

Bestemmingsplan “Kaldenkerkerweg woonwagenlocatie”

Gemeente Venlo

Vastgesteld



Bestemmingsplan “Kaldenkerkerweg woonwagenlocatie”

Gemeente Venlo

Vastgesteld

Rapportnummer:	211x09054
Identificatienummer:	NL.IMRO.0983.BP201705KKWOONWGN-VA01
Datum:	6 november 2018
Contactpersoon opdrachtgever:	Gemeente Venlo
Projectteam BRO:	Dhr. drs. F. Janssen, mevr. M. Heffels, MSc en mevr. S. Driessen, MSc
Voorontwerp:	12 oktober 2018
Ontwerp:	15 oktober 2018
Vaststelling:	29 mei 2019
Trefwoorden:	Bestemmingsplan, Woonwagenlocatie, Kaldenkerkerweg, Venlo
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 14
Beknopte inhoud	Bestemmingsplan ten behoeve van de herinrichting van het woonwagenterrein aan de Kaldenkerkerweg te Venlo.

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

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Plangebied	3
1.3 Doel	4
1.4 Geldende plannen	4
1.5 Leeswijzer	5
2. BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING	6
2.1 Historische ontwikkeling omliggend gebied	6
2.2 Gebiedsbeschrijving	7
2.3 Planbeschrijving	8
3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid	11
3.3 Regionaal beleid	14
3.4 Gemeentelijk beleid	14
4. RANDVOORWAARDEN / ONDERZOEK	19
4.1 Milieu	19
4.1.1 Bodem	19
4.1.2 Geluid	21
4.1.3 Luchtkwaliteit	22
4.1.4 Externe veiligheid	24
4.1.5 Milieuzonering	28
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	30
4.3 Leidingen en infrastructuur	32
4.4 Ecologie	32
4.5 Waterparagraaf	35
4.6 Verkeerskundige aspecten	37
4.7 Explosieven	37
5. JURIDISCHE ASPECTEN	39
5.1 Inleiding	39
5.2 Inleidende regels	39

5.3 Bestemmingsregels	40
5.4 Algemene regels	41
5.5 Overgangs- en slotregels	42
6. UITVOERBAARHEID	43
7. INSPRAAK EN OVERLEG	44
7.1 Inspraak	44
7.2 Overleg en procedure	44
SEPARATE BIJLAGEN	
<ul style="list-style-type: none"> • K+ Adviesgroep, <i>Akoestisch onderzoek nieuwe standplaatsen woonwagenlocatie Kaldenkerkerweg te Venlo</i>, rapportnummer M18 359.401.1, 10 oktober 2018 • Veiligheidsregio Limburg-Noord, <i>Advies woonwagenlocatie Kaldenkerkerweg Venlo</i>, kenmerk Z026119/UIT036109, 4 september 2018 • K+ Adviesgroep, <i>Akoestische quickscan inpasbaarheid uitbreiding woonwagenlocatie Kaldenkerkerweg Venlo</i>, projectnummer M17 198.801, 4 juni 2017 • Aeres Milieu, <i>Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek d.m.v. boringen Kaldenkerkerweg 184 te Venlo</i>, projectnummer AM17150, 29 juni 2018 • Faunaconsult, <i>Flora- en fauna-inspectie woonwagenkamp Kaldenkerkerweg te Venlo</i>, 26 april 2017 • Faunaconsult, <i>Vleermuizenonderzoek woonwagenkamp Kaldenkerkerweg Venlo</i>, 28 september 2017 • Gemeente Venlo, <i>Illustratie woonwagenstandplaats, oppervlakte 260 m²</i> 	

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

In het kader van de voorgenomen revitalisering van de woonwagenlocatie aan de Kaldenkerkerweg is een actualisatie van de geldende planologische regeling noodzakelijk. Hiertoe is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Plangebied

Het plangebied bestaat uit het huidige woonwagenterrein aan de Kaldenkerkerweg met enkele aangrenzende gronden. Op de luchtfoto is de begrenzing van het betreffende gebied weergegeven.

Aan de noordwestzijde van het plangebied ligt het voetbalstadion van VVV, de Koel. Aan de oostzijde wordt het terrein begrenst door de Kaldenkerkerweg, die als een verbindingsweg naar Duitsland geldt. Aan de zuidwestzijde is het bosgebied Jammerdal gelegen.



Luchtfoto plangebied (rood omlijnd)

1.3 Doel

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel de locatie te voorzien van een actueel juridisch-planologisch regime. De planregels dienen daarbij goed hanteerbaar, inzichtelijk en toegankelijk te zijn. Aan dit doel heeft de door het college van burgemeester en wethouders geaccordeerde “Notitie woonwagens en standplaatsen Gemeente Venlo 2015”, ten grondslag gelegen.

Het nieuwe bestemmingsplan dient te voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

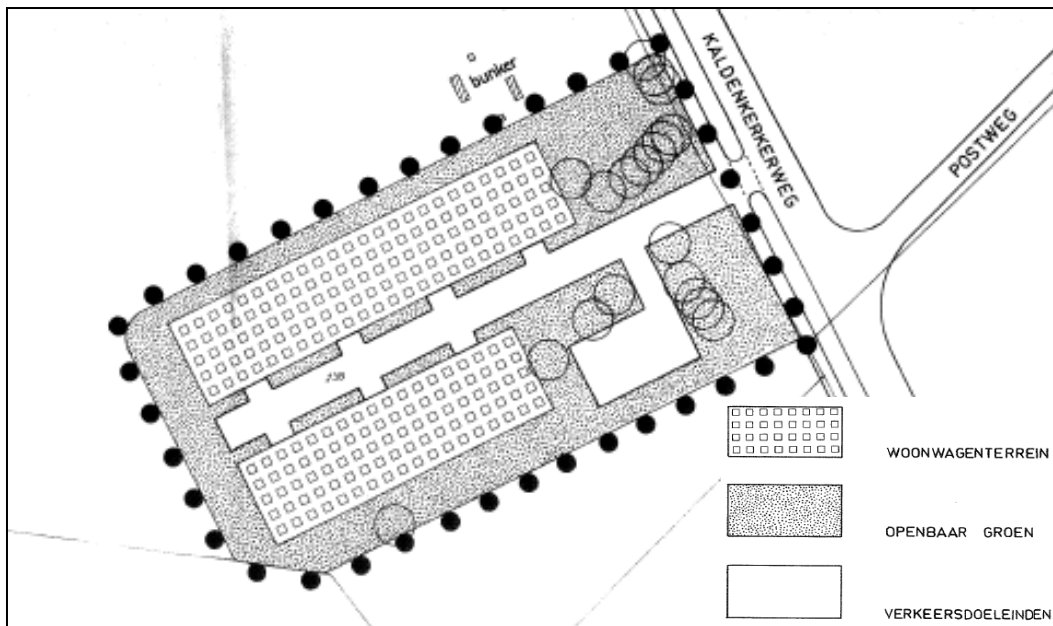
- Het plan is uniform in de opzet, methodiek en aanpak waarbij de regels, toelichting en verbeelding zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan wordt daarom opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP);
- Het plan is leesbaar, duidelijk en toetsbaar;
- Vigerende rechten op basis van de geldende bestemmingsplannen dienen waar mogelijk gerespecteerd te worden;
- Tevens dient het plan flexibel te zijn om in te kunnen spelen op de voorzienbare ontwikkelingen.

1.4 Geldende plannen

Binnen het plangebied vigeert hoofdzakelijk het sterk verouderde bestemmingsplan “Uitbreidingsplan in hoofdlijnen” (32^e herziening). Daarnaast was op een deel van het woonwagenterrein voorheen het “Uitbreidingsplan in hoofdzaken” van toepassing. Dit plan is van rechtswege komen te vervallen. Op dit moment geldt voor dit kleine gedeelte dus uitsluitend de bouwverordening.

32^e herziening van het “Uitbreidingsplan in hoofdlijnen”

Binnen het “Uitbreidingsplan in hoofdlijnen” zijn de gronden bestemd als “Woonwagenterrein”, “Openbaar Groen” en “Verkeersdoeleinden”.



Verbeelding "32e herziening van het Uitbreidingsplan in Hoofdlijnen"

De op de bestemmingskaart voor "Woonwagenterrein" aangewezen gronden zijn bestemd voor woon-doeleinden met de daarbij behorende gebouwen, andere bouwwerken, tuinen en parkeerplaatsen. De als "Openbaar groen" aangegeven gronden zijn bestemd voor plantsoen, berm en andere openbare groenvoorzieningen met de daarbij behorende andere bouwwerken en daarbij behorende paden, wegen en parkeerplaatsen. Binnen de bestemming "Verkeersdoeleinden" zijn de gronden bestemd voor het bewegend en stilstaand verkeer met de daarbij behorende verkeerstechnische gebouwen, andere bouwwerken, voor zover die voor een verkeerstechnische verantwoorde uitrusting van wegen nodig zijn, taluds, grondwallen, bermen en openbare groenstroken.

Afweging

Enerzijds is het bestemmingsplan verouderd en sluit het niet aan bij de regels van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Anderzijds worden de woonwagens door de herinrichting van de woonwagenlocatie deels in de bestemmingen "Openbaar Groen" geplaatst hetgeen strijdig is met het vigerend beleid.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie en de planbeschrijving toegelicht. Het rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleidskader komt in hoofdstuk 3 aan bod, gevolgd door een beschrijving van de onderzoeksaspecten in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is de juridische toelichting op het plan opgenomen. De uitvoerbaarheid van het plan wordt in hoofdstuk 6 behandeld. In hoofdstuk 7 wordt ten slotte ingegaan op de inspraak, het vooroverleg en de te voeren procedure.

2. BESTAANDE SITUATIE EN PLANBESCHRIJVING

De woonwagenlocatie is gelegen aan de zuidoostkant van Venlo in het gebied de Keulse Barrière. De ligging van dit terrein, aan de Kaldenkerkerweg ter hoogte van de Postweg, wijzigt niet. De locatie wordt verruimd en heringericht.

2.1 Historische ontwikkeling omliggend gebied

De omgeving van het plangebied kenmerkte zich vanaf de Middeleeuwen als een grootschalig heidegebied, waarbij de zogenaamde Kleine Heide het verbindende element vormde tussen de Grootte Heide en de Jammerdaalse Heide. De Kleine Heide is gelegen ten noorden van de Kaldenkerkerweg tussen stadion De Koel en stadion De Kraal. Vanaf 1820 wordt de heide voor een deel omgezet in bosgebied en gedeeltelijk in akkergronden. Daarbij kenmerken de daarbij horende nieuwe wegen binnen deze ontginningen, zich door een sterke lineaire structuur. Met het toenemen van de grenshandel in de 19^e eeuw wordt de oost-west transportas, tussen Venlo en het Roergebied, steeds belangrijker. Als gevolg daarvan kenmerkt de “nieuwe” Rijksgrens tussen Nederland en Duitsland zich steeds meer door randverschijnselen als grenskantoren en een rustplaats.

De Keulse Barrière is als perifeer grensgebied nabij Venlo altijd een doorgangsg gebied geweest. Al op de oudste kaarten zijn planmatig aangelegde rechte wegen herkenbaar. De meest opvallende is de Kaldenkerkenweg die Venlo met Keulen en de Leutherweg met Leuth verbindt. Dwars hierop ligt de voormalige postroute van Gelder naar Roermond, welke ter hoogte van de Kleine Heide aanhaakte met de weg door het dal van de Molenbeek langs beide watermolens. Door het uitgesneden erosiedal was de helling minder steil en daardoor beter begaanbaar voor paard en wagen.

Een verbinding van andere dimensie vormt de in 1866 aangelegde spoorwegverbinding tussen Venlo en Keulen. Daar treinverkeer net als paard en wagen ook een lage overwinbare hellinglimiet kent, werd vanaf de steilrand van het hoogterras een forse terreininsnijding gemaakt. Deze spoorweginsnijding doorkruist op schuine wijze het Molenbeekdal, waardoor ter plaatse een sterk geaccidenteerd terrein is ontstaan.

In het gebied ten zuiden van de Kaldenkerkerweg, tussen stadion De Koel en stadion De Kraal, was tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog een quarantainekamp voor deserteurs en vluchtelingen uit de oorlogvoerende landen gevestigd. Vanaf 1927 is het woonwagenterrein op de Kleine Heide aanwezig.

Nieuwe verkeersverbindingen, zoals de midden zestiger jaren van de 20^e eeuw aangelegde A61, versnipperen dit gebied nog meer. Door de vestiging van logistieke bedrijven bij de grensovergang(en) verandert het karakter van het gebied.

2.2 Gebiedsbeschrijving

Woonwagenterrein

De woonwagenlocatie is gelegen aan de rand van het Jammerdal nabij het voetbalstadion de Koel. Op het terrein zijn zeventien standplaatsen voor woonwagens gesitueerd met ruimte voor een tuin en het parkeren van auto's. De ontsluiting vindt plaats aan de Kaldenkerkerweg. Op de navolgende afbeelding is een recente luchtfoto van de bestaande situatie weergegeven. De gemeente Venlo is in de huidige situatie eigenaar van de gronden. De meeste bewoners zijn zelf eigenaar van hun woonwagen, met uitzondering van drie woonwagens, die zijn gelegen op de huisnummers 184 C, D en N. Deze zijn eigendom van de gemeente en worden verhuurd aan bewoners.



Luchtfoto bestaande situatie woonwagenterrein (zomer 2017, bron: Google Maps)

Archeologie, monumenten en cultuurhistorisch landschap

Archeologie

Voor wat betreft archeologische waarden zijn in de omgeving van het plangebied geen vondstmeldingen bekend. Als gevolg van de kleiwinning in de 19^e en begin 20^e eeuw is een groot deel van het gebied verstoord, waardoor de verwachtingswaarde laag is of gebieden zelfs vrijgegeven kunnen worden. Als gevolg van de kleiwinning, waarbij dus belangrijke delen van het gebied overhoop gehaald werden, is wel een aantal belangrijke vondsten gedaan. Het betreft o.a. een Romeins grafveld en ovens. De ligging op het hoogterras, in combinatie met de bodemopbouw, resulteert voor veel archeologische

perioden in een relatief lage archeologische verwachting. In veel archeologische perioden zal het gebied extensief gebruikt zijn. Alleen de steilrandzone is voor jager-verzamelaars aantrekkelijk maar in deze zone heeft juist ook veel kleiwinning plaatsgevonden.

Cultuurhistorische (landschaps)elementen

Zoals uit de historische ontwikkeling volgt, bestond de omgeving van het plangebied op het hoogterras tot in de 19^e eeuw voornamelijk uit heide. Van de Jammerdaalse- en de Grootte Heide zijn nog delen overgebleven. De Kleine Heide is door ontginning, bebossing en bebouwing momenteel niet meer als heideterrein herkenbaar. De heide werd afgewisseld door eikenhakhout en wegbegeleitend hakhout. Opgaand bos was schaars en voornamelijk op de steile hellingen van het Molenbeekdal en de terrasranden aanwezig. Begin twintigste eeuw verloor het hakhout, na eeuwen in gebruik te zijn geweest, zijn functie. Daardoor konden de takken uitgroeien tot meerstammige bomen. Dit doorgroeit hakhout is in het bos en langs enkele oude wegtracés nog goed herkenbaar en is vanwege de hoge ouderdom en als leesbare elementen uit een andere periode van hoge cultuurhistorische waarde.

Monumenten en beeldbepalende objecten

Voor wat betreft monumentale bebouwing geldt dat in de omgeving het plangebied geen Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig zijn. Ook zijn er in het plangebied geen beeldbepalende panden aanwezig. Net buiten de plangrens zijn deze wel te vinden (Casino en klooster Bethanië).

Tussen de Kaldenkerkerweg en de spoorlijn zijn elementen te vinden die met de Tweede Wereldoorlog verband houden. Het betreft een bunker met loopgravensysteem behorende tot de Maas-Rur-stellung die vanaf het vliegveld 'Fliegerhorst Venlo' in zuidelijke richting langs de rand van het hoogterras liep.

2.3 Planbeschrijving

De gemeente Venlo is voornemens alle woonwagenlocaties in Venlo te vernieuwen. De locaties worden heringericht en brandveilig gemaakt. De aanpassingen moeten er ook voor zorgen dat er een einde komt aan een wildgroei aan illegale bebouwing op de locaties. Ten behoeve hiervan worden op het woonwagenterrein aan de Kaldenkerkerweg te Venlo de plaatsen opgeschoond. Tevens worden vier nieuwe standplaatsen toegevoegd. Op de nieuwe standplaatsen zullen de betreffende bewoners zelf zorgen voor een woonwagen of chalet. De gemeente Venlo is voornemens de standplaatsen (zowel de bestaande als de nieuwe) op termijn te verkopen aan de bewoners dan wel aan een woningcorporatie. Daarnaast wordt een nieuwe weg aangelegd waarlangs parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op de situatieschets op de volgende pagina is weergegeven hoe de herinrichting van de woonwagenlocatie aan de Kaldenkerkerweg wordt vormgegeven.

Vrijwel alle huidige bewoners behouden hun huidige standplaats. De bestaande standplaats met huisnummer 184 C komt te vervallen. Deze bewoner krijgt hier een vervangende standplaats voor terug. De standplaatsen met huisnummer 184 T en V zijn illegaal opgericht, maar worden gedoogd. Deze twee standplaatsen komen bij de herinrichting te vervallen en de bewoners krijgen een vervangende, legale standplaats. De standplaatsen met huisnummer 184 P en R zijn eveneens illegaal opgericht,

maar deze worden in het voorliggende bestemmingsplan gelegaliseerd. Tot slot is enkele op enkele plekken in het plangebied sprake van illegaal gebruik van de gronden, dit gebruik wordt middels de herinrichting niet meer mogelijk gemaakt.

Naast de herinrichting is het nieuwe bestemmingsplan voor het woonwagenterrein hoofdzakelijk een beheersplan. Dit betekent dat in principe de huidige situatie grotendeels wordt geconserveerd. De actualisatie van dit deel van het bestemmingsplan is dan ook met name gericht op het toepassen van een moderne plansystematiek en het huidige beleid.



Situatieschets beoogde ontwikkeling

3. PLANOLOGISCHE HOOFDLIJNEN VAN BELEID

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze Structuurvisie staan de (rijks)plannen voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Voor het plangebied geldt uiteraard dat voldaan dient te worden aan de voorwaarden van zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen. Voor het overige is sprake van een lokale ontwikkeling, waarbij geen nationale belangen uit de SVIR direct in het geding zijn.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen.

De ladder voor duurzame verstedelijking is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient volgens de ladder een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient een motivering te worden gegeven waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Bij de voorliggende herstructurering van de bestaande woonwagenlocatie worden vier extra woonwagenstandplaatsen gecreëerd. Hierbij is sprake van een dermate kleinschalige ontwikkeling dat in lijn met de uitspraak¹ van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 18 december 2013, geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Dit betekent dat artikel 3.1.6, lid 2 Bro niet van toepassing is. Het initiatief hoeft dan ook niet te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het initiatief wel voldoet aan de uitgangspunten van de ladder, omdat binnen bestaand stedelijk gebied invulling wordt gegeven aan de behoefte aan woonwagenstandplaatsen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden en op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Nationaal Natuurnetwerk, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

In het voorliggende geval is hoofdzakelijk sprake van een conserverend bestemmingsplan, waarbij geen van de bovengenoemde belangen in het geding zijn. Het bestemmingsplan is dan ook niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Op 12 december is het Provinciaal Omgevingsplan 2014 (POL2014) vastgesteld als opvolger van het POL2006. In het POL2014 is onderscheid gemaakt in zeven soorten gebieden, elk met eigen herkenbare kernkwaliteiten. Voor de verschillende zones liggen er heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden.

Volgens de kaart 'Zonering Limburg' ligt het plangebied deels in de zone 'Overig bebouwd gebied' en deels binnen de 'Goudgroene natuurzone'. Daarnaast is een kleine strook in het zuidelijk deel van het plangebied binnen de 'Zilvergroene natuurzone' gelegen.

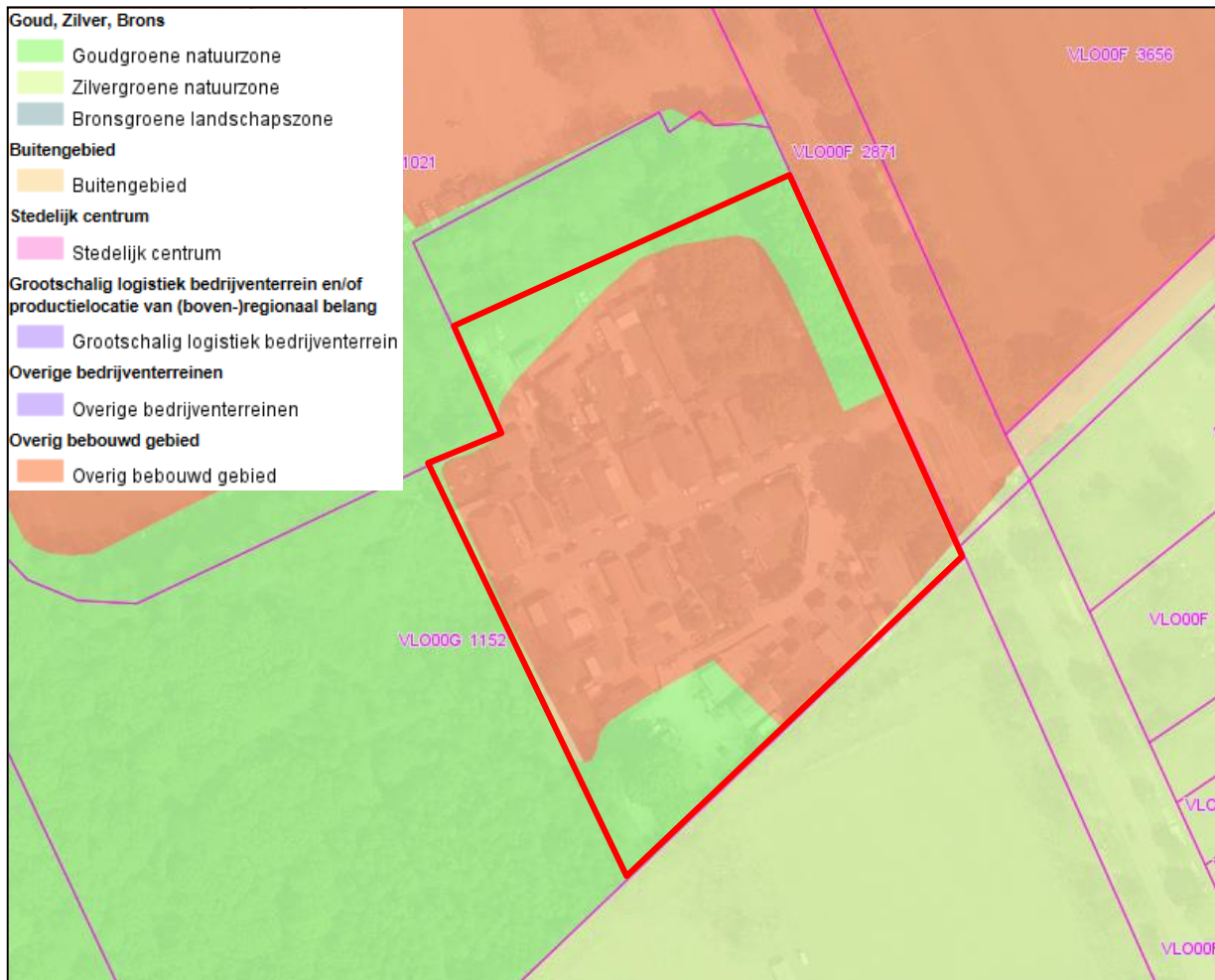
Overige bebouwde gebieden zijn gemengde woon/werkgebieden met voorzieningen met deels een stedelijk karakter en deels een dorps karakter. De accenten hierbinnen liggen vooral op een transformatie van de regionale woningvoorraad, de bereikbaarheid, de balans tussen voorzieningen en detailhandel, stedelijk groen en water en een goede kwaliteit van de leefomgeving.

De goudgroene natuurzone betreft het Limburgse deel van het nationale natuurnetwerk en omvat de belangrijkste bos- en natuurgebieden, waaronder de Natura 2000-gebieden, inclusief de reeds gerealiseerde areaaluitbreidingen natuur én de nog te realiseren areaaluitbreidingen natuur. De buitenbe-

¹ Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 18-12-2013, Zaaknummer 201302867/1/R.

grenzing van de goudgroene natuurzone is vrij nauwkeurig begrensd, maar omvat op bestemmingsplanniveau ook andere functies.

De zilvergroene natuurzone bestaat uit landbouwgebieden waar grote kansen liggen voor de ontwikkeling van natuurwaarden. De accenten liggen in deze zone op de ontwikkeling van grondgebonden landbouw, beheer en ontwikkeling van flora en fauna en recreatief medegebruik.



Uitsnede POL2014-kaart 'Zonering Limburg'

Afweging

De beoogde herinrichting van de woonwagenlocatie vindt voornamelijk plaats binnen het overig bebouwd gebied en is passend op deze locatie, mede aangezien de bestaande woonwagenlocatie hier reeds aanwezig is. Enkele bestaande woonwagenstandplaatsen liggen deels binnen de zilvergroene en goudgroene natuurzone. Omdat dit in de huidige situatie ook reeds het geval is en de standplaatsen hier zijn toegestaan, vormt deze ligging geen belemmering.

Binnen het bestemmingsplan vindt een kleine verschuiving van de bestemmingen 'Wonen' en 'Bos' plaats. Daarbij zal een klein gedeelte 'Wonen' binnen de contour van de goudgroene natuurzone val-

len. Dit deel van het terrein is fysiek geen natuur. Per saldo neemt de oppervlakte met de bestemmingen 'Bos' en 'Groen' toe. De ontwikkeling draagt op de locatie iets bij aan de kwaliteit van de goudgroene natuurzone. Gezien de geringe omvang en invloed van de afwijkingen is een separate procedure voor herbegrenzing niet zinvol. In overeenstemming met de provincie zal bij een volgende POL-herziening de contour aangepast worden.

Omgevingsverordening Limburg 2014

De provincie Limburg heeft op 12 december 2014 ook de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' vastgesteld. Hierin staan de regels die nodig zijn om het omgevingsbeleid van POL2014 juridische binding te geven.

Afweging

Uit de kaarten behorende bij de Omgevingsverordening Limburg 2014 blijkt dat het plangebied ligt binnen de boringsvrije zone Venloschol. Het is in de boringsvrije zone Venloschol verboden om beneden 5 meter boven NAP een boorput of een gesloten bodemenergiesysteem te maken of hebben of de grond te roeren. Daarnaast is het verboden om beneden 5 meter boven NAP werken op of in de bodem uit te voeren of te doen uitvoeren waarbij ingrepen worden verricht of stoffen worden gebruikt die de beschermende werking van slecht doorlatende bodemlagen kunnen aantasten. Aangezien geen grondboringen van een dergelijke diepte voorzien zijn, vormt de ligging in de Venloschol geen belemmering.

Het meest zuidelijke deel van het plangebied ligt daarnaast binnen een extensiveringsgebied voor intensieve veehouderij. Deze ligging is niet bezwaarlijk, omdat het voorliggend plan geen intensieve veehouderij mogelijk maakt.

Voor het overige is het plangebied niet gelegen binnen aandachts- of beschermingsgebieden ten behoeve van natuur en landschap. Gezien het voorgaande past de voorgenomen ontwikkeling binnen de Omgevingsverordening Limburg 2014.

Beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu

Het Limburgs Kwaliteitsmenu is gebaseerd op het idee dat bebouwings-ontwikkelingen in het buitengebied leiden tot verlies van omgevingskwaliteit en dat dit verlies op een kwalitatieve manier wordt gecompenseerd. De doelstelling is dan ook het combineren van ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied met het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in Limburg. Op 12 januari 2010 hebben Ge-deputeerde Staten de beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu vastgesteld. De verantwoordelijkheid en de uitvoering van het Kwaliteitsmenu wordt in handen van de gemeenten gelegd.

Het kwaliteitsmenu is van toepassing op (niet onaanvaardbare) ontwikkelingen buiten de, rond de platelandskernen getrokken, contour die middels een bestemmingsplanwijziging mogelijk worden gemaakt. Het kenmerkende voor de bedoelde ontwikkelingen is dat het functies zijn die met bebouwing gepaard gaan en extra ruimtebeslag leggen op het buitengebied. De gemeente Venlo heeft het LKM 'vertaald' naar het gemeentelijk beleid in de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo. Uit de kaarten bij de Ruimtelijke Structuurvisie blijkt dat het plangebied is gelegen binnen de stedelijke contour, waardoor het LKM niet van toepassing is op de voorliggende ontwikkeling.

3.3 Regionaal beleid

Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg

De Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg, vastgesteld op 20 april 2016, is een visie waarmee de bestuurders van de gemeenten Beesel, Bergen, Gennep, Horst aan de Maas, Mook en Middelaar, Venlo, Venray en Peel en Maas en de provincie Limburg sturing geven aan de regionale woningmarkt. De structuurvisie heeft de status van intergemeentelijke structuurvisie op grond van artikel 2.1, lid 3 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarmee heeft het document een juridische status met een zelfbindend karakter.

Samen met alle woonpartners zijn vijf inhoudelijke pijlers geïdentificeerd die de kern vormen van de visie. De pijlers rusten idealiter op een stevig fundament: krachtige gemeenten en een sterke regio. De inhoudelijke pijlers zijn:

1. een gezonde woningmarkt in balans: nieuwbouw naar behoefte;
2. de juiste woning op de juiste plek en dynamisch voorraadbeheer;
3. goed wonen voor iedereen, maar met extra aandacht voor onder andere arbeidsmigranten;
4. kwaliteit bestaande voorraad en kernen meer centraal;
5. een levensloopvriendelijke en duurzame regio.

Afweging

De voorgenomen ontwikkeling betreft de herstructurering van een bestaande woonwagenlocatie. Hierbij worden vier extra woonwagenstandplaatsen mogelijk gemaakt. De herstructurering van de woonwagenlocatie is niet expliciet opgenomen in de plancapaciteit voor de gemeente Venlo. Voor het stadsdeel Venlo is wel een nieuwbouwpoging van 150 wooneenheden opgenomen. De voorliggende ontwikkeling kan hieraan bijdragen.

Daarnaast draagt het initiatief bij aan enkele inhoudelijke pijlers van de regionale structuurvisie, namelijk die van de kwaliteit van de bestaande voorraad en die van de juiste woning op de juiste plek. De herontwikkeling zorgt namelijk voor een kwaliteitsverbetering van de bestaande woonwagenlocatie, omdat het terrein wordt opgeschoond. Daarnaast draagt de herontwikkeling bij aan een breed palet aan woonmilieus dat aansluit bij de huidige en toekomstige inwoners, doordat wordt voorzien in een specifiek woonmilieu, namelijk het wonen in woonwagens. Vanuit het regionaal beleid bestaan er hiermee geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.4 Gemeentelijk beleid

Strategische Visie Venlo 2030

Met de Strategische Visie Venlo 2030 geeft de gemeente Venlo een afwegingskader mee op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst. In de Visie is vastgelegd hoe Venlo zich tot 2030 zal moeten ontwikkelen.

Er zijn vijf thema's gekozen waarvoor een analyse voor het jaar 2010 is uitgevoerd en waarvoor de ambities voor het jaar 2030 zijn geformuleerd. Het betreft de volgende thema's:

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

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

Afweging

Het plangebied betreft een reeds bestaande woonwagenlocatie die wordt heringericht, waarbij het terrein wordt opgeschoond. Het plan is dan ook niet in strijd met de Strategische Visie Venlo 2030.

Ruimtelijke Structuurvisie Venlo

Op 25 juni 2014 heeft de gemeenteraad van Venlo de 'Ruimtelijke Structuurvisie Venlo' vastgesteld. In de structuurvisie staat de hoofdlijn van het ruimtelijk beleid voor de gemeente Venlo beschreven. Hieruit is af te leiden wat er de komende jaren op ruimtelijk gebied wel en niet mogelijk is. De structuurvisie geldt voor het hele grondgebied van de gemeente Venlo, met uitzondering van Klavertje 4, Klein Vink en Laerbroeck. Voor deze gebieden bestaan aparte structuurvisies.

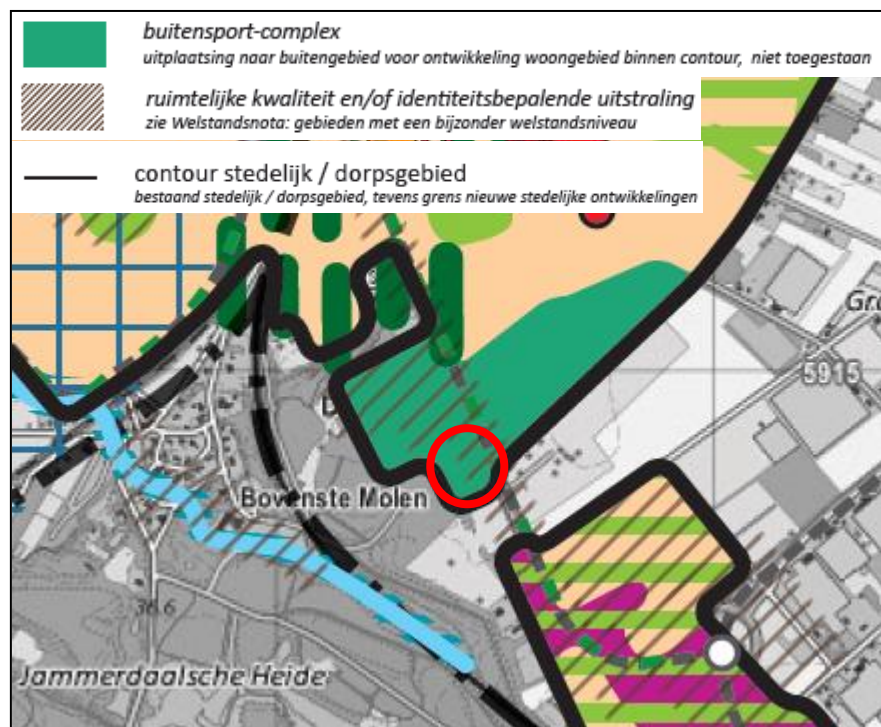
In de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo zijn niet de regels, maar de ambities en opgaven het uitgangspunt. Nieuwe initiatieven worden in de toekomst nadrukkelijker beoordeeld op het maatschappelijk rendement. Dit rendement wordt bepaald door de mate waarin ontwikkelingen bijdragen aan het bereiken van de ambities van Venlo die zijn vastgelegd in de Strategische Visie 2030.

De ruimtelijke structuurvisie is verdeeld in vijf thema's, de zogenaamde "majeure opgaven":

1. Drukke in het ommeland: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied verscherpen door het buitengebied ook daadwerkelijk als buitengebied te behandelen. Dit betekent het combineren van meerdere functies, zoals landbouw, recreatie, waterberging en natuurontwikkeling.
2. Ruimte in de stad: het contrast tussen buitengebied en stedelijk gebied door de beschikbare ruimte in bestaand stedelijk gebied maximaal te benutten.
3. Leven met de Maas: ruimte geven aan de rivier en haar beken om te anticiperen op klimaatverandering.
4. Voorzieningen op maat: zorgen voor vitale en toekomstbestendige voorzieningclusters die aansluiten bij de reële behoefte van de samenleving.
5. Robuuste structuren: werken aan een weerbare infrastructuur voor personen- en goederenvervoer. Daarnaast vraagt het gebruik van de ondergrond en het opwekken van schone energie steeds meer aandacht.

Naast deze 'majeure opgaven' wordt er uitgegaan van drie basisprincipes, aandachtspunten die van toepassing zijn op elk ruimtelijk initiatief. Dit betekent concreet dat een initiatief als kansrijker wordt beschouwd als:

- Het de uitgangspunten van Cradle to Cradle (C2C) als vertrekpunt hanteert;
- De vraag wordt gesteld wat het betrekken van (Duitse) regiogemeenten kan betekenen;
- Het zelf georganiseerd draagvlak geniet.



Uitsnede kaart 'ruimte in stad en dorp' bij Ruimtelijke Structuurvisie Venlo

Volgens de kaart 'Ruimte in stad en dorp' van de Ruimtelijke Structuurvisie ligt het plangebied binnen de 'contour stedelijk/ dorpsgebied', binnen een 'buitensportcomplex' en in de zone 'ruimtelijke kwaliteit en/of identiteitsbepalende uitstraling'.

Afweging

De gemeente Venlo streeft naar het opnieuw benutten van gebouwen en terreinen die in onbruik raken of extensief of inferieur bebouwd zijn. Dit omvat ook het slim (her)verdelen van bestaande en nieuwe vraag naar ruimte binnen de contouren. De voorliggende herinrichting van het woonwagenterrein sluit aan bij dit uitgangspunt. Hierbij wordt het terrein tevens opgeschoond. Het initiatief is hiermee passend binnen de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo.

Voor wat betreft de ligging in de zone 'ruimtelijke kwaliteit en/of identiteitsbepalende uitstraling' verwijst de structuurvisie naar de Welstandsnota.

Woonvisie 2016-2021

Op 21 december 2016 heeft de gemeenteraad van Venlo de Woonvisie 2016-2021 vastgesteld. In de woonvisie staan de prioriteiten van het lokale woonbeleid beschreven voor de periode 2016-2021 met een doorkijk naar de jaren daarna. De visie geeft inhoud en richting aan de ontwikkelingen in de sociale volkshuisvesting. In de woonvisie is het lokale woonbeleid voor de gemeente Venlo nader uitgewerkt op basis van de afspraken uit de Regionale Structuurvisie Wonen Noord-Limburg.

Op basis van de te verwachten demografische ontwikkelingen wordt in de gemeente Venlo ingezet op twee prioritaire beleidslijnen:

1. Het versterken van het stedelijk profiel van Venlo door een accent te leggen op verdichting in en rond het centrum;
2. Een transformatieopgave in de wijken die verder van het centrum liggen door een gerichte verdunning op termijn en toevoeging van ruimtelijke kwaliteit in de woonwijken, zowel gericht op koop- als huurwoningen.

De belangrijkste opgaven van het woonbeleid zijn gelegen in de thema's leefbaarheid, betaalbaarheid en beschikbaarheid (o.a. voor bijzondere doelgroepen), wonen met zorg en verduurzaming.

Afweging

Het plangebied is gelegen in het gebied 'Venlo stad Overig', waar ingezet wordt op het faciliteren van de toenemende woningbehoefte in de komende 15 jaar, door de ontwikkeling van woningen met toekomstwaarde die aansluiten bij de huidige en toekomstige behoefte. Op de langere termijn ligt de focus op transformatie en toevoeging van ruimtelijke kwaliteit en diversiteit aan de woningvoorraad. De voorliggende ontwikkeling betreft voornamelijk de herstructurering van een bestaande woonwagenlocatie. In dit plan worden vier nieuwe standplaatsen mogelijk gemaakt. Deze ontwikkeling sluit aan bij de behoefte aan woonwagenstandplaatsen en draagt bij aan de diversiteit aan de woningvoorraad. Tevens wordt met het initiatief ruimtelijke kwaliteit toegevoegd doordat het terrein wordt opgeschoond. Hiermee is het initiatief passend binnen de Woonvisie 2016-2021.

Uitgangspunten Dynamische woningbouwprogrammering

De 'Uitgangspunten Dynamische woningbouwprogrammering' vormen de lokale vertaling van de woningbouwkaders die in de voormalige Woonvisie Regio Venlo e.o. 2011-2015 waren vastgelegd. Alle woningbouwinitiatieven worden aan de 'Uitgangspunten Dynamische woningbouwprogrammering' getoetst.

Afweging

Bij de voorgenomen ontwikkeling is sprake van de herstructurering van een bestaande woonwagenlocatie. Dit is een kleinschalige ontwikkeling, waarbij het aantal woonwagenstandplaatsen slechts beperkt toeneemt. Bovendien sluit de herstructurering aan bij de uitgangspunten van de Woonvisie 2016-2021, aangezien de kwaliteit van het woonwagenterrein en de standplaatsen wordt verbeterd. Er zijn daarmee geen belemmeringen vanuit de Uitgangspunten Dynamische woningbouwprogrammering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Welstandsnota 2013

Op 29 januari 2014 is de 'Welstandsnota 2013' vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo. Zoals op de welstandskaat is af te lezen, geldt voor het oostelijk deel van het plangebied, ter plaatse van de entree naar de woonwagenlocatie, een 'bijzonder welstandniveau'. Dit deel van het plangebied ligt binnen het welstandsgebied 'Kaldenkerkerweg'. Het overige deel van het plangebied is welstandsvrij. In de gebiedskarakteristiek voor het gebied 'Kaldenkerkerweg' is geen specifieke beschrijving opgenomen van de woonwagenlocatie en de uitgangspunten qua welstand die hiervoor gelden.

Binnen welstandsvrij gebied ligt de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke kwaliteit van het bouwplan bij de initiatiefnemer.

Afweging

Bij de voorliggende herstructurering van de woonwagenlocatie vindt een verbetering plaats van de ruimtelijke kwaliteit en beeldkwaliteit ter plaatse, omdat het woonwagenterrein wordt opgeschoond. Omdat de entree van het terrein binnen het welstandsgebied Kaldenkerkerweg ligt, is een welstandsadvies nodig bij vernieuwing of wijziging van de gebouwen en bouwwerken.



Uitsnede welstandskaat 'Welstandsnota 2013'.

4. RANDVOORWAARDEN / ONDERZOEK

Bij de actualisering van een bestemmingsplan en de daaruit mogelijk voortvloeiende ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met aspecten uit de omgeving die invloed uitoefenen op het plangebied. Daarnaast kan ook het plangebied invloed uitoefenen op in de omgeving aanwezige waarden. Daarom zijn voor het plangebied onder andere de milieuaspecten bodem, geluid en externe veiligheid onderzocht op eventuele negatieve effecten. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van de bestemmingsplanactualisatie voor onder meer de aspecten archeologie en cultuurhistorie, leidingen en infrastructuur, waterhuishouding, verkeerskundige aspecten en ecologie.

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening dient aangegeven te worden of de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemmingen.

Oranjewoud heeft in 2011 een bodemonderzoek uitgevoerd naar de voorliggende locatie. Hieruit is geconcludeerd dat ter plaatse sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Deze vervuiling verspreidt zich echter niet en er is geen sprake van humane risico's. De GGD heeft hierover destijds geadviseerd dat de aangetroffen concentraties verontreinigde stoffen in de bodem bij het huidige gebruik geen risico's voor de gezondheid vormen. Ook bij afwijkende activiteiten in de bodem, waarbij dieper gelegen lagen worden blootgelegd (bijvoorbeeld graven van kuilen voor zwembaden of diepwortelende bomen) kunnen risico's worden uitgesloten.

Op basis van de onderzoeksresultaten bestaat er wel een theoretische kans dat er sprake is van ecologische risico's. Daadwerkelijke ecologische risico's zijn er pas als er bij het gebruik ook relevante negatieve ecologische gevolgen zijn. En pas bij zeer ingrijpende ecologische gevolgen is er sprake van onaanvaardbare risico's die een spoedeisende sanering vereisen om deze negatieve ecologische gevolgen weg te nemen. Door de gemeente Venlo is beoordeeld dat er naar verwachting geen sprake is van spoedeisendheid zoals dit is gedefinieerd in de Wet bodembescherming (Wbb). Dit is met name gerelateerd aan het slechts zeer beperkte oppervlak met daadwerkelijke gevoelig ecologisch gebruik, waaruit volgt dat het totale effect op de (gewenste) ontwikkeling van flora en fauna gezien ten opzichte van het gehele natuurgebied niet meer dan marginaal zal kunnen zijn. Deze beoordeling is gedaan op basis van een vereenvoudigde systematiek genaamd FOCUS. De verontreinigingssituatie hoeft niet volledig in beeld te zijn gebracht en de getrokken conclusies zijn niet gebaseerd op een volledige Wbb-beoordeling. De FOCUS-conclusie wordt door de gemeente Venlo gebruikt om de aanpak van bodemverontreiniging te prioriteren. Landelijk is afgesproken dat de gemeente alleen sanering van (naar verwachting) spoedeisende gevallen actief zal volgen en er voor dient te zorgen dat daadwerkelijk wordt gesaneerd om de spoedeisende risico's weg te nemen.

Voor ernstige, niet spoedeisende locaties geldt ook een saneringsplicht. De aanpak van de verontreiniging kan echter worden uitgesteld totdat kan worden aangesloten bij maatschappelijk gewenste ontwikkelingen. Sanering van een geval van niet ernstige bodemverontreiniging is wettelijk niet verplicht, met uitzondering van gevallen die vallen onder de zorgplicht. Soms kan het toch wenselijk zijn om de verontreiniging te verwijderen, bijvoorbeeld in het geval van verkoop van een terrein of het bouwrijp opleveren van een locatie.

Om de omvang van de ecologische risico's formeel te kunnen vaststellen kan een Ecologische Kosten Baten Analyse (EKBA) worden uitgevoerd, dit wordt uitgaande van de bovengenoemde FOCUS-beoordeling echter niet verplicht gesteld.

Voor de toets bodem worden de volgende onderdelen onderscheiden: 1. Actualisatie van bestemming, 2. Verruiming van bestemming, 3. Herinrichting/bouw.

1. Actualisatie van bestemming

Vanuit bodemoptiek is hier geen sprake van een verschuiving naar een voor de bodem gevoeliger gebruik (blijft bestemming 'Wonen – Woonwagenstandplaats'). Derhalve is een bodemonderzoek in het kader van de planologie hier niet aan de orde.

2. Verruiming van bestemming

Er worden vier nieuwe standplaatsen toegevoegd, waarvan enkele voor een klein deel binnen de goudgroene natuurzone zijn gelegen. Vanuit bodemoptiek is er geen sprake van een verschuiving naar een voor de bodem gevoeliger gebruik (bestemmingen 'Bos' en 'Natuur' worden 'Wonen – Woonwagenstandplaats'). Derhalve is een bodemonderzoek in het kader van de planologie hier niet aan de orde.

3. Herinrichting/bouw

Volgens de verstrekte informatie is er sprake van het oprichten van zogenaamde niet grondgebonden bouwwerken. Strikt formeel zou een bodemtoets derhalve niet van toepassing zijn, echter gelet op de specifieke situatie is er toch een doorkijk gemaakt naar mogelijke risico's voor de gebruikers (en richt deze toetsing zich conform gedachte van de Woningwet op de kwaliteit van de binnenlucht). Gelet op het feit dat er zich ter plekke enkel niet mobiele verontreinigingen bevinden en er geen sprake is van een grondgebonden bouwwerk wordt geconcludeerd dat hiervan geen sprake is. Dit is tevens reeds bevestigd door een schrijven van de GGD uit 2011, sindsdien is de verontreinigingssituatie ter plekke (op basis van informatie uit het gemeentelijke Bodem Informatie Systeem) niet veranderd.

Ter plekke is sprake van een geval van ernstige verontreiniging als bedoeld in de Wet bodembescherming (Wbb), echter zeer waarschijnlijk geen spoed en is het niet noodzakelijk in dit kader (sanerende) maatregelen te nemen.

Indien er ter plaatse echter werkzaamheden worden uitgevoerd waarbij grond wordt geroerd, verplaatst en/of van de locatie wordt aan-/afgevoerd, dan dient er rekening te worden gehouden met de Wet bodembescherming en/of het Besluit bodemkwaliteit. Denk hierbij bijv. aan de aanleg van infrastructurele voorzieningen, hierbij zal het bijv. noodzakelijk zijn een BUS-melding in te dienen.

4.1.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

Volgens de Wet geluidhinder is het noodzakelijk dat er aandacht wordt besteed aan de akoestische situatie (bij nieuwe geluidgevoelige objecten). Voor wegen die deel (gaan) uitmaken van een 30 km-gebied geldt dat akoestisch onderzoek in principe niet uitgevoerd hoeft te worden. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB mag aan de gevel van geluidsgevoelige objecten echter niet overschreden worden. Akoestisch onderzoek is in het kader van het nieuwe bestemmingsplan noodzakelijk indien nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen worden toegestaan binnen de onderzoekszone (200 meter) van wegen waarvoor een maximumsnelheid van 50 km-uur of meer geldt.

Het plangebied ligt binnen de onderzoekszone van de Kaldenkerkerweg, die direct ten oosten van het plangebied is gelegen. Daarnaast ligt de locatie binnen de onderzoekszone van de Beckersweg, die op circa 170 meter ten zuidoosten van het plangebied ligt. Aangezien binnen het plangebied vier nieuwe woonwagenstandplaatsen mogelijk worden gemaakt, is er sprake van de oprichting van nieuwe geluidgevoelige objecten en is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

K+ heeft daarom in 2018 een akoestisch onderzoek verkeerslawaai uitgevoerd voor de vier nieuwe standplaatsen. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport².

De voorkeursgrenswaarde op de noordoostelijke nieuwe standplaats (waarneempunt 11 t/m 16) wordt overschreden. Op de drie andere nieuwe standplaatsen wordt de voorkeursgrenswaarde niet overschreden als gevolg van het wegverkeer op de Kaldenkerkerweg. De Beckersweg en de Postweg hebben een dusdanig lage verkeersintensiteit dat deze akoestisch gezien niet relevant zijn.

De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Bij de gemeente Venlo kan voor de noordoostelijke standplaats een verzoek om hogere waarde worden ingediend. In de voorliggende situatie kan als ontheffingscriterium worden aangedragen dat het plan een open plaats opvult tussen al aanwezige bebouwing. Het verminderen van de geluidbelasting door toepassing van een stiller wegdek is theoretisch mogelijk. Een reductie van 3 dB is haalbaar. Uit het oogpunt van beheer en onderhoud is het plaatselijk aanbrengen van een stiller wegdek niet praktisch en daarom ook geen haalbare zaak. Het plaatsen van een geluidscherm zou wellicht de geluidbelasting op de locatie kunnen verminderen. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is echter het plaatsen van een scherm zo dicht bij een uitrit niet wenselijk: het overzicht op de weg is zoek.

Het geluidniveau in de nieuwe woonwagens is, bij een gevelgeluidwering van 20 dB, maximaal 40 dB. Voor nieuwe woningen wordt een niveau van maximaal 33 dB toegestaan. In bestaande woningen, waarbij sprake is van een saneringssituatie, wordt een binnenniveau van 43 dB nog acceptabel geacht (een woning komt dan niet in aanmerking voor geluidwerende voorzieningen). Bij dit toetsingskader kan dan ook worden aangesloten om te stellen dat, als het echt niet mogelijk is een hogere gevelge-

² K+ Adviesgroep, *Akoestisch onderzoek nieuwe standplaatsen woonwagenlocatie Kaldenkerkerweg te Venlo*, rapportnummer M18 359.401.1, 10 oktober 2018

luidwering te realiseren, toch kan worden gesteld dat sprake is van een meer dan redelijk woon- en leefklimaat.

Railverkeerslawaai

Op circa 280 meter ten zuidwesten van het plangebied ligt de spoorlijn Venlo-Kaldenkirchen. Deze spoorlijn heeft een onderzoekszone van 600 meter, waardoor het plangebied binnen deze onderzoekszone ligt. Aangezien binnen het plangebied sprake is van de oprichting van nieuwe geluidgevoelige objecten is een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

In het bovengenoemde akoestisch onderzoek is naast wegverkeerslawaai ook railverkeerslawaai onderzocht. Uit de berekeningen is geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde op alle vier de nieuwe standplaatsen wordt overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt nergens overschreden. Bij de gemeente Venlo kan een verzoek om hogere waarden worden ingediend. In de voorliggende situatie kan hierbij als ontheffingscriterium worden aangedragen dat het plan een open plaats opvult tussen al aanwezige bebouwing. Het verminderen van de geluidbelasting door het plaatsen van een geluidscherm leidt niet tot het gewenste resultaat. Gezien de afstand tot het spoor en de reeds aanwezige verdiepte ligging ten opzichte van de standplaatsen, is het niet doelmatig een scherm te plaatsen.

Het geluidniveau in de nieuwe woonwagens is, bij een gevelgeluidwering van 20 dB, maximaal 40 dB. Voor nieuwe woningen wordt een niveau van maximaal 33 dB toegestaan. In bestaande woningen, waarbij sprake is van een saneringssituatie, wordt een binnenniveau van 43 dB nog acceptabel geacht (een woning komt dan niet in aanmerking voor geluidwerende voorzieningen). Bij dit toetsingskader kan dan ook worden aangesloten om te stellen dat, als het echt niet mogelijk is een hogere gevelgeluidwering te realiseren, toch kan worden gesteld dat sprake is van een meer dan redelijk woon- en leefklimaat.

Industrielawaai

Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van een gezoneerd industrieterrein. Een akoestisch onderzoek in dit kader is dan ook niet aan de orde.

4.1.3 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

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

Het Besluit NIBM

Deze AMvB legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel fijn stof en NO₂.

Voor woningen gelden in de Regeling NIBM de volgende getalsmatige grenzen:

	minimaal 1 ontsluitingsweg	minimaal 2 ontsluitingswegen
	3%-norm	3%-norm
Woningen (maximaal)	1500	3000

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de herstructurering van een woonwagenlocatie, waarbij vier nieuwe woonwagenstandplaatsen mogelijk worden gemaakt. Hiermee wordt ruimschoots binnen het 3% criterium van de NIBM-grens gebleven. De voorgenomen ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de heersende luchtkwaliteit.

Achtergrondwaarden

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

stof	toetsing van	grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Grenswaarden Wlk

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland (GCN en GDN van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu – RIVM) is de concentratie PM_{2,5} in 2017 ter plaatse gelegen tussen de 10 en 12 µg/m³, de concentratie PM₁₀ tussen de 18 en 20 µg/m³ en de concentratie NO₂ tussen de 15 en 20 µg/m³. Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse ruimschoots voldoende. Daarnaast zal naar verwachting de luchtkwaliteit in de toekomst nog verder verbeteren door voortschrijdende technologie.

Conclusie

Gezien de bestaande concentraties is er geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm lid 1 onder a. De voorgeno-

men herstructurering van de woonwagenlocatie draagt daarnaast niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit, waarmee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm, lid 1 onder c. Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling niet bezwaarlijk is in het kader van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is.

4.1.4 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de herinrichting van een woonwagenlocatie mogelijk, waarbij vier nieuwe woonwagenstandplaatsen mogelijk worden gemaakt. Op basis van paragraaf 1, artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn woonwagens kwetsbare objecten. In het kader van dit plan moet daarom bekeken worden of er sprake is van nieuwe risicovolle activiteiten (zoals Bevi-inrichtingen, BRZO-bedrijven en/of transportroutes) of dat in het plangebied zelf risicovolle activiteiten worden toegestaan. Verdere toetsing aan de externe veiligheid is dan ook vereist.

Toetsing

Door het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een risicokaart samengesteld waarop de meest belangrijke risicoveroorzakende bedrijven, objecten en transportroutes zijn aangegeven. Het gaat hierbij onder meer om risico's van opslag van patronen, stofexplosies, opslag van gasflessen, ammoniakinstallaties, LPG-tankstations enzovoorts.

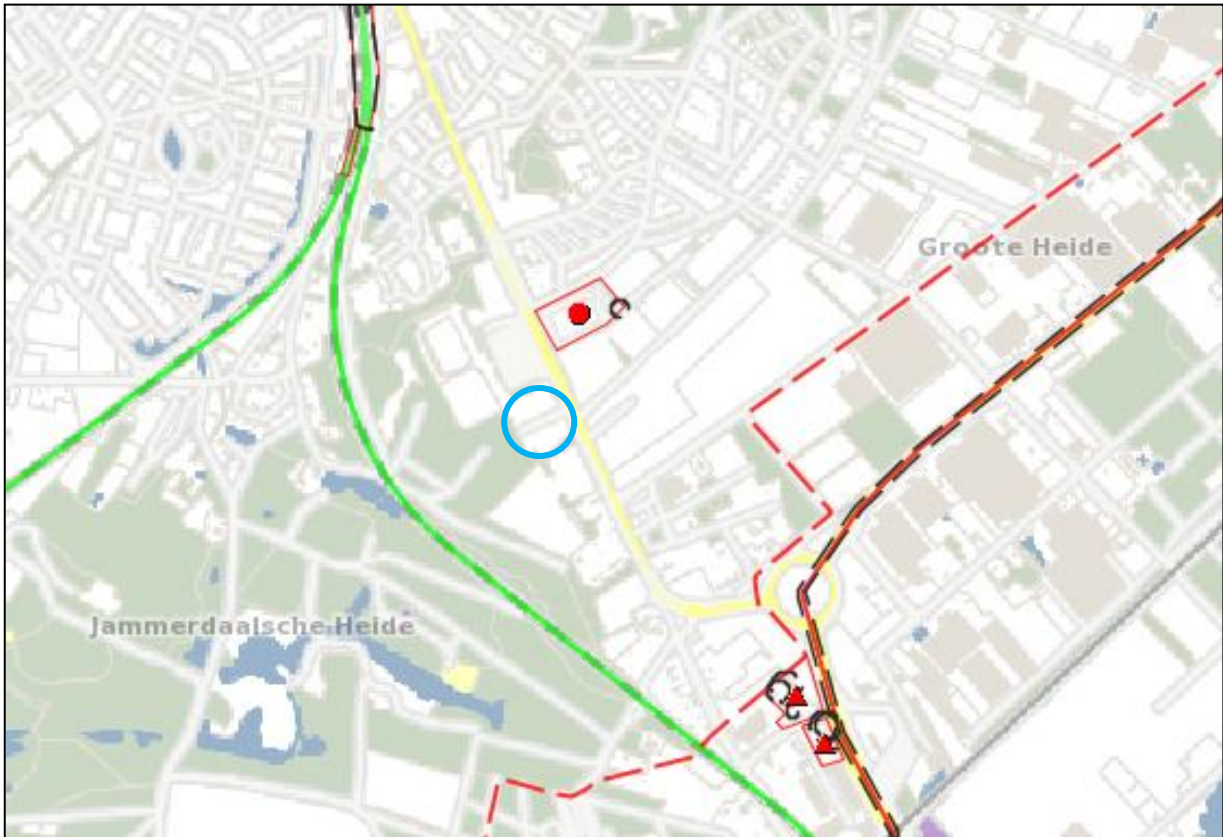
Risicovolle activiteiten

Op circa 240 meter ten noordoosten van het plangebied is een propaantank gelegen, bij een sportcomplex aan de Merelweg 5. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van deze tank bedraagt 20 meter. Gezien deze afstand reikt het invloedsgebied van de tank niet tot het plangebied.

Op circa 750 meter en 900 meter ten zuiden van het plangebied liggen twee LPG-tankstations. Het invloedsgebied van beide tankstations bedraagt 150 meter. Het plangebied ligt gezien deze afstand ruimschoots buiten de invloedsgebieden van de tankstations.

Het plangebied ligt wel binnen het invloedsgebied van het spooreplacement van Venlo, dat op meer dan 700 meter ten noordwesten ligt. Volgens het Beleidsplan externe veiligheid van de gemeente Venlo bedraagt het invloedsgebied van de gerangeerde gevaarlijke stoffen op het emplacement 3.000 meter. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van het emplacement reikt niet tot het plangebied en er is geen sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. De gemeente Venlo heeft voor ruimtelijke plannen in het invloedsgebied van het spooreplacement een operatio-

neel toetsingskader vastgesteld, waarin staat dat ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden buiten de plaatsgebonden risicocontour 10^{-8} niet bijdragen aan het groepsrisico van het emplacement en daarom geen uitgebreide verantwoording van het groepsrisico vragen.



Uitsnede risicokaart met ligging plangebied (blauw omcirkeld)

Risicovol transport door buisleidingen

Op ruim 400 meter ten zuidoosten van het plangebied loopt een DPO-leiding³. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} bedraagt 0 meter. Gezien de afstand van de leiding tot het plangebied, is het plangebied niet binnen het invloedsgebied van deze leiding gelegen.

Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn verder geen risicovolle buisleidingen aanwezig.

Risicovol transport over de weg

Volgens de risicokaart vindt over de Klagenfurtlaan en de Keulse Barrière risicovol transport plaats. Deze wegen liggen op een afstand van ruim 600 meter ten zuidoosten van het plangebied. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van deze wegen bedraagt 9 meter en het groepsrisico is kleiner dan 0,1 maal de oriënterende waarde. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-8} bedraagt 196 meter. Buiten deze contour wordt er geen rekenkundige invloed uitgeoefend op het groepsrisico. De ligging van het plangebied ten opzichte van deze wegen vormt daarmee geen belemmering.

³ Defensie Pijpleiding Organisatie

Risicovol transport over het water

In de wijde omgeving van het plangebied vindt geen risicovol transport plaats over het water.

Risicovol transport over het spoor

Op circa 280 meter ten zuidwesten van het plangebied ligt de spoorlijn Venlo-Kaldenkirchen, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} reikt niet tot buiten het spoor. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-8} bedraagt 198 meter. Buiten deze contour wordt er geen rekenkundige invloed uitgeoefend op het groepsrisico. Daarnaast ligt op ruim 600 meter ten noordwesten van het plangebied de spoorlijn Venlo-Roermond. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} reikt niet tot buiten het spoor. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-8} bedraagt 275 meter. Buiten deze contour wordt er geen rekenkundige invloed uitgeoefend op het groepsrisico. De ligging van het plangebied ten opzichte van deze spoorlijnen vormt daarmee geen belemmering. Wel is het plangebied binnen het invloedsgebied van beide spoorlijnen gelegen voor toxische vloeistoffen en gassen, waardoor een verantwoording van het groepsrisico nodig is. Deze is opgenomen onder het kopje 'verantwoording groepsrisico'. Daarnaast is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio Limburg-Noord. Onder het kopje 'advies veiligheidsregio' wordt dit advies beschreven.

Verantwoording groepsrisico

Zoals reeds beschreven is vanwege de ligging ten opzichte van de spoorlijnen Venlo-Kaldenkirchen en Venlo-Roermond een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Voor de ligging ten opzichte van de spoorlijnen kan worden volstaan met een beperkte verantwoording, aangezien deze op meer dan 200 meter van het plangebied zijn gelegen. Bij een dergelijke verantwoording dient op basis van artikel 7 en 8 van het Bevt aandacht besteed te worden aan de volgende items:

1. De mogelijkheden ter voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.
2. De mogelijkheden van personen binnen het invloedsgebied om zichzelf in veiligheid te brengen (zelfredzaamheid).

In de onderstaande tabel is deze beperkte verantwoording weergegeven:

Aspect	Verantwoording
De mogelijkheden ter voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.	<p>Voor wat betreft de spoorlijnen bestaan er met name risico's in verband met ongelukken:</p> <ul style="list-style-type: none">- met brandbaar gas (BLEVE⁴);- met giftige gassen en vloeistoffen (toxisch scenario). <p>Gezien de afstand van het plangebied tot de spoorwegen zullen calamiteiten met brandbare vloeistoffen niet tot het plangebied reiken. Het invloedsgebied voor brandbare gassen van de spoorlijn Venlo-Kaldenkirchen reikt net tot de rand van het plangebied, en is daarom volledigheidshalve wel meegenomen.</p> <p>De kans op overlijden ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen binnen het plangebied is zeer klein. Er bestaan geen feitelijke mogelijkheden om middels dit bestemmingsplan de mogelijkheden tot voorbe-</p>

⁴ BLEVE staat voor "boiling liquid expanding vapour explosion" (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie).

Aspect	Verantwoording
	<p>reiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp direct te beïnvloeden.</p> <p>De bestrijding vindt voor zover mogelijk plaats bij de risicobron. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het plangebied bij eventuele calamiteiten over het algemeen goed bereikbaar is voor de hulpdiensten.</p>
<p>De mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op de weg een ramp voordoet (zelfredzaamheid).</p>	<p>Bij het beschrijven van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid is het van belang om in te gaan op de verschillende soorten calamiteiten, zijnde calamiteiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - met brandbaar gas (BLEVE); - met giftige gassen en vloeistoffen (toxisch scenario). <p>Voor blootstelling aan een toxische gaswolk (het bepalende scenario), biedt "schuilen" in combinatie met het sluiten van ramen en deuren de eerste wijze van zelfredzaamheid. Schuilen vindt plaats binnen bouwwerken. De mate waarin deze bouwwerken afsluitbaar zijn tegen de indringing van toxisch gas en de tijdsduur dat deze bouwwerken worden blootgesteld zijn hierbij parameters. Bij bestaande bouwwerken worden geen aanvullende maatregelen getroffen om mogelijke indringing van toxisch gas te verminderen. Aanpassing van bijvoorbeeld oude woningen op dit punt is ingrijpend en kostbaar. Bij nieuwe bouwwerken is sprake van een steeds betere isolatie, welke zorgt voor een goede bescherming tegen het binnendringen van het toxische gas. Nieuwe gebouwen die voorzien zijn van een luchtbehandelingsinstallatie, waardoor het toxisch gas naar binnen kan worden gezogen dienen voorzien te zijn van mogelijkheden om dit systeem met één druk op de knop uit te schakelen.</p> <p>Vluchten is een andere wijze van zelfredzaamheid bij een toxische gaswolk. Het plangebied is goed ontsloten en er zijn vluchtroutes in meerdere richtingen aanwezig.</p> <p>Van belang is verder dat bewoners tijdig gewaarschuwd worden. Dit gebeurt door het in werking stellen van het WAS (Waarschuwing- en AlarmeringSysteem) als onderdeel van de algemene Rampenbestrijding en mogelijk in de toekomst via NL-alert. Verder informeert de veiligheidsregio c.q. gemeente haar inwoners over de handelingsstrategie bij calamiteiten.</p>

Advies veiligheidsregio

De Veiligheidsregio Limburg-Noord heeft op 4 september 2018 advies uitgebracht over het voorliggende plan. Dit advies is als bijlage⁵ bij deze toelichting gevoegd. De veiligheidsregio constateert in het advies dat de toename van het groepsrisico zeer beperkt is. Er bestaat daarom geen noodzaak tot het uitbrengen van advies zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid inrichtingen voor de genoemde ruimtelijke procedure.

Conclusie

Het plangebied ligt niet binnen een plaatsgebonden risicocontour van een risicovolle inrichting of transportroute. Wel is het gelegen binnen het invloedsgebied van de spoorwegen Venlo-Kaldenkirchen en Venlo-Roermond en het spoorwegemplacement Venlo. Echter is aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling geen nadelige gevolgen met zich meebrengt en tevens is invulling gegeven aan de verantwoording van het groepsrisico. Vanuit externe veiligheid zijn er dan ook geen belemmeringen voor de ontwikkeling van het plangebied.

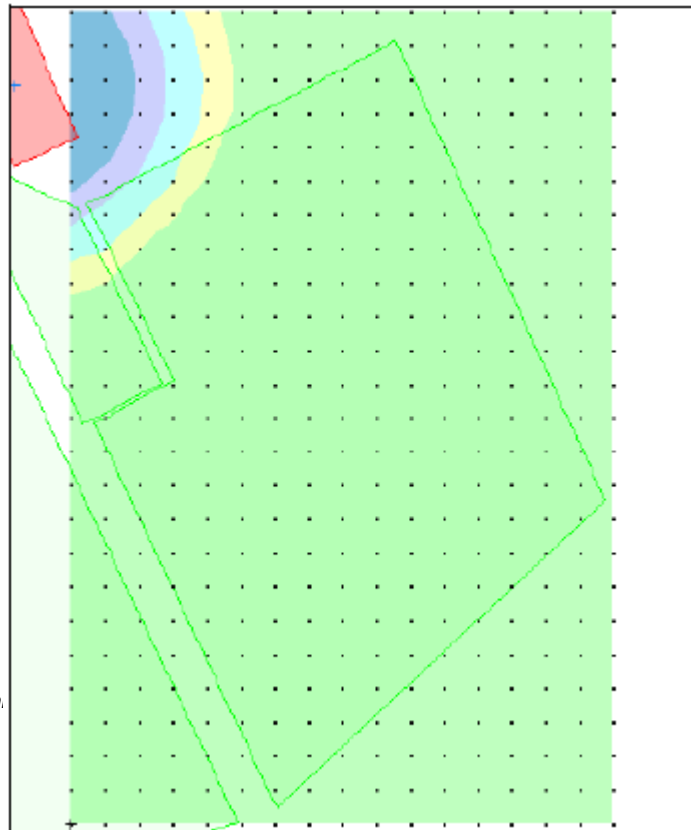
4.1.5 Milieuzonering

De (indicatieve) lijst “Bedrijven en Milieuzonering 2009”, 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. De gegeven richtafstanden zijn in het algemeen richtafstanden en geen harde afstandseisen. Ze moeten daarom gemotiveerd worden toegepast. Dit betekent dat geringe afwijkingen in de lokale situatie mogelijk zijn. Het is aan te bevelen deze afwijkingen te benoemen en te motiveren.

Een woonwagenterrein betreft een milieugevoelige functie. Nadere toetsing aan het aspect milieuzonering is dan ook vereist om te kunnen bepalen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat in de woonwagens en of omliggende bedrijven niet in hun mogelijkheden worden beperkt.

⁵ Veiligheidsregio Limburg-Noord, *Advies woonwagens*, 2018



Geluidcontour Zalencentrum Limianz

In het kader van een eerdere planvariant voor de herinrichting van de voorliggende woonwagenlocatie heeft K+ in 2017 een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten uit dit onderzoek zijn hieronder samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport⁶.

In het onderzoek zijn de geluidseffecten van de volgende, ten noorden van het plangebied gelegen, functies beschouwd: het Stadion De Koel, het nabijgelegen parkeerterrein en het zalencentrum Limianz. Het blijkt, dat voor het stadion en de parkeerplaats wordt voldaan aan de geluidseisen in relatie tot stap 2 uit de VNG-brochure. De geluidcontouren van deze activiteiten reiken niet tot het plangebied.

Voor het zalencentrum kan echter niet worden voldaan aan stap 2 uit de VNG-brochure. Zoals in de bovenstaande afbeelding is weergegeven, ligt de geluidcontour van 50 dB(A) deze inrichting over het meest noordelijk deel van het toenmalige plangebied. In het onderzoek werd daarom geadviseerd een geluidscherm te plaatsen aan de noordelijke zijde van het plangebied.

Het eerdere plan voor de woonwagenlocatie voorzag echter in een uitbreiding van de woonwagendplaatsen in noordelijke richting, waardoor deze dicht bij het stadion 'De Koel', het zalencentrum Limianz en de parkeerplaats kwamen te liggen. Bij het voorliggende plan zijn de nieuwe woonwagendplaatsen aan de zuidzijde geprojecteerd, en daarmee op grotere afstand van deze activiteiten. De geluidcontour van het zalencentrum (zie de bovenstaande afbeelding) ligt hiermee niet meer over het plangebied en de woonwagendplaatsen. De ligging ten opzichte van het zalencentrum vormt hiermee geen belemmering.

Ten zuiden van het plangebied zijn ook geen milieubelastende activiteiten gelegen met een dusdanige hinderzone dat deze tot het plangebied reiken. Hier ligt een restaurant, op circa 140 meter ten zuiden van het plangebied. Dit betreft een activiteit van milieucategorie 1, waarvoor een richtafstand van 10 meter wordt geadviseerd. Hieraan wordt ruimschoots voldaan. Daarnaast ligt een tankstation zonder LPG, op circa 170 meter ten zuiden van het plangebied. Hiervoor wordt een richtafstand van 30 meter geadviseerd (milieucategorie 2), waaraan ruimschoots wordt voldaan. Verder naar het zuiden, op circa 345 meter van het plangebied ligt een autosloperij. Dit betreft een activiteit van milieucategorie 3.2 (categorie 'autosloperijen: b.o. > 1000 m²'), waarvoor een richtafstand van 100 meter wordt geadviseerd. Hieraan wordt ook ruimschoots voldaan.

Tot slot ligt op circa 125 meter ten noordwesten van het plangebied een sportcomplex met een aantal sportvelden aan de Merelweg. Hiervoor (categorie 'veldsportcomplex met verlichting') wordt een richtafstand van 50 meter geadviseerd, waaraan ruimschoots wordt voldaan.

In de woonwagens zal daarom sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de voorgenomen herinrichting van het woonwagenterrein.

⁶ K+ Adviesgroep, *Akoestische quickscan inpasbaarheid uitbreiding woonwagenlocatie Kaldenkerkerweg Venlo*, projectnummer M17 198.801, 4 juni 2017

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In de Erfgoedwet is een raamwerk gegeven dat regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten om moeten gaan met het aspect 'archeologie' in ruimtelijke plannen. De uitgangspunten van de Erfgoedwet zijn als volgt:

- De archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem te worden bewaard;
- Er dient vroeg in het proces van de ruimtelijke ordening al rekening te worden gehouden met het aspect 'archeologie'.

De wet bepaalt tevens dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. De gemeente Venlo heeft hiertoe een eigen archeologiebeleid opgesteld. De gemeente is dus het bevoegde gezag waar het gaat om het toetsen van bestemmingsplannen op het aspect archeologie en de uit onderzoek voortkomende rapporten.

Ter plaatse van het plangebied geldt een lage archeologische verwachting. Binnen deze zone is een archeologisch onderzoek vereist als de ondergrens voor de diepte (40 cm –mv) én de ondergrens voor de oppervlakte (5.000 m²) bij een bodemingreep worden overschreden. De oppervlakte van de voorgenomen uitbreiding met vier standplaatsen is ruim beneden de gestelde ondergrens van 5.000 m². Omdat de omvang van het totale plangebied wel groter is dan 5.000 m² is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd in de vorm van een bureauonderzoek in combinatie met verkennende boringen. De resultaten uit dit onderzoek zijn hieronder samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport⁷.

Op basis van het uitgevoerd verkennend veldonderzoek middels boringen kan worden gesteld dat de Holtpodzolgronden, zoals verwacht op basis van het bureauonderzoek, niet aanwezig zijn binnen het plangebied. De bodem valt ter plaatse te beschrijven als een zogenaamd A-C profiel. Hierbij ligt een modern geroerde bovengrond direct op de natuurlijke ondergrond of C-horizont. De natuurlijke opbouw is niet langer aanwezig. Dit is toe te schrijven aan het gebruik van de locatie in het verleden ten behoeve van woningbouw en de bedrijfsactiviteiten ter plaatse (autosloperij). Deze activiteiten hebben een duidelijke invloed gehad op de bodem. Vrijwel in het gehele plangebied is er sprake van sloopresten en achtergebleven funderingsrestanten (baksteenresten en puin). Het gevolg hiervan is dat het bodemarchief sterk is aangetast.

De resten uit de periode van de jagers- verzamelaars (tot de bronstijd) zullen niet langer in situ aanwezig zijn. Deze zeer kwetsbare vindplaatsen zullen verloren zijn gegaan bij de activiteiten die de aftopping van de bodem tot gevolg hebben gehad. De verwachting voor deze periode kan worden bijgesteld naar laag. De daaropvolgende periode van de meer sedentaire bewoning laat ook meer robuuste sporen na die dieper reiken in de bodem. Aangezien binnen het plangebied een aanzienlijke aftopping heeft plaatsgevonden, de complete moderpodzol en de overgang naar de C-horizont ontbreken, zullen ook deze sporen zijn aangetast. Als er sprake is van sporen binnen het plangebied zullen dit met name de diepere sporen als greppels, water en beerputten betreffen. Hoewel deze sporen archeologisch ook relevant zijn, is het ontbreken aan een bredere context een beperkende invloed. Dergelijke solitaire

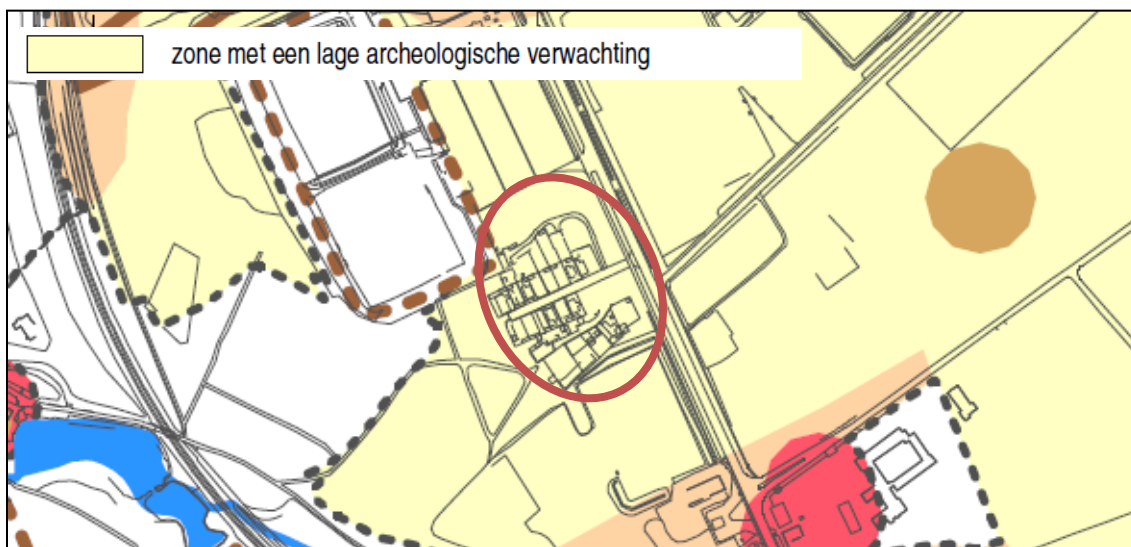
⁷ Aeres Milieu, *Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek d.m.v. boringen Kaldenkerkerweg 184 te Venlo*, projectnummer AM17150, 29 juni 2018

sporen hebben een beperkte informatiewaarde. Op basis van deze gegevens kan de specifieke verwachting voor de periode bronstijd tot en met de nieuwe tijd eveneens naar laag worden bijgesteld.

Evenmin zijn resten aangetroffen uit de Eerste of Tweede Wereldoorlog. De locatie van de schuilbunker uit 1939 is waargenomen in het centraal-oostelijke deel van het plangebied. Binnen deze deellocatie zullen echter geen graafwerkzaamheden plaatsvinden en zal dus ongemoeid blijven.

Op basis van de bodemopbouw wordt geconcludeerd dat er geen concrete verwachting meer bestaat voor het aantreffen van archeologische resten binnen het plangebied. Geadviseerd wordt om binnen het plangebied geen vervolgonderzoek uit te voeren. De bevoegde overheid heeft per mail laten weten dat zij bovenstaand advies overneemt (mail van Dhr. J. Schotten d.d. 11-06-2018).

De resultaten van dit onderzoek zijn voor het bevoegd gezag, de gemeente Venlo, aanleiding het advies om het terrein wegens de geconstateerde bodemverstoringen vrij te geven, over te nemen.



Uitsnede archeologische beleidskaart Venlo met aanduiding besluitgebied (rood omcirkeld)

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied, aan de noordoostelijke zijde, is een schuilkelder gelegen. Ter plaatse van deze schuilkelder zijn geen ontwikkelingen voorzien. In het voorliggende bestemmingsplan wordt de schuilkelder beschermd middels de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' en de aanduiding 'specifieke vorm van waarde - schuilkelder' binnen deze dubbelbestemming. Deze dubbelbestemming en aanduiding zien op de bescherming en behoud van de cultuurhistorisch waardevolle schuilkelder en bevat onder andere een verbod om wijzigingen aan te brengen aan de schuilkelder en een sloopverbod.

Volgens de cultuurhistorische inventarisatiekaart van de gemeente Venlo en de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Limburg zijn er verder in het plangebied en de directe omgeving geen monumenten of cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen. In het verleden heeft er een oude weg door het plangebied gelegen, maar deze is reeds verdwenen. Daarnaast is de Kaldenkerkerweg aangeduid als een 'andere weg ouder dan 1806'. Omdat het voorliggend plan geen invloed heeft op

het profiel en verloop van deze weg, vormt de ligging ten opzichte van de Kaldenkerkerweg geen belemmering. Direct ten zuiden van het plangebied ligt een vermoedelijke loopgraaf of tankgracht en ten noorden van het plangebied ligt een loopgraaf. In het voorliggende plan zijn hier echter geen ontwikkelingen voorzien.

Het aspect cultuurhistorie vormt gezien het bovenstaande geen belemmering.

4.3 Leidingen en infrastructuur

Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn geen kabels, leidingen en/of nutsvoorzieningen aanwezig, die juridisch-planologische bescherming behoeven.

4.4 Ecologie

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. In deze paragraaf is daarom een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving.

Beleid

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningplichtig.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

De provinciale groenstructuur, bestaande uit beschermingszones van verschillende typen (waaronder de Goudgroene en Zilvergroene natuurzones), is ruimtelijk vastgelegd in het POL2014 welke is vastgesteld op 12 december 2014. De Goudgroene natuurzone vormt het netwerk aan bestaande natuurgebieden (voormalige EHS) en nieuw aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. De beheergebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot de Zilvergroene natuurzone. In het Provinciaal Natuurbeheerplan zijn de na te streven doelen weergegeven op het gebied van (agrarisch) natuur- en landschapsbeheer. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats middels de uitwerking van het provinciaal beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

Soortenbescherming

Wat betreft soortenbescherming is de Wet natuurbescherming van toepassing. De soortenbescherming heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaatplanten. Voor alle soorten, dus ook voor de soorten die niet onder de aangewezen bescherming vallen, of die zijn vrijgesteld van de ontheffingsplicht, geldt de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Toetsing

Gebiedsbescherming

Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen Natura 2000-gebieden gelegen. Het meest dichtbij gelegen Natura 2000-gebied betreft het in Duitsland gelegen VSG Schwalm-Nette-Platte mit Grenzwald u. Meinweg (op ruim 1 kilometer ten oosten van het plangebied). De Maasduinen liggen op ruim 8,8 kilometer ten noorden van het plangebied. Gezien de aard van de ontwikkelingen in het plangebied en de afstanden, zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden uitgesloten.

Blijkens de kaarten bij het POL2014 ligt het plangebied deels binnen de 'Goudgroene natuurzone'. Daarnaast is een kleine strook in het zuidelijk deel van het plangebied binnen de 'Zilvergroene natuurzone' gelegen. Binnen de zilvergroene natuurzone vinden geen nieuwe ontwikkelingen plaats. Enkele bestaande woonwagenstandplaatsen zijn wel deels binnen de zilvergroene en goudgroene natuurzone gelegen, maar omdat dit gebruik bestaand is en ter plaatse ook is toegestaan, vormt deze ligging geen belemmering. Daarnaast zijn enkele nieuwe woonwagenstandplaatsen voor een klein deel binnen de goudgroene natuurzone gelegen.

Soortenbescherming

Faunaconsult heeft in april 2017 een flora- en fauna-inspectie uitgevoerd in het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport⁸.

In het plangebied komen mogelijk zoogdieren en amfibieën voor, die onder de Wnb zijn beschermd. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Limburg een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud. Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden, zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de zorgplicht (artikel 1.11 Wnb): deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten tijdens het werk aangetroffen dieren zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

⁸ Faunaconsult, *Flora- en fauna-inspectie woonwagenkamp Kaldenkerkerweg te Venlo*, 26 april 2017

Sommige bomen in het plangebied fungeren waarschijnlijk als vaste vliegroute en belangrijk foerageergebied van vleermuizen. Het gaat daarbij met name om de grote zomereiken en de bomen direct naast de parkeerplaats van stadion 'De Koel'. Om verstoring van vleermuizen te voorkomen, mag er tot op een afstand van 10 meter van deze bomen alleen vleermuisvriendelijke buitenverlichting worden geplaatst: van de bomen af omlaag gerichte straatverlichting of amberkleurige UV-vrije led armaturen.

De (deels) te slopen bijgebouwen bevatten mogelijk vleermuisverblijven. Omdat alle vleermuissoorten streng zijn beschermd, dient het voorkomen van dergelijke verblijven conform het vleermuisprotocol te worden onderzocht. Indien blijkt dat er vleermuisverblijven aanwezig zijn, dient de functionaliteit daarvan te worden gewaarborgd.

Verstoring en vernietiging van vogelnesten is te vermijden, door het verwijderen van struiken en bomen buiten het broedseizoen uit te voeren.

Het verdient aanbeveling de toegang tot de vleermuizenkelder periodiek vrij te maken van klimop. De bestaande inlandse bomen en struiken in het plangebied dienen zo veel mogelijk te worden behouden. Vooral de grote zomereiken zijn voor vleermuizen en vogels erg waardevol als insectenbron.

Naar aanleiding van de bovenstaande onderzoeksresultaten heeft Faunaconsult in 2017 een vleermuisonderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied. De resultaten van dit onderzoek zijn hieronder samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport⁹.

Zomer-, paar- of kraamverblijven van vleermuizen zijn afwezig. De rij grote zomereiken fungeert als vaste vliegroute en belangrijk foerageergebied voor de gewone dwergvleermuis. De gewone dwergvleermuis is beschermd onder de Wet natuurbescherming (categorie internationaal beschermde soorten), evenals zijn vaste vliegroutes en belangrijke foerageergebieden.

De in het plangebied aanwezige bunker fungeert mogelijk als winterverblijf van verschillende vleermuissoorten (dit is niet onderzocht). Omdat de ingang van de bunker worden versperd door boomopslag en laag struikgewas, is het echter de vraag in hoeverre vleermuizen de bunker nog kunnen bereiken. Het verdient daarom aanbeveling om de ingang van de bunker vrij te maken. De bunker is in het voorliggende bestemmingsplan beschermd middels de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' met de nadere aanduiding 'specifieke vorm van waarde - schuilkelder'. Op basis van deze dubbelbestemming en aanduiding is het behoud van bunker geborgd en mag deze niet worden gewijzigd. Hierdoor zal er ook geen sprake zijn van verstoring van de eventueel aanwezige vleermuizen.

Conclusie

Wat betreft gebiedsbescherming zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden op voorhand uitgesloten.

⁹ Faunaconsult, *Vleermuisonderzoek woonwagenkamp Kaldenkerkerweg Venlo*, 28 september 2017

Gezien de bovenstaande onderzoeksresultaten vormt de eventuele aanwezigheid van beschermde soorten geen belemmering voor de herinrichting. Wel dient de algemene zorgplicht in acht te worden genomen en dient de verwijdering van bomen en struiken buiten het broedseizoen plaats te vinden.

4.5 Waterparagraaf

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in voorliggend plan rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

Beschrijving van waterrelevant beleid

Op 10 december 2015 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiertoe worden genomen.

Het Nationaal Waterplan (NWP) is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

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

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

Ook binnen het waterbeheersplan van Waterschap Limburg speelt verdroging en waterkwaliteit een belangrijke rol in het beleidsproces. Ter invulling van (specifiek) ecologische functies stelt het waterschap onder andere dat ter voorkoming van verdroging, grondwaterstanden (daar waar dat mogelijk is) verhoogd moeten worden door peilbeheer. Ook dient het rioleringsbeheer door gemeenten op en aan de aan watergangen en -plassen toegekende functies afgestemd te worden. Naast deze ecologische functies dienen er ook mensgerichte hoofdfuncties ten behoeve van industrie of drinkwater ingepast te worden. Tevens dient er plaats te zijn voor mensgerichte nevenfuncties.

Kenmerken van het watersysteem

De kenmerken van de watersystemen, zoals die voorkomen in het plangebied (en omgeving), kunnen het beste beschreven worden door een onderverdeling te maken in de soorten van water die in het gebied aanwezig zijn. De belangrijkste zijn: grondwater, oppervlaktewater, ecosysteem, hemel- en afvalwater.

Grondwater

Het plangebied is gelegen binnen de boringsvrije zone 'Venloschol', zoals deze is opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg. Het diepe grondwaterpakket mag alleen worden gebruikt ten behoeve van onttrekking voor menselijke consumptie. Voor onttrekkingen voor beregening uit ondiep grondwater hanteert het waterschap een stand-still beginsel. In de boringsvrije zone Venloschol gelden beneden 5 meter boven NAP regels voor het hebben van een boorput, het roeren van de grond, het aanleggen en hebben van een bodemenergiesysteem en een verbod werken uit te voeren waardoor de beschermende werking van slecht doorlatende bodemlagen kan worden aangetast. Het een en ander is opgenomen in artikel 4.4.2 tot en met 4.4.4 van de Omgevingsverordening Limburg.

Binnen het plangebied zijn dergelijke diepe grondboringen niet voorzien, waarmee er vanuit de ligging binnen de 'Venloschol' geen belemmeringen bestaan.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen primair oppervlaktewater aanwezig. In de toekomst zal hier ook niet in voorzien worden.

Ecosystemen

Het plangebied ligt niet in een bijzonder droog of nat ecosysteem. Tevens is het niet gelegen in een hydrologisch gevoelig natuurgebied. Op circa 250 meter ten zuidoosten van het plangebied ligt de primaire waterloop de 'Venlose Molenbeek'. Het beekdal van deze beek is volgens het POL2014 een zeer gevoelig en redelijk tot goed ontwikkeld grondwaterafhankelijk natuurgebied. Met de voorgenomen herontwikkeling van het woonwagenterrein wordt geen invloed uitgeoefend op dit gebied.

Afvalwater

De woonwagens zullen, net als in de bestaande situatie, worden aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering voor het afvalwater.

Hemelwater

Wat betreft hemelwater streven het Waterschap Limburg en de gemeente Venlo ernaar om bij nieuwbouw en herstructurering regenwater volledig af te koppelen en zoveel mogelijk binnen het plangebied te verwerken. In de bestaande situatie zijn er reeds woonwagens met bijbehorende wegen, inritten en overige verhardingen aanwezig in het plangebied. In de beoogde situatie vindt herstructurering van het terrein plaats. Hierbij zal de hoeveelheid verhard oppervlak beperkt toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. In het meest zuidelijke deel van het plangebied zal een wadi worden aangelegd, waar het hemelwater van de bebouwing en verharding van de woonwagenlocatie kan worden geborgen en in de bodem kan infiltreren. Deze is middels de aanduiding 'waterberging' opgenomen in dit bestemmingsplan binnen de bestemming 'Bos'.

Overleg waterbeheerder

Aangezien de toename van de hoeveelheid verhard oppervlak niet meer dan 2.000 m² bedraagt en er voor het overige geen waterschapsbelangen in het geding zijn, is vooroverleg met het Waterschap Limburg niet noodzakelijk.

Conclusie

Bij de voorgenomen ontwikkeling bestaan naar verwachting geen knelpunten tussen grondgebruik, bestemmingen of waterhuishoudkundige functies in relatie tot waterbeheer. Er zijn daarom geen negatieve consequenties te verwachten ten aanzien van de waterhuishouding.

4.6 Verkeerskundige aspecten

Verkeer

De woonwagenlocatie wordt rechtstreeks ontsloten op de Kaldenkerkerweg. Binnen het plangebied worden vier nieuwe woonwagenstandplaatsen gecreëerd. Dit heeft op basis van de CROW-rekentool 'Verkeersgeneratie en Parkeren' een extra verkeersgeneratie van 20 motorvoertuigbewegingen per etmaal tot gevolg (uitgaande van vier gemiddelde woningen in de rest van de bebouwde kom van Venlo). De Kaldenkerkerweg en omliggende wegen kunnen deze beperkte toename van verkeer goed verwerken. Op het woonwagenterrein zelf wordt, ten zuiden van de bestaande weg, voorzien in een nieuwe ontsluitingsweg voor de zuidelijke woonwagenstandplaatsen. Hierdoor wordt ook voor de nieuwe standplaatsen voorzien in een passende ontsluiting.

Parkeren

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen geldt voor een gemiddelde woning een parkeernorm van 1,6 tot 1,9 per woning. Voor de vier nieuwe woonwagenstandplaatsen dient daarom voorzien te worden in 6 tot 8 extra parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Op het terrein is voldoende ruimte om in voldoende parkeerplaatsen te kunnen voorzien. Uitgegaan wordt van parkeren op eigen terrein en binnen de bestemming 'Verkeer'. Mogelijk wordt nog voorzien in een geclusterde parkeervoorziening.

Conclusie

Vanuit het aspect verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling in het plangebied.

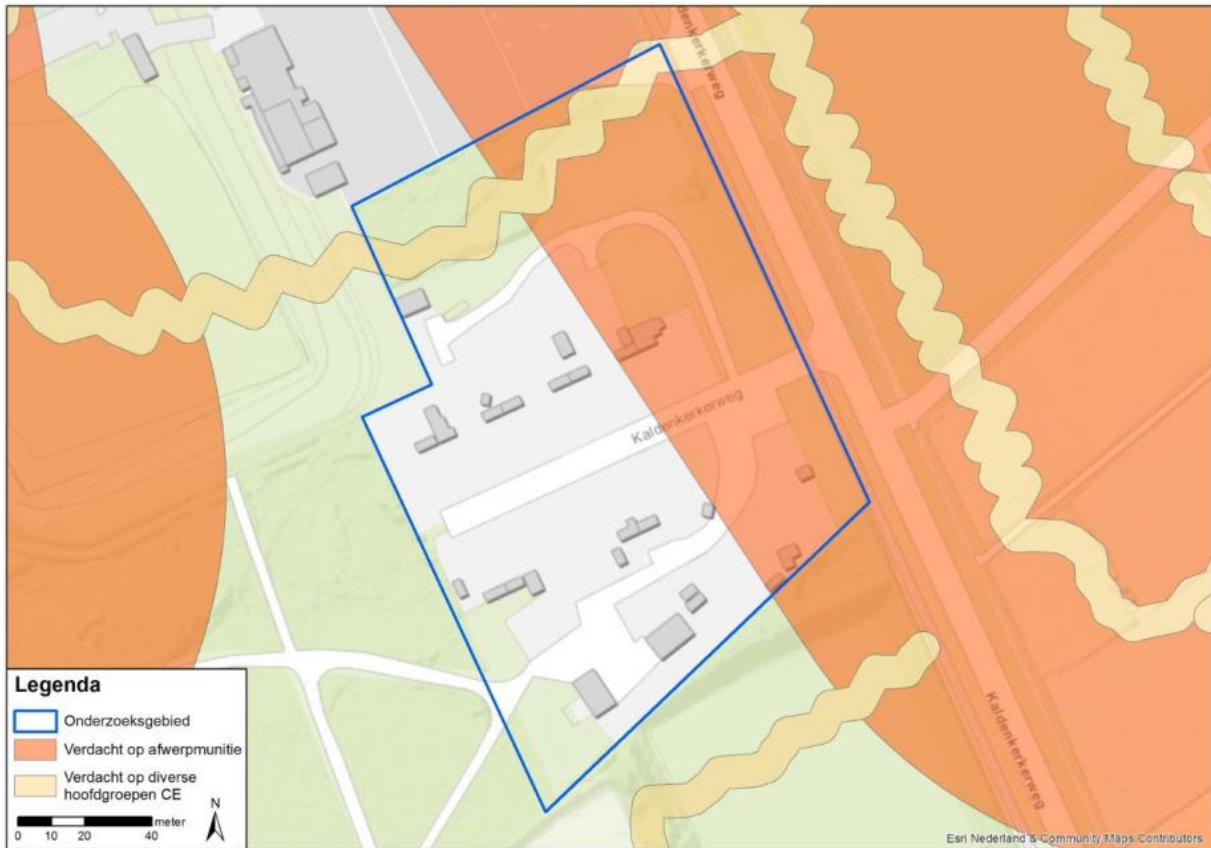
4.7 Explosieven

Een deel van het plangebied is verdacht op het voorkomen van diverse typen conventionele explosieven. In de navolgende afbeelding is het verdachte gebied weergegeven.

Ter plaatse worden voornamelijk gedumpte/achtergelaten Duitse kleinkalibermunitie, handgranaten, geweergrenaten, munitie voor granaatwerpers en munitietoebehoren verwacht. De kronkelige vorm van de verdachte gebieden heeft er mee te maken dat dit loopgraven zijn, waarin de munitie mogelijk

is achtergelaten/gedumpt. Deze gebieden liggen direct ten noorden en ten zuiden van de woonwagenlocatie. Verder is een deel van het projectgebied verdacht op het aantreffen van afgeworpen geallieerde afwerpmunitie. Dit betreft het noordoostelijk deel van het plangebied.

Indien werkzaamheden in de bodem plaatsvinden, wordt geadviseerd een Projectgebonden Risicoanalyse (PRA) op te stellen. Bij de uitvoering van het initiatief zal hier verder invulling aan worden gegeven.



Verdachte gebieden op conventionele explosieven.

5. JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan 'Kaldenkerkerweg woonwagenlocatie' is vervat in de planstukken bestaande uit:

- De verbeelding;
- De planregels;
- De toelichting.

Het juridisch deel van een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en (plan)regels. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/ of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding (schaal 1:1000) vormt samen met de regels het voor de burgers bindende karakter van het bestemmingsplan. De verbeelding is getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond.

De toelichting heeft geen bindende werking en maakt juridisch gezien geen deel uit van het bestemmingsplan. Wel heeft de toelichting een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Bij het opstellen van de planregels is gebruik gemaakt van de Standaard Vergelijkbare Bestemmings-Plannen (SVBP) 2012. Inhoudelijk zijn de regels aangepast aan de Wabo/ Bor en is deels aangesloten bij de regels uit nabijgelegen recente bestemmingsplannen van de gemeente Venlo.

Het belangrijkste doel van de regels is om de bouw- en gebruiksregels van de verschillende bestemmingen aan te geven.

In de volgende paragrafen wordt de systematiek van de regels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven. De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen (paragraaf 5.2, 5.3, 5.4 en 5.5.).

5.2 Inleidende regels

Artikel 1. Begrippen

In dit artikel zijn bepalingen (begrippen) opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn.

Artikel 2. Wijze van meten

Hierin wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken/ percelen gemeten moeten worden.

5.3 Bestemmingsregels

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk zal zijn dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

Onderstaand worden de regels van de opgenomen bestemmingen kort nader toegelicht.

Artikel 3. Bos

De bestemming 'Bos' is toegekend aan het meest noordelijk en meest zuidelijk deel van het plangebied. De voor 'Bos' aangewezen gronden zijn bestemd voor het beschermen en in stand houden van bos. Ter plaatse van de aanduiding 'waterberging' zijn daarnaast boven- en ondergrondse waterbergings- en infiltratievoorzieningen toegestaan. Op de voor 'Bos' aangewezen gronden mag niet worden gebouwd.

Artikel 4. Groen

De bestemming 'Groen' is toegekend aan de gronden waarop een groene invulling is voorzien, aansluitend aan de woonwagenterreinen. De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor plantsoenen, groenvoorzieningen, bermen, beplanting, parken, water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plaatse zijn uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen toegestaan en overige bouwwerken.

Artikel 5. Verkeer - Verblijfsgebied

De bestaande toegangsweg vanuit de Kaldenkerkerweg en de nieuw te realiseren rondweg over het woonwagenterrein zijn bestemd tot 'Verkeer - Verblijfsgebied'. De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie, voet- en rijwielpaden, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en parkeervoorzie-

ningen. Ter plaatse zijn uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen toegestaan en overige bouwwerken.

Artikel 6. Wonen – Woonwagendstandplaats

Het gebied waarbinnen de bestaande en nieuwe woonwagendstandplaatsen liggen is bestemd tot 'Wonen – Woonwagendstandplaats'. De voor 'Wonen - Woonwagendstandplaats' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen in de vorm van woonwagens, chalets en woonunits, inclusief beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten aan huis. Daarnaast zijn tuinen en erven, waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn bouwvlakken opgenomen, waarbinnen een op de verbeelding aangegeven maximaal aantal wooneenheden gerealiseerd mag worden. Daarnaast zijn de maximale goot- en bouwhoogte van gebouwen aangegeven op de verbeelding. Deze bedragen respectievelijk 4 en 6 meter. Een illustratie¹⁰ van een woonwagendstadplaats is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Artikel 7. Waarde – Cultuurhistorie

De dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' dient ter behoud en bescherming van de ter plaatse aanwezige cultuurhistorische waarden. In het voorliggende bestemmingsplan is deze dubbelbestemming opgenomen ten behoeve van de aanwezige schuilkelder, die nader is aangeduid als 'specifieke vorm van waarde - schuilkelder'. Middels deze dubbelbestemming en aanduiding is vastgelegd dat er geen wijzigingen mogen worden aangebracht aan de schuilkelder en dat deze niet mag worden gesloopt.

5.4 Algemene regels

Artikel 8. Anti-dubbelregel

In de anti-dubbelregel wordt bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarin uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, deze bij de beoordeling van latere plannen buiten beschouwing blijft. Het nog overgebleven terrein mag dus niet nog eens meegenomen worden bij het toestaan van een ander bouwwerk.

Artikel 9. Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is een regeling opgenomen omtrent bestaande afstanden en maten.

Artikel 10. Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels is de regeling omtrent de gebiedsaanduiding 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied Venloschol' opgenomen. Deze aanduiding is over het gehele plangebied gelegen.

¹⁰ Gemeente Venlo, Illustratie woonwagendstandplaats, oppervlakte 260 m²

Artikel 11. Algemene afwijkingsregels

In de algemene afwijkingsregels zijn regels opgenomen ten aanzien van afwijkingsmogelijkheden die voor het gehele plangebied gelden en die het bevoegd gezag en/of burgemeester en wethouders de benodigde flexibiliteit bieden ten aanzien van het bestemmingsplan.

Artikel 12. Algemene wijzigingsregels

In de algemene wijzigingsregels is de mogelijkheid opgenomen om bestemmingsgrenzen te verschuiven, mits dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen of onnauwkeurigheden op de verbeelding ten opzichte van de feitelijke situatie, voor zover daarmee wordt beoogd een zo goed mogelijke overeenstemming tussen het plan en de werkelijke toestand te bereiken.

Artikel 13. Algemene procedureregels

In de algemene procedureregels is de te volgen procedure bij het stellen van nadere eisen opgenomen.

5.5 Overgangs- en slotregels

Artikel 14. Overgangsrecht

In de regel overgangsrecht is geregeld in hoeverre en onder welke voorwaarden bestaande gebouwen en het bestaand gebruik van gronden en bouwwerken mogen afwijken van het plan.

Artikel 15. Slotregel

In de Slotregel is aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

6. UITVOERBAARHEID

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

In dit geval zijn de gronden volledig in eigendom van de gemeente, waardoor een verplichting tot kostenverhaal niet aan de orde is.

7. INSPRAAK EN OVERLEG

7.1 Inspraak

Bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan wordt geen (facultatieve) inspraakronde gehouden. Het plan is in overleg met de bewoners van de woonwagenlocatie tot stand gekomen. Het plan wordt direct als ontwerp ter inzage gelegd. Gedurende de formele terinzagelegging hebben burgers, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

7.2 Overleg en procedure

De procedure van ontwerp bestemmingsplan tot inwerkingtreding onder de Wet ruimtelijke ordening ziet er als volgt uit:

- **Openbare kennisgeving** van het ontwerp bestemmingsplan;
- **Terinzagelegging** van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken en toezending aan Gedeputeerde Staten en de betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door een ieder schriftelijk of mondeling **zienswijzen** worden ingebracht;
- **Vaststelling** van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken.
- Algemene **bekendmaking** van het bestemmingsplan door terinzagelegging met voorafgaande kennisgeving en toezending aan gedeputeerde staten en betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, indien Gedeputeerde Staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, vanaf 6 weken na vaststelling;
- Mogelijkheid tot **beroep** bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden;
- **Inwerkingtreding** op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Vooroverlegreacties

Het voorontwerp bestemmingsplan wordt in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening ter advisering aangeboden aan de diverse betrokken instanties. Van vooroverleg met het Rijk kan worden afgezien, omdat er geen belangen van het Rijk in het geding zijn bij het voorliggend plan. Vooroverleg met de provincie Limburg is noodzakelijk, vanwege de ligging van delen van het plangebied in de goudgroene en zilvergroene natuurzone. Daarnaast wordt het plan voorgelegd aan het Waterschap Limburg in het kader van het vooroverleg.

De ingekomen overlegreacties zijn hieronder weergegeven.

Provincie Limburg

Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. De beoordeling van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien het plan op deze wijze wordt voortgezet, zal er vanuit de provincie Limburg geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

Veiligheidsregio Limburg-Noord

In het kader van het aspect externe veiligheid is het voorliggende plan voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio Limburg-Noord. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 4.1.4 van deze toelichting en het volledige advies¹¹. Samengevat constateert de veiligheidsregio in het advies dat de toename van het groepsrisico zeer beperkt is. Er bestaat daarom geen noodzaak tot het uitbrengen van advies zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid transportroutes en Besluit externe veiligheid inrichtingen voor de genoemde ruimtelijke procedure.

Waterschap Limburg

Geen reactie ontvangen.

Zienswijzenprocedure

Het ontwerp bestemmingsplan heeft overeenkomstig het bepaalde in de Wro gedurende 6 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid voor een ieder om een zienswijze op het plan in te dienen. Tijdens deze periode van ter inzage legging zijn er 3 zienswijzen ontvangen.

Naar aanleiding hiervan zijn de planregels verbeelding deels aangepast. Het betreft het toestaan van ruimere kavelmogelijkheden bij toekomstige vervanging van de woonwagens. Tevens is een regeling voor mantelzorg opgenomen in de planregels.

¹¹ Veiligheidsregio Limburg-Noord, *Advies woonwagenlocatie Kaldenkerkerweg Venlo*, kenmerk Z026119/UIT036109, 4 september 2018

