

Gemeente Venlo
t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders
postbus 3434
5902 RK Venlo

Belfeld, 25 februari 2024

Betreft: Zienswijze inzake ontwerp omgevingsvergunning uitgebreide voorbereidingsprocedure – Witveldweg, Belfeld. Dossiernummer: 2023-0459

Bijlage: Brief aan het college 'Groen park met woningen ipv distributiecentrum in Belfeld

Geacht College,

De Werkgroep Stop Verdozing Belfeld dient hierbij samen met de Natuur en Milieufederatie Limburg een zienswijze in op de Ontwerp Omgevingsvergunning uitgebreide voorbereidingsprocedure – Witveldweg, Belfeld, dossiernummer 2023: 0459. Wij lichten hieronder onze bezwaren toe (zoals voor een deel ook al aangegeven in onze brief aan het college d.d. 12 september 2023, zie bijlage).

Het wordt de burger erg moeilijk gemaakt

De ontwerp omgevingsvergunning ligt ter inzage met daarbij een ongekend groot aantal bijlagen met onduidelijke namen. De belangrijkste bijlagen zoals het bodemonderzoek, het geluidsonderzoek en het stikstofonderzoek zitten verstopt in een groot document dat veel mensen vanwege de grootte van het bestand (ruim 1.000 pagina's!) niet geopend kregen. De hoeveelheid bestanden, de onduidelijke benamingen en de grootte van de bestanden maken het voor de normale burger vrijwel onmogelijk om deze door te lezen, laat staan te begrijpen. De werkgroep bestaat uit redelijk hoog opgeleide mensen, maar voor hen was het al een crime om zich door alle documenten te worstelen. In Nederland is ongeveer 12% van de bevolking laaggeletterd: in Venlo is dat maar liefst 23 procent (zie <https://geletterdheidinzicht.nl/dashboard>). Gaat het college zich in de toekomst inspannen om de begrijpelijkheid van ter inzage gelegde documenten te verbeteren en de burger ook op andere manieren bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen betrekken?

We moeten zuinig omgaan met de schaarse ruimte

In het dichtbevolkte Nederland is ruimte schaars en we zouden daarom zeer zorgvuldig en zuinig met deze ruimte moeten omgaan. We zouden de vraag moeten stellen waar écht behoefte aan is. Is dat aan nog meer opslagcapaciteit? Of kunnen we deze ruimte beter benutten voor bijvoorbeeld groene energieopwekking en/of klimaatadaptatie? Bovendien keldert de vraag naar nieuwe distributiecentra: zie het recente onderzoek van Buck Consultants International (<https://www.consultancy.nl/nieuws/51254/opname-van-distributiecentra-daalt-naar-laagste-punt-in-jaren>). Heeft het college zich deze vragen gesteld?

Stop de aantasting van het landschap

Wij willen verdere 'verdozing' van het landschap voorkomen. Als je kijkt naar de cijfers, is het aantal logistieke 'dozen' de afgelopen jaren sterk gegroeid. Volgens het CBS¹ is in de afgelopen 20 jaar de oppervlakte bedrijfsterrain in de meeste gemeenten gegroeid. De

¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/35/meer-grond-voor-woningen-en-bedrijven>

provincie Limburg staat op nummer 5 wat betreft de grootste aantallen hectare bedrijventerrein (1= Zuid-Holland, 2= Noord-Brabant, 3= Gelderland, 4= Noord-Holland). Zowel de Provincie Limburg als het College van Rijksadviseurs zijn ook van mening dat de 'verdozing' van ons landschap gestopt moet worden. In oktober 2022 hebben Provinciale Staten ingestemd met het amendement 'Grenzen aan verdozing'. Hiermee wordt de Omgevingsvisie aangevuld met bepalingen over het stellen van inrichtingseisen aan logistieke bedrijventerreinen en voorwaarden aan gebouwen. Daarbij kan gedacht worden aan circulair bouwen, het combineren van functies en landschappelijke inpassing. Ook wordt de herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen verkozen boven uitbreiding ervan. Hier is echter sprake van uitbreiding.

Het College van Rijksadviseurs heeft in 2019 een rapport uitgebracht met de titel '(X)XL-verdozing. Minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler'. Hierin geven de rijksadviseurs aan dat het aantal logistieke hallen en de grootte van de 'dozen' de afgelopen jaren explosief zijn gegroeid. En dat distributiecentra natuur- en recreatiegebieden verdringen en leiden tot files op de weg.

De plannen zijn in strijd met beleid

Nationale Omgevingsvisie

De NOVI richt zich op 21 verschillende nationale belangen:

De nationale overheid richt zich in de NOVI op 21 verschillende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. Beperken van klimaatverandering;
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter) nationaal belang;
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Ad 1. In hoeverre draagt deze megaloods bij aan een duurzame ontwikkeling van alle onderdelen van onze fysieke leefomgeving?

Ad 2. De kwaliteit van de leefomgeving wordt hier enorm aangetast.

Ad 4. De enorme toename van gemotoriseerd verkeer zal zorgen voor toename van NOx en fijn stof en de verkeersveiligheid op met name de rotondes wordt een probleem. Hoe wordt een gezonde en veilige fysieke leefomgeving geborgd?

Ad 5. De behoefte aan woningen in Belfeld is groot Het Witveldterrein ligt binnen de stedelijke contouren en zou uitermate geschikt zijn om woningen te realiseren. Waarom draagt de gemeente Venlo geen zorg voor een goede woningvoorraad?

- Ad 6. Hoe draagt de gemeente zorg voor een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem? De werkgroep maakt zich grote zorgen over de verkeersveiligheid en duurzaam zijn de vrachtwagens die van en naar het distributiecentrum ook niet te noemen.
- Ad 8. De Belfeldse bevolking heeft in de recente Ambitieboeken duidelijk aangegeven wat zij voor wensen hebben voor hun leefomgeving: waarom ontzegt de gemeente Venlo de inwoners de toegankelijkheid hiertoe?
- Ad 10. Door de bouw van de loods wordt er een enorme oppervlakte versteend. Hoe past dit gegeven in het beperken van klimaatverandering?
- Ad 11. Het realiseren van een CO₂-arme energievoorziening: in het principeverzoek werden eisen gesteld aan bv het aantal zonnepanelen. Op de loods zijn in de ontwerp-tekening slechts een gering aantal zonnepanelen ingetekend. Waarom heeft de gemeente Venlo deze norm afgezwakt?
- Ad 13. Er wordt niets vermeld over circulair gebruik van materialen: waarom heeft de gemeente hier geen eisen aan gesteld.
- Ad 14. Het grondwater en de bodem in het plangebied zijn sterk verontreinigd met nikkel: hoe gaat de gemeente de waterveiligheid borgen?
- Ad 15. Hoe gaat de gemeente de drinkwaterveiligheid borgen (zie bovenstaand punt).
- Ad 16. Hoe wordt met deze loods het ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat versterkt?
- Ad 19. In het plangebied bevindt zich een buitengewoon waardevolle archeologische plaats, namelijk een unieke vindplaats van een plek waar Romeinse militaire pannen produceerden. Heeft de gemeente Venlo bewust geen ruchtbaarheid gegeven aan deze bijzondere vindplaats, terwijl de gemeente zich met deze unieke vondst ook goed had kunnen profileren. Waarom wil de gemeente het culturele erfgoed op deze plek niet behouden en versterken?
- Ad 20. Bij de bouw van de loods wordt geen aandacht besteed aan natuur en biodiversiteit. Hoe worden met de aanleg van deze loods natuur en biodiversiteit verbeterd en beschermd? Door hier – zoals voorgesteld in onze brief aan het college – woningen in het groen te bouwen, zou zowel iets aan punt 5 en aan dit punt bijgedragen kunnen worden.

Zoals hierboven beargumenteerd, is de bouw van het distributiecentrum in strijd met de nationale belangen zoals genoemd in de NOVI.

Provinciale Omgevingsvisie

In de Provinciale Omgevingsvisie wordt wat betreft logistiek het volgende vermeld: “We maken nieuwvestiging van logistieke bedrijven mogelijk voor bedrijven die van toegevoegde waarde zijn voor onze economische structuur en arbeidsmarkt en/of bedrijven met een innovatief karakter. Dit is een selectief beleid. Ook voor het uitbreiden van de logistieke vestigingsmogelijkheden zijn de gemeenten in eerste instantie aan zet en sluiten we aan bij de voorkeursvolgorde volgens de NOVI. Na aangetoonde behoefte (1), volgt in eerste instantie vestiging op bestaande, eventueel te herstructureren bedrijventerreinen (2). Indien niet haalbaar, dan concentreren in een aantal vooraf aangewezen nationale en bovenregionale clusters langs corridors; in Limburg ligt de focus daarbij op de Limburgse multimodale hotspots die zich bevinden in Venlo, Venray, Sittard-Geleen, Stein en Beek. Hier komen meerdere vervoersmodaliteiten (spoor, weg, water, lucht) bij elkaar en is overslag mogelijk (3). Aanvullend op deze treden uit de NOVI houden wij vast aan een extra trede: indien ook trede 3 niet haalbaar is, dan gemotiveerd eventueel andere buitenstedelijke locaties in clusters langs corridors (4). De reden hiervoor is gelegen in het mogelijk maken van combinaties van logistieke functies aan regionaal gebonden maakindustrie. In de uitvoeringsagenda NOVI 2021-2024 wordt deze optie benoemd”.

Volgens BRO hoeft de laddertoets voor verstedelijking niet te worden doorstaan, maar wij missen de onderbouwing hiervoor. Er moet namelijk voor de nieuwvestiging van logistieke bedrijven worden aangegeven wat de toegevoegde waarde is voor de economische structuur

en arbeidsmarkt en/of het moet een bedrijf met een innovatief karakter zijn. De werkgroep wil graag een onderbouwing zien wat de toegevoegde waarde van de loods is voor de economische structuur en arbeidsmarkt. En wat het innovatieve karakter van de loods is. En de voorziene locatie ligt niet in de provinciale voorkeursgebieden voor logistieke bedrijven (Venlo, Venray, Sittard-Geleen, Stein en Beek).

In het document 'Ruimtelijke onderbouwing' van BRO staat onderstaande tekst.

Wanneer het plan voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², wordt deze ontwikkeling als een stedelijke ontwikkeling aange-merkt die de laddertoets moet doorstaan. Het beoogde bouwvlak van 300.000 m² blijft onder het nu reeds planologisch toegestane bouwvlak van 360.000 m². Feitelijk gezien is er sprake van een afname van 60.000

De getallen die hierin worden genoemd van 300.000 m² (= 30 ha) en 360.000 m² (= 36 ha) lijken ons niet te kloppen. Wil de gemeente de juiste cijfers noemen?

In het document Ruimtelijke onderbouwing staat verder het volgende:

Afweging

De voorliggende ontwikkeling voorziet in het vervangen en vergroten van een bestaand logistiek bedrijf op een bestaand bedrijventerrein en aansluitend op bestaande bedrijfskavels. Uitbreiding van deze bedrijven in het projectgebied is daardoor een passende invulling voor het projectgebied en in lijn met zorgvuldig ruimtegebruik. Ook in zijn algemeenheid is de uitbreiding passend op deze locatie, gezien de ligging op een bestaand bedrijventerrein te midden van bestaande bedrijfspercelen. De voorliggende ontwikkeling draagt hiermee bij aan het efficiënter benutten van de beschikbare ruimte op een bestaand bedrijventerrein, in lijn met het provinciale beleid. Samengevat past het initiatief hiermee binnen de Provinciale Omgevingsvisie.

Het is echter onjuist dat het hier om vervangen en vergroten van een bestaand logistiek bedrijf gaat: hier stond eerst een fabriek (Egidius Janssen) die ordners produceerde. Het is daarmee geen passende invulling van het projectgebied en dus niet in lijn met zorgvuldig ruimtegebruik. Daarnaast is ook de bewering onjuist dat de uitbreiding passend op deze locatie is, gezien de ligging op een bestaand bedrijventerrein te midden van bestaande bedrijfspercelen. Aan de zuidzijde liggen namelijk woningen.

Met de hierboven genoemde argumenten past het initiatief niet binnen de Provinciale Omgevingsvisie.

Visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg

In 2017 is de 'Visie bedrijventerreinen Noord-Limburg' vastgesteld door de gemeenteraden in Noord-Limburg.

De regionale Visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg bevat de ambities, opgaven en principes die de regiogemeente in Noord-Limburg nastreven met betrekking tot bedrijventerrein. Daarnaast bevat de visie de regionale werkwijze en spelregels, rekening houdend met het door de provincie voorgestelde dynamisch voorraad beheer.

Centraal in het dynamisch voorraadbeheer staan drie typen interventies:

1. Werken aan de kwaliteit van de bestaande voorraad (bijvoorbeeld renovatie, herstructureren, energiemaatregelen, duurzaamheid). Onderdeel hiervan vormt de aanpak van de bestaande leegstand.
2. Waar mogelijk schrappen (verkleuren / van functie veranderen) van harde plannen die niet de beoogde toevoeging van kwaliteit opleveren. Het kan ook gaan om tijdelijke andere functies.
3. Onder voorwaarden (bijvoorbeeld alleen echte toevoeging kwaliteit, principes duurzame verstedelijking) ruimte bieden voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad.

Afweging

In de voorliggende situatie is sprake van een logistiek bedrijf op een bestaand bedrijventerrein. Gezien deze ligging op het bedrijventerrein is een vernieuwing en intensivering passend binnen de omgeving. Aangezien substantiële nieuwe bedrijvigheid wordt toegevoegd, dient de toevoeging in principe in het kader van Dynamisch Voorraadbeheer te worden gesaldeerd, echter geldt een uitzondering voor een éénmalige uitbreiding van aansluitend terrein van maximaal 10% van de eigen kavel. Voor zover nu te beoordelen is, kan deze uitzondering worden toegepast.

Bij dit initiatief is totaal geen rekening gehouden met werken aan kwaliteit van de bestaande voorraad. Alle gebouwen zijn namelijk met de grond gelijk gemaakt. Het kantoorcomplex had bijvoorbeeld omgebouwd kunnen worden tot een wooncomplex met mooi uitzicht op de Maas. Er zijn überhaupt geen overwegingen en alternatieve plannen gemaakt (in ieder geval niets is schriftelijk vastgelegd) om dit perceel mooi voor Belfeld te maken. De gemeente heeft gekozen voor een gemakkelijke reactieve benadering om Next Level juist te faciliteren (door de vergunning te verruimen). De eerdere initiatiefnemer, die een soortgelijk plan voor deze locatie heeft ingediend, kreeg overigens wel veel strengere eisen opgelegd. Dit is te lezen in onderstaand schrijven van de gemeente Venlo. (Alleen het bovenste gedeelte van de brief is opgenomen, maar deze brief is via een WOO verzoek beschikbaar gesteld en is dus bij de gemeente bekend).



Pauwert Architectuur
t.a.v. de heer P. Buts
Jeroen Boschlaan 1
5642 AP Eindhoven

GEMEENTEBESTUUR

uw kenmerk
uw brief d.d. 15 december 2020

ons kenmerk 1733743
behandelaar [REDACTED]
doorkiesnummer [REDACTED]
e-mail [REDACTED]
collegebesluit d.d. 23 maart 2021
bijlage(n) 2
datum **VERZONDEN**

onderwerp principe verzoek voor het oprichten van een distributiecentrum

26 MAART 2021

Geachte heer Buts,

Op 15 december 2020 heeft u namens Kero Development B.V. te Waalre een principeverzoek om planologische medewerking bij ons ingediend voor het oprichten van een nieuw distributiecentrum aan de Witveldweg 14 te Belfeld en aangrenzende gronden. De bestaande bedrijfsgebouwen op de locatie Witveldweg 14 wilt u daarvoor slopen. Uw initiatief is op onderdelen in strijd met het geldende bestemmingsplan. Onder andere qua bouwhoogte en beoogde bebouwing op de bestemming Verkeer.

Wij hebben in onze vergadering van 23 maart 2021 besloten om in beginsel planologische medewerking te verlenen aan de herziening van het bestemmingsplan, mits de in deze brief en bijbehorende bijlage 1 aangegeven aandachtspunten en voorwaarden bij de verdere planuitwerking in acht worden genomen. In bijlage 1 treft u ook onze overwegingen aan. Een aangepast plan dient opnieuw ter beoordeling aan ons te worden voorgelegd.

Kan de gemeente Venlo voor elk van de randvoorwaarden en aanbevelingen aangeven of jullie deze ook hebben toegepast voor Next Level en zo nee, waarom jullie hiervan bij Next Level zijn afgeweken?

Resumerend de randvoorwaarden:

- Het (deels) verhogen van de bouwhoogte ten opzichte van het geldend bestemmingsplan is enkel voorstelbaar als minder bouwvolume wordt gerealiseerd, onder andere door significant verder van de erf grenzen te bouwen. Zo ontstaat ook voldoende ruimte voor een groene aankleding.

- De bebouwing aan de zijde van de Rijksweg-Noord en Heuvelweg dient minimaal 30 meter van de erfrens te staan. Aan de overige erf grenzen (spoorzijde en noordzijde) dient de bebouwing minimaal 10 meter van de erfrens te staan.
- Binnen een afstand van 50 meter tot de bestemming 'Wonen' mag de bouwhoogte maximaal 10 meter bedragen (overeenkomstig Witveldweg 40), verder naar achteren worden mogelijkheden gezien om een bouwhoogte van 15 meter te realiseren. Voor welk deel dit mogelijk is, zal afhangen van het totale volume, situering, etcetera.
- Het initiatief dient te voorzien in een zonneveld op de omvangrijke dakconstructie.
- Het bedrijfsterrein en het bedrijfsgebouw behoren te worden voorzien van een robuuste groene en landschappelijke inpassing die in verhouding staat tot de maat en schaal van het terrein en de gebouwen. Dit dient ook plaats te vinden aan de zijde van het spoor.
- Een kantoorunit bij de entree van het perceel kan bijdragen aan een representatief beeld aan de Rijksweg-Noord en zorgt voor herkenbaarheid.
- De ontsluiting van vrachtverkeer mag niet ten koste gaan van de openbare groene inrichting.
- De initiatiefnemer wordt verzocht een nader verkeerskundig ontwerp voor te leggen met betrekking tot het parkeren en manoeuvreren van vrachtwagens, de aansluiting op de openbare weg en de ontsluiting voor fietsers.
- Personenauto's en vrachtwagens dienen zoveel mogelijk van elkaar te worden gescheiden.
- Ontsluiting van het distributiecentrum via de Heuvelweg is niet akkoord.
- Behoud in situ van de archeologische vindplaats dient voorop te staan. Dit betekent het in een vroegtijdig stadium in kaart brengen van de archeologische waarden. Daarvoor is een bureauonderzoek met verkennende boringen voor sloop van de opstallen noodzakelijk. De gemeente beschikt over de nodige gegevens van deze vindplaats. Voor het plan van aanpak van dit onderzoek dient daarom afstemming met de gemeente plaats te vinden.
- De nieuwbouw dient bij voorkeur 'archeologie vriendelijk' te worden uitgevoerd. Verdiepte loadingdocks op het zuidelijke terreindeel zijn daarom niet wenselijk.
- Het terrein ligt deels in het reguliere welstandsgebied van de Rijksweg-Noord. Gezien de aard, omvang en locatie van het initiatief wordt verzocht het plan (zodra verder uitgewerkt) in zijn volledigheid voor te leggen aan de Adviescommissie Welstand en Erfgoed (AWE).
- Bij de sloop is het uitvoeren van archeologische begeleiding volgens een vast te stellen programma van eisen noodzakelijk.
- Het initiatief dient te worden getoetst aan de Wet Natuurbescherming (Wnb). Daarin zijn naast de effecten op beschermde gebieden de volgende twee zaken specifiek van belang. Ten eerste brengt de nieuwe functie verlichting van het buitenterrein met zich mee. Een bepaalde mate van lichtuitstraling heeft negatieve effecten op de in de nacht actieve (beschermde) soorten. Zowel de spoorzone als in het bijzonder het Maasdal zijn verbindingroutes voor soorten, zoals vleermuizen. Om negatieve effecten te voorkomen of te minimaliseren moet hier bij de uitvoering van de verlichting rekening worden gehouden. Zo zou zgn. 'vleermuisvriendelijke verlichting' hier eenvoudig aan kunnen bijdragen. Ten tweede kunnen op het huidige terrein en in de gebouwen (beschermde) soorten voorkomen. Een quickscan moet worden uitgevoerd om duidelijk te krijgen of met het afbreken van de gebouwen en het bouwrijp maken van het terrein geen strijdigheden worden begaan of hoe die kunnen worden voorkomen.
- Bodemonderzoek en sanering bodem vervuiling dient vooraf plaats te vinden.
- Geluidwerende voorzieningen ten opzichte van de nabij gelegen burgerwoningen dienen te worden gerealiseerd.
- Verzocht wordt bij de verdere planuitwerking ook rekening te houden met:
 - de toepassing van duurzame materialen (C2C);

- hergebruik van materialen (circulair bouwen);
- het optimaliseren van de oriëntatie van gebouwen en dakvlakken en het slim plannen van groen (voorn. bomen) met het oog op het toepassen van zonnethermie en/of zonne-pv (zorg hierbij dat de constructie aan de eisen voldoet en laat dit vooraf berekenen);
het installeren van laadinfrastructuur t.b.v. het laden van elektrische voertuigen (auto's en eventueel de elektrische fiets), waarbij het interessant is te onderzoeken of dit te combineren is met zonne-energie (win-win). Houd bij het installeren van laadinfrastructuur rekening met de mogelijkheid dat hier elektrische bestelwagens kunnen worden geladen en kijk vooral ook toekomstgericht naar het laden van zwaarder vervoer.
- Er kunnen zich incidenten met gevaarlijke stoffen voordoen in de omgeving waarbij toxische gassen vrijkomen. Om veilig te kunnen schuilen in het te bouwen gebouw, moeten ventilatie openingen kunnen worden gesloten en de mechanische ventilatie kunnen worden afgeschakeld.
- Personen in het gebouw moeten veilig kunnen vluchten van een externe risicobron met gevaarlijke stoffen af, indien schuilen niet het juiste handelingsperspectief is.
- Het plangebied moet bij een calamiteit meerzijdig bereikbaar zijn via de Rijksweg Noord/Witveldweg en de Markt/Heuvelweg/Witveldweg. De bereikbaarheid moet voldoen aan het gemeentelijk modelbeleid ten aanzien van bluswater en bereikbaarheid
- De toegangen tot het terrein en de toegangen tot de gebouwen moeten goed bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. De infrastructuur rondom en op het eigen terrein moet zodanig worden aangelegd dat er sprake is van een vrije doorgang en ruimte is voor het opstellen van een brandweervoertuig.
- De brandweer moet het gebouw rondom goed kunnen bereiken met materieel om een brand te bestrijden en om het gebouw binnen te treden. Realiseer daarom aan de achterzijde van gebouw een calamiteitsweg of pad voor de hulpdiensten, geschikt voor het berijden met brandweermaterieel.
- Personen moeten het gebouw veilig kunnen ontluchten en zich vervolgens kunnen begeven naar een veilige plaats in het openbare gebied.
- In overleg met de brandweer moeten voldoende bluswatervoorzieningen op het terrein van het distributiecentrum worden gerealiseerd. Uitvoering van de bluswatervoorziening conform het gemeentelijk beleid bluswater en bereikbaarheid.
- De realisatie van de entresolvloeren boven de laadkuilen verhoogt het risico op de overslag van een brand in een zich daar bevindende vrachtwagen naar het distributiecentrum via de entresolvloer of de expeditie. Een brandweerinzet wordt daarbij gehinderd doordat rookgassen onder de entresolvloer blijven hangen.
- De brandweer moet bij een brand in het distributiecentrum het gebouw kunnen binnentreden om een lokale (door de sprinkler gecontroleerde) brand te kunnen bestrijden. De inzetdiepte voor de brandweer moet zoveel mogelijk worden beperkt voor een veilige en effectieve inzet door voldoende nevenbrandweeringangen te realiseren.
- In het kader van het toepassen van het gelijkwaardigheidsbepaling voor het realiseren van grote brandcompartimenten, kunnen aanvullende voorwaarden worden gesteld ten aanzien van brandveiligheid. Bij de nadere uitwerking van het bouwplan is een tijdig vooroverleg met de Veiligheidsregio aan te bevelen.
- Vooraf dient met ons een anterieure overeenkomst gesloten te worden waarin kostenverhaal wordt geregeld voor de eventuele aanpassingen van de openbare ruimte/ontsluiting en waarin afspraken worden gemaakt over de verkoop aan u van een gedeelte van het gemeentelijk perceel Belfeld A 3270 (zandweg).
- Vooraf dient u met Prorail af te stemmen of de zandweg, die vermoedelijk als ontsluitingsweg voor spoorwegonderhoud werd gebruikt, kan komen te vervallen. Eventueel door Prorail hieraan te stellen voorwaarden dient u in acht te nemen.

- Vooraf dient u bij Rijkswaterstaat directie Limburg een adviesaanvraag in te dienen ten aanzien van bebouwing ter plaatse van in het bestemmingsplan aangegeven gebied "Vrijwaringszone-weg 2".

Aanbevelingen:

- De Maaslijn wordt in de toekomst geëlektrificeerd. Ga bij ProRail na of dit beperkingen oplevert voor uw initiatief.
- Het aanwezige groen geniet in formele zin geen bescherming. Toch wordt aanbevolen te bekijken welke aanwezige bomen binnen het plan passen en bespaard kunnen blijven.
- Het toevoegen van zo'n groot bouwvolume en verharding zal bijdragen aan een ongunstig lokaal klimaat. In de Agenda Groen en Water is het gebied aangewezen als 'kans voor oplossen hittestress'. Hoewel niet afdwingbaar, wordt gevraagd maatregelen tegen hittestress te overwegen. Daarbij valt te denken aan dak vergroening.
- Voor het verwerken van hemelwater wordt verwezen naar de afkoppel beslisboom.

Wat wordt er eigenlijk met interventie type 2 bedoeld? (*Waar mogelijk schrappen (verkleuren/van functie veranderen) van harde plannen die niet de beoogde toevoeging van kwaliteit opleveren*).

Ruimtelijke Structuurvisie Venlo

In de verleende vergunning wordt niet gemotiveerd waarom het distributiecentrum past binnen de structuurvisie. Volgens de werkgroep zijn de plannen strijdig met de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo:

Deze structuurvisie is tot stand gekomen aan de hand van een vernieuwende aanpak. Niet de ambtenaren en het college kwamen met de eerste voorstellen, maar de gemeenteraad heeft samen met vertegenwoordigers uit de samenleving vooraf aangegeven wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van Venlo. Een aanpak die past bij deze tijd, maar ook een aanpak waarvan op voorhand niet zeker was of het tot een goed einde zou leiden. Kortom, een aanpak die vroeg om vertrouwen, vertrouwen in de motivatie en kennis van de mensen in de organisatie en in onze samenleving. Doordat de vorige projectwethouder, Wim van den Beucken, afstand heeft genomen en vertrouwen heeft gesteld in anderen, is ruimte gegeven aan dit bijzondere proces.

Zijn de vertegenwoordigers van het stadsdeel Belfeld ook gevraagd voor input? En in hoeverre zijn de ambities van de Belfeldse bevolking in de structuurvisie verwerkt? Bovengenoemde vernieuwende aanpak zou burgerparticipatie genoemd worden. Hoe kan het zo zijn dat de Belfeldse bevolking niets in te brengen heeft gehad toen Next Level met haar plannen kwam. En hoe kan het zo zijn dat het college van B&W ons te kennen geeft pas te mogen meedenken over de toekomst van Belfeld als de loods er staat. Waarom zeggen jullie dat de samenleving mag aangeven wat ze belangrijk vindt, maar laten jullie Next Level wel een loods bouwen waarvan 2600 mensen door het ondertekenen van een petitie hebben aangegeven deze loods niet te willen.

Deze structuurvisie is echter geen dichtgetimmerd plan. Eerder zijn het richtlijnen en grenzen die ons helpen de stip op de horizon te bereiken en het beste uit de omgeving te halen. De onzekerheid over de toekomst is groot. Blijft Venlo groeien of worden we kleiner? Hoe gaan we verder na de crisis? Zijn er nog winkels nodig of doen we straks alles via internet? De structuurvisie houdt rekening met deze en andere onzekerheden. Daarnaast willen we ruimte bieden aan initiatieven uit de samenleving en daar voldoende mogelijkheden voor creëren. Kortom, deze structuurvisie is tevens een uitnodiging aan burgers en ondernemers met ideeën. Niet de regels, maar de ambities en doelstellingen zijn daarbij het uitgangspunt.

De gemeente Venlo zegt burgers uit te nodigen om met ideeën te komen. Wat doen jullie in de praktijk daarmee? De Belfeldse bevolking bruist van de ideeën (zie de Belfeldse ambitieboeken), maar er zijn slechts maar een paar van uitgevoerd.

Kernopgave

Het contrast tussen het stedelijk gebied en het buitengebied wordt kleiner. En dat is jammer, omdat dit een minder afwisselende en daardoor minder aantrekkelijke gemeente oplevert. Steden, dorpen en het buitengebied hebben ieder hun specifieke kwaliteiten. Om die kwaliteiten nog beter tot hun recht te laten komen, wordt het contrast tussen steden, dorpen en het buitengebied de komende jaren versterkt. Het bestaande bebouwde gebied in de stad en de dorpen biedt ons ruim voldoende capaciteit voor toekomstige stedelijke functies. Het buitengebied wordt - in tegenstelling tot vroeger - steeds meer gebruikt voor typische 'buitengebied-activiteiten', zoals toerisme en recreatie en landbouw. We willen het contrast tussen stedelijk gebied en het buitengebied verder vergroten door de specifieke kwaliteiten van zowel de stad als het land te benadrukken. Stad en land moeten elkaar aanvullen in plaats van in elkaar over te gaan. Zo profiteren we van het beste van twee werelden.

Hoe ziet de gemeente Venlo een ideaal dorp? Wat zijn de specifieke kwaliteiten van Belfeld in jullie ogen. En wat van Belfeld zou behouden moeten blijven? Noem een paar voorbeelden waarbij jullie deze kernopgave voor Belfeld hebben toegepast de afgelopen 10 jaar?

Drukte in het ommeland

In het buitengebied streven we naar een grote diversiteit. Dit vraagt om het combineren van meerdere functies, maar ook om zuinig ruimtegebruik en zuinig zijn op landbouwgrond. De kwaliteit van het landschap profiteert hiervan, evenals de beleving door haar gebruikers. Bestaande bedrijven in het buitengebied willen we kansen bieden om zich verder te ontwikkelen, waarbij de nadruk ligt op innovatie en verduurzaming. In het buitengebied gaan we zeer terughoudend om met het toestaan van functies die eigenlijk in de stad thuishoren. We zijn zuinig op cultuurhistorisch waardevolle gebieden, en we willen natuurgebieden en groene structuren mede gebruiken voor recreatie en toerisme. Daarnaast kunnen we natuur en groen slim benutten met ingrepen die het teveel of tekort aan regen- en grondwater in een gebied in goede banen leidt.

De gemeente Venlo wil zuinig ruimtegebruik. Hoe kunnen jullie dan zo'n ruimte verslindende loods zo dicht op de dorpskern plaatsen? Deze 5 ha grond kan veel innovatiever en duurzamer gebruikt worden. Deze 5 ha groene structuur zou een ideale locatie kunnen voor recreatie en toerisme (archeologie en Maas).

Ruimte in de stad

In het stedelijk gebied streven we naar maximale benutting van de bestaande beschikbare ruimte, niet om een uitbreiding daarvan. In het stedelijk gebied is door tijdelijk gebruik, hergebruik, multifunctioneel gebruik en slim slopen nog voldoende ruimte aanwezig om nieuwe initiatieven een plaats te geven. Liever passen we bestaande woningen of gebieden aan, dan dat we gaan uitbreiden. Ook voor kantoren, bedrijfsruimte of winkels geldt dat het bestaande of al in ontwikkeling genomen aanbod voor lange tijd voldoende is. Hoewel we weten dat hergebruik, herstructurering en transformatie complexer en vaak kostbaarder is dan nieuwbouw, benutten we de groeiende leegstand toch voor herontwikkeling. Ruimtes die weinig gebruikt worden, kunnen intensiever gebruikt worden, verouderde en verloederende (bedrijven)terreinen kunnen worden opgewaardeerd en 'rotte plekken' kunnen worden aangepakt. Absolute prioriteit ligt bij hergebruik en -ontwikkeling van waardevol cultureel en religieus erfgoed, zoals boerderijen, fabriekspanden, kloosters en kerken.

Liever passen we bepaalde gebieden aan, dan dat we gaan uitbreiden. Deze ideale locatie voor wonen in het groen zou de oplossing zijn om Belfeld voor de toekomst van genoeg betaalbare woningen te voorzien. Het plaatsen van een fantasieloze distributieloods is echt geen kwaliteitsverbetering.

Leven met de Maas

Een belangrijke opgave voor Venlo is de noodzaak om ons voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering. We krijgen te maken met grotere hoogwaterpieken in beken en in de Maas door extremere neerslagmomenten en langere perioden van droogte. We moeten maatregelen nemen en ons door middel van slimme oplossingen aanpassen aan de toenemende onzekerheid en onvoorspelbaarheid van het klimaat.

Tegelijkertijd willen we de Maasvallei koesteren als natuurlijke, authentieke en langzame tegenhanger van het zich dynamisch en grootschalig ontwikkelende Noord-Limburg als agrologistieke hotspot. We geven de 'levende rivier' de ruimte, en hanteren het principe 'ruimte waar het kan, dijken waar het moet'. Het wettelijke beschermingsniveau tegen hoogwater in onze regio is nog steeds niet op orde. We willen waterveiligheidsmaatregelen tot 2024 aanpassen aan de opgave voor de nog langere termijn, zodat de dijkaanpassingen in één keer goed kunnen worden uitgevoerd. Hierbij streven we naar win-win-situaties met andere functies in een gebied.

De gemeente Venlo wil de Maasvallei koesteren als natuurlijke, authentieke en langzame tegenhanger van het zich dynamisch en grootschalig ontwikkelde Noord-Limburg als agrologistieke hotspot. Waarom plannen jullie een grootschalige logistieke doos langs onze langzaam voortkabbellende Maas. Hoe kunnen jullie deze natuurlijke en authentieke Maas, vanuit Belfelds zicht, zo verpesten met een megablokkendoos?

Robuuste structuren

Op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid streven we naar een bereikbare, verkeersveilige en toegankelijke stad. Dit doen we zoveel mogelijk op basis van een schoon, duurzaam, stil en veilig mobiliteitssysteem voor personen én goederen. Hiervoor is een solide infrastructuur nodig die tegen een stootje kan. Immers, bij veranderende omstandigheden of een kleine aanpassing moet de basisinfrastructuur overeind blijven. Ook zullen we het water als vrachtroute beter moeten benutten. De Maas biedt meer mogelijkheden dan op dit moment gebruikt worden. Op het gebied van onze energievoorziening is het verstandig, en op termijn onvermijdelijk, om over te schakelen op nieuwe energieconcepten. We willen de komende jaren de gemeente hier verder op inrichten. Tegelijkertijd blijven we inzetten op energiebesparing. Daarnaast nemen de activiteiten in onze bodem en ondergrond - denk aan gas- en olieleidingen, warmte- en koudeopslag of parkeergarages - snel toe. Daarom streven we naar een goede ruimtelijke ordening in het gebruik van de ondergrond én in de afstemming van het gebruik boven- en ondergronds. De wet- en regelgeving hiervoor is in ontwikkeling en de betrokken overheden (rijk, provincie en gemeente) moeten zich hier de komende tijd op aanpassen.

De gemeente Venlo streeft naar een verkeersveilige stad, hopelijk met inbegrip van Belfeld! Zoals in de paragraaf verkeer al aangegeven zullen de rotondes in Belfeld met een enorme toename van vrachtverkeer te maken krijgen. In onze ogen is de verkeersveiligheid op deze rotondes niet meer gegarandeerd.

Strategische visie Venlo 2040

In het document Ruimtelijke onderbouwing, worden de plannen getoetst aan slechts 2 van de 4 hoofdlijnen, namelijk Ruimte voor ontwikkeling en Werken in Venlo. Waarom worden de andere hoofdlijnen in de Strategische Visie Venlo 2040 niet genoemd? En waarom wordt de te bouwen loods niet getoetst aan deze hoofdlijnen? Waarom vinden jullie deze hoofdlijnen niet van belang? Waarom wordt niet verwezen naar de veel recentere 'Economische Visie 2030: 'Van volume naar waarde'? Hierin staat dat afgezien wordt van grootschalige ontwikkeling of uitbreiding van Tradeports: het voorliggende plan past niet in deze visie en dient daarom aan de gemeenteraad ter goedkeuring te worden voorgelegd.

Het bedrijfsterrein Witveld is in de jaren zestig van de vorige eeuw ontwikkeld als lokaal bedrijfsterrein voor plaatselijke bedrijven uit Belfeld en Tegelen. De huidige regelgeving en verbeelding in het bestemmingsplan is daarop gebaseerd en biedt houvast tegen ongewenste grootschalige ontwikkelingen die de leefbaarheid van onze dorpsgemeenschap kunnen aantasten. De trade ports zijn daarentegen juist ontwikkeld om logistieke bedrijvigheid te huisvesten. Dat de huidige eigenaar blijkbaar dit soort plannen kan doorvoeren met medewerking van de gemeente past toch niet meer in de Economische visie 2030 die de gemeente vorig jaar heeft vastgesteld? In de visie valt te lezen dat: 'Er wordt ingezet op een betere balans tussen enerzijds economische groei en anderzijds sociale inclusiviteit (meer mensen moeten ervan profiteren) én op duurzame ruimtelijke inrichting van belangrijke deelgebieden in de gemeente. Dit betekent een ontwikkeling van de regionale economie om zich meer te richten op haar omgeving en op het welzijn van inwoners en gemeenschappen, om zo een kwalitatieve sprong voorwaarts te maken.' In gesprekken met de gemeente is aangegeven dat alleen de nieuwe werkgelegenheid telt bij deze ontwikkeling. Dit klopt toch niet met de inhoud van het bovenstaande?

Ontwerp Omgevingsvisie Venlo

De gemeente Venlo ontwikkelt de omgevingsvisie van Venlo in drie fasen. Jullie hebben van een Inwonersavond Atelier Venlo 2040 een filmpje op jullie website geplaatst. Hierin komt naar voren dat burgers betaalbare woningen willen, dat burgerinitiatieven gestimuleerd moeten worden en dat er spanning is tussen economische groei en leefbaarheid: grote distributiecentra worden hier expliciet genoemd als negatief. Natuur en landschap zijn belangrijke thema's voor bewoners. Als dit de input is voor de Omgevingsvisie, hoe kan de gemeente het voorliggende plan hiermee dan verenigen?

Landschappelijke inpassing niet geborgd

In het Landschappelijk Inpassingsplan wordt alleen de hoogte van de te planten struiken vermeld (bosplantsoen, 80-100 cm hoog). Er staat niet bij wat voor formaat bomen zullen worden geplant (welke leeftijd/omtrek). Als zeer jonge bomen worden geplant, duurt het tientallen jaren voordat deze volwassen zijn en voldoende landschappelijke inpassing kunnen bieden. Voor zover de landschappelijke inpassing van een gebouw met deze omvang al reëel is. De landschappelijke inpassing is derhalve volstrekt onvoldoende (geborgd). Wij vragen ons daarnaast af hoe geborgd is dat deze bomen daadwerkelijk geplant worden en ook langjarig in stand worden gehouden. Bij de voorschriften voor onderdeel 3 staat alleen dat deze landschappelijke inpassing vervolgens in stand moet worden gehouden. Hierbij staat echter geen termijn. De bestemming waar de

landschappelijke inpassing deels op wordt gerealiseerd blijft bedrijfsterrein waardoor borging niet is gegarandeerd. Het voorziene groen bij Witveldweg 40, de andere logistieke ontwikkeling van Next Level, is nergens gerealiseerd: sterker nog, de bomen die er stonden zijn ook nog gekapt. He gaat de gemeente Venlo voorkomen dat hier hetzelfde gaat gebeuren en hoe wordt gegarandeerd dat het groen langdurig in stand wordt gehouden?

In het document Ruimtelijke onderbouwning wordt vermeld dat vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig oogpunt de ontwikkeling goed inpasbaar wordt geacht. Waarom is dan bij het eerdere, vrijwel identieke principeverzoek (beschikbaar gesteld na een WOO verzoek daartoe), als voorwaarde meegegeven dat de bebouwing te groot is voor deze locatie, de afstand tot de westelijk en zuidelijk gelegen erfgrens minimaal 30 meter dient te zijn en binnen een afstand van 50 meter tot de bestemming 'wonen' de bouwhoogte niet hoger dan 10 meter mag zijn. Het middels deze vergunning te realiseren gebouw voldoet aan geen enkele van deze voorwaarden! Waarom is stedenbouwkundig nagenoeg een draai van 180 graden gemaakt? Ook de bewering dat het gebouw qua hoogte, rooilijnen en typologie aansluiting zoekt bij de omliggende bebouwing slaat nergens op. Immers de bebouwing aan de zuid- en westzijde bestaat uit woningen en de overige bebouwing op het bedrijfsterrein is aanzienlijk lager. Het feit dat thans wordt afgeweken van het in het bestemmingsplan opgelegde geringere bouwhoogte maakt dat deze ontwikkeling niet aansluit bij de schaal en maat van de reeds in de omgeving aanwezige bebouwing. Op welke gronden wordt deze ontwikkeling stedenbouwkundig dan wel inpasbaar geacht? Graag vernemen wij de gemeentelijke afwegingen die tot deze naar onze mening onacceptabele bijstelling hebben geleid.

Een verder gevolg van de nu beoogde ontwikkeling zal zijn dat, vanaf de Maas gezien, ons dorp letterlijk wordt weggestopt achter een enorme logistieke doos. In onze Samenlevingsagenda is juist een grote behoefte aan het verfraaien van de entrees van Belfeld opgenomen. Een dergelijke loods met een omvang en hoogte op deze locatie, pal naast de dorpskern, is naar onze mening onacceptabel. Hiervoor is bij het eerdere principeverzoek uit 2020 door de gemeente Venlo zelf aandacht gevraagd: 'Ook dient een aantrekkelijk beeld bij de entree nabij de doorgaande Rijksweg-Noord (N271) te worden gecreëerd. Het toevoegen van een dergelijke omvangrijke logistieke hal op deze plek draagt hier niet aan bij. Ook wordt de woonkwaliteit van de nabijgelegen woning aangetast. Opschaling van het bouwvolume in deze mate en vorm is dan ook niet wenselijk' Hoe kan het dat deze overwegingen nu niet meer gelden? Daarbij moet worden meegenomen dat een deel van het terrein ook nog vrijwel pal op de erfgrens afgeschermd gaat worden door een vijf meter hoog geluidsscherm. Hoe moeten we die wand zien in het kader van 'een goede ruimtelijke inpassing' en een aantrekkelijk beeld bij de entree, waar naast het geluidsscherm ook nog eens een omvangrijk parkeerterrein wordt aangelegd? Niet alleen de westzijde (voorzijde) is voor het aanzicht van Belfeld van belang. Vanuit het dorp is er thans onbelemmerd zicht op de achterkant van de huidige bedrijfsgebouwen. Terwijl op de trade ports de hallen zijn afgeschermd met grondwallen en groenvoorzieningen richting de omgeving, is hier geen enkele 'inpassing' voorhanden. Vanuit het dorp kijkt men straks tegen een meer dan 400 meter lange wand aan die aan de zuidzijde ook nog eens veel te dicht op de dorpskern staat. Een mogelijk zicht op een gevelwand van honderden meters lang en forse hoogte is niet bepaald een bijdrage aan de ruimtelijke beeldkwaliteit van onze dorpskern. Waarom komt de gevel van de nieuwe logistieke hal aan de oostzijde op dezelfde plaats te liggen als het voormalige lagere gebouw van Egidius Janssen? Hier was toch een kans om meer ruimte te eisen, zoals dat wel is verwoord in de reactie op het principeverzoek uit 2020. Waarom zijn hier in de huidige aanvraag niet dezelfde voorwaarden gesteld ten aanzien van de bebouwingsgrens aan de zijde van het spoor als bij het eerdere principeverzoek?

Een gemeente dient alvorens een besluit te nemen alle betrokken belangen zorgvuldig af te wegen (artikel 4, eerste lid van de Algemene Wet Bestuursrecht, Awb). Volgens de werkgroep leidt de vergunning tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat van de directe omwonenden, maar door de verkeerstoename en de bijbehorende toename van o.a. fijnstof, ook van de overige inwoners van Belfeld. De gemeente heeft het financieel belang van de vergunninghouder onterecht laten prevaleren boven het gemeentelijk belang en het belang van inwoners. Gelet hierop heeft de gemeente gehandeld in strijd met artikel 3:4, tweede lid van de Awb (het evenredigheidsbeginsel).

Bodem- en grondwaterverontreiniging met nikkel

In de voorwaarden van de gemeente Venlo aan de koper van Witveld 14 staat het volgende:

Verder wijzen wij u erop dat de locatie Witveldweg 14 een zogenaamde 'spoedlocatie' betreft. Op 15 april 2010 is middels een beschikking onder andere besloten dat ter plaatse sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging die met spoed gesaneerd dient te worden. De start van de sanering zou moeten aanvangen voor 2014. Voor zover bekend bij de gemeente Venlo is de sanering nog niet uitgevoerd.

Als bekend is bij de gemeente Venlo dat op deze locatie de bodem ernstig verontreinigd is die met spoed gesaneerd had moeten worden, waarom is hier dan niet eerder opgetreden? Er is sprake van een zogenaamde zorgplicht. Dit betekent dat de bodemverontreiniging zo snel mogelijk en geheel moet worden verwijderd (artikel 13 van de Wet bodembescherming). Waarom is dit niet gebeurd?

In 2009 is al geconstateerd dat de bodem en het grondwater op Witveld 14 ernstig verontreinigd zijn met nikkel. In dit jaar werden bemonsteringen van grond en grondwater op het terrein van Egidius Janssen uitgevoerd. Hierbij bleek dat de nikkeloverschrijdingen van de interventiewaarde zeer groot waren (De interventiewaarde bodem is een concentratie van een stof in de bodem waarboven sprake is van ernstige verontreiniging. Bij overschrijding van de interventiewaarde is bodemsanering vereist). Zowel de toenmalige eigenaar als de gemeente Venlo zijn toen niet overgegaan op het met spoed saneren van de verontreinigde grond, waar door de nikkelverontreiniging is verspreid over de rest van het terrein. Het bureau Geofoxx heeft voor Next Level bodem- en grondwateronderzoek gedaan. Geofoxx heeft besloten om voor deellocatie 4 (de Galvano afdeling van waaruit de nikkelverontreiniging is ontstaan) een beperkt aantal grondmonsternames (3 boringen tot 5 m) te verrichten. Geofoxx geeft aan dat de meest recente grond resultaten de historische resultaten mogen vervangen, maar dit gaat zeker niet op voor deellocatie 4. De peilbuis 4003F 9-11 m – mv op deellocatie nummer 4 bleek vol puin te zitten en de bemonstering van het grondwater op deze locatie is niet uitgevoerd. Dit was de enige geplande grondwatermeting op deellocatie 4. Daarom mogen voor deellocatie nummer 4 de actuele (anno 2022) resultaten van nikkel in de grond niet worden gebruikt om het bodemonderzoek te actualiseren. Op basis van de drie grondmengmonsters uit drie boringen concludeert Geofoxx dat de resultaten eens te meer bevestigen dat zowel de boven- als de ondergrond tot 5 m-mv (maximale boordiepte) sterk verontreinigd is met nikkel.

Verkeersanalyse: onjuiste referentiesituatie

In het verkeersonderzoek van TecMap staat "In de referentie situatie werd het terrein ook gebruikt voor distributieactiviteiten." Op basis van CROW-kengetallen voor distributieterrainen wordt vervolgens het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal bepaald. Voor het plangebied betekent dit 563 personenautobewegingen en 146 vrachtautobewegingen per weekdagemaal in de huidige

situatie. “In de toekomstige situatie is er een verkeersgeneratie van 141 personenautobewegingen en 233 vrachtautobewegingen per etmaal. Dit is dus een toename van 87 vrachtautobewegingen en 422 personenautobewegingen per weekdagemaal. De omliggende wegen kunnen deze beperkte toename in verkeersgeneratie goed opvangen”. Het is echter onjuist dat in de referentiesituatie het terrein ook werd gebruikt voor distributie activiteiten. Het bedrijf Egidius Janssen produceerde ordners en ordnermechanieken en behoorde daarmee tot de maakindustrie en niet tot een distributiecentrum. Met deze onjuistheid zijn ook alle NOx emissies, die zijn gebaseerd op een toename van 87 vrachtautobewegingen en 422 personenautobewegingen, onjuist: de uitgangswaarden in de Aeries berekeningen kloppen hiermee niet.

Daarnaast wordt in het rapport van TecMap uitgegaan van 6 zware voertuigen per laaddock per etmaal: het gemiddeld aantal zware voertuigen per laaddock voor een distributiecentrum is 6 voor de dagperiode en 3 voor de avond- en nachtperiode, ergo 9 zware voertuigen per laaddock per etmaal. Daarbij komt dat de nieuwe loods ook nog eens hoger zijn dan normaal, waardoor het aantal van 9 nog een onderschatting van het aantal zware voertuigen per laaddock per etmaal is.

In de onderbouwing is daarnaast niets vermeld over de verkeerstoename op de verbindingroute met de A73 vanaf de Witveldweg. Hoe denkt de gemeente Venlo om te gaan met de verkeerstoename en verkeersveiligheid op deze route? Wij vragen om de gevolgen van de verkeerstoename in kaart te brengen en maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te garanderen. Daarbij moet worden meegenomen dat er sprake is van een stapeling van extra verkeersbewegingen omdat aan de Witveldweg 40 recent ook al een distributiebedrijf is gerealiseerd. Nu wordt Witveldweg 14 gezien als een individuele ontwikkeling. Op het separaat beoordelen van verkeersaantrekkende ontwikkelingen heeft het rijk onlangs kritische vragen gesteld bij de Middenpeelweg in Sevenum (o.a. uitbreiding van Toverland en de ontwikkeling van Grandorse). Heeft de gemeente Venlo wel in beeld hoeveel de totale verkeerstoename op de verbinding Rijksweg Noord en Boxhoverweg naar de A73 is?

Onderzoek luchtkwaliteit gebaseerd op onjuiste verkeersaantallen

In het rapport over de Luchtkwaliteit staat het volgende:

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- Het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM.
- Het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2 µg/m³).

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	87
Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,99
PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Een distributieloods valt niet in de categorie 'inrichtingen, kantoor en woningbouwlocaties' en dus mag het project een toename hebben van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2 µg/m³). De afkorting NIBM staat voor 'Niet in betekende mate bijdragen' aan de luchtverontreiniging. Het gaat dan bijvoorbeeld om een ruimtelijk project of (te vergunnen) activiteit, waarvan de bijdrage aan de luchtverontreiniging klein is. Dan is geen toetsing aan de grenswaarde luchtkwaliteit nodig.

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentraties van zowel NO₂ als PM₁₀ is 40 µg/m³. Dit betekent dat voor beide stoffen een maximale concentratietoename van 1,2 µg/m³ wordt beschouwd als NIBM. Het project is IBM (in betekende mate bijdragen) als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

Leidt een project tot een toename voor NO₂ en PM₁₀ die lager is dan de NIBM-grens? Dan is het toetsen van het project aan de grenswaarden niet nodig en kan het project zonder verdere maatregelen doorgaan. Wel moet het project voldoen aan het Besluit Gevoelige bestemmingen en er moet sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening.

Aangezien de berekening van de extra vrachtverkeerbewegingen (87 weekdaggemiddelde) niet klopt, zoals aangegeven onder de paragraaf verkeer, is de basis van deze worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van het plan op de luchtkwaliteit onjuist. De extra vrachtverkeerbewegingen (87 weekdaggemiddelde) leveren 0,99 µg/m³ NO₂ toename en 0,07 µg/m³ PM₁₀ toename op. Zelfs bij deze lage aanname van extra vrachtverkeerbewegingen (87 weekdaggemiddelde) is de maximale concentratietoename van 1,2 µg/m³ al bijna bereikt.

Als echter de prognose vrachtverkeerbewegingen voor de loods op Witveldweg 14 van TecMap wordt aangehouden: de te bouwen distributieloods (met 36 laaddocks) op Witveldweg 14 zal per etmaal 233 extra zware voertuigen gaan opleveren. Dus met 466

extra verkeersbewegingen van zware voertuigen zal de NO₂ toename 5,3 µg/m³ bedragen en dit ligt al ruim boven de NIBM-grens!

Daarnaast is het niet juist om alleen de geplande loods in de berekening mee te nemen. Je moet de toename van het verkeer van beide loodsen SAMEN meenemen (zie de anticumulatiebepaling in artikel 5 van het Besluit NIBM), omdat deze distributiecentra allebei bijdragen aan de luchtverontreiniging. De loodsen liggen in hetzelfde gebied dicht bij elkaar en gebruiken dezelfde route om vanaf hun perceel op de Rijksweg-Noord te komen. Ook zullen de loodsen in eenzelfde tijdsperiode (maximaal een paar jaar uit elkaar) hun activiteiten starten. In de notitie van TecMap worden de vervoersbewegingen van Witveldweg 40 en Witveldweg 14 ook samengevoegd. SAMEN zullen beide distributieloodsen per etmaal 447 extra zware voertuigen gaan opleveren. Dit zijn 894 extra verkeersbewegingen per etmaal! Voor beide loodsen SAMEN zal de NO₂ toename 10,2 µg/m³ bedragen en dit ligt nog aanzienlijk ruimer boven de NIBM-grens. Daarnaast hebben wij in de paragraaf verkeer beargumenteerd dat de prognose van 6 zware voertuigen per laaddock per etmaal een factor 1,5 lager is om economisch rendabel te zijn.

Dus beide loodsen samen zullen minimaal 1341 extra verkeersbewegingen (aannee 9 zware voertuigen per etmaal per laaddock) van zware voertuigen veroorzaken! De NO₂ toename zal dan 15,3 µg/m³ bedragen. De PM₁₀ concentratie (1,1 µg/m³) komt in dit geval nog net onder maar wel ook akelig dicht bij de NIBM-grens te liggen.

Slechts als alle vrachtwagen elektrisch zouden zijn zou de NIBM-grens voor NO₂ niet overschreden worden, omdat elektrische voertuigen geen NO₂ uitstoot veroorzaken. Daarnaast is er ook nog extra autoverkeer door de werknemers van de distributieloodsen: hoe is daar rekening mee gehouden? Het is dus een onterechte conclusie dat er geen nader onderzoek nodig is, omdat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate bijdragen. Het project is IBM. Zodoende is er wel nader onderzoek noodzakelijk.

Volgens de NSL Monitoringstool (2023) wordt op de meest nabij gelegen meetpunten (Rijksweg-Noord ter hoogte van het plangebied) nu al voor NO₂ 14,3 µg/m³ gemeten. Als hier nog 15 µg/m³ bijgeteld wordt, ligt de stikstofdioxide concentratie in de lucht op Rijksweg-Noord nog maar net onder de Europese grens van 40 µg/m³. Echter bij de rotonde Boxhoverweg – Tegelseweg is veel meer vrachtverkeer dan op de Rijksweg-Noord, omdat hier ook nog het verkeer van de rest van het industrieterrein (Geloerveld) in Belfeld over rijdt. Er bestaat een reële kans dat de Europese grenswaarde op deze locatie overschreden gaat worden als beide distributiecentra op volle toeren draaien. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om bij de rotonde Boxhoverweg – Tegelseweg betrouwbare stikstofoxide en andere luchtkwaliteit parameters te kunnen monitoren? En welke maatregelen gaat de gemeente nemen om ook voor de toekomst te kunnen garanderen dat de luchtkwaliteitsparameters onder de normen blijven op deze rotonde?

Volgens de GGD leven mensen in Limburg gemiddeld bijna 11 maanden korter door luchtverontreiniging. De GGD roept op tot actie in lijn met het Schone Lucht Akkoord, dat de Gemeente Venlo ook heeft ondertekend. Hierin dienen de advieswaarden van de World Health Organization (WHO) als leidraad. Nederland staat achter het onlangs gelanceerde Zero Pollution Action Plan van de Europese Commissie in 2021, waarin ook de WHO-advieswaarden centraal staan. Het is zeer aannemelijk dat in de nabije toekomst de WHO-normen overgenomen zijn in de Nederlandse wet. Het waarborgen van een schone lucht valt binnen de essentiële verantwoordelijkheden van een gemeente om het welzijn van haar inwoners te beschermen. Het is niet alleen een milieu-initiatief, maar ook een investering in de volksgezondheid en het welzijn van de gemeenschap als geheel. Door het ondertekenen van het Schone Lucht akkoord, heeft de gemeente toegezegd dat het de stikstofdioxide uitstoot in de gemeente wil reduceren. Met de voorliggende ontwikkeling

zal de stikstofdioxide uitstoot alleen maar toenemen: hoe is dat te rijmen volgens het College?

Geen rekening gehouden met unieke archeologische vondsten

Volgens de Heemkundevereniging Maas- en Swalmdal wordt onvoldoende rekening gehouden met het behoud van de archeologische waarden op deze locatie. De vereniging vreest een ernstig risico op aantasting van de unieke archeologische waarden bij realisatie van de loodsen. Hoe gaat het college ervoor zorgen dat de unieke archeologische vondsten op deze plek behouden blijven? En waarom wordt er geen bekendheid aan gegeven? Dit zou voor Belfeld een mooie publiekstrekker kunnen zijn.

Fouten in de stikstofberekeningen

Verkeerde input in de AERIUS-berekeningen door foute verkeeraannames

In de AERIUS-berekening is uitgegaan van 233 extra zware voertuigen bewegingen per etmaal. Dit zijn slechts de bewegingen die behoren bij de loods op Witveldweg 14. En niet van beide loodsen samen. Dit zou wel moeten volgens de anticumulatieregeling. En zelfs deze 233 extra zware voertuigen bewegingen per etmaal zijn te laag aangehouden en niet realistisch voor een economisch rendabele loods. De AERIUS-berekeningen moeten daarom opnieuw worden uitgevoerd en nu met correcte input data. Zoals al aangegeven is de minimale inschatting van 1341 extra verkeersbewegingen aan zware voertuigen per dag voor beide loodsen samen veel realistischer. De uitkomsten van de gerapporteerde AERIUS-berekeningen voor de situatie gebruiksfase mogen niet gebruikt worden, omdat er verkeerde gegevens in de software zijn ingevoerd.

Stikstofnormen in Duitsland

In Duitsland wordt voor de Natura 2000-gebieden bij stikstofdepositie een drempelwaarde van 7 mol/ha/jaar aangehouden. De stikstofemissie per hectare land in Nederland is nog altijd het hoogst van alle EU-landen. Dit komt doordat de veedichtheid in Nederland het hoogst is (3,8 grootvee-eenheden per hectare, tegenover een EU-gemiddelde van 0,8). Daardoor is de overschrijding van de kritische depositiewaarde in buurlanden veelal ook minder en de urgentie van emissiereductie lager. Dat verklaart waarom in buurlanden veel ruimhartiger wordt omgegaan met vergunningverlening. In gebieden dicht bij de grens zoals Nordrhein Westfalen, is de depositie echter wel degelijk vergelijkbaar met de Nederlandse en staan Natura 2000-gebieden net zo onder druk. In Nederland heeft de Raad van State zich gebaseerd op een uitspraak van het Europees Hof. Deze uitspraak geldt voor alle Europese landen en daarom is de verwachting dat ook een land als Duitsland zijn stikstofnormen moet bijstellen.

Er zijn volgens ons onjuiste uitgangspunten gehanteerd in de AERIUS-berekeningen waardoor de stikstofdepositie op zowel Duitse als Nederlandse Natura 2000-gebieden mogelijk hoger uitkomt en er wel degelijk een vergunning op de Wet natuurbescherming aangevraagd moet worden.

Waar gaat het verkeer op in het heersende verkeersbeeld

Het is onduidelijk of de Instructie is toegepast bij het bepalen van het heersende verkeersbeeld, zoals is vastgelegd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (1 aBRvS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054). Kan het college hier duidelijkheid over verschaffen?

Ecologisch onderzoek: forse overtredingen op de Wet natuurbescherming

Uw college heeft in 2022 een sloopmelding in het kader van het Bouwbesluit 2012 ontvangen en geaccepteerd voor de Witveldweg 14, 14A, 14B en 18 te Belfeld (zie bijlage 1). In de brief van de gemeente Venlo als reactie op de sloopmelding staat het volgende:

“Wet Natuurbescherming

In een gebouw kunnen beschermde diersoorten voorkomen, zoals vleermuizen en vogels. Deze soorten mag men niet verstoren, verwonden of dood maken. Ook hun nesten en de plekken waar de soorten zitten zijn beschermd.

Het is belangrijk dat voor de sloop duidelijk is of beschermde soorten of hun verblijfplaatsen aanwezig zijn. Een ecooloog moet dit vaststellen en kan u adviseren welke maatregelen er eventueel getroffen moeten worden. Indien er beschermde soorten in het te slopen gebouw zitten, heeft u een ontheffing Wet natuurbescherming nodig.”

De betreffende gebouwen zijn in 2022 gesloopt. In het document ‘Ruimtelijke onderbouwing’ staat het volgende:

Soortenbescherming

Nader onderzoek vleermuizen

Door Geofoxx is een nader onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. De resultaten worden hieronder kort behandeld. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.¹¹

Omdat er tijdens het onderzoek werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk potentiële verblijfplaatsen onbruikbaar hebben gemaakt, kan niet met 100% zekerheid gezegd worden dat er geen verblijfplaatsen hebben gezeten. Voor de uitvoering van deze werkzaamheden was er telkens zeer beperkte activiteit binnen het plangebied. Op basis hiervan wordt niet verwacht dat er verblijfplaatsen waren. Op basis van deze onderzoeksresultaten is voor de sloop van de kantoortoren geen ontheffingsaanvraag nodig met betrekking tot de Wet natuurbescherming. Het wordt opgemerkt dat het bevoegd gezag de definitieve beslissing hier over heeft.

Het wordt daarom aanbevolen om het ecologisch onderzoek voor te leggen bij bevoegd gezag, om vertraging tijdens de sloopwerkzaamheden te voorkomen.

Next Level heeft ecologisch adviesbureau Econsultancy opdracht gegeven om een quickscan uit te voeren: dit bureau heeft het plangebied op 20 oktober 2021 onderzocht en in november 2021 een rapport opgesteld. Hierin wordt gesteld dat naar een groot aantal diersoorten aanvullend onderzoek nodig is en dat voor het kappen van de in het plangebied aanwezige houtopstanden mogelijk de gemeentelijke kapverordening geldt:

Tabel 1. Overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen**
Broedvogels	algemeen	ja	ja	nee	nee	werkzaamheden buiten het broedseizoen uitvoeren
	huismus en gierzwaluw	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van onderzoek	aanvullend onderzoek naar huismus en gierzwaluw
	roofvogels	ja	mogelijk	*ja	*afhankelijk van onderzoek	*aanvullende inspectie bij kap van bomen of werkzaamheden binnen 75 meter van bomen
	kerkuil en ransuil	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van onderzoek	nader onderzoek naar leefgebied van kerkuil en ransuil
	spotvogel	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van onderzoek	nader onderzoek naar leefgebied van spotvogel
	oeverzwaluw	nee	*nee	nee	nee	*voorkomen dat bij voorgenomen werkzaamheden geschikt habitat voor oeverzwaluw ontstaat (afdekken of afvlakken zandhopen)
Vleermuizen	verblijfplaatsen gebouwwonende vleermuizen	ja	ja	ja	afhankelijk van onderzoek	nader onderzoek naar verblijfplaatsen van gebouwwonende vleermuizen bij verschillende panden
	verblijfplaatsen boombewonende vleermuizen	mogelijk	mogelijk	nadere inspectie	mogelijk	aanvullende inspectie naar vleermuisgeschikte holten bij bomenkap of wezenlijke toename in verlichting richting bomen
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	voldoende alternatief in omgeving
	vliegroutes	mogelijk	mogelijk	*ja	afhankelijk van onderzoek	*indien bomenrij aan noordwestelijke grens doorbroken wordt en/of een wezenlijke toename in verlichting op bomenrij plaatsvindt
Grondgebonden zoogdieren	eekhoorn	ja	mogelijk	nadere inspectie	mogelijk	aanvullende inspectie naar eekhoornnesten bij bomenkap (indien nesten aangetroffen worden kap in vrijstellingsperiode)
	steenmarter	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van onderzoek	aanvullend onderzoek naar vaste rust- en voortplantingsplaatsen van steenmarter of werken in vrijstellingsperiode
Amfibieën	Alpenwatersa-	ja	mogelijk	ja	afhankelijk van	nader onderzoek naar Alpenwatersalaman-

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen**
	lamander				onderzoek	der
	rugstreepblad	nee	*nee	nee	nee	*voorkomen dat bij voorgenomen werkzaamheden geschikt habitat ontstaat voor rugstreepblad, door voorkomen van tijdelijke poelen en afdekken van zandhopen
Reptielen		ja	mogelijk	ja	afhankelijk van onderzoek	nader onderzoek naar leefgebied van hazelworm
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en vlinders		ja	mogelijk	ja	afhankelijk van onderzoek	nader onderzoek naar grote vos en teunisbloempijlstaart
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Gebiedsbescherming						
Gebied aanwezig		Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht		
Natura 2000		2,7 km	mogelijk	ja	mogelijk	oriënterend stikstofonderzoek middels AERIUS-calculator
Natuurnetwerk Nederland		350 m	nee	nee	nee	-
Houtopstanden		n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	mogelijk geldt gemeentelijke kapverordening

** Wijzigingen in het planvoornemen kunnen van invloed zijn op de uitkomst van het onderzoek.

Conclusie

Op basis van onderhavige quickscan Wet natuurbescherming geldt dat voor uitvoering van de voorgenomen plannen een aanvullend onderzoek benodigd is naar huismus, gierzwaluw, boomvalk, buizerd, torenvalk, kerkuil, ransuil, slechtvalk, spotvogel, gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, gewone grootoorvleermuis, grijze grootoorvleermuis, eekhoorn, steenmarter, hazelworm, Alpenwatersalamander, grote vos en teunisbloempijlstaart benodigd is. Tevens dient bij bomenkap of een wezenlijke toename in nachtelijke verlichting op de omliggende bomen een aanvullende inspectie plaats te vinden naar vleermuisgeschikte holten. Deze inspectie dient plaats te vinden in het bladerloze seizoen en kan gecombineerd worden met de inspectie naar roofvogelnesten.

Een aanvullend onderzoek naar vliegroutes van vleermuizen is benodigd indien de bomenrij aan de noordwestzijde van de onderzoekslocatie doorbroken wordt en/of indien een wezenlijke toename van nachtelijke verlichting optreedt tijdens en/of na de voorgenomen werkzaamheden.

Een aanvullend onderzoek naar eekhoorn is enkel benodigd indien bomen gekapt zullen worden. Een aanvullend onderzoek naar Alpenwatersalamander is enkel benodigd indien de vijver en/of poel gedempt zullen worden. Een aanvullend onderzoek naar grote vos is enkel benodigd indien wilgen ten behoeve van het planvoornemen gekapt zullen worden.

Zeer opmerkelijk is dat adviesbureau Geofoxx 2 maanden later, namelijk in januari 2022, nogmaals een ecologische quickscan verricht in het plangebied. De rapportage van deze quickscan ontbreekt, maar in het rapport 'Ecologisch nader onderzoek: gebouw bewonende vleermuizen' dat als bijlage in het rapport 'Ruimtelijke onderbouwing' is opgenomen, staat dat tijdens de quickscan de aanwezigheid van verblijfplaatsen voor vleermuizen in de kantoortoren niet uitgesloten kon worden. In het rapport van Econsultancy staat echter dat zich niet alleen in de kantoortoren mogelijk verblijfplaatsen van vleermuizen bevinden, maar ook in de voormalige garage, het deel van het hoofdgebouw waar zich daktrimmen bevinden (dus niet de fabriekshallen zelf), het bewakerskantoor en het pand aan de zuidzijde van de

onderzoekslocatie. Verder geeft Econsultancy aan dat de functie van het gebied voor de volgende vleermuissoorten onderzocht dient te worden: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, gewone grootoorvleermuis en grijze grootoorvleermuis. Volgens Geofoxx is alleen onderzoek nodig naar gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Ook wordt in hun rapport niets gezegd over aanvullend onderzoek naar vliegroutes van vleermuizen, wat Econsultancy wel vermeldde.

Naast 3 soorten vleermuizen heeft Geofoxx nader onderzoek gedaan naar steenuil, kerkuil en steenmarter. Econsultancy gaf echter aan dat er ook vervolgonderzoek gedaan zou moeten worden naar huismus, gierzwaluw, boomvalk, buizerd, torenvalk, ransuil, slechtvalk, spotvogel, eekhoorn, hazelworm, Alpenwatersalamander, grote vos en teunisbloempijlstaart.

Doordat dit vervolgonderzoek níet is gedaan, betekent dit dat er mogelijk overtredingen op de Wet natuurbescherming zijn gedaan, namelijk het slopen van gebouwen waarin mogelijk jaarrond beschermde nesten zaten van huismus en gierzwaluw, er zijn mogelijk bomen gekapt met roofvogelnesten, eekhoornnesten en/of vleermuisverblijfplaatsen, en er is mogelijk geschikt leefgebied van spotvogel, hazelworm, grote vos en teunisbloempijlstaart en alpenwatersalamander vernietigd.

In het rapport 'Ecologisch nader onderzoek : Gebouw bewonende vleermuizen' staat in tabel 3.1: 'Locatie bezoeken en de bevindingen met betrekking tot vleermuizen' het volgende: "Tijdens de quickscan kon niet uitgesloten worden dat de kantoortoren in gebruik is als verblijfplaats voor dwergvleermuizen". Bij het veldbezoek op 7 september 2022 staat het volgende "Vanwege de ongeschikte weersomstandigheden geen vleermuizen waargenomen. Tevens moet opgemerkt worden dat er tussen dit veldbezoek en het vorige (dit is 15 augustus) werkzaamheden aan het gebouw plaats gevonden hebben die mogelijk potentiële verblijfplaatsen onbruikbaar hebben gemaakt. Zoals de verwijdering van boeiboorden".

Daarnaast staat in tabel 4.1 'Locatie bezoeken en de bevindingen met betrekking tot alle overige waarnemingen' het volgende: "De locatie is overdag (2 juni 2022) onderzocht op sporen naar steenuil en daarna is er 's nachts gezocht naar het individu. Er zijn geen sporen of steenuilen aangetroffen. Wel zijn er drie nesten van de zwarte roodstaart aangetroffen. Twee van de drie nesten bevinden zich in de kantoortoren. Een ander nest (buiten de toren) is tijdens de huidige werkzaamheden al dusver beschadigd dat er van uitgegaan wordt dat het nest niet meer actief in gebruik is". Het vernietigen van een in gebruik zijnd vogelnest is een overtreding op de Wet natuurbescherming.

De hierboven genoemde zaken betekenen een fors aantal overtredingen op de Wet natuurbescherming en zijn gemeld bij de provincie Limburg met het verzoek om handhaving. Was uw college van deze overtredingen op de hoogte? Het is daarnaast onduidelijk of er voor het kappen van bomen een vergunning bij de gemeente is aangevraagd. Kunt u daar duidelijkheid over verschaffen?

Verkeersveiligheid neemt af

In het verkeersonderzoek worden nergens de verkeersaantallen op de rotonde in Geloe – Tegelseweg- Boxhoverweg - direct bij de op- en afrit van de snelweg A73 genoemd. De werkgroep maakt zich ernstig zorgen over de verkeersveiligheid op deze rotonde: op deze rotonde rijden nu al de vrachtwagens van en naar bedrijven op het industrieterrein en daar komen straks de aantallen van het distributiecentrum nog bij. Onze jeugd fietst 's ochtends en 's middags over deze rotonde naar school: hoe kan de gemeente de veiligheid voor deze kinderen garanderen? Het gaat overigens niet alleen om de schoolgaande jeugd, maar ook veel inwoners gaan op de fiets van en naar het werk in de richting Venlo over deze rotonde. Echter ook de rotonde Rijksweg-Noord – Boxhoverweg wordt door veel fietsers gebruikt om van en naar Venlo te reien.

De kans op een ongeluk tussen vrachtwagens en kwetsbare verkeersdeelnemers (met name fietsers) neemt op beide rotondes toe. In die zin is er geen sprake van een veilige fietsroute zoals gesteld in een onderzoeksrapport van het SWOV (nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek, zie <https://swov.nl/>): er is voor de situatie in Belfeld GEEN sprake van een zo weinig mogelijke blootstelling en vermijding van conflicten met gemotoriseerd verkeer, in tegenstelling, het wordt door de toename met meer vrachtverkeer onveilig. In het onderzoek *“Veilige fietsroutes Zeven kenmerken die een fietsroute veilig maken”* [<https://fietsberaad.nl/Kennisbank/Veilige-fietsroutes-Zeven-kenmerken-die-een-fietsr/>] staat:

“Een veilige fietsroute zorgt voor zo weinig mogelijk blootstelling aan verkeersonveiligheid en vermijdt conflicten met gemotoriseerd verkeer. Dit is het geval voor fietsroutes met de zeven kenmerken die in dit rapport worden toegelicht.”

Volgens het CBS neemt het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren toe: in 2022 kwamen 737 mensen – vooral fietsers - om door een verkeersongeval, het hoogste aantal sinds 2008. De ANWB roept de overheid dan ook op om maatregelen te nemen om het aantal gewonden en doden onder fietsers te verminderen, onder andere het realiseren van een veilige infrastructuur. Verwijzend naar de ANWB en het onderzoek van de SWOV: welke infrastructurele maatregelen gaat de gemeente Venlo (al dan niet samen met vergunningsaanvrager) nemen om de verkeerveiligheid niet te laten afnemen?

Huisvesting van arbeidsmigranten

De gemeente Venlo geeft als enige onderbouwing om het bestaande bestemmingsplan te verruimen en hier een megadistributiecentrum te bouwen, dat het werkgelegenheid voor de gemeente Venlo oplevert. De werkgroep vraagt zich wat hiervoor de onderbouwing is: hoeveel werknemers kunnen hier straks werken? Het lokale bedrijventerrein in Belfeld was met name bedoeld voor de plaatselijke werkgelegenheid. Met de huidige krapte op de arbeidsmarkt en de aard van deze nieuwe bedrijfsvestiging is de verwachting dat hiervoor nauwelijks lokale arbeidskrachten gevonden kunnen worden. We schatten in dat met name internationale werknemers zullen worden aangetrokken. Dat zal ook nog eens extra verkeersbewegingen met zich meebrengen.

In de ontwerptekeningen zijn vrijwel geen automatische installaties meegenomen, zodat we ervan kunnen uitgaan dat er nauwelijks automatische processen zullen plaatsvinden en het werk voornamelijk door laaggeschoolde arbeidskrachten, lees arbeidsmigranten, zal worden gedaan. Waar wil de gemeente Venlo al deze mensen huisvesten? Is het de gemeente bekend dat er nu al arbeidsmigranten in tentjes in o.a. natuurgebied 't Jammerdal overnachten?

De werkgroep vraagt zich ook af waarom een dergelijk groot distributiecentrum in het kleine Belfeld gebouwd moet worden, terwijl Greenport Venlo is aangewezen als logistieke hotspot. Door logistieke bedrijven op één locatie te vestigen, kunnen voorzieningen gezamenlijk worden gebruikt, zoals energie opslag, laadstations, energie opwekking. De kosten voor deze voorzieningen kunnen dan worden gedeeld.

Ambities Belfeldse bevolking worden niet meegenomen

De gemeente Venlo is op dit moment bezig met het schrijven van een Omgevingsvisie en heeft daarvoor al een aantal bijeenkomsten georganiseerd, waarop niet heel veel mensen zijn afgekomen. De bijeenkomst in Belfeld was redelijk goed bezocht en veel mensen lieten hier hun ongenoegen blijken over het distributiecentrum. De mensen in Belfeld hebben daarnaast hun wensen voor hun omgeving allang vastgelegd in de zogenaamde Dorpsontwikkelpunten van 2004 en 2011 en in de Ambitieboeken van 2018. De werkgroep denkt dat veel van deze wensen ingevuld kunnen worden op het Witveld terrein. Waarom doet het College hier niets mee?

Geen serieuze burgerparticipatie

Wij hebben in september vorig jaar een artikel in de Dorpskrant van Belfeld geplaatst om de Belfeldse bevolking te informeren over de plannen van Next Level om in Belfeld een megaloods te bouwen: maar weinig mensen bleken namelijk van deze plannen op de hoogte te zijn. Vindt de gemeente Venlo het getuigen van goede ruimtelijke ordening wanneer er bij een initiatief dat zo'n grote impact op de bevolking van een klein dorp heeft, er nauwelijks overleg is met de Belfeldse inwoners? Waarom heeft de gemeente Venlo hier geen actievere houding aangenomen?

De overgrote meerderheid van de in totaal 5.530 inwoners blijkt tegen de komst van een groot distributiecentrum te zijn: een petitie tegen de loods werd 2600 (!) keer ondertekend. Dit betekent dat een meerderheid van het aantal stemgerechtigden tegen de loods is. De werkgroep heeft in september vorig jaar een brief geschreven met de zorgen over de loods en een alternatieve invulling van het Witveldterrein. Hierop kreeg de werkgroep pas 3 maanden later een reactie. De gemeente Venlo gaf in een gesprek met onze werkgroep aan dat er niet te praten viel over een alternatieve invulling. Next Level heeft daarbij aangegeven niet met onze werkgroep in gesprek te willen.

Milieucategorie 4 en de bijbehorende richtafstanden

Het Witveldterrein heeft milieucategorie 4. Er is geen aanpassing van het bestemmingsplan waarbij de milieucategorie is verlaagd van 4 naar 3 (passend bij een distributiefunctie). Door het veel dichterbij de woningen plaatsen van de loods bestaat het risico dat zware milieubelastende activiteiten die volgens milieucategorie 4 mogelijk zijn nog dichterbij de nabijheid van de bestaande woningen worden uitgeoefend. Next Level adverteert nota bene met deze mogelijkheid bij het werven van huurders voor deze nieuwe bedrijfshal. Dit past toch niet bij een 'goede ruimtelijke ordening'?

De VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' is een handreiking van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Bij het mogelijk maken van milieubelastende functies (zoals bedrijven) kan op basis van die handreiking op hoofdlijnen bepaald worden welke afstand in acht moet worden genomen tot gevoelige functies zoals woningen. Het gaat om richtafstanden waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Wanneer aan de afstandsnormen wordt voldaan, is in beginsel sprake van een goede ruimtelijke ordening in de zin van artikel 3.1 van de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro). In de VNG-brochure 'worden richtafstanden genoemd, die gelden tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is. Voor

milieucategorie 4 ligt deze richtafstand tussen de 200 en 300 meter. Op welke afstand liggen de huizen aan de Heuvelweg, de Rijksweg Noord en de Schoolstraat van de loods? Een distributiecentrum valt in principe onder milieucategorie 3: hierbij is de richtafstand 50-100 meter. Een groot aantal huizen in de nabijheid van de loods ligt echter ook binnen deze afstand van de loods. De werkgroep wil graag van de gemeente Venlo weten wat de motivatie is om van de richtafstanden af te wijken.

Lichtvervuiling

In de ruimtelijke onderbouwing lezen we niets over de lichthinder die met dergelijke 24 uren bedrijven samenhangen. De lichtintensiteit in de avonduren op de Venlose trade ports en bij de logistieke hal op Witveldweg 40 zijn wat dat betreft letterlijk een 'lichtend voorbeeld' in negatieve zin. Wegens de directe nabijheid van de woningen en de Belfeldse dorpskern vragen wij welke maatregelen er genomen worden om lichtvervuiling rondom deze nieuwe logistieke bedrijfshal in Belfeld te beperken?

Geen eisen aan natuurinclusief en duurzaam bouwen

Eén van de gestelde voorwaarden voor deze ontwikkeling in het principeverzoek aan Next Level is dat het omvangrijke dak wordt voorzien van een zonneveld. Netcongestie kan geen reden zijn om het dak niet vol te leggen met zonnepanelen aangezien deze voorwaarde al aan de voorkant van het initiatief (zelfs al vanaf 2020) bekend was. Ook in de impressies die op de omgevingstafel zijn getoond ligt het dak vol zonnepanelen. Hiermee is dus een onjuist beeld geschetst. Er wordt niet voldaan aan de door de gemeente gestelde voorwaarde en het plan komt niet tegemoet aan de raadsmotie 'naakt zonnende daken dat kun je niet maken' van mei 2022. Als Next Level niet kan voldoen aan deze voorwaarde zou de vergunning toch geweigerd moeten worden of hebben we te maken met een onbetrouwbare overheid?

In het bestemmingsplan zouden harde eisen moeten worden gesteld aan het duurzaam opwekken van energie en aan natuurinclusief bouwen. Voor dit laatste zou de Checklist Groen Bouwen gebruikt kunnen worden, die is opgesteld door de Vogelbescherming en de Zoogdierverseniging (zie [Checklist groen bouwen | Home](#)). Waarom heeft het college geen eisen gesteld aan natuurinclusief en duurzaam bouwen?

Verkoop Witveldweg

Het verrijzen van een tweede grote logistieke hal aan de Witveldweg in Belfeld is een gevolg van verkoop van grondstukken tussen eigenaren. Strategisch grondbeleid is hier niet toegepast. De gemeente heeft medewerking verleend aan deze ontwikkeling door de Witveldweg en de bijbehorende gemeentelijke gronden (ook een fietspad dat voor 2001 de verbinding vormde tussen de bebouwde kom Belfeld) hier aan toe te voegen. Er is circa 2.600 m² gemeentelijk eigendom verkocht aan de eigenaren van de logistieke hal. Dit om een nog grotere mega-hal mogelijk te maken waar Egidius Janssen was, en noordelijk van de Witveldweg. De weg rechtdoor richting spoor en de meters die erbij horen zijn verkocht opdat de mega-hal ter plekke van voormalige EGI ook naar links uitgebreid kan worden, hiervoor lag de weg rechtdoor in de weg. De door de gemeente verkochte weg was ooit bedoeld (jaren 60-70) om onder het spoor Nijmegen-Roermond te leggen en door te trekken naar de Irenelaan. Dat kwam er niet van en nadien was nog altijd het toekomstbeeld om ter hoogte van de Berkenhoflaan nog een fiets/wandelverbinding aan te leggen na het opheffen van de spoorwegovergang "de Paörtjes". Langs de Maaslijn is over een lengte van meer dan 2 kilometer geen enkele overgang juist ter hoogte van het zwaartepunt van Belfeld! Ook dit mogelijk toekomstig beeld is onze inwoners nu ontnomen op die plek, zoals al zoveel dingen in het volgebouwde dorp. De welwillende houding van de gemeente en de verkoop van de

2600 vierkante meter, moet een (zeer)substantieel bedrag opgeleverd hebben, waarvoor je ter compensatie heel mooie en zinvolle dingen kunt doen voor de lokale bevolking. Waar is dat geld heen gegaan? Is gemeente Venlo van plan om dit bedrag in te zetten in Belfeld? Waarom heeft gemeente Venlo hier weer voorrang gegeven aan economische ontwikkelingen ten koste van de leefbaarheid?

Er is ons (afvaardiging werkgroep en Dorpsraad) in eerste instantie (toen we gebruik maakten van de inzage mogelijkheid lopende procedure) door Marcel Bemelmans verteld dat het college van B&W de vergunning aan Next Level mag verlenen zonder dat de gemeenteraad van de gemeente Venlo hierover nog een oordeel hoeft te vellen. Dit zou zo zijn omdat de gemeenteraad voor bepaalde gevallen aan het college van B&W een mandaatbesluit heeft afgegeven. Deze gevallen zijn terug te vinden in het raadsbesluit met de benaming 'Categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet vereist is'. Ook tijdens het gesprek op vrijdag 8 december 2023 tussen B&W, de werkgroep "Stop verdozing Belfeld" en de Belfeldse Dorpsraad gaf de afvaardiging van B&W duidelijk aan dat B&W geen toestemming meer aan de gemeenteraad hoeft te vragen en zelf kan beslissen over deze uitgebreide buitenplanse afwijkingsprocedure. B&W zou zelf kunnen besluiten of ze medewerking aan dit initiatief verlenen. Echter in het eerdergenoemde document 'Categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen niet vereist is', staat duidelijk aangegeven dat bij gevallen van commerciële voorzieningen zoals winkels en andere bedrijfsruimten groter dan 500 m² bvo (nieuwbouw) hierop uitgezonderd zijn. Het oppervlak van de geplande loods is veel groter dan 500 m² en zodoende klopt het niet dat B&W geen toestemming meer aan de gemeenteraad hoeft te vragen en zelfstandig kan beslissen over deze uitgebreide buitenplanse afwijkingsprocedure.

Is dit bij de gemeente Venlo bekend? En zo ja, waarom is dit ons niet verteld? En waarom heeft de gemeente Venlo dit niet aan de gemeenteraad verteld? Wanneer had B&W de gemeenteraad moeten vragen om toestemming voor het verlenen van de vergunning aan Next Level? Voordat, tijdens of na deze zienswijze termijn? En op welke manier moet de gemeenteraad het besluit nemen? En hoe moet de gemeenteraad vooraf worden geïnformeerd om een gedegen besluit over het initiatief te kunnen nemen?

In onze ogen is ons (afvaardiging werkgroep en Dorpsraad) verkeerde informatie gegeven en zijn we op het verkeerde been gezet, omdat we in de veronderstelling waren dat de gemeenteraad verder geen invloed meer zou hebben op het verlenen van de vergunning aan Next Level. Het geven van verkeerde informatie over de te volgen procedure en het niet volgen van de correctie procedure door de gemeente Venlo getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening.

Bezonning omliggende woningen niet onderzocht

Is door het toestaan van een hogere goothoogte van de warehouses geen onevenredige aantasting van de bezonning op omliggende woningen? De TNO-norm hiervoor luidt als volgt: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam. Waarom is dit niet onderzocht?

Samenvatting en conclusie

Samengevat zijn onze argumenten tégen het distributiecentrum op het Witveldterrein als volgt:

- Het wordt de burger erg moeilijk gemaakt
- We moeten zuinig omgaan met de schaarse ruimte

- Stop de aantasting van het landschap
- De plannen zijn in strijd met beleid
 - *Nationale Omgevingsvisie*
 - *Provinciale Omgevingsvisie*
 - *Visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg*
 - *Ruimtelijke Structuurvisie Venlo*
 - *Strategische visie Venlo 2040*
 - *Ontwerp Omgevingsvisie Venlo*
- Landschappelijke inpassing niet geborgd
- Stedenbouwkundige inpassing
- Bodem- en grondwaterverontreiniging met nikkel
- Verkeersanalyse: onjuiste referentiesituatie
- Onderzoek luchtkwaliteit gebaseerd op onjuiste verkeersaantallen
- Geen rekening gehouden met unieke archeologische vondsten
- Fouten in de stikstofberekeningen
- Ecologisch onderzoek: forse overtredingen op de Wet natuurbescherming
- Verkeersveiligheid neemt af
- Huisvesting van arbeidsmigranten
- Ambities Belfeldse bevolking worden niet meegenomen
- Geen serieuze burgerparticipatie
- Milieucategorie 4 en de bijbehorende richtafstanden
- Lichtvervuiling
- Geen eisen aan natuurinclusief en duurzaam bouwen
- Verkoop Witveldweg
- Gevolgde procedure
- Bezonning omliggende woningen niet onderzocht.

De werkgroep is daarom van mening dat de vergunning onrechtmatig en ondoelmatig is en verzoekt de gemeente daarom de vergunning te herroepen en de onderliggende aanvraag alsnog te weigeren.

Met vriendelijke groet,

de werkgroep Stop verdozing Belfeld

mede namens de Natuur en Milieufederatie Limburg

