Nieuwbouw Broekman Logistics te Venlo

Ruimtelijke onderbouwing

Rapportnummer FC 20930-8-RA-001 d.d. 16 maart 2018

Nieuwbouw Broekman Logistics te Venlo

Ruimtelijke onderbouwing

opdrachtgever	Broekman Logistics Nijmegen BV
rapportnummer	FC 20930-8-RA-001
datum	16 maart 2018
referentie	JH/TKe//FC 20930-8-RA-001
verantwoordelijke	ir. J.J.G. Hesen
opsteller	ir. A.C.R. Kessen
	+31 24 3570794
	t.kessen@peutz.nl

peutz bv, postbus 66, 6585 zh mook, +31 24 357 07 07, mook@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2008

mook – zoetermeer – groningen – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**4**
1.1	Aanleiding	4
1.2	Afwijken van het bestemmingsplan	4
1.3	Samenhang met andere documenten	4
2	**Plangebied: bestaand en beoogd gebruik**	**5**
2.1	Situering en bestaand gebruik	5
2.2	Vigerend bestemmingsplan	7
2.3	Beoogd gebruik en strijd met het bestemmingsplan	8
3	**Ruimtelijke beleidskaders**	**9**
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	11
4	**Omgevingsaspecten**	**14**
4.1	Milieueffectrapportage	14
4.2	Externe veiligheid	15
4.3	Overige omgevingsaspecten	16
5	**Uitvoerbaarheid**	**17**
5.1	Economische uitvoerbaarheid	17
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17
6	**Conclusie**	**18**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Broekman Logistics (verder: Broekman) realiseert op industrieterrein Venlo Trade Port aan de Grubbenvorsterweg een inrichting (distributiecentrum) voor de op- en overslag van koopmansgoederen. Voor de bouw van de opslaghallen is een omgevingsvergunning aangevraagd, er worden thans voorbereidingen getroffen voor de bouwwerkzaamheden.

Broekman is voornemens een deel van de inrichting in gebruik te nemen voor de (tijdelijke) opslag van verpakte gevaarlijke stoffen. Tevens zullen handelingen met gevaarlijke stoffen, zoals mengen en ompakken, binnen de inrichting plaats vinden. In verband met de omvang van de beoogde opslag van gevaarlijke stoffen gaat de inrichting onder de werkingssfeer van het Besluit Risico's Zware Ongevallen 2015 (BRZO) vallen.

1.2 Afwijken van het bestemmingsplan

De voorgenomen activiteiten binnen het plangebied passen deels niet binnen het vigerende bestemmingsplan “Venlo Trade Port” dat d.d. 25 september 2013 is vastgesteld (zie paragraaf 2.2). Om het plan te kunnen realiseren, wordt daarom een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd conform artikel 2.12, lid 1 sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing (onderdeel van de omgevingsvergunningaanvraag) bevat een opsomming van de van toepassing zijnde beleidsuitgangspunten, een beschrijving van het bestaande en beoogde gebruik van het plangebied en een integraal overzicht van de (milieu)planologische aspecten die van belang zijn om middels een omgevingsvergunning toestemming te verkrijgen om af te wijken van het vigerende bestemmingsplan.

1.3 Samenhang met andere documenten

De omgevingsvergunningaanvraag (waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing deel van uitmaakt) bestaat uit de volgende activiteiten:

- oprichtingsvergunning milieu;
- afwijken van het bestemmingsplan.

Deze ruimtelijke onderbouwing dient dan ook in samenhang met de overige bij de aanvraag behorende documenten beschouwd te worden.

2 Plangebied: bestaand en beoogd gebruik

2.1 Situering en bestaand gebruik

De inrichting van Broekman aan de Grubbenvorsterweg te Venlo is gesitueerd op het industrieterrein 'Venlo Trade Port'. De gronden werden voorheen gebruikt door farmaceutisch bedrijf DPx (het vroegere DSM Andeno). Thans is een inrichting voor de op- en overslag van koopmansgoederen (distributiecentrum) in oprichting.

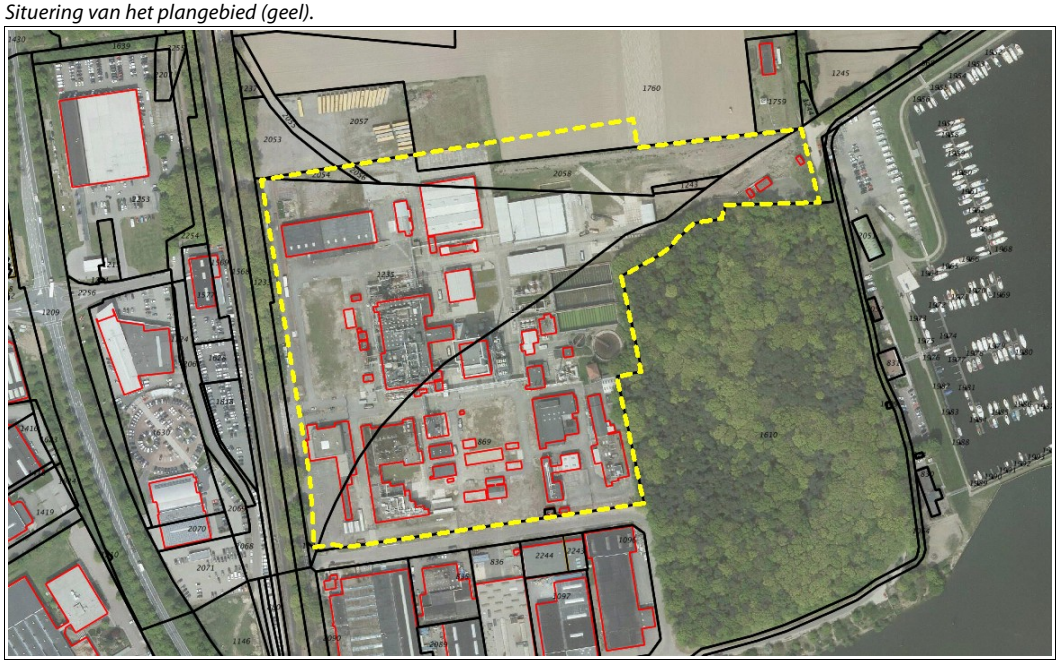
Het plangebied omvat de percelen die kadastraal bekend staan als gemeente Venlo, sectie O, nummers 869, 1235, 1243, 1760 (deels), 2054, 2056 en 2058. Het oppervlakte van het plangebied bedraagt ca. 10 hectare.

In figuur 2.1 en 2.2 is de globale ligging van het plangebied en de concrete situering van het plangebied nader weergegeven. In figuur 2.3 is de invulling van het plangebied (gebouw, parkeerplaatsen, terreininrichting) weergegeven zoals deze thans voorzien is.

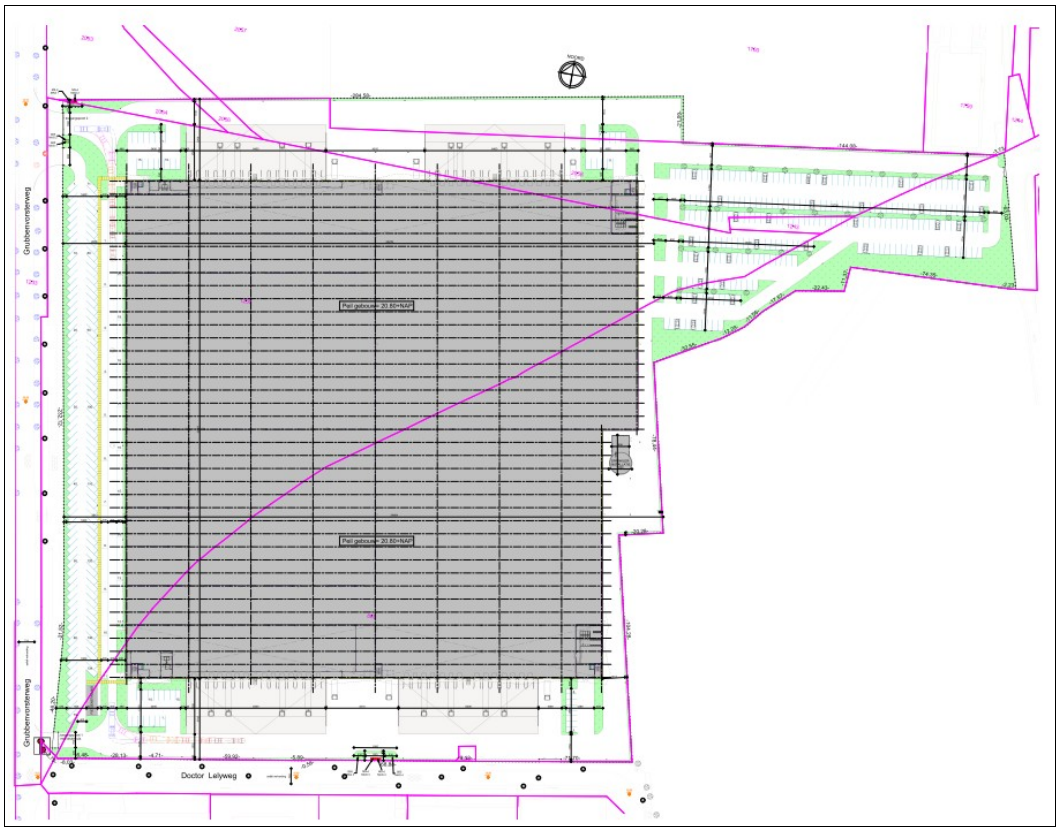
f2.1 Globale ligging van het plangebied.



f2.2 Situering van het plangebied (geel).



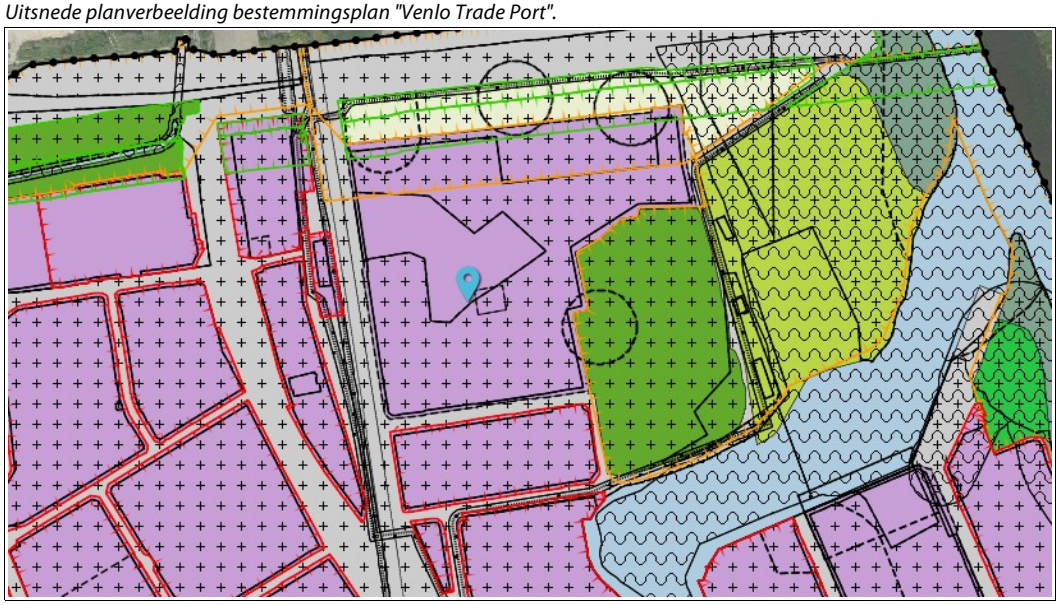
f2.3 Invulling van het plangebied (met inrichting waarvoor reeds een omgevingsvergunning bouwen is aangevraagd).



2.2 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan “Venlo Trade Port”, zoals d.d. 25 september 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo. In figuur 2.4 is een uitsnede van de planverbeelding weergegeven.

f2.4 Uitsnede planverbeelding bestemmingsplan "Venlo Trade Port".



Het plangebied kent de bestemming “Bedrijventerrein – 4” met de functieaanduiding “bedrijf van categorie 5.1”. Binnen deze bestemming zijn de volgende functies toegelaten:

- het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 (Lijst van bedrijfsactiviteiten) onder de categorie 2, 3.1, 3.2, 4.1 en 4.2, met uitzondering van:
  - inrichtingen als bedoeld in BRZO en/of Bevi, met uitzondering van gronden ter plaatse van de aanduiding ‘risicovolle inrichting’;
  - afvalverwerkende bedrijven;
- het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die zijn genoemd in bijlage 1 (Lijst van bedrijfsactiviteiten) onder de categorie 5.1, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding ‘bedrijf van categorie 5.1’ met uitzondering van: afvalverwerkende bedrijven.

Daarnaast zijn ter plaatse onder andere (ondergeschikte) kantoren, waterhuishoudkundige voorzieningen, wegen en nuts-, parkeer en groenvoorzieningen toegestaan.

Gebouwen mogen in eerste aanleg uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd worden. De maximale bouw- en goothoogte van gebouwen bedraagt 15 meter.

Een groot deel van de gronden kent tevens de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie” ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden in de grond.

2.3 Beoogd gebruik en strijd met het bestemmingsplan

Broekman beoogt het in aanbouw zijnde distributiecentrum tevens aan te wenden voor de op- en overslag van gevaarlijke stoffen. In verband met de omvang van de opslag is sprake van een BRZO-inrichting.

Het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.2) staat ter plaatse -kort samengevat- toe:

- ofwel een inrichting van milieucategorie 5.1, die tevens risicovol mag zijn;
- ofwel een inrichting van milieucategorie 2 t/m 4.2, die niet risicovol mag zijn.

Het beoogd gebruik van het perceel door Broekman valt in de milieucategorie 3.1 en is tevens risicovol. Hoewel zowel inrichtingen van milieucategorie 3.1 als risicovolle inrichtingen ter plaatse zijn toegestaan, is deze combinatie in het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan.

De aan te vragen afwijking ziet derhalve uitsluitend op de mogelijkheid om ter plaatse van het plangebied -in strijd met het bestemmingsplan- een BRZO-inrichting in bedrijf te hebben van een lagere milieucategorie dan 5.1 (namelijk 3.1).

3 Ruimtelijke beleidskaders

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. De SVIR schetst hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Om deze doelen te bereiken heeft het Rijk 13 nationale belangen geformuleerd. De juridische verankering van deze nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
Het Barro voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen (zoals gedefinieerd in de SVIR) dat noodzakelijk maken.

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

Met het rijksbeleid legt het kabinet grotere verantwoordelijkheid bij decentrale overheden. De uitvoering van het beleid ligt primair bij gemeenten, terwijl voor provincies een belangrijke kaderstellende, coördinerende en controlerende taak is weggelegd.

Vanuit het Barro zijn voor het plangebied geen specifieke aandachtspunten benoemd.

Conclusie Rijksbeleid
Vanuit Rijksbeleid bestaan geen belemmeringen tegen de voorgenomen oprichting van een BRZO-inrichting van milieucategorie 3.1.

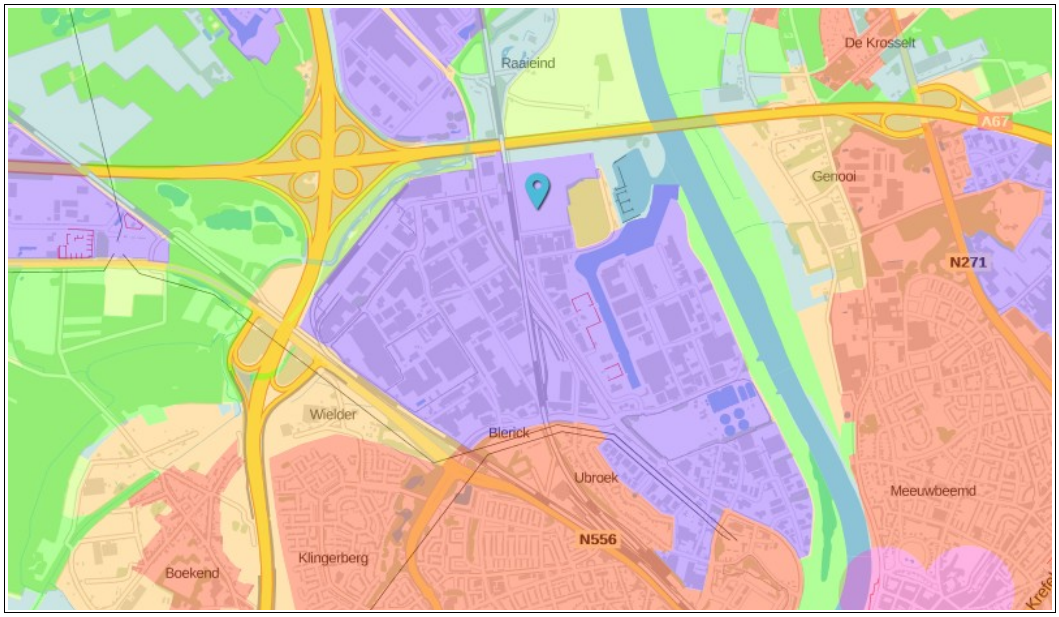
3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg
Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014) is een plan op hoofdlijnen. Het biedt een samenhangend overzicht van de provinciale visie op de ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg, en de ambities, rol en werkwijze op een groot aantal beleidsterreinen. Middels het POL wordt invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid bij de Provincie zijn neergelegd.

De grote variatie in omgevingskwaliteiten is een kenmerk en sterk punt van Limburg. In het POL worden zeven globaal afgebakende gebiedstypen gehanteerd. Dit zijn zones met elk een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten, en met heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden. Het plangebied behoort, evenals het gehele Trade Port, tot het gebiedstype "bedrijventerrein" en "grootschalig logistiek bedrijventerrein en/of productielocatie van (boven-)regionaal belang".

De provinciale ambitie voor wat betreft bedrijventerreinen is te zorgen voor voldoende ruimte om de dynamiek van het gevestigde bedrijfsleven te faciliteren. En om de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De grootschalige logistieke terreinen en productielocaties zijn van bovenregionale betekenis voor de Limburgse economie en geven plek aan bedrijvigheid in de topsectoren als chemie, agrofood en logistiek.

f3.1 Uitsnede POL-kaart.



Omgevingsverordening Limburg 2014
In samenhang met het POL2014 is de Omgevingsverordening Limburg vastgesteld. De juridische doorwerking van het omgevingsbeleid wordt in deze verordening geregeld. Naast bepalingen die voor iedereen gelden (gedragsregels), bevat de Omgevingsverordening ook

een hoofdstuk "Ruimte", waarin instructieregels naar gemeenten zijn opgenomen. De te maken regionale bestuursafspraken worden in de Omgevingsverordening Limburg geborgd.

Voor het voorliggende initiatief zijn –in relatie tot de afwijking van het bestemmingsplan- geen specifieke aandachtspunten aan de orde.

Gezamenlijke beleidsvisie Externe Veiligheid Limburg
De grote Limburgse gemeenten en de provincie hebben in 2006 het initiatief genomen voor het opstellen van een gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid. Kerndoelstelling van deze visie is: geef het aspect externe veiligheid een eenduidige en gelijkwaardige plaats in het vergunningverleningsproces en in de integrale ruimtelijke besluitvorming. Maak in dat proces in een zo vroeg mogelijk stadium een zorgvuldige afweging van de externe veiligheidsrisico's, rekening houdend met de andere maatschappelijke belangen, zodat Limburg veiliger wordt.

De gezamenlijke beleidsvisie externe veiligheid Limburg:
- formuleert een gezamenlijke ambitie van de Limburgse bevoegde overheden;
- geeft aan hoe gemeenten en provincie bij besluiten over situaties met een extern veiligheidsrisico, met hun beleidsvrijheid om kunnen gaan;
- geeft aan hoe instanties effectief samen kunnen werken.

In de gezamenlijke beleidsvisie wordt onderkend dat bijzondere risicovolle situaties en situaties waarbij naast de veiligheidsrisico's grote maatschappelijke belangen in het geding zijn, om maatwerk vragen. Voorop staat dan ook dat gemeenten en provincie vasthouden aan de beleidsvrijheid die de wettelijke regelingen hun bieden. De gezamenlijke beleidsvisie bevat aanbevelingen voor veel voorkomende situaties. Daarbij is onderkend dat niet alle gevallen voor alle bevoegde gezagen relevant is. Om hierop in te spelen zijn de beleidsregels over de verschillende onderwerpen gegroepeerd in zogenaamde bouwstenen. Iedere gemeente kan de bouwstenen implementeren die ze relevant en gewenst acht.

Conclusie provinciaal beleid
Vanuit provinciaal beleid bestaan geen belemmeringen tegen de voorgenomen oprichting van een BRZO-inrichting van milieucategorie 3.1. Wel dient het aspect externe veiligheid een eenduidige en gelijkwaardige plaats in het vergunningverleningsproces en in de integrale ruimtelijke besluitvorming te krijgen.

3.3 Gemeentelijk beleid

Strategische Beleidsvisie Herstructurering Bedrijventerreinen
De beleidsvisie (2009) geeft een overzicht van de huidige marktprofielen en kwaliteitsniveaus van de bedrijventerreinen in de gemeente en stelt een aantal herstructureringsmaatregelen op hoofdlijnen voor. Venlo Trade Port is als 'verouderd' te kwalificeren. In het Programma Werklocaties van de provincie is de functionele kwaliteit van dit terrein als onvoldoende gekwalificeerd. Venlo Trade Port is één van de grootste terreinen

in Venlo en heeft een belangrijke (inter)nationale functie als logistiek-industrieel knooppunt, niet op de laatste plaats door haar ligging in de nabijheid van een knooppunt van snelwegen, een spoorlijn en het aanwezige water. Als het eerste terrein dat ontwikkeld is volgens het Trade Port concept heeft dit terrein nog steeds een belangrijke functie als 'visitekaartje' van de stad. De gemeentelijke en regionale ambitie is Venlo Trade Port door te laten groeien van knooppunt voor goederenvervoer naar een brainport voor hoogwaardige logistieke dienstverlening.

Beleidsplan Externe veiligheid Venlo 2012-2015
Venlo heeft zich in de afgelopen decennia ontwikkeld tot een bloeiende economische gemeente. Veel bedrijven hebben zich gevestigd in de nabijheid van de logistieke hotspot die Venlo sinds de tweede helft van de 20e eeuw is geworden. Voor 2030 wil Venlo nog meer innoveren en excelleren met als stuwende sectoren de logistiek, agribusiness en maakindustrie. Een sterke internationale oriëntatie is daarbij natuurlijk onontbeerlijk. Echter, deze economische groei en ontwikkeling brengen externe veiligheidsrisico's met zich mee. Met het oog op de nagestreefde 'quality of life' is het van belang deze risico's zo veel mogelijk te beperken en te beheersen. Met het (operationele) beleidsplan Externe veiligheid Venlo en het daaraan gekoppelde uitvoeringsprogramma wordt vanuit een integrale benadering duidelijk hoe vanuit het thema externe veiligheid een bijdrage kan worden geleverd aan de gewenste ontwikkeling van Venlo.

Omdat een volledige risicoloze maatschappij niet bestaat, is de vraag welke risiconiveaus in Venlo acceptabel worden gevonden en welke niet. Hierop is in het beleidsplan een antwoord gegeven. Zo is onder meer duidelijk gemaakt waar ruimte bestaat voor nieuwe risicovolle bedrijvigheid en wonen, onder welke veiligheid verhogende condities en hoe we zorgen voor een goede beheersbaarheid van bestaande en toekomstige externe veiligheidsrisico's. Ook worden oplossingsrichtingen aangegeven voor bestaande knelpunten.

Het beleidsplan heeft geen wettelijke basis, maar is wel door de gemeenteraad van Venlo vastgesteld, waardoor het een kaderstellend beleidsstuk is. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen is aangegeven dat gemeenten die over een beleidsplan, met aandacht voor externe veiligheid, beschikken, tot een lichtere invulling van de verantwoordingsplicht kunnen komen. Belangrijke afwegingen zijn immers al in het beleidsplan externe veiligheid gemaakt.

De afwegingen in het beleidsplan zijn gemaakt op de volgende hoofdlijnen:
- Venlo wil de risico's van het spoorwegemplacement reduceren om zodoende ruimte te geven aan de stad voor een duurzame ontwikkeling.
- Venlo wil nieuwe risicovolle bedrijven alleen situeren op geschikte locaties. Dit betekent dat:
  - nieuwe risicovolle bedrijven zoveel mogelijk aan de rand van de stad worden gesitueerd op speciaal daarvoor aangewezen bedrijventerreinen. Zo wordt ook voorkomen dat het transport van gevaarlijke stoffen door de stad kan toenemen.

  - nieuwe LPG-tankstations enkel langs provinciale wegen en rijkswegen buiten de bebouwde kom of op bedrijventerreinen worden toegelaten.
- Venlo wil extra kwetsbare groepen niet in de nabijheid van risico's plaatsen. Venlo vindt het niet wenselijk dat objecten waarin verminderd zelfredzame personen verblijven nabij risicovolle activiteiten zijn gelegen.
- Venlo wil streven naar optimalisatie van beheersmaatregelen. Als ergens een calamiteit dreigt of aanwezig is, worden de hulpverleningsdiensten ingeschakeld. Deze calamiteit kan alleen bestreden worden als (1) de opkomsttijden en ontsluiting voldoende zijn; (2) er voldoende bluswater is, (3) de bestrijdingsplannen op orde zijn en (4) het crisisplan voldoende toepasbaar is.
- Venlo wil de zelfredzaamheid van haar inwoners vergroten door risicocommunicatie. Ten tijde van een ramp is het belangrijk dat de inwoners van Venlo weten wat ze moeten doen om zichzelf en anderen te helpen.

Dit beleidsplan is richtinggevend voor het kader in ruimtelijke plannen, het afgeven van milieuvergunningen voor risicobedrijven en het afgeven van omgevingsvergunningen. Deze kaders zijn afgestemd op de Strategische visie 2030 van Venlo en de lokale bestuurlijke visie op veiligheid. Uitgangspunt was een brede afweging op bestuurlijk niveau waar alle relevante elementen een plaats hebben gekregen: veiligheid, doelmatig ruimtegebruik, stadsontwikkeling potentieel en financiële argumenten.

Conclusie gemeentelijk beleid
Vanuit gemeentelijk beleid bestaan geen belemmeringen tegen de voorgenomen oprichting van een BRZO-inrichting van milieucategorie 3.1. De gemeente streeft ernaar op Venlo Trade Port plaats te bieden aan hoogwaardige logistieke dienstverlening en wil nieuwe risicovolle bedrijven zoveel mogelijk op de daarvoor aangewezen bedrijventerreinen huisvesten. Voorliggend initiatief past daarmee binnen het beleid van de gemeente Venlo. Uiteraard dient rekening gehouden te worden met de kaders zoals geschetst in het externe veiligheidsbeleid van de gemeente.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

Om vorm te geven aan het voorkomen van verontreiniging en aantasting van het milieu bij de realisatie van "grotere" plannen, is het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) ontwikkeld. M.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of een activiteit belangrijke nadelige milieugevolgen kan hebben. Als dat zo is moet een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

In het Besluit milieu-effectrapportage 1994 is omschreven wanneer een m.e.r.–procedure of een m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen moet worden.

In onderdeel C en D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. (de 'C- en D-lijst') is per categorie van activiteiten een drempelwaarde gegeven. Als de activiteit groter is dan de drempelwaarde in de C-lijst moet er altijd een m.e.r.-procedure doorlopen worden. De activiteit is dan direct m.e.r.-plichtig. Boven de drempelwaarde in de D-lijst is sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht voor besluiten en m.e.r.-plicht voor plannen die kaderstellend zijn. Onder de D-drempel moet het bevoegd gezag motiveren of een MER al dan niet nodig is (de zogenaamde "vormvrije m.e.r.-beoordeling").

De opslag van gevaarlijke stoffen bij een logistiek bedrijf kunnen vallen gekwalificeerd worden als categorie D25.1, "*de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten*", waarbij een drempelwaarde voor de m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing is van 100.000 ton opslagcapaciteit.

Omdat bij Broekman fors minder dan 100.000 ton van de genoemde chemische producten opgeslagen zal worden, is sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Hiertoe is een aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling aan het bevoegd gezag toegezonden. In de aanmeldingsnotitie is uiteengezet dan op basis van de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project, mede inzichtelijk gemaakt middels diverse uitgevoerde milieuonderzoeken die ook bij de omgevingsvergunningaanvraag gevoegd zijn, gesteld kan worden dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

De provincie Limburg heeft op basis van de aanmeldingsnotitie een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen dat het opstellen van een MER niet noodzakelijk is (besluit d.d. 8 maart 2018 met kenmerk 2018/15902.)

Zowel de aanmeldingsnotitie als het m.e.r.-beoordelingsbesluit zijn als bijlage bij de vergunningaanvraag gevoegd.

4.2 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. In dit kader kunnen bijvoorbeeld nabij het plangebied gelegen wegen en inrichtingen van belang zijn.

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

Broekman betreft een BRZO-inrichting waar activiteiten plaatsvinden met gevaarlijke stoffen. Om deze reden is Broekman omgevingsvergunningplichtig voor de activiteit milieu. Onderdeel van de omgevingsvergunningaanvraag zijn onder andere een Veiligheidsrapport (VR*), waarin de risico's voor de omgeving en de maatregelen om deze beheersbaar te houden zijn beschreven. Bij het VR* is onder andere een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) gevoegd, waarin het plaatsgebonden risico en het groepsrisico nader gekwantificeerd worden.

Uit het uitgevoerde onderzoek volgt dat op basis van de gehanteerde zeer conservatieve uitgangspunten de 10^{-6} risicocontour buiten de inrichting van Broekman gelegen is. Uitgaande van de vigerende planologische kaders zijn binnen de berekende 10^{-6} risicocontour geen kwetsbare objecten aanwezig en is het vestigen van kwetsbare objecten ook niet mogelijk. Wel bevindt zich een beperkt kwetsbaar object binnen de 10^{-6} risicocontour, te weten Brasserie De Admiraal (Jachthavenweg 52, volgens het bestemmingsplan “recreatie”). De 10^{-6} risicocontour is voor beperkt kwetsbare objecten een richtwaarde, waarmee het bevoegd gezag rekening moet houden bij de beslissing op de aanvraag omgevingsvergunning milieu.

Het berekende groepsrisico is hoger dan de oriëntatiewaarde. Het maximaal aantal slachtoffers is berekend op 250. Verantwoording van de hoogte van het groepsrisico dient door het bevoegd gezag te worden afgelegd.

Samenvattend kan gesteld worden dat plaatsgebonden risicocontour voldoet aan de gestelde eisen. Het berekende groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde. Een aanzet tot een verantwoording is in de QRA opgenomen. De uiteindelijke verantwoording dient door het bevoegd gezag te worden afgelegd.

Vanuit planologisch oogpunt bestaan er daarmee geen belemmeringen inzake externe veiligheid ten aanzien van de aangevraagde afwijking van het bestemmingsplan -het in werking hebben van een BRZO-inrichting van een lagere milieucategorie dan 5.1 (namelijk 3.1).

4.3 Overige omgevingsaspecten

De aangevraagde afwijking van het bestemmingsplan -het in werking hebben van een BRZO-inrichting van een lagere milieucategorie dan 5.1 (namelijk 3.1)- heeft geen invloed op de overige omgevingsaspecten, zoals bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit, geur, bodem, water, flora en fauna en archeologie.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is ontstaan uit een particulier initiatief. De kosten verband houdende met de opstelling van de plannen alsmede de uitvoering hiervan, komen voor rekening van de initiatiefnemer.

Voor de provincie en gemeente zijn aan de ontwikkeling en uitvoering van onderhavig plan dan ook geen financiële consequenties verbonden.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De omgevingsvergunning zal conform de gangbare voorbereidingsprocedures gedurende 6 weken in ontwerp ter inzage gelegd worden. In deze periode kan een ieder zijn of haar zienswijze kenbaar maken. Vervolgens wordt een definitief besluit genomen, dat openstaat voor beroep.

6 Conclusie

Op basis van het vigerende bestemmingsplan “Venlo Trade Port” is de voorgenomen oprichting van een BRZO-inrichting van een lagere milieucategorie dan 5.1 (namelijk 3.1) niet toegestaan. Zoals uit voorliggende ruimtelijke onderbouwing blijkt bestaan tegen de voorgenomen ontwikkeling in principe echter geen stedenbouwkundige, planologische of milieuhygiënische bezwaren; er is sprake van “goede ruimtelijke ordening”. Er kan derhalve middels de afgifte van een omgevingsvergunning medewerking verleend worden aan het verzoek tot afwijking van het bestemmingsplan.



Mook,

Dit rapport bevat:
18 pagina's.

FC 20930-8-RA-001 / D14C60402 / JERONIH