

Structuurvisie Bedrijventerrein Trade Port Noord

Gemeente Venlo

Vastgesteld



Structuurvisie Bedrijventerrein Trade Port Noord

Gemeente Venlo

Vastgesteld

Rapportnummer:	213x00244
Datum:	26 mei 2010
Contactpersoon opdrachtgever:	dhr. Armando Snijders
Projectteam BRO:	Dhr. Reinder Osinga, dhr. Frank Janssen, dhr. Jeroen Smedts
Trefwoorden:	Structuurvisie, Wvg, Trade Port Noord
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 5
Beknopte inhoud:	Structuurvisie voor de realisatie van een bedrijventerrein op Trade Port Noord, ten behoeve van de bestemming van het voorkeursrecht op enkele percelen binnen het plangebied.

BRO Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
F +31 (0)77 373 76 94
E tegelen@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Planbegrenzing	9
1.3 Nieuwe WVG wetgeving	9
1.4 Leeswijzer	10
2. VISIE OP TRADE PORT NOORD	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Ruimtelijke visie	11
2.2.1 Ruimtelijke zonering	12
2.2.2 Ontsluiting en parkeren	14
2.3 Functionele visie: programma	15
2.4 Structuurvisiekaart	16
2.5 Duurzaamheid	17
2.5.1 Het ruimtelijk ontwerp	17
2.5.2 Water	21
2.6 Toelichting op ruimtelijk ontwerp	24
2.7 Genealogie van het klavertje	26
3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID	29
3.1 Inleiding	29
3.2 Internationaal beleid	29
3.2.1 Vogelrichtlijn	29
3.2.2 Habitatrichtlijn	30
3.3 Nationaal beleid	31
3.3.1 Nota Ruimte [2004]	31
3.3.2 Nota mobiliteit	34
3.3.3 Vierde Nota Waterhuishouding	34
3.3.4 Duurzaam waterbeheer 21e eeuw	35
3.3.5 Flora- en Faunawet	35
3.3.6 Monumentenwet	35
3.3.7 Nota Belvédère	36
3.3.8 SER-ladder	36
3.3.9 Pieken in de Delta / Subsidieregeling sterktes in de regio	36
3.4 Provinciaal beleid	37
3.4.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)	37
3.4.2 Programma Werklocaties	42

3.4.3 Stimuleringsplan Natuur, bos en landschap [Herziening VIII 2009]	45
3.4.4 Streekplanuitwerking Leidingen	47
3.4.5 POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering	47
3.4.6 Greenportontwikkeling	48
3.4.7 POL-aanvulling Klavertje 4	48
3.4.8 Cradle to Cradle	50
3.4.9 Provinciaal inpassingsplan Greenportlane	51
3.4.10 Visienota Bestuurlijk Overleg Gebiedsontwikkeling Klavertje 4, Het Fysieke Hart van Greenport Venlo (30-06-06)	52
3.5 Gemeentelijk beleid	54
3.5.1 Visie Venlo 2030 -Kompas voor de toekomst- [2004]	54
3.5.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 [2005]	54
3.5.3 Ontwikkelingsplan "Vizier op Trade Port Noord"	56
3.5.4 Cultuurhistorisch beleid	58
3.5.5 Economisch beleid	59
3.5.6 Groenbeleid	60
3.5.7 Milieubeleid	62
3.5.8 Sport- en recreatiebeleid	62
3.5.9 Verkeersbeleid	62
3.5.10 Welstandsbeleid	64
3.5.11 Waterbeleid	64
3.6 Bestemmingsplanvergelijking	66
 4. HAALBAARHEID	 70
4.1 Economische uitvoerbaarheid	70
4.2 Milieu- en waardenaspecten	70
4.2.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit	70
4.2.2 Verkeer	72
4.2.3 Luchtkwaliteit	74
4.2.4 Geluidhinder	75
4.2.5 Milieuzonering	77
4.2.6 Externe veiligheid	79
4.2.7 Flora en fauna	81
4.2.8 Archeologie en cultuurhistorie	82
4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
 5. UITVOERINGS PARAGRAAF	 1
5.1 Algemeen	1
5.2 Plansetting en programmatische aspecten	1
5.3 Rol van de gemeente bij Trade Port Noord	2

5.4 Fasering	3
5.5 Overige planvorming in relatie tot structuurvisie	4
5.6 Kostenverhaal; bovenwijkse voorzieningen	4
5.7 Financieel-economische uitvoerbaarheid	5

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Venlo is voornemens om aan de noordzijde van het reeds bestaande bedrijventerrein Trade Port West een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen, genaamd Trade Port Noord. De noodzaak hiervoor is gelegen in de grote vraag naar bedrijfsruimte in de gemeente Venlo. Deze is mede ontstaan, omdat in de afgelopen jaren in Venlo weinig vergelijkbare gronden konden worden uitgegeven.

Voor het plangebied Trade Port Noord heeft de gemeente het publiekrechtelijke verwervingsmiddel van het gemeentelijk voorkeursrecht tot koop, op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten toegepast.

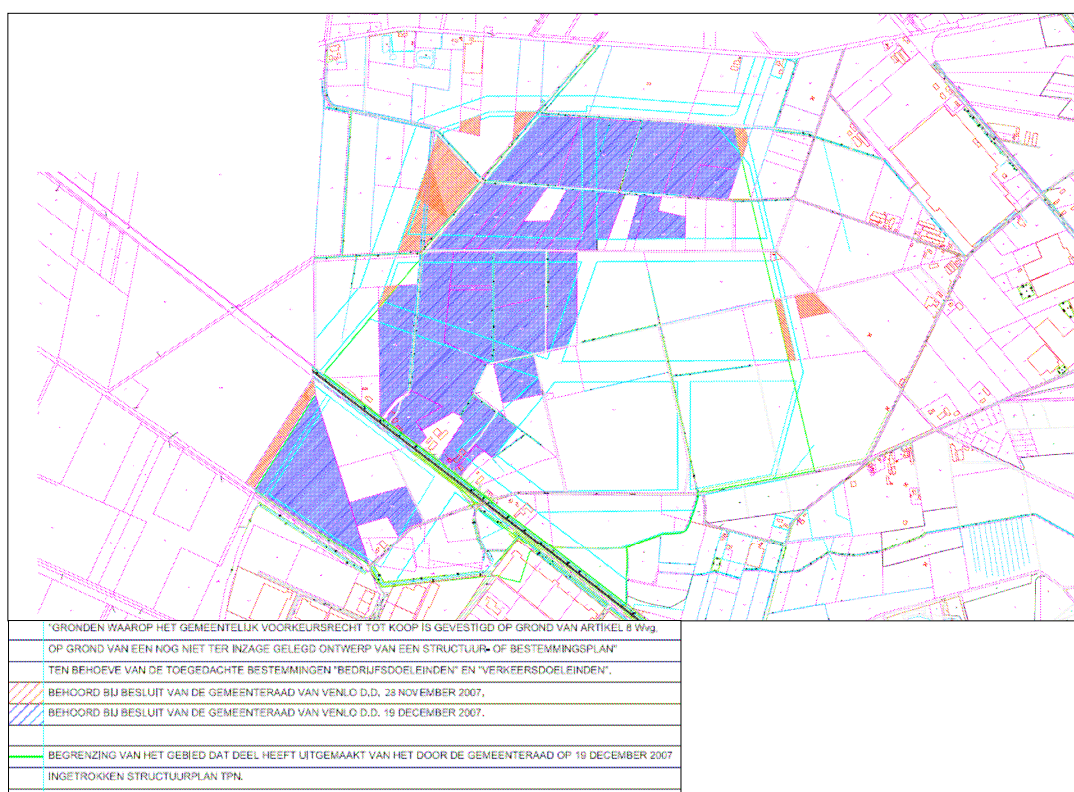
Het doel van de Wvg is de gemeente in het kader van de realisering van (uitbreidings-) plannen een betere positie te verschaffen, zodat zij haar doelstellingen ten aanzien van grondzaken en stedelijke ontwikkeling beter kan realiseren. Goede bouwgrond is schaars, waardoor marktpartijen bereid zijn hoge prijzen te betalen. Dit heeft tot gevolg dat bouwlocaties vaak onderwerp van speculatie worden. Wanneer een deel van de gronden in handen komen van marktpartijen, dan overheerst bij de ontwikkeling van de bouw veelal de winst die op projecten dient te worden gemaakt. Door vestiging van het voorkeursrecht blijft de gemeente marktpartijen een stapje voor. Het is immers de verantwoordelijkheid van de gemeente dat ruimtelijke plannen zo goed mogelijk op de door de gemeente gewenste vorm worden gerealiseerd, waarbij de kwaliteit van de gehele omgeving centraal dient te staan. In het plangebied TPN heeft de gemeente met name een belang om grip en sturing te houden op de eigendomsposities, om te voorkomen dat de gronden (verder) in eigendom komen van nieuwe particuliere speculanten.

De Wvg is en wordt alleen van toepassing verklaard op de percelen waarvan de toekomstige, niet agrarische bestemming afwijkt, dan wel intensiever is dan het huidige gebruik. De te ontwikkelen gronden in Trade Port Noord waarop het voorkeursrecht rust, worden in het kader van deze structuurvisie aan de gronden hoofdzakelijk de bestemmingen “bedrijfsdoeleinden en verkeersdoeleinden” toebedacht. Deze bestemmingen wijken af van het huidige (overwegend) agrarische gebruik van de gronden.

Voor Trade Port Noord is vanaf 2003 een aanvang gemaakt met het opstellen van een bestemmingsplan. In deze periode is bij het opstellen echter nauwelijks rekening gehouden met de op stapel staande gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Deze gebiedsontwikkeling is m.n. gericht op het aanbrengen van samenhang in de ver-

schillende ontwikkelingen in het gebied ten noordoosten van Venlo (glastuinbouwgebieden Californië en Siberië, bedrijvenpark Greenpark, Floriade, uitbreiding ZON Freshpark, golfbaan en ook Trade Port Noord). Als gevolg van de tracéverkenning van de gebiedsontsluitingsweg Greenportlane, die in ieder geval het plangebied van Trade Port Noord doorsnijdt, is de stedenbouwkundige opzet, ontsluitingsstructuur en verkavelingopzet van het bedrijventerreingedeelte in de bestemmingsplannen "Trade Port Noord en park Zaarderheiken" en "Bedrijvenpark Trade Port Noord" achterhaald geraakt. Mede hierdoor heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 21 november 2007, grotendeels het besluit vernietigd van Gedeputeerde Staten van Limburg, inhoudend de goedkeuring van het op 25 januari 2006 door de gemeenteraad van Venlo genomen besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Trade Port Noord en Park Zaarderheiken". Een groot deel van het bestemmingsplan is hierdoor vernietigd.

Als gevolg van de vernietiging zijn door de gemeenteraad op 28 november 2007 en 17 december 2007 gelet op het onverkorte beleidsstreven om bedrijventerrein Trade Port Noord te realiseren, "reparatiebesluiten" genomen, waarbij opnieuw het voorkeursrecht is gevestigd op grond van Artikel 8 Wet voorkeursrecht gemeenten (Oud). Dat voorkeursrecht heeft met inachtneming van de toepasselijke overgangsregelgeving, een werkingsduur van maximaal 2 jaar en 6 maanden.



Afbeelding 1. Wvg gronden

Momenteel is men bezig met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor Trade Port Noord. Om geen risico te lopen met betrekking tot het voorkeursrecht (Wvg) dat de gemeente Venlo op de voor het bedrijventerrein benodigde gronden heeft gevestigd, dient dit recht uiterlijk in mei 2010 bestendigd te worden. Dit is mogelijk door het opstellen en tijdig vaststellen van een gemeentelijke structuurvisie.

Vanwege de grote omvang van het plangebied dient deze structuurvisie tevens een samenhangende visie voor het gebied te hebben. De ontwikkeling van Trade Port Noord heeft nogal een grote impact op het totale gebied. Het gebied is nu overwegend agrarisch met kleinschalige bebouwing en een open uitstraling. In de toekomst wordt het gebied ingevuld met bedrijfsgebouwen, een provinciale weg voorzien van groene wallen die het gebied ontsluit dan wel doorkruist (Greenportlane) en wellicht nog enkele op stapel staande ontwikkelingen;

- Een uitbreiding van het bedrijventerrein aan de oostelijke zijde van het plangebied en ten noorden van de beoogde Greenportlane. Dit gebied is tot nu toe (ten dele) bestemd ten behoeve van de realisatie van een golfbaan, maar deze zal wellicht in zijn geheel verplaatst worden naar het gebied ten zuiden van de Greenportlane;
- De realisatie van een Limburgse energiecentrale. De gemeente heeft een tender uitgeschreven voor een provinciale energiecentrale. Trade Port Noord is één van de voorkeurslocaties;
- Gelet op de gewijzigde vervoersstromen vindt een onderzoek plaats naar de mogelijkheden om een railterminal te vestigen op Trade Port Noord;
- Het rendabel plaatsen van windmolens op Trade Port Noord.

De ontwikkelingen zijn nog in vooronderzoek, maar kunnen wellicht in de toekomst tot een wijziging van (een deel van) het gebied leiden. Op dit moment zijn deze ontwikkelingen nog onvoldoende concreet om in de structuurvisie een locatie toebedeeld te krijgen. Deze ontwikkelingen buiten beschouwing gelaten, heeft het huidige plan al voldoende impact op het gebied om hiermee zorgvuldig om te gaan. De openheid en transparantie verdwijnen grotendeels door de massa's van bedrijfsbebouwing en de groene wallen. Het zorgvuldig clusteren en daarmee het creëren van zichtlijnen en zoveel mogelijk transparantie kan deze impact verzachten. Onderhavige structuurvisie is het instrument om er zorg voor te dragen dat bij de transformatie van het gebied de bestaande kwaliteiten van het gebied (openheid) zoveel mogelijk behouden blijven en nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd (duurzaamheid).

In het kader van de Wvg-bestendiging wordt in de structuurvisie de haalbaarheid op hoofdlijnen onderbouwd van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Aan de grondeigenaren en zakelijk gerechtigden dient immers enige duidelijkheid te worden geboden over de ruimtelijke ontwikkelingen die op hun gronden zijn voorzien.

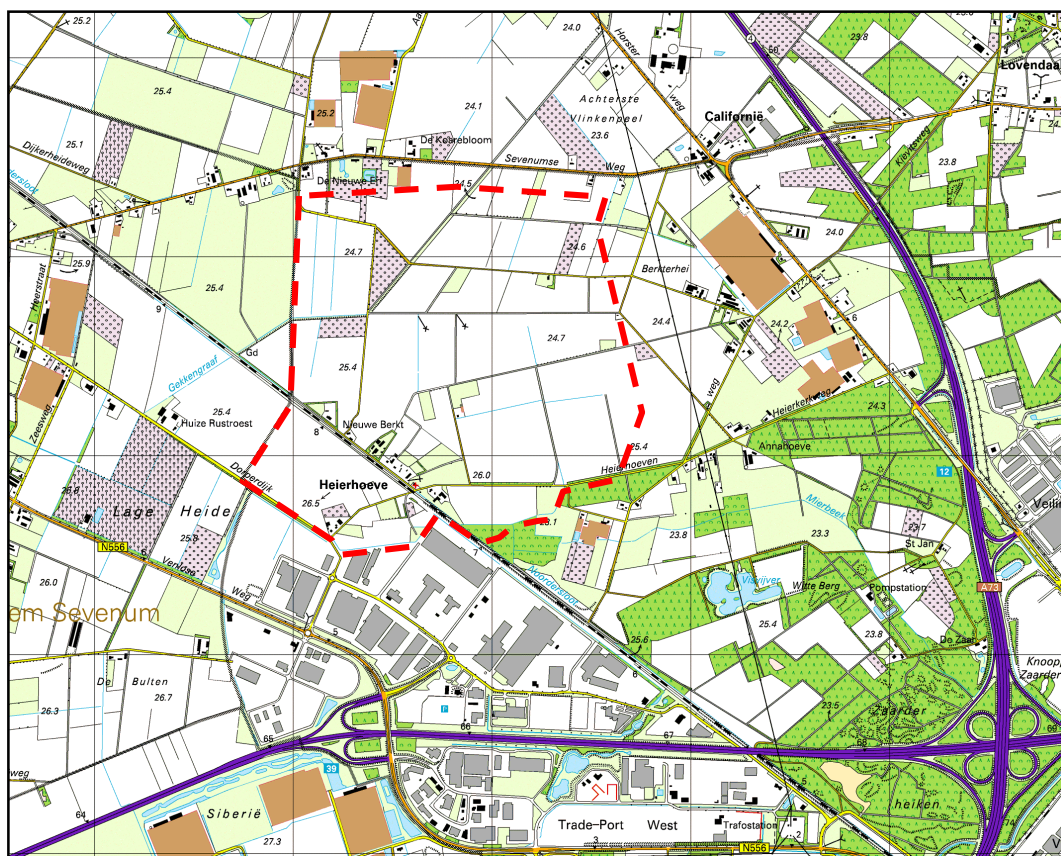
Om als grondslag voor verlenging van het voorkeursrecht te kunnen dienen moet een Wvg-structuurvisie minimaal aanwijzingen bevatten voor de toekomstige bestemmingen binnen het gebied Trade Port Noord.

Op kaartbijlage 2 zijn ter plaatse van de huidige gronden waarop een aantekening rust op van de Wet voorkeursrecht gemeenten de togedachte bestemmingen op grond van de structuurvisie aangegeven; "Bedrijventerrein", "Verkeer" en "Groen".

Deze structuurvisie dient naast de bestemming van de Wvg door zijn inhoud tevens een breder doel, nl. de basis voor de verdere planontwikkeling als ruimtelijk structuurdocument in brede zin. Diverse haalbaarheidsaspecten zijn tevens uitgewerkt:

- financiële haalbaarheid;
- milieu- en waardenaspecten: in het kader van het onderbouwen van de haalbaarheid op hoofdlijnen met betrekking tot de milieu- en waardenaspecten dienen globale milieu- en waardenonderzoeken verricht te worden;
- sociaal-maatschappelijke haalbaarheid: dit blijkt uit het te doorlopen inspraak- en (voor)overlegtraject en dient verwoord te worden in de vast te stellen

Het plangebied is onderdeel van het Masterplan K4, door de gemeente Venlo vastgesteld in juli 2009, welke vervolgens voor Trade Port Noord is doorvertaald in een stedenbouwkundig ontwerp (d.d. 31 juli 2009, Studio Marco Vermeulen). Het Masterplan tezamen met het stedenbouwkundig ontwerp vormen de onderleggers voor onderhavige structuurvisie.



Afbeelding 2. Plangebied

1.2 Planbegrenzing

De beoogde locatie voor het bedrijventerrein Trade Port Noord is gelegen ten noorden van het bedrijventerrein Trade Port West. Het ontwikkelgebied behelst 330 hectare bruto en is gelegen op het grondgebied van de gemeente Venlo en het grondgebied van de gemeente Sevenum (toekomstig gemeente Horst aan de Maas). De voorliggende structuurvisie heeft alleen betrekking op het Venlose deel van Trade Port Noord en betreft 271 hectare bruto (waarvan 191 hectare netto uitgeefbaar)

Het Venlose deel van Trade Port Noord (het plangebied) wordt aan de noordzijde begrensd door de kavels aan de zuidzijde van de Grubbenvorsterweg / Sevenumseweg. Deze weg vormt tevens de grens met het hiervan ten noorden gelegen glas-tuinbouwgebied Californië welke ook onderdeel uitmaakt van het project 'Klaverdje Vier'. Aan de oostelijke zijde vormt Park Zaarderheiken de grens met het plangebied en aan de westelijke zijde wordt de grens gevormd door de gemeentegrens met Sevenum. Het gebied wordt ontsloten door de rijkswegen A67 en A73, beide op ongeveer één kilometer van het plangebied gelegen. Aan de zuidzijde wordt het gebied doorsneden door de spoorlijn Eindhoven – Venlo. Het plangebied is circa 271 hectare groot.

Binnen het plangebied komt een relatief beperkt aantal functies voor. Momenteel hebben die functies overwegend een landelijk karakter. In het zuiden van het plangebied is de kleinschalige wooncluster Heierhoeve gelegen, dat deels nog gelieerd is aan agrarische functies, maar deels ook uit niet-functioneel aan het buitengebied gebonden woningen bestaat. Daarnaast zijn er binnen het plangebied enkele agrarische bedrijven gevestigd en bestaat het gebied overwegend uit landbouwgronden.

1.3 Nieuwe WVG wetgeving

De concrete aanleiding voor het opstellen van de structuurvisie voor Trade Port Noord is de wens om het gevestigde voorkeursrecht gemeenten te bestendigen.

Met het in werking treden van de huidige Wro is ook de nieuwe WVG-wetgeving van kracht geworden. In deze nieuwe wetgeving zijn voor nieuwe vestigingen de termijnen wat opgerekt, is de procedure doorzichtiger en zijn er minder besluitvormingsmomenten dan in de voorgaande WVG-wetgeving.

Voor reeds gevestigde WVG blijven de 'oude' termijnen (nagenoeg) gehandhaafd. Het is echter niet meer noodzakelijk om voor de afloop van de twee-jaar-termijn een ontwerp structuurvisie (voorheen structuurplan) dan wel ontwerp bestemmingsplan in procedure te brengen, om vervolgens wederom binnen 5 maanden het betreffende product vast te moeten stellen om te voorkomen dat het WVG verloopt. Voor

oude WVG-vestigingen geldt¹, dat binnen 2 jaar en 6 maanden een bestemmingsplan dan wel een structuurvisie vastgesteld dient te zijn. Voor de planlocatie is dat uiterlijk mei 2010.

Na vaststelling van deze structuurvisie ter WVG-bestemming voor het bedrijventerrein, moet vervolgens binnen 3 jaar (volgens de nieuwe wetgeving) een bestemmingsplan vastgesteld zijn: april 2013. Er is geen verlengingsbesluit na 2 jaar meer nodig.

1.4 Leeswijzer

Deze structuurvisie is als volgt opgebouwd: de visie op het plangebied komt in hoofdstuk 2 aan bod. De beleidscontext is verwoord in hoofdstuk 3. De financiële, milieu- en waarden- en maatschappelijke haalbaarheid worden in hoofdstuk 4 aangetoond. Hoofdstuk 5 omvat ten slotte de uitvoeringsparagraaf van deze structuurvisie.

¹ Conform artikel 9.4.4 overgangsrecht WVG gemeenten

2. VISIE OP TRADE PORT NOORD

2.1 Inleiding

In de onderstaande paragrafen wordt nader ingegaan op de visie voor bedrijventerrein Trade Port Noord. Het is een visie op hoofdlijnen, welke vertaald zal moeten worden in een nieuw bestemmingsplan voor het gebied. Het plangebied omvat, zoals in hoofdstuk 1 aan bod is gekomen, circa 271 hectare.



Afbeelding 3. Luchtfoto plangebied

2.2 Ruimtelijke visie

De ruimtelijke visie voor het bedrijventerrein is uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan. (zie afbeelding 12)

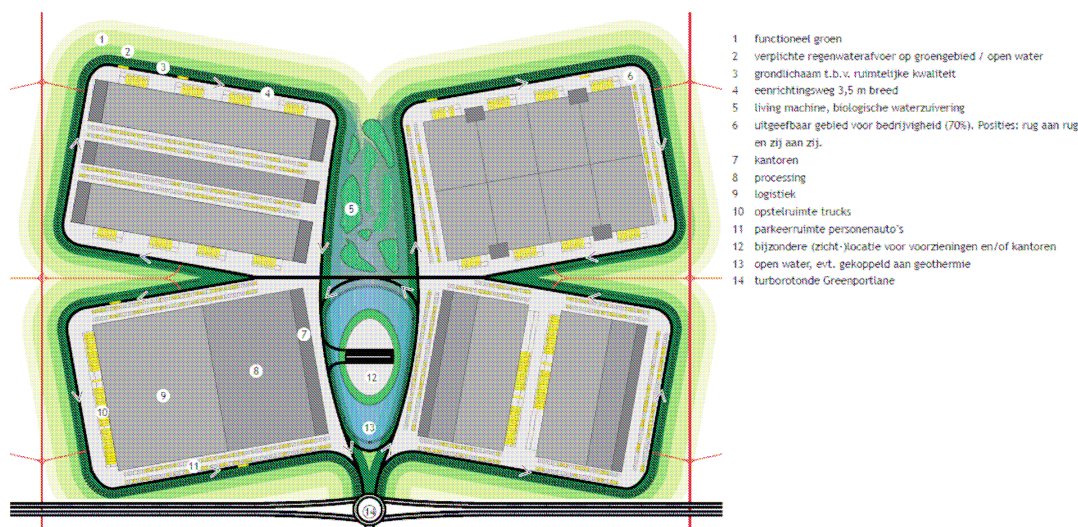
2.2.1 Ruimtelijke zonering

De structuur van het bedrijventerrein Trade Port Noord bestaat uit klavertjes, die met elkaar verbonden zijn middels een ontsluitingsweg (de Greenportlane). Deze functioneert als structuurdrager waaraan het hele gebied is opgehangen. Het bedrijventerrein wordt ingericht als werklandschap, wat inhoudt dat de bedrijven gerealiseerd worden in een landschappelijke omgeving, landschappelijke elementen worden afgewisseld met verharde elementen. Zo worden de ruimtes tussen de klavertjes ingericht met groen. Hier doorheen komen routes voor langzaam verkeer, waardoor een parkachtige omgeving ontstaat, welke kan functioneren als ontspannings- dan wel verblijfsruimte.



Afbeelding 4. Uitsnede Trade Port Noord Masterplan Klavertje 4 (versie april 2009)

De afzonderlijke klavertjes bestaan uit drie of vier klaverbladen die middels een geavanceerd wegsysteem aan elkaar gekoppeld zijn. De centrale ruimte die tussen de klaverbladen overblijft, wordt ingevuld met gemeenschappelijke voorzieningen en instrumenten die het duurzaamheidsprincipe vertegenwoordigen (te denken valt aan een infiltratielandschap en energie opwekkende middelen).



Afbeelding 5. Ruimtelijk principe klavertje

De bedrijven zijn gevestigd op de klaverbladen. Deze zijn zo ingericht dat één groot bedrijf zich hier kan vestigen of meerdere middelgrote tot kleine bedrijven. Elk klavertje wordt namelijk aan vier zijden omringd met een weg. Hierdoor is het mogelijk elk bedrijf een eigen oriëntatie op de weg te geven. Tussen de wegen en het bebouwde deel ligt een onbebouwde strook die bedoeld is voor logistieke activiteiten en parkeren voor zowel vrachtwagens als personenauto's. De bladen zijn zo ingericht dat andere inrichtingstypen zoals een parkeerstraat of overslagstraat aan de achterzijde van de bedrijven, dwars door een klaverblad heen, ook tot de mogelijkheden behoren.

Zoals eerder aangegeven worden gemeenschappelijke voorzieningen geplaatst in de centrale ruimtes tussen de klaverbladen. Te denken valt hierbij aan kantoren, een restaurant of voorzieningen voor truckers. Tevens komen hier op het achterste gedeelte de biologische waterzuiveringssystemen te liggen, wat het mogelijk maakt dat een klavertje zijn eigen watervoorziening heeft.

De Greenportlane wordt ingevuld als een groene zone die het geheel aan klavertjes doorkruist. De laan wordt omgeven door groene wallen waarbij op de achtergrond de bedrijfsgebouwen verrijzen.

Het zuidwestelijke gedeelte van het bedrijventerrein wordt doorsneden door de spoorlijn Eindhoven - Venlo. De spoorlijn zal ten noorden een groene invulling krijgen welke voldoende breed dient te worden voor de dassen en een fietsstrook. Onderzocht wordt in hoeverre in het plangebied in de toekomst een railterminal en windmolens kunnen worden gerealiseerd.

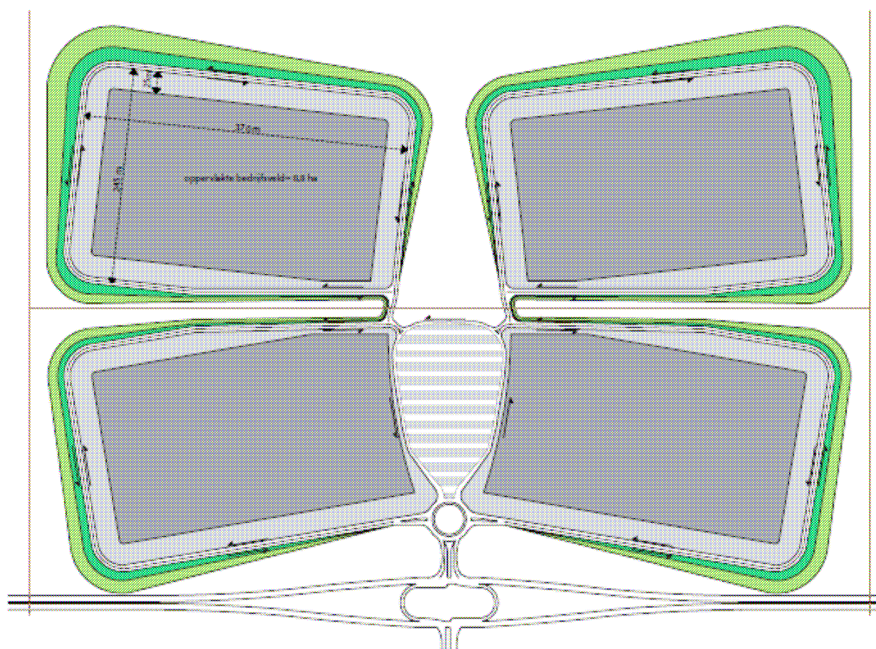
2.2.2 Ontsluiting en parkeren

Greenportlane

De ontsluiting van de klavertjes wordt gevormd door de Greenportlane, de belangrijkste structuurdrager van het gebied. Deze takt vervolgens aan de oostzijde aan op de rijksweg A73 en aan de zuidzijde op de rijksweg A67, welke beide de hoofdontsluiting vormen van het bedrijventerrein Trade Port Noord. De toegang tot de klavertjes geschiedt door aansluitingen op de Greenportlane waarbij het doorgaande verkeer zo min mogelijk wordt gehinderd (nauwelijks optrekken en afremmen).

Ontsluiting bedrijven

De ontsluiting van de bedrijven vindt plaats door een ingenieus wegennet binnen de klavertjes met tweerichtingswegen. Het 'hart' wordt voorzien van een eenrichtingswegstructuur.



Afbeelding 6. Ontsluiting bedrijven door middel van ingenieus wegennet

Parkeren

Parkeren vindt plaats op de kavels van de bedrijven. Per kavel kan dit op verschillende manieren worden opgelost. Mogelijk gebeurt dit aan de voorzijde, op de onbebouwde strook, maar ook intern parkeren of een parkeerstraat behoren tot de mogelijkheden.

Daarnaast dienen er bij de gemeenschappelijke voorzieningen ook parkeervoorzieningen te komen. Het zoveel mogelijk uit het zicht plaatsen van deze voorzieningen (bijvoorbeeld een parkeergarage) heeft hier de voorkeur.

Kwaliteit

De kernwaarden van het bedrijventerrein Trade Port Noord zijn openheid, ontmoeting, comfort, hoogwaardigheid, en duurzaamheid. Er zal op het bedrijventerrein sprake moeten zijn van een goed werkklimaat en een aantrekkelijke werkomgeving. Ruimtelijke kwaliteit staat bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein voorop. Niet alleen voor de gebouwde omgeving, maar juist ook voor de openbare ruimte.

Het groene landschap waarin de bedrijven gesitueerd zijn, is dan ook erg belangrijk voor de gebruikers van het bedrijventerrein. De kwaliteiten van het landschap zijn in dezen belangrijker dan het aantal m².

Twee belangrijke aspecten die bijdragen aan een hoge mate van duurzaamheid op het bedrijventerrein zijn het infiltratielandschap, met als belangrijkste onderdeel de Living Machines, en de realisatie van energieopwekking ter hoogte van de toegangen tot het bedrijventerrein van de Greenportlane.

2.3 Functionele visie: programma

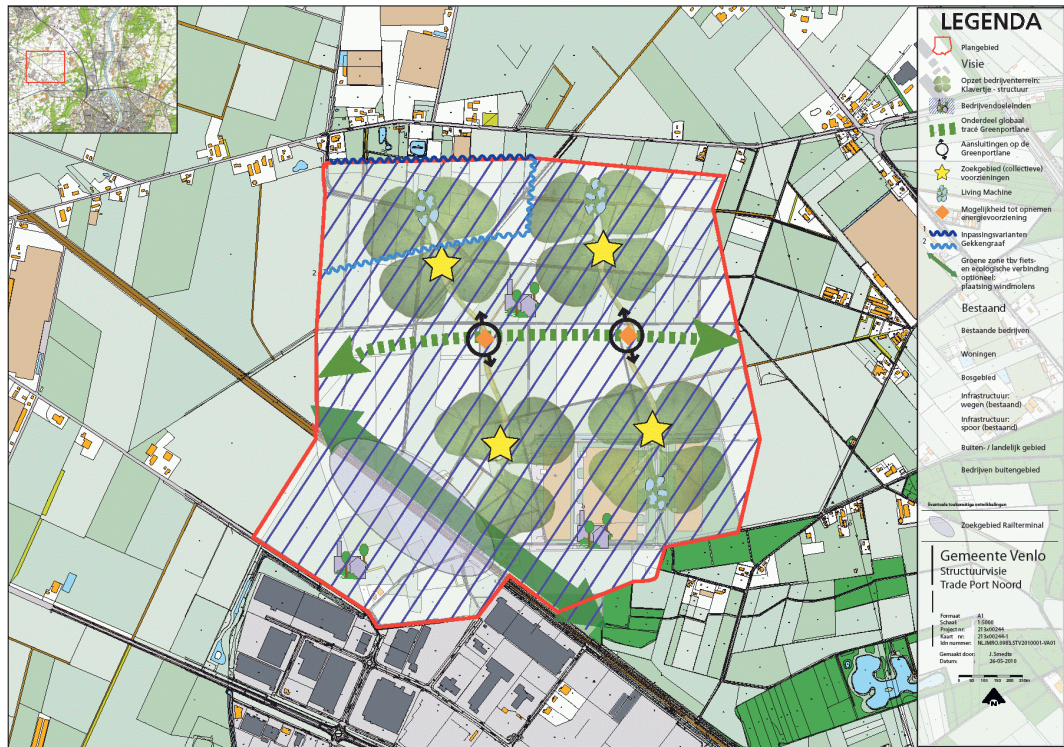
Na reservering van de Greenportlane blijft circa 271 hectare over. Deze bestaat voor circa 70% uit uitgeefbaar terrein en 30% uit collectief gebied. Concreet is sprake van circa 191 hectare uitgeefbaar terrein. Voor de mogelijke railterminal wordt een ruimtereservering van circa 24 hectare beoogd. Na aftrek van deze ruimte blijft circa 168 hectare over.

De invulling van het overgebleven gebied bestaat uit de volgende onderdelen:

- circa 6% facilitair
- circa 9% eco
- circa 2% R&D en productie
- circa 3% productie
- circa 65% ha logistiek
- circa 15% overig (verharding e.d.)

2.4 Structuurvisiekaart

De visie uit de vorige paragrafen is vertaald in een globale structuurvisiekaart. In de kaart zijn, op structuurniveau, de hoofdlijnen van de voorgestane ontwikkelingen weergegeven.



Afbeelding 7. Structuurvisiekaart

Op de structuurvisiekaart zijn de belangrijkste *ruimtelijke* onderdelen van bedrijventerrein Trade Port Noord aangegeven:

- De clustering van bedrijven in zogenaamde klavertjes;
- De Greenportlane, die het gebied doorsnijdt en ontsluit met turborotondes;
- De optionele ontwikkelingen langs het spoor, zoals een terminal en een strook met windmolens
- Het werklandschap welke uniek is voor Trade Port Noord;
- De globale plaatsing van voorzieningen, specifiek landschap enz.
- De realisering van een infiltratielandschap/ Living Machine.

2.5 Duurzaamheid

Duurzaamheid zal op het bedrijventerrein een belangrijke rol spelen. Duurzaam energieverbruik en Cradle2Cradle ambities zijn hierbij sleutelwoorden. Gestreefd wordt naar: het maximaal zelfvoorzienend maken van het werklandschap wat betreft energie en water, het efficiënt afwikkelen van verkeer en het creëren van een aantrekkelijke werkomgeving. Het klavertje biedt een perspectief voor al deze aspecten in een integraal ontwerp waarbij de deeloplossingen voor water, energie en verkeer elkaar versterken.

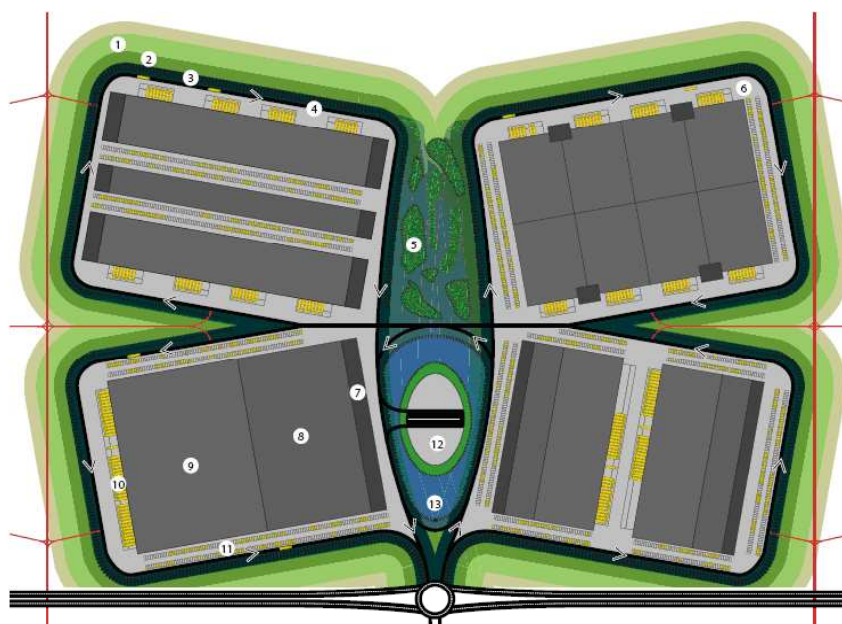
2.5.1 Het ruimtelijk ontwerp

Algemeen

In het ruimtelijk ontwerp voor Klavertje 4 is het klavertje als uitgangspunt genomen. Het klavertje is voorts het uitgangspunt om te werken aan Cradle to cradle (C2C) doelstellingen voor Trade Port Noord. De keuze voor de herkenbare klavervorm is vooral bepaald door de ruimtelijke eigenschappen. Een uitgebreide studie naar mogelijke configuraties voor de grote eenheden die de logistieke sector met zich meebrengt wijst uit dat de configuratie van een klavertje een goede basis vormt voor ruimtelijke kwaliteit en om invulling te geven aan C2C doelstellingen.

In het ruimtelijk ontwerp voor Klavertje 4 zijn de kenmerken van het klavercluster aan de orde gekomen door middel van het klavertje. In werkelijkheid zullen niet alle klavertjes er hetzelfde uit komen te zien, mede ingegeven door de diversiteit in programmatische invulling en door de stedenbouwkundige randvoorwaarden per locatie.

Er zullen ook variaties ontstaan in de oplossingen die bijdragen aan de C2C doelstellingen. Dit is vooral op gebied van energie aan de orde, omdat de techniek nog in volle ontwikkeling is en de klavertjes gefaseerd zullen worden ontwikkeld. Enerzijds is het niet mogelijk om al direct op alle ontwikkelingen te anticiperen. Anderzijds zullen veel ontwikkelingen niet of nauwelijks van invloed zijn op de ruimtelijke configuratie van het klavertje en eerder minder dan meer ruimte vragen. Het is daarnaast ook waarschijnlijk dat niet alle C2C doelstellingen vanaf de eerste dag en in alle klavertjes zullen worden gehaald. Om de duurzaamheidsambitie waar te maken is het zaak dat er ruimte wordt gereserveerd om hier in een later stadium alsnog aan te kunnen voldoen. Afbeelding 7 geeft het klaverprincipe weer.



- 1 functioneel groen
- 2 verplichte regenwaterafvoer op groengebied / open water
- 3 grondlichaam t.b.v. ruimtelijke kwaliteit
- 4 eenrichtingsweg 3,5 m breed
- 5 living machine, biologische waterzuivering
- 6 uitgeefbaar gebied voor bedrijvigheid (70%). Posities: rug aan rug en zij aan zij.
- 7 kantoren
- 8 processing
- 9 logistiek
- 10 opstelruimte trucks
- 11 parkeerruimte personenauto's
- 12 bijzondere (zicht-)locatie voor voorzieningen en/of kantoren
- 13 open water, evt. gekoppeld aan geothermie

Afbeelding 8. Het klaverprincipe zoals voorzien in het ruimtelijk ontwerp van Trade Port Noord

De duurzaamheidsaspecten van het ruimtelijk ontwerp zijn hieronder beknopt toegelicht.

Meervoudig ruimtegebruik

De klaverbladen worden begrensd door een ontsluitingsweg en een grondlichaam. Daarbinnen is er in principe veel vrijheid voor de verdere invulling, zeker als het de huisvesting van één bedrijf betreft. Het lijkt voor de hand te liggen dat rondom het bedrijfsgebouw, op het eigen terrein en aangrenzend aan de ontsluitingsweg, een opstelruimte voor vrachtauto's en parkeerruimte voor personenauto's wordt gereserveerd. Het is ook waarschijnlijk dat de kantoorfuncties op de weg en op het groen worden georiënteerd. Het is echter de vraag of de hiermee samenhangende bebouwingsgrens vooraf bepaald moet worden. De bedrijfsvoering kan namelijk specifieke eisen stellen die hierop van invloed zijn en het is van belang dat de ruimte op een zo efficiënt mogelijke manier gebruikt kan worden.

Oplossingen die ruimtebesparend zijn (bijvoorbeeld parkeren op het dak) en die een groter te bebouwen gebied mogelijk maken, zijn vanuit meervoudig ruimtegebruik alleen maar toe te juichen. Ook de bouwhoogte moet in dit opzicht niet teveel worden ingeperkt. Het is zelfs nastrevenswaardig om de bedrijfsgebouwen wat betreft ruimtegebruik waar mogelijk te optimaliseren door middel van stapeling.

Exploitatie

Het uitgangspunt vormt een uitgeefbaar gebied van 70% van het totaal te ontwikkelen terrein. Bij conventionele bedrijventerreinen is dit een ondergrens. Dat betekent dat er minimaal 70% verkocht (of verhuurd) moet kunnen worden om het bouwrijp maken van de grond, de nutsvoorzieningen (o.a. riolering), de weginfrastructuur en groenaanleg te kunnen financieren.

Het Ruimtelijk Ontwerp Klavertje 4 biedt een perspectief gebaseerd op de C2C principes en waarbij het te ontwikkelen gebied zelfvoorzienend is wat betreft water en energie. Op dit moment is nog onvoldoende in beeld gebracht wat de eventuele meerkosten op de korte termijn zijn voor voorzieningen zoals bijvoorbeeld een biologische waterzuivering. Ook is nog niet in beeld gebracht wat eventuele terreinbesparingen zijn, bijvoorbeeld op het niet aanleggen van riolering. De financiële voor- en nadelen op de langere termijn voor de ondernemers moeten nog worden doorerekend wat betreft de exploitatie en het beheer van deze voorzieningen. De aanname is echter dat de voorzieningen die nodig zijn om zelfvoorzienend te zijn in eerste instantie extra kosten met zich meebrengen, maar op de langere termijn kostenbesparend zullen zijn. Dit kan gunstiger uitvallen bij meervoudig ruimtegebruik zoals wordt voorgesteld in het Ruimtelijk Ontwerp. Hier worden waterhuishoudkundige voorzieningen ten behoeve van zuivering, retentie, infiltratie en bluswater zodanig vormgegeven gepositioneerd dat deze tevens een belangrijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke en de landschappelijke kwaliteit van het terrein. In principe is al het groen zowel functioneel als visueel en is het niet nodig om aanvullend hierop nog extra groenvoorzieningen te treffen.

Ruimtelijke kwaliteit

De landschappelijke inbedding van de bedrijfspelden door middel van grondlichamen waarborgt voor een belangrijk deel de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Het doel is echter niet zozeer om de bebouwing aan het zicht te onttrekken, maar deze te voorzien van een samenhangend groen geheel. De grondlichamen binden de gebouwen als het ware samen. De centrale ruimte van het klavertje, bij de entree van het klavertje en aan de zijde van de Greenportlane verdient de representativiteit van de bebouwing extra aandacht. Hier zullen zich tevens de meeste kantoren bevinden, waarmee een belangrijk deel van de uitstraling wordt bepaald.

Het beleid van de gemeente Venlo is er op gericht om de bedrijven met een architectonische uitstraling op zichtlocaties te vestigen.



Afbeelding 9. Impressie van de ruimtelijke kwaliteit van Trade Port Noord

Gesloten grondbalans

De klaverbladen worden omzoomd met een manchete van grondlichamen die de aanblik van het vrachtverkeer op maaiveld, naar de omgeving toe wegnemen. Hierdoor ontstaat een samenhangend en meer rustig landschappelijk totaalbeeld. Het doel is het verhogen van de landschappelijke kwaliteit van het groengebied en het bewerkstelligen van een verblijfskwaliteit in het werklandschap voor werknemers, bezoekers en bewoners uit de omgeving.

De groene 'manchet' kan met een gesloten grondbalans worden gerealiseerd omdat het in feite de opeenhoping vormt van de eerste laag aarde die van de bodem wordt afgehaald om het gebied bouwrijp te maken.

Functioneel landschap

Het landschap tussen de grondlichamen is functioneel ten behoeve van de waterhuishouding in het gebied. Behalve als infiltratiegebied fungeert het landschap als retentiegebied en is zo vormgegeven dat het ruimte biedt aan de opvang van piekbuien neerslag. De aanblik van het landschap zal sterk veranderen in een natte periode wanneer een groot deel van het landschap tijdelijk onder water staat. Ook de blusvijvers zijn integraal onderdeel van de landschappelijke inrichting. Centraal in het klavertje bevindt zich de biologische waterzuivering die tevens een verblijfs-waarde heeft voor de aangrenzende bedrijven.

Langzaam verkeersnet

Eén van de voordelen van het voorgestelde verkeerssysteem is dat het omliggende groengebied diep tot in het bedrijvencuster door kan dringen zonder te worden doorsneden door infrastructuur. Dit bevordert de ruimtelijke kwaliteit en schept lucht midden in het bedrijventerrein. Dit ook ten behoeve van de aanleg van een langzaam verkeersnetwerk. De verbindingen dringen diep in het werkcluster binnen en zorgen ervoor dat alle bedrijven veilig en plezierig per fiets bereikbaar zijn. Vanuit de omliggende gemeenten is ieder werkcluster op een landschappelijk aantrekkelijke wijze bereikbaar, waarmee het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer wordt gestimuleerd.

2.5.2 Water

Het ruimtelijk ontwerp Trade Port Noord mogelijkheden op het gebied van water, welke hieronder beknopt zijn toegelicht.

Infiltratie

Door de toepassing van het klavertje als ruimtelijk principe kan in een verhouding 70% uitgeefbaar en 30% collectief gebied een maximale hoeveelheid groen worden gerealiseerd. Dit groen kan functioneel worden gemaakt voor de infiltratie van hemelwater in de bodem. Dit om verdroging van de “benedenstroomse” gebieden door kassenbouw tegen te gaan.

Biologische zuivering

Een verdere kwaliteitsverbetering wordt bewerkstelligd door een deel van het water centraal in het klavertje vast te houden. In de stam van het klavertje, bevindt zich een brede groenzone met een biologische waterzuivering die wordt ingezet voor de zuivering van het vervuilde water dat afkomstig is uit de omliggende gebouwen. Dit betreft water uit de toiletten, maar ook productiewater van de bedrijven. Het ruimteslag van een biologische waterzuivering wordt bepaald door de hoeveelheid afvalwater.

Energie

Het ruimtelijk ontwerp Trade Port Noord biedt een aantal mogelijkheden op het gebied van energie, welke hieronder beknopt zijn toegelicht.



Afbeelding 10. Impressie van Trade Port Noord en de mogelijkheden van infiltratie

Diversificatie

De vormen van duurzame energie die afhankelijk zijn van natuurlijke processen zoals zon, wind, stroming en dergelijke, zullen een fluctuerend aanbod van energie opleveren. Daarom is diversificatie nodig. Om vraag en aanbod te blijven afstemmen zal meer buffering en/of een sterker internationaal netwerk nodig zijn. Daarbij zullen wind op zee en -in mindere mate- op het land evenals nieuwe energiecentrales waarschijnlijk een centralisatie en schaalvergroting laten zien. Dit onder meer vanwege de kosteneffectiviteit van maatregelen zoals CO₂-afvang en CO₂-opslag en vanwege beschikbaarheid van koelwater en de directe afzet van restwarmte.

Complementaire systemen

In het ruimtelijk ontwerp Klavertje 4 wordt hierop ingespeeld. Enerzijds stellen we een overkoepelend systeem voor het gehele plangebied met een mogelijke opschaaling naar de gehele regio. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om per klavertje aanvullende systemen te introduceren. De ruimtelijke configuratie laat hier ruimte voor. Het centrale stamgedeelte van het klavertje speelt een hoofdrol in de distributie van duurzame vormen van energie. Het biedt de mogelijkheid om een lauw watersysteem op te nemen waar de restwarmte van de kassen wordt verzameld, opgeslagen en herverdeeld over de klaverbladen ter verwarming van distributiehallen. Dit systeem kan worden aangesloten op een warmtekrachtkoppeling (WKK).

De hierboven beschreven energiesystemen zijn kostbaar en vragen om een aanzienlijke voorinvestering. Deze verdienen zich ruimschoots terug, maar de looptijden

ervan lopen niet synchroon met conventioneel gronduitgifte beleid. Als het financieel nog niet mogelijk is om dit systeem meteen bij aanvang van de gebiedsontwikkeling aan te leggen, dan biedt de ruimtelijke structuur van het klavertje de mogelijkheid om dit in een later stadium alsnog te doen.

Afval is voedsel

Een stap verder in het verduurzamen van de het klavertje is de toepassing van de principes van de industriële ecologie. Dit principe komt wellicht het dichtst bij de essentie van de cradle to cradle filosofie. Net als met de energiecascade gaat dit principe er vanuit dat het restproduct van een functie, de bron voor een andere functie kan zijn.

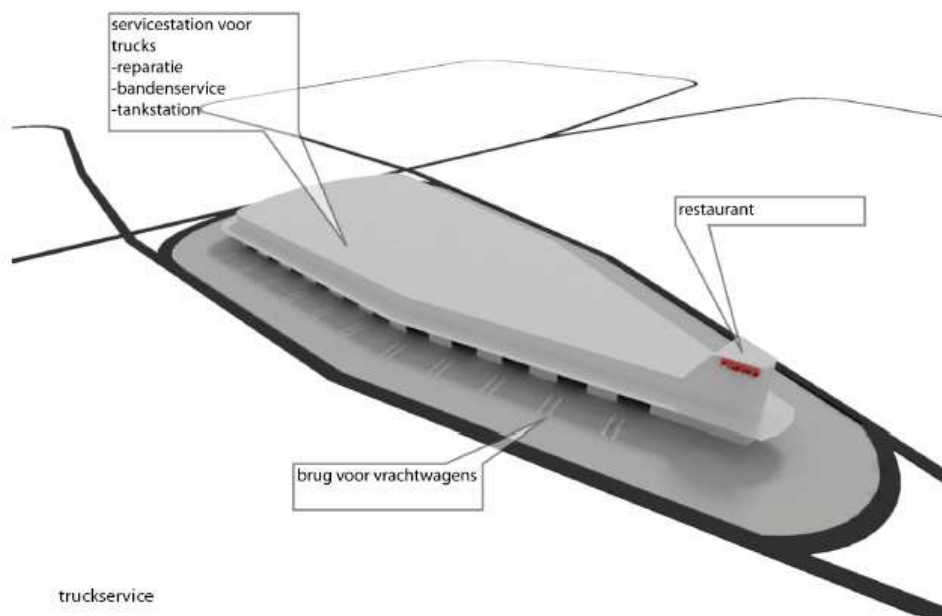
Een klavertje zou als een industriële ecologie kunnen functioneren. De programmering van de verschillende klaverbladen komt hierbij vrij nauw, want het is de bedoeling dat bedrijven worden gecombineerd die een meerwaarde met elkaar opleveren. Een industriële ecologie is een programmatische alliantie. Dat kan betekenen dat er een actieve zoektocht moet worden gestart naar de juiste combinaties van bedrijven. Dit vraagt om een kritische blik naar het programma dat zich aandient. Wellicht zijn er goede combinaties te maken door middel van de energiecentrale. Het idee is om vooral op zoek te gaan naar mogelijkheden en kansen.

Voorzieningen

De centrale locatie die in de stam van het klavertje is gelegen en wordt omsloten door de ringweg, wordt uitgegeven als plek voor bijzondere functies en gemeenschappelijke voorzieningen. Deze ruimte vormt de entree tot het klavertje en is zichtbaar voor iedereen die het klavertje aandoet. Het is een goede locatie voor gezamenlijke voorzieningen zoals een lunchrestaurant, vergaderfaciliteiten en ontspanningsruimtes gelegen op een beperkte gemiddelde loopafstand van de omringende bedrijfsgebouwen.

Er zijn vele mogelijke invullingen van dit gebied denkbaar die ieder het betreffende klavertje van een eigen karakter kunnen voorzien.

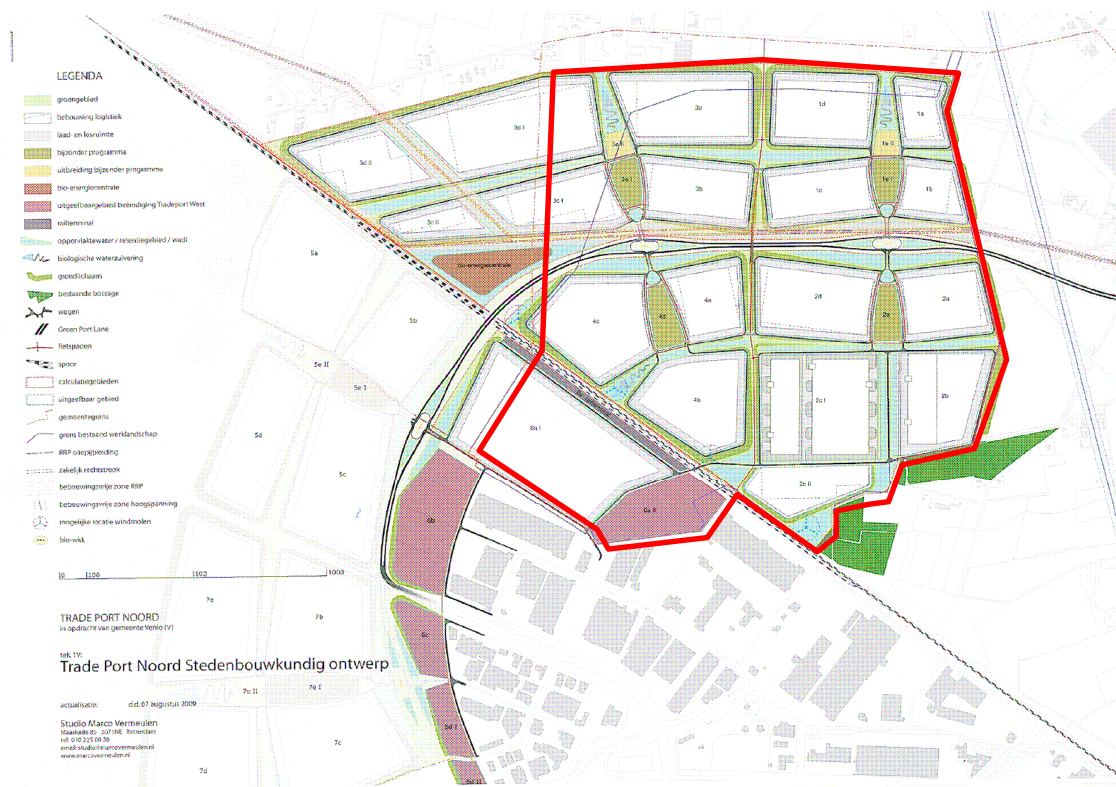
Behalve de genoemde voorzieningen voor werknemers kan dit worden aangevuld met voorzieningen die speciaal zijn bedoeld voor de vele vrachtwagenchauffeurs in het gebied. Te denken valt daarbij aan een truckstop met overnachtingplaats en douchegelegenheid en voorzieningen ten behoeve van het onderhoud van de vrachtauto.



Afbeelding 11. Impressie van de voorziening in stam van het klavertje

2.6 Toelichting op ruimtelijk ontwerp

Het stedenbouwkundig ontwerp voor Trade Port Noord toont circa 228 hectare (uitgeefbaar) bedrijventerrein verdeeld over vier ruimtelijke clusters in klaverconfiguratie. Deze 'klavertjes' zijn met de Greenportlane verbonden door middel van voorangspleinen of turborotondes. In de stam van de klavertjes zijn zogenaamde 'Living Machines', gesitueerd, alsmede een locatie voor (collectieve) voorzieningen. De klavertjes zijn omzoomd met grondlichamen. De reeds in aanbouw zijnde bebouwing van het al aanwezige bedrijf is opgenomen in het klavertje zuid-oost.



Afbeelding 12. Stedenbouwkundig ontwerp, augustus 2009 (plangebied is rood omlijnd)

De spoorzone wordt een landschappelijke zone. De zone heeft een landschappelijke functie en vormt een verbinding in het natuur- en landschapsplan en is van grote ecologische betekenis. De spoorzone dient voldoende breed te zijn. De zone heeft zowel een recreatieflandschappelijke als ecologische functie. Eisen die aan de zone gesteld worden zijn:

- ecologie: zone moet functioneren en ingericht worden voor doelsoort van de das. Eisen voor mitigerende maatregelen voor de das in verband met ontheffingsaanvraag Flora en Fauna Wet Greenportlane. Ook dient er (ten behoeve van de ontheffing FFW tbv de GPL) een voor de das ingerichte verbinding door Trade Port Noord en onder de Greenportlane te gaan.
- Mens: in de zone is een fietspad opgenomen. Fietspad is zowel utilitair als recreatief.

Bovenstaande eisen zijn belangrijk in de eerste fase van de realisatie van Trade Port Noord. In een latere fase zouden mogelijk windturbines en een railterminal in deze zone komen. De railterminal is vooralsnog gesitueerd ten zuiden van de spoorweg en de Greenportlane.

Ten noorden van Trade Port Noord is de Sevenumseweg gelegen die intact wordt gelaten en zich verder kan ontwikkelen. Een zone van minimaal 100 meter breed

aan weerszijden van de weg biedt ruimte aan kleinschaliger bedrijven, boomgaarden, voorzieningen, etc. De verkeersfunctie van de weg is vooral van belang voor langzaam verkeer en bestemmingsverkeer. Op de Sevenumseweg takken fietsroutes (dunne zwarte lijnen) aan die tussen de klavertjes van Trade Port Noord lopen en verbonden zijn met Greenpark. De bedrijfspercelen aan de Sevenumseweg kunnen eventueel aan de zuidzijde, beperkt worden aangetakt op de infrastructuur van de klaverbladen. Hiermee ontstaat een soort dubbeladres: een kleinschalig gezicht aan de Sevenumseweg en een meer grootschalig gezicht aan het klaverblad (en indirect aan de Greenportlane).

Het ingetekende tracé van de Greenportlane is thans vastgesteld in een bestemmingsplan ('Provinciaal inpassingsplan Greenportlane' Vastgesteld 10 juli 2009). Hiermee wordt aan weerszijden een optimale ontsluiting van Trade Port Noord bewerkstelligd, wordt de Sevenumseweg als vitaal lint gehandhaafd en wordt een logische aansluiting op zowel de Greenportring als de A73 gemaakt.

2.7 Genealogie van het klavertje

In het ruimtelijk ontwerp voor Klavertje 4 wordt het klavertje als bouwsteen aange-reikt. Hiermee kan er op een concreet schaalniveau worden gewerkt aan C2C doelstellingen voor het gebied als geheel en voor Trade Port Noord in het bijzonder. De klavervorm als ruimtelijk principe vormt een sterk beeldmerk (imago) waarmee bedrijven zich mee kunnen identificeren en afficheren. Toch is de keuze voor de herkenbare klavervorm vooral bepaald door de ruimtelijke eigenschappen. Een uitgebreide studie naar mogelijke configuraties voor de extreem grote eenheden die de logistieke sector met zich meebrengt (bedrijfshallen ter grootte van tienduizenden vierkante meters), wijst uit dat de configuratie van een klavertje een goede basis vormt voor ruimtelijke kwaliteit en voor de toepassing van C2C principes. Deze C2C principes zijn onder andere: het maximaal zelfvoorzienend maken van het werk-landschap wat betreft energie en water, het efficiënt afwikkelen van verkeer en het creëren van een aantrekkelijke werkomgeving. Het klavertje biedt een perspectief voor al deze aspecten in een integraal ontwerp waarbij de deeloplossingen voor water, energie en verkeer elkaar versterken. Het klavertje vormt in feite het C2C-casco op de stedenbouwkundige microschaal en biedt de voorzieningen die het mogelijk maken om bedrijven die zich hierin willen vestigen 'C2C-proof'te maken. In het ruimtelijk ontwerp voor Klavertje 4 komen de kenmerken van het klavercluster aan de orde middels een 'ideaalklavertje' waarin op een eenduidige manier oplossingen ten behoeve van water, energie, afval en infrastructuur worden aangedragen. In werkelijkheid zullen niet alle klavertjes er hetzelfde uit komen te zien. Mede ingegeven door de diversiteit in programmatische invulling en door de stedenbouwkundige randvoorwaarden per locatie, zullen er verschillen ontstaan. Er zullen ook variaties ontstaan in de oplossingen die bijdragen aan de C2C doelstellingen. Dit is vooral op gebied van energie aan de orde, omdat de techniek nog in volle ontwik-

keling is en de klavertjes gefaseerd zullen worden uitgevoerd. Enerzijds is het niet mogelijk om al direct op alle ontwikkelingen te anticiperen. Anderzijds zullen veel ontwikkelingen niet of nauwelijks van invloed zijn op de ruimtelijke configuratie van het klavertje en eerder minder dan meer ruimte vragen. Het is daar naast ook waarschijnlijk dat niet alle C2C doelstellingen vanaf de eerste dag en in alle klavertjes zullen worden gehaald. Het is welzaak dat er ruimte wordt gereserveerd om hier in een later stadium alsnog aan te kunnen voldoen, bijvoorbeeld ten behoeve van de biologische waterzuivering. Tot slot is het van belang dat er voldoende overeenkomsten tussen de verschillende klavertjes zijn om deze samen als een coherent en aantrekkelijk stedenbouwkundigen landschappelijk ensemble te kunnen lezen en ervaren. Hiertoe dienen er minimaal vier klavertjes aaneengesloten langs de Greenportlane gerealiseerd te worden. De ontwikkeling van Trade Port Noord biedt hier toe de beste gelegenheid.

3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk komen de verschillende relevante beleidsaspecten aan de orde welke vanuit de diverse overheden van toepassing zijn op het plangebied. Op internationaal niveau zijn diverse regelingen van kracht die de duurzame instandhouding van habitats en soorten tot doel hebben. De meest verplichtende regelingen van de Europese unie zijn de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Op nationaal niveau zijn eveneens een groot aantal juridische- en beleidskaders van toepassing op het plangebied. Vanuit het nationaal beleid is de Nota Ruimte een belangrijk beleidsdocument. Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) verwoordt het ruimtelijk-, water- en milieubeleid van de provincie Limburg. Tot slot heeft de gemeente Venlo in diverse nota's en visies uitspraken gedaan over de toekomst van het gebied Trade Port Noord.

3.2 Internationaal beleid

3.2.1 Vogelrichtlijn

De Vogelrichtlijn (79/409/EG) uit 1979 heeft tot doel: de bescherming en het beheer van alle op het grondgebied van de Europese Unie in het wild levende vogels en hun habitats. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de instandhouding van al deze vogelsoorten en in het bijzonder de trekvogels en zijn verplicht om de verschillende natuurlijke habitats die het leefmilieu van de wilde vogels vormen, in stand te houden. Op grond van deze richtlijn worden gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone. Deze gebieden maken deel uit van het Europese initiatief om een ecologisch netwerk van natuurgebieden duurzaam te beschermen (Natura 2000). Daarnaast stelt de richtlijn nadere regels voor de bescherming, het beheer en de regulering van vogelsoorten.

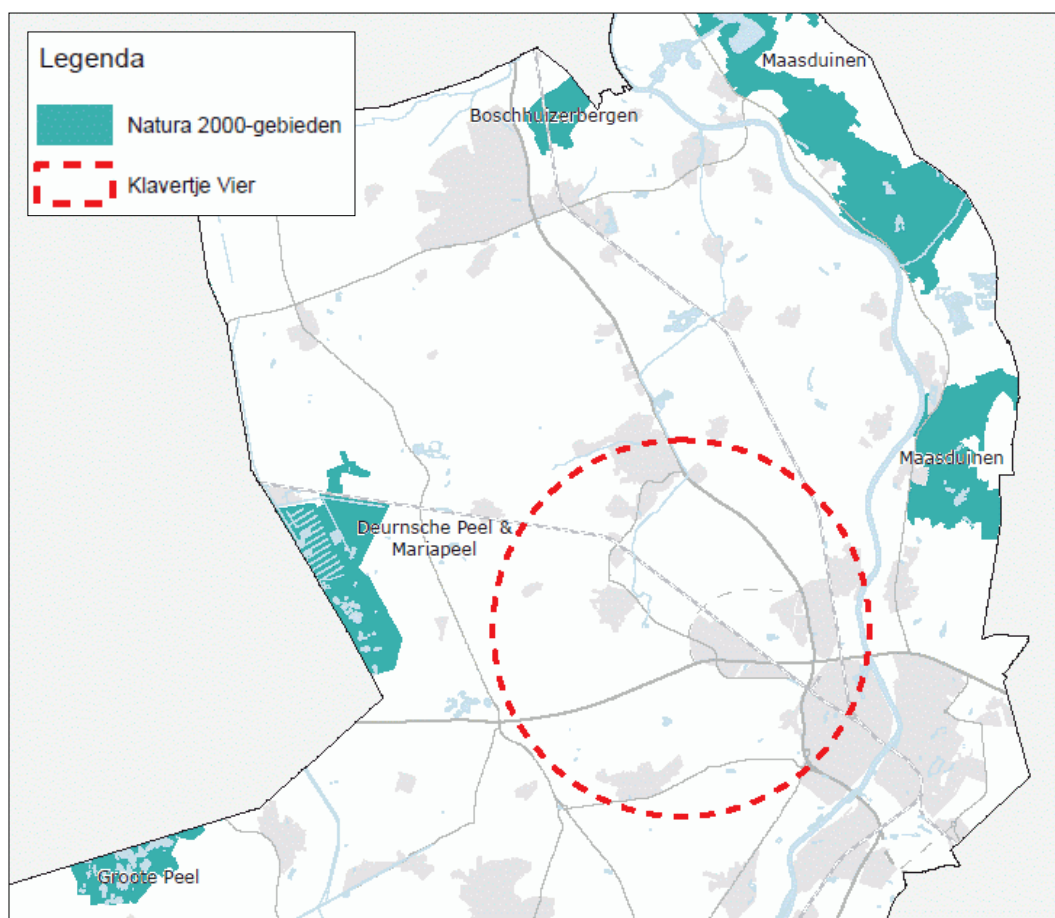
De rechtsgevolgen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn betreffen, naast het aanwijzen van de Speciale Beschermingszones, ook de verplichting om passende maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefgebieden van de vogelsoorten niet te laten verslechteren. Verder mogen er geen storende invloeden optreden in gebieden die negatieve gevolgen hebben voor het voortbestaan van de vogelsoorten, die door de Vogelrichtlijn beschermd worden. Nieuwe plannen of projecten in en in de nabijheid van Speciale Beschermingszones worden volgens de richtlijn getoetst.

Het plangebied is niet aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn.

3.2.2 Habitatrichtlijn

De in 1992 vastgestelde Habitatrichtlijn is het voornaamste stuk wetgeving van de Europese Gemeenschap ter bevordering van de biologische verscheidenheid. Deze richtlijn houdt de verplichting in voor deelstaten om de habitats en soorten, die voor de Europese Unie van belang zijn, in stand te houden. Iedere lidstaat moet op zijn grondgebied de gebieden die voor het behoud van de onder de richtlijn vallende habitats en soorten het belangrijkst zijn identificeren en vervolgens aanwijzen als Speciale Beschermingszones.

Het plangebied is niet aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn.



Afbeelding 13. Kaart Natura 2000-gebieden uit de POL-aanvulling Klavertje Vier, waar het bedrijventerrein Trade Port Noord deel van uitmaakt.

3.2.3 Het verdrag van Valetta (Malta)

Het "Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed", kortweg het Verdrag van Malta, is op 16 januari 1992 te Valletta tot stand gekomen. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologisch erfgoed waar mogelijk te behouden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang, beter nog het cultuurhistorisch belang, vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Het verdrag is geratificeerd door de Eerste en Tweede Kamer.

Invoering van het verdrag heeft gevolgen voor het huidige archeologisch bestel. Het moet nog (beter) in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd worden. Alle overheden hebben zorgplicht voor archeologische waarden gekregen, dus ook de gemeenten. Veel provincies, waaronder de provincie Limburg, hebben hun beleid en regelgeving inmiddels aangepast en ook de gemeente Venlo heeft een eigen archeologische beleidskaart ontwikkeld.

In de ruimtelijke ordening wordt aan veel aspecten aandacht geschonken en worden tal van belangen tegen elkaar afgewogen. Voor veel zaken wordt de afweging gestuurd door wet- en regelgeving. Het verdrag van Malta heeft tot gevolg dat dit ook voor de archeologie het geval is. Door het verdrag heeft (ook) de gemeente de inspanningsverplichting de archeologische waarden te beschermen. De waarden kunnen niet geheel naar eigen inzicht tegen andere aspecten worden afgewogen.

3.3 Nationaal beleid

3.3.1 Nota Ruimte [2004]

Het rijksbeleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening staat verwoord in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte is een nota van het rijk, waarin de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd worden. In de Nota Ruimte gaat het daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota is op 27 februari 2006 in werking getreden.

Uitgegaan wordt van een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid en een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen het rijk en de decentrale overheden. Hiermee keert het beleid terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk rijksbeleid en verschuift het accent van 'ordening' naar 'ontwikkeling'.

De Nota Ruimte is een integrale nota en brengt zo veel mogelijk rijksbeleid voor ruimtelijke onderwerpen in één nota en vervangt hiermee diverse Planologische Kernbeslissingen en ruimtelijk relevante rijksnota's.

In het nationaal ruimtelijk beleid richt het kabinet zich op:

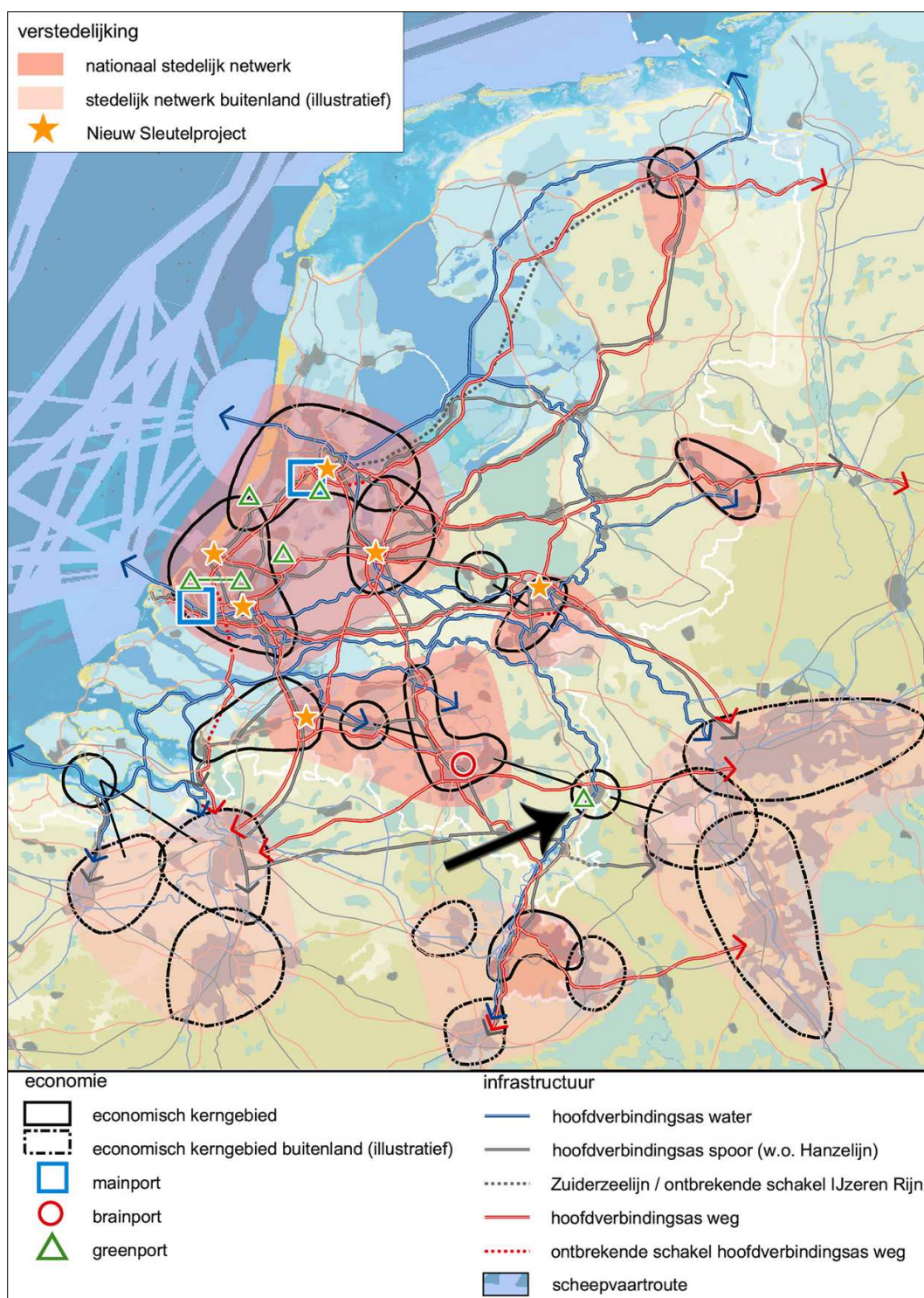
- Versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- Bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- Borging en ontwikkeling van belangrijke (intern)nationale ruimtelijke waarden;
- Borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte wordt meer verantwoordelijkheid gegeven aan de decentrale overheden. Voor geheel Nederland is een basiskwaliteit geformuleerd waaraan voldaan moet worden. Een verdere verfijning wordt overgelaten aan de decentrale bestuurslagen. De gebieden en netwerken die het kabinet van nationaal belang acht zijn bestemd als Ruimtelijke Hoofdstructuur. In deze gebieden wil het Rijk een nadrukkelijke rol vervullen.

Als uitwerking van de nadruk op de versterking van de internationale concurrentiepositie, het vestigingsklimaat en de ruimtelijk-economische dynamiek van Nederland, zijn thans in de Nota Ruimte expliciet de economische kerngebieden benoemd. Het economisch kerngebied Venlo heeft een nauwe relatie met Brabantstad en bovendien met het Duitse Rijn/Ruhrgebied. De belangrijke positie van Venlo als goederenknooppunt tussen de Randstad en Duisburg/Keulen wordt daarmee nogmaals onderstreept.

Gegeven de algemene doelstelling om de economische concurrentiepositie van Nederland te versterken, alsmede de vooraanstaande positie in een aantal agrarische niches van de wereldmarkt te versterken, worden in de Nota Ruimte zogenaamde Greenports benoemd. Het belang van de agrologistieke cluster Venlo voor de glastuinbouw is onderkend met de aanwijzing van de projectvestigingslocatie Californië/Siberië. Ook Klavertje 4 is inmiddels door de rijksoverheid erkend en gezien. Dit blijkt niet alleen uit het feit dat in de Nota Ruimte (NR) het agrocluster Venlo is aangewezen als 'greenport' en dat Klavertje 4 op de Uitvoeringsagenda NR is opgenomen als voorbeeldproject ontwikkelingsplanologie. Venlo is bijvoorbeeld ook als grensoverschrijdende economische regio in de Nota Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) aangeduid, terwijl het bedrijventerrein Trade Port Noord in het Actieplan Bedrijventerreinen van het ministerie van Economische Zaken is aangemerkt als één van de vijftig nationale topprojecten.

Bovendien worden Klavertje 4 en de Noord-Limburgse regio in de Nota Mobiliteit uitdrukkelijk genoemd. In deze nota krijgt de verbinding met Venlo een centrale plaats, niet alleen vanwege de agrarische, maar ook in verband met de logistieke functie van de regio.



Afbeelding 14. Kaart 'Ruimtelijke hoofdstructuur' uit de Nota Ruimte.

3.3.2 Nota mobiliteit

Op 24 september 2004 heeft de ministerraad de Nota Mobiliteit vastgesteld. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan tot 2020. De Nota Mobiliteit geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en bij de totstandkoming van dit beleidsvoornemen hebben provincies, WGR-plusregio's, gemeenten en waterschappen conform de Planwet Verkeer en Vervoer hun bijdragen geleverd.

De Nota Ruimte schetst de ruimtelijke strategie voor de komende jaren. De samenhang tussen ruimte, verkeer en vervoer en economie wordt naar verwachting de komende jaren vergroot. De Nota Mobiliteit werkt deze samenhang nader uit.

Kernpunt van de Nota is dat de economische structuur moet worden versterkt. Het Rijk is daarbij verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur. De hoofdverbindingssassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports, brainport Eindhoven en greenports (o.a. Venlo) krijgen voorrang.

De Nederlandse tuinbouwsector is sterk geconcentreerd in zogenaamde greenports. Het Rijksbeleid is erop gericht de greenports te versterken. Eén van de in de Nota Mobiliteit beschreven voorbeeldprojecten is "klavertje vier" rond greenport Venlo. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen is hier cruciaal. Het project draait om een clustering van agrologistieke activiteiten om de economie te versterken. Venlo bevindt zich op een knooppunt van grote goederenstromen en diverse activiteiten in het gebied hangen onderling sterk samen, namelijk die van twee glastuinbouwcentra, een industrieterrein en een groente- en fruitveiling.

Naast de Nota Mobiliteit is tevens het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van belang, wat jaarlijks wordt geactualiseerd. Het doel van het MIRT is om meer samenhang te brengen in investeringen in grote ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer. Greenport Venlo is in het MIRT (als onderdeel van Klavertje Vier) opgenomen.

3.3.3 Vierde Nota Waterhuishouding

De Vierde Nota Waterhuishouding zet de strategie door van integraal waterbeheer die is ingezet in de Derde Nota Waterhuishouding. De wateroverlast die in de negentiger jaren is ontstaan heeft echter tot het inzicht geleid dat maatregelen, die herhaling moeten voorkomen, meer inhouden dan het verhogen van dijken. De Vierde Nota Waterhuishouding pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

3.3.4 Duurzaam waterbeheer 21e eeuw

De kern van het Waterbeleid 21^e eeuw is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Het water de ruimte geven, betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan. Dat betekent bijvoorbeeld dat toegelaten wordt dat rivieren bij hoge waterstanden gecontroleerd buiten hun oevers treden, op plekken waar daar ruimte voor is gemaakt. Daarmee worden problemen in andere, lager gelegen gebieden voorkomen.

Vasthouden, bergen, afvoeren

De waterbeheerders hebben samen gekozen voor een strategie, die uitgaat van het principe dat een overvloed aan water wordt opgevangen waar deze ontstaat. Dat betekent dat het water niet meer zo snel mogelijk afgevoerd wordt, maar dat het water zolang mogelijk wordt vastgehouden onder andere in de bodem. Is vasthouden niet meer mogelijk, dan bergen de waterbeheerders het in gebieden die daarvoor zijn uitgekozen. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Pas als het niet anders kan, wordt het water afgevoerd.

Nieuwe ontwikkelingen die zich voor kunnen doen in het plangebied en die worden voorzien in deze structuurvisie zijn niet van een zodanige aard en omvang dat nationale belangen in het geding zijn.

3.3.5 Flora- en Faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet in werking getreden. Deze wet biedt het juridisch kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten in Nederland en bevat onder andere de implementatie van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen. In de wet zijn algemene en specifieke verboden vastgelegd ten aanzien van beschermde plant- en diersoorten. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3).

In verband daarmee heeft de gemeente een inventarisatie laten verrichten teneinde duidelijk te krijgen welke ecologische waarde het plangebied vertegenwoordigt.

3.3.6 Monumentenwet

Gebieden of objecten met een hoge archeologische waarde kunnen op basis van de Monumentenwet wordt aangewezen als een archeologische monument. Dit zijn in het kader van de Monumentenwet "gewone" monumenten (in tegenstelling tot beschermde stads- en dorpsgezichten). Ze hebben dezelfde status als beschermde gebouwen en er gelden dezelfde procedures. De bescherming vindt dus plaats in het kader van de Monumentenwet (vergunningen en dergelijke).

3.3.7 Nota Belvédère

In 1999 is de Nota Belvédère verschenen. Doel van de nota is de cultuurhistorische identiteit meer richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van de ruimte. Deze doelstelling wordt in de nota geconcretiseerd in een breed scala van te ondernemen acties op rijks-, regionaal- en lokaal niveau. In het kader van de nota is een landsdekkend overzicht gemaakt van de cultuurhistorisch meest waardevol geachte steden en gebieden: de Cultuurhistorische Waardenkaart van Nederland (ook wel Belvédèrekaart genoemd). De gemeente Venlo behoort niet tot de aangewezen gebieden (waaruit overigens niet geconcludeerd mag worden dat er in de gemeente geen cultuurhistorische waarden zijn).

3.3.8 SER-ladder

In 1999 heeft de Sociaal Economische Raad (SER) in zijn commentaar op de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid de zogenaamde SER-ladder geïntroduceerd. Deze ladder kan gezien worden als een denkmodel voor het inpassen van de ruimtebehoeften voor de functies wonen, bedrijvigheid en infrastructuur. In een algemene maatregel van bestuur (AmvB) is vastgelegd dat de toepassing van de SER-ladder wordt voorgeschreven voor nieuwe bedrijventerreinen, dit om de verrommeling van het Nederlandse landschap tegen te gaan.

De SER-ladder kan als volgt kort worden samengevat²:

1. Gebruik maken van de reeds voor een bepaalde functie beschikbaar gestelde ruimte of ruimte die middels herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden.
2. Optimaal gebruik maken van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen.
3. Indien de bovenstaande opties onvoldoende soelaas bieden, komt de optie van uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde. Van belang hierbij is dat de verschillende relevante waarden en belangen goed worden afgewogen in een gebiedsgerichte aanpak. Door een zorgvuldige keuze van de locatie van 'rode' functies en door investeringen in kwaliteitsverbetering van de omliggende groene ruimte moet worden verzekerd dat het meerdere ruimtegebruik voor wonen, bedrijventerreinen of infrastructuur de kwaliteit van natuur en landschap respecteert en waar mogelijk versterkt.

3.3.9 Pieken in de Delta / Subsidieregeling sterktes in de regio

De Nota Pieken in de Delta is de economische agenda voor de rijksoverheid. In Pieken in de Delta worden zes economische regio's met bijzondere kwaliteiten en potenties genoemd. Klavertje 4, waarvan het bedrijventerrein Trade Port Noord een onderdeel is, maakt deel uit van één van de regio's: de Technologische Top Regio Zuid-Oost Nederland.

² <http://www.ser.nl> website van de Sociaal Economische Raad.

In december 2008 is de Subsidieregeling Pieken in de Delta 2007 ingetrokken en vervangen door de Subsidieregeling sterktes in de regio. De Subsidieregeling sterktes in de regio is een regeling van het ministerie van Economische Zaken. Het doel van de regeling is het versterken van de Nederlandse economie. Het ministerie van Economische Zaken is in 2006 gestart met de uitvoering van Pieken in de Delta. Met ingang van 2008 wordt de regeling uitgevoerd door SenterNovem.

Via de Subsidieregeling sterktes in de regio kunnen (samenwerkingsverbanden van) bedrijven en onderzoeksinstituten subsidie aanvragen voor een groot aantal activiteiten die het ondernemers- en vestigingsklimaat in een zestal Nederlandse regio's versterken. Voor de regio Oost-Nederland is het beleid gericht op de versterking van de kennisconcentraties Food & Nutrition, Health en Technologie.

3.4 Provinciaal beleid

3.4.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006)

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) vastgesteld en in 2008 en 2010 is het POL2006 op onderdelen geactualiseerd. 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, en een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 zelf kan eveneens beschouwd worden als de structuurvisie die op grond van de nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) door provincies opgesteld moet worden. Hiertoe is de POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke Ordening (vastgesteld op 17-18 december 2008) opgesteld. De POL-aanvulling heeft de juridische status van structuurvisie en vormt tevens de uitvoeringsparagraaf van het POL2006, zoals bedoeld in de Wro.

Verstedelijking en steeds intensiever ruimtegebruik leggen een toenemend beslag op de open ruimte in het landelijk gebied en verminderen de diversiteit van landschap en groen. De provincie houdt daarom vast aan het zo compact mogelijk houden van de steden en een minstens gelijk blijvend aandeel van de stadsregio's in het totaal van woningen, werklocaties en arbeidsplaatsen. Over het algemeen wordt dus ingezet op het bundelen van de verstedelijking en economische activiteiten in of aansluitend aan bestaande bebouwde gebieden.

In Limburg is dat vertaald in de stadsregio's en de plattelandskernen. De stadsregio's vormen binnen Limburg de vertaling van de bundelingsgebieden zoals het Rijk die

hanteert in de Nota Ruimte. Iedere stadsregio is voorzien van een zogenaamde grens stedelijke dynamiek. De plattelandskernen zijn voorzien van contouren. Paarse contouren om de stadsregio's bepalen de grens voor de stedelijke dynamiek. En vormen tegelijk de overgang naar een platteland met een heel andere dynamiek. Deze grenzen zijn vastgelegd op basis van de natuurlijke waarden in het omliggende gebied en een goede functionele en stedelijke samenhang, rekening houdend met de verwachte groei, zoveel mogelijk samenvallend met bestaande elementen zoals wegen. Deze begrenzing laat onverlet dat er sprake is van een sterke wisselwerking tussen stedelijke en landelijke gebieden. Voor veel voorzieningen is men vanuit het landelijk gebied aangewezen op de steden. Omgekeerd is de kwaliteit van het landelijk gebied mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de stedelijke gebieden als vestigingsgebied.

Stedelijke dynamiek is een continu proces van verandering en vernieuwing, intensief ruimtegebruik, samengaan van verschillende leefstijlen en een breed scala aan ontmoetingsplaatsen waar informatie, diensten en goederen worden uitgewisseld.

Beleidsregio's

Trade Port Noord is gelegen in de POL-beleidsregio 'Stadsregio Venlo'. De stadsregio Venlo vervult als logistiek-industrieel knooppunt een belangrijke functie op een van de belangrijkste corridors van Europa tussen de Nederlandse en Belgische mainports en het Ruhrgebied. Versterking van dat knooppunt is een belangrijke opgave voor de regio. Venlo vervult een centrale functie voor het noordelijk deel van Limburg en een breder Duits achterland (zie o.a. het ontwikkelingsperspectief VeNeTe). Dat vereist het voortdurende werken aan een multimodale infrastructuur met het oog op een optimale bereikbaarheid van Venlo voor goederenvervoer. De realisatie van de A73-zuid en A74 dragen bij aan een betere bereikbaarheid over de weg. Aandachtspunt blijft de verwachte groei van het transitoverkeer en de gevolgen daarvan voor de A67, A73 en A74.

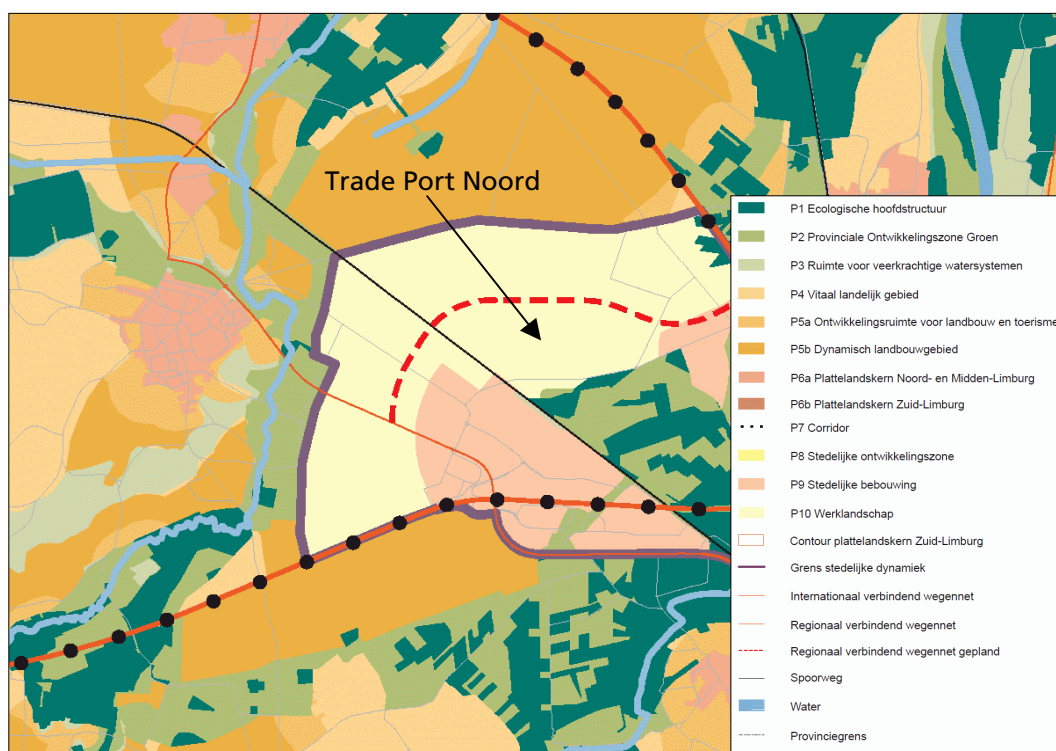
Het Trade Port-complex biedt ruimte aan logistieke en industriële bedrijven. Verschuiving naar hoogwaardige logistieke activiteiten als ketenregie en het creëren van toegevoegde waarde, is van belang met het oog op een blijvend sterke positie van het knooppunt. Investeren in onderwijs en samenwerking met andere knooppunten zijn belangrijke randvoorwaarden.

Naast de logistiek is het agro-foodcomplex rond Venlo een economische factor van grote betekenis, ook voor Limburg als geheel. De kantoormachine-industrie (maak-industrie) neemt in de regio ook een sterke positie in. Investeren in het centrum (Maasboulevard, Q4) dragen bij aan de transformatie van Venlo naar een mooie, moderne stad met stedelijk allure en een aantrekkelijk woon-, werk- en leefklimaat. Daaraan dragen ook een aantal ecologische structuren in de regio bij: een oostcorridor als onderdeel van de Robuuste verbinding Schinveld-Mook, een corridor rond de

Maas die ruimte biedt aan aaneengesloten riviernatuur en met een toeristisch/recreatieve functie, en een westcorridor. Binnen de tot het Maasdal behorende delen van deze stadsregio is het rivierbelang van grote invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden.

Perspectieven

Voor het plangebied geldt grotendeels het perspectief 10 'Werklandschap'. Het perspectief werklandschap betreft bijzondere vormen van gebiedsontwikkeling. Het betreft een landschap waarin wordt gewerkt, met onder andere als effecten een robuust groen-blauw netwerk en maximale milieueffectiviteit en leefbaarheid. Specifiek voor Venlo gaat het om een werklandschap op basis van de C2C-filosofie met bedrijvigheid in de vorm van agribusiness, glastuinbouw, logistiek en "fresh en food". Daarbij wordt ingezet op modules (cellen) voor (combinaties van) glastuinbouw, intensieve veehouderij, (landbouwgerelateerde) logistieke bedrijven en energievoorziening ingebed in een robuust groen raamwerk met groen-, water- en recreatieve structuren. De verhouding cel : raamwerk is zodanig dat minimaal 30% van het Werklandschap als raamwerk wordt ingevuld.



Afbeelding 15. Uitsnede POL2006-kaart 'Perspectieven'.

De principes voor Cradle2Cradle (ruimtelijk, technisch en architectonisch) staan centraal bij de ontwikkeling en invulling op zowel bedrijfsniveau als ook op niveau van

de cellen en het gebied als totaal. Binnen het perspectief 'Werklandschap' gaat de ontwikkeling van de cellen gelijk op met de ontwikkeling van het raamwerk met natuur en landschap(pelijke inpassing) en recreatieve mogelijkheden. De daadwerkelijke ontwikkeling zal gefaseerd worden opgepakt in afstemming met het regionale programma werklocaties en de regionale woonvisies. Hierbij wordt ingezet op het (door)ontwikkelen en beheren van een werklandschap door een gebiedsorganisatie, waarin de diverse overheden en marktpartijen participeren. Door de provincie Limburg wordt van gemeenten verwacht dat deze alle ruimtelijke plannen voor nieuwe projectontwikkelingen voor advies voorleggen aan de provincie, omdat de ontwikkelingen kunnen conflicteren met de provinciale belangen.

Een klein deel in het zuiden van het plangebied, gelegen direct ten noorden van de spoorlijn, is op de POL-kaart aangeduid als EHS en als POG. Bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan zal het één en ander in overleg met de provincie Limburg nader worden bekeken.

Groene waarden

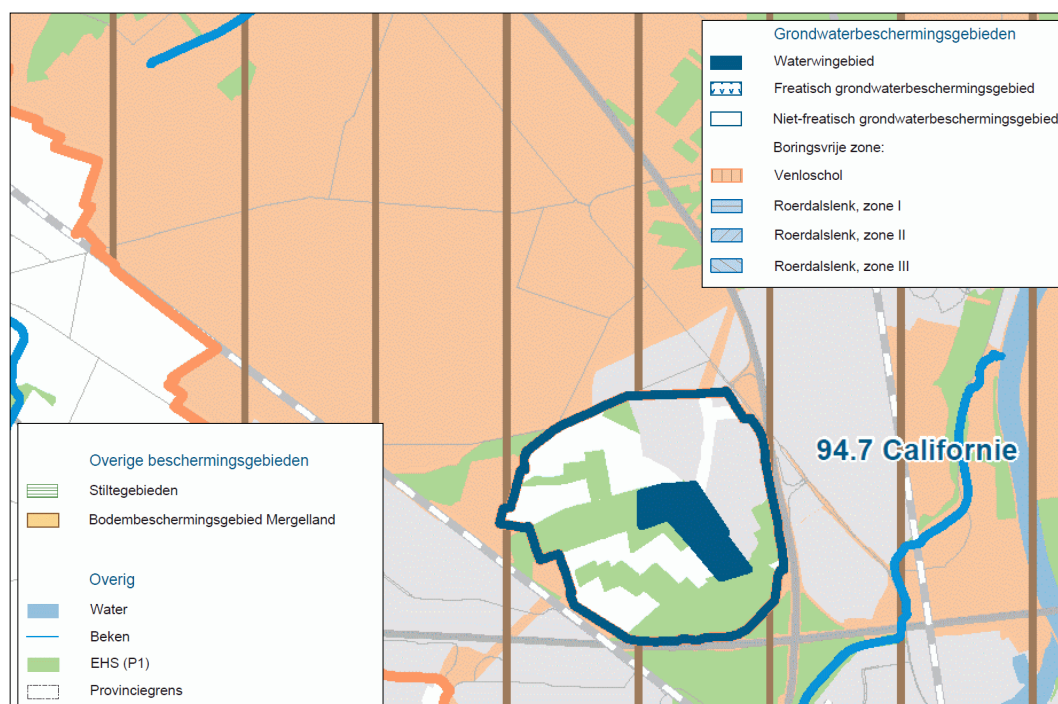
Volgens de POL2006-kaart 'Groene waarden' (actualisatie 2010) komen in het plangebied buiten het kleine stukje EHS en POG geen waardevolle groene elementen voor.

Blauwe waarden

Uit de kaart 'Blauwe waarden' van het POL2006 (actualisatie 2010) is af te lezen dat het plangebied niet gelegen is in een hydrologisch gevoelig gebied.

Kristallen waarden

Het plangebied is gelegen in de zogenaamde Venloschol. Voor dit gebied gelden beperkingen met betrekking tot de grondwaterwinning. Het provinciaal beleid, waarin de diepe grondwatervoorraden van de Roerdalslenk en Venloschol en een gedeelte van de grondwatervoorraden van het Mergelland voor menselijke consumptie gereserveerd worden, wordt gecontinueerd.



Afbeelding 16. Uitsnede kaart 'Kristallen waarden' uit het POL2006 (actualisatie 2010)

De geologische bescherming van diepe grondwatervoorraden wordt geboden door van nature afschermdende lagen (kleilagen) zo veel mogelijk intact te laten. Ten behoeve van behoud van de geologische bescherming worden nieuwe diepe onttrekkingen in de Roerdalslenk en de Venloschol ten behoeve van beregening verboden (Optimaal Waterbeers in de Landbouw, 2005) en geldt voor overige toepassingen in de Roerdalslenk en de Venloschol een vergunningplicht, waarbij als uitgangspunt geldt dat nieuwe diepe onttrekkingen niet worden vergund (Verordening Waterhuishouding 2005). Maatregelen gericht op het behoud en verbetering van de geologische bescherming van het diepe grondwater van de Roerdalslenk, Venloschol en delen van Zuid-Limburg zijn uitgewerkt in het Beleidskader Diepe boringen en onttrekkingen (2006).

Naast de ligging binnen de Venloschol, is het meest zuidoostelijke deel van het plangebied gelegen binnen het grondwaterbeschermingsgebied van de drinkwaterwinning Californië, van Waterleidingmaatschappij Limburg (WML). Deze drinkwaterwinning is momenteel niet in gebruik en zal naar verwachting in 2013 sluiten. Tot 2013 kan echter grondwater worden gewonnen. Aangezien de winning definitief zal sluiten wordt de omvang van het grondwaterbeschermingsgebied jaarlijks kleiner. Voor het plangebied geldt dat alleen het meest zuidoostelijke deel gelegen is binnen het grondwaterbeschermingsgebied, wat betekent dat het plangebied in

de nabije toekomst naar verwachting buiten het grondwaterbeschermingsgebied zal vallen.

Bedrijvigheid

In de 'Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg' wordt met betrekking tot bedrijventerreinen aangegeven dat er een categorisering in bedrijventerreinen kan worden gemaakt:

Categorie bedrijventerrein	Segmenten
stedelijke terreinen	modern gemengd en bedrijvenpark
logistiek-industriële terreinen	gemengd plus en transport en distributie
regionale verzorgende terreinen	modern gemengd
lokale terreinen	modern gemengd
overige terreinen	divers

Tabel 1. Segmentering bedrijventerreinen

De segmentering wordt hieronder nader uitgelegd:

- Bedrijvenparken bestaan uit kleinschalige en middelgrote bedrijven met hoogwaardige activiteiten of bedrijven die een representatieve uitstraling behoeven.
- Modern gemengde segment bestaat uit kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid.
- Transport- en distributiesegment bestaat uit grootschalige transport-, distributie-, en groothandelsbedrijven, logistieke dienstverleners en grootschalige productie met veel vervoersbewegingen.
- Gemengd plus segment is ten slotte bedoeld voor grootschalige productiebedrijven inclusief milieuhinderlijke bedrijvigheid.

De activiteiten op de terreinen van Trade Port Noord vallen onder de segmenten 'transport- en distributie' en 'gemengd plus'. Hiermee valt Trade Port Noord op basis van de handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg te typeren als logistiek-industrieel terrein.

3.4.2 Programma Werklocaties

Het Rijk heeft in de Nota Ruimte aangegeven dat de zorg voor een marktgericht aanbod aan werklocaties ligt bij provincies en gemeenten. In het POL 2006 geeft de provincie de kaders hiervoor aan: ambitie, rolverdeling, uitgangspunten en aanpak. De feitelijke planningsopgave, die zowel de herstructurering van bestaande locaties en de ontwikkeling van nieuwe locaties kan omvatten, is per regio bepaald, in samenspraak met gemeenten en vastgelegd in het Programma Werklocaties.

De juridische status van het programma is een beleidsregel. Het vormt het kader voor de beoordeling van initiatieven door GS voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen en de herstructurering van bestaande terreinen.

Algemene uitgangspunten

Uitgangspunten bij de (her)ontwikkeling van terreinen:

- Zorg voor een marktgericht aanbod met een accent op de in het POL genoemde perspectiefvolle clusters en sectoren
- Bij het zoeken naar ruimte wordt gewerkt met de SER-ladder
- Ruimtelijke concentratie van nieuwe terreinen
- Er komen geen nieuwe terreinen in het landelijk gebied
- Specifieke dienstenterreinen (terreinen voor kantoorgebruikers, grootschalige winkel-, leisure-, onderwijs-, of zorgvoorzieningen of een combinatie van genoemde functies)
- Mobiliteitsaspecten moeten vroegtijdig bij de ontwikkeling en locatiekeuze van werklocaties worden betrokken
- Zorgvuldig ruimtegebruik wordt niet afgedwongen, maar wel sterk en actief door de gemeenten gestimuleerd

Uitgangspunten bij de uitgifte van terreinen:

- Bedrijfswoningen worden niet toegestaan
- Lage hindercategorieën (categorie 1 en 2) worden niet toegestaan m.u.v. bedrijven die:
 - Een sterke verkeersaantrekkende werking hebben (zijnde niet detailhandel)
 - Veel ruimte vragen (grootschalig) en daardoor moeilijk inpasbaar zijn
- Detailhandel en solitaire kantoren worden niet toegestaan op bedrijventerreinen
- Grenzen aan de hoeveelheid kantoorvloeroppervlak
- Zorgvuldig ruimtegebruik betekent ook dat er geen reserveruimte aan bedrijven wordt verkocht
- Strikt hanteren van door de provincie vastgestelde reserverings- en optietermijnen

Een nieuwe segmentering:

Vanaf nu wordt voor alle typen terreinen in Limburg een onderscheid gemaakt in:

- Bedrijventerreinen 1, 2 en 3 (BT1, BT2, BT3): van functioneel naar hoogwaardig
- Stedelijke dienstenterreinen (SD1, SD2), waarbij SD2 als excellent vestigingsmilieu wordt gezien

Deze nieuwe segmentering is gebaseerd op een indeling naar ruimtelijke kwaliteit van terreinen. Voor de verschillende typen terreinen zijn inrichtingsprincipes opge-

steld. De BT3-terreinen zijn van het hoogste niveau bij de bedrijventerreinen (het zogenaamde 'excellente vestigingsmilieu'). BT1-terrein zijn voornamelijk functioneel. Het bedrijventerrein Trade Port Noord wordt aangeduid als een BT2 terrein. In de onderstaande tabel is het onderscheid tussen de verschillende bedrijventerreinen nader uiteengezet.

	BT1	BT2	BT3
Gebruikswaarde			
Bereikbaarheid	Vrachtauto / auto	Vrachtauto / auto / OV-halte bij terreingrens	Auto / OV-haltes op het terrein / vrachtauto
Breedte wegen	2 x 4 / 1 x 8 meter voor de wegen	2 x 3,5 / 1 x 7 meter voor de wegen. Fiets(suggestie)-strook van 1,5 meter en enkelzijdig trottoir	1 x 7 meter voor de wegen. Enkelzijdig / dubbelzijdig vrijliggend fietspad van 2 / 2,5 meter en (dubbelzijdig) trottoir
Parkeren	Vrachtauto's: op eigen terrein en speciale opstelplaats vrachtwagens in openbaar gebied. Personenauto's op eigen terrein	Vrachtauto's en personenauto's: op eigen terrein	Personenauto's: op eigen terrein aan achterzijde gebouwen of collectief. Vrachtauto's: op eigen terrein aan achterzijde gebouwen
Floor-space-index (FSI) ³	minimaal 0,6	minimaal 0,8	minimaal 1,0 minimaal 1,0
Veiligheid	Sociaal redelijk veilig Collectieve beveiliging; sociaal veilig; verkeersveilig(er)	Collectieve beveiliging; sociaal veilig; verkeersveilig; milieuveilig (EV)	Collectieve beveiliging; sociaal veilig; verkeersveilig; milieuveilig (EV)
Belevingswaarde			
Coördinerende Stedenbouwkundige	Nee	Ja	Ja
Inpassing	Zorgvuldig, harde randen	Zorgvuldig, harde randen	Zorgvuldig, zachte overgangen,

³ Floor Space Index = verhouding benutbaar inpandig vloeroppervlak ten opzichte van de kavelgrootte; gezien de benodigde ruimte voor manoeuvreren en beperkingen in meerdere lagen te bouwen voor de logistieke bedrijven, is een FSI van minimaal 0,5 acceptabel voor logistieke terreinen of het logistieke deel van een werklocatie.

			landschappelijke inpassing / inpassing stedelijk weefsel
Lay out	Grid- of strokenstructuur	Stroken- of campusstructuur	Campus- of eilandenstructuur
Representativiteit gebouwen	Functioneel	Gemiddeld	Hoog
Materiaalgebruik	Divers	Hoogwaardig en eenduidiger (beton, stenen, hout)	Hoogwaardig (beton, stenen, hout), onder architectuur gebouwd
Hekwerken	Toegestaan, maar eenduidige vormgeving	Geen hekwerken Geen hekwerken.	Groen op kavels gaat in elkaar over (eventueel collectieve buitenruimte)
Percentage groen per terrein	10 – 15%	15 - 30%	30 - 50%
Groen	Smalle stroken, bomenstructuur,	Singels	Groen gegroepeerd en deels langs wegen
Landscaping	Beperkt	Watergangen	Landschap, singels
Toekomstwaarde			
Beheer openbaar Gebied	Gemeente	Eigen managementor- ganisatie	Eigen managementor- ganisatie
Gezamenlijke voorzieningen (op basis van aanwezig draagvlak)	Mogelijk	Restaurant / vergaderfa- ciliteiten	Restaurant / congres / vergaderfaciliteiten; fitness en kinderopvang

Tabel 2. Nieuwe segmentering bedrijventerreinen, onderscheid tussen BT1, BT2 en BT3.

3.4.3 Stimuleringsplan Natuur, bos en landschap [Herziening VIII 2009]

De Stimuleringsplannen Natuur, Bos en Landschap dienen als belangrijke documenten voor het subsidiestelsel voor natuurbeheer van het rijk (Programma Beheer) waarin beheerders worden afgerekend op het behaalde resultaat.

Tevens zijn met de Stimuleringsplannen de doelen voor natuur- en landschapsbeheer gebiedsgericht geformuleerd. Dit is een belangrijke doelstelling uit de Nota Natuur en Landschapsbeheer 2000-2010 van de provincie Limburg. Met het opstellen van de Stimuleringsplannen is hieraan invulling gegeven.

- Bieden van een toetsingskader voor de toekenning van provinciale subsidies aangaande natuur, bos en landschap’.

In het ‘Stimuleringsplan Natuur, Bos en Landschap, tevens Natuurgebieds-, Landschaps- en Beheersgebiedsplan (Herziening VIII, in ontwerp vastgesteld op 2 juni 2009), zijn enkele delen van het plangebied aangeduid als ‘Ecologische verbindingzone’. Direct ten zuidoosten van het plangebied zijn enkele kleine delen aangeduid als ‘Natuur in verstedelijkt gebied’ en als ‘Natuur met boscomponent’. Voor het overige zijn er binnen het plangebied en de directe omgeving geen bijzondere aanduidingen opgenomen op de kaarten behorende bij het Stimuleringsplan Natuur, Bos en Landschap.

3.4.4 Streekplanuitwerking Leidingen

In de op 18 oktober 1988 door gedeputeerde staten vastgestelde Streekplanuitwerking Leidingen, alsmede de aanvulling daarop van 16 juli 1991, zijn leidingstroken opgenomen. In de circulaire Streekplanuitwerking leidingen zijn indicatief de ruimtelijke consequenties van de buisleidingstroken weergegeven. Ter plaatse van de in het plangebied gesitueerde RRP leidingen ligt een nationale leidingenstrook met een breedte van 45 meter.

3.4.5 POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering

Op 9 juni 2009 hebben Gedeputeerde Staten de ontwerp-POL-aanvulling Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering vastgesteld. De POL-aanvulling is een structuurvisie in de zin van de Wet ruimtelijke ordening en richt zich op een partiele herziening van het POL2006 op de volgende punten:

- Provinciale regie en sturing op woningvoorraadontwikkeling;
- Provinciale regie en sturing op ontwikkeling werklocaties;
- Selectieve provinciale sturing op verstedelijkingsprocessen;
- Ruimte voor nieuwe clusters van bebouwing in landelijk gebied (nee, tenzij);
- Het verbinden van nieuwbouw of uitleglocaties met revitalisering en/of herstructurering (woongebieden, werklocaties, glastuinbouw);
- Selectieve provinciale sturing op gebiedsontwikkelingen;
- Verankeren van het Limburgs Kwaliteitsmenu.

Voor wat betreft werklocaties, wordt met de POL-aanvulling een beperkte aanscherping van het vigerende beleid geregeld, waarbij meer nadruk gelegd wordt op de herstructurering van werklocaties. De zorg voor tijdige ontwikkeling van voldoende werklocaties van de juiste kwaliteit blijft van provinciaal belang. De provincie zal daarbij een regierol op zich nemen en een inpassingsplan vaststellen, indien de gemeenten niet bereid zijn of niet in staat zijn om deze opgave zelf planologisch te verankeren

Bij de realisatie van het bedrijventerrein Trade Port Noord is echter sprake van een lopend traject, waarbij de gemeente zelf de verantwoordelijkheid neemt voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

3.4.6 Greenportontwikkeling

Om het economisch kerngebied Venlo te ontwikkelen wordt een tweesporenbeleid gevoerd: Ontwikkeling van de Greenport en de Gebiedsvisie Klavertje 4. Greenport Venlo bestaat reeds, maar dient te worden versterkt om nu en in de toekomst sterker te staan binnen het internationale krachtenveld. Innovatie is hierbij van groot belang. Greenport Venlo zal ruimtelijk moeten worden gefaciliteerd: daar waar (potentiële) Greenportmembers ruimte zoeken om te kunnen onder nemen, dient de regio in staat te zijn deze ruimtevraag te faciliteren. Het, vanuit de Greenportvisie, in beeld brengen van de toekomstige ruimtevraag en het acquireren van nieuwe vestigingen is belangrijke input voor het tweede spoor "Gebiedsontwikkeling Klavertje 4, het fysiek hart van Greenport Venlo".

3.4.7 POL-aanvulling Klavertje 4

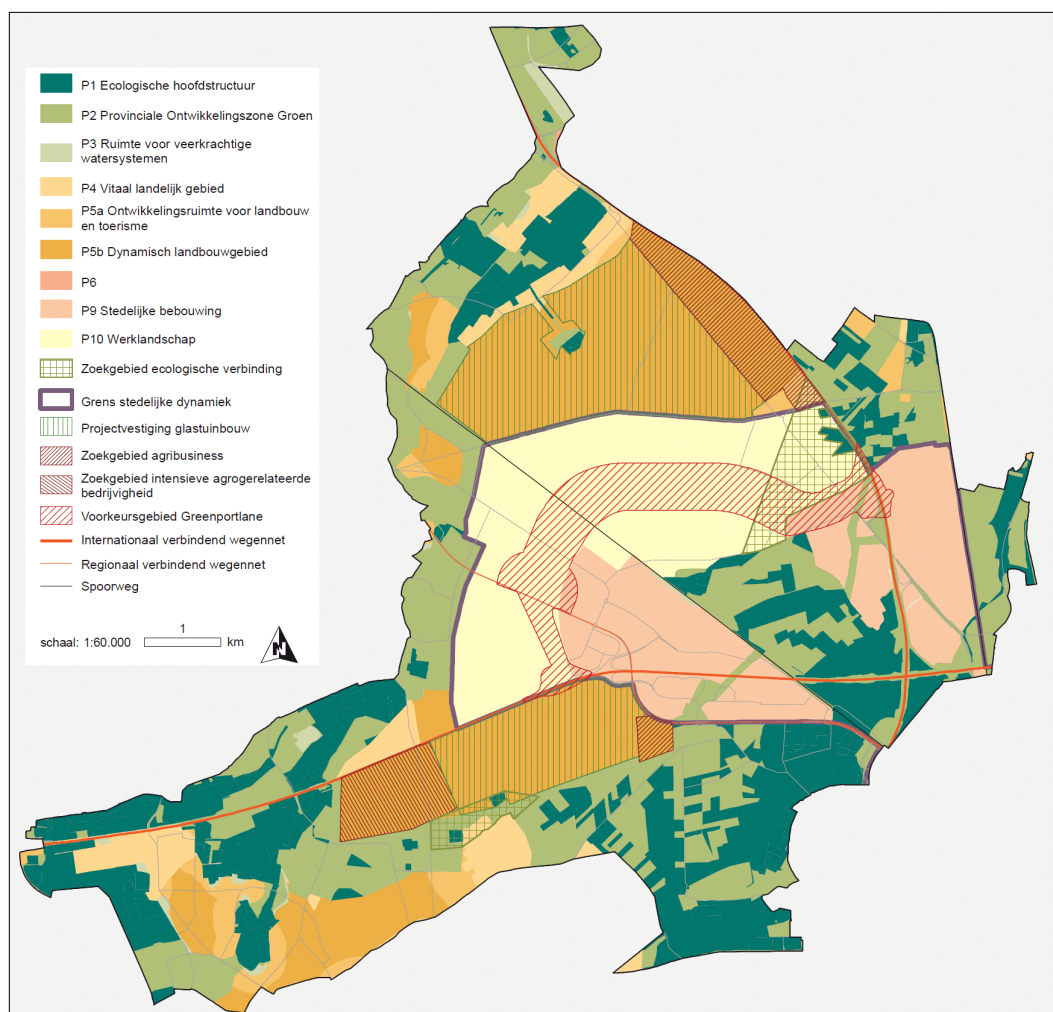
Aangezien niet alle voorgenomen ontwikkelingen binnen Klavertje 4 binnen de randvoorwaarden van het (oude nog niet geactualiseerde) POL2006 pasten, is door de provincie Limburg de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 opgesteld. Deze POL-aanvulling vormt de eerste planologische verankering van de gebiedsvisie voor 'Klavertje 4', voor zover deze niet past in de functieaanduidingen die het gebied in het bestaande structuurvisie al heeft meegekregen. De POL-aanvulling is vastgesteld door de Provinciale Staten (PS) van Limburg in april 2009 en de wijzigingen zijn in 2010 tijdens de actualisatie van het POL2006 ook in het POL2006 verwerkt.

Het plangebied maakte in het (oude nog niet geactualiseerde) POL 2006 deel uit van de Provinciale Hoofdstructuur (PHS). Het wordt als een belangrijke bovenregionale opgave gezien om te zorgen voor voldoende grondaanbod, goede bereikbaarheid, duurzaamheid en landschappelijke inpassing en balans tussen rode en groene ontwikkelingen. Bij de POL-aanvulling wordt rekening gehouden met de inpassing in het landschap, natuur en water.

De POL-aanvulling moet, samen met het POL 2006, ruimte bieden voor de gebiedsontwikkeling Klavertje 4, met de Greenportlane als centrale as door het gebied. De POL-aanvulling omvat een aantal wijzigingen ten opzichte van het POL2006. Het ontwerp voor de POL-aanvulling omvat op hoofdlijnen:

- Het omzetten van een deel van het huidige perspectief "P5b" in een aanduiding Agrowerklocatie te specificeren in een perspectief P10 'werklandschap'. Dit nieuwe perspectief richt zich op modulaire clusters van glastuinbouw, intensieve veehouderij en/of landbouwgerelateerde logistieke bedrijven binnen een robuuste casco van groen-, water- en recreatieve structuren;

- Het verleggen (oprekken) van de grens stedelijke dynamiek om de MLA-strip en de begrenzing van het nieuwe perspectief P10 'werklandschap' mogelijk te maken;
- Het uitwerken van de groene invulling van perspectief P2 (provinciale ontwikkelingszone groen), waarbij een deel van deze ontwikkelingszone wordt verlegd (ecologische verbindingszone Gekkegraaf) ten gunste van een meer robuuste groene structuur;
- Het terugbrengen van perspectief P5b 'Dynamisch landbouwgebied naar de gebieden die buiten de nieuwe grens stedelijke dynamiek en buiten P1 (EHS) en P2 (POG) vallen.



Afbeelding 18. Kaart behorende bij de POL-aanvulling Klavertje Vier.

Volgens de kaart behorende bij de POL-aanvulling Klavertje 4, is het plangebied grotendeels gelegen binnen het perspectief P10 'Werklandschap'. In paragraaf 3.4.1

is reeds aangegeven welke beleidsuitgangspunten de provincie voor de als P10 aangeduide gebieden hanteert. Zo staat onder andere het Cradle2Cradle principe centraal bij de ontwikkeling en invulling op zowel bedrijfsniveau als ook op niveau van de cellen en het gebied als totaal. De realisatie van het bedrijventerrein Trade Port Noord sluit aan bij de in de POL-aanvulling (en het in 2010 geactualiseerde POL2006) genoemde uitgangspunten voor het plangebied.

3.4.8 Cradle to Cradle

De Provincie Limburg zet sterk in op het Cradle2Cradle-principe (C2C). In deze is de provincie voorloper in Nederland. De provincie zet hiervoor breed in en probeert op alle niveaus, van gemeentes tot bedrijven en organisaties, het C2C-principe te promoten en te laten zien dat het in alle opzichten goed is om te investeren in deze wijze van duurzaam ontwikkelen. Waar mogelijk faciliteert en coördineert de Provincie deze ontwikkelingen.

Een zeer ambitieuze vorm van duurzaam ontwikkelen is het concept van 'Cradle to Cradle' (letterlijk: van wieg tot wieg), dat uitgaat van de gedachte 'in plaats van minder slecht, meteen goed doen'. De centrale gedachte is, dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander product. Het verschil met conventioneel hergebruik en nuttige toepassing van afval is, dat er (in het ideale geval) geen kwaliteitsverlies is en er geen restproducten zijn die alsnog gestort of verbrand worden. Deze kringloop noemen we 'afval = voedsel'. Het C2C-concept richt zich sterk op het gebruik van (grond)stoffen in producten en productieprocessen, en daardoor vooral op de industriële sector.

Het C2C-concept wordt bovendien toegepast in het ontwerpen van gebouwen, waarbij een link gelegd wordt met energie- en watergebruik. Het streven hierbij is dat een gebouw met behulp van zonne-energie volledig in zijn eigen energiebehoefte voorziet en zelfs nog energie aan andere gebouwen kan leveren. Dit gaat veel verder dan het huidige streven naar energiezuinige gebouwen.

Het C2C-concept slaat goed aan bij het bedrijfsleven, omdat het vanuit zijn gedachtesgang staat voor economische ontwikkeling en kosten-effectieve oplossingen. Dit in tegenstelling tot het imagoprobleem van duurzame ontwikkeling, waarbij vaker gedacht wordt dat de economische groei beperkt moet worden vanwege de negatieve effecten ervan op het milieu.

Het C2C-concept is ontwikkeld door de ontwerper William McDonough en de chemicus Michael Braungart. Hun ideeën zijn gepubliceerd in het boek 'Cradle to Cradle: Remaking the way we make things'. Toepassing van het concept kan een economische en ecologische revolutie betekenen bij het ontwerpen en maken van producten en bouwwerken.

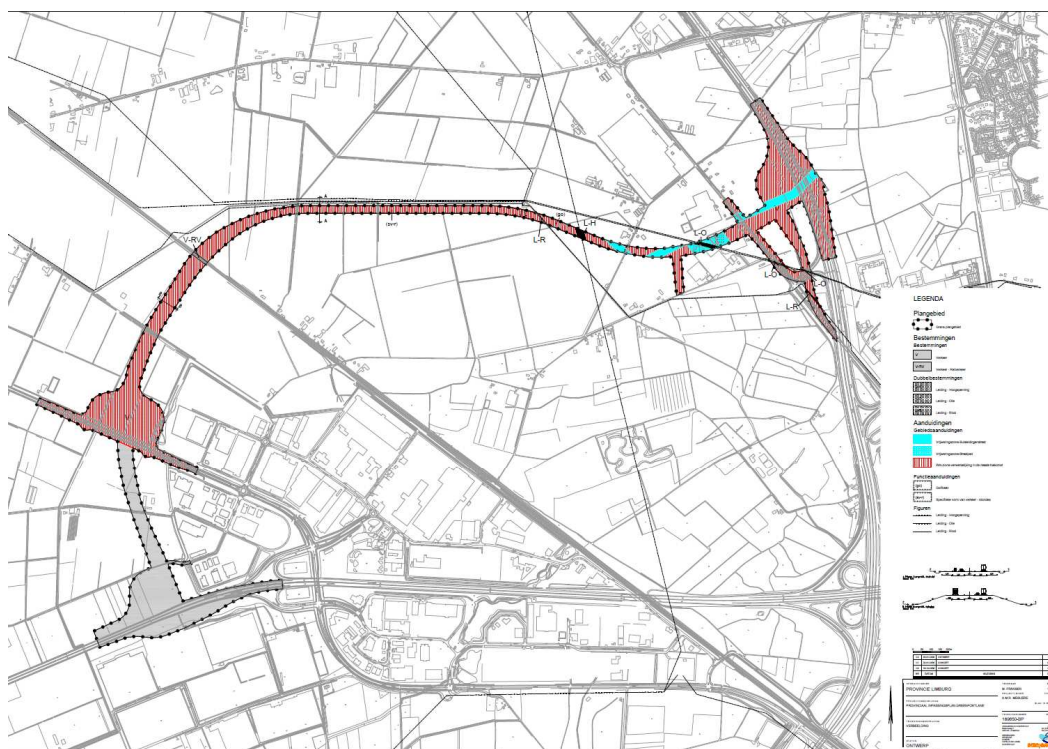
McDonough en Braungart denken in cycli: de ecologische kringloop en de technologische kringloop. Als deze cycli op de juiste wijze worden toegepast, wordt het ecologische systeem niet vervuild en raken de voorraden niet uitgeput. Dit concept biedt grote innovatieve en economische kansen voor het bedrijfsleven. De burger

als consument, inwoner en werknemer kan hiervan op allerlei manieren profiteren. Bij de huidige aanpak van milieuproblemen en het zoeken naar duurzame oplossingen ligt nog te vaak de nadruk op het verbeteren in kleine stapjes waarmee de efficiëntie van productieprocessen en producten wordt verbeterd. Niet slecht natuurlijk, maar zo blijven echt innovatieve (doorbraak) technologieën te lang op de plank liggen en verloopt de marktpenetratie langzaam.⁴

De regio Venlo is voorloper in het Cradle2Cradle-principe. Venlo gaat als eerste gemeente van Nederland gebruik maken van het proces. Trade Port Noord zal het eerste nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein worden waarbij het C2C-proces wordt toegepast.

3.4.9 Provinciaal inpassingsplan Greenportlane

Om de Greenportlane te kunnen realiseren heeft de provincie een inpassingsplan opgesteld (in ontwerp vastgesteld, d.d.10 februari 2009). Het Provinciaal inpassingsplan Greenportlane is het allereerste inpassingsplan van Nederland. Het plan heeft een zelfde werking als een bestemmingsplan met het verschil dat de regie bij het inpassingsplan in handen is van de provincie. De onderlegger van het plan vormt het tracé van de Greenportlane zoals vastgesteld. Het inpassingsplan is mede opgesteld om een snelle aanleg van de Greenportlane te verwezenlijken.



Afbeelding 19. Ontwerp inpassingsplan

3.4.10 Visienota Bestuurlijk Overleg Gebiedsontwikkeling Klavertje 4, Het Fysieke Hart van Greenport Venlo (30-06-06)

In januari 2006 hebben de gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo alsmede de Provincie Limburg middels een ondertekende intentieverklaring ingestemd met de uitwerking van de Gebiedsvisie Klavertje 4. De uitwerking is gemandateerd aan het Bestuurlijk Overleg Klavertje 4.

De Gebiedsvisie is gericht op een maximale integratie tussen de diverse planonderdelen. Het maken van keuzes en het “groots” denken leidt tot een werklandschap dat naast het faciliteren van ondernemers voor diverse branches ook zorgt voor een hoge ruimtelijke kwaliteit, een robuuste ecologische zone, een collectief energienetwerk en een goede logistiek. Hierdoor is het geheel groter dan de som der delen. De fragmentarische planonderdelen uit Klavertje 4 worden in deze regionale Gebiedsvisie gebundeld en geordend binnen gedefinieerde gebieden en zones.



Afbeelding 20. Gebiedsvisie Klavertje 4.

⁴ Uit de Credle2Cradle flyer, Provincie Limburg

Trade Port Noord vormt een belangrijk onderdeel binnen de gebiedsvisie Klavertje 4. Met de realisatie en de kwalitatieve invulling van het bedrijventerrein wordt aangesloten bij de uitgangspunten zoals genoemd in de gebiedsvisie.

Greenportlane

Een belangrijk onderdeel van Klavertje 4 is de ontwikkeling van de Greenportlane. Deze is noodzakelijk om de diverse ontwikkelingen binnen het gebied te kunnen ontsluiten. Ten behoeve van de Greenportlane is een afzonderlijke procedure doorlopen (provinciaal inpassingsplan en MER). De gekozen variant van de Greenportlane loopt dwars door het bedrijventerrein Trade Port Noord. Dit deel komt hiermee buiten het bestemmingsplan te vallen (hiervoor geldt het inpassingsplan). De interne ontsluiting van Trade Port Noord wordt aangetakt op de Greenportlane.

Masterplan Klavertje 4

Zoals reeds vermeld hebben de gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum, Venlo en de provincie Limburg de handen ineengeslagen om de gebiedsontwikkeling in de regio Venlo op te pakken. Onder de vlag van Greenport Venlo vindt er een gezamenlijke integrale gebiedsontwikkeling plaats, die de komende decennia het Klavertje 4-gebied gaat (her)ontwikkelen naar een aansprekend werklandschap.

In het kader hiervan is een Masterplan opgesteld, dat samen met het Strategisch Businessplan het bestuursakkoord vormt tussen de genoemde publieke partijen. Het akkoord vormt het kader voor het opereren van de Werklandschaps Ontwikkelingsmaatschappij die de gebiedsontwikkelingsopgave ter hand neemt. Het Masterplan is geschreven met het oog op ontwikkelingen op de korte en op de langere termijn en geeft een oriëntatie op de uitwerkingen; het biedt ruimte voor keuzes en veranderingen, maar is niet vrijblijvend. Het Masterplan is in april 2009 vastgesteld door alle betreffende raden en provinciale staten.

Ledderconcept

Onderdeel van het Masterplan vormt het zogenaamde 'Ledderconcept'. Dit Ledderconcept bestaat uit een natuur- en landschapsontwikkeling in de vorm van een ladder, met twee staanders. Hier tussenin worden verschillende groene sporten gerealiseerd: groene verbindingen tussen de staanders. Het Ledderconcept is gebruikt als inspiratie voor de totstandkoming van de ruimtelijke drager 'natuur en landschap' van de gebiedsontwikkeling. Drie sporten vallen geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied Klavertje 4/ Greenport Venlo: één ten zuiden van Siberië, één langs de spoorlijn Venlo-Eindhoven en één aan de noordwestgrens van het plangebied. Deze laatste sport valt gedeeltelijk binnen het plangebied. Het nieuwe werklandschap bevindt zich tussen de staanders en sporten van de Ladder.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Visie Venlo 2030 -Kompas voor de toekomst- [2004]

In de raadsvergadering van 2 juni 2004 is de Visie Venlo 2030 vastgesteld. Deze visie vormt het kompas voor de koers die uitgezet wordt voor de middellange en lange termijn. Rode draad in de visie vormen vijf wensbeelden: aspecten die van strategisch belang zijn voor de toekomst en die richting geven aan de ontwikkeling van beleid en programma's. De vijf wensbeelden zijn de volgende:

- stad voor jong en oud;
- duurzame stad;
- grensverleggende stad;
- logistiek en industrieel knooppunt;
- veelzijdige, culturele stad.

Voor het plangebied is het wensbeeld 'logistiek en industrieel knooppunt' van toepassing. De visie 'Logistiek en Industrieel knooppunt' refereert aan de basis van de Venlose economie: logistiek en industrie. Venlo wil zich verder ontwikkelen als knooppunt. Met behoud van oude sterkten en verworven kwaliteiten wil de stad komen tot benutting van nieuwe kansen. Dit betekent:

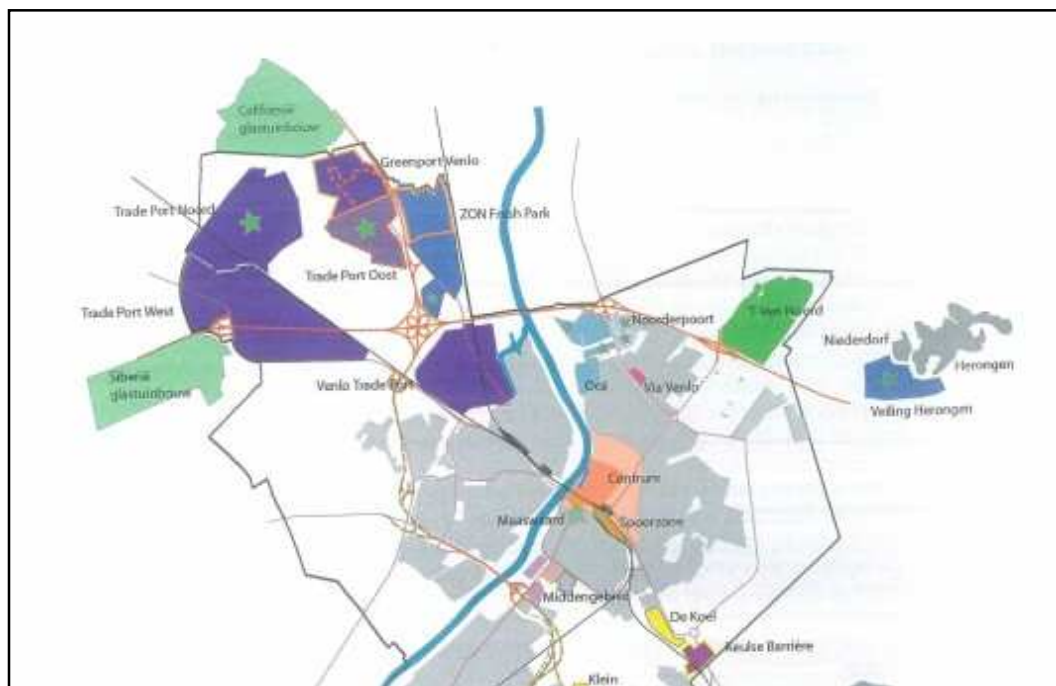
- behouden en versterken van een prettige woonomgeving;
- het creëren en behouden van werkgelegenheid;
- het stimuleren van de komst van overheidsinstellingen, non profit organisaties en commerciële dienstverlening;
- ontwikkeling tot kennisstad;
- bevordering van R&D;
- verdere ontwikkeling van de multimodaliteit;
- imagoverbetering;
- ondersteuning van de regionale tuinbouwsector;
- ruimte bieden aan innovatieve landbouwmethoden.

3.5.2 Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 [2005]

Door de gemeente Venlo is de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 opgesteld (vastgesteld 28 september 2005). Naar aanleiding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, welke per 1 juli 2008 in werking is getreden, heeft de gemeenteraad van Venlo op 25 maart 2009 de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 gewijzigd vastgesteld. De planperiode van de structuurvisie is hierbij niet gewijzigd en tevens zijn de wijzigingen beleidsneutraal.

De visie is het kader voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, op basis van een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociaal culturele waarden van de gemeente Venlo. De Structuurvisie is daarmee het functioneel en ruimtelijk toetsingskader voor het maken van keuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen in Venlo. De doelstellingen in de visie hebben betrekking op drie thema's, namelijk 'Centrumstad in een grenzenloze regio', 'Leefbare stad' en 'Stad in

het Maasdal'. Om de gewenste doelstellingen te kunnen realiseren wordt in de Structuurvisie gekozen 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 en recreatieve waarde.



Afbeelding 21. Uitsnede Ruimtelijke Structuurvisie.

In het plangebied geldt het thema 'Centrumstad in een grenzenloze regio'. Venlo streeft ernaar haar functie als (inter-)nationaal logistiek en industrieel knooppunt te behouden. Het economisch beleid is gericht op uitbreiding met kennisintensieve activiteiten en versterking van relaties met de regionale onderwijsinstellingen. In het ruimtelijk beleid wordt ingezet op clustering van verwante of aan elkaar gerelateerde ondernemingen en instellingen. De Trade Ports vormen samen met Noorderpoort en de Océ-terreinen één cluster. Het gaat binnen dit cluster om het verder profileren van de positie van Venlo als knooppunt door het leggen en uitbouwen van accenten in de verschillende onderdelen.

Voor Trade Port Noord betekent dit een clustering van industrie en logistiek. Meer specifiek gaat om het om de volgende soorten bedrijvigheid:

- grootschalige en middelgrote industrie;
- opslag-, distributie- en transportondernemingen;
- distributie- en transportondernemingen met in hoofdzaak een (inter)nationale oriëntatie;
- aan ondernemingen gelieerde productontwikkeling, marketing, service, logistiek, administratie en management.

3.5.3 Ontwikkelingsplan "Vizier op Trade Port Noord"

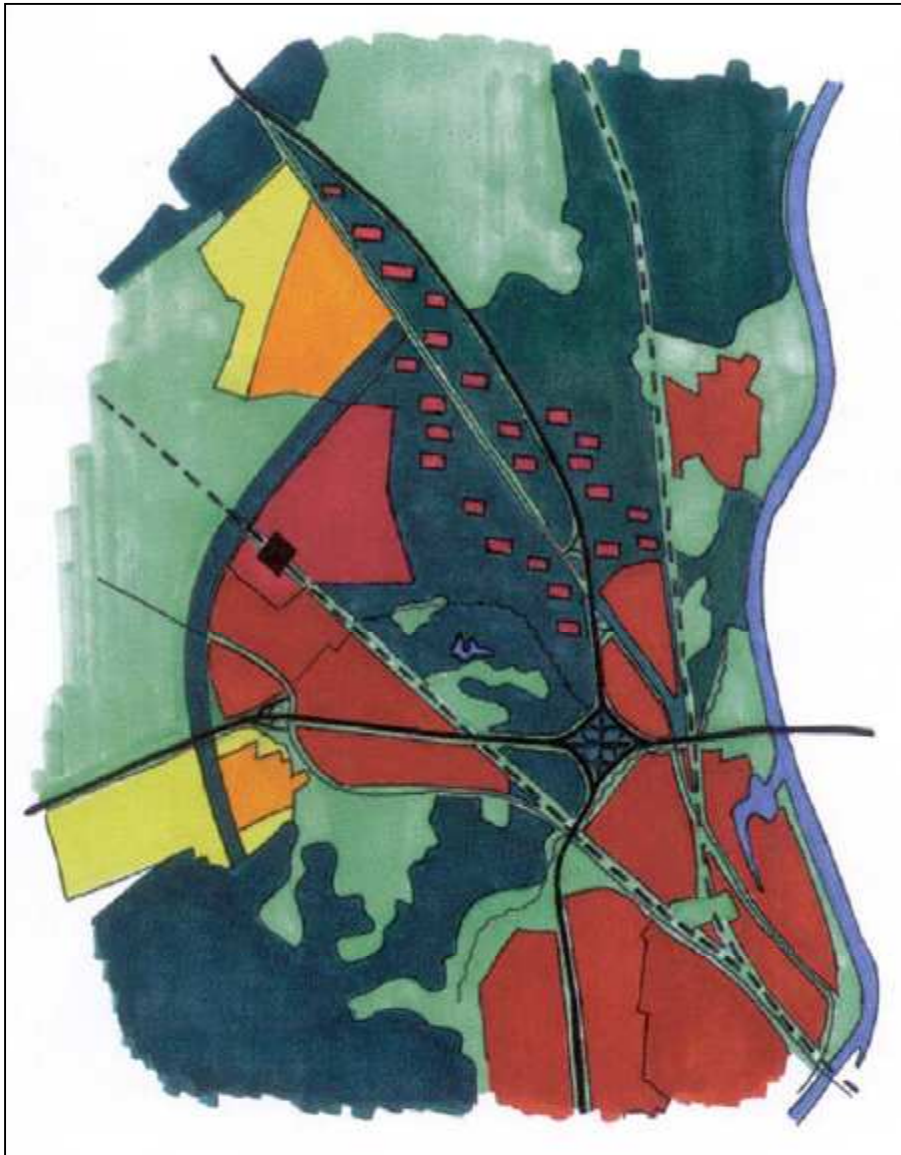
In het Ontwikkelingsplan wordt geconstateerd dat er een grote vraag is naar bedrijfsterrein in Venlo. Eén en ander heeft geleid tot de volgende uitgangspunten voor Venlo Noordwest:

- Venlo Noordwest voorziet in een substantieel deel van de voor langere termijn berekende regionale behoefte aan bedrijfsterrein;
- het plan draagt bij aan een optimale, multi-modale ontsluiting van het logistiek-industriële knooppunt Venlo;
- het gebied wordt duurzaam ontwikkeld;
- de provinciale ecologische structuur wordt gerespecteerd.

Venlo Noordwest vormt een nieuwe, buitenwaarts georiënteerde stadsuitleg van Venlo. Het planconcept speelt in op de strategische ligging aan de hoofdinfrastructuur van de stad: A67, A73 en spoorlijn, de landschappelijke kwaliteiten en potenties van het plangebied, en op de nabijheid van stedelijke voorzieningen. Daarbij zet de gemeente Venlo in op een integrale aanpak. In het ontwikkelingsplan worden de nieuwe bedrijvigheid, de glastuinbouwcomplexen Siberië en Californië, en het bestaande patroon van bos, landbouwgebied, bebouwing en wegen gevat in een nieuwe landschappelijke structuur. Hoofdelementen in de nieuwe landschappelijke structuur voor Venlo Noordwest zijn:

- het nieuwe bedrijventerrein Trade Port Noord nabij Trade Port West;
- het nieuwe bedrijvenpark Greenport Venlo aan de oostzijde van het bedrijventerrein Trade Port Noord;
- en een 'groen hart' in de vorm van een stedelijk natuurpark.

Het ontwikkelingsplan is op 19 december 2001 door de gemeenteraad vastgesteld.



Afbeelding 22. Ontwikkelingsplan (2001).

De wens om bestaande kwaliteiten van natuur en landschap zo veel mogelijk te ontzien en ruimte te creëren voor ecologische verbindingzones heeft in de Streekplanuitwerking geresulteerd in een tweedeling van bedrijfslocaties: het Bedrijventerrein Trade Port Noord in de westelijke lob en Greenport Venlo in de oostelijke lob van het plangebied. Deze tweedeling is als leidraad genomen voor de planvorming voor Venlo Noordwest. De ambitie om een hoge ruimtelijke kwaliteit tot stand te brengen heeft tot gevolg dat in het planconcept voor Venlo Noordwest is gekozen voor een asymmetrische ontwikkeling van het gebied. Het bedrijventerrein, gesitueerd in het landbouwgebied, zal een compact karakter hebben. Het bedrijvenpark

Greenport Venlo, geprojecteerd in de nabijheid van het bestaande bos- natuurgebied, wordt ontwikkeld als een campusmodel in de vorm van losse bedrijfskavels gecombineerd met bos(aanleg). Op deze wijze worden bestaande natuur- en landschapswaarden en de huidige woonfunctie in het gebied ontzien.

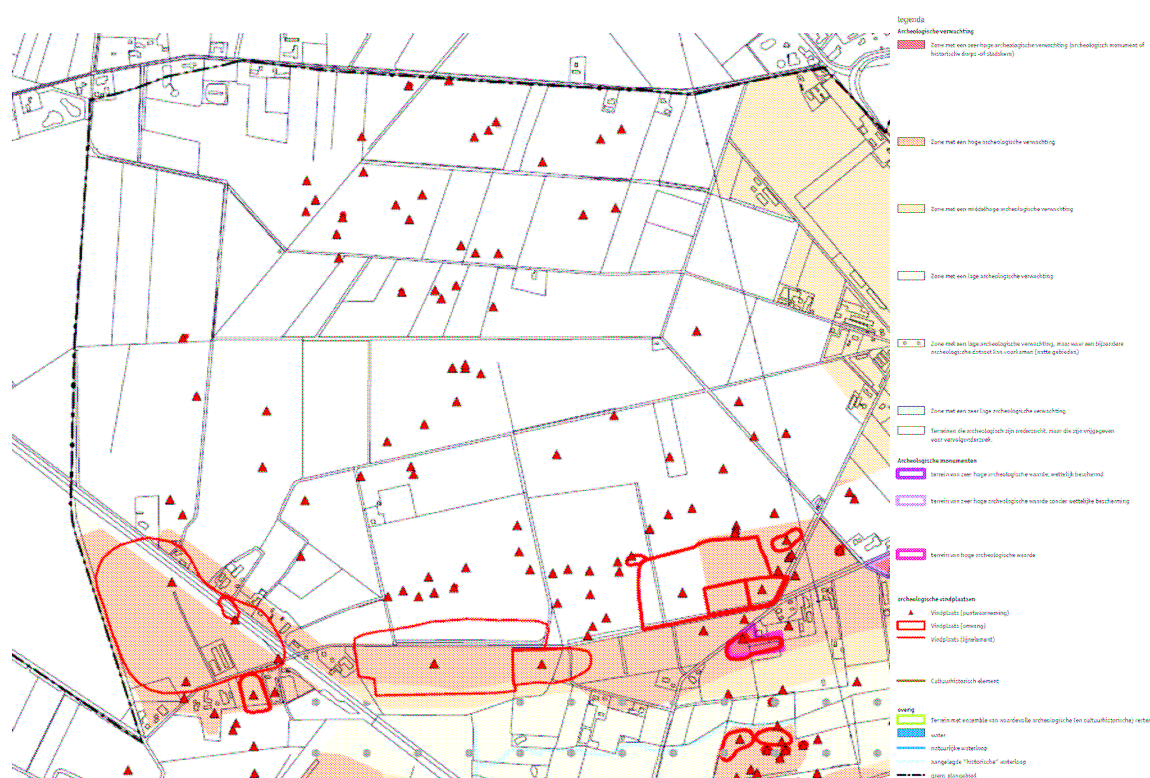
3.5.4 Cultuurhistorisch beleid

Voortbouwen op Venlo's Verleden. Beleidsnota Cultuurhistorie

Het cultuurhistorisch beleid in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling is verwoord in de beleidsnota Cultuurhistorie. Cultuurhistorie bestaat uit een drietal onderdelen: gebouwde monumenten, historisch landschap en archeologie. Hieronder worden voor de drie onderdelen de relevante beleidsdoelen uit de beleidsnota Cultuurhistorie aangegeven. Gezien de aard van het plangebied, wordt vervolgens verder ingegaan op het onderdeel 'archeologie'. De subdoelen voor de verschillende onderdelen van cultuurhistorie dienen uiteindelijk te leiden tot een betere inpassing van cultuurhistorische waarden in ruimtelijke planvorming.

Gebouwde monumenten: gebouwde monumenten vinden hun bescherming in de Monumentenwet 1988.

Historisch cultuurlandschap: doel voor dit segment is het meenemen van cultuurlandschappelijke waarden in gebiedgericht onderzoek en het onderzoek verwerken in een integrale cultuurhistorische waardenkaart.



Afbeelding 23. Uitsnede archeologische waardenkaart Venlo

Archeologie: In het kader van het verdrag van Malta en de implementatie ervan in de Nieuwe wet op de archeologische monumentenzorg heeft de gemeente Venlo eigen archeologiebeleid ontwikkeld. Hiertoe zijn archeologische basiskaarten opgesteld, aangevuld met een archeologische advieskaart en een daaruit voortvloeiende archeologische beleidskaart. Deze beleidskaart geeft voor het gehele grondgebied van de gemeente Venlo aan wat de archeologische verwachtingswaarde is en hoe in dit kader omgegaan dient te worden met nieuwe ontwikkelingen. De informatie uit de archeologische kaarten dient vertaald te worden in het bestemmingsplan, zodat een juridische basis en toetsingskader ontstaat ter bescherming van archeologische waarden in de grond.

Aangezien het enige tijd vergt voordat alle bestemmingsplannen herzien zijn, dient een archeologische monumentenverordening voor de tussenliggende periode bescherming te bieden voor de archeologische waarden.

Het gemeentelijk archeologiebeleid is een gebiedsgericht beleid. Niet in geheel Venlo geldt dezelfde archeologische verwachtingswaarde. Door middel van een selectiebeleid wordt een locationeel onderscheid gemaakt. Primair doel van het selectiebeleid is het streven naar optimaal behoud en beheer van een representatief deel van het archeologisch bodemarchief dat in potentie bijdraagt aan de kennis van het lokale, regionale en landelijke verleden. Daarbij wordt met name gericht op de archeologische ensembles en die gebieden waar ondergrondse en bovengrondse waarden te koppelen zijn. Een tweede doel is om de burger zo min mogelijk te belasten met administratieve, planningstechnische en financiële consequenties van de archeologie.

3.5.5 Economisch beleid

Horecanota

Het horecabeleid van de gemeente Venlo is verwoord in de nota 'Ontwikkelingsrichting horecasector'. Aangegeven wordt dat de horeca moet profiteren van de bestaande (gebieds)kwaliteiten, maar ook ruimte moet bestaan voor nieuwe ontwikkelingen. Substantiële uitbreiding is niet gewenst, wel dient ingezet te worden op clustering.

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 kooptoerisme 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.

3.5.6 Groenbeleid

Integrale Natuurvisie regio Venlo [2005]

De Integrale Natuurvisie presenteert een toekomstbeeld als uitwerking van vastgestelde beleidsplannen en waarin voorgenomen ontwikkelingen en plannen op het gebied van wonen, werken en vervoer integraal worden afgewogen ten opzichte van de natuurbelangen. De Integrale Natuurvisie tracht ook de kansen in beeld te brengen waar de 'rode' functies het groen versterken en andersom. De Integrale Natuurvisie beperkt zich niet alleen tot beelden. Het is nadrukkelijk de bedoeling de visie ook uit te voeren. Daarom is de visie voorzien van een uitvoeringsprogramma en realisatiestrategie.

De Integrale Natuurvisie heeft een aantal functies:

- Leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen van natuur in samenhang met andere functies
- Basis voor plannen om de gewenste ecologische structuur te kunnen realiseren
- Basis voor acceptatie van geplande ingrepen (maatschappelijk en natuurwetenschappelijk)
- Basis voor eventuele natuurcompensatieplannen als gevolg van ruimtelijke ingrepen
- Toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, vervoer, landbouw en waterbeheer.
- Bouwsteen voor de ruimtelijk structuurvisie en het beleidsprogramma Venlo: Natuurlijk aan de Maas

Het streefbeeld rond Trade Port, Kraijelheide, Blericksche Heide, Zaarderheiken, Koelbroek en omgeving Grubbenvorst (Gebroken Slot en St.Jansleutelbos) bestaat uit het een samenhangend, half-open landschap met loofbos, heide, graslanden, vennen, oude meanders en extensief beheerde landbouwgebieden.



Afbeelding 24. Streefbeeld Natuurvisie plangebied en omgeving.

3.5.7 Milieubeleid

Klimaatprogramma 2009-2012 Venlo, Arcen & Velden [2008]

Omdat Venlo en Arcen & Velden in 2010 worden samengevoegd, is een gezamenlijk klimaatprogramma opgesteld. Dit programma geeft richting aan het gemeentelijke klimaatbeleid voor de periode 2009-2012 en vormt de basis voor de aanvraag van middelen bij het Rijk op grond van de SLOKregeling (Stimulering Lokaal Klimaatbeleid). Richtinggevend is de raadsmotie "Klimaatneutraal Venlo 2015/2030". Het klimaatprogramma is echter niet de uitwerking van die raadsmotie.

Dit programma ziet vooral op het vergroten en uitdragen van kennis, het uitvoeren van onderzoeken ter ondersteuning van fysieke projecten en maatregelen, en het zoeken naar, en uitwerken van wegen om het draagvlak voor energiebesparing en het toepassen van duurzame maatregelen te vergroten om het broeikaseffect tegen te gaan. Er wordt sterk ingezet op constructies om de financiering van en investering in duurzaamheidsmaatregelen te bevorderen. Hierbij zet de gemeente Venlo in op vijf sporen:

- Eigen gebouwen en voorzieningen
- Woningen
- Bedrijven
- Verkeer en Vervoer
- Grootschalige duurzame energie

3.5.8 Sport- en recreatiebeleid

Het sport- en recreatiebeleid van de gemeente Venlo is verwoord in de Sportnota 2008-2013 (vastgesteld 19 december 2007) en de Nota Buitensportaccommodaties. Binnen het plangebied zijn geen sport- en/of recreatievoorzieningen aanwezig. Dit betekent dat met betrekking tot het bovenstaande geen specifiek beleid is geformuleerd voor het plangebied.

3.5.9 Verkeersbeleid

Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan 2005-2015, VENLO: leefbaar en bereikbaar [2005]

Doel van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2005-2015 (GVVP) is het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente Venlo. De nota is in directe samenhang met de 'Visie Venlo 2030 Kompas voor de Toekomst' en de 'Ruimtelijke Structuurvisie' ontwikkeld.

Het GVVP heeft twee thema's: bereikbaarheid en leefbaarheid. De doelstellingen zijn als volgt:

- mobiliteit staat ten dienste van de economische, ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de stad en regio;

- geen sturende beïnvloeding van de mobiliteit naar omvang, waarbij alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer) van gelijkwaardig belang zijn;
- het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige alternatieven voor alle modaliteiten;
- het realiseren van een uitgebalanceerde wegcategorisering die voldoet aan de inrichtingseisen en waarbij een goede, vlotte, veilige doorstroming op de hoofdwegen⁵ mogelijk is én waarbij een goede kwaliteit van leefbaarheid en veiligheid wordt bereikt;
- de zorg voor parkeermogelijkheden in de verblijfsgebieden en in de centra door evenwicht in vraag en aanbod van straatparkeren en parkeergarages met behulp van het parkeerregime (vrij, betaald, vergunning) en, waar relevant, het juiste tarief;
- de verkeersonveiligheid voortvarend aanpakken door het oplossen van de meest onveilige situaties en een goede inrichting van de wegen en straten;
- het realiseren van een volwaardig netwerk van hoogwaardige fietsroutes met onderscheid in onder meer een fietsruggengraat en primaire fietsroutes;
- het aanbieden van een goed openbaar vervoerssysteem met deeltaxi's, lijnbussen op hoofdlijnen en treinen;
- het realiseren van goede faciliteiten voor het goederenvervoer, waaronder een vlotte doorstroming op autosnelwegen;
- het uitvoeren van een geïntegreerde aanpak van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding door middel van educatie, voorlichting, handhaving en samenwerking.

Met betrekking tot bereikbaarheid van het bedrijventerrein Trade Port Noord kan worden gesteld dat deze middels de voorgenomen realisatie van de Greenportlane, de nabij gelegen rijkswegen A73 en A67 en de spoorlijn Venlo – Eindhoven, goed te noemen is.

Gemeentelijk parkeerbeleid

Parkeren en stallen

De beschikbare parkeercapaciteit dient optimaal te worden benut. Dit komt de leefbaarheid en bereikbaarheid ten goede. Sturing wordt gegeven via een aantal instrumenten die de gemeente tot haar beschikking heeft. Door deze instrumenten meer of minder stringent toe te passen krijgt het parkeerbeleid voor de gehele gemeente Venlo vorm.

Parkeernormen

- Bij nieuwbouw en bij herstructurering van bestaande functies dient de geldende parkeernorm "op eigen erf" toegepast te worden. De gemeente sluit hiertoe

⁵ Onder hoofdwegennet wordt zowel het netwerk van autosnelwegen als de hoofdontsluitingswegen verstaan.

aan bij de meest recente landelijke parkeernormen (de geldende CROW⁶-publicatie).

- Maatwerk en lokale interpretatie is gelet op specifieke omstandigheden en aspecten als dubbelgebruik/aanwezigheids-percentages soms nodig/mogelijk.
- Bij bedrijventerreinen geldt eveneens dat parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden.

3.5.10 Welstandsbeleid

Per 1 januari 2003 is de herziene Woningwet van kracht geworden. Deze wet verplicht gemeenten om welstandsbeleid vast te stellen. Primair doel van de wet is het vereenvoudigen van de bouwregelgeving waardoor de regeldruk voor burger en bouwpraktijk vermindert. Bijkomend effect is dat alle gemeenten de in hun gemeente aanwezige kwaliteiten analyseren en benutten als ondergrond om verder te bouwen aan de woon-, werk- en leefomgeving. Het welstandsbeleid voor de gemeente Venlo is vastgelegd in de 'Welstandsnota' (juli 2004).

Voor het bedrijventerrein Trade Port Noord is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Dit beeldkwaliteitplan zal in het gemeentelijke welstandsbeleid worden verankerd, waarmee het als toetsingskader zal gaan dienen voor de toekomstige inrichting van het plangebied en de daarbinnen te realiseren bebouwing.

3.5.11 Waterbeleid

Integraal Waterplan Venlo

Op 21 december 2005 is het '*Integraal Waterplan Venlo*' vastgesteld. Het waterplan is een uitvloeisel van het Nationaal Bestuursakkoord Water, waarin bepaald is dat gemeenten in samenwerking met de waterschappen voor 2006 stedelijke waterplannen opstellen. Het Integraal Waterplan Venlo is een integrale benadering van stedenschoon, toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid, ecologische waarden, waterkwaliteit en het voorkomen en oplossen van wateroverlast. Voor alle beken, hun stroomgebieden en de stadswateren zijn streefbeelden opgesteld die de wenselijke situatie over 30 jaar weergegeven. Om vat te krijgen op het waterbeheer wordt een vijf sporenbenadering gevolgd:

- lang vasthouden, langzaam afvoeren;
- schoon maken, schoon houden;
- zichtbaar en aantrekkelijk, functioneel;
- hemelwater als duurzame bron;
- proces en zorg.

De binnen het plangebied voor het bedrijventerrein Trade Port Noord gelegen Mierbeek, wordt omschreven als een natuurlijke waterloop op een bedrijventerrein.

⁶ CROW; centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegenbouw en de Verkeers-techniek.

De ambitie is om de Mierbeek te behouden/ontwikkelen als een natuurlijke beek op Trade Port Noord. Verdere verdroging wordt gekeerd door de aanleg van retentiegebieden voor de opvang van water van daken en grote verharde oppervlakken die niet op het riool zijn aangesloten.

Gemeentelijk rioleringsplan + 'Droge voeten in een gezonde leefomgeving'

Op 19 december 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Gemeentelijk Rioleringsplan 'Droge voeten in een gezonde leefomgeving', voor de periode 2008-2017.

Het in december 2005 door de gemeenteraad beleidsmatig vastgestelde *Integraal Waterplan Venlo (IWPV)* geeft richting aan het duurzaam waterbeheer en anticipeert reeds zoveel mogelijk op ontwikkelingen in het (rijks-) waterbeleid. Door in te springen op geboden kansen kan mogelijk een voorsprong worden genomen op de opgaven die voortvloeien uit de Kader Richtlijn Water (KRW) (2009). In het IWPV zijn de landelijke water kwantiteitsuitgangspunten 'vasthouden-bergen-afvoeren' alsmede de waterkwaliteitsuitgangspunten 'schoonhouden-schoon maken' opgenomen. Het IWPV dient als een van de bouwstenen voor het Gemeentelijk rioleringsplan, GRP+.

In het GRP+ geeft de gemeente aan hoe ze invulling denkt te geven aan haar zorgplicht.

De doelen uit het GRP+ zijn:

1. Het inzamelen en transporteren van het afvalwater dat op gemeentelijk grondgebied vrijkomt. Dit levert een bijdrage aan de volksgezondheid en de bescherming van het milieu;
2. het inzamelen en transporteren van overtollig hemelwater dat niet op oppervlaktewater kan lozen of in de bodem kan infiltreren, volgens de trits vasthouden-bergen-afvoeren. (IWPV spoor 1: lang vasthouden, langzaam afvoeren);
3. streven naar een duurzaam milieu. Dit betekent ook het beperken van vuilemissie (vanuit de riolering) naar oppervlaktewater en bodem en op een duurzame wijze met (hemel)water omgaan volgens de trits schoonhouden-scheiden-schoonmaken (onderdeel spoor 2 IWPV);
4. beperken van de (grond)wateroverlast.
5. minimaliseren van de kans op calamiteiten en overlast (anders dan als gevolg van hevige neerslag);
6. doelmatig beheer en onderhoud ten behoeve van functioneel gebruik van bestaande en nieuwe voorzieningen voor stedelijk water. (IWPV spoor 3 zichtbaarheid, aantrekkelijkheid en functie);
7. bevorderen bewustwording duurzaam waterbeheer bij de gebruikers van het watersysteem (IWPV spoor 5 proces en zorg).

Operationele programma's geven een nadere uitwerking van de in het Gemeentelijk Rioleringsplan beschreven strategie. De uitwerking heeft tot doel concreet aan te geven welke voorzieningen zullen worden aangelegd, welke onderzoeken zullen worden uitgevoerd en welke maatregelen aan de bestaande voorzieningen zullen worden getroffen. Hiertoe wordt jaarlijks een operationeel programma opgesteld.

3.6 Bestemmingsplanvergelijking

Doel van de bestemmingsplanvergelijking

Een structuurvisie is bedoeld om in hoofdlijnen de nieuwe ruimtelijke visie van het gemeentebestuur op een bepaald gebied weer te geven. Er moet dus sprake zijn van gewijzigde opvattingen. De wijzigingen hoeven niet zozeer pandsgewijs te zijn, maar meer globaal – in hoofdlijnen - voor het gehele gebied.

Om het verschil tussen de huidige situatie en de toekomstige ontwikkeling weer te geven, wordt allereerst kort besproken wat er ter plaatse van de ontwikkelingsgebieden, waar voorkeursrecht gevestigd is, op basis van de vigerende bestemmingsplannen mogelijk is en vervolgens in hoeverre en op welke onderdelen dit op basis van het in deze structuurvisie beschreven plan zal veranderen. Daarbij wordt uitgegaan van een globale, functionele analyse.

Deze analyse is van belang voor het bestendigen van het voorkeursrecht dat het gemeentebestuur op grond van de Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd heeft afloopt in mei 2010. Het vestigen en bestendigen van voorkeursrecht mag immers alleen wanneer er sprake is van een wijziging in gebruik dat nu op basis van de geldende plannen niet mogelijk is.

Het geldende bestemmingsplan

Op het plangebied zijn meerdere bestemmingsplannen van kracht. In tabel 2 zijn de voor het plangebied van toepassing zijnde geldende bestemmingsplannen opgenomen.

Naam van het bestemmingsplan	Vaststelling Gemeenteraad	Goedkeuring GS	Onherroepelijk Raad van State
Bedrijventerrein Trade Port Noord en park Zaarderheiken	25-01-2006	19-09-2006 (gedeeltelijk)	21-11-2007 (gedeeltelijk)
Buitengebied Grubbenvorst	13-11-1997	16-06-1998	-
Buitengebied 1998 Sevenum	02-03-1998	23-10-1998	-
Trade Port West deelplan II	22-01-1997	22-07-1997	-

Tabel 3. Overzicht geldende bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan 'Buitengebied Grubbenvorst' geldt voor het noordelijke en westelijke deel van het plangebied. Voor het zuidoostelijke deel van het bedrijventerrein geldt het bestemmingsplan 'Trade Port Noord en park Zaarderheiken'.

Voor de driehoek in het zuidwesten van het plangebied is het bestemmingsplan 'Buitengebied 1998 Sevenum' van toepassing en voor een klein hoekje in het zuidoosten van het plangebied is het bestemmingsplan 'Trade Port West deelplan II' vigerend.

Bestemmingsplan 'Trade Port Noord en park Zaarderheiken'

Alle gronden met de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' moeten worden voorzien van zogenaamde bedrijfshoven. Met bedrijfshoven worden bedoeld, besloten bouwblokken met de bedrijvigheid aan de binnenzijde van de hoven. Het soort bedrijvigheid welke mag worden uitgeoefend op deze gronden staat vermeldt in de bij het bestemmingsplan horende Lijst A 'Staat van bedrijfsactiviteiten. Afhankelijk van de categorieaanduiding op de plankaart mogen bedrijven van categorie 2 t/m 5 hier gevestigd worden.

Bestemmingsplan 'Buitengebied Grubbenvorst'

Het gebied waarop bovenstaand bestemmingsplan van toepassing is, is bestemd als 'Agrarisch gebied (A)'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor duurzaam agrarisch grondgebruik en agrarische bedrijfsuitoefening of als recreatief medegebruik. Op deze gronden mogen enkel gebouwen worden geplaatst ten behoeve van een agrarisch gebruik.

Bestemmingsplan 'Buitengebied 1998 Sevenum'

Het plangebied behorend tot bovenstaand bestemmingsplan heeft als bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden (Aln)'. Gronden behorende tot deze bestemming zijn bedoelde voor: duurzame agrarische bedrijfsuitoefening, behoud landschappelijke waarden, recreatief medegebruik of woondoel-einden ten einde dit op de plankaart staat aangegeven.

Planvergelijking

Niet op het gehele plangebied is het voorkeursrecht gevestigd. Vooral in het centrale deel van het plangebied, en in de zuidwestelijke punt zijn Wvg-percelen gelegen. Voor deze percelen zijn de bestemmingen 'bedrijfsdoeleinden' en 'verkeersdoeleinden' gedacht.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein in dit gebied is in strijd met de bepalingen uit het bestemmingsplan. De afwijking is gelegen in het feit dat het leeuwendeel van het plangebied is bestemd als agrarisch gebied. Ook de percelen waar het voorkeursrecht op gevestigd is, zijn grotendeels binnen deze bestemming gelegen. Binnen deze bestemming zijn geen bedrijven anders dan agrarische bedrijven toegela-

ten. Binnen het bedrijventerrein is geen sprake van dergelijke bedrijven, deze bedrijven zullen juist uitgeplaatst moeten worden.

Er is dus sprake van een beoogde wijziging van gebruik van het gebied, waarbij andere typen bedrijven en ander grondgebruik gewenst zijn.

Conclusie

De planvergelijking in voorgaande deelparagraaf laat zien dat realisatie van het in deze structuurvisie beschreven bedrijventerrein, niet mogelijk is op basis van het geldende bestemmingsplan. Bestemming van het voorkeursrecht is derhalve wenselijk en mogelijk op basis van de structuurvisie.

4. HAALBAARHEID

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de economische uitvoerbaarheid heeft de gemeente een exploitatieplan opgesteld. De economische uitvoerbaarheid staat beschreven in hoofdstuk 5.

4.2 Milieu- en waardenaspecten

4.2.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit

In opdracht van de gemeente Venlo is door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. in de periode april - augustus 2009 een vooronderzoek (NEN 5725) uitgevoerd ter plaatse van het plangebied van bedrijventerrein Trade Port Noord⁷.

Uit dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Verdachte terreindelen

Op basis van de verzamelde informatie kunnen de onderstaande locaties als verdacht worden beschouwd met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreiniging én dient aanvullend onderzoek plaats te vinden:

1. Verharde wegen
2. Veldwegen
3. Watervoerende sloten
4. Niet watervoerende greppels
5. Heierhoevenweg / Berkterhei (asbest)
6. Heierhoeve 8 (actualisatie verontreiniging)
7. Heierhoeve (ong.) onderzoek asfalt en onderliggende lagen
8. Toekomstig tracé Green Port Lane: Berkterhei (asbest) en Heierhoevenweg (olie)

Onverdachte percelen

Voor de overige binnen het tracé aanwezige onverdachte locaties is een vooronderzoek conform NEN 5725 en NEN 5707 verricht. De percelen zijn overwegend onbebouwd en worden als landbouwgrond gebruikt.

Op basis van de verzamelde informatie zijn er geen aanwijzingen dat op deze percelen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden die tot een potentiële bodemverontreiniging inclusief asbest hebben kunnen leiden. Vanuit de Wro-optiek volstaat het vooronderzoek voor deze onverdachte locaties en bestaat er geen verdere verplichting voor het verrichten van verkennend bodemonderzoek. Wel is het aan te bevelen om in het kader van toekomstig grondverzet en eventuele nog te verwerven gronden bodemonderzoek ter plaatse van deze percelen uit te voeren.

⁷ Oranjewoud, Vooronderzoek bedrijventerrein Trade Port Noord, 28-08-09

Diffuse verontreinigingen

Binnen het geplande tracé en de directe omgeving hiervan zijn, vanuit diverse kaders, eerder milieuhygiënische bodemonderzoeken verricht. Deze bodemonderzoeken zijn in de periode van 1995-2006 uitgevoerd. Het betreft overwegend vooronderzoeken en verkennende bodemonderzoeken. Een deel van het gebied is eerder onderzocht en hierdoor is bodeminformatie (milieuhygiënische kwaliteit) voorhanden. Een deel van het gebied is niet eerder onderzocht.

Uit de resultaten van de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat er binnen het gebied een diffuse verontreiniging (in grond en grondwater) met metalen wordt aangetroffen. Deze licht verhoogde gehalten aan zware metalen (cadmium, koper, kwik, nikkel en zink) in de grond kunnen in de regel, indien er geen specifieke bronlocaties aanwezig zijn, als gebiedseigen worden beschouwd en zijn te relateren aan het huidige en voormalig gebruik als landbouwgronden.

De verhoogde gehalten aan metalen in het grondwater zijn veelal terug te voeren op het (voormalig) agrarisch gebruik en verzuring van de zandige grond, waardoor de metalen uitspoelen naar het grondwater. Dit regionale geval van grondwaterverontreiniging is beschreven in de brief "Provincie Limburg: Aanpassing beleid t.a.v. de verhoogde gehalten aan zware metalen in het grondwater in Noord en Midden-Limburg" (kenmerk 95/36199, d.d. juli 1995).

Verder blijkt uit de eerder verrichte onderzoeken dat binnen het plangebied in het grondwater regelmatig licht verhoogde gehalten aan aromaten zijn aangetroffen. In "Diffuse verontreiniging in de provincie Limburg - gevalsbeschrijving: Aromatenverontreiniging in het grondwater in Noord- en Midden-Limburg", kenmerk R3342549.GV5, oktober 1995 worden de grondwaterverontreinigingen met aromaten als 'verdeeld over Noord- en Midden-Limburg' aangeduid. Wanneer geen lokale bronnen kunnen worden aangewezen, worden de aangetoonde gehalten gerelateerd aan van nature verhoogde achtergrondwaarden.

In de eerder uitgevoerde bodemonderzoeken (paragraaf 4.6) zijn geen aanwijzingen naar voren gekomen die duiden op een (grootschalige) natuurlijke verrijking van arseen binnen het plangebied en de directe omgeving hiervan. Er kan niet worden uitgesloten dat er plaatselijk wel sprake van is.

In de eerder verrichte bodemonderzoeken, in de omgeving van het geplande tracé, zijn in het ondiepe grondwater overwegend licht verhoogde gehalten met metalen en incidenteel vluchtige aromatische verbindingen gedetecteerd. Deze licht verhoogde gehalten kunnen in de regel, bij het ontbreken van bronnen, als regionaal verhoogde achtergrondwaarden worden beschouwd.

4.2.2 Verkeer

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Trade Port Noord ligt in de directe nabijheid van de rijkswegen A67 en A73. Deze rijkswegen zijn met elkaar verbonden door middel van een volwaardig knooppunt (Zaarderheiken). Ter hoogte van Venlo gaat de A73 over in de A73-Zuid, die Venlo met de stadsregio's Sittard-Geleen, Parkstad Limburg, Maastricht en Luik verbindt. De A67 en de A73 zijn de belangrijkste verkeersaders in de regio en verbinden de regio Venlo met Antwerpen, Rotterdam en het Rijn-Roergebied. De verwachting is dat uiterlijk 2012 de A74 is gerealiseerd. De A74 is daarom onderdeel van de autonome ontwikkeling.

Naast de genoemde rijkswegen vormt de Greenportlane een belangrijke autonome ontwikkeling. Deze weg is bedoeld om Klavertje 4 (en dus ook Trade Port Noord) te ontsluiten). De provincie Limburg heeft hiervoor een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld.

Op regionaal en lokaal niveau wordt het plangebied vooral ontsloten door de volgende wegen:

- *Venloseweg/Eindhovenseweg (N556)*: ligt in het zuidelijk deel van het plangebied, vormt de route tussen Blerick en Sevenum en sluit aan op de A73 en de A67; de Eindhovenseweg (N556) is de transportweg voor verkeer van en naar Trade Port West. De Venloseweg (N556) vormt verder naar het noorden toe de verbinding naar Sevenum en Horst;
- *De Sevenumseweg*, centraal door het plangebied, vormt de route tussen Grubbenvorst en Sevenum, heeft geen rechtstreekse aansluiting op de snelwegen, maar sluit wel aan op de Venloseweg en Horsterweg;
- *Heierhoeveweg*, ligt in het oostelijk deel van het gebied: sluit aan de oostkant aan op de rijksweg A73 (Nijmegen-Venlo). De Heierhoeveweg gaat naar het zuiden toe over in de Horsterweg.

Op lager niveau wordt Trade Port Noord ontsloten via de Heierhoeveweg en Heierkerkweg aan de zuidzijde en de Dorperdijk aan de westzijde. De genoemde wegen hebben een landelijk karakter en vormen in de huidige situatie de ontsluitingswegen voor agrarische bedrijven en de reeds gevestigde industriële bedrijven.

Qua spoorwegen is de Brabantlijn binnen het plangebied gelegen, die de steden Antwerpen, Rotterdam, Breda, Eindhoven, Venlo, Keulen en het Roergebied met elkaar verbindt. De Brabantlijn is dubbelspoors en wordt voor zowel goederen als personenvervoer gebruikt.

In het gebied ligt één utilitaire fietsroute namelijk de route Sevenum-Venlo (langs de Sevenumseweg), waar recent een fietspad is aangelegd.

De regio Venlo is via de Maas per schip goed bereikbaar. De regio is direct gelegen aan de Maas, een vaarweg die deel uit maakt van het vaarwegennet in Noord-west Europa. Trade Port Noord is niet direct verbonden aan het transport per schip.

Trade Port Noord wordt momenteel niet goed ontsloten door openbaar vervoer. Het gebied wordt niet ontsloten per spoor, aangezien er geen station is dat gebonden is aan het plangebied. Wel is bedrijventerrein Trade Port West ontsloten met een buslijn.

Qua verkeersveiligheid blijkt dat de ongevallen zich in en nabij het plangebied vooral concentreren op de A67 en A73, maar ook op de onderliggende wegen (Sevenumseweg, Venloseweg en Heierhoeven) komen ongevallen voor. De kleine wegen in het studiegebied zijn in gebruik voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer (waaronder landbouwvoertuigen).

Effectbeschrijving

De gebiedsontwikkeling Klavertje 4 zal zorgen voor een forse toename van verkeer van, naar en in het plangebied. De verwachting is dat de verkeersdruk op zowel de snelwegen als de onderliggende wegen aanzienlijk zal toenemen. Dit leidt tot afname van de bereikbaarheid van het gebied, wat economisch niet wenselijk is.

Daarnaast leidt het tot een verslechtering van de leefbaarheid, wat vanuit sociaal aspect en duurzaamheid niet acceptabel is. Om deze reden wordt de Greenportlane aangelegd. In het kader van de Tracénota/MER Greenportlane is voor de referentiesituatie 2020 met en zonder Klavertje 4 de belasting van het wegennet berekend.

In de autonome situatie zonder de realisatie van Klavertje 4 en zonder de Greenportlane ontstaan op diverse locaties knelpunten op het gebied van verkeersafwikkeling. De toegenomen verkeersbelasting leidt (zonder Greenportlane) tot overbelasting van het wegennet in het plangebied. Zonder aanpassingen aan het wegennet zal de verkeerssituatie in 2020 als een zwaar verkeersknelpunt kunnen worden aangeduid.

Om de toename van verkeersintensiteit in het Klavertje 4 gebied op te kunnen vangen wordt zoals gezegd de Greenportlane gerealiseerd. Deze is planologisch-juridisch vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan. De Greenportlane loopt van de aansluiting op de A73 tot aan de aansluiting met de Venloseweg/ Eindhovenseweg (N556).

Als gevolg van de ontwikkeling van Trade Port Noord is de verwachting dat de verkeersintensiteit licht zal toenemen. De Greenportlane sluit aan op het bedrijventerrein Trade Port Noord en zal een goede afwikkeling van de vervoersstromen van en naar Trade Port Noord faciliteren. In het kader van de besluit-m.e.r. die wordt

doorlopen ten behoeve van het bestemmingsplan voor Trade Port Noord, zal de verkeersintensiteit als gevolg van Trade Port Noord kwantitatief worden beschouwd.

Voor wat betreft het spoor is de gemeente Venlo actief met een studie naar de meest geschikte locatie voor de realisatie van een railterminal aan de spoorlijn Eindhoven-Venlo (Brabantlijn). De effecten van het ingebruiknemen van een railterminal zijn nog niet bekend. Het personenvervoer over de spoorwegen verandert autonoom naar verwachting niet wezenlijk.

De routes voor langzaam verkeer veranderen naar verwachting autonoom niet wezenlijk. Wel zijn in het ruimtelijk ontwerp de ambities uitgesproken om Trade Port Noord aan te schakelen bij de bestaande fietsroutes als verbinding tussen de groene en recreatieve delen in het noordwesten van Venlo. Dat kan betekenen dat er aanvullingen op het langzaamverkeer netwerk nodig zijn.

Met de komst van bedrijven op Trade Port Noord zullen er enkele wijzigingen optreden in de routes van het openbaar vervoer. Trade Port Noord zal opgenomen worden in het Klavertje 4-gebied.

De automobiliteit in het Klavertje 4 gebied neemt autonoom toe, waardoor het wegennet drukker wordt en de kans op ongevallen toeneemt. De Greenportlane zal zorgen voor een snellere afwikkeling van verkeer, waardoor minder gebruik zal worden gemaakt van andere landelijke kleine en de grotere provinciale wegen. Door de Greenportlane zal men minder dan nu het geval is, gebruik maken van de zogenaamde sluiproutes. Dit betekent dat met de komst van de Greenportlane, de verkeersveiligheid zal toenemen.

Daarnaast zullen maatregelen om verkeersstromen van elkaar te scheiden en conflicten te voorkomen, de verkeersveiligheid toenemen. Met de komst van Trade Port Noord zullen nieuwe (hoofd)fietsroutes worden aangelegd, gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Voor de erftoegangswegen aangrenzend aan het studiegebied blijft de situatie bestaan dat verschillende verkeerssoorten (auto, langzaam verkeer, landbouwverkeer) hiervan gebruik blijven maken. Aangezien de agrarische activiteiten in het gebied zullen afnemen, zal de verkeersveiligheid op dit punt niet verslechteren. Voorts worden de wegen en kruispunten op Trade Port Noord duurzaam veilig ingericht.

4.2.3 Luchtkwaliteit

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

In de huidige situatie wordt de luchtkwaliteit binnen het plangebied bepaald door enkele lokale bronnen, maar vooral door de achtergrondconcentratie. In het plangebied zijn momenteel geen relevante emissiebronnen aanwezig. De autonome ontwikkeling zal er toe leiden dat de luchtkwaliteit verbetert. Ondanks een toename van de hoeveelheid verkeer dalen de achtergrondconcentraties.

Effecten

In het kader van het MER en het PIP voor de Greenportlane zijn berekeningen uitgevoerd naar het effect van de ontwikkelingen op de luchtkwaliteit. Bij dat onderzoek lag de nadruk op de effecten door wegverkeer. Bij de berekeningen is rekening gehouden met de gehele gebiedsontwikkeling Klavertje 4, inclusief Trade Port Noord.

Voor Trade Port Noord laten de in het MER Greenportlane berekende effecten een worst case situatie zien. Uit de berekeningen blijkt dat de grenswaarden voor de luchtkwaliteit door de emissies van wegverkeer niet worden overschreden.

Om inzicht te krijgen in de effecten van de realisatie van het bedrijventerrein Trade Port Noord op de luchtkwaliteit, wordt in het kader van de besluit-m.e.r., die wordt doorlopen ten behoeve van het bestemmingsplan voor Trade Port Noord, kwantitatief onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Dit houdt in dat er berekeningen zullen worden uitgevoerd om de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit te bepalen. Daarnaast zullen berekeningen worden uitgevoerd om inzicht te kunnen geven in de depositie van stikstof en ammoniak op de Natura-2000 gebieden.

4.2.4 Geluidhinder

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Voor het onderzoeksaspect geluid zijn twee aspecten van belang, namelijk de geluidbronnen als gevolg van de ontwikkeling van Trade Port Noord en de geluidgevoelige objecten.

Geluid- en trillinggevoelige bestemmingen in het studiegebied zijn met name aanwezig langs de Grubbenvorsterweg en Sevenumseweg, ten noorden van het plangebied van Trade Port Noord. Het gaat om niet-aaneengesloten lintbebouwing. Het aantal gevoelige bestemmingen neemt autonoom naar verwachting niet toe.

Qua geluidbronnen kan een onderscheid worden gemaakt tussen wegverkeerslawaaï, spoorwegverkeerslawaaï en industrielawaaï. Qua wegverkeer kan gesteld worden dat de hoeveelheid verkeer binnen het plangebied in de huidige situatie gering is. De geluidbelasting door wegverkeer is derhalve ook gering. Er moet rekening worden met een autonome groei van de hoeveelheid verkeer. De aanleg van de Greenportlane zal leiden tot een nieuwe route voor wegverkeer. Het verkeer op de Greenportlane (dat het gevolg is van de gebiedsontwikkeling, waaronder Trade Port Noord) is in het plangebied een nieuwe bron van wegverkeerslawaaï.

Voor wat betreft industrielawaaï geldt dat er in de huidige situatie in het plangebied nagenoeg geen geluidbronnen (industrielawaaï) aanwezig zijn, alleen de reeds in gang gezette ontwikkelingen op basis van het niet vernietigde deel van het bestemmingsplan Trade Port Noord kunnen worden aangemerkt als bronnen van indu-

strielawaai. Als Trade Port Noord niet wordt ontwikkeld zullen er in het plangebied geen nieuwe bronnen van industrielawaai komen.

In het kader van het Plan-MER zijn geen berekeningen gemaakt voor spoorweglawaa. Enerzijds omdat de ontwikkeling van TradePort Noord geen effect heeft op het aantal en de aard van de treinen op het relevante deel van de spoorlijn (de bronsterkte van spoorweglawaa zal dus niet veranderen) en anderzijds omdat nabij de spoorlijn in het studiegebied geen gevoelige bestemmingen aanwezig zijn.

Effecten

De ontwikkeling van Trade Port Noord heeft als gevolg dat een aantal geluidbronnen in het plangebied zal worden gesitueerd (industrielawaai als gevolg van geluidemissie door bedrijven) en dat de hoeveelheid wegverkeer in het studiegebied zal toenemen (verkeerslawaa). Als autonome geluidbron moet rekening worden gehouden met de spoorlijn. De ontwikkeling van Trade Port Noord heeft geen effect op het aantal treinen over deze lijn en dus ook niet op het spoorlawaa.

Wegverkeerslawaa als gevolg van Trade Port Noord is met name aan de orde langs de hoofdontsluitingsas, de Greenportlane. In het kader van het MER Greenportlane en ten behoeve van het PIP is de geluidbelasting langs de Greenportlane in beeld gebracht voor de gehele ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied, dus inclusief de ontwikkeling van Trade Port Noord. In het kader van het aanleggen van de Greenportlane wordt derhalve reeds rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van Trade Port Noord.

Ook de mitigerende maatregelen en de ontheffing van grenswaarden worden in het kader van de Greenportlane geregeld. Voor andere wegen in het studiegebied is het effect op het wegverkeerslawaa naar verwachting gering.

Voor wat betreft industrielawaai leidt de ontwikkeling van Trade Port Noord tot een toename van de emissie door bedrijven. Hierdoor neemt de geluidbelasting door industrielawaai bij de gevoelige bestemmingen toe, wat voornamelijk geldt voor de geluidbelasting op de woningen aan de Sevenumseweg en Grubbenvorsterweg.

Ten behoeve van dit planMER zijn voorlopige geluidberekeningen voor industrielawaai uitgevoerd. Uit de voorlopige berekeningen blijkt dat, met gedane aannames voor de bronsterkte, een aantal woningen langs de Sevenumse weg, aan de noordrand van Trade Port Noord, een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A) zullen ondervinden. Deze geluidbelasting kan worden gereduceerd door een bedrijfsduurcorrectie toe te passen (geen geluidemissie gedurende (een deel van) de avond- en nachtperiode).

De voorgenomen indeling van Trade Port Noord heeft tot gevolg dat de zwaarste bronnen zo ver als mogelijk van de gevoelige bestemmingen liggen. De voorgenomen ruimtelijke structuur, met (gedeeltelijk) afschermende groene wallen rond de

klavertjes zou moeten bijdragen aan het verminderen van de toename van de geluidbelasting door industrielawaai bij de gevoelige bestemmingen.

Naar verwachting is het door de genoemde maatregelen mogelijk de geluidbelasting door industrielawaai bij de woningen langs de Sevenumse weg terug te dringen tot onder 50 -55 dB(A). In het besluit-MER zal de geluidbelasting in meer detail worden berekend.

Voor wat betreft spoorweglawaaï is de verwachting dat de vulling van het plangebied met bedrijfsgebouwen en de groene omwallingen rond de 'klavertjes' voor de gevoelige bestemmingen langs de Grubbenvorsterweg zal leiden tot een afscherming van het spoorweglawaaï. Dit (naar verwachting positieve effect) is niet gekwantificeerd.

Doordat het (zware) vrachtverkeer niet wordt afgewikkeld over de wegen bij de gevoelige bestemmingen is er nagenoeg geen effect op de hinder door trillingen.

In het kader van de besluit-m.e.r. die wordt doorlopen ten behoeve van het bestemmingsplan voor Trade Port Noord, zal een nader akoestisch onderzoek worden uitgevoerd, waarin industrielawaai, spoorweglawaaï en wegverkeerslawaaï (kwantitatief) beschouwd zullen worden.

4.2.5 Milieuzonering

De (indicatieve) lijst "Bedrijven en Milieuzonering 2007", uitgegeven door de Vereniging van Nederlandse gemeenten, geeft weer wat de richtafstanden zijn voor milieubelastende activiteiten. In deze publicatie worden de richtafstanden gegeven voor de vier ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar.

De richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is.

Milieu effect rapport (MER)

De gemeente Venlo heeft in het kader van de ontwikkeling van Trade Port Noord een milieu effect rapportage uitgevoerd. In de Plan-MER van 27 november 2009 zijn de belangrijkste conclusies puntsgewijs:

Ruimtegebruik

Het overwegend agrarisch gebied (waarvan een deel reeds bestemd is als zijnde bedrijventerrein) zal plaats gaan maken voor een grootschalig bedrijventerrein. Trade Port Noord zorgt voor een forse uitbreiding van de werkfunctie in het gebied. Nieuwe bedrijven zorgen voor nieuwe arbeidsplaatsen in het gebied.

Handhaven van de bestaande wegen biedt aanknopingspunten voor zowel de eigen geleiding van het gebied als de aansluiting met de omgeving. Door de groene invulling tussen de bedrijven van Trade Port Noord stimuleert zal het gebied gebruikt worden als uitloopgebied van omringende stedelijke gebieden en als (recreatief) verbindingsgebied naar aangrenzende groene en recreatiegebieden.

Landschap en cultuurhistorie

Landschap en cultuurhistorie geeft geen wezenlijke belemmering voor de ontwikkeling van Trade Port Noord. De landschappelijke waardevolle vitale linten langs de Sevenumse- en Grubbenvorsterweg blijven intact. Algemeen geldt wel dat landschappelijk de voorkeur bestaat om de bestaande wegenstructuur zoveel mogelijk te handhaven om een nieuwe functie toe te kennen als recreatief raamwerk dat de verschillende delen in de omgeving met elkaar verbindt.

Bodem

In de bestaande situatie van het plangebied Trade Port Noord zijn verscheidene locaties die als verdacht beschouwd worden met betrekking tot de aanwezigheid van bodemverontreiniging.

Als gevolg van de ontwikkeling van Trade Port Noord worden geen grote veranderingen verwacht voor de bodemkwaliteit. De ontwikkeling van Trade Port zal grondverzet met zich meebrengen.

Water

Als gevolg van de ontwikkeling van Trade Port Noord zullen de grondwaterstanden toenemen. Een toenemende grondwaterstand is positief voor de watervoerendheid van de Mierbeek. De hogere grondwaterstanden zorgen voor een verhoging van de basisafvoer. De Mierbeek zal daardoor gedurende een langere periode watervoerend zijn.

Natuur

Ten aanzien van beschermde diersoorten worden er vaste verblijfplaatsen van de volgende soorten vernietigd: de Kerkuil, de Steenuil de Gewone Dwergvleermuis. Daarnaast wordt een bestaande vleermuisroute langs de Heierhoeve doorsneden.

Beschermde gebieden worden door de ontwikkeling niet aangetast. Wanneer er beschermde flora wordt aangetroffen bij uitvoer van werkzaamheden dienen deze worden uitgegraven en verplaats naar een alternatieve geschikte plaats, die niet wordt aangetast.

Archeologie

Op basis van de Maatregelenkaart voor het plangebied Trade Port Noord blijkt dat het grootste deel van het plangebied is vrijgegeven voor wat betreft archeologie: dit betekent dat voor dit gebied geen restricties bestaan voor de voorgenomen ontwik-

kelingen. Eén gebied de aandacht te krijgen. Dit gebied is behoudenswaardig, maar nog niet in eigendom van de gemeente Venlo.

Externe veiligheid

Op basis van een door Oranjewoud uitgevoerde quickscan externe veiligheid⁸, zijn voor het plangebied Trade Port Noord de volgende risicobronnen relevant: de Rijkswegen A67 en A73, de Venrayseweg, de Greenportlane, het spoortracé Eindhoven - Venlo en twee K1-leidingen.

Duurzaamheid

Het ontwikkelen van Trade Port Noord betekent niet alleen het realiseren van bedrijven. Het ruimtelijk ontwerp geeft de basis om te werken aan duurzaamheid. Binnen de klavertjes is ruimte om invulling te geven aan de verschillende duurzaamheidsaspecten zoals water, energie, cradle to cradle.

Door de groene invulling van het bedrijventerrein zal de ruimtelijke kwaliteit bevorderen en zal er op tal van gebieden voordelen behaald kunnen worden, zoals het infiltreren van hemelwater.

4.2.6 Externe veiligheid

Voor het plangebied is zoals reeds aangegeven door Oranjewoud een quickscan externe veiligheid uitgevoerd. In het document wordt het onderstaande geconcludeerd:

Voor het plangebied 'bedrijventerrein Trade Port Noord te Venlo' zijn er de volgende relevante risicobronnen: de Rijkswegen A67 en A73, de Venrayseweg, de Greenportlane, het spoortracé Eindhoven - Venlo, de RRP-leidingen, Vitesse en de Barge terminal.

Voor Vitesse en de Barge terminal is gebleken dat deze bedrijven van invloed zijn op het plangebied en dus bij de verdere invulling van het gebied moeten worden betrokken en in de ruimtelijke procedure voor het bestemmingsplan.

Wegen

Het plangebied ligt binnen de invloedsgebieden van de rijkswegen A67 en A73 en de Venrayseweg. Echter deze liggen op een zodanige afstand van TPN dat wederzijds geen beperkingen worden opgelegd. Deze bronnen zijn wel relevant voor het bestemmingsplan waarbij volstaan kan worden met een kwalitatieve beschouwing van de risico's. Aan weerszijden van de Greenportlane ligt het plangebied Trade Port Noord. Het invloedsgebied van deze weg reikt over het plangebied. Door de ontwikkeling van het TPN vindt een verhoging van het groepsrisico plaats. Door het uitsluiten van functies met een hoge personendichtheid kan de toename van het groepsrisico beperkt worden. Daarnaast stelt de GPL binnen de zone van 200 meter beperkingen aan de bebouwingsmogelijkheden voor TPN. Voor het bestemmings-

⁸ Oranjewoud, *Quickscan externe veiligheid*, september 2009

plan moet een kwalitatieve risicoanalyse (QRA) en een verantwoordingsplicht opgesteld worden.

Spoorlijn

De spoorlijn Eindhoven - Venlo doorkruist het plangebied, waardoor het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het plangebied reikt. Door de ontwikkeling van het TPN vindt een verhoging van het groepsrisico plaats. Door het uitsluiten van functies met een hoge personendichtheid kan de toename van het groepsrisico beperkt worden. Daarnaast stelt de GPL binnen de zone van 200 meter beperkingen aan de bebouwingsmogelijkheden voor TPN.

Buisleidingen

Gezien de ligging van de beide leidingen door het plangebied zijn deze van invloed op het plangebied. Vervolgonderzoek is dus noodzakelijk waarbij bij de ontwikkelingen van het TPN bovengenoemde afstanden gerespecteerd moeten worden. Voor het bestemmingsplan moet een QRA en een verantwoordingsplicht opgesteld worden.

QRA

De QRA, 'quantitative risk assesment' (kwantitatieve risicoanalyse), is een hulpmiddel om de risico's van het gebruiken, vervoeren en opslaan van gevaarlijke stoffen en voor de luchtvaart inzichtelijk te maken. Voor het bepalen van de risico's voor de *externe veiligheid* worden in een QRA zowel de kansen op als de effecten van incidenten met gevaarlijke stoffen in rekening gebracht. De resultaten van een QRA zijn afstanden tot *plaatsgebonden risicocontouren* (PR) en de hoogte van het *groepsrisico* (GR). Hiermee kunnen bevoegd gezagen en hulpdiensten beslissingen nemen over de aanvaardbaarheid van de risico's in relatie tot ontwikkelingen bij een bedrijf of in de omgeving van een bedrijf of transportroute (bijvoorbeeld als het gaat om uitbreiding een bedrijf of de bouw van nieuwe woningen).

In het kader van het bestemmingsplan is volgend op de quickscan door Oranjewoud een kwantitatieve risico-analyse⁹ uitgevoerd en is tevens een aanzet gegeven voor de verantwoording van het groepsrisico. Er kan op basis van het uitgevoerde onderzoek geconcludeerd worden dat het groepsrisico als gevolg van de ontwikkeling voor zowel de Greenportlane als het spoortracé Eindhoven – Venlo, onder de oriëntatiewaarde blijft. Wel neemt als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen het groepsrisico voor zowel de Greenportlane als het spoortracé toe. Conform de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' is de wettelijk verplichte invulling van de verantwoordingsplicht noodzakelijk. Hieraan zal in het kader van het bestemmingsplan invulling worden gegeven.

⁹ Oranjewoud, *Bestemmingsplan Trade Port Noord, QRA's bestemmingsplan, projectnr. 203107, revisie 01*, november 2009.

4.2.7 Flora en fauna

Natuurcompensatieplan

Voor het plangebied is een Natuurcompensatieplan¹⁰ opgesteld, waaruit het volgende wordt geconcludeerd.:

- Er worden twee vaste verblijfplaatsen van een Kerkuil en een Steenuil verwijderd. Daarom worden naast de mitigerende maatregelen ook compenserende maatregelen voorgesteld. Deze zijn in het voorgaande hoofdstuk opgenoemd.
- Er wordt één vaste verblijfplaats van de Gewone Dwergvleermuis vernietigd. Daarom worden naast de mitigerende maatregelen ook compenserende maatregelen voorgesteld. Deze zijn in het voorgaande hoofdstuk opgenoemd.
- Wanneer de bestaande vleermuisroute langs de Heierhoeve wordt doorsneden, dienen ook hiervoor mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen.
- Beschermde gebieden worden door de ontwikkeling niet aangetast, waardoor er geen mitigerende of compenserende maatregelen getroffen hoeven te worden.
- Wanneer beschermde flora wordt aangetroffen bij uitvoer van werkzaamheden dient deze te worden uitgegraven en verplaatst naar een alternatieve geschikte plaats, die niet wordt aangetast.
- Voor compensatie van vaste verblijfplaatsen van Steenuil en Kerkuil moet totaal $2 * 493 \text{ m}^2$ worden gecompenseerd. Hierbij dient er $2 * 49,3 \text{ m}^2$ kleine landschapselementen te worden aangelegd binnen een agrarisch gebied met een omvang van $246,5 \text{ m}^2$.
- Voor compensatie van de vaste verblijfplaats van vleermuizen moet in totaal 493 m^2 worden gecompenseerd.
- Bij uitvoering van de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met het tijdstip van uitvoeren, zodat er geen verstoring optreedt tijdens deze kwetsbare periode.

Daarnaast dien erop gewezen te worden dat éénieder gehouden is aan de algemene zorgplicht (art. 2 Flora- en faunawet). Dat houdt in dat niet willens en wetens schade toe mag worden gebracht aan beschermde natuurwaarden.

Passende beoordeling

Aan de Plan Mer is in verband met de nabijgelegen Natura 2000-gebieden nog een 'Passende Beoordeling'¹¹ toegevoegd op grond van artikel 19f van de Natuurbeschermingswet. In de rapportage wordt informatie verschaft waarmee het bevoegd bezag voor de Structuurvisie kan beoordelen of de uiteindelijke Passende Beoordeling op basis van de Natuurbeschermingswet zal kunnen leiden tot het verkrijgen van een Natuurbeschermingswetvergunning voor het project Trade Port

¹⁰ Oranjewoud, *Bedrijventerrein Trade Port Noord in Venlo, Natuurcompensatieplan*, 16 november 2009.

¹¹ Oranjewoud, *Passende Beoordeling Bedrijventerrein Trade Port Noord, Venlo; Toetsing op het niveau van plan MER projectnr. 197197*, 2010.

Noord Venlo en met welke voorwaarden daarbij rekening gehouden moet worden. Hiermee kan bij de verdere concretisering van de plannen in het bestemmingsplan voor Trade Port Noord rekening worden gehouden.

Uit de passende beoordeling blijkt dat op voorhand duidelijk is dat de kritische depositiewaarden van voor stikstof gevoelige habitattypen in enkele nabijgelegen Natura 2000-gebieden (Deurnsche & Mariapeel, Maasduinen) worden overschreden, met name als gevolg van het verkeer in de omgeving. De ontwikkeling van Trade Port Noord leidt tot een beperkte toename van de stikstof depositie in de omliggende Natura 2000 gebieden. Dit komt door de extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

Omdat in deze 'gestresste' situatie iedere overschrijding van stikstofdepositie teveel is, zijn ook als gevolg van dergelijke geringe toenames significant negatieve effecten niet uit te sluiten. Omdat daarmee geen zekerheid is te geven dat de natuurlijke kenmerken van Deurnsche Peel & Mariapeel en Maasduinen niet worden aangetast, wordt in de Passende Beoordeling geconcludeerd dat er een vervolgtraject (ADC-criteria) moet worden doorlopen. Het projecteffect van Trade Port Noord zal moeten worden gemitigeerd / gecompenseerd. Geadviseerd wordt om in samenspraak met beheerders en het bevoegd gezag voorstellen voor dergelijke maatregelen verder uit te werken. In het kader van een vergunningentraject voor uitvoering van het project en/of de vaststelling van het bestemmingsplan zal ook de financiering van deze mitigerende maatregelen moeten worden geregeld.

Bij de verder planvorming zullen daarom de randvoorwaarden vanuit de Natuurbeschermingswet voor de vestiging van bedrijven nader verkend worden in verband met het verkrijgen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet (provincies Limburg en Noord-Brabant). Het één en ander zal nader worden uitgewerkt in het kader van het bestemmingsplan, waarbij de financiële dekking hiervoor zal worden meegenomen in het exploitatieplan.

4.2.8 Archeologie en cultuurhistorie

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De nieuwe wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

De uitgangspunten van de nieuwe wet zijn:

- Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers tot ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstorende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren. De invoering hiervan wordt geregeld via bestemmingsplannen en vrijstellingen, de mer-plichtige activiteiten en ontgrondingen.
- Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemverstorende activiteit.

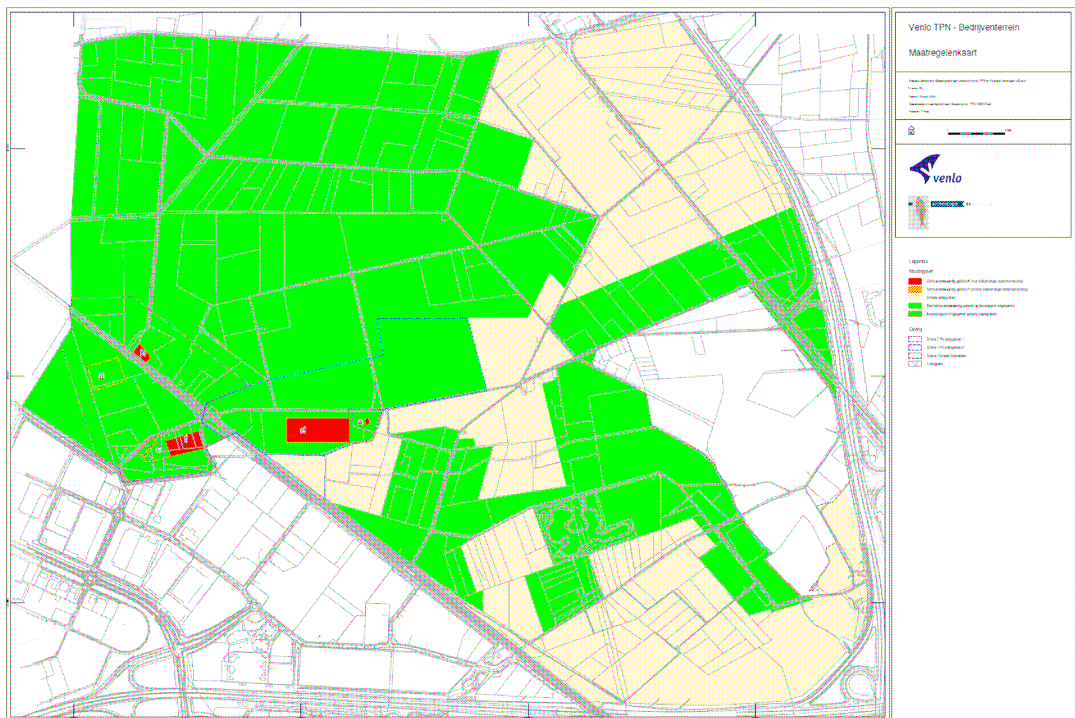
In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is. Als gevolg van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg en vooruitlopend op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening toetst de provincie Limburg niet langer archeologische rapporten en programma's van eisen. De provincie beperkt zich tot zaken die van provinciaal belang zijn (waaronder de aanwijzing van archeologische attentiegebieden).

Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart. Indien dit beleid nog niet voorhanden is, kan teruggevallen worden op de provinciale richtlijnen zoals verwoord in het POL2006 en de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling.

Voor Trade Port Noord is door Oranjewoud een Archeologische Quicksan uitgevoerd¹². Uit dit onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

Op basis van de meest recente Maatregelenkaart voor het plangebied Trade Port Noord binnen de gemeente Venlo blijkt dat het grootste deel van het plangebied is vrijgegeven voor wat betreft archeologie: dit betekent dat voor dit gebied geen restricties bestaan voor de voorgenomen ontwikkelingen.

¹² Oranjewoud: Archeologische Quicksan Oranjewoud, Plangebied Trade Port Noord, gem. Venlo (Limburg) 28-10-2009



Afbeelding 25. Maatregelenkaart Trade Port Noord

Voor gebieden B, F en D geldt echter dat dit behoudenswaardige gebieden zijn; in principe geldt dat deze zones ongemoeid moeten blijven. Er gelden hier dus wel degelijk restricties ten aanzien van archeologie.

De gebieden F en D worden momenteel onderzocht. De resultaten zijn nog niet bekend, maar aangenomen kan worden dat deze gebieden óf worden vrijgegeven óf bewaard dienen te worden. Vooralsnog wordt aanbevolen deze zones een (voorlopige) dubbelbestemming te geven ten aanzien van archeologie.

Voor gebied B geldt dat in eerste instantie getracht zou moeten worden om de voorgenomen plannen aan te passen, zodat dit terrein in situ bewaard kan blijven. Indien dit niet mogelijk of gewenst is, zal voor aanvang van de voorgenomen ontwikkelingen ook hier archeologische onderzoek dienen plaats te vinden in de vorm van een Inventariserend Veldonderzoek door middel van proefsleuven (IVO-P) dan wel een definitieve opgraving (DO). Dit terrein is momenteel echter niet in eigendom van de gemeente.

4.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inpraak en overleg

Indien de procedure van totstandkoming van een plan niet voorziet in een openbare kennisgeving van een vastgesteld plan, wordt van dat plan kennisgegeven op de wijze, voorzien in artikel 3:42 van de Algemene wet bestuursrecht.

Indien het milieu-effectrapport niet is opgenomen in het plan wordt van dat rapport kennisgegeven tegelijk met het plan.

5. UITVOERINGSPARAGRAAF

5.1 Algemeen

Het realiseren van de in dit document verwoorde visie kost tijd en geld. De gemeente doet dat ook niet alleen, maar samen met andere overheden en private partijen. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat structuurvisies dienen in te gaan op de wijze waarop de gemeente(raad) zich voorstelt de voorgenomen ontwikkeling “te doen verwezenlijken”, ook wel de *uitvoeringsparagraaf* genoemd. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens op een aantal aspecten van de uitvoering ingegaan, te weten:

- Programmatische- en faseringsaspecten;
- De rol van de gemeente bij de planrealisatie in het structuurvisiegebied;
- Overige planvorming die in relatie gebracht zou kunnen worden met de structuurvisie
- Financieel-economische uitvoerbaarheid.

5.2 Plansetting en programmatische aspecten

Bedrijventerrein Trade Port Noord is een ontwikkeling die invulling geeft aan de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen. Sinds 2003 is Venlo begonnen met de planvorming voor een logistiek bedrijventerrein Trade Port Noord en is deze uitgekomen in januari 2006, in een vastgesteld bestemmingsplan Trade Port Noord en Park Zaarderheiken.

Onder meer door de veranderende inzichten in de gebiedsontsluiting, de naderende ontwikkeling rond Greenport Venlo Klavertje 4 en de wens om dit grote gebied van ca 5.000 ha te ontsluiten, is het bestemmingsplan deels achterhaald door de tijd. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in november 2007 het besluit tot goedkeuring van het bestemmingsplan door Gedeputeerde Staten van Limburg voor een groot deel vernietigd.

Het Venlose beleidsstreven is onverkort om een groot bedrijfslogistiek bestemmingsplan te realiseren. Zoals aangegeven, is het plan inmiddels onderdeel gaan vormen van een grotere, omliggende gebiedsontwikkeling Greenport Klavertje 4 van ca 5000 ha. In samenwerking met de Provincie Limburg, het Ministerie van LNV en de regiogemeenten Horst aan de Maas, Sevenum, Maasbree en Venlo is gestart met deze gebiedsontwikkeling, die op landelijk niveau als een van de 5 grote Greenport ontwikkelingen geldt. De Greenportontwikkeling, die het structuurvisiegebied geheel omgeeft, behelst het scheppen van banen, het ondersteunen van de kennisontwikkeling en -uitwisseling op het gebied van intensieve landbouw, het doen realiseren van glastuinbouw en het versterken van de ecologische hoofdstruc-

tuur. Daarnaast wordt er invulling gegeven aan de versterking van duurzame ontwikkelingen op basis van het Cradle-to-Cradle beginsel.

Het plangebied TPN zelf is 270 hectare groot en vormt samen met Greenpark en park Zaarderheiken het ontwikkelingsgebied "Venlo Noordwest". Het gebied Greenpark wordt ontwikkeld als bedrijfsterrein voor hoogwaardig kantoor/bedrijvenpark. De gronden op het terrein zullen tijdelijk ruimte bieden aan de Floriade in 2012 en dan vervolgens doorontwikkeld worden tot kantoor en bedrijfs-landschap.

In het kader van Venlo Noord heeft de gemeente als randvoorwaarde gesteld dat de deelontwikkelingen Trade Port Noord en Greenpark niet in elkaar mogen overgaan. Teneinde dit duurzaam te waarborgen is besloten om het tussen gelegen gebied Park Zaarderheiken te bestemmen als natuur en recreatie. Daarbij is tevens de mogelijkheid geschapen om een golfbaan te realiseren om het groene karakter duurzaam te bestendigen. Daarmee wordt het Park Zaarderheiken gezien als een bovenwijkse voorziening en voordatdelijk voor de ontwikkeling van beide locaties.

In het gebied waarbinnen het bestemmingsplan Trade Port Noord nu wordt voorbereid, worden globaal de volgende functies mogelijk gemaakt, met daarbij passende toegedachte bestemmingen, te weten

- Verkeersdoeleinden; de Greenportlane, de hoofdontsluiting van de gebiedsontwikkeling Greenport/ Klavertje 4 en een verbinding tussen de A73 en de A67;
- Bedrijfsterrein; in het gebied wordt de vestiging van logistiek gerelateerde bedrijven en recyclingbedrijven mogelijk gemaakt. In Greenportverband: "het werklandschap".
- Groen, ter aanvulling en inkleding van de voorgaande functies.

In de structuurvisie en in het Masterplan van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4, is voorzien dat op het grondgebied van de naastgelegen gemeente Horst aan de Maas (voorheen Sevenum) de ontwikkeling van het bedrijventerrein zal worden voortgezet. Derhalve ligt het voor de hand dat dit gebied conform de grondexploitatie-regels, een proportionele bijdrage zal doen ter grootte van de toe te rekenen kosten vanuit de opbrengsten van Trade Port Noord.

5.3 Rol van de gemeente bij Trade Port Noord

In de structuurvisie worden verschillende soorten projecten beschreven, waaronder de aanleg van infrastructurele voorzieningen en het bedrijventerrein als onderdeel van het werklandschap van het grotere Greenport Klavertje 4 gebied. De door de samenwerkende regiogemeenten en Provincie opgerichte NV Klavertje 4 zal de gronden in het Greenportgebied gaan exploiteren.

De gemeente Venlo participeert in die gebiedontwikkelings NV. Het is de bedoeling dat Trade Port Noord als Venloos plangebied ruimtelijk juridisch wordt ingepast en onderdeel gaat uitmaken van het Greenport Klavertje 4 gebied. De gemeente heeft in die hoedanigheid ook belang bij een optimale uitvoerbaarheid van die planvorming.

De Gemeente Venlo en de NV Klavertje 4 onderzoeken volgens een vastgelegd protocol op basis van welke uitgangspunten en voorwaarden TPN wordt ingebracht in de Greenport-exploitatie en verkocht aan de NV. Het onderhandelingsproces is nog volop in voorbereiding.

Voorzover en zolang de ontwikkelpositie in het structuurvisiegebied nog niet overgedragen is aan de NV, heeft de gemeente haar eigen publiekrechtelijke taak en domein, zowel op gebied van ruimtelijke ordening, alsook ten aanzien van het strategische grondbeleid en het kostenverhaal.

Uitgangspunt voor deze structuurvisie is dat Trade Port Noord in vervolg op het eerder in 2006 vastgestelde bestemmingsplan voor TPN voortvarend wordt doorontwikkeld door de gemeente.

Ten aanzien van de wijze en vorm van uitvoering van Trade Port Noord hanteert Venlo de kwalitatieve en ruimtelijke uitgangspunten van het in 2009 vastgesteld Masterplan en Ruimtelijk ontwerp Klavertje 4. Het beleid van de gemeente is erop gericht om de uitvoering zo veel mogelijk samen met andere overheden en belanghebbenden te doen.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein zal in eerste instantie door de gemeente worden gerealiseerd. Het kostenverhaal op grond van de Wro is een in die optiek een exclusieve eigen verantwoordelijkheid en taak voor de gemeente.

5.4 Fasering

De structuurvisie voorziet in een realisatie van 10 jaar. De realisatie is afhankelijk van de economische ontwikkelingen, marktomstandigheden en de samenwerking met de in het gebied aanwezige grondeigenaren. Wel is de wens om niet alle gronden ineens uit te geven maar voor een periode van 10 jaar de mogelijkheid hiertoe te hebben. Na de ontwikkeling van Trade Port Noord op Venloos grondgebied zal het gedeelte op het voormalige Sevenumse grondgebied ter hand worden genomen.

5.5 Overige planvorming in relatie tot structuurvisie

Met betrekking tot de hoofdinfrastructuur (Greenportlane) is door de provincie een apart en zelfstandig provinciaal Inpassingsplan op grond van de Wro vastgesteld op 10 juli 2009.

Daarnaast heeft de Provincie in haar provinciale structuurvisie (Aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan) kostenverevening op basis van fondsbijdragen als basis genomen voor financiering van de Greenportlane en de groenontwikkeling in het Greenportgebied.

In de optiek van de Provincie zou de financiering daarvan hoofdzakelijk door anterieure contractvorming gewaarborgd moeten zijn en bestuursafspraken.

Nadere afspraken met de samenwerkende overheden waaronder de gemeente Venlo, met name in relatie tot de ontwikkeling van Trade Port Noord, over een passende vorm van aanvullend anterieur kostenverhaal, zijn niet met de gemeente gemaakt.

In juridische en inhoudelijke optiek biedt deze situatie bij de totstandkoming van deze structuurvisie onvoldoende aanknopingspunten noch juridische basis, om aanvullend anterieur kostenverhaal in deze gemeentelijke structuurvisie te verankeren. Een bijgestelde structuurvisie alsook nadere afspraken zijn daartoe noodzakelijk. Op basis van de juiste (provinciale) structuurvisie en nadere interbestuurlijke afspraken hanteert de gemeente het uitgangspunt dat aanvullend anterieur kostenverhaal in beginsel toepasbaar is.

5.6 Kostenverhaal; bovenwijkse voorzieningen

Als een bestemmingsplan, projectbesluit of wijzigingsplan de bouw, uitbreiding of verbouw van woningen, kassen of andere hoofdgebouwen¹³ mogelijk maakt, dan kan dit ertoe leiden dat de gemeente kosten moet maken. Te denken valt bijvoorbeeld aan het opstellen van het ruimtelijk plan, de aanleg van voorzieningen en andere kosten als genoemd op de zogenaamde kostensoortenlijst¹⁴.

De gemeente mag deze kosten verhalen als voldaan wordt aan drie criteria:

Profijt: de locatie moet nut ondervinden van de te treffen werken, maatregelen of voorzieningen. *Toerekenbaarheid:* er moet een causaal verband zijn tussen de gebiedsontwikkeling en de kosten. De werken, maatregelen en voorzieningen zouden niet aan de orde zijn zonder dat plan of de kosten worden mede gemaakte ten behoeve van dat plan.

¹³ Voor de specifieke vereisten wordt verwezen naar artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

¹⁴ Artikel 6.2.5 Bro

Proportionaliteit: indien meerdere gebieden baat hebben bij een werk, maatregel of voorziening moeten deze naar evenredigheid (neergelegd in expliciet gemaakte verdeelmaatstaven) worden verdeeld.

Deze kosten kunnen gemaakt worden ten behoeve van één plangebied of ten behoeve van meerdere plangebieden. In dit laatste geval spreken we van *bovenwijkse voorzieningen*.

Een aantal voorzieningen die relevant onderdeel uitmaken van de planontwikkeling in het structuurvisiegebied voor Trade Port Noord en die zijn te kwalificeren als bovenwijkse voorzieningen voor bouwplannen zowel gelegen in het gebied van de structuurvisie als daarbuiten, zijn:

- Aanleg snelfietsweg.
- Aanleg Park Zaarderheiken
- hoofdtransportriool

De verdeling van de kosten van deze bovenwijkse voorzieningen over de binnen het grondgebied van de gemeente voorgenomen bouwplanontwikkelingen ("rode" ontwikkelingen) wordt nader vastgelegd in een binnenkort vast te stellen "Nota bovenwijkse kosten".

De gemeente wenst de kosten van deze voorzieningen te verhalen tot het niveau van de door haar betaalde bijdrage als bedoeld in paragraaf 5.7.

5.7 Financieel-economische uitvoerbaarheid

De financiering van de in het plangebied gelegen Greenportlane is gegarandeerd door de provincie Limburg en is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4. De totale investering voor de geprojecteerde Greenportlane bedraagt afgerond € 100 miljoen.

De investeringen in het gebied van de structuurvisie (exclusief de Greenportlane) bedragen ca. € 170 miljoen. Deze kosten kunnen worden goedge maakt door de opbrengst van ca. 170 hectare bedrijventerrein in de vorm van gronduitgifte of als exploitatiebijdrage ingevolge het op te stellen exploitatieplan.

De gemeente zal de door haar gemaakte en toerekenbare kosten verhalen door gronduitgifte, en door het afsluiten van anterieure en zonodig posterieure contracten met particuliere eigenaren en uiteindelijk via het exploitatieplan. Op grond van afdeling 6.4 Grondexploitatie van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, die 1 juli 2008 in werking is getreden, heeft de gemeente mogelijkheden het verhalen van deze kosten af te dwingen.

Voor zover van de gemeente in groter verband van Greenport Klavertje 4 bij de toekomstige realisering van de bestemmingen in het structuurvisiegebied toepassing van aanvullend anterieur kostenverhaal wordt verlangd, zal de gemeente daar op

basis van nadere afspraken met de Provincie uitvoering aan geven. Voorwaarde voor die afspraken is een solide onderbouwde Provinciale Structuurvisie of structuurvisie-documenten.

