

Ruimtelijke onderbouwing t.b.v.  
omgevingsvergunning  
'Greenport bikeway'

Gemeenten

Venlo

Horst aan de Maas

status: verleend  
datum: 24 februari 2014  
projectnummer: 200330R.2012  
adviseur: rve



gemeente

**HORST  
A/D  
MAAS**

VONDERWEG 14, 5616 RM EINDHOVEN  
TELEFOON 040 257 13 36 TELEFAX 040 257 02 90

AMERIKALAAN 70C, 6199 AE MAASTRICHT-AIRPORT  
TELEFOON 043 326 16 60 TELEFAX 043 326 16 64

INFO@TONNAER.NL WWW.TONNAER.NL

TONNAER



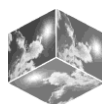
ADVISEURS IN OMGEVINGSRECHT

JURIDISCHE EN BELEIDSADVISING  
OVERHEIDSPROJECTEN  
PLANOLOGIE EN STEDENBOUW



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging Greenport Bikeway	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Leeswijzer	4
<b>2</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>5</b>
2.1	Inleiding	5
2.2	Rijksbeleid	5
2.3	Provinciaal beleid	7
2.4	Regionaal beleid	12
2.5	Gemeentelijk beleid	13
<b>3</b>	<b>Projectbeschrijving</b>	<b>19</b>
3.1	Achtergrond	19
3.2	Greenport Bikeway	20
<b>4</b>	<b>Sectorale aspecten</b>	<b>26</b>
4.1	Inleiding	26
4.2	Bodem	26
4.3	Geluid	27
4.4	Externe veiligheid	28
4.5	Luchtkwaliteit	29
4.6	Ecologie	30
4.7	Archeologie	35
4.8	Kabels en leidingen	38
4.9	Water	38
<b>5</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>40</b>
5.1	Economische uitvoerbaarheid	40
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	40
<b>6</b>	<b>Overleg en inspraak</b>	<b>41</b>
6.1	Vooroverleg	41
6.2	Ter inzage legging	41
6.3	Ontwerp-omgevingsbesluit omgevingsvergunning	41
6.4	Besluit	41



**Bijlagen:**

Bijlage 1: Bestemmingsplantoets

Bijlage 2: Tekening Tracé overzicht (stand 7 oktober 2013)

Bijlage 3: Historisch bodemonderzoek (Econsultancy, rapportnr: 13021115, 19 april 2013)

Bijlage 4: Verkennend bodemonderzoek en verkennend onderzoek asbest in puin (p.m.)

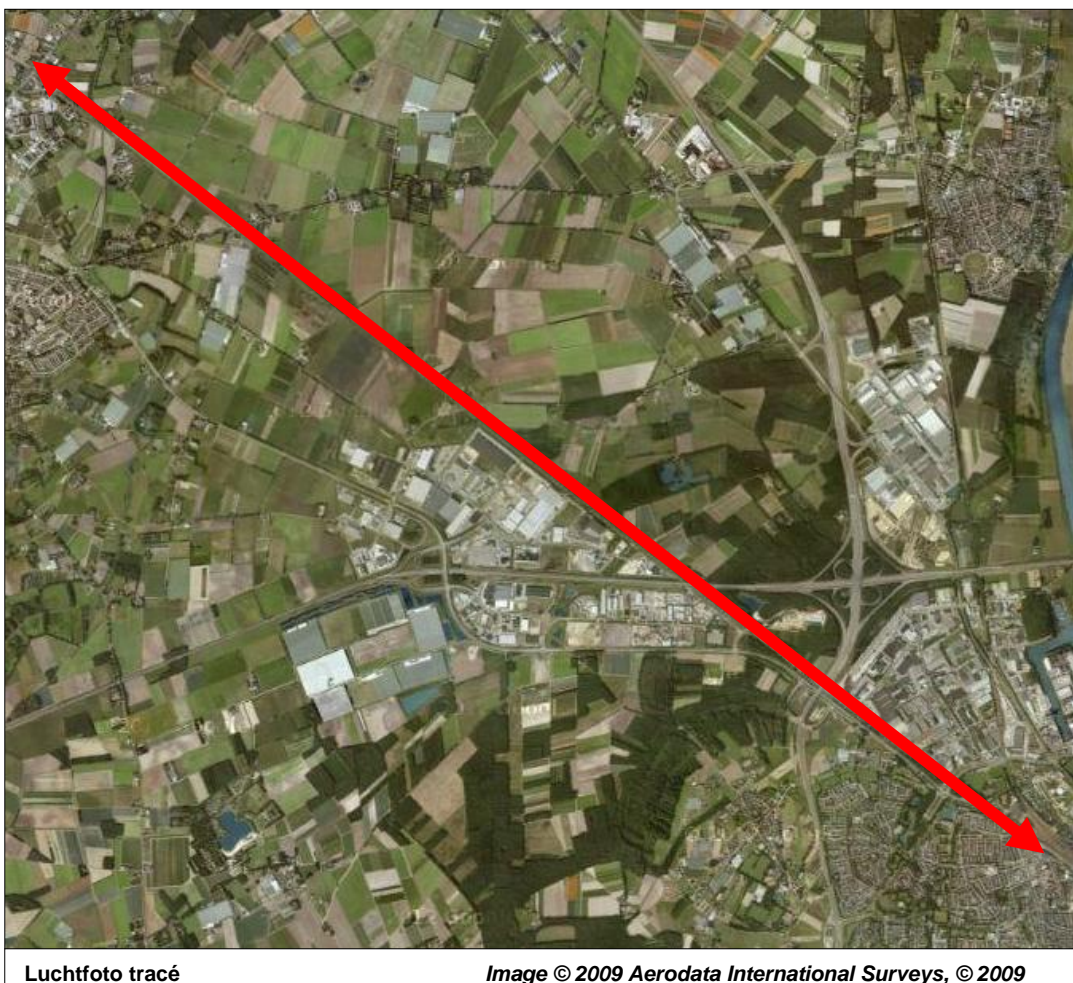
Bijlage 5: Quickscan flora en fauna (Bureau Meervelt, projectnr: 13-030, 10 april 2013)

Bijlage 6: Inventarisatie flora en fauna Noordersloot (station Sevenum – A73) (Buro Meervelt, projectnr: 13-029, 5 juli 2013)

Bijlage 7: Archeologisch bureauonderzoek (Econsultancy, rapportnr: 13021116, 23 oktober 2013)

Bijlage 8: Archeologisch gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek (Econsultancy, rapportnummer: 13081571, 23 oktober 2013) conceptrapportage





Luchtfoto tracé

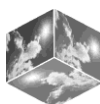
Image © 2009 Aerodata International Surveys, © 2009

## 1 Inleiding

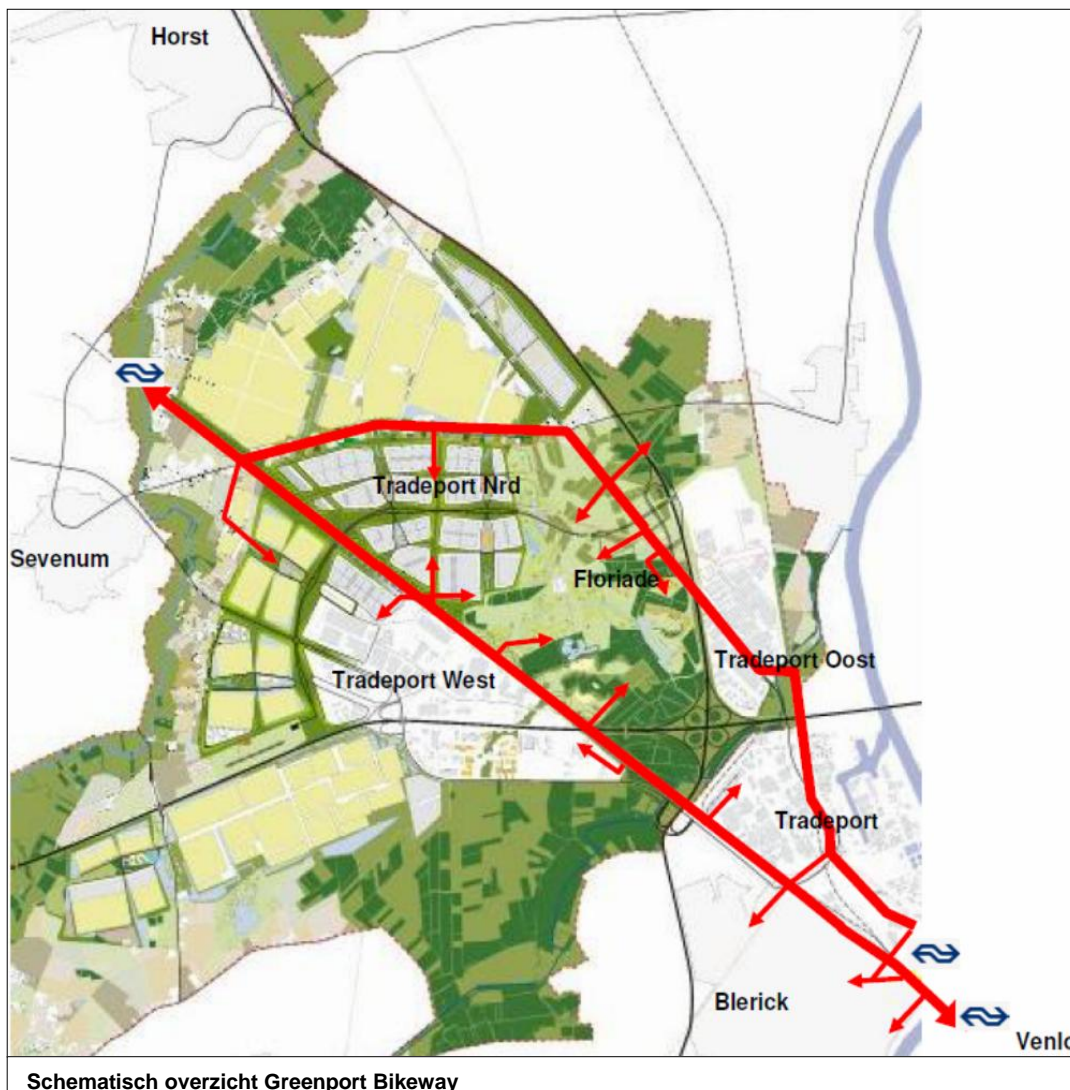
### 1.1 Aanleiding

De gemeente Venlo, de gemeente Horst aan de Maas en Development Company Greenport Venlo (hierna DCGV) werken samen aan een kwaliteitsimpuls ten behoeve van de bereikbaarheid van Greenport Venlo. Men is voornemens de bereikbaarheid te verbeteren door de aanleg van onder andere snelle fietsroutes. De gewenste ontsluiting wordt gerealiseerd door middel van de aanleg van ontbrekende fietsverbindingen naar de werkgebieden Trade Port en Klavertje Vier vanuit zowel het centrum van Venlo als Horst.

Een belangrijke aan te leggen fietsverbinding betreft de hoogwaardige langzaam verkeersstructuur ten behoeve van het Greenport-gebied. Deze zogenoemde Greenport Bikeway zal de stations van Venlo, Blerick en Horst-Sevenum met elkaar verbinden en is bedoeld om het fietsgebruik te stimuleren, met name tussen de woon- en werkvoorzieningen.







Onderhavige ruimtelijke onderbouwing richt zich op het zuidelijke gedeelte van de Greenport Bikeway. Dit gedeelte van de Greenport Bikeway zal deels worden gerealiseerd door reeds bestaande routes op te waarderen en deels door de aanleg van nieuwe tracés. Een aantal nog ontbrekende schakels in het netwerk wordt nieuw aangelegd. Voor de aanleg van een aantal delen van deze langzaam verkeersvoorziening is het noodzakelijk om een planologische procedure te volgen. In totaal doorkruist de Greenport Bikeway 8 vigerende bestemmingsplannen in de twee gemeenten. Uit een reeds uitgevoerde bestemmingsplantoets blijkt dat de realisering van het grootste deel van de Greenport Bikeway is toegestaan binnen de betreffende bestemmingsplannen. De aanleg van sommige nieuwe delen past in een aantal gevallen niet binnen de vigerende bestemming.

Om de aanleg van de Greenport Bikeway planologisch mogelijk te maken is, na overleg met de betrokken gemeenten en DCGV, besloten om de procedure te volgen van de uitgebreide omgevingsvergunning conform artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing vormt de verantwoording van het planvoornemen ten behoeve van deze omgevingsvergunning.





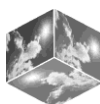
## 1.2 Ligging Greenport Bikeway

Het tracé van de Greenport Bikeway is gelegen tussen het treinstation van Blerick en het treinstation van Horst-Sevenum. De fietsverbinding loopt (in noord-zuid richting) vanaf het station Horst-Sevenum langs de spoorlijn via de Ulfterhoek, de Heierhoevenweg, de Newtonweg, de Voltastraat en de Eindhovenseweg naar het station van Blerick. Daarnaast is er nog een tweede route via (grotendeels) bestaande fietsverbindingen via het Kazerneterrein, Horsterweg, Grubbenvorsterweg, Raaieind, Venrayseweg en Sevenumseweg.

## 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het tracé van de Greenport Bikeway doorkruist in totaal 8 bestemmingsplannen. Het betreft de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Gemeente	Vastgesteld door de raad d.d.	Goedgekeurd Gedeputeerde Staten d.d.
Buitengebied Sevenum 2009	Horst aan de Maas	31-03-2009	01-12-2009
Buitengebied Sevenum 1998	Horst aan de Maas	02-3-1998	20-10-1998
Trade Port Noord	Venlo	31-10-2012	n.v.t.
Trade Port noord	Venlo	25-01-2006	19-09-2006



en Park Zaarderheiken			
Trade Port West Oost	Venlo	23-02-2011	n.v.t.
Venlo Trade Port	Venlo	Status: ontwerp	
Stadsdeel Blerick	Venlo	25-09-2013	n.v.t.

De aanleg van een groot deel van de fietsroute is op basis van de vigerende bestemmingsplannen reeds toegestaan. De realisering van enkele tracé-delen is echter niet mogelijk binnen de kaders van de vigerende bestemmingsplannen. Met name ter plaatse van de bestemmingsplannen 'Trade Port Noord & Park Zaarderheiken', 'Buitengebied Sevenum 2009' en 'Buitengebied Sevenum 1998' is strijdigheid met de vigerende planologische regeling geconstateerd.

Doel van onderhavige ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning is een planologische situatie te creëren waarin de aanleg van de Greenport Bikeway – in haar geheel - planologisch is toegestaan. Door middel van de te doorlopen procedure van een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, wordt het gebruik ten behoeve van de fietsroute planologisch mogelijk gemaakt. Na realisering van de fietsroute zal het tracé in de algemene herziening van de betreffende bestemmingsplannen worden opgenomen.

#### **1.4 Leeswijzer**

Na dit inleidende hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante beleidskader voor de aanleg van de Greenport Bikeway. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het planvoornemen zelf beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op de sectorale (milieu)aspecten. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens de uitvoerbaarheid van de aanleg van de Greenport Bikeway toegelicht. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 aangegeven welke procedure is doorlopen.





## 2 Beleidskader

### 2.1 Inleiding

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden in het kort de voornaamste zaken uit de plannen voor het plangebied weergegeven, omdat deze zoals gezegd mede uitgangspunt voor het lokale maatwerk zullen zijn.

### 2.2 Rijksbeleid

#### 2.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie vormt het Rijksbeleid ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Met deze structuurvisie wordt de onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet' reeds ingezette decentralisatie verder doorgezet. Dit houdt in dat verantwoordelijkheden worden overgedragen aan provincies en gemeenten. Deze overheden kunnen met hun regionale kennis en onderlinge samenwerkingsverbanden opgaven zelf integraal, doeltreffend en met kwaliteit aanpakken.

Voor het formuleren van het ruimtelijke rijksbeleid zijn een drietal criteria leidend geweest. Er is beleid opgesteld indien:

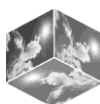
- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van de gezondheid van inwoners.

In de Structuurvisie is vervolgens een drietal doelen voor Nederland in 2040 geformuleerd:

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren 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.

#### *Concurrentiekracht*

Nederland wil in 2040 tot de top 10 van de meest concurrerende economieën van de wereld behoren. Van belang daarvoor is een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dat betekent onder meer dat moet worden ingezet op sterke stedelijke regio's, optimale bereikbaarheid en goede (logistieke) verbindingen met het buitenland.



Belangrijke innovatieve economische sectoren voor Nederland onder meer Water, Agro & Food, High Tech Systemen en Materialen, Life Sciences & Health, Chemie, Energie, Logistiek en Creatieve Industrie.

#### *Bereikbaarheid*

Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden (waaronder knooppuntontwikkeling), meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Daarbij moet worden gekozen voor een integrale benadering die de mobiliteitsgroei in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling faciliteert. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

#### *Leefbaarheid en veiligheid*

De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe onder invloed van urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening. Deze toenemende regionale verschillen hebben consequenties voor de verstedelijking in Nederland. Vraag en aanbod van woningen, bedrijventerreinen en kantoren zijn daardoor niet overal in evenwicht (kwantitatief en kwalitatief). De ambitie voor 2040 is dat woon- en werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de (kwalitatieve) vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

Voorts is het nodig onze bijzondere waarden en internationaal onderscheidende kwaliteiten te koesteren en te versterken, hetgeen vraagt om de borging van natuurwaarden, biodiversiteit, cultuurhistorische waarden en een goede milieukwaliteit. De ambitie voor 2040 is het bieden van een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit, zowel in stedelijk als landelijk gebied. Belangrijke onderdelen daarvan zijn ook een blijvende bescherming tegen extreme weersomstandigheden en overstromingen en het voorzien in voldoende zoet water in droge perioden.

Op basis van voorgaande doelstellingen zijn vervolgens 13 nationale belangen benoemd.

Voor onderhavig planvoornemen zijn van belang:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren (nationaal belang 1)
- verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's (nationaal belang 8);
- zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructuurle besluiten (nationaal belang 13).

Venlo maakt onderdeel uit van een stedelijke regio met een concentratie van topsectoren vanwege de greenports. Onderhavig plan is nadrukkelijk van invloed op de bereikbaarheid



van de stedelijke regio en levert een bijdrage aan de verbetering hiervan. Daarmee sluit het planvoornemen aan op de SVIR.

De milieukwaliteit wordt expliciet beschouwd in deze ruimtelijke onderbouwing. Zie daarvoor hoofdstuk 4. Deze toelichting voorziet voorts in een transparante en zorgvuldige belangenafweging ten aanzien van het planvoornemen.

### 2.2.3 *Verdrag van Malta*

Het Verdrag van Malta, ook wel de Conventie van Valletta genoemd, is een Europees verdrag dat in 1992 is ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa. Het verdrag is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de grond bevinden, zoals gebruiksvoorwerpen, grafvelden en nederzettingen. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

- tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden;
- behoud in situ;
- de verstoorder betaalt.

Het verdrag is vertaald in de Monumentenwet. Ook kan het verdrag worden teruggevonden in onder andere de Ontgrondingswet. Het is dan ook belangrijk dat de ontwikkelingen in het plangebied conform het verdrag zijn, en daarmee dan ook conform de wet.

Op het aspect archeologie wordt nader ingegaan in paragraaf 4.7 van deze toelichting.

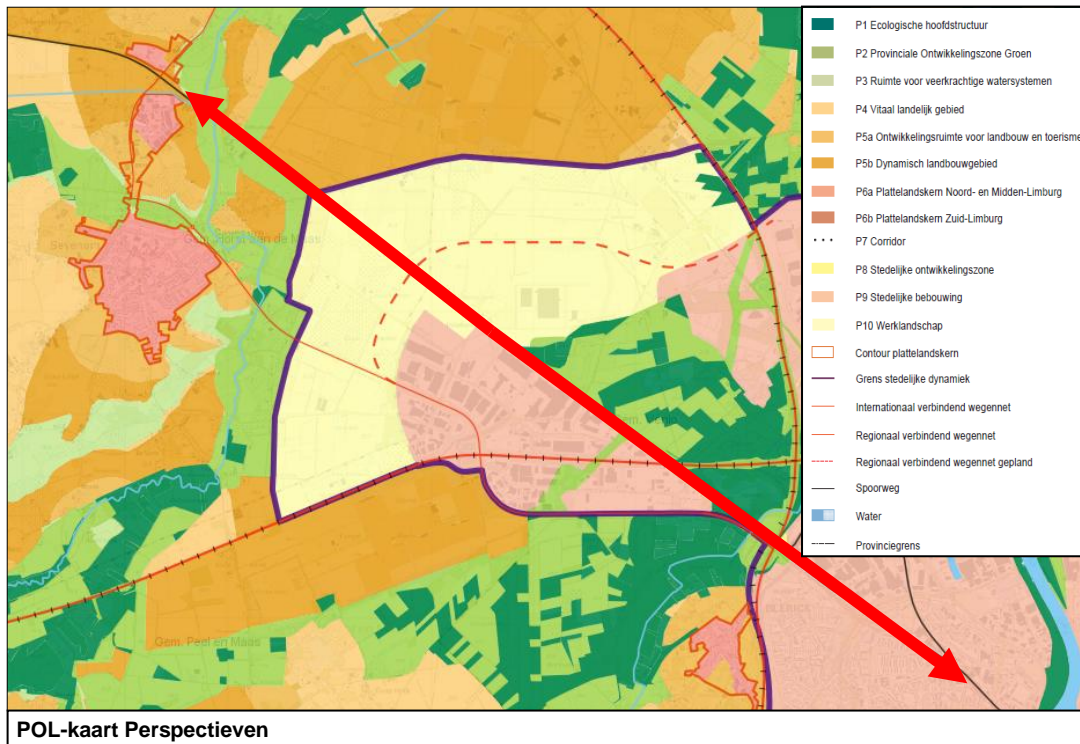
## 2.3 **Provinciaal beleid**

### 2.3.1 *Provinciaal Omgevingsplan Limburg*

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is geïntroduceerd als streekplan, waterhuishoudingsplan, milieubeleidsplan, verkeer- en vervoersplan. Daarnaast bevat het plan de fysieke componenten van het economisch en sociaal-cultureel beleid. Het POL is in 2011 voor het laatst geactualiseerd. Sinds 2008 (invoering Wet ruimtelijke ordening) geldt het plan niet meer als streekplan maar als structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Niet voor ieder gebied binnen de provincie Limburg gelden dezelfde beleidsbepalingen als het gaat om de kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van het gebied. Om die reden worden in het POL2006 tien perspectieven onderscheiden, met ieder een eigen benadering met betrekking tot de meest doeltreffende beleidsdoelen voor dat gebied. Het tracé van de Greenport Bikeway is grotendeels gelegen binnen het perspectief 'Stedelijke bebouwing (P9)' en binnen de 'Grens stedelijke dynamiek'. Kleinere gedeelten zijn gelegen binnen Ecologische Hoofdstructuur (P1), Provinciale Ontwikkelingszone Groen (P2), Ruimte voor veerkrachtige watersystemen (P3), Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme (P5a), Dynamische landbouwgebied (P5b) en Stedelijke ontwikkelingszone (P8).



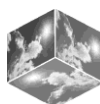


### Perspectief 1

Binnen Perspectief 1 is het beleid van de provincie ten aanzien van de EHS uit het realiseren en beschermen van een groen robuuste structuur van bos- en natuurgebieden inclusief verbindingen daartussen. Uitgangspunt hierbij is de bescherming, ontwikkeling en verbetering van de (grensoverschrijdende) biodiversiteit en natuurlijke ecosystemen van milieubescherming, natuurbeheer en herstel van natuurlijke en ecologisch gezond functionerende watersystemen. Het is derhalve in principe niet mogelijk om ontwikkelingen plaats te laten vinden die de kenmerken en waarden van deze gebieden aantasten of belemmeren. Het 'nee, tenzij'-principe is hierbij van toepassing. Tegenstrijdige activiteiten mogen niet plaatsvinden, tenzij de noodzaak hiervan goed onderbouwd kan worden en er compensatie plaats vindt van de aantasting of belemmering.

Naast behoud en ontwikkeling van natuurlijke waarden is het ook van belang dat landschappelijke waarden, zowel visueel-ruimtelijk als cultuurhistorisch, behouden en ontwikkeld worden. Bovendien wordt gestreefd naar recreatief medegebruik van de EHS door de aanleg van routestructuren.

Gezien het bovenstaande is het maar in beperkte mate mogelijk om activiteiten te ontplooiën binnen het plangebied. Het planvoornemen voorziet in een van de ontwikkelingen die binnen de EHS wel mogelijk zijn, namelijk de aanleg van een routestructuur ten behoeve van langzaam verkeer. De aanleg van de Greenport Bikeway is dan ook niet in strijd met het beleid binnen perspectief 1.



### *Perspectief 2*

De POG maakt naast de EHS deel uit van de ecologische structuur van Limburg. Echter, waar de EHS voornamelijk natuur-, water- en bosgebieden betreft, heeft de POG met name betrekking op landbouwgebieden. De POG gaat uit van een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Dat wil zeggen dat het behoud en de ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden richtinggevend zijn voor ontwikkelingen binnen de POG. De landbouw moet meer landschapsgeoriënteerd plaats vinden en het bebouwingsvrije karakter dient gehandhaafd te blijven. Daarnaast dient de toeristisch-recreatieve structuur in stand gehouden te worden.

Hoewel binnen een POG de mogelijkheden tot ontplooiën van activiteiten wat ruimer zijn dan binnen de EHS, zijn ze ook hier maar beperkt. Dit geldt ook voor het plangebied. Versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden is de doelstelling en alleen activiteiten die hier aan bijdragen (bijv. functies betreffende toerisme, recreatie of landbouw) zijn toegestaan. De realisatie van de Greenport Bikeway is niet in strijd met het beleid ter plaatse van de POG.

### *Perspectief 3*

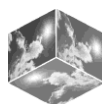
Gebieden gelegen binnen dit perspectief hebben een open karakter en zijn voornamelijk gericht op grondgebonden landbouw. Ook niet-grondgebonden landbouw en toerisme komen veel voor binnen deze gebieden. Het ontwikkelen van deze functies binnen het gebied P3 is toegestaan, mits dit aansluit op het bieden van ruimte aan een voldoende veerkrachtig watersysteem voor de opvang van hoge waterafvoeren, het bestrijden van watertekort en verdroging en het voorkomen van erosie. Onderhavige ontwikkeling heeft geen invloed op het watersysteem en is niet in strijd met het beleid ter plaatse van perspectief 3.

### *Perspectief 5a*

Binnen dit perspectief wordt de inrichting met name bepaald door de aanwezige landbouw in het gebied. Ook plaatselijke omgevingskwaliteiten kunnen aan de orde zijn. Het doel van dit perspectief is meer ontwikkelingsruimte bieden aan landbouw en verbreding van de plattelandseconomie. Het planvoornemen voorziet niet in ontwikkelingsruimte voor de landbouw maar draagt indirect wel bij aan de verbreding van de plattelandseconomie door de verbetering van de bereikbaarheid middels de Greenport Bikeway.

### *Perspectief 5b*

Binnen dit perspectief is ruimte voor de optimale ontwikkeling van landbouw, en dan met name niet-grondgebonden landbouw, zoals intensieve veehouderij en glastuinbouw. Hierbij gaat het niet alleen om het doorontwikkelen van bestaande bedrijven, maar ook om het opzetten van nieuwe (grootschalige) bedrijven. Het planvoornemen voorziet echter niet in een dergelijk grootschalige ontwikkeling maar 'slechts' van de realisatie van een langzaam verkeersroute tussen de stations van Blerick en Horst-Sevenum. Dit draagt met name bij aan de bereikbaarheid van het gebied en is niet in strijd met de ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw.





### *Perspectief 8*

Het perspectief Stedelijke ontwikkelingszone (P8) omvat gebieden gelegen tussen het bestaand stedelijk gebied en de grens stedelijke dynamiek. Deze gebieden zijn momenteel veelal in gebruik als landbouwgrond of als gebieden met een recreatieve functie.

Op termijn kunnen deze gebieden echter ook ruimte bieden voor stadsuitbreidingen in de vorm van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden.

Indien nieuwe stedelijke ontwikkelingen niet binnen het stedelijk gebied kunnen worden opgelost, zullen ontwikkelzones worden aangewezen direct grenzend aan het bestaande stedelijk gebied. Voor werk- en winkellocaties is bereikbaarheid hierbij van groot belang. Het planvoornemen, waarbij de bereikbaarheid van het gebied tussen de station van Blerick en Horst-Sevenum wordt vergroot sluit hier nadrukkelijk op aan.

### *Perspectief 9*

Het perspectief stedelijke bebouwing omvat de reeds bestaande en als zodanig bestemde woon-, winkel- en voorzieningsgebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen binnen de grens stedelijke dynamiek. De verstedelijkingsopgave dient zoveel mogelijk binnen dit perspectief opgelost te worden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van herstructurering en revitalisering van wijken. Bij het invullen van deze verstedelijkingsopgave moet wel gelet worden op het watersysteem van het stedelijk gebied. Daarnaast dient de milieukwaliteit afgestemd te worden op de aard en functie van het deelgebied.

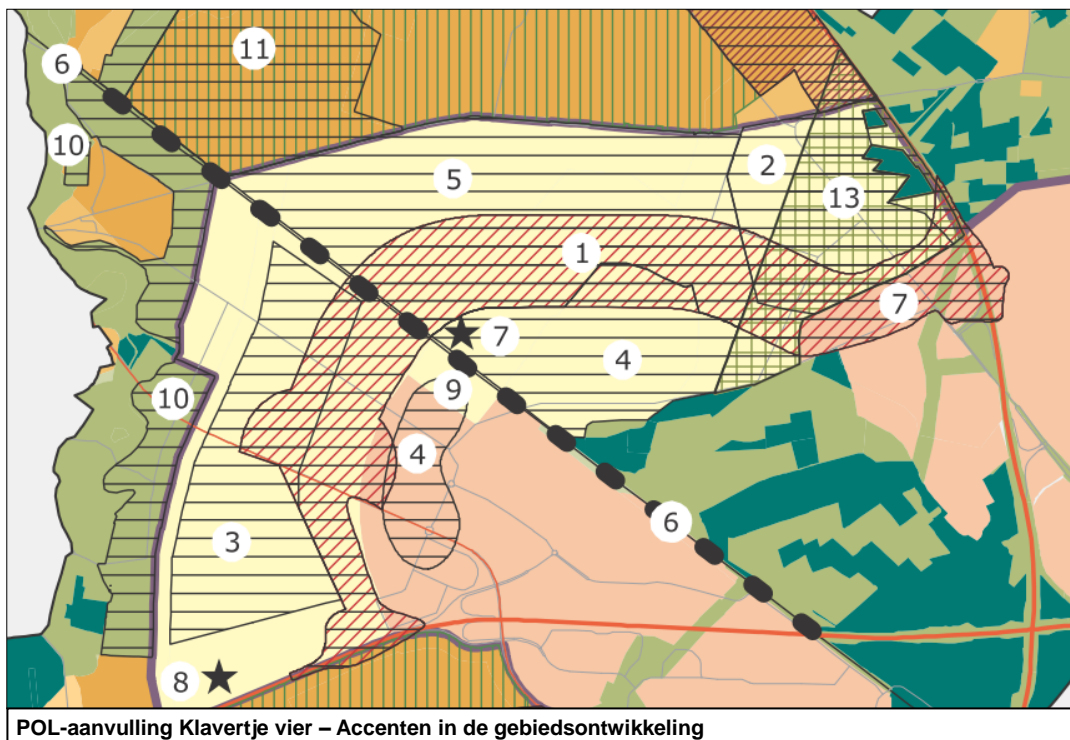
Verder dient er met speciale aandacht gekeken te worden naar centrumgebieden en levendige gebieden met een sterke menging van functies. Uitgangspunt is behoud en versterken van de vitaliteit van de centrumomgeving. In het bijzonder wordt er belang gehecht aan de aanwezigheid van woonfuncties en stedelijke voorzieningen binnen de centrumgebieden.

Het planvoornemen draagt indirect bij aan het versterken van de vitaliteit van de centrumomgeving door de verbetering van de bereikbaarheid. Verder kan gesteld worden dat er geen strijdigheid is met het beleid binnen perspectief 9.

### *Conclusie*

Onderhavig planvoornemen voorziet in de realisatie van een langzaam verkeersroute tussen de stations van Venlo-Blerick en Horst-Sevenum. De route doorkruist verschillende perspectieven met elk hun eigen beleid. Binnen geen enkele van deze perspectieven wordt specifiek ingegaan op het beleid met betrekking tot het realiseren van fietsroutes. De realisatie van de route is dan ook niet in strijd met het beleid. Algemeen beleid is dat de bereikbaarheid in Limburg verbeterd moet worden. Het planvoornemen draagt hier nadrukkelijk aan bij.





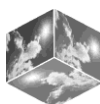
### 2.3.2 POL-aanvulling Klavertje 4

Ten westen van Venlo is het Greenport gebied gelegen. Om de toekomstige economische groei van deze Greenport mogelijk te maken is door een groot aantal betrokken partijen in de regio de handen ineen geslagen om te komen tot een samenhangende ontwikkeling op het gebied van zowel onderwijs, ondernemerschap, onderzoek, als ook een duurzame gebiedsontwikkeling op basis van de principes van Cradle to Cradle (C2C).

Voor de duurzame uitvoering van de economische doorgroei van Greenport Venlo wordt een plan gemaakt waarin zowel laagdynamische als hoogdynamische functies de benodigde ruimte, tijd en flexibiliteit krijgen om volwaardig te kunnen functioneren. Slimme ruimtelijke combinaties van natuurlijke en economische processen geven kansen om biologische en technische kringlopen te sluiten.

Om de ambities goed te verankeren in provinciaal beleid is deze POL-aanvulling opgesteld. Tevens is aanpassing van een aantal onderdelen van het POL2006 noodzakelijk. Deze POL-aanvulling zal als basis voor provinciaal vooroverleg bij gemeentelijke ruimtelijke plannen worden gebruikt.

De provincie ziet grote mogelijkheden voor de doorontwikkeling van de regio Noord-Limburg en beschouwt de voorgenomen gebiedsontwikkeling Klavertje 4 als een sleutelproject. Indien noodzakelijk zal de provincie, vanwege het provinciale belang dat wordt toegekend aan de samenhangende doorontwikkeling van het gebied, alle haar ter beschikking staande instrumenten inzetten teneinde de juiste voortgang en ontwikkeling te faciliteren.



Binnen het Gebied Klavertje 4 wordt een nieuw type van gebiedsontwikkeling volgens de Limburgse C2C inrichtingsprincipes voorgestaan, namelijk Werklandschap (P10), gericht op een variëteit aan functie-combinaties, met een wisselende verhouding groen/rood. Het nieuwe perspectief voor de mix van landelijke en stedelijke functies binnen de grens stedelijke dynamiek biedt ruimte aan verschillende samenhangende activiteitenmixen. Voor deze activiteitenmixen wordt uitgegaan van een hoge kwaliteit van uitgeefbaar terrein waarbij gezamenlijke functies gecombineerd worden gerealiseerd en sprake is van een goede landschappelijke inpassing, watervoorzieningen, infrastructuur en langzaam verkeersstructuur.

Voortvloeiend uit het werkproces rondom Klavertje 4/Floriade zijn de Limburg C2C principes opgesteld. Onderhavig planvoornemen heeft voornamelijk betrekking op het thema mobiliteit. Hieronder wordt op de voorgestelde uitwerking voor C2C ingegaan.

#### *C2C en Mobiliteit:*

- Gekozen is voor een nieuwe gebiedsontsluitingsweg.
- Daarnaast is er extra aandacht voor langzaamverkeersverbindingen.
- De weg zelf krijgt een herkenbare basis-uitwerking.

Bij de deelluitwerkingen wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het waar mogelijk beperken van vervoersbewegingen in auto- en vrachtwagenverkeer, het optimaal benutten van openbaar vervoersmogelijkheden, het aansluiten op/bijdragen aan een optimaal langzaam verkeersnetwerk voor de gebiedsontwikkeling in zijn geheel en een vanuit milieupositief zo optimaal mogelijk ontwerp waarbij milieuwinst wordt nagestreefd. Hierbij wordt een balans gezocht tussen technische, organisatorische en financiële mogelijkheden.

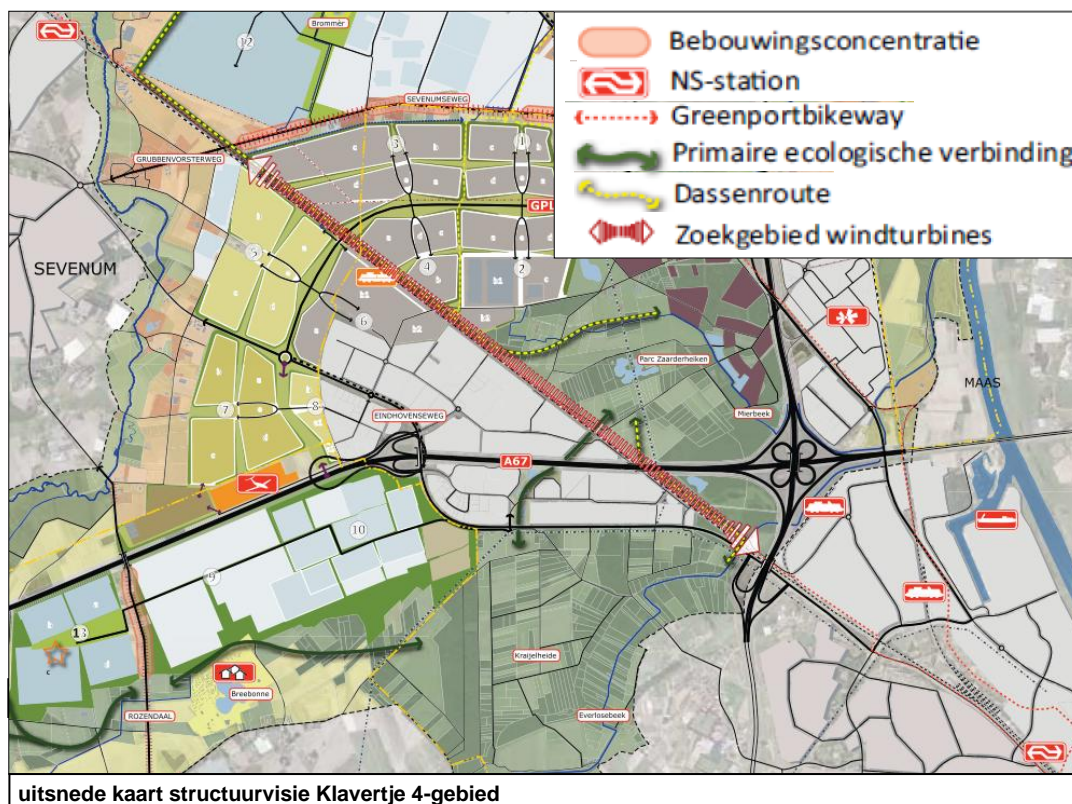
Onderhavig planvoornemen is een direct gevolg van deze POL-aanvulling Klavertje 4 en draagt bij aan het optimaliseren van het langzaam verkeersnetwerk. Daarmee sluit de realisatie van de Greenport Bikeway nadrukkelijk aan op het beleid van de provincie. In vervolg op deze POL-aanvulling hebben de drie betrokken gemeenten het ruimtelijke beleid voor dit gebied in een gezamenlijke, intergemeentelijke structuurvisie concreet vastgelegd (zie paragraaf 2.4.1).

## **2.4 Regionaal beleid**

### *2.4.1 Structuurvisie Klavertje 4-gebied (2012)*

Om planologisch sturing te geven aan de ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied en daarmee de beoogde ruimtelijk-economische structuurversterking, hebben de gemeenten Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo een intergemeentelijke structuurvisie opgesteld. Hiermee is de beleidsmatige basis gelegd voor uitwerking van (delen van) het Klavertje 4-gebied in bijvoorbeeld ruimtelijke onderbouwingen.





De Greenport Bikeway is onderdeel van structuurvisie Klavertje 4-gebied. De ambitie omtrent de Greenport Bikeway is het realiseren van een hoogwaardige langzaam verkeersstructuur die het fietsgebruik moet stimuleren. De Bikeway zal de stations Venlo, Blerick en Horst-Sevenum met elkaar verbinden. Om direct aan te haken op bestaande regionale functies en fietspaden bestaat de Bikeway uit een ladderstructuur.

Voor de realisatie van de Bikeway worden bestaande routes opgewaardeerd (verbreed, geasfalteerd, verlicht etc.) en ontbrekende schakels nieuw aangelegd. Het tracé van de greenport Bikeway is zichtbaar in de bovenstaande figuur, de visualisatie van de Structuurvisie Klavertje 4-gebied. Het planvoornemen is een direct resultaat van de structuurvisie.

## 2.5 Gemeentelijk beleid

### 2.5.1 Venlo

#### *Ruimtelijke structuurvisie 2005-2015 Venlo*

Door de gemeente Venlo is in 2005 de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 vastgesteld. Naar aanleiding van de invoering van de Wet ruimtelijke ordening in 2008 heeft de raad in maart 2009 een geactualiseerde versie vastgesteld. De visie is het kader voor de duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, op basis van een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociaal-culturele waarden van de gemeente Venlo. De Structuurvisie is daarmee het functioneel en ruimtelijk toetsingskader voor het maken van keuzes bij ruimtelijke ontwikkelingen in Venlo.



De doelstellingen in de visie hebben betrekking op drie thema's:

- Centrumstad in een grenzeloze regio;
- Leefbare stad;
- Stad in het Maasdal.

Het planvoornemen draagt voornamelijk bij aan de 'Leefbare stad' door het verbeteren van de mobiliteit. Voor een plezierig woonklimaat is het namelijk noodzakelijk voorwaarden te scheppen voor een goede leefbaarheid en veiligheid in de woongebieden. Met het creëren van krachtige kernen waarin op een zo laag mogelijk niveau basisvoorzieningen worden aangeboden, wordt een basis gelegd voor het gebruik van de fiets en verplaatsing te voet, omdat verplaatsingen in het algemeen over korte afstanden plaats zullen vinden. Een betere opbouw van het fietsnetwerk is gewenst.

In de Ruimtelijke Structuurvisie is gekozen voor het voor het ruimtelijk structuurconcept "Krachtige kernen in een robuust casco". In deze structuur kunnen de doelstellingen voor het ruimtelijk beleid van Venlo het best gerealiseerd worden. De uitwerking van deze doelstellingen rond de drie hierboven genoemde thema's geeft hierin inzicht.

De essentie van deze uitwerking is in dit hoofdstuk geoperationaliseerd in een aantal principes. Ze vormen gezamenlijk de kern van de Ruimtelijke Structuurvisie voor Venlo. Ten aanzien van het planvoornemen is principe 10 'Verkeer en Vervoer' van toepassing. Onderdeel daarvan is principe 10.6:

Goede, vlotte, en bij voorkeur vrij liggende fietsvoorzieningen maken het fietsnetwerk veiliger en geschikt voor zowel utilitair als recreatief gebruik. Het fietsroutenetwerk moet zowel verbindingen verzorgen binnen het stedelijk gebied als met het casco. Ten behoeve van een kwaliteitsslag voor de fiets dient de 'ruggengraat' te worden ontwikkeld: een sterk primair stelsel van fietsroutes aangevuld met overige voorzieningen zoals stallingen en voorzieningen met betrekking tot overstapmogelijkheden.

Het planvoornemen voorziet in een hoogwaardig langzaam verkeersroute tussen de stations van Blerick en Horst-Sevenum. Hiermee draagt het planvoornemen bij aan het optimaliseren van het fietsnetwerk. Het plan voorziet in een veilig vrij liggend fietspad voor zowel utilitair als recreatief gebruik.

#### *Strategische Visie Venlo 2030*

Met de Strategische Visie Venlo 2030 voorziet de gemeente Venlo in een afwegingskader op basis waarvan toekomstige besluiten kunnen worden afgewogen en nieuwe ontwikkelingen binnen breder perspectief kunnen worden geplaatst. In de Visie Venlo 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 op basis waarvan de ambities voor het jaar 2030 zijn geformuleerd. Het betreft de volgende thema's:

1. Stad van actieve mensen;
2. Innovatieve en excellente stad;
3. Venlo internationaal;





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

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. Het scenario is gericht op een gemeente Venlo anno 2030 die als volgt kan worden omschreven:

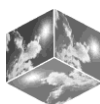
- gekend om een aantal beeldbepalende grote projecten en de traditionele bedrijvigheid rondom de clusters logistiek en agribusiness en de toepassing van de principes van C2C;
- 100.000+ gemeente met bijbehorend voorzieningenniveau;
- een gemeenschap waarin iedere inwoner individueel wordt uitgedaagd om een bijdrage te leveren aan de gemeenschap en waarin 'zelf doen' maatgevend is;
- een open en voor nieuwkomers toegankelijke gemeenschap die mensen uitnodigt actief deel te nemen en een bijdrage te leveren, met behoud van ieders eigen identiteit;
- een breder aanbod van hoger onderwijs, academische opleidingen, een groot aandeel jonge gezinnen en meer hogeropgeleide kenniswerkers dan in 2010.

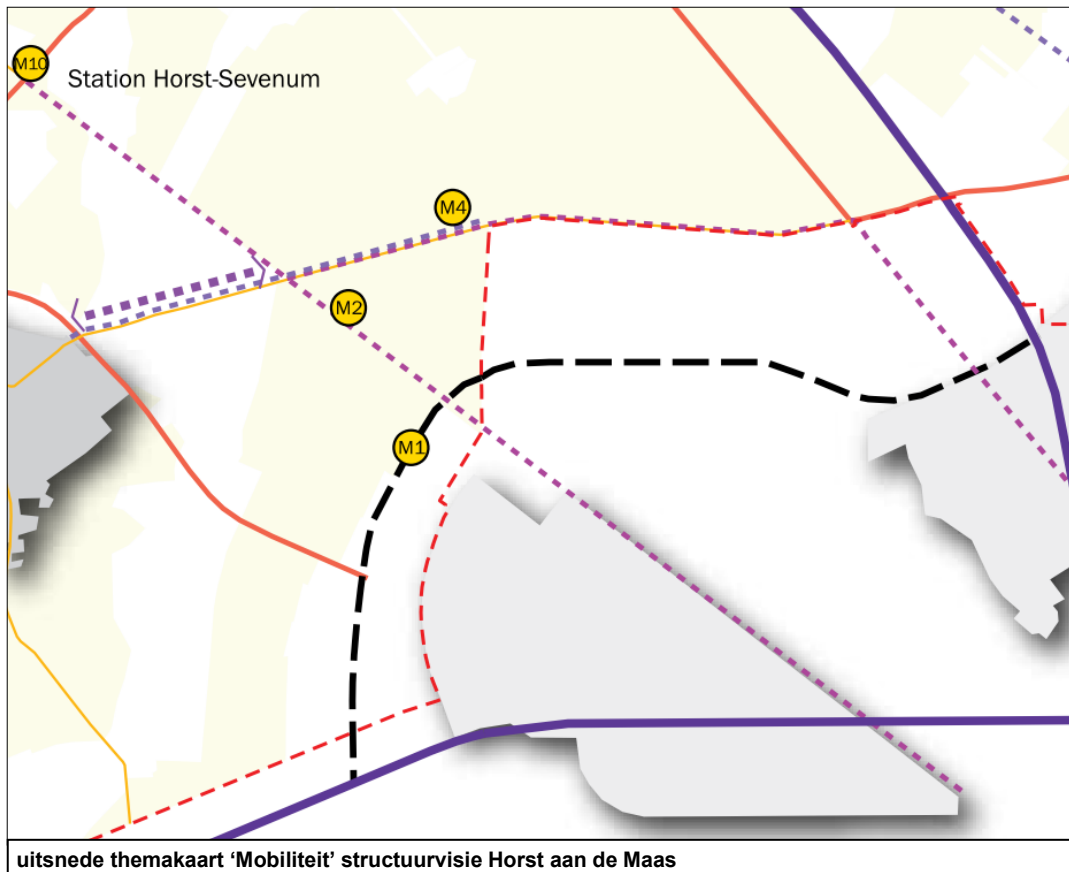
Dit scenario geeft aan waar in de komende jaren het accent op zou moeten komen te liggen en waar dus nieuwe inhoudelijke impulsen of heroverwegingen ten aanzien van het gemeentelijk beleid nodig zijn. Onderhavige planvoornemen voorziet in een nieuwe impuls ten aanzien van de mobiliteit van langzaam verkeer. De Greenport Bikeway draagt in algemene zin bij aan het beleid om te komen tot een 100.000+ gemeente met bijbehorend voorzieningenniveau.

### 2.5.2 Horst aan de Maas

#### *Structuurvisie Horst aan de Maas*

Het voor onderhavig planvoornemen relevante beleid van de gemeente Horst aan de Maas is vertaald in de Structuurvisie Horst aan de Maas. Het betreft een integrale structuurvisie voor het gehele grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas. De structuurvisie geeft een integraal beeld van de ruimtelijke en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen die de gemeente op haar grondgebied voor ogen staat voor de langere termijn. Verder is de integrale structuurvisie opgesteld om maximaal gebruik te maken van de mogelijkheid tot het plegen van kostenverhaal dat de nieuwe Wro biedt. De structuurvisie bestaat uit een beleidskader en een uitvoeringsparagraaf waarin het Limburgs KwaliteitsMenu (LKM) is geïmplementeerd. In de structuurvisie wordt specifiek ingegaan op het thema mobiliteit. De bereikbaarheid van Horst aan de Maas is in zijn algemeenheid goed te noemen.





Ingegaan wordt op het beleid van de provincie Limburg, die op het gebied van langzaam verkeer inzet op het verbeteren van de veiligheid van fietsers, het verbeteren, aanvullen en in stand houden van de provinciale fietspaden en het gemeentelijk fietsroutenetwerk. Fietsgebruik en de instandhouding en het gebruik van recreatieve fietsroutes worden gepromoot. Bij onder andere stations en haltes van het openbaar vervoer (OV) wordt het aantal fietsenstallingen uitgebreid. Hiertoe wordt onder andere een fietssnelweg tussen de NS-stations van Venlo - Blerick en Horst - Sevenum gerealiseerd: de Greenport Bikeway.

Naast het realiseren van de gewenste wegcategory (zoveel mogelijk in combinatie met groot onderhoud en nieuwe ruimtelijke plannen) en het opstellen van een nieuw GVVP (zie paragraaf 2.5.3), wordt in de komende jaren een viertal verkenningen naar nieuwe auto-infrastructuur uitgevoerd. Onderwerpen van deze onderzoeken zijn:

- Een verbindingsweg tussen de Stationsstraat (N556) en de Midden Peelweg (N277);
- Knelpunt station Horst-Sevenum.

Daarnaast worden er ook haalbaarheidsonderzoeken in gang gezet naar ontbrekende fietsvoorzieningen:

- Een verbinding tussen Grubbenvorst en Venlo via ZON Freshpark;
- Een verbinding tussen Swolgen en Broekhuizenvorst;
- Een verbinding tussen Broekhuizenvorst en Blitterswijk.



Op dit moment zijn een aantal concrete projecten benoemd dat bij kan dragen aan de verwezenlijking van de mobiliteitsdoelstellingen. Op het gebied van openbaar vervoer wordt een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar:

- Station Grubbenvorst.

### 2.5.3 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is in april 2013 vastgesteld door de raad van de gemeente Horst aan de Maas. Dit GVVP vervangt de oude GVVP's van de voormalige gemeenten Horst aan de Maas, Sevenum en Meerlo-Wanssum (deels). De gemeente streeft naar één integraal en alles omvattend plan, dat bestaat uit een kaderstellend- en uitvoeringsgedeelte. In het GVVP wordt de verkeersvisie voor de komende tien jaren beschreven.

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid is: "Zorgdragen voor een betrouwbare bereikbaarheid voor het sociaal, economisch en toeristisch-recreatief functioneren van de gemeente Horst aan de Maas, rekening houdend met de aspecten verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en duurzaamheid." Hoofdlijnen van het regionale beleid zijn:

- Een goede aantakking op internationale netwerken. Internationaal doorgaand verkeer dient zodanig gefaciliteerd te worden dat het kansen voor de regio oplevert;
- Het hoofdwegennet (HWN) dient de bereikbaarheid van de regio in de toekomst te garanderen;
- Goederenvervoer moet gefaciliteerd worden;
- Streefbeeld is een situatie waarin het openbaar vervoer voor alle inwoners van Noord-Limburg een volwaardig vervoeralternatief is;
- De Regio wil een imago als fietsregio waarbij naast hoogwaardig fietsnetwerk ook innovaties, zoals fietssnelwegen/snelfietsroutes, de elektrische fiets 'E-bike', duurzame verlichting en dergelijke een plaats in de uitvoering krijgen. Hiermee wordt (ook) een belangrijke bijdrage geleverd aan duurzame mobiliteitsontwikkeling;
- Streven naar 0 slachtoffers door het omarmen van de Nuloptie. Streven is dat verkeersveiligheid een volwaardige rol krijgt in het beleidsproces van de ruimtelijke inrichting en uitvoering van beleid.

In het GVVP zijn doelstellingen opgenomen aangaande de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers:

- Verbeteren utilitaire en recreatieve fietsroutes;
- Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen.

Met name de 1<sup>ste</sup> bullet is van toepassing op onderhavige ontwikkeling. Utilitaire fietsroutes zijn routes die de dragers vormen van de fietsinfrastructuur. Het zijn de drukst bereden routes waarop een bundeling van fietsverkeer (tevens school-thuis) plaatsvindt. De routes doorkruisen op een snelle en directe manier een gebied. Vanuit een woonkern moet je binnen 400 meter toegang hebben tot een fietsnetwerk.

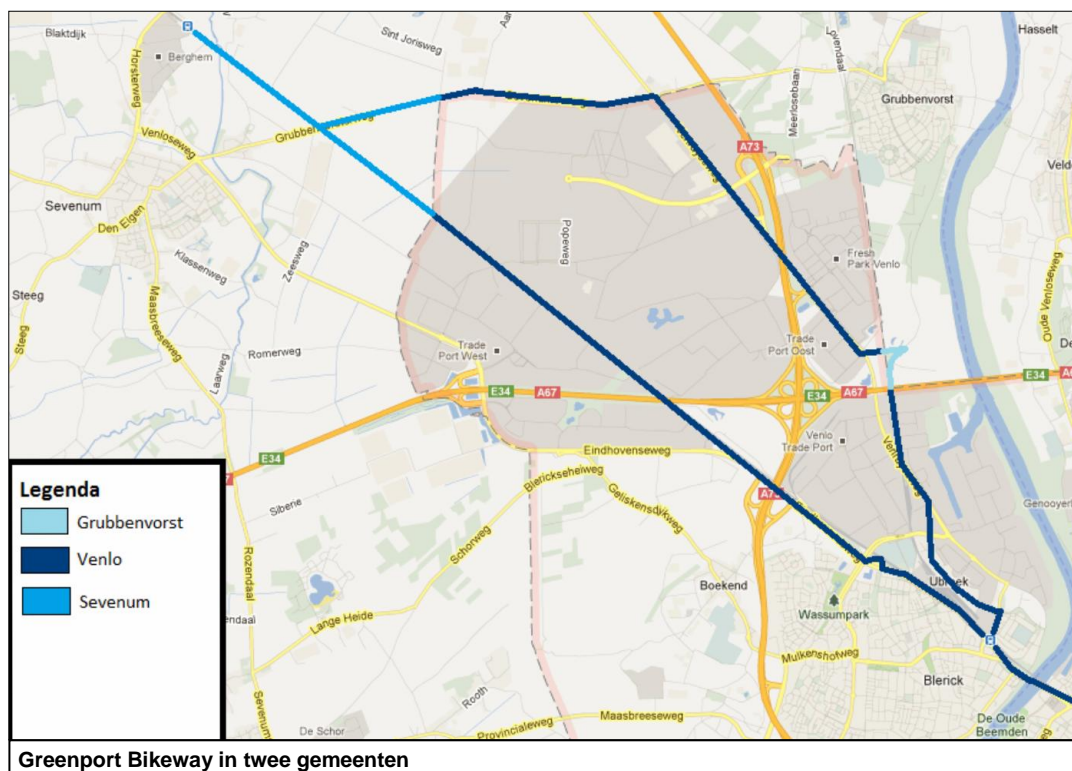


Uitgangspunt is dat de fietsroutes moeten voorzien in directe en veilige verbindingen naar bestemmingen als centrum Horst, Sevenum en Grubbenvorst, scholen, winkels, treinstation, sportparken en bedrijventerreinen. Het fietsnetwerk vloeit voort uit de verbindingen tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen voor fietsers, en de relatie met de regio (Venray en Venlo). Alle belangrijke bestemmingen binnen een straal van 12 kilometer zijn voor fietsers via het gemeentelijke fietsnetwerk goed te bereiken.

Om het fietsgebruik te stimuleren zal naast een samenhangend en direct netwerk ten aanzien van comfort aan bepaalde minimale kwaliteitseisen voldaan moeten worden. Het is belangrijk om zowel binnen als buiten de bebouwde kom een fietsnetwerk te creëren dat afgestemd is in functie, vorm en gebruik. Een uitgangspunt is dat op erftoegangswegen type 2 binnen de bebouwde kom geen fietsvoorzieningen worden getroffen.

Het fietsnetwerk wordt dan ook uitgebreid met de zogenaamde Greenportbikeway. Deze fietsroute verbindt station Horst-Sevenum met stations Venlo en Blerick via twee verbindingen. Eén verbinding loopt parallel langs het spoor (onderhavig planvoornemen) en de ander via de Sevenumseweg en Venrayseweg. De Greenportbikeway is een alternatief voor automobilisten/werknemers van de regio Venlo en de toekomstige ontwikkelingen in Klavertje Vier om op de fiets te stappen. Daarnaast wordt het fietsnetwerk uitgebreid met fietspaden langs de Sevenumseweg-Grubbenvorsterweg tot de spoorwegovergang en de Horsterweg-Broekhuizerdijk.



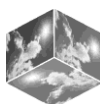


### 3 Projectbeschrijving

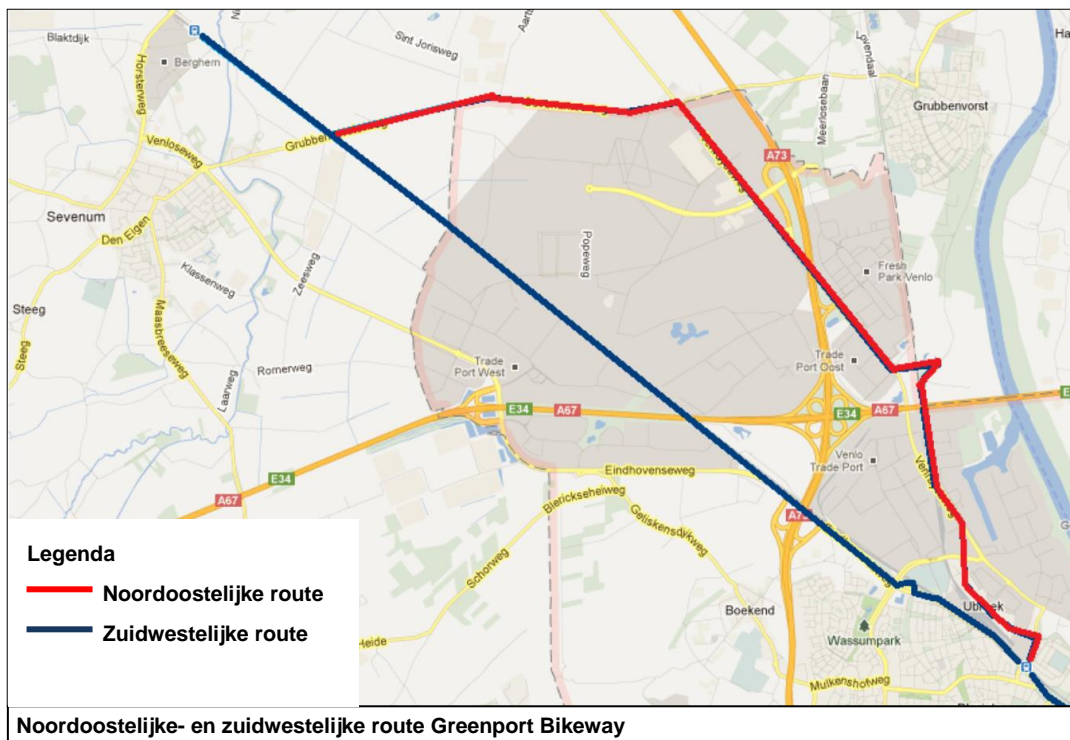
#### 3.1 Achtergrond

Venlo is gunstig gelegen, op het knooppunt tussen de mainports Schiphol, Rotterdam en Antwerpen enerzijds en het Duitse en Midden-Europese achterland anderzijds. Mede daardoor is Venlo uitgegroeid tot het derde logistieke knooppunt van Nederland, na de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol. Gespecialiseerde logistieke dienstverleners voeren vanuit Venlo de regie over Europese, en zelfs wereldwijde goederenstromen. Binnen Europa ligt de focus op Duitsland en de Midden-Europese landen. De status van Venlo als een strategisch gelegen logistiek knooppunt is vanzelfsprekend ook positief voor Greenport Venlo.

Venlo is vanuit alle windrichtingen uitstekend bereikbaar. Een trimodaal stelsel van weg-, rail- en waterverbindingen zorgen voor een perfecte bereikbaarheid en ontsluiting. Een goede, snelle en duurzame verkeersafwikkeling in en om Greenport Venlo is van groot belang.







## 3.2 Greenport Bikeway

### 3.2.1 Inleiding

De ontwikkelingen binnen Greenport Venlo zorgen de komende jaren naar verwachting voor een sterke groei van het aantal arbeidsplaatsen (zo'n 15.000). Om het voor mensen aantrekkelijk te maken met de fiets naar het werk te komen, wordt de Greenport Bikeway aangelegd. Deze snelfietsroute heeft tot doel filerijders uit de auto te halen en op de fiets te zetten. Gebruikers van de Greenport Bikeway worden getraakteerd op bijzondere landschapsgezichten binnen een natuurlijke ambiance. De Greenport Bikeway verbindt de NS stations Venlo, Blerick en Horst-Sevenum met elkaar, waardoor aan "Park and Ride" op een milieubewuste manier invulling wordt gegeven. Door de aanleg van de nieuwe fietsverbinding worden de regionale verbindingen tussen Venlo en Horst-Sevenum verbeterd.

De fietsroute splitst zich in een zuidwestelijk en een noordoostelijk tracé van respectievelijk twaalf en vijftien kilometer lengte. Onderhavige ruimtelijke onderbouwning voorziet in de verantwoording van het zuidelijke gedeelte van de Greenport Bikeway, de route langs het spoor. Een gedeelte van het tracé is reeds gerealiseerd of heeft al een functie als fietspad. Door de aanleg van de Greenport Bikeway worden de reeds bestaande gedeeltes verbeterd en aan elkaar gekoppeld door nieuw aan te leggen tracé-delen.

Er kan onderscheid worden gemaakt in gedeeltes die worden gehandhaafd, opgewaard en nieuw worden aangelegd. Beoogd wordt over het gehele tracé te kunnen beschikken over een hoogwaardig fietspad van 3,5 meter breed. Voor een duidelijke beeld van het toekomstige tracé wordt verwezen naar bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwning. Hierin zijn tekeningen opgenomen die de toekomstige inrichting van de Greenport Bikeway op schaal weergeven.





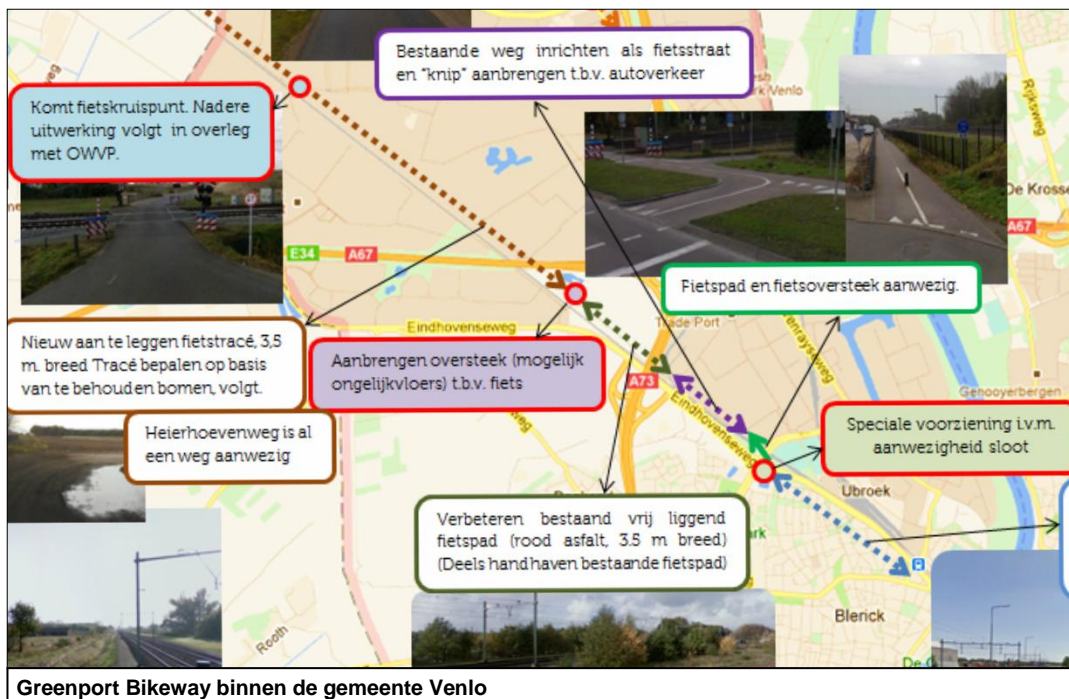
### 3.2.2 Horst aan de Maas

Binnen de gemeente Horst aan de Maas wordt voor vrijwel het gehele traject de aanleg van een nieuw fietstracé voorzien. Tussen de Stationstraat en de Ulfterhoek wordt een nieuw fietstracé aangelegd met een lengte van circa 540 meter. Op de weg Ulfterhoek zelf zullen fietssuggestiestroken worden aangebracht over een lengte van circa 120 meter. Tussen de Ulfterhoek en de Grubbenvorsterweg is een zandpad aanwezig. Naast dit zandpad zal een separaat gelegen fietstracé worden aangelegd bestaande uit rood asfalt met een lengte van circa 1,05 kilometer.

Vanuit de Grubbenvorsterweg wordt het tracé richting Venlo voortgezet. Tussen de Grubbenvorsterweg en de Newtonweg in de gemeente Venlo zal ook een nieuw fietstracé worden aangelegd. Het betreffende tracé is binnen de gemeente Horst aan de Maas circa 1,4 kilometer. Op basis van de uitgevoerde quickscan flora en fauna (zie paragraaf 4.6) kan dit tracé nu verder worden uitgewerkt.

De totale lengte van het binnen de gemeente Horst aan de Maas aan te leggen tracé komt daarmee op circa 3,1 kilometer. Het fietspad krijgt een breedte van 3,5 meter bestaande uit (rood) asfalt.



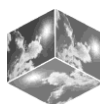


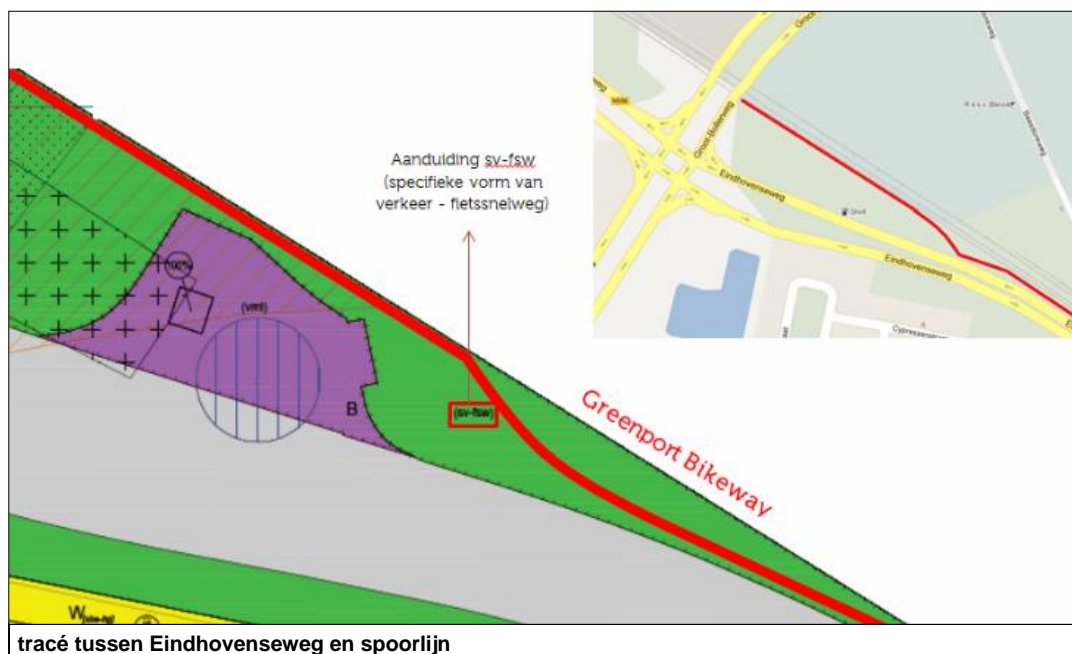
### 3.2.3 Venlo

Binnen de gemeente Venlo bestaat het grootste gedeelte van het tracé ook uit nieuw aan te leggen fietspaden. Vanuit de gemeente Horst aan de Maas wordt het nieuw aan te leggen tracé tussen de Grubbenvorsterweg en de Newtonweg voortgezet. Binnen de gemeente Venlo heeft dit tracé een lengte van ruim 3,5 kilometer. Voordat voor dit tracé een concrete inrichting gemaakt kon worden, moest een quickscan flora en fauna uitgevoerd worden. Deze quickscan is inmiddels uitgevoerd en de inrichting kan nu verder vorm worden gegeven. Een gedeelte van dit tracé is overigens reeds verhard (Heierhoevenweg). Het fietspad zal ter plaatse van de bestaande verharding gerealiseerd worden middels een vrijliggend fietspad.

Halverwege het tracé tussen de Grubbenvorsterweg en de Newtonweg, ter hoogte van de Heierhoevenweg, zal een nieuw fietskruispunt worden aangelegd.

Daar waar het nieuwe tracé aansluit op de Newtonweg zal een nieuwe (gelijkvloerse) oversteekplaats voor fietsers worden aangelegd. Met behulp van deze oversteekplaats kunnen fietsers de spoorlijn veilig oversteken. Langs de Newtonweg bevindt zich reeds een vrij liggend fietspad van 3,5 meter. Dit gedeelte zal dan ook gehandhaafd worden. Het gedeelte van fietspad tussen de Everlose Beek en de Voltastraat is in de bestaande situatie nog niet geasfalteerd. De aanwezige tegels zullen hier vervangen worden door rood asfalt en het fietspad zal daar waar nodig worden verbreed naar 3,5 meter. Het tracé langs de Newtonweg is circa 1 kilometer.



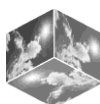


Het tracé vervolgt verder de Voltastraat. Hier zal een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd. Het tracé van de Voltastraat is ruim 650 meter lang.

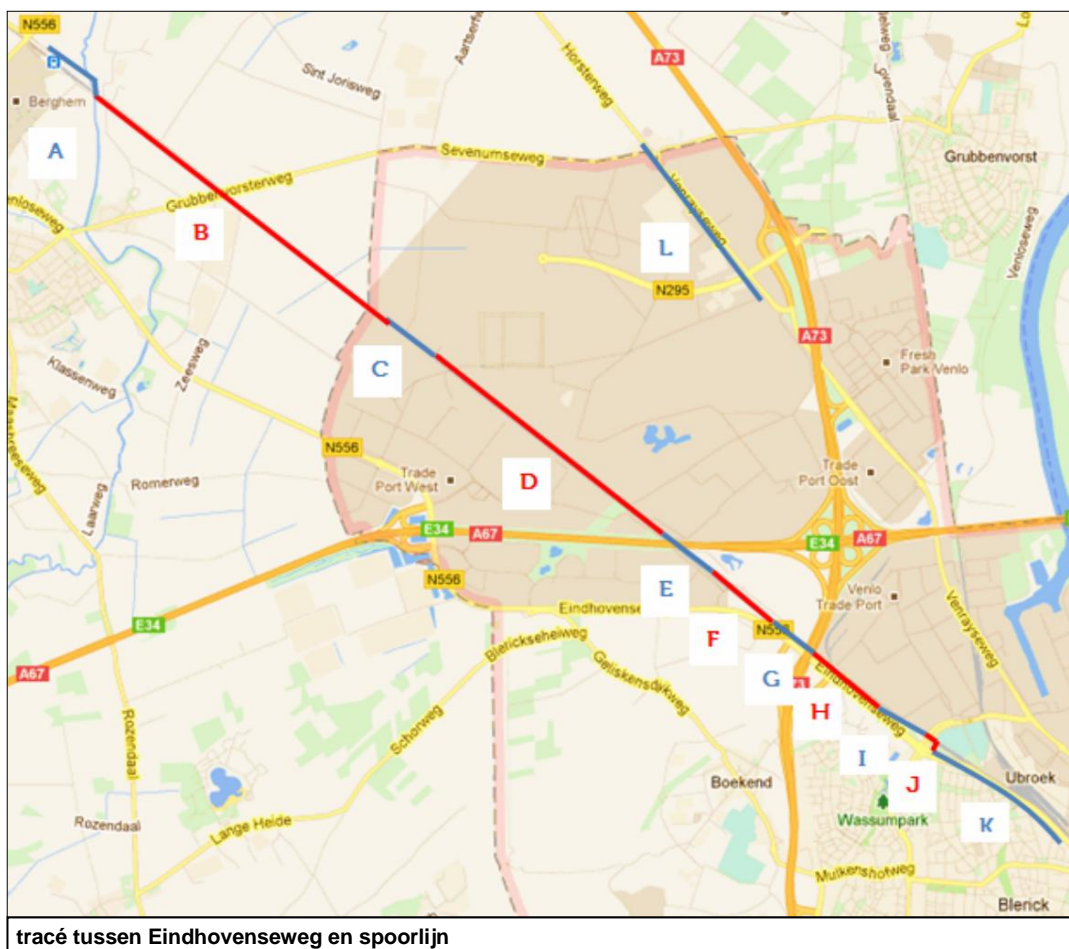
In het verlengde van de Voltastraat, in zuidoostelijke richting parallel aan het spoor, is reeds een fietspad aanwezig van circa 225 meter. Dit fietspad wordt gehandhaafd, de tegels worden vervangen voor rood asfalt en het fietspad wordt indien nodig en mogelijk verbreed naar 3,5 meter. Het betreffende fietspad eindigt ter hoogte van de Groot Bollerweg. Hier zal de fietsroute ook een oversteek maken naar de zuidzijde van de spoorlijn. Ter plaatse is reeds een fietsoversteek aanwezig waarvan gebruik zal worden gemaakt. Deze fietsoversteekplaats is in de huidige situatie nog geen 3,00 meter breed. Dit zal worden gehandhaafd.

De route loopt vervolgens tussen de spoorlijn en de Eindhovenseweg in zuidoostelijke richting verder naar NS station Blerick. Hier wordt een volledig nieuw vrij liggend fietspad gerealiseerd van 3,5 meter breed bestaande uit rood asfalt. Het fietspad wordt gedeeltelijk gerealiseerd ter plaatse van de huidige vluchtstrook van de Eindhovenseweg. Tussen het fietspad en de weg zal in ieder geval een 1 meter brede berm worden gerealiseerd om de veiligheid van de fietsers te kunnen waarborgen. Dit tracé krijgt een lengte van 1,5 kilometer.

De totale lengte van het tracé binnen de gemeente Venlo komt daarmee op ongeveer 7 kilometer. Daar waar nodig wordt het bestaande fietspad verbreed naar 3,5 meter en zal worden geasfalteerd. De Greenport Bikeway tussen de NS Stations Horst-Sevenum en Blerick heeft in totaal een lengte van ruim 10 kilometer.







tracé tussen Eindhovenseweg en spoorlijn

### 3.2.4 Strijd met bestemmingsplannen

Ten behoeve van de aanleg van de Greenport Bikeway is al in een eerder stadium een bestemmingsplan toets uitgevoerd. Deze toets is opgenomen in bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing. Onderstaand overzicht vormt een samenvatting van de bestemmingsplantoets.

Trajectdeel	Fysieke ingrepen	Bestemmingsplan	Toegestaan?
A	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	buitengebied Sevenum 2009	Nee (grotendeels wel)
B	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	buitengebied Sevenum1998	Nee
C	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	Trade Port Noord	Ja
D	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	Trade Port Noord & Park Zaarderheiken	Nee (gedeeltelijk wel)
D	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	Trade Port Noord	Ja
E	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	Trade Port West Oost	Ja
F	Bestaande situatie handhaven	-	-
G	Opwaarderen bestaand fietspad	Trade Port West Oost	Ja
H	Bestaande weg inrichten als fietsstraat	Trade Port Venlo	Ja
I	Opwaarderen bestaand fietspad	Trade Port Venlo	Ja
J	Opwaarderen bestaande oversteek	Trade Port Venlo	Ja
K	Aanleggen volledig vrijliggend fietspad (3,5 m.)	Stadsdeel Blerick	Ja
L	Opwaarderen bestaand fietspad	?	?



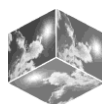


De realisatie van de Greenport Bikeway is op de meeste tracés mogelijk binnen het bestaande planologische karakter. Er zijn echter een drietal tracés die in strijd zijn met het vigerende planologische regime. Voor de gemeente Horst aan de Maas heeft dit betrekking op de volgende tracés:

- Stationstraat – Ulftherhoek;
- Ulftherhoek – Grubbenvorsterweg.

Binnen de gemeente Venlo is het tracé Grubbenvorsterweg – Newtonweg grotendeels strijd met de vigerende planologische situatie. Een gedeelte van dit tracé is overigens gelegen binnen de gemeente Horst aan de Maas.

Voor de genoemde tracés wordt dan ook een de procedure gevolgd conform artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing vormt de verantwoording van het planvoornemen ten behoeve van de omgevingsvergunning.



## 4 Sectorale aspecten

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voor deze ruimtelijke onderbouwing van belang zijnde milieuhygiënische aspecten. Vooraf kan algemeen worden gesteld dat het planvoornemen geen grote invloed uitoefent op de milieuhygiënische aspecten aangezien een groot deel van de Greenport Bikeway wordt gerealiseerd binnen de bestemming 'Verkeer' en de ter plaatse van reeds bestaande verhardingen. Uitsluitend daar waar nieuwe tracés worden aangelegd kan het planvoornemen de milieuhygiënische kwaliteit beïnvloeden. In navolgende paragrafen wordt afzonderlijk ingegaan op eventuele belemmeringen.

### 4.2 Bodem

Bij het mogelijk maken van een nieuwe bestemming (ook middels een omgevingsvergunning) moet op basis van artikel 3.1.6. Besluit ruimtelijke ordening worden onderzocht of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van de bodem. Het uitgangspunt is dat een eventuele aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico mag opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Binnen de gemeente Venlo is een bodemkwaliteitskaart beschikbaar. De locatie is gelegen in een zone waarvoor de bodemkwaliteitskaart van toepassing is. Uit raadpleging van de gemeentelijke informatiesystemen en uit het uitgevoerde Historisch Bodemonderzoek (Econsultancy BV, raportnr. 13021115, d.d. 19 april 2013) blijkt dat van de betreffende locatie geen gegevens bekend zijn, die (mogelijk) kunnen duiden op een lokale (bron voor) bodemverontreiniging. De bodemkwaliteitskaart is in onderhavige situatie dan ook als bewijsmiddel gebruikt. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Bodembeheernota Venlo (januari 2010).

Het onderzoeksrapport van het historisch bodemonderzoek is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Het historisch bodemonderzoek bestaat uit een archiefonderzoek, een interview met de eigenaars/gebruikers van de gronden en een terreininspectie. Het historisch onderzoek heeft met name betrekking op het tracé van de Stationsstraat in de gemeente Horst aan de Maas tot de rijksweg A67 in de gemeente Venlo.

Tussen Ulfterhoek en de Grubbenvorsterweg is de aanwezige weg voorzien van grind/puinverharding. De kwaliteit van het toegepaste puin is onbekend. Een deel van het traject is reeds voorzien van asfaltverharding. Het overig deel is onverhard en in gebruik als bos of agrarisch perceel.

Uit het vooronderzoek blijkt dat er plaatselijk sprake is van voormalige en/of huidige bodembelasting op de locatie, waardoor het vermoeden van bodemverontreiniging aanwezig is. Dit in verband met de grind/puinverharding op het traject tussen Ulfterhoek en de Grubbenvorsterweg (in de gemeente Horst aan de Maas). Verwacht wordt, dat er verspreid



over de locatie wisselende gehalten aan verontreinigende stoffen voorkomen. De verwachte verontreinigende stoffen voor deze situatie zijn metalen, PAK, minerale olie en asbest.

Op basis van het vooronderzoek is geconcludeerd, dat dit deel van de onderzoekslocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie voor een "verdachte locatie met diffuse bodembelasting en een heterogene verontreiniging op schaal van monsterneming" (VED-HE). Het doel van het verkennend bodemonderzoek in deze situatie is het bepalen van de aard van de heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming. Tevens wordt vastgesteld of de vermoede verontreinigende stof de achtergrondwaarde of het geldend achtergrondgehalte overschrijdt.

Op het overig deel van de onderzoekslocatie wordt geen vervolgonderzoek conform NEN 5740 dan wel 5707 noodzakelijk geacht.

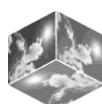
In de loop van de procedure zullen de resultaten van het Verkennend bodemonderzoek hier worden opgenomen. p.m.

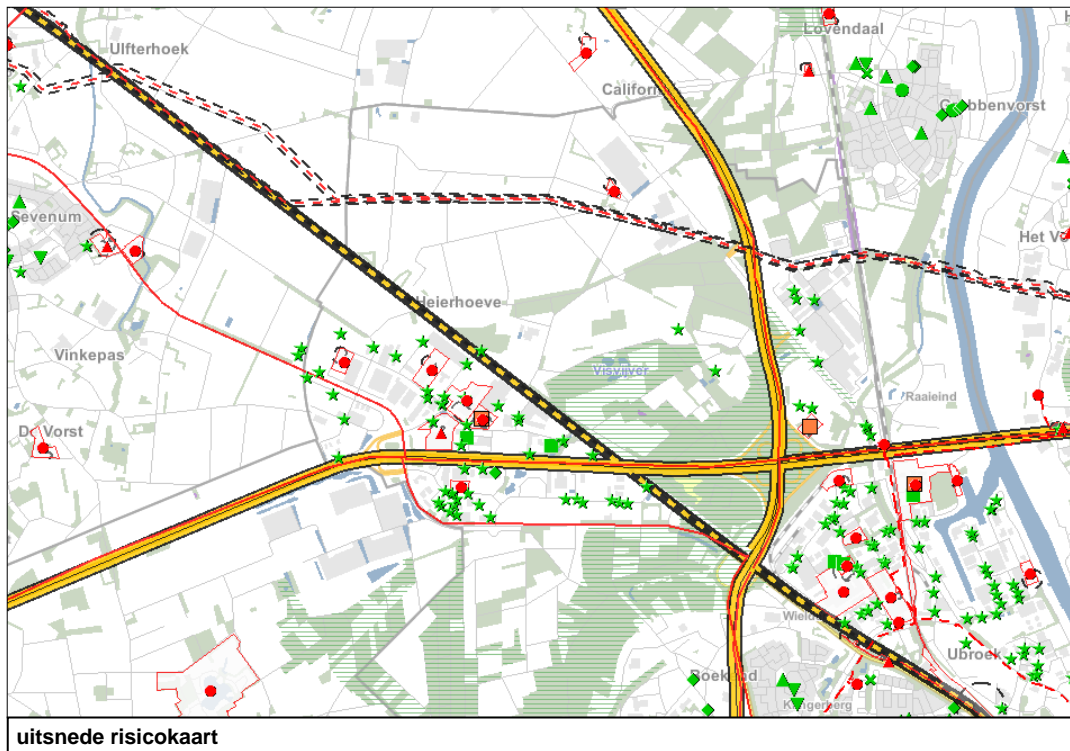
De overige tracés zijn voorzien binnen de vigerende bestemming of ter plaatse van reeds bestaande verharding. De realisatie van de Greenport Bikeway wordt ter plaatse van deze tracés dan niet beïnvloed door de bodemkwaliteit.

### **4.3 Geluid**

Ten aanzien van geluid zijn de regels uit de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. De Wgh voorziet rond (gezoneerde) industrieterreinen, langs wegen en langs spoorwegen in zones en bevat tevens geluidsnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbare geluidsniveaus van de voorgenoemde geluidsbronnen. Indien een ruimtelijke onderbouwing een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden bij het verlenen van de omgevingsvergunning.

Op 1 juli 2012 heeft een aanpassing van de Wet geluidhinder plaatsgevonden. Onder de noemer van SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) zijn voor de rijksinfrastructuur (hoofd(spoor)wegen) geluidproductieplafonds ingevoerd. Er gelden plafondwaarden die het geluid op vastgestelde referentiepunten langs de weg of het spoor niet mag overschrijden. Het wettelijk kader voor SWUNG is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Daarop blijven voor de beoordeling van geluidhinder vooralsnog de regels van de Wet geluidhinder van toepassing. Ook op decentraal beheerde wegen en spoorwegen blijft de Wet geluidhinder van toepassing. Deze onderwerpen zullen onderdeel uitmaken van de volgende stap in de herziening van de geluidregelgeving.





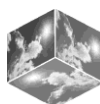
Het plangebied is over het gehele traject gelegen parallel aan de spoorlijn Eindhoven – Venlo. Het planvoornemen voorziet echter niet in de realisatie van een nieuw geluidsgoed object. De Wet geluidhinder is derhalve niet van toepassing. De realisatie van de Greenport Bikeway wordt dan ook niet beïnvloed door de geluidszone van deze spoorlijn. Een gedeelte van het Tracé (Voltastraat) valt binnen de ‘geluidszone – industrie’. Aangezien er geen geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd is dit niet van invloed op het planvoornemen.

#### 4.4 Externe veiligheid

Het uitgangspunt van wet- en regelgeving en beleid ten aanzien van externe veiligheid is scheiding van kwetsbare functies en risicobronnen, waarmee men het volgende wil bereiken:

- bescherming van personen die zich bevinden in de nabijheid van een risicobron tegen de kans op overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen of ten gevolge van een ongeval met een vliegtuig op of nabij een luchthaven;
- bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een dergelijk ongeval met een groot aantal slachtoffers.

Voor de eerste doelstelling is het begrip ‘plaatsgebonden risico’ (PR) van belang. De norm voor het plaatsgebonden risico is  $10^{-6}$ , die als een contour om een risicovolle inrichting en aan weerszijden langs een transportroute of buisleiding ligt. Binnen die contour zijn ingevolge het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) geen nieuwe kwetsbare objecten toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten als bedoeld in het BEVI geldt die



norm als richtwaarde. Een soortgelijke normstelling en systematiek geldt voor transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en binnenwateren en via buisleidingen.

Bij de realisatie van de tweede doelstelling staat het begrip 'groepsrisico' (GR) centraal. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting, transportas waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en van een buisleiding waardoor die stoffen worden vervoerd, is op dat punt onderzoek nodig. Daaruit volgt een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Voor het groepsrisico geldt geen norm maar wel een oriënterende waarde, die als ijkpunt geldt bij het zoeken naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Op grond van artikel 13 BEVI dient door het bevoegd gezag bij nieuwe ruimtelijke plannen die nieuwe (kwetsbare) objecten mogelijk maken een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Een soortgelijke regeling geldt voor transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en binnenwateren en via buisleidingen.

Middels onderhavige ruimtelijke onderbouwing worden geen nieuwe risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt. Wel zijn er enkele risicobronnen in of in de nabijheid van het plangebied aanwezig:

- 24"productenleiding, Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij;
- 36"ruwe olie leiding, Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij;
- A67, Transport gevaarlijk stoffen over de weg;
- N556, Transport gevaarlijk stoffen over de weg;
- A73, Transport gevaarlijk stoffen over de weg;
- Gasleiding, N.V. Nederlandse gasunie;
- LGP-installatie, Shell station Blerick.

Het planvoornemen voorziet echter niet in de realisatie van een nieuw kwetsbaar object en wordt derhalve niet beïnvloed door de hierboven genoemde risicobronnen. Bij het uitvoeren van de werkzaamheden voor de aanleg van de Greenport Bikeway wordt rekening gehouden met de aan te houden afstanden en maximale diepte voor de bescherming van risicobronnen.

#### **4.5 Luchtkwaliteit**

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes als PM<sub>10</sub> (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Nederland kan vooralsnog niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke



aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die „niet in betekenende mate“ (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor een aantal functies (onder andere woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan indien de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Binnen het plangebied worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in betekende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een onderzoek luchtkwaliteit is daarom niet noodzakelijk. Ook voorziet het planvoornemen niet in mogelijkheden voor nieuwe gevoelige bestemmingen binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg.

Het planvoornemen voorziet in het optimaliseren van het fietsroute netwerk van de Greenport regio. Beoogd wordt het onder ander om het gebruik van de auto voor woonwerkverkeer te verminderen en mensen te stimuleren de fiets te nemen door het aanbieden van een hoogwaardige langzaam verkeersstructuur. Het planvoornemen draagt derhalve bij aan een schonere lucht.

## **4.6 Ecologie**

### *4.6.1 Inleiding*

In de Flora- en faunawet is de soortbeschermingsregeling uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd. In verband met de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Dit betekent dat op voorhand moet worden onderzocht of het plan van invloed is op dergelijke soorten en of redelijkerwijs niet reeds kan worden gesteld dat een eventuele benodigde ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet niet kan worden verkregen.

Ook dient rekening te worden gehouden met gebieden die worden beschermd via de Natuurbeschermingswet 1998, waarin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden zijn opgenomen als Natura 2000-gebieden. Daarnaast kan een plan van invloed zijn op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).





Ten aanzien van onderhavig planvoornemen kan voor het grootste gedeelte van de Greenport Bikeway worden gesteld dat deze geen invloed zal uitoefenen op eventueel aanwezige beschermde soorten in het plangebied of beschermde natuurgebieden in of nabij het plangebied. Het grootste gedeelte van het nieuwe tracé wordt namelijk gerealiseerd ter plaatse van reeds bestaande verharding of gronden die regelmatig worden gemaaid of anderszins verstoord (landbouwgronden).

#### 4.6.2 Onderzoektraject A73 – Station Blerick

Voor het traject tussen de A73 en station Blerick is een quickscan flora en fauna uitgevoerd om inzichtelijk te maken of beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis die hebben voor de verdere uitvoering.

*Tabel: Overzicht soortgroepen en soorten waarvoor extra aandacht nodig is.*

Soortgroep	Soorten	Inventarisatie	Maatregel
Flora	Rapunzelklokje	Ja, tijdens groeiseizoen	Indien groeiplaats (zie figuur 9) niet behouden kan worden: ontheffing aanvragen of werken volgens goedgekeurde gedragscode.
Vogels	Alle soorten	Niet van toepassing	Werkzaamheden uitvoeren buiten de broedperiode (15 maart t/m 15 augustus) of voorafgaand aan werkzaamheden uitsluiten dat broedende vogels voorkomen in het gebied. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd in het kader van de Flora- en Faunawet. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Als richtlijn kan voor het plangebied een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus.

Tevens wordt inzichtelijk gemaakt of door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden en welke stappen eventueel doorlopen dienen te worden (Bureau Meervelt, projectnr: 13-030, 10 april 2013). De rapportage van deze quickscan is opgenomen als bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing. Op basis van de quickscan kan het volgende worden geconcludeerd:

#### Conclusies gebiedsbescherming

- Het plangebied maakt geen deel uit van Natura 2000 gebieden. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden (Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel) liggen op meer dan 6 kilometer afstand. Gezien de afstand en de aard van de voorgenomen ontwikkeling kunnen verstoringfactoren die reiken tot de Natura 2000 gebieden worden uitgesloten. Een negatief effect op deze Natura 2000-gebieden uitgesloten.
- Beschermde natuurmonumenten liggen eveneens op grote afstand van het plangebied. Negatieve effecten op Beschermde natuurmonumenten door de ontgraving van de teelaarde in het plangebied zijn uit te sluiten.
- De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats buiten de EHS. Het Afwegingskader Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, 2005) niet aan de orde. Mitigatie of compensatie is niet aan de orde.
- De boswet is niet van toepassing.



### Conclusies soortbescherming

- Het plangebied maakt naar verwachting deel uit van het leefgebied van beschermde soorten uit tabel 1 Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van artikel 8 tot en met 12 bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- In bovenstaande tabel worden de soortgroepen en soorten genoemd waarvoor nog extra aandacht nodig is (tabel 2 en 3 soorten en broedvogels). Voor deze soorten geldt dat in het plangebied nagegaan dient te worden of groei- of vaste verblijfplaatsen aanwezig zijn. Indien aanwezig en indien mogelijk dienen deze behouden te worden (inclusief de functionele omgeving van de verblijfplaats). Als behoud niet mogelijk is dient een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.
- In alle gevallen is de zorgplicht van kracht.

In de Flora- en Faunawet is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

#### 4.6.3 Onderzoek traject station Sevenum – A73

Voor het traject station Horst-Sevenum tot de A73 is een 'Inventarisatie Flora en fauna' uitgevoerd (bureau Meervelt, projectnr: 13-029). De bijbehorende rapportage is opgenomen in de bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. De inventarisatie gaat in op de resultaten van eerder uitgevoerde onderzoeken in 2007/2008 (door TAKEN) en in 2010/2011 (door Natuurbalans-Limes Divergens) alsmede de resultaten van een veldonderzoek.

Voor een volledig overzicht van waarnemingen wordt verwezen naar bijlage 1 bij de rapportage. Tijdens de inventarisatie werden de volgende beschermde soorten aangetroffen (of sporen van deze soorten):

Soort	Tabel	Functie plangebied	Ontheffing nodig?
Drijvende waterweegbree	3	Groeiplaats binnen ingreepgebied	Ja
Rapunzelklokje	2	Groeiplaats buiten ingreepgebied (zuidelijk talud sloot)	Nee
Kleine zangvogels en sporen van een Steenuil (broedvogels)	3	Nesten voornamelijk buiten ingreepgebied (zuidelijk talud sloot) maar ook mogelijk op noordelijk talud. Nest van Steenuil zeker niet binnen plangebied.	Nee, mits buiten broedperiode gewerkt wordt.
Steenmarter	2	Foerageergebied, migratiegebied	Nee
Kamsalamander	3	Voortplantingsgebied, overwinteringsgebied	Ja
Levendbarende hagedis	2	Gezien de locatie is het aannemelijk dat de het plangebied functioneert als voortplantingsgebied en overwinteringsgebied	Nee, mits met gedragscode gewerkt wordt.



### **Drijvende waterweegbree**

Deze soort komt niet algemeen in Nederland voor. Bekende groeiplaatsen dienen ongemoeid te blijven, met uitzondering van het voeren van het regulier beheer. De herinrichting van de Noordersloot biedt kansen voor uitbreiding van het aantal groeiplaatsen van deze soort. Na de herprofilering van de sloot ontstaat er een betere situatie met meer vestigingsmogelijkheden dan in de uitgangssituatie. Het effect van de herinrichting op de gunstige staat van instandhouding is hierdoor als (zeer) gunstig te beschouwen. Omdat echter mogelijk schade optreedt aan delen van planten tijdens de graafwerkzaamheden, dient een ontheffing aangevraagd te worden.

### **Rapunzelklokje**

Groeiplaatsen van Rapunzelklokje werden alleen aangetroffen aan de zijde van het spoor. In het herin te richten deel van de Noordersloot (noordoever en aangrenzende gronden) ontbreken groeiplaatsen. Een ontheffingsaanvraag of het opstellen van een ecologisch werkprotocol is niet nodig.

### **Broedvogels**

Van de meeste aangetroffen broedvogels zijn de nesten beschermd tijdens de broedperiode en zolang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Deze nesten zijn niet jaarrond beschermd. Van Buizerd en Steenuil zijn de nesten wel jaarrond beschermd. De nesten liggen buiten het plangebied, het plangebied maakt wel deel uit van het leefgebied. De inrichting van de ecologische verbindingzone heeft uiteindelijk naar verwachting een positieve invloed op de kwaliteit van het leefgebied.

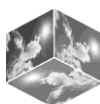
De te nemen maatregelen ten behoeve van broedvogels zijn: Versturende werkzaamheden uitvoeren buiten de broedperiode.

### **Steenmarter**

Het plangebied maakt deel uit van foerageer- en migratiegebied van deze soort. Vaste verblijfplaatsen zijn niet aangetroffen. Deze zijn mogelijk aanwezig in de opstallen langs de sloot. Deze opstallen blijven gehandhaafd. De inrichting als ecologische verbindingzone is gunstig voor deze soort. Er is geen sprake van overtredingen in het licht van de Flora- en faunawet.

### **Kamsalamanders**

De Kamsalamander kan op meer plaatsen in de Noordersloot voorkomen dan de locatie waar deze soort nu gevonden is. De populatie staat/stond sterk onder druk door de verruiging en verdroging van de sloot. Omdat de sloot geen agrarische afwaterings- en beregeningsfunctie meer heeft is de kans op succesvol voortplanten groter geworden. De taluds van de sloot voldoen mogelijk plaatselijk als overwinteringsbiotoop. Alternatief landbiotoop is over een grote lengte niet aanwezig langs de Noordersloot (open akkergebieden). In de omgeving van de locatie waar nu Kamsalamander is aangetoond (op minder dan 500 meter en buiten het plangebied), zijn wel kleinschalige elementen aanwezig in de vorm van tuinen, houtwallen en hagen. Bij de herinrichting zijn houtstobben geplaatst onder de



Greenportlane die (op termijn) een functie kunnen vervullen als overwinteringslocatie. Het plaatsen van houtstobben op een aantal andere locaties bij de herinrichting van de Noordersloot strekt tot de aanbeveling. Op deze manier worden op meerdere plaatsen geschikt landhabitat voor Kamsalamander (en tal van andere soorten) ontwikkeld.

Omdat mogelijk schade wordt toegebracht aan overwinteringsgebied en individuen en wordt ingegrepen in het voortplantingsbiotoop tijdens de graafwerkzaamheden, dient een ontheffing aangevraagd te worden.

### **Levendbarende hagedis**

De Levendbarende hagedis komt in zeer kleine aantallen voor langs de Noordersloot. Het tracé is nu over grote delen ongeschikt of marginaal als leefgebied door het ontbreken van structuurrijke begroeiingen en de afwezigheid van schuilplaatsen. Overigens vormt het talud aan de zijde van het spoor in het oostelijk deel van het plangebied wel een geschikt overwinteringsbiotoop. Deze zijde is zanderig met veel (konijnen)holen en het waterpeil is hier zeer laag. Aan deze zijde wordt niet ingegrepen.

De werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, mits de werkzaamheden worden uitgevoerd met gebruik van een passende en goedgekeurde gedragscode. Bij voorkeur worden de delen waar de hagedissen zijn waargenomen tijdens de werkzaamheden ontzien.

### **Overige soorten**

In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen (artikel 2, lid 1: Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving. artikel 2, lid 2: De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voorzover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voorzover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken).

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 ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet dat er geen dieren mogen worden gedood, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat het lijden zo beperkt mogelijk is.

### **Beheeraanbevelingen na herinrichting**

Naast de inventarisatie van beschermde soorten zijn in de rapportage tevens beheeraanbevelingen gedaan voor na de herinrichting. Een doorkijkje op de potenties van de Noordersloot na herinrichting vormt het korte tracé onder de Greenportlane waar in 2012 graafwerkzaamheden zijn verricht. Er zijn echter een aantal randvoorwaarden te stellen in het toekomstig beheer om deze potenties ook daadwerkelijk ruimte te kunnen geven. De belangrijkste bedreigingen voor het verdwijnen van de beter ontwikkelde delen van de Noordersloot zijn het achterwege blijven van (schonings)beheer in de waterloop en het



wegvallen van de regionale grondwaterstromen. In de rapportage worden een aantal randvoorwaarden geformuleerd.

## **4.7 Archeologie**

### *4.7.1 Archeologisch bureauonderzoek*

Voor de aanleg van de Greenport Bikeway is een archeologisch onderzoek (Econsultancy, rapportnr: 13021116, 23 oktober 2013) uitgevoerd om te bepalen wat de verwachtingswaarde is voor de aanwezigheid van archeologische waarden binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Het betreffende onderzoeksrapport is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Daarom is het binnen het kader van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg uit 2007 (WAMZ), voortvloeiend uit het Verdrag van Malta uit 1992, verplicht om voorafgaand archeologisch onderzoek uit te voeren.

In het plangebied zal een fietspad worden gerealiseerd. Het te onderzoeken gebied betreft twee trajecten van het geplande fietspadtracé: traject B en traject D. Traject B ligt binnen de gemeente Horst aan de Maas, traject D ligt binnen de gemeente Venlo. Van traject B ligt de zuidoostelijke helft binnen een gebied waarvoor reeds een bureauonderzoek is uitgevoerd. Traject D valt in zijn geheel binnen het bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord van de gemeente Venlo. Omdat binnen dit gebied al diverse archeologische onderzoeken zijn uitgevoerd is in 2010 een notitie en een maatregelenkaart opgesteld. Van de totale lengte van 5,2 kilometer valt circa 1,4 kilometer in nog niet eerder onderzochte gebieden. Het betreft het meest noordwestelijke deel van het traject vanaf de kruising met de Grote Molenbeek in het gehucht Ulfterhoek iets ten zuidoosten van het station Horst-Sevenum tot 200 meter ten zuidoosten van de kruising met de Grubbenvorsterweg. Dit gedeelte is met het bureauonderzoek alsnog onderzocht.

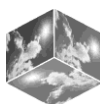
Doel van het bureauonderzoek is het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende en verwachte archeologische waarden, om daarmee een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied op te stellen.

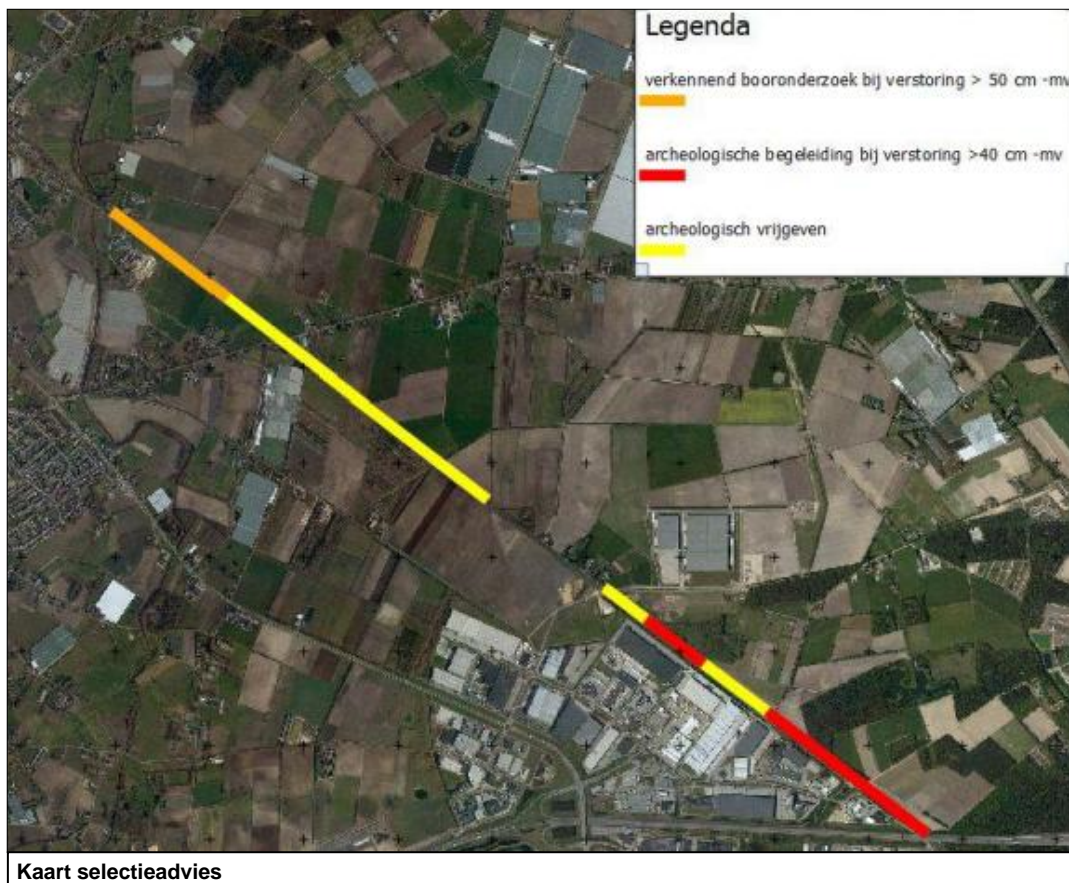
#### *Gespecificeerde archeologische verwachting*

Volgens de opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting heeft het westelijke deel van het onderzochte deel van traject B een hoge gespecificeerde verwachtingswaarde voor alle perioden. Het centrale en oostelijke deel van het onderzochte deel van traject B hebben een lage gespecificeerde verwachtingswaarde voor alle perioden.

#### *Selectieadvies*

Geadviseerd wordt om het advies voor traject D en de zuidoostelijke helft van traject B, zoals naar aanleiding van eerdere onderzoeken is opgesteld, over te nemen. Dit houdt in dat graafwerkzaamheden van meer dan 40 cm -mv binnen de als Archeologisch onderzoeksgebied aangewezen delen van traject D archeologisch begeleid dienen te worden. Voor graafwerkzaamheden binnen de als Archeologisch vrijgegeven gebied aangewezen delen gelden geen restricties voor wat betreft archeologie.





Het reeds onderzochte deel van traject B heeft in zijn geheel geen restricties voor wat betreft archeologie bij graafwerkzaamheden.

Verder wordt geadviseerd om ook de zuidoostelijke helft van traject B vrij te geven voor wat betreft archeologie. Voor de noordwestelijke helft van traject B, welke binnen een zone met een hoge archeologische verwachtingswaarde valt, adviseert Econsultancy bij verstoringen van meer dan 50 cm -mv een inventariserend veldonderzoek uit te voeren door middel van een verkennend booronderzoek, teneinde de op basis van het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde verwachting aan te vullen en te toetsen. Tevens is het inventariserend veldonderzoek bedoeld om kansrijke zones te selecteren voor vervolgonderzoek en kansarme zones ervan uit te sluiten. Ook dient het verkennend booronderzoek om een betrouwbaar beeld te krijgen van de mate van intactheid van het bodemprofiel. Het selectieadvies voor de trajecten B en D is weergegeven in bovenstaande figuur.

Bovenstaand advies vormt een selectieadvies. Inmiddels heeft de gemeente Venlo als bevoegd gezag voor het plangebied binnen de gemeente Venlo aangegeven het advies over te nemen. Dat houdt in dat archeologische begeleiding dient te worden uitgevoerd in de delen van het plangebied (traject binnen de gemeente Venlo) waar nog een archeologische verwachting van toepassing is (zie rode delen op de selectieadvieskaart. Dit advies is conform de contouren op de update 2012 van de Archeologische Beleidskaart Venlo. Ar-





cheologische begeleiding is alleen noodzakelijk indien de bodemingrepen meer dan 40 cm bedragen.

Ook de gemeente Horst aan de Maas heeft, middels een advies van adviesbureau Vestigia d.d. 18 juni 2013, aangegeven zich te kunnen vinden in het selectieadvies. Dit houdt in dat voor het zuidoostelijke deel geen verder onderzoek noodzakelijk is en dit deel van het tracé kan worden vrijgegeven. Ook het advies van Econsultancy voor het noordoostelijke deel van tracé B kan worden gevolgd. Hier dient inventariserend veldonderzoek plaats te vinden om de hoge verwachting te toetsten.

#### *4.7.2 Archeologisch gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek*

Op basis van het in paragraaf 4.7.1 beschreven bureauonderzoek is ter plaatse van het noordoostelijke deel van tracé B een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (Econsultancy, rapportnummer 13081571, 23 oktober 2013). De rapportage van dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Het inventariserend veldonderzoek, (IVO-overig, verkennende fase direct gecombineerd met de karterende fase) heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen. Het IVO dient inzicht te verschaffen in de geologische en bodemkundige opbouw binnen het plangebied. Daarnaast is het gericht op het opsporen van eventueel aanwezige archeologische vondsten en/of sporen en het verkrijgen van een eerste indruk van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging hiervan. Met de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het plangebied archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of vervolgonderzoek en/of planaanpassing noodzakelijk is.

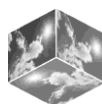
#### *Resultaten inventariserend veldonderzoek*

Op basis van de waargenomen bodemverstoringen en de afwezigheid van archeologische indicatoren, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden niet meer in situ worden verwacht. De gespecificeerde archeologische verwachting, zoals die is weergegeven tijdens het bureauonderzoek, kan op basis van het booronderzoek worden bijgesteld naar laag voor alle perioden.

#### *Selectieadvies*

Op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek adviseert Econsultancy om het plangebied vrij te geven.

Bovenstaand advies vormt een selectieadvies. De resultaten van dit onderzoek zullen eerst moeten worden beoordeeld door het bevoegd gezag (gemeente Horst aan de Maas), die vervolgens een selectiebesluit neemt. Er is geprobeerd een zo gefundeerd mogelijk advies te geven op grond van de gebruikte onderzoeksmethode. De aanwezigheid van archeologische sporen of resten in het plangebied kan nooit volledig worden uitgesloten. Econsultancy wil de opdrachtgever er daarom ook op wijzen dat, mochten tijdens de geplande werkzaamheden daar toch archeologische waarden worden aangetroffen, er conform artikel 53 van de Monumentenwet uit 1988 een meldingsplicht geldt bij het Ministerie



van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: Info-desk

email: [info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl) of tel: 033-4217456), de gemeente Horst aan de Maas of de Provincie Limburg.

#### **4.8 Kabels en leidingen**

In of nabij het plangebied liggen, buiten de in paragraaf 4.4 genoemde leidingen, geen leidingen die planologische bescherming behoeven en het plangebied valt ook niet binnen de beschermingszone of het veiligheidsgebied van leidingen. Er zijn dan ook geen kabels en/of leidingen die een belemmering vormen voor het planvoornemen.

#### **4.9 Water**

##### *4.9.1 Uitgangspunten ten aanzien van de waterhuishouding*

Het beleid is gericht op het vasthouden van gebiedseigen water en het voorkomen van wateroverlast. Met name door afkoppelen van verhard oppervlak, in combinatie met infiltratie- en percolatievoorzieningen kan hier invulling aan gegeven worden. Het streven naar ecologisch gezond water is gericht op het voorkomen van emissies naar het grondwater. Dit betekent onder meer dat het materiaalgebruik dient te voldoen aan de eisen van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen. Tevens dient het gebruik van chemische onkruidbestrijdingsmiddelen vermeden te worden.

##### *4.9.2 Watertoets*

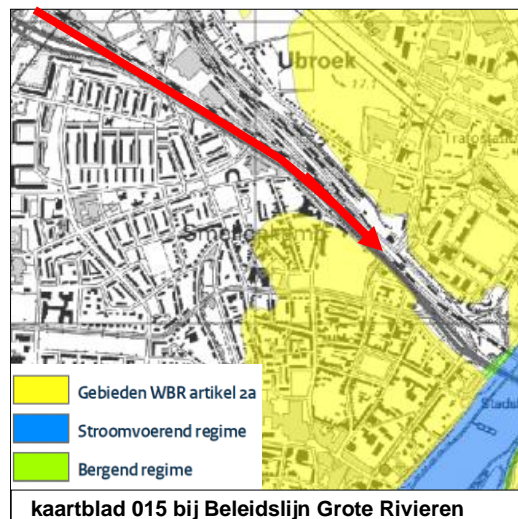
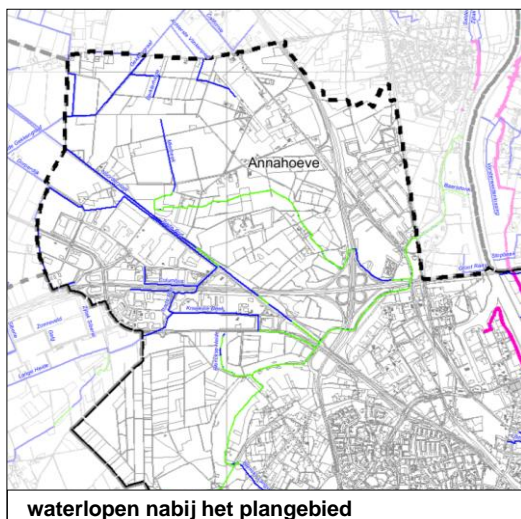
In het kader van de watertoets wordt het planvoornemen voorgelegd aan het Waterschap Peel en Maasvallei, Rijkswaterstaat en de provincie Limburg. De gemaakte opmerkingen worden na ontvangst in de ruimtelijke onderbouwing verwerkt.

Het doel van de watertoets is de negatieve effecten van plannen en besluiten op de waterhuishouding te voorkomen en mogelijke kansen voor het watersysteem te benutten.

##### *4.9.3 Waterhuishoudkundige situatie*

Venlo is aan de Maas gelegen, het plangebied ligt op circa 600 meter van de oever van de rivier af. Daarnaast zijn in of in de directe nabijheid van de Greenport Bikeway enkele primaire en secundaire watergangen gelegen. Het betreffen in ieder geval de Everlose beek, de Trade Port, de Noordersloot en de Oude Gekkengraaf en een zijtak hiervan. Aan deze watergangen is een bebouwingsvrije zone van 4 meter gekoppeld. Bij de aanleg van de Greenport Bikeway wordt rekening gehouden met deze aan te houden afstand. Er worden echter geen bouwwerken gerealiseerd. Het planvoornemen heeft derhalve geen invloed op de werking van de watergangen.





#### 4.9.4 Waterberging

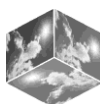
Op kaartblad 015 Maas 15 bij de Beleidslijn Grote Rivieren is de ligging te zien van de waterkering (kade), welke ter bescherming dient van de woon- en werkgebieden van Venlo tegen hoogwateroverlast. Een deel van de binnenstad is nog aangeduid als gebieden Wet beheer rijkswaterstaatswerken (WBR) artikel 2a, echter dit artikel is per 22 december 2009 komen te vervallen, als gevolg van de in werking treding van de Waterwet en het Nationaal Waterplan. Het plangebied ligt buiten deze gebieden. Evenmin ligt het plangebied in gebieden die zijn aangeduid als bergend dan wel stroomvoerend regime.

#### 4.9.5 Afvoer schoon en vuil water

Bij alle nieuwe ontwikkelingen, mag het schone hemelwater niet meer geloosd worden op het gemengde rioleringsstelsel. Nieuw verhard oppervlak mag niet aangekoppeld worden op de riolering. In eerste instantie dient te worden onderzocht of infiltratie van het hemelwater mogelijk is. Wanneer dat niet het geval is, wordt de mogelijkheid van afvoer naar het oppervlaktewater bekeken.

De versnelde afvoer van hemelwater door toename van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd door de aanleg van compenserende berging. Deze kan bestaan uit een voorziening die loost op het oppervlaktewater of uit een uitbreiding van het oppervlaktewater. De Greenport Bikeway wordt grotendeels aangelegd ter plaatse van reeds bestaande verharding. Er worden echter ook nieuwe tracés aangelegd. Ter plaatse van de nieuwe tracés is sprake van extra verhard oppervlak. Hierdoor heeft het planvoornemen invloed op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

In de huidige situatie wordt het afstromend hemelwater afkomstig van de aanwezige verhardingen afgevoerd naar een gemengd rioolstelsel. In de nieuwe situatie zal dit, ter plaatse van de reeds bestaande tracés, niet wijzigen. Voor de nieuwe tracés geldt dat het afstromende hemelwater worden opgevangen, vastgehouden en geïnfiltreerd in de bodem langs het nieuwe fietspad. Het maaiveld naast het fietspad zal dan ook worden verlaagd over de gehele lengte van het fietspad waar mogelijk.



## 5 Uitvoerbaarheid

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het betreft hier een ontwikkeling die door Development Company Greenport Venlo (DCGV) in samenwerking met de gemeenten Venlo en Horst aan de Maas en de Provincie Limburg tot stand komt. Tussen deze partijen zijn overeenkomsten ondertekend waarbij de kosten zijn verdeeld.

Op grond van het voorgaande en de ondertekende overeenkomsten kan worden geconcludeerd dat de economische en financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende is gegarandeerd.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een hoogwaardige langzaam verkeersstructuur tussen de NS stations van Blerick – Venlo – Horst-Sevenum. Hiermee worden inwoners van Horst aan de Maas en Venlo gestimuleerd naar hun werk te fietsen. Vanzelfsprekend is de Greenport Bikeway ook recreatief te gebruiken. Het bestaande fietsnetwerk wordt middels het planvoornemen dus geoptimaliseerd.

Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling, de kwaliteitsimpuls van het gebied en de relatief beperkte impact op de omgeving en aangezien op basis van hoofdstuk 4 van deze onderbouwing kan worden geconcludeerd dat er geen waarden of belangen (onevenredig) zullen worden geschaad, zal het planvoornemen naar alle waarschijnlijkheid niet op overwegende planologische bezwaren uit de omgeving stuiten. Mocht iemand bedenkingen hebben ten aanzien van het plan dan kan ten aanzien van de ontwerp-omgevingsvergunning een zienswijze kenbaar worden gemaakt.



## **6 Overleg en inspraak**

### **6.1 Vooroverleg**

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de ten behoeve van de realisatie van de Greenport Bikeway noodzakelijk omgevingsvergunning. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure. In het onderhavige geval, waarbij afgeweken wordt van het vigerende bestemmingsplan, dient de uitgebreide procedure te worden gevolgd.

Op de volgende pagina is de uitgebreide procedure schematisch weergegeven. Gedurende de voorbereidende fase van deze procedure is vooroverleg mogelijk met de diverse diensten van Rijk en provincie en met het waterschap.

### **6.2 Ter inzage legging**

Het planvoornemen betreft de aanleg van de Greenport Bikeway, een hoogwaardige langzaam verkeersstructuur tussen de NS stations van Blerick, Venlo en Horst-Sevenum. De omgevingsvergunning wordt, inclusief deze ruimtelijke onderbouwing, conform de uitgebreide procedure (zie schema volgende pagina) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijzen indienen.

### **6.3 Ontwerp-omgevingsbesluit omgevingsvergunning**

Het voornemen om de omgevingsvergunning te verlenen is op woensdag 18 december 2013 gepubliceerd op de gemeentelijke websites van Venlo en Horst aan de Maas, in de weekbladen E3-journaal (Venlo) en Hallo (Horst aan de Maas) en in de Staatscourant. Op beide websites konden de stukken worden geraadpleegd.

Het ontwerp-omgevingsbesluit en bijbehorende bescheiden hebben gedurende zes weken met ingang van donderdag 19 december 2013 tot en met woensdag 29 januari 2014 ter inzage gelegen bij de Stadswinkel, Prinsessesingel 30 te Venlo alsmede in de informatiehoek van het gemeentehuis, Wilhelminaplein 6 in Horst.

Gedurende de inzagetermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze naar voren te brengen, conform de daaraan gestelde eisen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht, Van de gelegenheid om zienswijzen in te dienen is geen gebruik gemaakt.

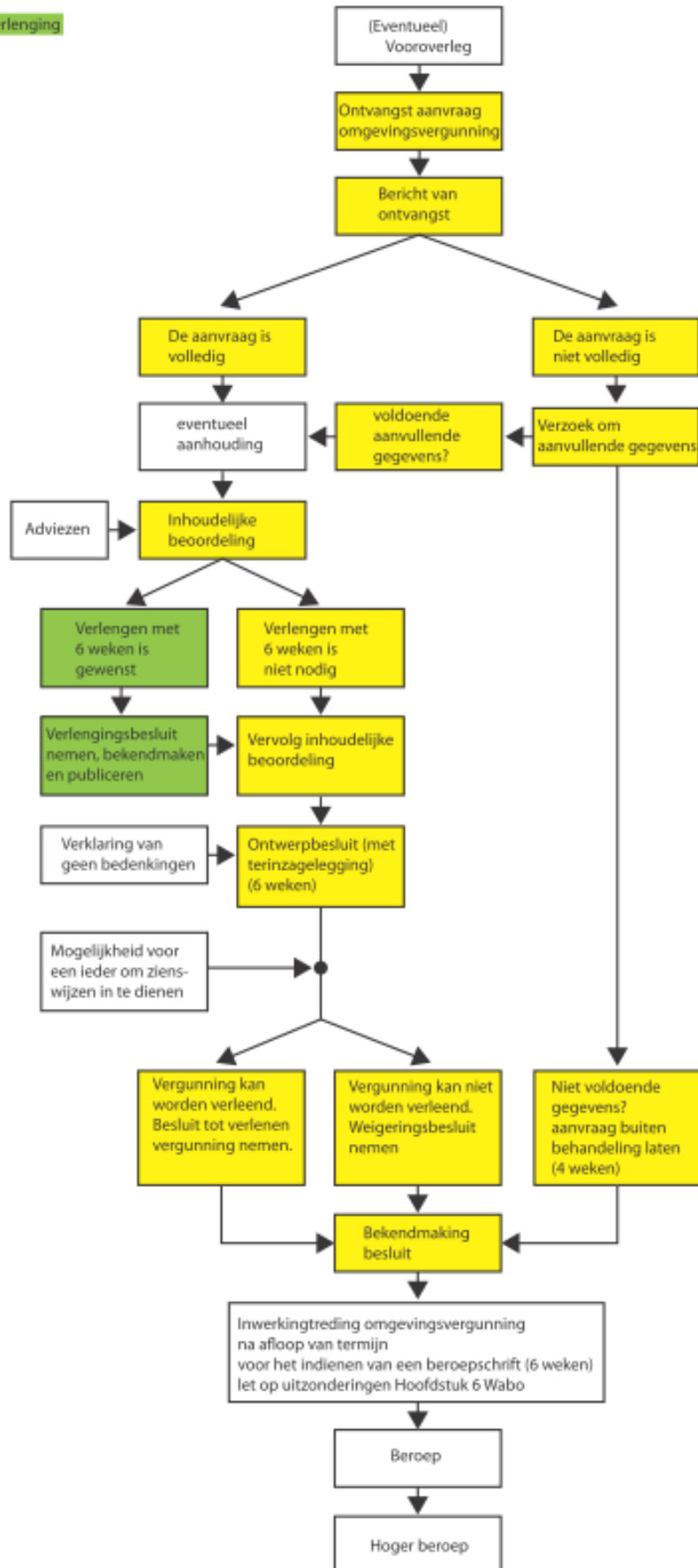
### **6.4 Besluit**

Bij besluit d.d. 24 februari 2014 heeft de gemeente Venlo besloten de omgevingsvergunning te verlenen.



Uitgebreide procedure

26 weken + 6 weken verlenging



uitgebreide procedure omgevingsvergunning

