.000 en 8.000 µg/kg

ds. Ter plaatse van boring 36 wordt weliswaar een sterk verhoogde concentratie PCB aangetroffen doch deze ligt ruim onder voornoemde concentraties.

Vorenstaande impliceert, dat een gedeelte van het plangebied diffuus met PCB is verontreinigd (boringen 27 t/m 48). Binnen dit deelgebied zijn een drietal boringen welke relatief kort bij elkaar liggen, die sterk verontreinigd zijn met PCB.

De exacte oorzaak of bron van de verontreinigingen is niet expliciet te achterhalen uit de eerdere onderzoeken of historie van het terrein. Op het terrein hebben in het verleden diverse zeecontainers gestaan en hebben tevens twee depots gelegen. Het is niet uit te sluiten dat in de containers materialen hebben gezeten, welke de bodemkwaliteit negatief hebben beïnvloed of dat de twee depots de ondergrond hebben verontreinigd. Verder blijkt uit oude bodemrapporten van 1993 en uit de saneringsevaluatie uit 2006 dat er licht tot sterke PCB verontreinigingen zijn aangetroffen.

Gezien de diffuse verspreiding van de PCB-verontreiniging en omdat bekend is dat in het verleden PCB-verontreiniging kan zijn ontstaan en is aangetoond, mag redelijkerwijs worden aangenomen dat de PCB-verontreiniging historisch is.

Ondergrond

De ondergrond van het perceel is analytisch onderzocht in een 3-tal grondmengmonsters (9, 10 en 11). Uit de analyseresultaten van de grondmengmonsters 9 en 10 blijkt, dat geen van de onderzochte parameters de achtergrondwaarden overschrijden. Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan deze ondergrond als klasse AW2000 grond bestempeld worden. Uit de analyseresultaten van grondmengmonster 11 blijkt dat de concentraties PCB de achtergrondwaarde overschrijdt doch niet de bodemindex en/of interventiewaarden. Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan voornoemde ondergrond als klasse industrie grond worden gekwalificeerd.

Mogelijk wordt de in dit grondmengmonster gerapporteerde concentratie PCB deels veroorzaakt door de ondergrond van boring 36, waarvan de bovengrond eveneens sterk verontreinigd is met PCB. Dit zou een eventuele verklaring kunnen zijn doch blijft momenteel echter een aanname.

PFAS

Uit de resultaten van het PFAS onderzoek blijkt dat enkele marginale overschrijdingen zijn aangetroffen. De tot op boven de rapportagegrenzen gerapporteerde concentratie PFAS overschrijden niet de achtergrondwaarden en hebben derhalve dan ook geen invloed op de uiteindelijke kwalificatie van de onderzochte bodemlagen.

Grondwater

In het grondwater zijn marginale overschrijdingen aangetroffen met diverse zware metalen aangetroffen. Het grondwater in peilbuis 2 is echter van dien aard, dat de concentratie lood de interventiewaarde overschrijdt. Naar aanleiding van voornoemde sterk verhoogde concentratie lood is deze peilbuis overnieuw bemonsterd en onderzocht. Uit de analyseresultaten van deze her bemonstering blijkt dat weliswaar nog een licht verhoogde concentratie lood wordt gerapporteerd, doch deze ligt ruim onder de eerder aangetroffen overschrijdingen.

Naar aanleiding van vorenstaande wordt geconcludeerd dat de lichte overschrijdingen in het grondwater geen directe belemmeringen voor de beoogde uitbreiding van de parkeerplaats.

Asbest

Tijdens het verrichten van het bodemonderzoek zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen aangetoond. Op basis van de bevindingen van voornoemd zintuiglijk bodemonderzoek en het analytisch asbestonderzoek kan de hypothese "onverdacht" met betrekking tot asbest worden bevestigd.

Conclusie

De hypothese "heterogeen diffuus verontreinigde locatie" wordt op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd. Naar aanleiding van het aanvullend onderzoek moeten we concluderen dat op voornoemd terrein plaatselijk sterk verhoogde concentraties PCB worden aangetroffen binnen een gebied dat diffuus met PCB is verontreinigd. Gezien de diffuse verspreiding van de PCB- verontreiniging en omdat bekend is dat in het verleden PCB-verontreiniging kan zijn ontstaan en is aangetoond, mag redelijkerwijs worden aangenomen dat de PCB- verontreiniging historisch is. Vanwege de beoogde plannen ten behoeve van de aanleg van een parkeerterrein is het uitvoeren van een nader bodemonderzoek ons inziens wenselijk, teneinde de omvang van de verontreiniging met PCB nader in beeld te brengen (zowel verticaal als horizontaal).

Tijdens het eventueel uit te voeren nader bodemonderzoek zal er specifiek aandacht worden besteed (historisch) aan de twee depots welke op het terrein hebben gelegen in 2018 en eveneens aan het depot menggranulaat. Dit om de kwaliteit van de depots te achterhalen. Indien voornoemde verontreiniging in kaart is gebracht is het aan het bevoegd gezag om te beoordelen of het doelmatig is om voornoemd bodemlaag te saneren.

Naar aanleiding van het aanvullend grondwateronderzoek vormt het grondwater geen directe belemmering. Naar aanleiding van het PFAS-onderzoek kunnen we concluderen, dat deze stoffen niet noemenswaardig worden aangetroffen. Er is zowel visueel als analytisch geen asbest aangetroffen. Vanwege de diversiteit in bodemlagen dient men er rekening mee te houden, dat voornoemde bodemlagen niet onderling vermengd mogen worden en na ontgraving in dezelfde hoedanigheid worden herschikt.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' dient er voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen hinderveroorzakende (o.a. bedrijven) en hindergevoelige functies (waaronder woningen). Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. De richtafstanden opgenomen in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit, zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype (zoals een rustig buitengebied, een stiltegebied of een natuurgebied). Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied, dat gezien de aanwezige functiemenging of ligging nabij milieu-inrichtingen of drukke wegen, al een hogere milieubelasting kent. Onderhavig plangebied is gelegen in een omgeving die wordt gekenmerkt door hoofdzakelijk bedrijvigheid. Er is geen sprake van functiemenging, waardoor geen sprake is van een gemengd gebied.

De publicatie biedt geen wettelijk vastgestelde norm, maar biedt een handreiking voor maatwerk. De publicatie geeft vier factoren (geur, stof, geluid en gevaar) op basis waarvan bepaald wordt in welke categorie een activiteit geplaatst kan worden. Voorgaande moet op twee manieren getoetst worden. Enerzijds wordt er gekeken of het perceel zelf veroorzaker is van hinder en anderzijds wordt bekeken of het perceel kwetsbaar is voor hinder.

Uitbreiding beveiligde vrachtwagenparkeerplaats

De beveiligde parkeerplaats inclusief bijbehorende faciliteiten wordt niet aangemerkt als milieugevoelige functie (met uitzondering van het aspect geur, zoals in paragraaf 4.6 beschreven). Personen verblijven hier maar voor een beperkte tijd. Wel kan de parkeerplaats hinder voor de omgeving veroorzaken. Uitgaande van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' kan onderhavig planvoornemen worden ingeschaald onder de functie 'Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)'. Dit betreft een functie in de milieucategorie 3.2 met bijbehorende grootste richtafstand voor geluid van 100 meter.

De gronden gelegen ten westen, noorden en oosten van het plangebied maken deel uit van het bedrijventerrein Trade Port West. Binnen het bedrijventerrein komen geen woningen voor. Daarnaast zijn er ook geen bedrijfswoningen op het bedrijventerrein gelegen. De gronden ten zuiden van het plangebied betreffen hoofdzakelijk onbebouwde agrarische percelen, danwel onbebouwde percelen bos en natuur. Er zijn geen hindergevoelige functies in de omgeving van het plangebied gelegen.

Behoud planologische mogelijkheden bedrijfsmatige functies

Naast het scheppen van het planologisch-juridisch kader voor de realisatie van de uitbreiding van de parking inclusief ondersteunende voorzieningen, is het de wens de huidige planologische mogelijkheden ten aanzien van de bedrijfsmatige activiteiten te behouden. Dit betekent dat de mogelijkheid bestaat dat bedrijven tot en met de milieucategorie 5 zoals genoemd in de bijlage bij de regels 'Staat van Bedrijfsactiviteiten' van de vigerende bestemmingsplannen zich binnen het plangebied kunnen vestigen (recyclingbedrijven). De ruimtelijke aanvaardbaarheid van dergelijke bedrijven is ten behoeve van de vigerende bestemmingsplannen reeds bepaald. De meest nabij gelegen hindergevoelige functies betreffen de woningen gelegen aan de Geliskensdijkweg 71-73 op ca. 125 meter afstand. Op basis van het daar vigerend bestemmingsplan 'Buitengebied Venlo' zijn de woningen bestemd als 'Agrarisch met waarden' in combinatie met de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - persoonsgebonden overgangsrecht'. De bestemming voorziet aldus niet in een mogelijkheid om daar te wonen, met uitzondering van een persoonsgebonden overgangsrecht. De woonsituatie ter plaatse van Geliskensdijkweg 71-73 is derhalve binnen afzienbare tijd eindig. Het overnemen van de onbenutte wordt daarom alsnog conform een goede ruimtelijke ordening geacht.

Conclusie

Onderhavig planvoornemen leidt niet tot hinder voor gevoelige functies in de omgeving. De beveiligde vrachtwagenparkeerplaats is zelf niet hindergevoelig. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.3 Geluid

Ten aanzien van geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh voorziet rond (gezoneerde) industrieterreinen, langs wegen en langs spoorwegen in zones en bevat tevens

geluidsnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus van de voornoemde geluidsbronnen. Indien een bestemmingsplan een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron of wijziging van een bestaande geluidsbron (aanpassing weg) mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden bij het voorbereiden van de vaststelling van het bestemmingsplan of een ruimtelijke onderbouwing.

(Spoor)wegverkeerslawaaï

Met uitbreiding van de beveiligde vrachtwagenparkeerplaats wordt geen geluidgevoelige functie binnen het plangebied toegevoegd. In het kader van onderhavig bestemmingsplan zijn er geen belemmeringen op het gebied van (spoor)wegverkeerslawaaï en kan het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar (spoor-)wegverkeerslawaaï dan ook achterwege worden gelaten

Industrielawaai

De uitbreiding van de beveiligde parkeerplaats wordt gerealiseerd binnen een geluidszone van een gezonde industrieterrein. In de vigerende bestemmingsplannen 'Trade Port West-Oost' en 'Trade Port West, aanvulling' is daarom ter plaatse van het plangebied de aanduiding 'geluidszone - industrie' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding mogen geen geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, worden opgericht. Onderhavig planvoornemen ziet niet toe op het oprichten van één of meerdere geluidgevoelige objecten of terreinen.

Onderhavig planvoornemen kan wel leiden tot geluidhinder. Wegens de ligging van onderhavig plangebied binnen een gezonde industrieterrein, is de Wet geluidhinder van toepassing. Middels een akoestisch onderzoek dient daarom aangetoond te worden dat de geluidbelasting ten gevolge van de uitbreiding van de truckparking buiten de geluidszone niet meer dan 50 dB(A) bedraagt.

Gezien het feit dat in het kader van de haalbaarheid van het vigerend bestemmingsplan de geluidbelasting is getoetst aan de hand van een oppervlaktebron overeenkomend met een categorie VI-inrichting en onderhavig bestemmingsplan voorziet in het behoud van de huidige planologische mogelijkheden (inrichtingen tot milieucategorie VI), wordt redelijkerwijs verwacht dat het planvoornemen akoestisch inpasbaar is. Het akoestisch onderzoek wordt daarom later, in het kader van de melding Activiteitenbesluit, voorgelegd.

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling beoordeeld. Gezien de ligging van het plangebied binnen bedrijventerrein Trade Port West, is in de omgeving van het plangebied relatief zware bedrijvigheid aanwezig. Het geluid wat de omliggende bedrijven produceren kan tot overlast leiden en derhalve het een vermindering van het verblijfsklimaat. Naar verwachting is de geluidbelasting ten gevolge van omliggende bedrijven gedurende de dagperiode, wanneer de meeste bedrijfsmatige activiteiten worden uitgevoerd, het hoogst.

Conform het planvoornemen zullen in de toekomst personen binnen het plangebied overnachten. Vaak is dit voor een enkele nacht. Gedurende de nachtperiode is de geluidbelasting ten gevolge van omliggende bedrijvigheid aanzienlijk lager dan overdag. Redelijkerwijs wordt verwacht dat er niet een zodanige geluidbelasting op de parkeerplaats is dat een gebruik van de parkeerplaats voor een enkele overnachting in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

4.4 Geur

4.4.1 *Geurhinder industrie*

Het plangebied is gelegen in de nabijheid van bedrijven die geuroverlast veroorzaken, waaronder afvalverwerkings- en recyclebedrijven. Op basis van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' geldt voor deze bedrijven een aan te houden richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies. Dit is enerzijds om het woon- en leefklimaat ter plaatse van milieugevoelige functies te waarborgen en anderzijds om hinderveroorzakende bedrijven niet in hun duurzame bedrijfsvoering te schaden. Zoals reeds besproken in paragraaf 4.2 betreft onderhavig planvoornemen geen milieugevoelige functie. Derhalve is toetsing aan de richtafstanden zoals opgenomen in de VNG publicatie niet aan de orde. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is wel beoordeeld of ter plaatse sprake is van een goed verblijfsklimaat. Ook in dit kader geldt dat de parking is beoogd voor kortdurend verblijf, zijnde een enkele overnachting. Redelijkerwijs wordt verwacht dat er niet een zodanige geuroverlast op de parkeerplaats is dat een gebruik van de parkeerplaats voor een enkele overnachting in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

4.4.2 *Wet geurhinder en veehouderij*

Op 1 januari 2007 is de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) in werking getreden. Deze wet vormt het toetsingskader voor vergunningen op grond van de Wet milieubeheer, waar het gaat om stank veroorzaakt door het houden van dieren. Daarnaast is de wet van belang in verband met de zogenoemde 'omgekeerde werking' in het kader van de ruimtelijke ordening. Bij de 'omgekeerde werking' gaat het om de vraag of ter plaatse van geurgevoelige objecten sprake is van een goed woon en/of leefklimaat. Verder hebben gemeenten de mogelijkheid gekregen om binnen een wettelijk bepaalde bandbreedte van de standaardnormen van de Wgv af te wijken. Op deze wijze kan de gemeente een geurhinderbeleid vaststellen en vastleggen in een geurverordening, dat is afgestemd op de plaatselijke situatie.

In het kader van de Wet geurhinder en veehouderij wordt een geurgevoelig object gedefinieerd als een gebouw dat is bestemd voor en geschikt om te worden gebruikt voor menselijk wonen of menselijk verblijf. Het parkeren van de vrachtwagens is op zich niet geurgevoelig, maar de op te richten horecavoorziening en detailhandelsfunctie worden wel als geurgevoelig object aangemerkt.

Het plangebied is geheel buiten de contouren van omringende agrarische bedrijven gelegen. Het dichtstbijzijnde agrarische bedrijf is op circa 2 kilometer afstand gelegen. Dit bedrijf is op een dermate grote afstand gelegen dat van geurhinder geen sprake is.

4.5 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen inzake de luchtkwaliteit opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna ook: Wm). Omdat de luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in titel 5.2 van de Wm, staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'.

Het doel van titel 5.2 Wm is om de mensen te beschermen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op hun gezondheid. In de wet- en regelgeving zijn de richtlijnen uit de Europese regelgeving opgenomen, waaraan voorgenomen ontwikkelingen dienen te voldoen.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid van een bestuursorgaan ex. artikel 5.16 Wm:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project leidt, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de

luchtkwaliteit;

- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of een regionaal programma van maatregelen.

Het besluit NIBM

Deze Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) legt vast wanneer een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de toename van concentraties van bepaalde stoffen in de lucht. Een project is NIBM wanneer het aannemelijk is dat het een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. Het NSL is vanaf augustus 2009 van kracht, zodat de 3% grens aangehouden dient te worden.

Door Tritium Advies is een luchtkwaliteitsonderzoek verricht om te bezien of het plan in betekende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging (rapportnr. 2004/166/ROS-03, d.d. 25 juni 2020). De bevindingen en conclusies van het onderzoek zijn in onderstaande overgenomen. De onderzoeksrapportage is tevens als bijlage bij onderhavige notitie toegevoegd.

De beoogde uitbreiding van de truckparking aan de James Cookweg te Venlo en de te verwachten extra verkeersbewegingen zijn middels de NIBM-tool getoetst (zie onderstaand figuur). De toename van de gehanteerde verkeersbewegingen is gebaseerd op de berekende verkeersgeneratie zoals onderzocht door RA Infra. Worstcase wordt van dit aantal uitgegaan (volledige bezetting). Uit de toetsing met de NIBM-tool blijkt dat de verkeersbewegingen ten gevolge van de ontwikkelin mogelijk in betekenende mate bijdraagt en een nader onderzoek nodig is. De blootstelling aan luchtverontreiniging dient derhalve in kaart te worden gebracht en te worden getoetst aan de hierbij gestelde eisen.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		390
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,66
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,34
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Input NIBM-tool (bron: Tritium Advies)

NSL-Monitoringstool

Via de NSL-Monitoringstool (situatie zonder beoogde planontwikkeling) zijn voorts de concentraties voor de jaren 2018, 2020 en 2030 afgelezen. Middels de NSL-Rekentool is de verkeersintensiteit worst-case op de weg nabij de truckparking (Eindhovenseweg) op beide weghelften, overeenkomstig de NIBM-toets, verhoogd met elk 390 zware vrachtverkeerbewegingen per etmaal. De nieuwe situatie is doorgerekend voor de jaren

2020 en 2030. Het jaar 2018 is evenals meegenomen als nulsituatie.

Stof	Soort norm	Toegestane Concentratie	2018		2020		2030	
			huidig	toekomstig	huidig	toekomstig	huidig	toekomstig
NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	22,099	22,468	18,502	18,715	11,242	11,569
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	18,67	18,706	16,895	16,915	13,525	13,544
PM ₁₀	Daggemiddelde	50 µg/m ³ (overschrijding)	6,64 x	6,66 x	6,02 x	6,02 x	6,0 x	6,0 x
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³	11,61	11,628	10,139	10,147	7,368	7,376

Rekenpunt 77158 concentraties incl. transportbewegingen beoogde ontwikkeling

Stof	Soort norm	Toegestane Concentratie	2018		2020		2030	
			huidig	toekomstig	huidig	toekomstig	huidig	toekomstig
NO ₂	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	22,199	22,491	18,442	18,672	11,197	11,519
PM ₁₀	Jaargemiddelde	40 µg/m ³	18,673	18,709	16,892	16,914	13,521	13,543
PM ₁₀	Daggemiddelde	50 µg/m ³ (overschrijding)	6,639 x	6,66 x	6,022 x	6,02 x	6,0 x	6,0 x
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	25 µg/m ³	11,611	11,629	10,137	10,147	7,367	7,376

Rekenpunt 77166 concentraties incl. transportbewegingen beoogde ontwikkeling

Uit de tabellen blijkt dat de jaargemiddelde grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} voor de jaren 2020 en 2030 in zowel de bestaande (huidig) situatie als beoogde (toekomstig) situatie de uitgangssituatie niet worden overschreden.

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 16 januari 2009 is het Besluit gevoelige bestemmingen in werking getreden. Met deze AMvB wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale wegen en Rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve niet van toepassing op onderhavig planvoornemen (truckparking).

Samenvattend kan worden gesteld dat Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geen beperkingen oplegt aan het planvoornemen op de locatie James Cookweg 33 te Venlo. Het beoogde planvoornemen betreft de uitbreiding van een momenteel tijdelijk vergunde truckparking. De NIBM-toets geeft aan dat het plan mogelijk in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Raadpleging van de NSL-Monitoringstool en berekeningen met AERIUS Lucht laten voorts zien dat de jaargemiddelde grenswaarden voor de jaren 2020 en 2030 worden niet overschreden, en evenmin wordt het daggemiddelde niet vaker overschreden dan toegestaan. Een goed (woon- en) leefklimaat met

betrekking tot het aspect luchtkwaliteit is gewaarborgd. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.6 Externe veiligheid

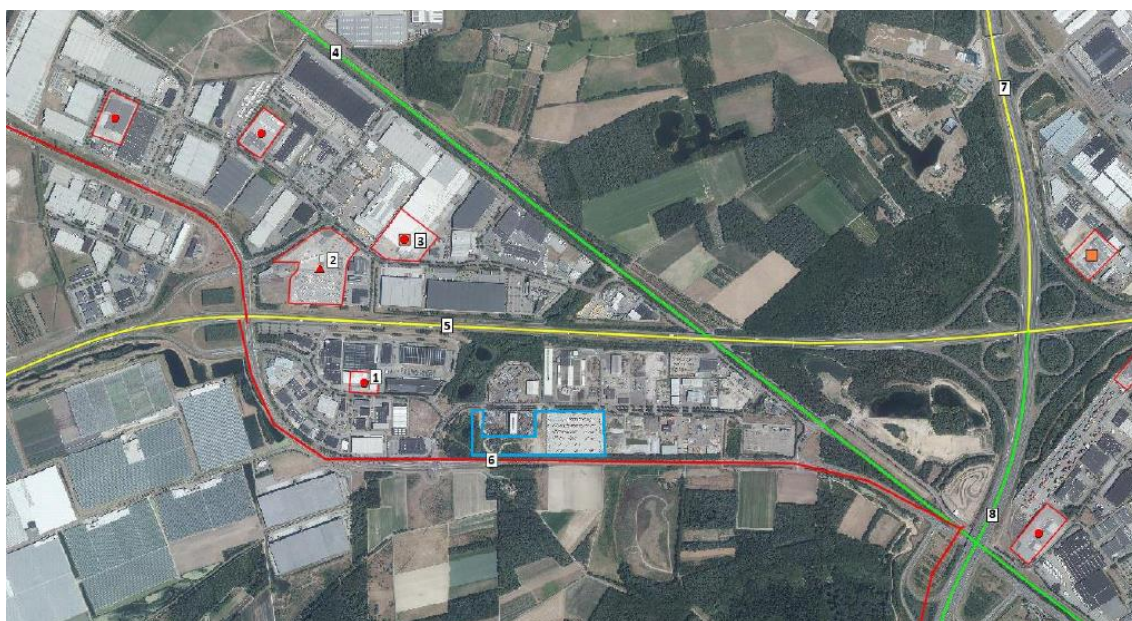
Met externe veiligheid wordt bedoeld de kans op overlijden van mensen buiten de grenzen van een bedrijf of transportmedium, als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen binnen de grenzen van het bedrijf dan wel het transportmedium. In de externe veiligheid worden twee risicobegrippen gehanteerd:

- **Plaatsgebonden Risico (PR):** de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit.
- **Groepsrisico (GR):** is de kans dat in een keer een groep mensen van tenminste een bepaalde grootte komt te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen. De norm voor het GR is een oriënterende waarde.

Door Tritium Advies is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd, waarmee de risico's en randvoorwaarden voor onderhavig planvoornemen inzichtelijk zijn gemaakt. De bevindingen en conclusie van het onderzoek zijn in onderstaande overgenomen. Tevens is de onderzoeksrapportage (rapportnr. 2004/166/ROS-04, d.d. 23 juni 2020) als bijlage bij onderhavige aanmeldnotitie toegevoegd.

Inventarisatie

Bij de inventarisatie van risicobronnen rondom het plangebied is gebruik gemaakt van de Risicokaart - www.risicokaart.nl (samenwerking van het Rijk, de provincies en de gemeenten). Hierbij zijn enkel de voor de beoogde ontwikkeling relevante risicobronnen nader onderzocht.



Ligging relevante risicobronnen t.o.v. plangebied (bron: Tritium Advies)

De volgende relevante risicobronnen zijn aangetroffen en tevens afgebeeld in bovenstaand figuur.

1. Inrichting aan de Van Heemskerckweg 9;

2. Inrichting aan de Columbusweg 55;
3. Inrichting aan de Columbusweg 24;
4. Spoorlijn Eindhoven aansl. – Venlo, trajectnummer 12BN.4;
5. Rijksweg A67: afrit 39 (Sevenim) – Knooppunt Zaarderheiken;
6. Provinciale weg N556;
7. Rijksweg A73: afrit 12 (Grubbenvorst) – Knooppunt Zaarderheiken, wegvak L88;
8. Rijksweg A73: Knooppunt Zaarderheiken – afrit 13 (Venlo West), wegvak L104.

Er wordt nader ingegaan op de genummerde risicobronnen om te bepalen of het groepsrisico berekend dient te worden voor deze risicobronnen, dat er kan worden volstaan met een beperkte of volledige invulling van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico of dat er in navolging van de inventarisatie geen belemmeringen gevonden worden voor het planvoornemen.

1. Van Heemskerckweg 9

Aan de Van Heemskerckweg 9 is een inrichting genaamd 'Scheuten Glasgroep' gelegen. De inrichting heeft een milieuvergunning en heeft twee opslagen ten behoeve van zwavel en waterstof. De opslag heeft een waterinhoud van 600 liter. Voor de opslag geldt een PR 10-6 contour van 35 meter. Het plangebied is op circa 360 meter van de inrichting gelegen. De inrichting vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

2. Columbusweg 55

Aan de Columbusweg 55 is een tankstation (Trade Port West) gelegen. Het tankstation betreft een BEVI inrichting. Het heeft een vergunde jaardoorzet LPG van minder dan 500 m³, en heeft een vulpunt, ondergrondse LPG-reservoir (waterinhoud 40 m³) en een LPG-afleverinstallatie. Deze installaties hebben een PR 10-6 contour van respectievelijk 25, 25 en 15 meter. Voorts geldt voor het vulpunt van het tankstation een invloedsgebied van 150 meter. Het plangebied is op circa 650 meter van het tankstation gelegen. Het plangebied ligt derhalve buiten de PR-contour, alsmede buiten het invloedsgebied van het tankstation. De inrichting vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

3. Columbusweg 24

Aan de Columbusweg 24 is de inrichting 'GEODIS Nutritional Netherlands B.V.' gelegen. Dit betreft een BEVI-inrichting waarbij verbrandingsproducten en zeer toxische onverbrandbare stoffen vrijkomen bij een ramp. De opslag (categorie C) heeft een gemiddelde hoeveelheid stoffen van 5.660.000 kilogram en 200.000 kilogram vergunde zeer giftige stoffen. De opslag betreft AFR klasse 4, en heeft een hoog beschermingsniveau. Er geldt hiervoor een invloedsgebied van 300 meter. Het plangebied is circa 610 meter van de inrichting verwijderd en ligt daarmee buiten het invloedsgebied. De inrichting vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

4. Spoorlijn Eindhoven aansl. – Venlo, trajectnummer 12BN.4

De dichtstbijzijnde grens van het plangebied is op circa 490 meter van het hart van de spoorlijn gelegen. De spoorlijn heeft geen PR-plafond, geen GR-plafond en een GR-plafond 10-8 van 112 meter. Er is geen plasbrandaandachtsgebied aanwezig. Van de spoorlijn (trajectnummer 12BN.4) zijn de volgende gegevens bekend:

Stofcategorie		Hoeveelheden (tankwagens)	Maximale effectafstand (m)
A	Brandbaar gas	2150	450
B2	Toxisch gas	0	995
B3	Zeer toxisch gas	0	> 4000
C3	Zeer brandbare vloeistof	0	35
D3	Toxische vloeistof	0	375
D4	Zeer toxische vloeistof	0	> 4000

Tabel gegevens transportroute spoorlijntrajectnummer 12BN.4 op basis van Basisnet spoor

Er wordt over de spoorlijn enkel brandbaar gas vervoerd. Het plangebied is gelegen buiten de maximale effectafstand van stofcategorie A. Daarmee vormt onderhavige spoorlijn in principe geen belemmering voor het planvoornemen ten aanzien van deze stofcategorie. Echter is het vervoer van toxische stoffen niet uitgesloten in het Basisnet; dit betreffen echter geen significante aantallen waardoor een incident met een dergelijk tankwagen verwaarloosbaar is. Desondanks dient wel gedacht te worden aan een dergelijk scenario.

5. Rijksweg A67: afrit 39 (Sevenim) – Knooppunt Zaarderheiken

Het hart van de Rijksweg is gelegen op circa 310 meter van het plangebied. De Rijksweg heeft een PR 10-6 contour van 22 meter en kent een plasbrandaandachtsgebied (30 meter). Het plangebied is gelegen buiten dit plasbrandaandachtsgebied. Van de Rijksweg A67 (wegvak L89) zijn de volgende gegevens bekend:

Stofcategorie		Hoeveelheden (tankwagens)	Maximale effectafstand (m)
GF3	Licht ontvlambaar gas	4539	355
LF1	Brandbaar vloeistof	28.228	45
LF2	Brandbaar vloeistof	22.731	45
LT1	Toxische vloeistof	2871	730
LT2	Toxische vloeistof	5965	880
LT3	Zeer toxische vloeistof	96	> 4000
GF1	Brandbaar gas	189	40
GF2	Brandbaar gas	381	280
GT3	Toxisch gas	28	560
GT4	Toxisch gas	0	> 4000
GT5	Toxisch gas	0	> 4000

Tabel gegevens transportroute A67 op basis van telgegevens Rijkswaterstaat

Het plangebied is (deels) gelegen binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A73 als gevolg van de maximale effectafstand van over deze weg vervoerde stoffen GF3, LT1, LT2, LT3 en GT3. Het plangebied is geheel buiten 200 meter van de Rijksweg A67 gelegen. Conform artikel 7 van het Bevt dient derhalve te worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg voordoet (beperkte verantwoording).

6. Provinciale weg N556

Het hart van de provinciale weg (N566) is gelegen op circa 30 meter van het plangebied. De provinciale weg heeft geen PR 10-6 contour en conform de risicokaart is de overschrijdingsfactor oriëntatiewaarde minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Van de provinciale weg N556 zijn de volgende gegevens bekend:

Stofcategorie		Hoeveelheden (tankwagens)	Maximale effectafstand (m)
GF3	Licht ontvlambaar gas	755	355
LF1	Brandbaar vloeistof	3744	45
LF2	Brandbaar vloeistof	4922	45
LT1	Toxische vloeistof	57	730
LT2	Toxische vloeistof	63	880
LT3	Zeer toxische vloeistof	0	> 4000
GF1	Brandbaar gas	0	40
GF2	Brandbaar gas	0	280
GT3	Toxisch gas	66	560
GT4	Toxisch gas	0	> 4000
GT5	Toxisch gas	0	> 4000

Tabel gegevens transportroute N566 op basis van de risicokaart

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de provinciale weg N566 ten gevolge van de maximale effectafstand van over deze weg vervoerde stoffen GF3, LF1, LF2, LT1, LT2 en GT3. Het plangebied is geheel binnen 200 meter van de provinciale weg gelegen. De provinciale weg betreft geen (hoofd)basisnetroute. Een analyse van het groepsrisico horende bij rijkswegen kan derhalve worden uitgevoerd aan de hand van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, januari 2017). Voor het transport van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen zijn in de handleiding vuistregels opgenomen. De provinciale weg betreft de routetype 'weg buiten de bebouwde kom (80 km/uur)'.

Aan de hand van vuistregels is bepaald dat voldaan wordt aan de eisen gesteld aan de oriëntatiewaarde en 10% van de oriëntatiewaarde. Wel is het plangebied gelegen binnen de maximale effectafstanden als gevolg van diverse brandbare en toxische vloeistoffen en gassen. Hier dient derhalve wel aandacht aan te worden besteed bij de beperkte verantwoording van het groepsrisico conform artikel 7 van het Bevt.

7. Rijksweg A73: afrit 12 (Grubbenvorst) – Knooppunt Zaarderheiken, wegvak L88

Het hart van de Rijksweg A73 is gelegen op circa 1,72 kilometer van het plangebied. De weg heeft een PR 10-6 contour van 11 meter en kent een plasbrandaandachtsgebied (30 meter). Het plangebied is hier buiten gelegen. Van de Rijksweg A73 (wegvak L88) zijn de volgende gegevens bekend:

Stofcategorie		Hoeveelheden (tankwagens)	Maximale effectafstand (m)
GF3	Licht ontvlambaar gas	6336	355
LF1	Brandbaar vloeistof	14.886	45
LF2	Brandbaar vloeistof	11.282	45
LT1	Toxische vloeistof	376	730
LT2	Toxische vloeistof	1101	880
LT3	Zeer toxische vloeistof	0	> 4000
GF1	Brandbaar gas	195	40
GF2	Brandbaar gas	192	280
GT3	Toxisch gas	30	560
GT4	Toxisch gas	99	> 4000
GT5	Toxisch gas	99	> 4000

Tabel gegevens transportroute A73 (wegvak L88) op basis van digitale telling Rijkswaterstaat

Het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A73, wegvak L88, als gevolg van de maximale effectafstand van over deze weg vervoerde stoffen GT4 en GT5. Wel is het plangebied op ruime afstand van de Rijksweg A73 gelegen (meer dan 200 meter). Conform artikel 7 van het Bevt ingegaan dient derhalve te worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg voordoet (beperkte verantwoording).

8. Rijksweg A73: Knooppunt Zaarderheiken – afrit 13 (Venlo West), wegvak L104

Het hart van de Rijksweg A73 is gelegen op circa 1,48 kilometer van het plangebied. De weg heeft geen PR 10-6 contour, een GR-plafond van 72 meter en kent geen plasbrandaandachtsgebied. Van de Rijksweg A73 (wegvak L104) zijn de volgende gegevens bekend:

Stofcategorie		Hoeveelheden (tankwagens)	Maximale effectafstand (m)
GF3	Licht ontvlambaar gas	3000	355
LF1	Brandbaar vloeistof	9304	45
LF2	Brandbaar vloeistof	10.954	45
LT1	Toxische vloeistof	247	730
LT2	Toxische vloeistof	818	880
LT3	Zeer toxische vloeistof	0	> 4000
GF1	Brandbaar gas	0	40
GF2	Brandbaar gas	189	280
GT3	Toxisch gas	0	560
GT4	Toxisch gas	0	> 4000
GT5	Toxisch gas	0	> 4000

Tabel gegevens transportroute A73 (wegvak L104) op basis van digitale telling Rijkswaterstaat

Het plangebied is gelegen buiten het invloedsgebied van de Rijksweg A73, wegvak L104. De transportroute vormt hiermee geen belemmering ten aanzien van het planvoornemen.

Conclusie quickscan

Uit de uitgevoerde inventarisatie is gebleken dat het plangebied niet gelegen is binnen het invloedsgebied van de in de buurt liggende inrichtingen. Voorts kan met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over de diverse transportmodaliteiten het volgende worden vastgesteld in relatie tot het planvoornemen:

- het plangebied is gelegen binnen 200 meter van de provinciale weg N566. De provinciale weg betreft geen (hoofd)basissetroute. Derhalve zijn de vuistregels van het HART van toepassing om te bepalen of een berekening van het groepsrisico noodzakelijk is. Aan de hand van de vuistregels is bepaald dat voldaan wordt aan de eisen gesteld aan de oriëntatiewaarde en 10% van de oriëntatiewaarde. Wel is het plangebied gelegen binnen de maximale effectafstanden als gevolg van diverse brandbare en toxische vloeistoffen en gasen. Hier dient derhalve aandacht aan te worden besteed bij de beperkte verantwoording van het groepsrisico conform artikel 7 van het Bevt;
- het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied ten gevolge van de maximale effectenafstand van enkele stoffen die vervoerd worden over twee verschillende transportroutes, namelijk de A67 (wegvak L89) en de A73 (wegvak L88). Conform artikel 7 van het Bevt ingegaan dient derhalve te worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg voordoet (beperkte verantwoording);
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Eindhoven aansl. – Venlo en de Rijksweg A73 (wegvak L104) vormen geen belemmering voor het planvoornemen;
- de inrichtingen aan de Van Heemskerckweg 9, de Columbusweg 55 en de Columbusweg 24 vormen geen belemmering voor het planvoornemen.

Verantwoording groepsrisico

De quickscan externe veiligheid is voorgelegd aan de gemeente Venlo en de Veiligheidsregio Limburg-Noord. Het advies van de Veiligheidsregio is vervolgens besproken en verwerkt in de beperkte verantwoording van het groepsrisico van de quickscan. De beperkte verantwoording van het groepsrisico is in onderstaande overgenomen.

Mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico

De uitbreiding van de truckparking leidt tot een toename van de personendichtheid. Het groepsrisico neemt niet significant toe vanwege

- de afstand tot de plaats van het mogelijke incident;
- de aard van de effecten (blootstelling aan een giftig gas).

Er zijn in het bestemmingsplan daarom geen maatregelen mogelijk en nodig om het groepsrisico te beperken.

Mogelijkheden voor bestrijding of beperking van de effecten

Eventuele ongevalslocaties op de weg zijn goed bereikbaar en het plangebied is bereikbaar binnen de wettelijke opkomsttijd. De huidige truckparking is voorzien van gesloten poorten en slagbomen en voor politie en ambulance niet zonder toelating van beheer bereikbaar. De exploitant zal in het vervolg de toegang voor hulpdiensten garanderen door toepassing van het zogenaamde Nedap-systeem.

Voor brandbestrijding in het plangebied, zijn aan de James Cookweg twee brandkranen en een geboorde put aanwezig. De bluswatervoorzieningen hebben een opbrengst boven 60 m³ /uur. Voor een effectieve inzet aan de achterzijde van de parking (zijde Eindhovenseweg) zijn de afstanden tot de aanwezige bluswatervoorzieningen te groot.

In overleg met de gemeente is besloten, om een geboorde put te realiseren op het terrein, om ook incidenten op het parkeerterrein adequaat te kunnen bestrijden.

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

De zelfredzaamheidstrategie is afhankelijk van de afstand tot het gevaar. Personen moeten de gevaren herkennen, dan wel snel geïnformeerd worden over de gevaren en het handelingsperspectief. Snel reageren is bevorderlijk voor de zelfredzaamheid.

Alarmering

NL-Alert is het alarmmiddel van de overheid voor alarmering via de mobiele telefoon. In het bericht staat wat er aan de hand is en wat men het beste kan doen. NL-Alert wordt ingezet bij levens- of gezondheidsbedreigende situaties, zoals een grote brand waarbij giftige rook vrijkomt, bij explosiegevaar of bij een overstroming.

De bezoekers van de truckparking beheersen niet allen de Nederlandse taal. Om ervoor te zorgen, dat ook deze mensen snel op de hoogte worden gebracht bij een (dreigende) calamiteit, zorgt de beheerder voor communicatie over risico's, in de vorm van instructies en voorzieningen bij calamiteiten (aanduiding verzamelplaats, alarmnummer en dergelijke).

Het terrein is beveiligd en daardoor is er permanent toezicht aanwezig, zodat een snelle respons en optreden van de bedrijfshulpverlening mogelijk is. Dit zal als verplichting in de erfpachtovereenkomst tussen de gemeente en de exploitant worden opgenomen.

Schuilen of vluchten

Het handelingsperspectief bestaat uit naar binnen gaan en schuilen in een gebouw, dat goed afgesloten is voor binnendringende lucht.

Om schuilgelegenheid te bieden, zal de exploitant ervoor zorgen dat de verblijfsfuncties op het terrein (horeca en eventueel andere verblijfsfuncties) goed afsluitbaar zijn voor binnendringende lucht en dat eventuele mechanische ventilatie snel is uit te schakelen.

Om eventuele slaapcabines te realiseren is in de regels bepaald, dat deze de functie 'logies' krijgen, opdat de brandveiligheid voor dit gebruik wordt gewaarborgd.

Onduidelijk is of de vrachtautocabines voldoende luchtdicht zijn te maken. De zelfredzaamheid voor personen die in de vrachtwagen verblijven is beperkt, omdat de vrachtwagen geen bescherming biedt tegen een gifwolk. Voor personen buiten is het handelingsperspectief ontruimen en vluchten dwars op de wind.

Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

4.7 Kabels en leidingen

Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn geen hoofdtransportleidingen of persleidingen van water, olie, gas of brandstof gelegen die van invloed zijn op de realisatie van het planvoornemen. In het straatprofiel van de James Cookweg zijn wel de reguliere leidingen c.q. nutsvoorzieningen aanwezig zoals gas, electra en telefonie. Ten zuiden van het plangebied, op ca. 55 meter afstand, is een hoogspanningsleiding gelegen. Op basis van de Netkaart wordt geconcludeerd dat de hoogspanningsleiding een 150 kV-lijn betreft (zie onderstaande afbeelding).



Uitsnede Netkaart

Voor de hoogspanningsleiding geldt een beschermingszone van 20 meter aan weerszijden van de leiding. Het plangebied is niet binnen deze beschermingszone gelegen. Wel is het plangebied binnen de indicatieve zone voor de 150 kV-lijn, zijnde 105 meter aan weerszijden van de leiding, gelegen. Het beleidsadvies van VROM luidt dat bij ruimtelijke plannen in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen, binnen de indicatieve zone, zoveel als redelijkerwijs mogelijk moet worden vermeden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied onder

bovengrondse hoogspanningsverbindingen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is, dan wel in de toekomst hoger kan worden dan 0,4 microtesla (de magneetveldzone).

Onderhavig planvoornemen ziet toe op de uitbreiding van een beveiligde vrachtwagenparkeerplaats binnen de indicatieve zone. Gezien de aard van het planvoornemen wordt geconcludeerd dat er geen langdurig verblijf van kinderen binnen het plangebied plaats zal vinden. In dit kader is het dan ook niet aan de orde om de specifieke magneetzone in beeld te brengen. De ligging van het plangebied nabij de hoogspanningsleiding vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

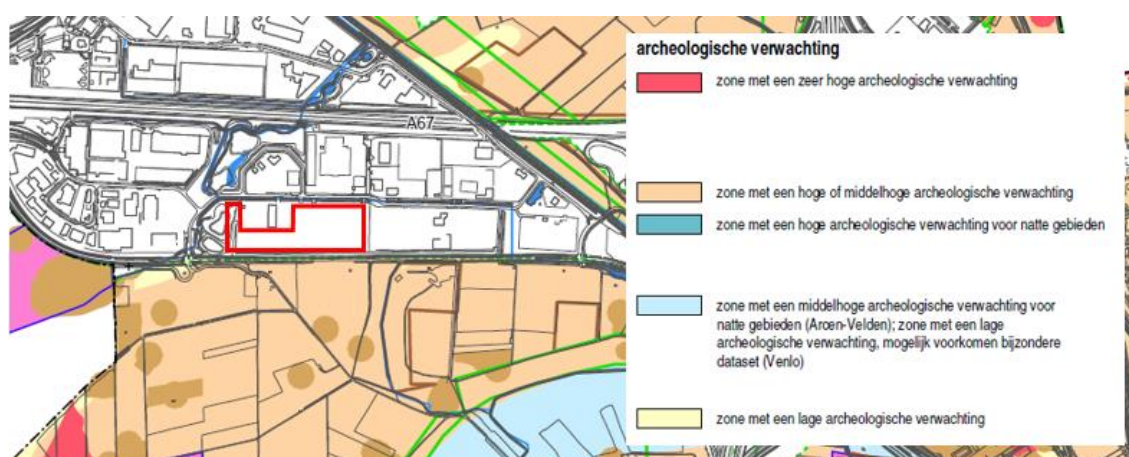
4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Archeologie

Als wettelijk toetsingskader in Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Deze wet is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta uit 1992. De Wamz is in zijn geheel opgenomen in de Monumentenwet 1988 (Mw art. 38 t/m 60). In de Wamz is vastgelegd dat Rijk, provincies en gemeenten in ruimtelijke plannen rekening houden met het aspect 'archeologie'. De wet beoogt het archeologische erfgoed in hoofdzaak in situ te beschermen.

De op 1 juli 2016 in werking getreden Erfgoedwet heeft de Monumentenwet 1988 deels vervangen als het gaat om archeologie. In de Erfgoedwet is vastgelegd wat onder cultureel erfgoed (waar archeologie onder valt) wordt verstaan. Onderdelen van de Monumentenwet 1988 die de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving betreffen, gaan naar de Omgevingswet. Voor een aantal onderdelen (onder andere bestemmingsplannen) is voor de periode tot inwerkingtreding van de Omgevingswet een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen.



Uitsnede archeologische beleidskaart Venlo met plangebied bij rode contour

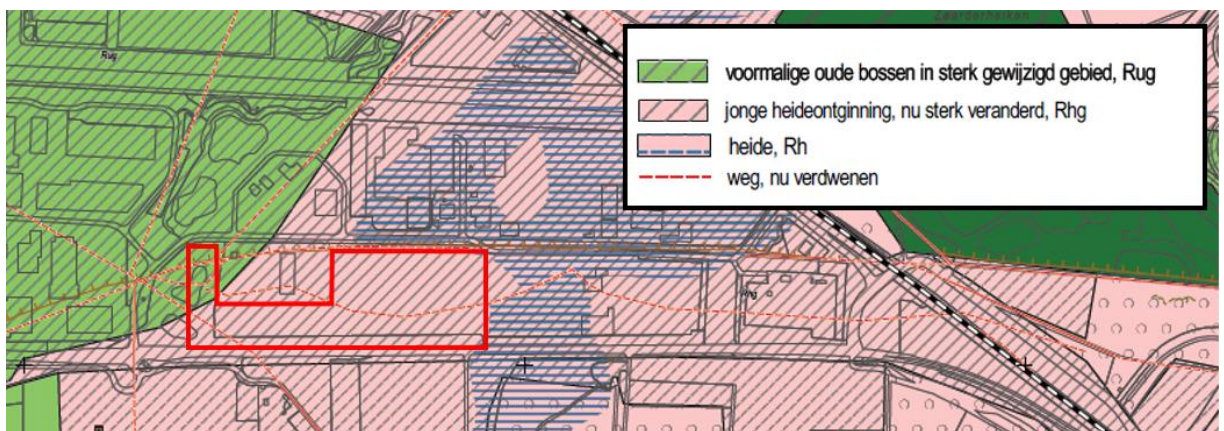
De gemeente Venlo beschikt over een archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart. De archeologische beleidskaart van de gemeente laat zien dat binnen het plangebied de archeologische verwachtingswaarde niet aanwezig is (wit gebied). Binnen het plangebied liggen ook geen archeologische monumenten. Er gelden dan ook geen restricties ten aanzien van planvorming. Er is

geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

4.8.2 Cultuurhistorie

Vanaf 1 januari 2012 dient in ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met cultuurhistorie. Dit is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg.

Gemeente Venlo heeft haar beleid omtrent cultuurhistorie vastgelegd in de Erfgoednota 'Venlo maakt van erfgoed erfgoed!' en heeft informatie over cultuurhistorische elementen opgenomen in de cultuurhistorische inventarisatiekaart.



Uitsnede cultuurhistorische inventarisatiekaart Venlo met plangebied bij rode contour

Voor wat betreft onderhavig plangebied geldt dat het terrein onbebouwd is. Op basis van de cultuurhistorische inventarisatiekaart wordt geconcludeerd dat er zich geen cultuurhistorisch waardevolle elementen binnen het plangebied bevinden.

Het aspect 'Cultuurhistorie' vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.9 Natuur

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Dit wordt geregeld in de Wet natuurbescherming die op 1 januari 2017 in werking is getreden. Het natuurbeschermingsrecht is verder te vinden in verdragen, Europese en nationale regelgeving en in nationaal en provinciaal beleid. Vanuit de Europese regelgeving wordt met name nadruk gelegd op de bescherming van plant- en diersoorten (Vogelrichtlijn) en leefgebieden (Habitatrichtlijn). Ten behoeve hiervan zijn dan ook diverse beschermingsgebieden aangewezen. De belangrijkste beschermingszones zijn Natura 2000-gebieden.

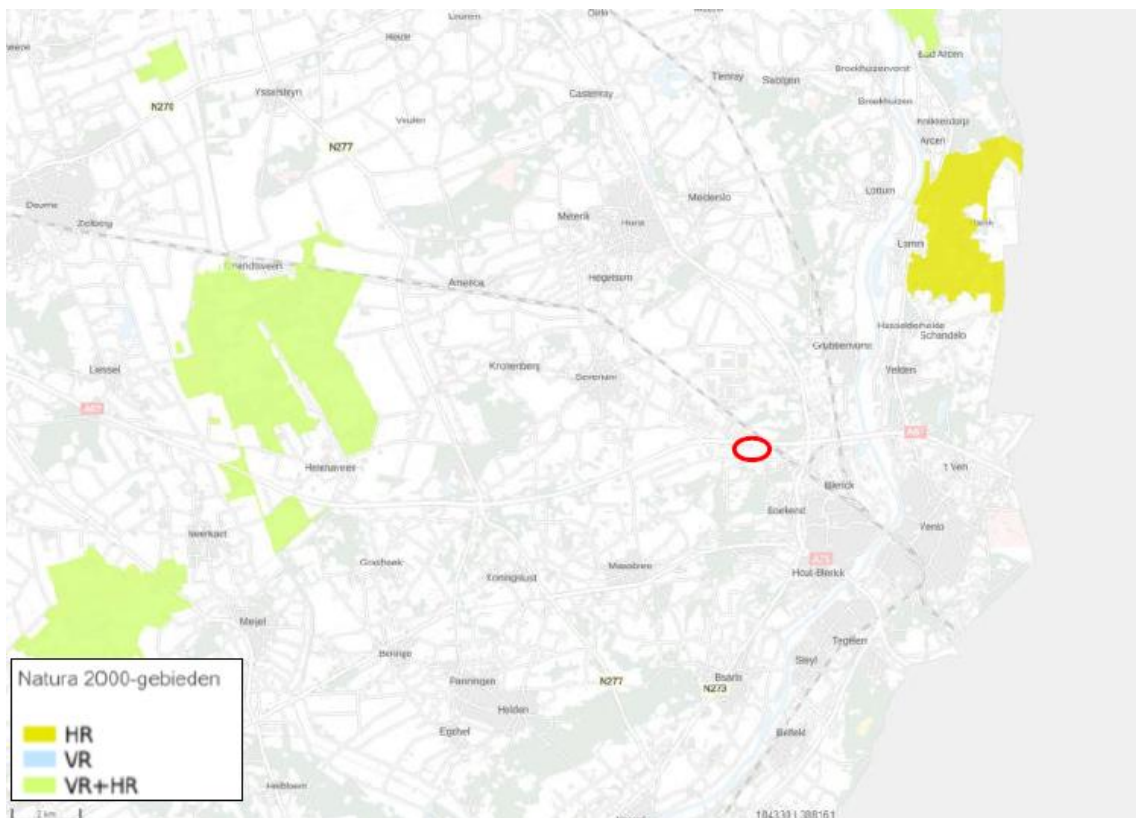
Om in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep, is door Tritium Advies (rapportnr. 2004/166/ROS-01, d.d. 24 juni 2020) een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Tevens is in de quickscan beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-

gebieden, houtopstanden die middels de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland. Het rapport is bijgevoegd als bijlage. Tevens zijn conclusies van het rapport in onderstaande opgenomen.

4.9.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt buiten de begrenzing van het NNN. De provincie Limburg hanteert geen externe werking als het gaat om NNN. In dit geval is er tussen het plangebied en het NNN-gebied voldoende ruimte gelegen en ziet het plan toe op een beperkte ingreep (rooien van bomen en uitbereiding van bestaande truckparking), waardoor er van een negatief effect op het dichtstbijzijnde NNN-gebied geen sprake is.

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is met circa 6,9 kilometer op relatief korte afstand gelegen (bij Natura 2000-gebieden moet verspreiding van stoffen in lucht of water wel worden beschouwd). Gezien de korte afstand valt een significant negatief effect in het kader van stikstofdepositie niet op voorhand uit te sluiten. Een berekening van de stikstofdepositie ten gevolge van het planvoornemen is derhalve noodzakelijk.



Ligging plangebied t.o.v. Natura 2000-gebieden (bron: Tritium Advies)

Een beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof ten gevolge van de uitbreiding van de beveiligde vrachtwagenparkeerplaats is uitgevoerd door Pouderoyen Tonnaer (projectnr. J201960.002, d.d. 8 december 2020). Het rapport is als bijlage bij onderhavige notitie toegevoegd. De in het rapport gehanteerde uitgangspunten zijn gebaseerd op een eerste ontwerp van de truckparking. Inmiddels is het ontwerp op een aantal punten gewijzigd. Zo is er geen sprake meer van de oprichting van een

detailhandelsfunctie en wordt de truckparking met 31.602 m² uitgebreid in plaats van 31.470 m². De in het rapport gehanteerde uitgangspunt wijken echter in dermate kleine mate af van het daadwerkelijke planvoornemen, dat het rapport alsnog een representatieve beoordeling van het aspect stikstof ten gevolge van het huidige planvoornemen bevat.

Uit de beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof is gebleken dat het bouwplan (de tijdelijke realisatiefase en de gebruiksfase) niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten ten gevolge van stikstof op de instandhoudingsdoelen van Natura2000-gebieden op basis van het voorgaande worden uitgesloten, waardoor een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet vereist is.

Opgemerkt dient te worden dat de beoordeling stikstof uitgaat van het bouwplan in het kader van de uitbreiding van de beveiligde vrachtwagenparkeerplaats. Echter, onderhavig bestemmingsplan voorziet tevens in het behoud van de huidige planologische mogelijkheden ten aanzien van de bedrijfsmatige activiteiten. Gezien het bestemmingsplan een dusdanig breed scala aan bedrijfsactiviteiten toelaat is het niet mogelijk hier op voorhand, zonder kennis te hebben over enige specifieke invulling, een beoordeling ten aanzien van het aspect stikstof voor uit te voeren. Om deze reden is in de regels van het bestemmingsplan opgenomen dat nieuwe gebouwen ten behoeve van de bedrijven zijn toegestaan, indien vooraf is aangetoond dat er geen sprake is van een significante toename van de depositie van NH₃ en NO_x in een Natura 2000-gebied, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied.

4.9.2 Soortenbescherming

Er wordt in het kader van de Wnb nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de beoogde ingreep opzettelijk worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dat dieren opzettelijk worden verontrust, verjaagd of gedood. Verder is er gekeken of er invloeden zijn die leiden tot een verminderde geschiktheid als foerageergebied waarbij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook vaste rust- en verblijfplaatsen niet langer kunnen functioneren.

Flora

Er zijn binnen het plangebied geen beschermde wilde plantensoorten aangetroffen. Deze soorten zijn ook niet te verwachten. Om deze redenen zullen er door de voorgenomen plannen geen nadelige effecten optreden ten aanzien van deze soortgroep en zijn er, naast de zorgplicht, vanuit de Wnb geen verdere verplichtingen.

Vogels

Er zijn geen vogelnesten c.q. verblijfplaatsen aangetroffen van vogels waarvan de nest- en verblijfloccaties jaarrond zijn beschermd. Algemeen voorkomende soorten zonder jaarrond beschermd nest kunnen blijven broeden in de directe omgeving van het plangebied. Indien broedende vogels in de directe omgeving van het plangebied aanwezig zijn, kunnen versturende werkzaamheden zoals bouwwerkzaamheden of een verwijdering van beplanting mogelijk echter niet plaatsvinden zonder hinder te veroorzaken. Wanneer er geen broedende vogels aanwezig zijn kunnen de werkzaamheden wel plaatsvinden. Indien er op deze manier wordt gehandeld, treden er geen nadelige effecten op ten aanzien van vogels. Wanneer de werkzaamheden in het geheel plaatsvinden in de minst kwetsbare periode (tussen begin oktober en half februari) worden eveneens geen nadelige effecten verwacht. Dit laatste verdient derhalve aanbeveling. Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd op bovenstaande wijze, zullen er geen nadelige effecten optreden ten aanzien van vogels.

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het plangebied zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen vastgesteld van soorten die zijn beschermd bij de Habitatrichtlijn of van soorten die niet zijn vrijgesteld door de provincie. Algemeen voorkomende soorten zijn door de provincie vrijgesteld van de verbodsbepalingen als het een ruimtelijke ingreep of inrichting betreft. Wel geldt de zorgplicht voor dergelijke soorten. Zolang de zorgplicht wordt nageleefd zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot grondgebonden zoogdieren.

Vleermuizen

Er zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen aanwezig binnen het plangebied. Mogelijk wordt er gevoerageerd binnen en nabij het plangebied. Foerageergebied is alleen beschermd wanneer dit gebied noodzakelijk is om de functionaliteit van een vaste verblijfplaats te behouden. In de directe omgeving van het plangebied is echter voldoende alternatief foerageergebied aanwezig. Ook is het verstorend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten indien de kap- en bouwwerkzaamheden overdag uitgevoerd worden. Een negatief effect op vaste vliegroutes is eveneens niet te verwachten. Gezien het vorenstaande zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot vleermuizen.

Amfibieën, reptielen en vissen

Er komen noch vissen noch beschermde soorten reptielen voor in het plangebied. Indien er volgens de voormalige inrichtingstekening (d.d. 15 mei 2020) wordt gehandeld, valt een negatief effect op beschermde amfibieën niet te verwachten. Indien er volgens de meest recente inrichtingstekening (d.d. 26 augustus 2020) wordt gehandeld is nader onderzoek naar de alpenwatersalamander noodzakelijk. Algemeen voorkomende soorten zijn door de provincie vrijgesteld van de verbodsbepalingen als het een ruimtelijke ingreep of inrichting betreft. Wel geldt de zorgplicht voor dergelijke soorten. Zolang de zorgplicht wordt nageleefd zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot amfibieën, reptielen en vissen.

Ongewervelden/ overige soorten

Vaste verblijfplaatsen of exemplaren van Habitatrichtlijnsoorten of van nationaal beschermde soorten zijn niet aangetroffen. Er zijn derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot deze soortgroepen.

Zorgplicht

Voor alle soorten geldt een zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan deze soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen.

Conclusie

In onderstaande punten wordt de eindconclusie weergegeven:

- de omschreven werkwijzen met betrekking tot zowel de zorgplicht als ten aanzien van vogels dienen in acht te worden genomen zodat een overtreding van de natuurwetgeving wordt voorkomen;
- om een verstorend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten, dienen de voorgenomen kap- en bouwwerkzaamheden overdag te worden uitgevoerd;
- Indien er volgens de voormalige inrichtingstekening (d.d. 15 mei 2020) wordt gehandeld, valt

een negatief effect op beschermde amfibieën niet te verwachten. Indien er volgens de meest recente inrichtingstekening (d.d. 26 augustus 2020) wordt gehandeld is nader onderzoek naar de alpenwatersalamander noodzakelijk;

- voor algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling als het ruimtelijke ingrepen betreft.

Tot slot wordt geadviseerd, indien er een erfbeplanting is gepland of wordt vernieuwd, deze met inheemse en streekeigen soorten bomen en struiken te realiseren.

4.9.3 Natuurcompensatie

Een deel van de gronden waar de uitbreiding van de parking is voorzien (ca. 9.500 m²), is nu bestemd als 'Natuur'. De gronden zijn niet binnen de bronsgroene landschapszone, zilvergroene natuurzone of goudgroene natuurzone gelegen. Derhalve geldt formeel geen compensatieplicht. Echter, conform de gemeentelijke ambitie, wordt het verlies aan groen wel elders gecompenseerd.

De compensatie vindt plaats binnen de gemeente Venlo, ter plaatse van een locatie aan de Beckersweg. Het betreft een deel van het perceel kadastraal bekend als gemeente Venlo, sectie F, nummer 4199. De locatie sluit aan op gronden die reeds voor natuurcompensatie zijn bestemd ten behoeve van de plannen 'Nieuw Manresa' en 'Droompark Maasduinen'.

De inrichting van de natuurcompensatielocatie wordt nog uitgewerkt. Het op te stellen bestemmingsplan voorziet ter plaatse wel al in de wijziging van de bestemming 'Agrarisch met waarden' naar de bestemming 'Natuur'.

4.10 Water

Het doel van de waterparagraaf is om water een uitgesproken en inhoudelijk betere plaats te geven bij het opstellen en beoordelen van alle waterhuishoudkundig relevante plannen. De waterparagraaf vraagt niet alleen om een beschrijving van de waterhuishoudkundige situatie en de invloed die de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen hebben, maar ook een vroegtijdig overleg met waterbeheerders. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de waterparagraaf gebruikt om de beoogde gebruiksfuncties en waterbelangen op elkaar af te stemmen. Tritium Advies (rapportnr. 2004/166/ROS-03, d.d. 20 november 2020) heeft voor onderhavig planvoornemen een waterparagraaf opgesteld. De huidige situatie en de waterbergingsopgave als beschreven in de waterparagraaf zijn in onderstaande overgenomen. De volledige waterparagraaf, inclusief uitvoerige beschrijving van het waterbeleid, is als bijlage bij onderhavige aanmeldnotitie toegevoegd.

4.10.1 Situatie plangebied

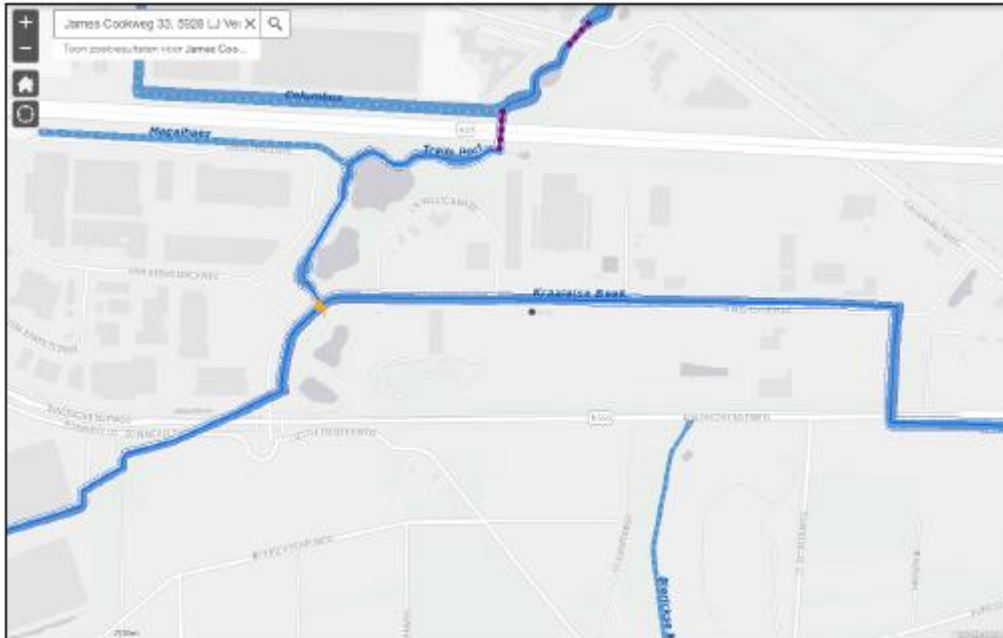
Grondwater

Voor zover bekend vinden in de directe omgeving van de locatie geen grootschalige grondwateronttrekkingen plaats die direct invloed hebben op de grondwaterstand en grondwaterstroming op de locatie. De gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) is niet bekend.

Oppervlaktewateren

Ten noorden van het plangebied is een vrij uitgebreid stelsel van oppervlaktewater aanwezig. Langs het plangebied loopt de watergang 'Kraaielse Beek'. De Kraaielse Beek wordt in de Legger van waterschap Limburg aangeduid als primair oppervlaktewater. Primaire oppervlaktewateren zijn van

groot belang voor het (functioneren van het) watersysteem.



Leggerkaart waterschap Limburg, plangebied aangeduid met zwarte punt

Bodem

Het plangebied heeft een globale hoogteligging van circa 28,81 m+ NAP. Dit is af te leiden uit het Actueel Hoogtebestand Nederland.



Actueel hoogtebestand Nederland viewer, plangebied aangeduid met zwarte punt (bron: Tritium Advies)

Aelmans B.V. heeft voor het plangebied een bodem- en infiltratieonderzoek uitgevoerd

(E202291.007.R1/HWO, d.d. 5 november 2020). Middels veldtesten vindt de afleiding plaats van de doorlaatfactor voor infiltratie. Op de projectlocatie zijn, op vier aangewezen plaatsen, op einddiepte, in-situ doorlatendheidsproeven uitgevoerd. Het grondwater bevond zich in de vier boringen op meer dan 4 m – mv. Uit de eerste boring bleek tot op 3 m-mv de grondsoort te bestaan uit fijn siltig zand (doorlaatfactor van 0,66 meter per dag), uit de tweede boring bleek tot op 3 m-mv de grondsoort te bestaan uit fijn tot grof grindig zand (doorlaatfactor van 10,76 meter per dag), uit de derde boring bleek de grondsoort tot op 3 m – mv te bestaan uit fijn tot grof grindig zand (doorlaatfactor 15,81 meter per dag) en tot slot bleek uit de vierde boring de grondsoort tot op 3 m – mv te bestaan uit fijn tot grof grindig zand (doorlaatfactor van 22,69 meter per dag).

De doorlaatfactor van de geteste lagen op de locatie is conform de classificatie van het Cultuurtechnisch Vademecum en de Hooghoudt-uitwerking vrij goed tot zeer goed. De doorlaatfactoren komen overeen met de waarden van k voor zeer fijn zand ($k = 1 - 0,1$ m/d) en van k voor grof zand ($k = 100-10$ m/d).

Over het algemeen wordt gesteld dat infiltratie van neerslagwater interessant is indien:

- De doorlatendheid groter is dan circa 0,3 meter per dag. Infiltratie van neerslagwater behoort bij lagere doorlatendheden ook tot de mogelijkheden mits hiervoor voldoende ruimte gereserveerd wordt om de geringe doorlatendheid te compenseren. Bij lagere doorlatendheden zal een voorziening voornamelijk als buffer dienen;
- Het grondwater dieper dan 0,5 à 0,7 meter minus maaiveld aanwezig is;
- Het in te leiden neerslagwater niet is verontreinigd.

In onderhavige situatie wordt voldaan aan de gestelde eisen. De bodem is geclassificeerd en de doorlatendheid is groter dan 0,3 meter per dag. Het grondwater bevindt zich op een diepte van 4 m – mv. Voorts kan aan de derde eis worden voldaan door enkel schoon regenwater te infiltreren. Derhalve kan gesteld worden dat plaatse van het plangebied geïnfiltreerd kan worden.

4.10.2 Waterbergingsopgave

Het planvoornemen behelst de uitbreiding van een truckparking. Het uit te breiden oppervlak bedraagt 31.602 m². De bestaande horecavoorziening met was- en douchegelegenheid wordt binnen de parking verplaatst. Hiervoor wordt een nieuw gebouw gerealiseerd met een totale oppervlakte van 600 m². Van het plan zijn derhalve gegevens bekend zoals weergegeven in navolgende tabel.

gebruik oppervlak	huidige situatie	nieuwe situatie
Totaal plangebied	31.602 m ²	31.602 m ²
Uitbreiding truckparking (verhard)	0 m ²	31.602 m ²
Groen (onverhard)	31.602 m ²	0 m ²
Totaal onverhard (groen)	31.602 m ²	0 m ²
Totaal verhard (terreinverharding, dakoppervlak)	0 m ²	31.602 m ²

Gegevens oppervlakten totale plangebied (bron: Tritium Advies)

Uit de bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat de totale verharding maximaal toeneemt met circa 31.602 m². De gemeente Venlo verlangt dat elke ontwikkeling waterneutraal wordt gerealiseerd. Voor het plan en de aansluiting op de riolering geldt normaliter de beslisboom

afkoppelen regenwater. Aangezien de eis van het waterschap hoger is dan de eis van de gemeente Venlo volgende de beslisboom, is de eis van het waterschap Limburg leidend. Rekening dient gehouden te worden dat het waterschap Limburg de eis stelt dat een bui van 100 mm in 24 uur geborgen / geïnfiltreerd dient te worden.

Het beleid van het waterschap is om te proberen 100% van het verhard oppervlak af te koppelen en het schone regenwater te infiltreren in de bodem. De volgende stap is het bergen van water. Pas wanneer vasthouden en bergen niet mogelijk is kan gekozen worden voor afvoeren. De k-waarde is in onderhavige situatie bekend; infiltratie binnen het gebied wordt mogelijk geacht.

Afvoer hemelwater

Conform het beleid van de gemeente Venlo dient de uitbreiding van het verhard oppervlak hydrologisch neutraal te zijn. Op basis van de beslisboom van de gemeente Venlo kan worden geconcludeerd dat voor het plangebied een bergingseis van 50 mm (50 liter per m²) geldt. Vanuit het waterschap Limburg geldt echter sinds 1 april 2019 een bergingseis van 100 mm. Immers dient een bui van 100 mm in 24 uur geborgen / geïnfiltreerd te worden. Derhalve wordt de volgende rekenregel aangehouden:

$$31.602 \text{ m}^2 \times 0,1 = 3160,20 \text{ m}^3$$

Op basis van de bovenstaande rekenregel kan worden geconcludeerd dat de minimale bergingseis conform de aannames omtrent de toename van het verhard oppervlak 3.160,2 m³ bedraagt. De waterkwaliteitsrisico's dient te worden doorlopen en er dient beargumenteerd te worden voor welke optie wordt gekozen. Uit de beslisboom van de gemeente Venlo is af te leiden dat het dimensioneren van een bergings- en leegloopvoorziening noodzakelijk is. Hierbij geldt dat het bergen/infiltreren op eigen terrein plaatsvindt. Voor het realiseren van een bergingsvoorziening gelden de onderstaande uitgangspunten:

- leegloopvoorziening max. 1 liter/seconde/hectare naar gemeentelijk stelsel;
- noodoverlaat aansluiten op gemeentelijk stelsel;
- noodoverlaat bovengronds aanbrengen, tenzij hier gemotiveerd van mag worden afgeweken;
- noodoverlaat voorzien van terugslagklep en overstortmuur.

Over de (aanvullende) eisen o.a. berging en aansluiting dient te worden overlegd met de beheerder van het oppervlaktewater. Het hemelwater dient na berging te worden afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Er liggen voldoende kansen binnen het plangebied om te voldoen aan de bergingseis. De voorkeur vanuit de gemeente Venlo is om altijd bovengronds te bergen waar mogelijk. Aan de volgende mogelijke opties kan worden gedacht om de benodigde waterberging vorm te geven binnen het plangebied:

- Toepassing van een vegetatiedak bij de horecavoorziening met was- en douchegelegenheid, hierbij zal aanvullende berging nodig zijn. Het platte dak kan worden uitgevoerd als groen/sedum (vegetatie) dak. Jaarlijks kan een vegetatie dak wel 40 tot 60 procent van het gevallen hemelwater absorberen en weer verdampen;
- Bergingsvoorziening onder de nieuwe parkeerplaatsen. Voorbeelden van voorzieningen die onder parkeerplaatsen aangebracht kunnen worden zijn onder andere bergingskratten, waterblock of een aquablock. Per waterpasserende verharding kan afhankelijk van de fundatiedikte tot circa 15 tot 140 mm water (0,015 tot 0,14 m³ per m²) in de fundering worden geborgen bij toepassing van aquaflo. Bij het toepassen van waterblock met een hoogte van 1

m heeft dit een inhoud van circa 0,913 m³ per m²;

- In de directe omgeving van het plangebied is een watergang gelegen. Het is eventueel mogelijk om het hemelwater afkomstig van het plangebied in deze watergang te bergen. Hierover dient overleg te worden gepleegd met de oppervlaktewater beheerder.

In onderhavig geval is voorts vastgesteld dat infiltratie mogelijk is. Aelmans B.V. (zie [Bijlage 4](#)) heeft de volgende infiltratiemogelijkheden gegeven:

1. Oppervlakkige infiltratie via doorlatende verharde oppervlakten. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met een geroerde top laag. Deze zal moeten worden verwijderd en vervangen door goed doorlatend materiaal. Oppervlakkige infiltratie is sterk onderhoudsgevoelig en over het algemeen geen economisch aantrekkelijke optie. Uitzondering hierop betreft een zogenaamde waterbergende weg (Aquaflow);
2. Infiltratie in de ondiepe ondergrond. Hierbij valt te denken aan infiltratie via een greppel (wadi) infiltratiekoffers, putten en of infiltratieriool. Dit behoort tot de mogelijkheden, de doorlatendheid van de ondiepe ondergrond is ter hoogte van de verschillende testen meer dan voldoende;
3. Infiltratie naar de diepere ondergrond. Dit kan middels grindpalen etc. naar diepere zand-/grindlagen. Dit behoort zeker tot de mogelijkheden, zelfs beneden de grondwaterspiegel.

De doorlatendheid van de ondiepe ondergrond is vrij goed tot goed. Het infiltreren zou direct in de ondergrond moeten kunnen plaatsvinden middels bijvoorbeeld een wadi en / of grindkoffers. Rekening dient gehouden te worden dat het Waterschap Limburg de eis stelt dat een bui van 100 mm in 24 uur geborgen / geïnfiltreerd dient te worden.

Aandachtspunten

Extreme neerslag

Wateroverlast vanwege extreme buien wordt voorkomen door bij het bepalen van het bouwpeil van de nieuwe verblijfsaccommodatie te zorgen voor het hiervoor noodzakelijke hoogteverschil met de omliggende infrastructuur. Extreme neerslag zal derhalve dan niet meteen tot natte voeten leiden. Het is daarnaast van belang dat de hemelwatervoorziening een vertraagde afvoer of minstens een noodoverloop heeft richting bestaande watergangen.

Materiaalgebruik

De afkoppeling van het hemelwater van het afvalwater maakt dat er in de bebouwing geen materialen gebruikt mogen worden die de grondwaterkwaliteit negatief kunnen beïnvloeden, zoals uitlogende materialen, bijvoorbeeld zink en lood.

In het afwateringssysteem van de daken moeten voorzieningen worden aangebracht om vaste bestanddelen als bladeren, zand, ander sediment en dergelijke achter te houden zodat het systeem niet verstopt raakt of dicht gaat slibben na verloop van tijd. Deze voorzieningen moeten goed bereikbaar blijven, om ze regelmatig te kunnen onderhouden en reinigen.

Het is niet toegestaan chemische bestrijdingsmiddelen toe te passen of agressieve reinigingsmiddelen te gebruiken op de af te koppelen verharde oppervlakken. Het is in beperkte mate toegestaan tijdens gladheid door bevriezing of sneeuwval zout als gladheidbestrijdingsmiddel op de bestrating en parkeerplaatsen e.d. toe te passen. Een alternatief kan bijvoorbeeld zand zijn. Regelmatig onderhoud van de aanvoorzijde van de voorzieningen zal noodzakelijk zijn om te garanderen dat het systeem blijft functioneren. Ook dienen standleidingen op de juiste manier te worden toegepast zodat voldoende beluchting en ontluchting van de binnenriolering is gewaarborgd en mogelijk stankoverlast wordt voorkomen.

4.10.3 Conclusie

Een belangrijk uitgangspunt is dat de zorgplicht begint bij de burger. Bij het verzamelen van regenwater geldt dat schone en vuile waterstromen van elkaar worden gescheiden. De voorkeursvolgorde van hydrologisch neutraal ontwikkelen wordt aangehouden door de gemeente Venlo: Vasthouden – bergen – afvoeren.

Uit het vorenstaande blijkt dat voor onderhavig plangebied conform de aannames omtrent de toename van het verhard oppervlak sprake is van een minimale bergingseis van 3.160,2 m³. Aan deze bergingsopgave kan conform de waterkwaliteitsrichts op verschillende manieren invulling worden gegeven. Er liggen voldoende kansen binnen het plangebied om te voldoen aan de bergingseis. De voorkeur vanuit de gemeente Venlo is om altijd bovengronds te bergen waar mogelijk. In onderhavig geval is voorts vastgesteld dat infiltratie mogelijk is. Aelmans B.V. heeft de volgende infiltratiemogelijkheden gegeven:

1. Oppervlakkige infiltratie via doorlatende verharde oppervlakten. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met een geroerde toplaag. Deze zal moeten worden verwijderd en vervangen door goed doorlatend materiaal. Oppervlakkige infiltratie is sterk onderhoudsgevoelig en over het algemeen geen economisch aantrekkelijke optie. Uitzondering hierop betreft een zogenaamde waterbergende weg (Aquaflow);
2. Infiltratie in de ondiepe ondergrond. Hierbij valt te denken aan infiltratie via een greppel (wadi) infiltratiekoffers, putten en of infiltratierool. Dit behoort tot de mogelijkheden, de doorlatendheid van de ondiepe ondergrond is ter hoogte van de verschillende testen meer dan voldoende;
3. Infiltratie naar de diepere ondergrond. Dit kan middels grindpalen etc. naar diepere zand-/grindlagen. Dit behoort zeker tot de mogelijkheden, zelfs beneden de grondwaterspiegel.

De doorlatendheid van de ondiepe ondergrond is vrij goed tot goed. Het infiltreren zou direct in de ondergrond moeten kunnen plaatsvinden middels bijvoorbeeld een wadi en / of grindkoffers. Rekening dient gehouden te worden dat het Waterschap Limburg de eis stelt dat een bui van 100 mm in 24 uur geborgen / geïnfiltreerd dient te worden.

Voor alle oplossingsrichtingen geldt dat het regenwater en afvalwater gescheiden zal worden ingezameld. Er dient overleg te worden gevoerd met het Waterschap Limburg.

5 Conclusie

Zoals weergegeven in hoofdstuk 1 dient in de m.e.r. aanmeldnotitie aandacht te worden besteed aan de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De criteria luiden als volgt:

- kenmerk van de activiteit;
- plaats van de activiteit;
- kenmerken van het potentiële effect (in samenhang met bovenstaande omstandigheden).

Het planvoornemen voorziet in de uitbreiding en het permanent bestemmen van een beveiligde vrachtwagensparkeerplaats inclusief bijbehorende faciliteiten aan de James Cookweg 31-33 te Venlo. In het kader van de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt conform de principes van dynamisch voorraadbeheer een bedrijfslocatie ter grootte van ruim. 5.000 m², gelegen aan de Rijksweg / Vilgert te Velden, gesaldeerd. Daarnaast zal ca. 9.500 m² aan natuur worden gecompenseerd ter plaatse van een locatie aan de Beckersweg binnen de gemeente Venlo.

Uit de beschrijving van de verwachte milieueffecten die is opgenomen in hoofdstuk 4 volgt dat de realisatie van het planvoornemen niet zal leiden tot belangrijke negatieve milieugevolgen.

Op basis van voorgaande beoordeling wordt geconcludeerd dat het planvoornemen, gezien de kenmerken, plaats en potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieueffecten kan veroorzaken die een volwaardige project m.e.r.-procedure wenselijk of noodzakelijk maken. In het licht van het voorgaande leidt de conclusie derhalve dat voor de ontwikkeling van het plangebied op basis van het beoogde planvoornemen géén milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

6 Bijlagen

- Inrichtingstekening (d.d. 26 augustus 2020)
- Onderzoek verkeerseffecten
- Verkennend bodem-, asbest- en infiltratieonderzoek
- Onderzoek luchtkwaliteit
- Quicksan externe veiligheid
- Quicksan flora en fauna
- Notitie beoordeling stikstof
- Waterparagraaf

NB zie bijlagen bij bestemmingsplan voor de betreffende bijlagen