

Omgevingsvergunning Cafetaria “Groot Boller”

–Definitief–

Ruimtelijke onderbouwing



Opdrachtgever: de heer H. van de Weem

Projectnummer: 20111.01

Auteur: de heer drs. R.J. Slabbers, planologisch advies Slabbers

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Ligging, begrenzing en juridische status projectgebied	3
1.3 Het projectplan.....	5
1.4 Leeswijzer	8
2. Gebiedsbeschrijving	9
3 Beleidskader	10
3.1 Nationaal beleid	10
3.2 Provinciaal beleid	11
3.3 Gemeentelijk beleid	12
4 Onderzoeken	22
4.2 Akoestiek	22
4.3 Bodem en grondwater	23
4.5 Externe veiligheid	23
4.6 Milieuzonering.....	24
4.7 Luchtkwaliteit	24
4.8 Flora en fauna.....	24
4.9 Cultuurhistorie en archeologie.....	25
5. Planopzet.....	26
5.1 Feitelijke opzet	26
5.2 Juridisch kader.....	26
5.3 Projectspectifieke regels.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
6 Uitvoerbaarheid en inspraak.....	27
6.1 Uitvoerbaarheid	27
6.2 Inspraak	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

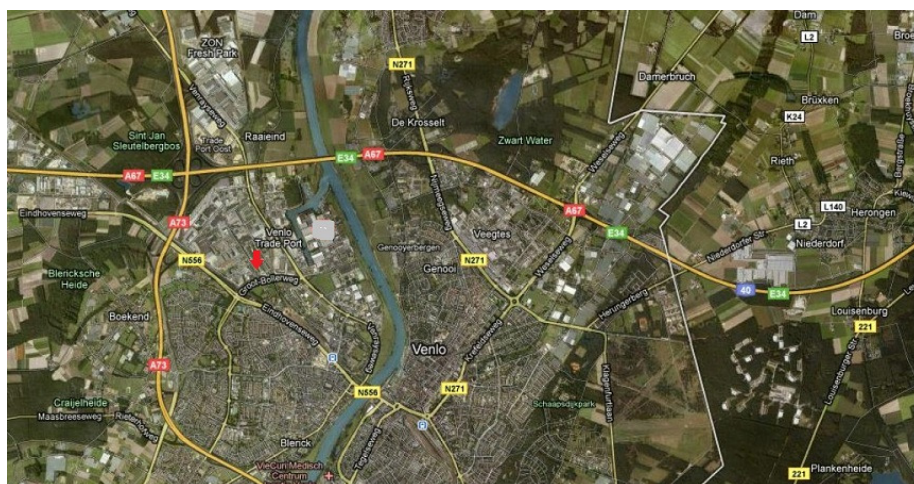
Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het planologisch mogelijk maken van de bouw, c.q. het gebruik als cafetaria, op de locatie Wattstraat 6 te Venlo, bekend als Venlo sectienummer VLO000 01721G0000 in de gemeente Venlo. Momenteel staat de bewuste cafetaria eethuis “Groot Boller” al in dezelfde groenstrook. Het is de bedoeling om dit cafetaria te verplaatsen door verderop in de groenstrook nieuwbouw te realiseren.

De gemeente Venlo heeft het perceel in eigendom. De gemeente heeft tijdens overleg met initiatiefnemer op 2 mei jongstleden de principe-afspraken gemaakt om de grond in erfpacht uit te geven. De juridische afwikkeling zal voorafgaand aan het besluit over de omgevingsvergunning plaatsvinden.

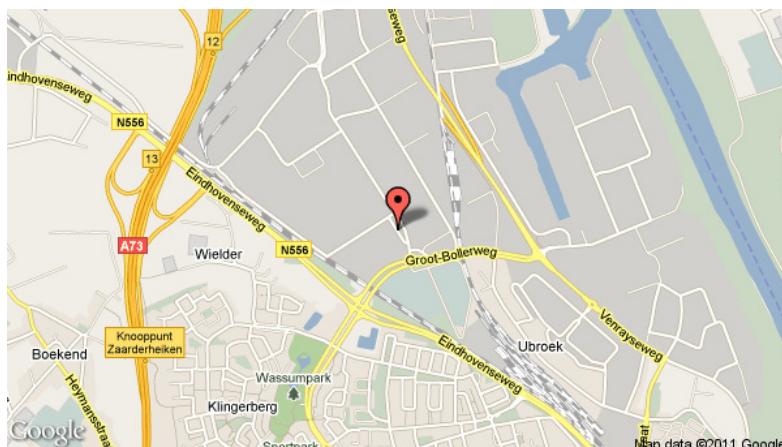
Het plan zal te zijner tijd worden meegenomen in de lopende procedure van het bestemmingsplan “Venlo Trade Port”. Vanwege de gewenste voortgang van de nieuwbouw zal echter voorafgaand een separate omgevingsvergunning worden aangevraagd (Wabo), waarna het perceel mag worden gebruikt ten behoeve van cafetariadoeleinden en nieuwbouw is toegestaan. De initiatiefnemer zal de bestaande opstal verwijderen nadat de nieuwbouw zal zijn gerealiseerd.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status projectgebied

Het plangebied is gesitueerd in het bedrijventerrein Venlo Trade Port, het gebied tussen de Eindhovenenseweg en de Venrayseweg, ten noorden van de Groot-Bollerweg. Het bewuste perceel heeft een oppervlakte van ca. 330 m², waarvan ca. 145 m² bestemd is voor de nieuw te bouwen cafeteriaruimte. De gronden worden begrensd door bedrijven en infrastructuur.



Figuur 1: Ligging plangebied in omgeving



Figuur 2: Topografische kaart Venlo met locatie-aanduiding

Het perceel is gelegen in het vigerend bestemmingsplan “Uitbreidingsplan in hoofdzaak, 14^e herziening met de bestemming “BI-A Bedrijfsdoeleinden, industrie, klasse A” (art. 15). Binnen de bedrijvenbestemming is geen relevante wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Het vigerende plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo op 26-01-1972 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 08-01-1973.

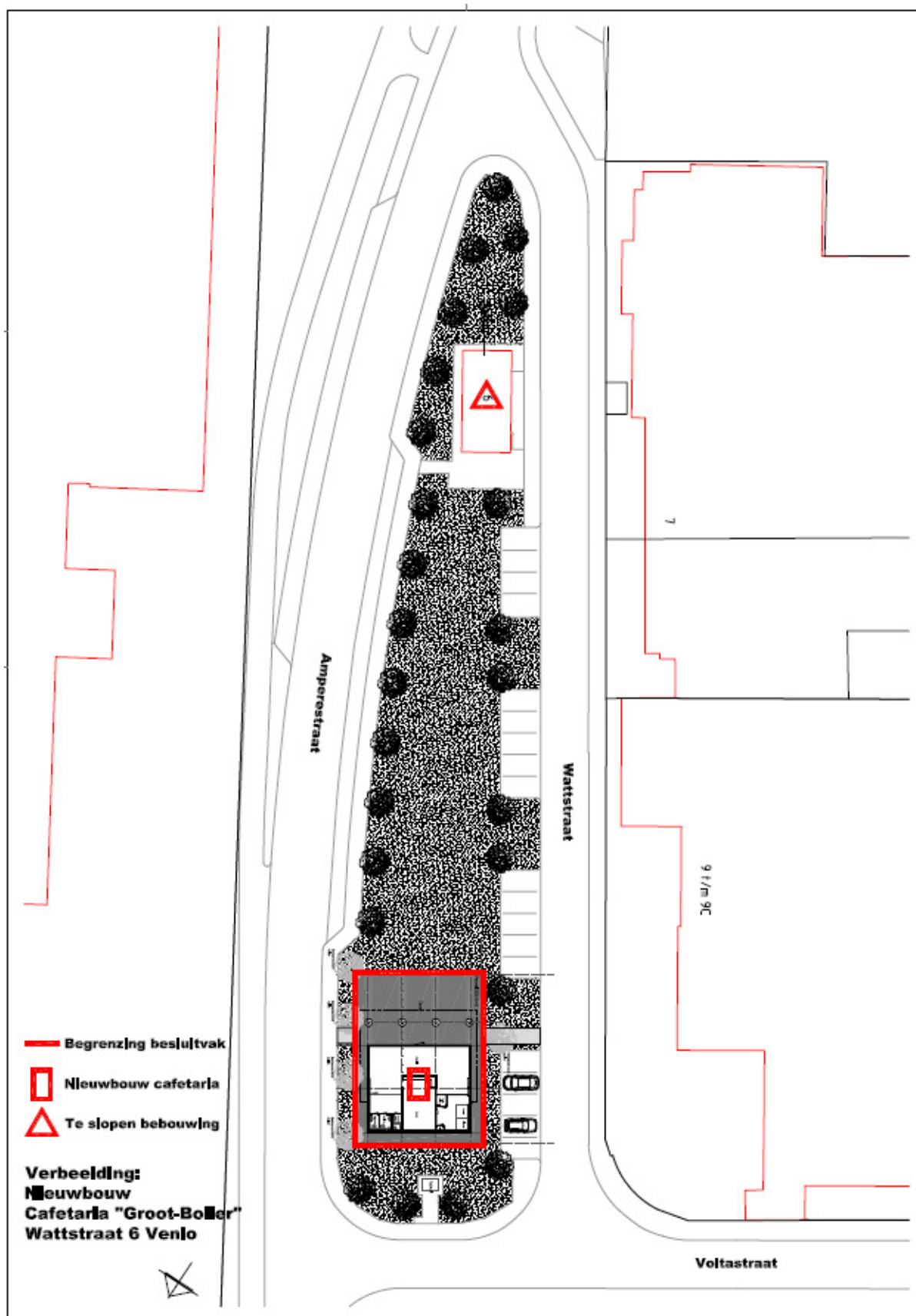
Bovenstaand figuur 3 en 4: divers toelichtend tekenmateriaal bestek gemaakt door Bloxbouw©



Foto's:

1. vanuit Amperestraat richting Wattstraat,
2. hoek Voltastraat/Wattstraat,
3. vanuit bestaande cafetaria richting nieuwbouwlocatie

In onderstaande overzichtstekening wordt het besluitgebied weergegeven samen met de relevante aanduidingen voor het te amoveren bestaande cafetariagebouw en de plek voor de nieuwbouw.



Figuur 5: verbeelding cafeteria "Groot Boller"

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een toelichting, regels en verbeelding met het besluitgebied. Achtereenvolgens komt in de hoofdstukken het volgende aan de orde:

Hoofdstuk 2 omvat een gebiedsbeschrijving van de locatie.

Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van de verschillende beleidskaders.

Hoofdstuk 4 gaat in op de onderzoeksaspecten voor de locatie, met de daarbij behorende randvoorwaarden en mogelijke belemmeringen.

Hoofdstuk 5 omvat de juridische planopzet.

Hoofdstuk 6 handelt over de economische uitvoerbaarheid van het plan en het wettelijk overleg en de (inspraak)procedure.

In de bijlagen zijn de (deel)onderzoeken opgenomen.

2. Gebiedsbeschrijving

Het plangebied is onderdeel van het bedrijventerrein Venlo Trade Port. Dit bedrijventerrein ligt in de gemeente Venlo, ten noordwesten van Venlo. Venlo Trade Port is het eerste grootschalige bedrijventerrein (240 ha netto). Het terrein wordt begrensd door de Eindhovenseweg in het zuidwesten, de A67/A73 in het noorden, de Maas in het oosten en de Groot Bollerweg en de Venrayseweg in het zuidwesten. Binnen het bedrijventerrein is een driedeling te zien in de uitstraling die een bepaald gebied heeft. De hoofdontsluitingswegen en ontsluitingswegen verdelen het bijna driehoekige gebied in drie delen. Het plangebied is onderdeel van het eerste deel, dat wordt ingesloten door de spoorlijn Venlo - Venray, Groot Bollerweg, Eindhovenseweg en de Rijksweg A67/A73. Het terrein bevat een veelheid van bedrijven, kantoren, zware en lichte industrie, opslagloodsen, showrooms en groothandelsbedrijven. Het bewuste cafetaria is een van de weinige horecagelegenheden binnen het gebied Trade Port Noord.



Figuur 6: Venlo Trade Port (afbeelding uit Ontwerp-bestemmingsplan Venlo Trade Port)

3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleid dat van toepassing is op het plangebied, zowel op nationaal als provinciaal en gemeentelijk niveau. Het betreft een beschrijving van de ruimtelijk relevante delen van deze beleidsstukken. Hierbij wordt aangesloten op de notitie van uitgangspunten van het bestemmingsplan “Venlo Trade Port”. Hierin is per beleidsstuk en thematisch aangegeven in hoeverre het beleid gevolgen heeft voor het plan. Per thema zijn randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nota Ruimte

Doelen en ambities

In de Nota Ruimte, die op 17 mei 2005 door de Tweede Kamer is goedgekeurd, heeft het Ministerie van VROM de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen en benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden. De Nota Ruimte kent zes nationale stedelijke netwerken, waaronder Zuid Limburg (Maastricht, Kerkrade, Heerlen, Sittard-Geleen). De gemeente Venlo valt buiten dit stedelijk netwerk.

Buiten de stedelijke netwerken gelden twee verstedelijkingsprincipes die voor dit bestemmingsplan van belang zijn. Het eerste principe heeft betrekking op de aard van de verstedelijking. De Nota Ruimte is van mening dat in iedere gemeente voldoende ruimte moet worden geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Het tweede verstedelijkingsprincipe betreft het streven naar een optimale benutting van het bestaand stedelijk gebied.

De Nota Ruimte gaat in haar sturingsfilosofie uit van een vergaande mate van beleidsdecentralisatie. Dat wil zeggen dat het provinciaal beleidskader de komende jaren steeds meer richtinggevend zal zijn.

Stedelijk beleid

Om de kracht van de steden te versterken en de internationale concurrentiepositie van Nederland te verbeteren geeft het Rijk prioriteit aan de ontwikkeling van 6 nationale stedelijke netwerken en 13 economische kerngebieden. Venlo is in de Nota aangewezen als een (afzonderlijk) economisch kerngebied dat een nauwe relatie heeft met het stedelijke netwerk Brabantstad en het Duitse Rijn/Roergebied. De aanwijzing van Venlo tot economisch kerngebied heeft behalve met de functie als logistiek knooppunt ook te maken met een sterke ICT-sector en agribusiness concentratie. Dit laatste wordt in de Nota erkend door aanwijzing van de regio als Greenport (locaties met een tuinbouwfunctie van internationaal belang).

De met de Nota Ruimte verschenen Nota Pieken in de Delta plaatst Venlo met de stedelijke netwerken Brabantstad en Zuid-Limburg in de context van de ontwikkeling van zuidoost Nederland tot een toptechnologische regio. Het Rijk zal zich inzetten voor grote en complexe bedrijventerreinen (topprojecten) die veelal gelegen zijn binnen de economische kerngebieden.

Bij de keuze voor bundeling van infrastructuur richt het Rijk zich op de hoofdverbindingssassen die de mainports Schiphol en Rijnmond en de daarom gelegen regio's verbinden met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland. Tot de hoofdverbindingssassen rond Venlo behoren de A73, N271 en in de toekomst ook de A73 en A74. Daarnaast zijn er meerdere spoorlijnen rond Venlo en is de Maas een belangrijke verbindingssas over water.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Op 22 september 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) vastgesteld als vervanger van het POL uit 2001. Het POL2006 is een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tenslotte is het een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 kan beschouwd worden als de structuurvisie die op grond van de wetsvoorstellen voor nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) in de toekomst door provincies opgesteld moet worden. Het POL2006 is ten opzichte van het POL2001 waar nodig geactualiseerd. De hoofdlijnen van alle tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen, die allen blijven bestaan, zijn opgenomen in de tekst en in de kaartbeelden verwerkt. Er wordt bovendien invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid (onder andere Nota Ruimte, Nota Mobiliteit) bij de provincie zijn neergelegd. De ontwikkelingsgerichte werkwijze komt nadrukkelijker in het plan tot uiting.

Hoofddoel van het omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. De provincie onderkent op grond van de aanwezige kenmerken en waarden in combinatie met de ontwikkelingsmogelijkheden een basis voor een gebiedsgerichte aanpak op meerdere niveaus: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend het onderscheiden van (negen) perspectieven. Dit vertaalt zich in visies op de ontwikkeling van beleidsregio's.

Stedelijke en landelijke gebieden

De provincie houdt vast aan het zo compact mogelijk houden van de steden en stadsregio's en een minstens gelijk blijvend aandeel van de stadsregio's in het totaal van woningen, werklocaties en arbeidsplaatsen.

De ontwikkeling van de stadsregio's is een primaire verantwoordelijkheid van gemeenten. De provincie let in het bijzonder op de regionale afstemming en op ontwikkelingen van bovenregionaal belang. Ontwikkelingen die de vitaliteit en leefbaarheid in de stadsregio's ten goede komen worden

ondersteund. Ook neemt de provincie het voortouw bij complexe en geïntegreerde gebiedsontwikkeling en bij projecten van vitaal provinciaal belang, zoals grote bedrijventerreinen en onderdelen van het regionaal verbindend wegennet. De kwaliteit van het landelijk gebied is mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied. Er is een kwaliteitsslag aan de orde voor landbouw, recreatie, natuur, water en landschap.

Perspectieven

De variatie in gebiedskenmerken vormt de basis voor een gebiedsgerichte aanpak. Er worden negen perspectieven onderscheiden, met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden. Voor et plangebied is het perspectief Stedelijke bebouwing (P9) van belang:



Uitsnede kaart 'Perspectieven' met globale aanduiding plangebied Venlo Trade Port (Bron: POL2006)

De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met inachtneming van randvoorwaarden vanuit het watersysteem. Er is een grote variatie aan leef- en werkmilieus. De stedelijke centrumgebieden, levendige gebieden met een sterke menging van functies, verdienen bijzondere aandacht. De milieukwaliteit dient afgestemd te worden op de aard en functie van deelgebieden, ondermeer via programma's als Stedelijke vernieuwing en de stad&milieubenadering.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische Visie Venlo 2030

Met de Strategische Visie Venlo 2030 (september 2009) geeft de gemeente de nieuwe gemeente Venlo (na de gemeentelijke herindeling) een afwegingskader mee op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst.

In de visie worden vijf thema's geschetst, waarin geprobeerd wordt een onderling samenhangend en in de toekomst geprojecteerd antwoord te geven op de ontwikkelingen en trends zoals we die nu, anno 2010, kennen en onderkennen. De vijf thema's zijn als volgt:

- 1 Stad van actieve mensen;
- 2 Innovatieve en excellente stad;

- 3 Venlo Internationaal;
- 4 Centrum van de Euregio: hoofdstad en vitaal hart;
- 5 Veelzijdige stad in het groen.

Ad 1

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

Ad 2

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

Ad 3

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

Ad 4

Binnenstadontwikkeling is een meerjarige opgave. Het centrum is immers nooit 'af'. De uitdaging wordt, na de voltooiing van de Maasboulevard, de ontwikkeling van de zuidoosthoek en in het verlengde daarvan het revitaliseren van de spoorzone.

Inhoudelijk is het van belang een palet aan regionale en stedelijke voorzieningen te bieden die passen bij de ambitie van Venlo om jonge mensen en hoger opgeleiden aan de stad te binden. Cultuur en cultuurhistorie zijn in dat verband belangrijke dragers net als onderwijsgerelateerde voorzieningen.

Ad 5

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

Scenario's

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

3.3.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015

De Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 is het kader voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, op basis van een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociaal culturele waarden van de gemeente Venlo. In de visie wordt een ambitie gegeven met betrekking tot de leefbare stad, die als volgt luidt: 'een leefbare stad is een stad waarin mensen en bedrijven vorm kunnen geven aan een eigen plek; waar met genoeg gewoond en gewerkt kan worden; waar het aangenaam is om te verblijven.'

De Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 is in 2008 geactualiseerd naar aanleiding van de nieuwe Wro. Inhoudelijk heeft dit weinig aanpassingen tot gevolg gehad.

Structuurconcept: Krachtige kernen in een Robuust Casco

De bestaande stedelijke structuur van Venlo heeft zich ontwikkeld binnen de fysieke context van het Maasdal. Het is een unieke kwaliteit waarmee Venlo zich onderscheidt van vele andere middelgrote steden. De in noord-zuidrichting gelegen werkkern Tradeports en de principale woonkernen van Venlo, Blerick, Tegelen en Belfeld zijn afzonderlijk herkenbaar, ondanks de sterke uitbreiding onder invloed van naoorlogse impulsen als de geboortegolf, mobiliteitstoename, verstedelijking, en fragmentatie van productie en consumptieprocessen met logistiek als verbindende schakel.

Zowel in ruimtelijk-historische als in functionele zin zijn de kernen van verschillende orde. Dit ordeverschil draagt bij aan hun herkenbaarheid. De Maas vormt de historische 'ruggengraat', in oost-westrichting lopen beken, 'de ribben'. De 'open' ruimten tussen de kernen die een scheidend karakter hebben zijn gerelateerd aan deze beken. Perspectieven voor de toekomst zijn een bevolking die in omvang nauwelijks meer toeneemt maar steeds meer vergrijs, wijzigingen in de regionale bereikbaarheid, structuurveranderingen in de economie en een voortgaande Europese integratie.

Venlo staat, tegen de achtergrond van deze structuur en omslagen in de maatschappelijk-ruimtelijke dynamiek voor een fundamentele keuze, namelijk om de ruimte tussen de afzonderlijke kernen te verstedelijken zodat de kernen opgaan in één stedelijk gebied, dan wel om de verstedelijking te doen plaatsvinden binnen de kernen zodat een stedelijk netwerk van afzonderlijke kernen gehandhaafd blijft. Er moet ook rekening worden gehouden met de invloed van relaties met steden netwerken als Brabant Stad (met name Eindhoven en Helmond), Arnhem-Nijmegen, Zuid-Limburg, het Ruhrgebied (met name Krefeld en Mönchengladbach), met regionale steden als Venray, Weert en Roermond en met Nederlandse en Duitse buurgemeenten.

De Ruimtelijke Structuurvisie Venlo 2005-2015 kiest voor een structuurconcept dat uitgaat van het handhaven van de afzonderlijke woon- en werkkernen in een stedelijk netwerk, gescheiden door groene zones met een hoge ecologische én recreatieve waarde. Met deze ontwikkelingsrichting kunnen de doelstellingen het best gerealiseerd worden. De oost-westoriëntatie is door ontwikkelingen in de infrastructuur in de laatste decennia vooral in economische zin sterk ontwikkeld.

Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling blijft deze oriëntatie van betekenis voor de ontwikkeling van de logistiek en industrie als bronnen van welvaart voor de stad, waarbij de oriëntatie op de omliggende Duitse regio versterkt kan worden. De oorspronkelijke noord-zuidoriëntatie is in de laatste decennia op de achtergrond geraakt. Deze heeft vooral een ecologische en sociaal-culturele betekenis. Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stad kan het van belang zijn de betekenis van deze oriëntatie, ook in economische zin, te versterken.

Doelstellingen

De doelstellingen van de structuurvisie worden aan de hand van de volgende drie thema's beschreven:

Thema: Centrumstad in een grenzeloze regio

Venlo heeft de ambitie om zich te profileren als een centrumstad, met een dienstverlenende functie, voor zowel Noord en Midden Limburg als het aangrenzende voorland van het Duitse Ruhrgebied, op het gebied van openbaar bestuur, onderwijs, gezondheidszorg en cultuur, en om continuering van haar functie als Euregionaal logistiek en distributiecentrum. De stad heeft ook een centrumfunctie op het gebied van werkgelegenheid, agrologistiek, detailhandel, toerisme en evenementen. De aansluiting van Venlo op regionale en nationale infrastructuur is voor dit thema van belang.

Doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zijn:

- behoud en kwaliteitsverbetering van Venlo als (inter)nationaal logistiek en industrieel knooppunt, onder meer door het aantrekken van kennisintensieve ondernemingen en instellingen;
- versterking van Venlo als centrumstad voor de regio (Noord- en Midden Limburg én het aangrenzende Duitse voorland van het Ruhrgebied);
- versterking van het stadscentrum van Venlo.

Thema: Leefbare stad

Een leefbare stad is een stad waar bewoners en bedrijven vorm kunnen geven aan een eigen plek, waar met genoeg gewoond en gewerkt kan worden en waar het aangenaam is om te verblijven. In de fysiek ruimtelijke ontwikkeling van Venlo gaat het om huisvesting en dagelijkse voorzieningen afgestemd op behoeften van diverse leeftijdsgroepen en leefstijlen, de bereikbaarheid van buiten de directe woonomgeving gelegen voorzieningen, werkgelegenheid en recreatiegebieden, en een veilige, goed beheerde en afwisselende omgeving.

Doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zijn:

- afstemming van het kwantitatieve en kwalitatieve aanbod in woon-, werk- en leefmilieus in Venlo op de gedifferentieerde vraag;
- het realiseren van een op de verschillende woon- en werkmilieus afgestemde schone, aantrekkelijke en veilige omgeving.

Thema: Stad in het Maasdal

Ongeveer 60% van het oppervlak van de gemeente Venlo was in 2000 in gebruik als landbouwgrond, bos en natuur, recreatie of als oppervlakte water. Talrijke monumenten en historisch verklaarbare structuren getuigen van een rijke ontwikkelingsgeschiedenis. In de ondergrond zijn nog talrijke sporen van dat verleden aanwezig.

Doelstellingen voor het ruimtelijk beleid zijn:

- het instandhouden van een duurzaam en vitaal landelijk gebied door behoud van agrarische functies en de ontwikkeling van toerisme en recreatie;
- het ontwikkelen van robuuste groen/blauwe structuren (met ecologische én gebruikswaarden) in en om de stad;
- het behoud en benutten van cultuurhistorisch waardevolle objecten en structuren.

Principes voor Venlo

De essentie van de gethematiseerde uitwerking van de doelstellingen en structuurconcept, en de keuzes die op basis daarvan voor de stad zijn gemaakt zijn geoperationaliseerd in 10 principes. Deze principes vormen het meest concrete toetsingskader in de structuurvisie.

Hieronder volgt een overzicht van de principes, indien van toepassing gespecificeerd voor Venlo Trade Port:

1 Krachtige kernen:

- Inzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo is behoud van de woon- en werkgebieden van Venlo als onderscheidbare en herkenbare kernen in een stedelijk

netwerk.

- In de ruimtelijke ontwikkeling van Tradeport wordt rekening gehouden met het realiseren van een ecologische verbinding tussen de Blerickse Heide, Zaarderheiken en de Maas.

2 Een robuust casco:

- Inzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo is behoud van het buitengebied dat als een casco de kernen omsluit.
- Ontwikkelingen en investeringen in het casco dienen gericht te zijn op het vergroten van de vitaliteit en robuustheid van het casco.

3 Eén centrum voor de stad en de regio.

4 Economische kerngebied in een toptechnologische regio:

- Inzet voor de ruimtelijke ontwikkeling van Venlo is behoud van de functie van Venlo als (inter)nationaal logistiek en industrieel knooppunt.
- Voor Venlo Trade Port wordt gestreefd naar clustering van verwante of aan elkaar gerelateerde ondernemingen en instellingen (industrie en logistiek).

5 Bijzondere functies concentreren en etaleren.

6 Inrichtingsprincipes voor de kernen:

- Gestreefd moet worden naar versterking van de lokale werkgelegenheid en revitalisering van verouderde bedrijfslocaties. Mogelijkheden en wenselijkheden om dit te stimuleren moeten worden onderzocht.
- In het stedelijk gebied wordt het principe van duurzaam waterbeheer toegepast. De kwantitatieve aspecten daarbij (vasthouden, bergen en afvoeren) zijn ruimtelijk het meest relevant.

- Opheffen van hinderlijke en onveilige situaties.

7 Wonen en werken in leefbare kernen:

- Door revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en gemengde milieus wordt in de nabijheid van de woonomgeving ruimte geboden aan lokaal georiënteerde economische activiteiten. In de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en gemengde milieus en in gebiedsgerichte studies wordt tevens de mogelijkheid onderzocht om startermilieus voor ondernemingen te realiseren.

8 Inrichtingsprincipes voor het casco:

- Ontwikkelingen en investeringen in het casco dienen gericht te zijn op het vergroten van de vitaliteit en robuustheid van het gebied.

9 Stedelijke functies in het casco.

10 Verkeer & vervoer:

- Er dient een balans te worden gevonden tussen enerzijds een voldoende aantal stroomwegen om het verkeer goed en vlot via de randen om de stad te leiden en anderzijds een voldoende aantal routes voor het verkeer met een bestemming in de stad. Een uitgebalanceerd wegennet van stroomwegen, ontsluitingswegen en toegangswegen is daarbij cruciaal en moet zorgen voor een evenwichtige spreiding van het verkeer over de verkeersaders.

3.3.3 Sociale structuurschets

De sociale structuurschets vormt de uitdrukking van de sociale ambitie van de gemeente Venlo. De zaken waarop deze ambitie is gericht zijn: basisvoorzieningen, visie op accommodaties, zelfredzaamheid, ouderen, jeugd/onderwijs/zorg, minder overlast/criminaliteit en organiserend vermogen. De beleidsdoelstellingen voor de sociale pijler zijn samengebracht onder vier thema's.

Per thema wordt aangegeven wat de relatie is met de fysieke pijler:

- Opgroeien en opvoeden: aandacht voor het bieden van een kindvriendelijke en (verkeersveilige) woonomgeving met voldoende speelmogelijkheden en voor jongeren voldoende mogelijkheden voor

ontmoeting en ontspanning. Daarnaast is het belangrijk in wijken ruimte te reserveren voor voorzieningen waarvan de nabijheid voor kinderen en ouders mede bepalend is voor het gebruik. Bij de inrichting van wijken moet steeds goed nagedacht worden over de locatie en bereikbaarheid van voorzieningen. Ook dient de stad ruimte te bieden voor bereikbare, toegankelijke en veilige (commerciële) voorzieningen.

- Leren en werken: er is een nauwe relatie tussen de economische ontwikkeling van de stad en de realisatie van de doelstellingen op het gebied van leren en werken.

Werkzoekenden en gedeeltelijk arbeidsongeschikten kunnen bij een voldoende aanbod van banen eerder aan de slag.

- Leefbaarheid en veiligheid: de veiligheid van de woning en die van de woonomgeving zijn zaken die vanuit de volkshuisvesting en inrichting en beheer van de openbare ruimte moeten worden ingepast.

Concreet gaat het om het (tijdig) reserveren van ruimte voor allerlei voorzieningen en om het veilig bereikbaar zijn van deze voorzieningen.

- Zorg en preventie: er dient zorg gedragen te worden voor een gedifferentieerd aanbod van woningen en woonmilieus, onder meer door het scheppen van mogelijkheden voor het realiseren van woonzorgcombinaties en woonzorgzones voor ouderen.

En voor zorgvoorzieningen voor niet-ouderen. Hiervoor dient ook een relatie gelegd te worden met de stedelijke herstructurering en het grondbeleid.

- De situering, bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen zijn essentieel:

De omliggende openbare ruimte dient leefbaar, veilig en begaanbaar te zijn. Door het vergroten van de vervoersmogelijkheden kan de mobiliteit van ouderen en gehandicapten bevorderd worden.

Op de middellange termijn gaat het om het realiseren van een voldoende aanbod van levensloopbestendige woningen en wijken.

3.3.4 Herijking Economische Visie (2002)

Venlo heeft een pluriforme, weinig recessiegevoelige economische structuur. Venlo heeft namelijk vijf economische pijlers: industrie, logistiek, agribusiness, toerisme en detailhandel. De nadruk moet in de toekomst liggen op het aantrekken van kennisintensieve activiteiten. In deze sectoren zitten in de toekomst de meest waardetoevoegende activiteiten. Maar om de mensen met meer kennis naar de stad te trekken verdient het woonmilieu de aandacht. Deze mensen wensen namelijk heel andere voorzieningen.

Om dit te bereiken moet er daarom vanuit het economische beleid meer integratie met volkshuisvesting en voorzieningen gezocht worden. Dit moet leiden tot een verschuiving van kooptoeerisme en logistiek-industrieel naar 'ontmoetingsstad'. Detailhandel, horeca, en in mindere mate zakelijke dienstverlening, zijn sterke groeisectoren. Visies over de ontwikkeling hiervan vallen volgens de economische visie echter niet onder economisch beleid, maar meer onder ander beleid, bijvoorbeeld ruimtelijke ordening. Ontwikkelingen in deze sectoren moeten inspelen op het verbeteren van het woonmilieu.

De verschuiving op het gebied van de binnenstad heeft opvolging gekregen in andere plannen zoals de Visie Venlo en de Ruimtelijke Structuurschets. De visie is kaderstellend en concrete uitvoering van projecten zal niet gebeuren aan de hand van deze visie.

3.3.5 Natuurvisie

Het is duidelijk dat in de regio Venlo veel waardevolle natuurgebieden liggen. Eveneens is duidelijk dat de natuur ook wordt bedreigd, bijvoorbeeld door de versnippering via wegen, bedrijventerreinen

en kassengebieden. Om deze gebieden ook op lange termijn goed te laten functioneren en recreatief aantrekkelijk te houden is een integrale natuurvisie opgesteld. Deze is in 2005 vastgesteld.

De integrale natuurvisie is een lokale/regionale invulling van het natuurbeleid zoals dat door het rijk, provincie en waterschap is vastgesteld. De streefbeelden in de visie zijn gebaseerd op de Ecologische Hoofd Structuur (EHS)/Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) aangevuld met lokale ideeën en wensen in samenhang met actuele ruimtelijke ontwikkelingen c.q. initiatieven.

De Natuurvisie schetst een wensbeeld voor de natuur rond Venlo: de sectorale natuurvisie.

De kaart is opgebouwd uit drie eenheden:

- 1 Bestaande natuurgebieden, kiezen voor versterken: voor de bestaande natuurgebieden wordt gekozen voor het behouden en versterken van de huidige waarden, er wordt ingezet op kwaliteit.
- 2 Nieuwe natuur vanuit bestaande plannen en beleid: de aangegeven uitbreiding van natuurgebieden en ecologische verbindingzones vloeit voort uit beleidsplannen.
- 3 Wensen van belanghebbende partijen: de derde categorie is voortgekomen uit gesprekken en workshops met de klankbord- en projectgroep.

Het ambitieuze wensbeeld van de sectorale natuurvisie is niet zo maar te realiseren. Er dient rekening gehouden te worden met velerlei nieuwe ontwikkelingen. Vandaar dat er een Integrale natuurvisie nodig is. Er wordt met de Integrale natuurvisie een toekomstbeeld gepresenteerd waarin naast het perspectief van een samenhangende en goed functionerende ecologische of groenstructuur tegelijkertijd de relevante ruimtelijke en economische ontwikkelingen zijn meegenomen. De integrale natuurvisie levert een optimaal en realistisch eindbeeld op voor Venlo en omgeving.

3.3.6 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015

Doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo. Deze nota is in directe samenhang met de Visie Venlo 2030, Kompas voor de Toekomst en de Ruimtelijke Structuurvisie ontwikkeld. Het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan heeft als motto 'VENLO: leefbaar en bereikbaar'.

Berekeningen tonen aan dat al in 2010 gerekend moet worden met ruim 40% meer ritten van, in en door Venlo dan in 2000. Deze groei, die zich daarna nog verder zal voortzetten, legt een zware claim op het net van autosnelwegen (A67, A73 en A74) in de toekomst. Vooral het knooppunt Zaarderheiken, de A67 (Maaskruising) en mogelijk de A73/A74 (Zuiderbrug, passage Blerick) komen de komende decennia qua doorstroming (sterk) onder druk te staan. Met het rijk is overleg gevoerd om de infrastructuur aan te passen en/of uit te breiden. Het gedeelte van de A73 ter hoogte van het knooppunt Zaarderheiken/Eindhovenseweg is reeds vernieuwd. Voor andere delen van de snelwegen rond Venlo zijn nog ontwikkelingen voorzien.

Door de aanleg/vernieuwing van de A73 en A74 gaat de hoofdverkeersstructuur in Venlo veranderen. Deze wegen moeten de gebiedsontsluitingswegen in de stad gaan ontlasten. Van belang is dat er geen doorgaand verkeer door de wijken komt. Er wordt gesteld dat hier zoveel mogelijk 30 km-zones aangelegd moeten worden. Hier is al uitvoering aangegeven, want momenteel zijn bijna alle verblijfsgebieden opgenomen in een 30 km-zone. Wel is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen bij de woningen komen. De wijken moeten ontsloten worden conform de vastgestelde Duurzaam Veilig-categorisering.

Trade Ports

De bereikbaarheid en de ontsluiting van de Trade Ports en andere bedrijventerreinen is van essentieel belang voor Venlo. Het autosnelwegennet wordt uitgebreid en de gemeentelijke hoofdontsluitingswegen blijven zonder bijzondere beperkingen voor het goederenvervoer beschikbaar. Ook wordt een onderzoek gestart naar dynamische verkeersmaatregelen en kleinere infrastructurele maatregelen op de autosnelwegen. Het gaat voornamelijk over de doorstroming op de A73-zuid, maar ook op de A67 en de A74.

Gunstig punt is dat in het kader van de 'Nota Mobiliteit' een bereikbaarheidsstudie wordt uitgevoerd; met deze eerder genoemde verkenningenstudie, die MIT wordt genoemd, wordt impliciet de verwachting uitgesproken dat het om meer zal gaan dan dynamische verkeersmaatregelen. Maatregelen om tot capaciteitsuitbreiding te komen zullen niet op korte termijn tot uitvoering komen. Voor het weggebonden goederenvervoer onderzoekt het Rijk op landelijk niveau de mogelijkheden voor aparte vrachtwagenstroken. De betekenis daarvan voor het systeem van autosnelwegen om Venlo is nog niet bekend.

3.3.7 Gemeentelijk milieubeleid

Het in 1998 opgestelde Milieubeleidsplan (MBP) 'Kwaliteit in Milieubeleid' is nog steeds actueel. In het MBP is voor Venlo Trade Port als relevant speerpunt voor het milieubeleid benoemd:

- Duurzame (stedelijke en ruimtelijke) ontwikkeling/duurzaam gebruik van de schaarse ruimte: de doelstellingen daarbij zijn dat bij het vaststellen van nieuwe en herziene bestemmingsplannen het milieu integraal en afgewogen is meegenomen en dat functieveranderingen geschieden op een uit milieuoogpunt aanvaardbare wijze. Het milieubeleidsplan is geconcretiseerd in een milieu-uitvoerings-programma (MUP) dat thans wordt herzien c.q. bijgesteld naar de actuele situatie.

Voor de prioriteitstelling in dit MUP is niet alleen het MBP leidend. Vanaf 2005 worden door de gemeenteraad prioriteiten gesteld op basis van zeven integrale gemeentebrede programma's. Het programma 'Wonen in een Duurzame Leefomgeving' bevat de meeste milieuonderwerpen. Onderdeel hiervan zijn bodemsanering, luchtkwaliteit, geluidsanering, energiebesparing en duurzame energie. Het programma 'Samen sterk voor een veilig Venlo' bevat de fysieke veiligheid, waaronder externe veiligheid.

De prioriteitstelling op basis van de programma's gebeurt ieder jaar via de programmabegroting. Voor de middellange termijn (5 jaar) zijn de activiteiten uit het Meerjaren Ontwikkelingsplan (MOP) kaderstellend. Het huidige MOP geldt voor de periode 2005-2009. Zowel de programmabegroting als het MOP bevatten concrete milieu-indicatoren waar de komende jaren aan wordt gewerkt. De doorkijk op lange termijn tot 2030 wordt gevormd door de eerder genoemde Visie Venlo. Milieu- en duurzaamheidsaspecten maken onderdeel uit van het daarin geschetste toekomstbeeld. De gemeentebrede programma's, het MOP en de Visie Venlo zijn naast het MBP mede kaderstellend voor de uitvoering van de milieutaken in de komende vier jaar.

3.3.8 Waterplan

Het gemeentelijke Integrale Waterplan is een uitvloeisel van het Nationaal Bestuursakkoord Water, waarin bepaald is dat gemeenten in samenwerking met de waterschappen voor 2006 stedelijke waterplannen opstellen.

Dit waterplan streeft een integrale benadering na van stedenschoon, toeristisch recreatieve aantrekkelijkheid, ecologische waarden, waterkwaliteit en het voorkomen en oplossen van wateroverlast. In december 2007 is het Gemeentelijk Rioleringsplan Venlo 2008-2017 'droge voeten

in een gezonde leefomgeving' vastgesteld. De voorlopige resultaten uit de optimalisatiestudie 2006, de invoering van de verbrede zorgplicht en het Integrale Waterplan zijn de belangrijkste bouwstenen voor dit verbrede rioleringsplan.

Het Integrale Waterplan betreft de beken en hun stroomgebieden in de hele gemeente Venlo, alsmede de vijvers en stadswateren in de stedelijke gebieden van de gemeente. Voor de beken en hun stroomgebieden wordt geconcentreerd op het stedelijk gebied, met inachtneming van de invloed daarvan op de watersystemen in het landelijke gebied. Voor alle beken, hun stroomgebieden en de stadswateren zijn streefbeelden opgesteld. Een streefbeeld is de wenselijke situatie over dertig jaar. In een aantal gevallen zal dit streefbeeld al in 2016 bereikt kunnen worden. Dan wordt er gesproken van een hoog ambitieniveau.

Voor de vaststelling van de ambitieniveaus worden er vijf sporen onderscheiden ofwel vijf verschillende aspecten van het watersysteem: lang vasthouden en langzaam afvoeren, schoon maken en schoon houden, zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en functie, hemelwater als duurzame bron, proces en zorg. Bij elk ambitieniveau passen voor elk stroomgebied maatregelen.

In het noorden van Venlo Trade Port, langs het knooppunt Zaarderheiken, loopt de Everlosebeek. De Everlosebeek begint ten oosten van Beringe, stroomt door landbouwgebied in de bovenloop, via Koningslust en Maasbree, door bosgebied in de benedenloop, en stroomt tussen Blerick en Grubbenvorst, via Venlo Trade Port, uit in de Maas. Via een aanvoerleiding en een inlaatkanaal wordt de Everlosebeek gevoed door de Noordervaart. Aan de beek is een specifieke ecologische functie toegekend.

In samenhang met de Noordervaart, waarvan zij water inlaat, wordt de Everlosebeek cultuurhistorisch en ecologisch hersteld. Dat is althans het streefbeeld over dertig jaar. Het ambitieniveau voor de Everlosebeek wordt in het Waterplan getypeerd als 'midden'. De Everlosebeek moet een multifunctionele beek worden. Dat wil zeggen dat recreatieve, natuurlijke en landschappelijke waarden kansrijk met elkaar verweven worden.

3.3.10 Welstandsnota

'Het oogmerk van het welstandsbeleid is koesteren van wat goed is, versterking van bestaande karakteristiek bij nieuwe ingrepen en het toepassen van nieuwe ontwikkelingen waar dit verantwoord is, op een manier die recht doet aan de schoonheid van Venlo'. In de Welstandsnota wordt Venlo Trade Port aangeduid als een welstandsluw gebied.

Er kunnen een aantal redenen ten grondslag liggen aan deze aanduiding. Sommige gebieden zijn naar hun aard of ligging niet van grote invloed op het beeld van de stad. Soms kan binnen het bestemmingsplan voldoende worden geregeld om tot een aanvaardbare kwaliteit te komen door de situering van de bebouwing op de kavel. Soms ook is het gebruik puur functioneel en niet esthetisch bedoeld. Ook zijn er situaties waarbij bouwwerken niet of nauwelijks zichtbaar zijn (doordat zij bijvoorbeeld achter op het perceel staan). In die gevallen is de beeldkwaliteit minder belangrijk. Momenteel is een nieuwe Welstandsnota in voorbereiding. Het is nog niet duidelijk wanneer deze van kracht wordt.

3.3.13 Groenbeleidsplan

Het ontwikkelen van een verantwoord groenbeleid binnen de gemeente Venlo was de aanleiding voor het opstellen van het groenbeleidsplan (januari 1994). De hoofddoelstelling van het groenbeleidsplan is het formuleren van een visie voor de lange termijn voor het stedelijk groen. In Venlo Trade Port vormt de groene zone langs de Maas onderdeel van de hoofdgroenstructuur

van de stad.

Verder zijn er in het plangebied zelf verschillende groenelementen aanwezig. Ten oosten van de Venrayseweg is langs de meeste wegen een groensingel of bomenrij aanwezig. Er is een bosgebied aanwezig bij de jachthaven. Ten westen van de Venrayseweg is een aantal bomenrijen en groenelementen aanwezig zonder duidelijke structuur. De omgevingskwaliteit in Venlo Trade Port wisselt sterk per plek. Ten oosten van de Venrayseweg is het terrein matig tot redelijk ingericht. In het westelijk deel is geen duidelijke groenstructuur aanwezig. Dit deel heeft grotendeels een onverzorgde, kale aanblik.

Het probleem in Venlo Trade Port is dat er geen duidelijke groenstructuur aanwezig is, maar veel losstaand groen, met name in het gebied ten westen van de Venrayseweg. Een oplossing is de Wattstraat, Ampèrestraat en Celsiusweg verder als groene hoofdader van het gebied te ontwikkelen.

De Groot Bollerweg is onderdeel van de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein. Dit dient te worden uitgedrukt met meer bomen in de middenberm van de weg. Bedrijven kunnen worden gestimuleerd hun bedrijf op te knappen en een groener en representatiever aanzicht te geven aan de zijde van de ontsluitingswegen. Verbetering van een recreatieve wandelroute via de Groot Bollerweg is gewenst, evenals verbetering van de recreatieve fietsroute via de Venrayseweg.

4 Onderzoeken

Dit hoofdstuk bevat een inventarisatie van de verschillende omgevingsaspecten.

4.2 Akoestiek

4.2.1 Industrielawaai

Het industrieterrein Groot Boller (het huidige Venlo Trade Port) is bij Koninklijk Besluit van 14 mei 1991 gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. Op gezoneerde bedrijventerreinen ('industrieterreinen' conform de terminologie van de Wet geluidhinder) is de vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen (inrichtingen die vallen onder artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, zogenaamde 'grote lawaaimakers') toegestaan.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan, een geluidzone moet worden vastgesteld. De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd door alle bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd, niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde. Hierbij worden niet alleen de geluidzoneringsplichtige inrichtingen betrokken, maar wordt ook de geluidsproductie beschouwd van de niet-zoneringsplichtige inrichtingen die op het industrieterrein zijn gevestigd. Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend.

Het doel van het vastleggen van een geluidzone is tweeledig. Enerzijds worden geluidgevoelige gebouwen (zoals woningen en scholen) beschermd tegen een te hoge geluidbelasting vanwege industrielawaai. Anderzijds wordt door het vastleggen van een geluidzone akoestische ruimte gecreëerd waarover de bedrijven op het gezoneerde bedrijventerrein maximaal kunnen beschikken.

Gezien de koppeling tussen de Wet geluidhinder, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer moet zowel bij ruimtelijke plannen als bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor een inrichting (voorheen de milieuvergunning) rekening worden gehouden met de vastgestelde geluidzone rond een industrieterrein. Het bouwplan voor de te verplaatsen cafetaria "Groot Boller" is geen geluidzoneringsplichtige inrichting. Ook betreft het geen geluidgevoelige functie en daarom is het bouwplan binnen de geluidzone toegestaan.

4.2.2 Wegverkeerslawaai

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

4.2.3 Spoorweglawaai

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

4.3 Bodem en grondwater

Voor elke functiewijziging binnen het plangebied dient een onderzoek te worden verricht naar de kwaliteit van de bodem en het grondwater. Een bodem- en grondwateronderzoek wordt derhalve noodzakelijk geacht. De resultaten van het door de eigenaar, de gemeente Venlo, te verrichten bodemonderzoek geven geen naar verwachting geen aanleiding voor een nader bodemonderzoek. Met het benodigde onderzoek is een aanvang gemaakt en de resultaten zullen bij de definitieve omgevingsvergunning worden bijgevoegd.

4.4 Waterhuishouding

In het kader van het Pol 2006 zijn voor de locatie geen bijzondere eisen en/of belemmeringen gesteld t.a.v. het aspect water. De locatie is niet gesitueerd in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied volgens de Pol kaart Blauwe waarden. Het plangebied ligt verder buiten het bergend winterbed van de Maas.

In het kader van de waterhuishouding dient te worden nagegaan hoe met regenwater en afvalwater wordt omgegaan in het projectgebied. Het waterschap Peel en Maasvallei en de gemeente Venlo eisen een scheiding van beide waterstromen. Voor het regenwater is het principe: vasthouden, bergen en dan pas afvoeren. Het hemelwater wordt niet aangesloten op de riolering, maar zoveel mogelijk op eigen terrein, dan wel op het naastgelegen plantsoen geïnfiltreerd. Het afvalwater zal op het gemeentelijk rioleringsstelsel worden aangesloten.

Geconcludeerd kan worden dat dit bouwplan geen nadelige gevolgen heeft voor het aspect water.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Daarbij gaat het enerzijds om de risico's verbonden aan 'risicovolle inrichtingen', waar gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, opgeslagen of gebruikt en anderzijds om het 'vervoer van gevaarlijke stoffen' via wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen. Ook aan hoogspanningsleidingen zijn externe veiligheidsrisico's verbonden.

Het is een beleidsterrein dat niet alleen gevolgen heeft voor het milieu en de rampenbestrijding, maar vaak ook voor de ruimtelijke ordening. Om voldoende ruimte te scheppen tussen risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Bij risicovolle inrichtingen en leidingen gelden reeds wettelijke afstanden, voor vervoer van gevaarlijke stoffen is dat voorlopig nog niet het geval.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans dat een persoon die (onafgebroken aanwezig en onbeschermd) op een bepaalde plaats overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit. Het GR bestaat uit de cumulatieve kans per jaar dat een groep van een bepaalde omvang overlijdt als gevolg van een calamiteit met een inrichting of een transportmodaliteit.

Door de verplaatsen van de cafetaria “Groot Boller” binnen het bedrijventerrein Venlo Trade Port treedt geen verandering op in de externe veiligheidssituatie. Externe veiligheid vormt daarom geen belemmering voor het beoogde bouwplan.

4.5.4 Kabels en leidingen

Hierbij gaat het om buisleidingen voor het transport van (aard)gas en brandbare vloeistoffen, waarvoor veiligheids- en toetsingsafstanden zijn vastgelegd in diverse circulaire's. Er wordt echter thans gewerkt aan nieuwe afstanden. Dit wordt vastgelegd in de AMvb Buisleidingen die naar verwachting in 2011 in werking zal treden. Ook gaat het om hoogspanningslijnen, waarbij magnetische velden optreden waartegen bescherming geboden is. Voor de in Trade Port aanwezige gasleidingen heeft de Gasunie de PR-contour indicatief berekend. Daarnaast liggen in de omgeving enkele hoogspannings- en rioolpersleidingen.

Het beoogde bouwplan voor cafetaria “Groot Boller” ligt niet binnen een beschermingszone van dergelijke leidingen. Het aspect leidingen vormt daarom geen belemmering voor het bewuste plan.

4.6 Mileuzonering

Het gaat hier om de verplaatsing van een bestaand bedrijf met milieucategorie 2. Op basis van de milieuvergunningen die voor het bedrijf geldt, kan worden geconstateerd dat het bestaande bedrijf geen onaanvaardbaar gevaar, schade of hinder voor de omgeving oplevert. De beoogde verplaatsing over beperkte afstand brengt in deze situatie geen verandering.

4.7 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de ‘Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)’ in werking getreden. Vanaf dat moment zijn in de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze eisen moeten in acht worden genomen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit. De normen zijn bindend en niet afweegbaar.

Aangezien er geen sprake is van een nieuwe ontwikkeling, zal de verkeersaantrekkende werking van de cafetaria in de toekomst niet toenemen. Er kan dus worden gesteld dat er geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit in en in de omgeving van het plangebied (bijvoorbeeld langs toevoerwegen) zullen zijn.

4.8 Flora en fauna

In de Flora- en faunawet is de soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn volledig geïmplementeerd. Implementatie in bestemmingsplannen is dus in principe niet meer nodig. In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient echter wel rekening te worden gehouden met soortbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Dit betekent concreet dat in bestemmingsplannen geen mogelijkheden moeten worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan op voorhand in redelijkheid kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend.

Voor het bewuste verplaatsingsplan kan gesteld worden dat de uitvoerbaarheid niet ter discussie zal staan. Voor het betreffende groenperceel blijft per saldo de bebouwde oppervlakte nagenoeg gelijk. Er mag worden aangenomen dat bij een voortzetting van het bestaande grondgebruik geen belemmering ontstaat vanuit oogpunt van flora- en fauna.

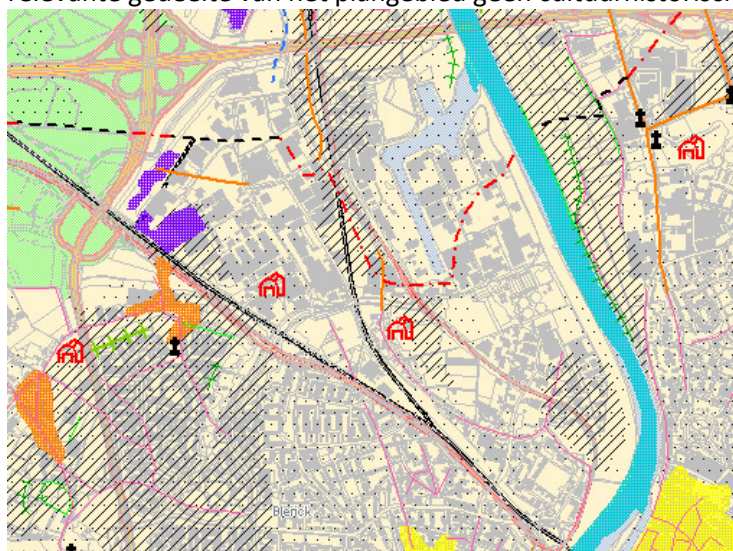
4.9 Cultuurhistorie en archeologie

4.9.1 Monumenten

Binnen het plangebied Venlo Trade Port liggen geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten.

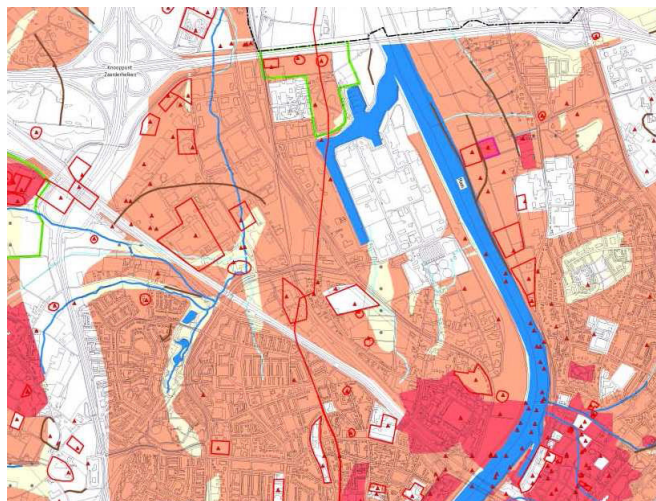
4.9.2 Cultuurhistorisch waardevolle elementen

Volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg komen in het voor dit plan relevante gedeelte van het plangebied geen cultuurhistorische elementen voor.



Figuur 7: Cultuurhistorische elementen (Bron: Cultuurhistorische waardenkaart Limburg)

Binnen het plangebied liggen geen archeologische monumenten (bron: Archeologische basis-, advies- en beleidskaart gemeente Venlo). Het gebied Venlo Trade Port kent, naast diverse landschappelijke waarden, een groot aantal archeologische waarden. Voor de gehele gemeente Venlo is een archeologisch onderzoek uitgevoerd dat geresulteerd heeft in een Archeologische beleidskaart. Volgens deze beleidskaart heeft het project geen hoge archeologische verwachtingswaarde.



Archeologische beleidskaart, gemeente Venlo (2008)

5. Planopzet

5.1 Feitelijke opzet

De ruimtelijke onderbouwing bestaat uit een verbeelding, projectspecifieke regels en een toelichting. Als ondergrond voor de verbeelding is een uitsnede van de GBK-Nederland gebruikt. De regels regelen het gebruik van gronden, de bouw mogelijkheden en het gebruik van de bebouwing. De verbeelding bevat geen bestemmingen (als algemeen toetsingskader), maar geeft de grens van het project aan (besluitgebied) en enkele nadere aanduidingen (nieuwbouw en te slopen bebouwing).

5.2 Juridisch kader

De ruimtelijke onderbouwing, althans het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning waarbij sprake is van een geval als bedoeld in artikel 2.12 eerste lid, onder a, onder 3 Wabo moet voldoen aan landelijke regels voor digitalisering. Deze landelijke standaarden zijn samengebundeld in de Ministeriele regelingen standaarden ruimtelijke ordening 2008 (RO standaarden 2008). Dit is verwoord in de Werkspraak RO Standaarden versus Wabo (Geonovum, september 2010). Er zal elektronische beschikbaarstelling van de kennisgeving plaatsvinden op de gemeentelijke website.

6 Uitvoerbaarheid en inspraak

6.1 Uitvoerbaarheid

De ruimtelijke onderbouwing voor den nieuwbouw cafetaria “Groot Boller” aan de Wattstraat te Venlo” betreft een ontwikkeling die geen financiële consequenties heeft voor de gemeente. De kosten van deze ontwikkeling zullen voor rekening van de initiatiefnemer komen.

6.2 Inspraak

p.m.