

Bestemmingsplan

**Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen,
deelgebied Horst aan de Maas**

Bestemmingsplan

Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas

Projectnummer 408378

Revisie 00

Datum maart 2017

Auteur(s)

Liesbeth van Kempen

Paul Kennes

Opdrachtgever

datum vrijgave

6 maart 2017

beschrijving revisie

vastgesteld

goedkeuring

Ing. P.F.G.M. Kennes

vrijgave

Mr. R.Th.M. Eerden

**Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse
Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas**

vastgesteld bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378



Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Achtergronden en context Trade Port Noord	7
1.2 Doel	7
1.3 Ligging plangebied	7
1.4 Planvorm	8
1.5 Leeswijzer	12
Hoofdstuk 2 Gebiedsvisie en programma	13
2.1 Bestaande situatie en autonome ontwikkeling	13
2.2 Beoogde situatie	14
Hoofdstuk 3 Beleidskader	19
3.1 Rijksbeleid	19
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Regionaal beleid	22
3.4 Conclusie	26
Hoofdstuk 4 Onderzoek	27
4.1 Bodem	27
4.2 Water	29
4.3 Ecologie	29
4.4 Cultuurhistorie en archeologie	34
4.5 Externe veiligheid	37
4.6 Geluid	42
4.7 Trillingen	46
4.8 Licht	48
4.9 Verkeer, vervoer en infrastructuur	49
4.10 Wegverkeersgeluid	49
4.11 Luchtkwaliteit	50
4.12 Duurzaamheid	54
4.13 Laagvliegeroute	54
4.14 Leidingen die niet risicorelevant zijn	55
4.15 Spuitcirkels boomgaarden	55
Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving	57
5.1 Wettelijke vereisten	57
5.2 Verbeelding	57
5.3 Bestemmingen	57
5.4 Regels	58
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	65
6.1 Economische uitvoerbaarheid	65
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	68
Hoofdstuk 7 Overleg	69
7.1 Integrale omgevingsbeoordeling	69
7.2 Notitie Reikwijdte en Detailniveau	69
7.3 Vooroverleg	69

vastgesteld bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378

Toelichting

vastgesteld bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378



Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Achtergronden en context Trade Port Noord

Het plangebied Trade Port Noord is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo. De ontwikkeling van deze Greenport maakt onderdeel uit van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur en is van groot economisch belang voor de positie van de Nederlandse tuinbouw op mondiaal en Europees niveau. Het rijk, de provincie Limburg, de gemeenten in de regio en private partners werken dan ook al geruime tijd aan de ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied.

Dit bestemmingsplan is van toepassing op een deel van het bedrijventerrein Trade Port Noord (TPN), namelijk de Railterminal en bijbehorende aanpassingen aan het spoor (Railterminal & Spoorse Aanpassingen, afgekort tot R&SA). Het plangebied van deze ontwikkeling bevindt zich grotendeels in de gemeente Venlo en deels in de gemeente Horst aan de Maas. Inmiddels is de uitgifte van gronden op het bedrijventerrein TPN van start gegaan.

Voor de R&SA heeft een nadere uitwerking plaatsgevonden. Dit leidt tot wijzigingen op de structuurvisie en het Bestemmingsplan Trade Port Noord in de gemeente Venlo. En ook voor het deel in Horst aan de Maas tot een wijziging van de vigerende bestemmingsplannen.

1.2 Doel

Doelstelling van het project 'railterminal en spoorse aanpassingen' is het realiseren van de gewenste duurzame ruimtelijk-economische structuurversterking, waarbij de railterminal zorgt voor versterking van de logistieke hubfunctie en daarmee de economische aantrekkingskracht voor met name vestiging van bedrijven in de trade & logistics. Deze doelstelling draagt bij aan de verdere economische ontwikkeling van de Greenport en de versterking van de Nederlandse tuinbouw.

Hiervoor is een wijziging van de vigerende bestemmingsplannen noodzakelijk. Onderhavig bestemmingplan is hiervoor bedoeld.

1.3 Ligging plangebied

Het Klavertje 4-gebied is een omvangrijk werklandschap (bedrijventerrein) aan de westzijde van Venlo. Binnen het Klavertje 4-gebied ligt Trade Port Noord (TPN). TPN ligt ten noordwesten van Venlo, ten noorden van de A67, ten westen van de A73 en tussen de Sevenumseweg en de Grubbenvorsterweg en de spoorlijn Venlo-Eindhoven. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4 wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een railterminal langs de spoorlijn (figuur 1.1). Om de railterminal te kunnen bereiken via de spoorlijn zullen aanpassingen hieraan plaats vinden en wordt een spooreplacement aangelegd; gezamenlijk aangeduid als Railterminal & Spoorse Aanpassingen (R&SA). Het noordwestelijke deel van de het plangebied ligt op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas, het zuidoostelijke gedeelte op Venlo's grondgebied.

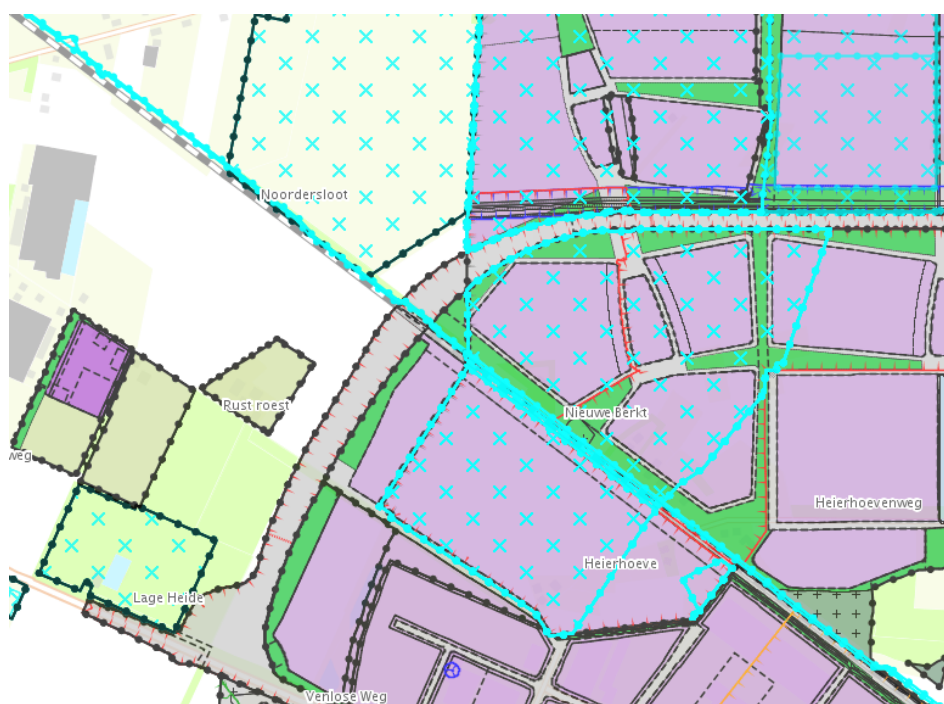


Figuur 1.1. Uitsnede Structuurvisiekaart Klavertje 4 met ligging R&SA in Trade Port Noord [Greenport Venlo, 2012]

1.4 Planvorm

1.4.1 Vigerende bestemmingsplannen

Het vigerend regime voor het deel van het plangebied op Venloos grondgebied is het in oktober 2012 vastgestelde bestemmingsplan Trade Port Noord, waarin deze gronden onder andere voor bedrijventerrein (BT) zijn bestemd. Dit plan is in juli 2013 onherroepelijk geworden. Inmiddels is het 'moederplan' een aantal maal herzien, meestal in relatie tot het exploitatieplan. In onderstaande figuur 1.2 zijn de vigerende bestemmingsplannen op TPN weergegeven.



Figuur 1.2 Vigerende bestemmingsplannen (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

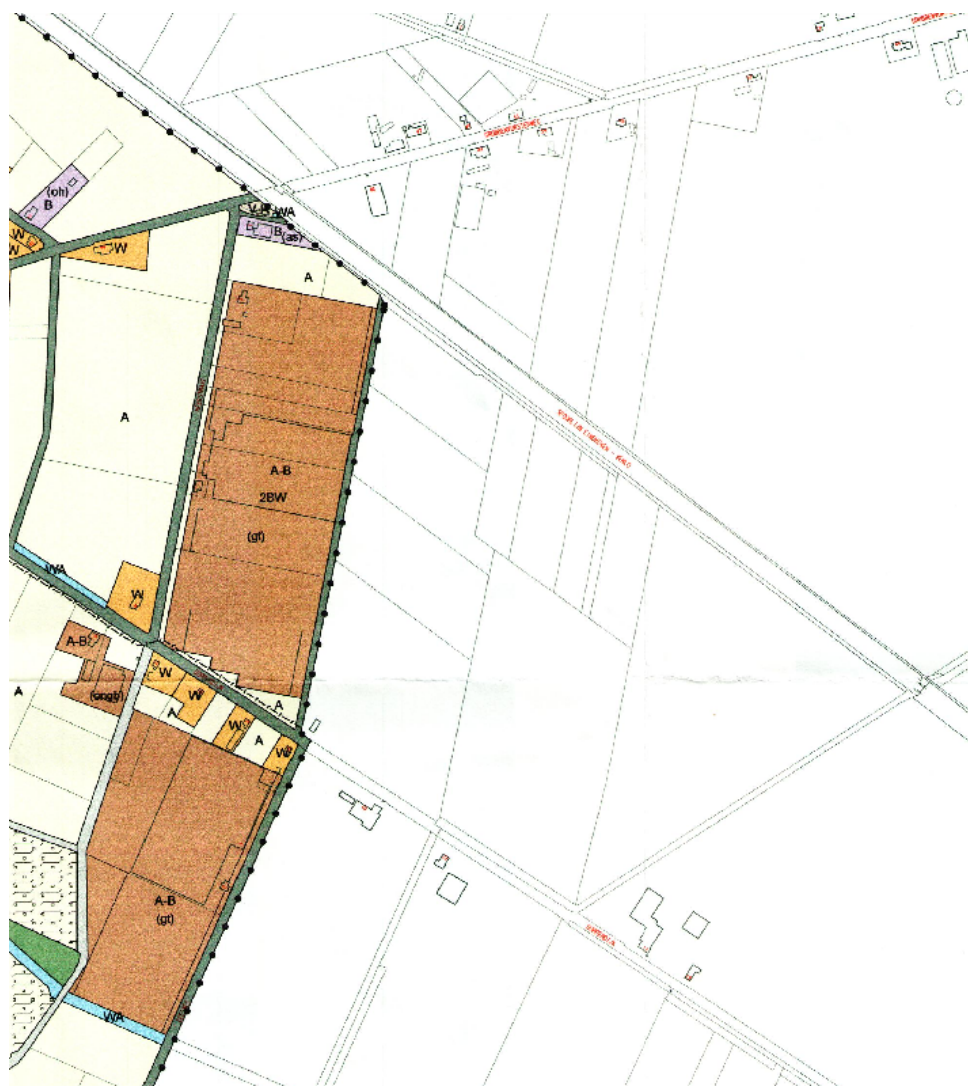
Voor het plangebied binnen de gemeente Horst aan de Maas is voor het deel ten zuiden van de Greenportlane (GPL) het bestemmingsplan Klaver 6b vigerend. Voor dit deel is op 8 oktober 2013 een bestemmingsplan vastgesteld. In dit plan zijn bedrijfs- en groenbestemmingen opgenomen, maar is nog geen rekening gehouden met een railterminal.

Aansluitend op de Greenportlane richting het noordwesten is het bestemmingsplan Buitengebied Sevenum 1998 vigerend (d.d. 12 april 2011) en nog verder richting het noordwesten het bestemmingsplan Buitengebied Sevenum 2009 (d.d. 24 mei 2013). Van deze beide plannen is in onderstaande figuren 1.3 en 1.4 een uitsnede opgenomen.



Figuur 1.3 Uitsnede plankaart bestemmingsplan Buitengebied Sevenum 1998 (bron: http://www.horstaandemaas.nl/Inwoners/Wonen_en_leefomgeving/Bestemmingsplannen/Vastgestelde_bestemmingsplannen_v_r_01_01_2010/Bestemmingsplan_Buitengebied_Sevenum_1998)

Voor het in het plangebied gelegen deel van het bestemmingsplan Buitengebied Sevenum 1998 gelden de hoofdbestemming Agrarisch gebied met landschappelijk en/of natuurlijke waarden. Medebestemmingen zijn: Spoorwegdoeleinden, Water en Leidingen.



Figuur 1.4 Uitsnede plankaart bestemmingsplan Buitengebied Sevenum 2009 (bron: http://www.horstaandemaas.nl/Inwoners/Wonen_en_leefomgeving/Bestemmingsplannen/Vastgestelde_bestemmingsplannen_v_r_01_01_2010/Bestemmingsplan_Buitengebied_Sevenum_2009)

Het plangebied valt slechts voor een heel klein deel, het meest noordelijke puntje, over het bestemmingsplan Buitengebied Sevenum 2009. Bestemmingen die hier geraakt worden zijn: Verkeer - rail, Water, Bedrijf (ambachtelijke smederij), Agrarisch en Erftoegangsweg.

Door de gemeente Horst aan de Maas wordt een nieuw bestemmingsplan buitengebied opgesteld. Inmiddels is hiervan het voorontwerp gepubliceerd. Het gedeelte van de railterminal wordt echter buiten het plangebied van het bestemmingsplan buitengebied gehouden.

1.4.2

Omgevingsbeleid (industrielawaai en omgevingsveiligheid)

Voor het direct ten noordoosten van de railterminal gelegen gebied Klaver 4 is op 30 november 2016 door de gemeente Venlo een nieuw bestemmingsplan vastgesteld.

Parallel aan het opstellen van het bestemmingsplan voor Klaver 4 is door de gemeenten



Horst aan de Maas en Venlo gewerkt aan een vernieuwing van de Nota Industrielawaai (Nota IL) en van de Nota Omgevingsveiligheid. De voorgangers van deze nota's waren uitsluitend van toepassing op het Venlose deel van Trade Port Noord. De procedure voor het nieuwe bestemmingsplan voor Klaver 4 in Venlo heeft simultaan gelopen met het vaststellen van met het in beide gemeenten vaststellen van deze nieuwe nota's Industrielawaai en Omgevingsveiligheid.

Omdat beide Nota's voor onderhavig bestemmingsplan Railterminal en Spoorse Aanpassingen (R&SA) een belangrijk kader vormen zijn deze tevens als bijlagen (bijlage 4 en bijlage 6) bij dit bestemmingsplan gevoegd.

1.4.3 Herziening bestemmingsplannen

Om de geplande ontwikkeling van R&SA mogelijk te maken moeten de vigerende bestemmingsplannen binnen de gemeente Venlo en Horst aan de Maas worden herzien. Gekozen is voor twee (grotendeels) gelijklopende bestemmingsplannen, die worden vastgesteld door de gemeenteraden van de gemeente Venlo en van de gemeente Horst aan de Maas. Dit houdt in dat er één toelichting (onderhavige toelichting) is opgesteld voor de totale ontwikkeling van R&SA, waarbij waar nodig expliciet wordt aangeduid of het grondgebied van gemeente Venlo of gemeente Horst aan de Maas betreft. De verbeelding is gesplitst in een afzonderlijk (deel)gebied per gemeente. De regels zijn voor beide gemeenten gelijk, maar vanzelfsprekend zijn hierbij alleen die regels opgenomen die voor het grondgebied van betreffende gemeente van toepassing zijn, zodat deze aansluiten op de betreffende verbeelding.

1.4.4 Crisis- en herstelwet

De integrale gebiedsontwikkeling Klavertje 4 Venlo – waar het werklandschap (bedrijventerrein) Klaver 4 deel van uitmaakt – is als ruimtelijk project opgenomen in de Crisis- en Herstelwet (Chw) en daarmee aangewezen als project van nationaal belang.

1.4.5 Milieueffectrapportage

Gekoppeld aan de bestemmingsplanherzieningen wordt een m.e.r. procedure doorlopen. De m.e.r.-procedure is wettelijk vastgelegd in de Wet milieubeheer en het Besluit milieu-effectrapportage en is een implementatie van de Europese Richtlijn 2001/42/EG in de nationale wetgeving. Doel van het m.e.r. is het milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming.

Er is voor de ontwikkeling van de railterminal in combinatie met de aanleg van de aankomst- en vertreksproren met bijbehorende voorzieningen en de aanleg van een wachtspoor sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER. Redenen hiervoor zijn:

1. Significante effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van extra stikstofdepositie kunnen niet op voorhand worden uitgesloten. Hierdoor is een passende beoordeling vereist waardoor sprake is van een plan-m.e.r.-plicht.
2. De voorgenomen activiteit is op basis van het Besluit m.e.r., categorie D 2.1 m.e.r.-beoordelingsplichtig. Belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen op voorhand niet worden uitgesloten; dit heeft vooral te maken met mogelijke effecten (door stikstofdepositie en mogelijk door geluid en vanwege externe veiligheid) op Natura 2000 gebieden.
3. Door de totale samenhangende ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied worden de drempels uit het Besluit m.e.r. voor industrieterrein en stedelijke ontwikkeling (m.e.r. beoordelingsplicht vanwege categorie D 11.2 / D 11.3) overschreden. Op voorhand kan niet worden uitgesloten dat belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van de totale ontwikkeling kunnen optreden. Dit geldt in het bijzonder voor de delen van de



railterminal en spoorse aanpassingen waarvoor nog niet eerder een bestemmingsplan is vastgesteld. Concreet gaat het om de aankomst- en vertreksporen in Klaver 5 en het wachtspoor in de S1-zone (ecologische zone langs het spoor). Dit is reëel te veronderstellen vanwege het causale verband tussen de spoorse aanpassingen en de aanleg van de railterminal; zonder het één gaat het andere niet door en vice versa. Door de onlosmakelijke samenhang met de railterminal vallen de spoorse aanpassingen in de categorie industrieterrein en/of een stedelijk ontwikkelingsproject conform het Besluit m.e.r. Omdat belangrijke nadelige milieugevolgen op voorhand niet kunnen worden uitgesloten is er voor gekozen geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren maar direct over te gaan tot het doorlopen van de m.e.r.-procedure.

Het opgestelde milieueffectrapport (MER) R&SA is als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd. Voorafgaand aan het opstellen van het MER is een Integrale OmgevingsBeoordeling (IOIB) opgesteld. Hierin zijn de cumulatieve milieueffecten van een drietal ontwikkelingen in het gebied, bestemmingsplannen Klaver 4 en Railterminal en Spoorse Aanpassingen en de ontwikkeling van windturbines onderzocht en zijn uitgangspunten vastgesteld voor deze ontwikkelingen.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie, het plan en het daaraan gekoppelde programma en waarom een m.e.r.-procedure van toepassing is;
- hoofdstuk 3 geeft het algemene beleidskader. Themaspécifiek beleid is samen met de relevante wet en regelgeving op dat thema opgenomen in desbetreffende paragraaf in hoofdstuk 4;
- hoofdstuk 4 beschrijft het onderzoek en de conclusies ten aanzien van de milieuaspecten;
- hoofdstuk 5 bevat een toelichting op het juridisch geldende deel van dit plan (regels en verbeelding);
- hoofdstuk 6 bevat een beschrijving van de uitvoerbaarheid (financieel en maatschappelijk) van het plan;
- hoofdstuk 7 tot slot beschrijft de uitkomsten van het overleg met provincie, waterschap en andere relevante overlegpartners.

Hoofdstuk 2

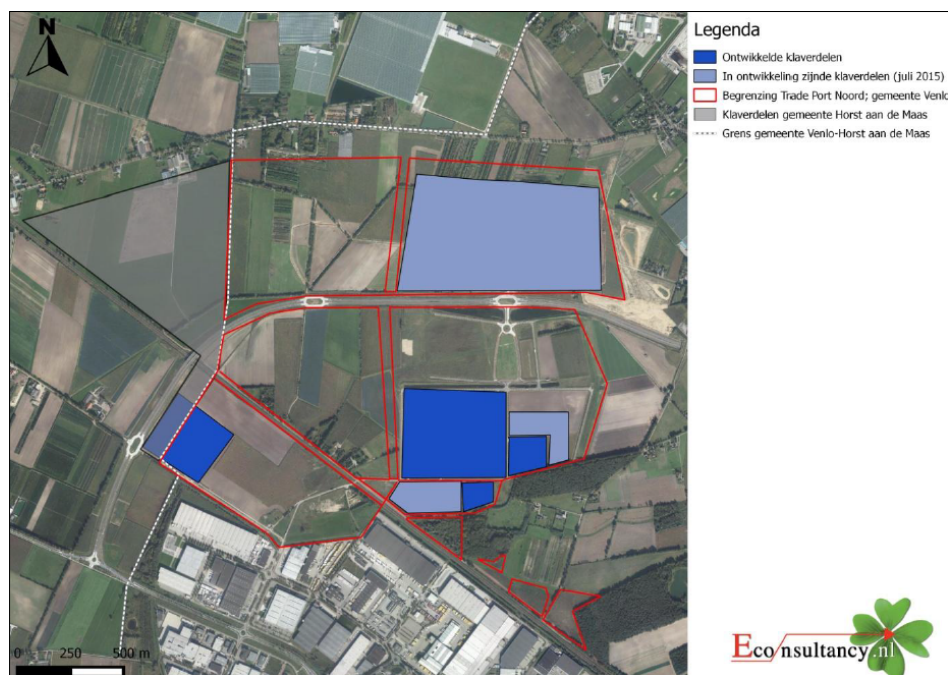
Gebiedsvisie en programma

2.1

Bestaande situatie en autonome ontwikkeling

De bestaande situatie van het plangebied wordt gekenmerkt door een open agrarisch landschap. Het plangebied wordt doorsneden door de Greenportlane en de spoorlijn Venlo - Eindhoven. Het gebruik van de agrarische gronden bestaat voornamelijk uit gewassenteelt. Het gebied wordt ontsloten door de Dorperdijk en enkele kleine landbouwwegen.

Het (omliggende) bedrijventerrein Trade Port Noord is volop in ontwikkeling. Klaver 1 is inmiddels bouwrijp gemaakt en er wordt/is gebouwd op klaver 1 oost en klaver 1 west. Het gebied van Klaver 2 is grotendeels al uitgegeven en bebouwd, en op klaverblad 6b zijn de werkzaamheden ook afgerond. Tegelijkertijd met de werkzaamheden op de uitgegeven gronden, wordt ook gewerkt aan de groenstructuur en de manchetten. De Greenportlane, de weg die alle Klavers ontsluit, is in 2013 gerealiseerd. In figuur 1.1 zijn de verschillende klavers weergegeven. De bewerkte luchtfoto in figuur 2.1 laat in grote lijnen de stand van zaken zien.



Figuur 2.1. Stand van zaken ontwikkelingen juli 2015 (indicatief)

Het plangebied en omgeving is de afgelopen jaren getransformeerd van een agrarisch cultuurlandschap naar een werklandschap in de vorm van een bedrijventerrein met bijbehorende infrastructuur en voorzieningen. De opzet is bijzonder en heeft/krijgt met de opzet van samenhangende geclusterde velden (de klavers) en een stevige groene inpassing een geheel eigen identiteit en kwaliteit. Referentiekader voor de toekomstige situatie is het bestemmingsplan Trade Port Noord. Daarnaast geeft ook de Structuurvisie Klavertje 4-gebied (zie paragraaf 3.3) beleidsmatig richting aan de autonome ontwikkeling.

Het bedrijventerrein Trade Port West is inmiddels gerealiseerd en het bedrijventerrein Trade Port Noord en het glastuinbouwcomplex Californië zijn volop in ontwikkeling. Parallel langs het spoor loopt de snelfietsroute Greenportbikeway, deze verbindt de NS stations Venlo,

Blerick en Horst-Sevenum. In het kader van deze fietsverbinding en de voorziene ontwikkeling van de railterminal wordt de spoorwegovergang in de Heierhoeve vervangen door een fietstunnel direct ten zuidoosten van de railterminal. Het grootschalige karakter van Greenport Venlo contrasteert met het omliggende landschap.

Rondom het noordwestelijke deel van het plangebied zijn klaver 3 (ten noorden van de spoorlijn) en klaver 5 (ten zuiden van de spoorlijn) voorzien. Klaver 3 is gericht op de verdere ontwikkeling als bedrijventerrein, klaver 5 is in het Masterplan voorzien als gebied voor intensief tuinbouwgebruik. Momenteel betreft het voornamelijk agrarisch gebied met deels ook tuinbouw- en boomteelt.

2.2 Beoogde situatie

2.2.1 Railterminal

Om de logistieke hub-functie, vanwege de natuurlijke verbinding tussen de havens Rotterdam, Antwerpen, Duitsland en Oost-Europa, van Greenport Venlo te versterken en daarmee de concurrentiepositie te verbeteren, hebben de provincie Limburg en de gemeenten Venlo en Horst aan de Maas het voornemen een railterminal te realiseren. Gezien het grote belang van de railterminal voor de regionale economie is circa 60 miljoen euro aan MIRT-gelden beschikbaar gesteld door het Rijk en de regio.

Een marktpartij is (na een aanbesteding door DCGV) voornemens om een railterminal te exploiteren ter plaatse van Klaver 6, specifiek in Klaverblad 6b. Het ontwerp voor de railterminal is nog niet definitief. Naast het voorlopig ontwerp heeft de marktpartij ook een ambitie ontwerp gemaakt (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2 VO en ambitie VO Railterminal

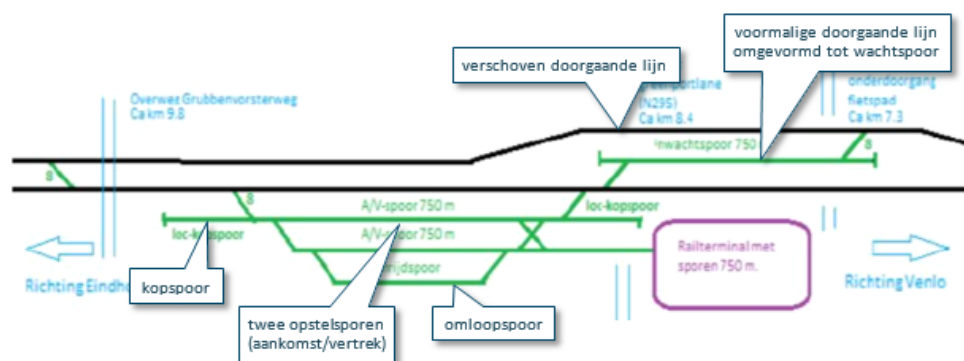
Er is gekozen om zowel het voorontwerp als het ambitie ontwerp mee te nemen. Dit vanwege de wens om in de toekomst de railterminal mogelijk te kunnen uitbreiden. Als het ambitieontwerp niet gerealiseerd wordt, kan zich hier net zoals in het vigerende bestemmingsplan andere bedrijvigheid vestigen.

De railterminal bestaat grosso modo uit twee delen. De langgerekte zone langs de spoorlijn (VO in figuur 2.2) is de eigenlijke terminal waar containers van de onderstellen kunnen worden gehaald of er worden opgezet. In dit deel van het plangebied komt een aantal parallelle sporen waarop de treinen worden geplaatst die worden beladen en gelost. Het tweede deel van de railterminal bestaat uit een terrein (in figuur 2.2 Ambitie VO) waar containers tijdelijk kunnen worden opgeslagen (aangeduid als 'stack'). Het is de bedoeling

dat zowel overslag trein – vrachtwagen (en vice versa) als overslag trein – trein zal plaatsvinden, met eventueel het tijdelijk plaatsen van containers in de stack. Hierbij worden ook (tank)containers met gevaarlijke stoffen overgeslagen. Hieraan is uitgebreid aandacht besteed in de Nota Omgevingsveiligheid.

2.2.2 Spoorse Aanpassingen

Om de / te kunnen bereiken vanaf het doorgaande spoor zijn aanpassingen aan de spoorlijn nodig en wordt een emplacement aangelegd. Figuur 2.3 geeft een schematisch beeld van de toekomstige spoorlay-out.



Figuur 2.3 Schematische weergave spoorse aanpassingen en railterminal

De spoorse aanpassingen bestaan uit twee onderdelen, namelijk de aanpassingen aan de bestaande spoorlijn en uit een emplacement.

De aanpassingen aan de bestaande spoorlijn (zwart in figuur 2.3) bestaan uit het (vanuit noordelijke richting) aanleggen van een aftakking naar het (aan te leggen) emplacement en het leggen van enkele wissels (ten noorden van de terminal). Om de terminal vanuit het zuiden bereikbaar te maken wordt een wachterspoor gerealiseerd. Daartoe wordt een deel van het doorgaande spoor (noordelijke baan, Venlo richting Eindhoven) verschoven en wordt een deel van de bestaande spoorbaan omgevormd tot wachterspoor tussen de doorgaande lijnen. Hiervoor worden de ecologische zone en de Greenport Bikeway in noordoostelijke richting – circa 20-30 m – verschoven.

Het emplacement bestaat uit drie sporen parallel aan de spoorlijn ten noorden van de Greenportlane. Twee van deze sporen worden gebruikt voor de treinen van en naar de terminal, het derde spoor is het omloopspoor waarover locomotieven kunnen omrijden van de ene naar de andere kant van het emplacement. Van het emplacement loopt een spoor naar de railterminal.

Ten behoeve van de sporen en wissels is direct ten noorden van de Greenportlane en ten zuiden van de sporen tevens een relaishuisje voorzien.

2.2.3 Terminologie

Spoorse Aanpassingen

Met de term Spoorse aanpassingen wordt in hoofdzaak het aankomst-, vertrek- en omloopspoor bedoeld met de daarbij behorende voorzieningen zoals een wachterspoor en wissels in de hoofdbaan/spoor ten einde het aankomst-, vertrek-, en omloopspoor te kunnen bereiken, maar daarnaast ook een relaishuis (tbv het bedienen van de wissels) en een dienstweg. Tot de Spoorse Aanpassingen behoren ook de ecologische (oa realisatie Faunatoren) en infrastructurele voorzieningen (oa verleggen GreenportBikeway) die noodzakelijk zijn om te komen tot realisatie van de Spoorse Aanpassingen.



Wachtspoor

Het wachtspoor wordt gerealiseerd op grondgebied van de gemeente Venlo en is gelegen tussen de zogeheten Klavers 4 en 6 (lengte van circa 1 km). Het aankomst-, vertrek- en omloopspoor zijn gelegen in het zogeheten Klaver 5 op het grondgebied van de gemeente Horst ad Maas (een gebied van circa 1 km lengte en een breedte van circa 35 m). De beoogde wissels zijn zowel op grondgebied van Horst ad Maas als van Venlo gelegen. De Spoorse Aanpassingen worden juridisch - in de terminologie van de omgevingsvergunning - aangeduid met de term Emplacement.

Railterminal

Met de term Railterminal wordt de ontwikkellocatie in Klaver 6b bedoeld gelegen op zowel grondgebied van de gemeente Venlo als de gemeente Horst ad Maas, alwaar beoogd wordt door de exploitant Cabooter Railcargo B.V. een openbare Railterminal te exploiteren inclusief bijbehorende voorzieningen en opslagruimte.

2.2.4 Gebruik van de sporen

Als de capaciteit van de terminal volledig wordt benut gaan er maximaal 12 treinen per dag naar de terminal en maximaal 12 treinen verlaten de terminal (dat wil dus zeggen maximaal 24 treinbewegingen per etmaal). Dit kan gedurende het gehele etmaal, dus ook 's-nachts.

Het gebruik van de sporen is als volgt:

- vrachttreinen komen bij voorkeur getrokken door een elektrische loc (E-loc) vanaf het doorgaand spoor op één van de opstel(aankomst/vertrek)sporen. Een (beperkt) deel van de treinen komt aan of vertrekt getrokken door een D-Loc;
- vanuit zuidelijke richting wacht de trein op het wachtspoor tussen de doorgaande sporen tot een moment waarop het emplacement kan worden opgereden (vanwege kruisen van de doorgaande lijn Eindhoven richting Venlo);
- op het opstelspoor wordt de E-loc afgekoppeld waarna deze naar één van de kopsporen rijdt (al dan niet via het omloopspoor);
- de diesellocomotief (D-loc) wordt gekoppeld aan de wagons op het opstelspoor waarna deze D-loc de wagons naar de terminal trekt waarna containers kunnen worden uitgewisseld; dit gebeurt met een (portaal)kraan of een 'reachstacker';
- de D-loc wordt vervolgens losgekoppeld en zijdelings verschoven naar één van de andere sporen, waarna de D-loc kan terugkeren naar de opstelsporen;
- vertrekkende treinen worden, na beladen op de terminal, door de D-loc naar een opstelspoor getrokken, waarna de D-loc wordt afgekoppeld en naar het noordelijke kopspoor rijdt en daarvandaan (via het omloopspoor) kan terugrijden richting terminal;
- een E-loc wordt vervolgens gekoppeld aan de wachtende wagons op het opstelspoor waarna de trein kan vertrekken.

De aankomst- en vertreksposen en het wachtspoor behoren tot de hoofdspoorweginfrastructuur. In geval van grote verstoringen van de treindienst valt niet uit te sluiten dat de verkeersleiding van ProRail er in incidentele gevallen voor kiest gebruik te maken van het emplacement.



2.2.5 Programma

Met de voor de railterminal beoogde bestemmingsplanherziening worden de onderliggende vigerende bestemmingsplannen op een aantal onderdelen gewijzigd. Deze wijzigingen zijn het gevolg van een verdere uitwerking van de plannen voor de railterminal. De bestemming bedrijventerrein blijft voor het overgrote deel ongewijzigd. Met de voorgenomen aanpassing van het bestemmingsplan wordt de oppervlakte werkelijk uitgeefbaar terrein niet uitgebreid.

In tabel 2.3 is een indicatieve vergelijking opgenomen tussen de vigerende bestemmingsplannen en planwijzigingen ten behoeve van de voorgenomen activiteiten, die mogelijk worden gemaakt met dit nieuwe bestemmingsplan.

Tabel 2.3: Indicatieve vergelijking vigerende bestemmingsplan versus beoogde activiteiten in nieuw bestemmingsplan



Onderdeel	Vigerend bestemmingsplan (referentiesituatie)	Voorgenomen activiteit in nieuw bestemmingsplan
Type bedrijvigheid en voorzieningen	- Bedrijven waaronder een railterminal en bijbehorende voorzieningen - Horst ad Maas gronden met bedrijvenbestemming: geen railterminal - Horst ad Maas gronden aan noordzijde van GPL: agrarische bestemming - Horst ad Maas (overgang <u>Grubbenvorsterweg</u>) – bedrijfsbestemming (ambachtelijke smederij)	- Bedrijven waaronder een railterminal en bijbehorende voorzieningen, waaronder opslag containers - Lichtmasten tot 30m op terminal - Horst ad Maas (overgang <u>Grubbenvorsterweg</u>); Groenbestemming / <u>wegbestemmen</u> bedrijfsbestemming, incl. bedrijfswoning
Railspoor	-	<u>Spoorse</u> aanpassingen: - Verschuiving noordelijke spoorbaan - Toevoegen wachtspoor (tussen sporen in) - Horst ad Maas: aanleg aankomst- en vertreksporen inclusief wegontsluiting + mogelijke geluidmaatregelen
Oppervlakte uitgeefbare kavels:	- Totaal 29 ha, terminal < 25 ha	- Totaal 29 ha
Toegestane maximale milieucategorieën	- Categorie 4.2	- Categorie 4.2
Risicovolle inrichtingen	- toegestaan in gedeelte in Venlo en klaver 6b in Horst aan de Maas	- toegestaan
Maximale bouwhoogte railterminal	- 25 m	- gebouwen 25 m, met vergunning tot max. 50 m - Lichtmasten 30 m en kranen 30 m
Ontsluiting (vracht)auto's	- Hoofdontsluiting aan zuidzijde	- Hoofdontsluiting aan zuidzijde
Langzaam verkeer	- <u>Greenportbikeway</u> parallel aan noordelijke spoorbaan	- Verleggen <u>Greenportbikeway</u> parallel aan noordelijke spoorbaan - Aanleg tunnel langzaam verkeer ten zuidoosten van railterminal, parallel aan Stanleyweg
Groen en landschappelijke inpassing	- Hoge grondlichamen (1-6 m) parallel aan zuidelijke spoorbaan en aan westzijde railterminal - Groenstrook (incl. <u>Greenportbikeway</u>) parallel aan noordelijke spoorbaan	- Groenstrook (incl. <u>Greenportbikeway</u>) parallel aan noordelijke spoorbaan - Groenstrook (incl. <u>Greenportbikeway</u>) parallel aan noordelijke spoorbaan
Natuur	- Dassenroute langs oostzijde van kavel 4 B / C en langs zuidzijde van Klavers 4, parallel aan noordelijke spoorbaan	- Dassenroute langs oostzijde van kavel 4 B / C en langs zuidzijde van Klavers 4, parallel aan noordelijke spoorbaan - Verschuiving <u>gyz</u> en <u>Greenport Bikeway</u> (20 – 30 m) als gevolg van wachtspoor aan noordwestzijde - Aantasting NNN aan noordzijde door verlegging noordelijke spoorbaan
Water	- volgens waterstructuurplan en waterhuishoudingsplan	- volgens waterstructuurplan en waterhuishoudingsplan



Hoofdstuk 3

Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is Venlo en omgeving aangewezen als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren: Logistiek, Tuinbouw en uitgangsmaterialen en Agro&food. Er moet worden gestreefd naar ruimtelijke clustering van activiteiten en de (internationale) bereikbaarheid is van groot belang.

Door middel van enkele aanpassingen in het bestemmingsplan kunnen de bedrijfsgronden voor de railterminal doelmatiger worden ingericht waarbij de ecologische waarden en de maatregelen geborgd blijven. Op die wijze wordt aan de doelstelling van de structuurvisie voldaan.

Bro, actuele regionale behoefte

Aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is op 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd. Dit artikel bepaalt dat in een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, toetsing aan de ladder plaats dient te vinden (regionale behoefte, mogelijkheid realisatie in bestaand stedelijk gebied, multimodale ontsluitingsmogelijkheden). Uit uitspraken van de ABRvS blijkt dat een bestemmingsplan dat ten opzichte van het voorheen geldende bestemmingsplan geen uitbreiding van het maximaal toegelaten oppervlakte aan bedrijfsbebouwing mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 Bro voorziet, tenzij de planologische functiewijziging van een zodanige aard en omvang is dat desalniettemin sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Dit bestemmingsplan leidt niet tot een wijziging in het aantal vierkante meters bedrijventerrein en verkeer. Daarnaast was ook in het moederplan Trade Port Noord reeds voorzien in de aanleg van een railterminal. Wel nieuw zijn de Spoorse aanpassingen, echter dit betreft niet een functiewijziging van een zodanige aard en omvang dat hier sprake zou zijn van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Toetsing aan de ladder duurzame verstedelijking is derhalve verder niet aan de orde.

3.2 Provinciaal beleid

Gebiedsvisie Klavertje 4 (2006)

In januari 2006 hebben de gemeenten Horst aan de Maas en Venlo, de voormalige gemeenten Maasbree en Sevenum en de provincie Limburg met een intentieverklaring ingestemd met de uitwerking van de Gebiedsvisie Klavertje 4. Trade Port Noord - en daarmee ook het plangebied - vormt een belangrijk onderdeel van deze gebiedsvisie Klavertje 4. Met de realisatie en de kwalitatieve invulling van het bedrijventerrein in de vorm van een railterminal wordt aangesloten bij de uitgangspunten zoals genoemd in de gebiedsvisie.



Figuur 3.1. Masterplan Klavertje 4/Greenport Venlo - Indicatief toekomstbeeld 2015-2020

Masterplan & Strategisch Businessplan Klavertje 4/Greenport Venlo (2009)

In navolging van de gebiedsvisie hebben de gemeenten en de provincie gezamenlijk een masterplan en strategisch businessplan opgesteld. Het masterplan beschrijft en verbeeldt de ontwikkelingsrichting van het Klavertje 4-gebied. Het schetst het perspectief voor de ruimtelijk-economische structuurversterking en vertaalt dit in (kwalitatieve en ruimtelijke) ontwerpeisen voor het gebied. In het masterplan en Strategisch Businessplan hebben de toenmalige gemeenten Horst aan de Maas, Maasbree, Sevenum en Venlo en de provincie Limburg afgesproken tot oprichting van een gemeenschappelijke NV om de regie op de ontwikkeling vorm te geven.

POL2014 / Omgevingsverordening 2014

Op 12 december 2014 zijn door Provinciale Staten van Limburg het POL2014 en de omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld.

Greenport Venlo/Klavertje 4-Gebied is door de provincie als één van de belangrijke uitdagingen en opgaven aangewezen, waarvoor de basis is gelegd in de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009). In de POL 2014 en de omgevingsverordening 2014 is de doelstelling voor het Klavertje 4-gebied ongewijzigd: een onderscheidend



Werklandschap en Kennislandschap. Aan de in de verordening opgenomen zoneringen voor o.a. bedrijventerrein zijn geen directe rechtsgevolgen gekoppeld. Van belang is dat de ontwikkeling de ladder voor duurzame verstedelijking doorloopt. Zoals eerder gesteld, is dit gelet op de beperkte aanpassingen waarbij geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, niet noodzakelijk.

Centrale ambitie

De centrale ambitie komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.

Kwaliteit

Kwaliteit staat centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Dynamisch voorraadbeheer

Limburg beschikt over voldoende bedrijventerreinen. Groei is nog mogelijk voor de logistieke sector en wellicht ook in de biobased economy, chemie en automotive. De kwalitatieve opgave is des te belangrijker. De centrale opgave is dan ook: een groei in kwaliteit zonder dat de kwantiteit toeneemt, daarbij meer schaarste creërend, met ruimte voor maatwerk. Kortom: het nieuwe groeien.

De sleutel ligt in dynamisch voorraadbeheer. Er zullen per regio visies worden gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen zijn uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Die vormen de basis voor bestuursovereenkomsten tussen regiegemeenten en provincie. De provincie borgt de uitvoering van die afspraken met voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening. De visies richten zich op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad, de mogelijke aanpak van overmatige leegstand en het schrappen van plannen die niet goed passen bij de beoogde kwaliteit. Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad. Dit moet in de visies vorm en inhoud krijgen. De precieze aanpak kan per onderwerp en regio uiteenlopen.

Uitnodigen

Naast dynamisch voorraadbeheer staat 'uitnodigen' centraal. Dat gaat meer over de manier waarop men samen met partners dat voortreffelijke leef- en vestigingsklimaat wil realiseren. Met instrumenten op maat en ruimte om te experimenteren. De provincie wil hierbij selectief zijn: het POL richt zich alleen op die zaken die er op provinciaal niveau echt toe doen en vragen om regionale oplossingen.

Ambities en uitdagingen noord-Limburg: Klavertje 4 als centrum van de Greenport

De sterk aanwezige agribusiness sector in deze regio bestaat uit de brede keten van primaire productie (vollegronds, glastuinbouw en intensieve veehouderij) met veredeling en bewerking van landbouwproducten in combinatie met de veiling van Grubbenvorst (en de nabijgelegen veiling van Herungen). Dit heeft geleid tot aanwijzing van het gebied als

Greenport. Alhoewel de diverse landbouwfuncties in een brede strook binnen het gebied voorkomen is er een concentratie van deze functies binnen het Klavertje 4 gebied. Naast de landbouwfuncties kent het gebied ook een brede bedrijvigheid op het gebied van logistiek en biedt het eveneens mogelijkheden voor de maakindustrie. Uiteindelijk zal het Klavertje 4 gebied zich onderscheiden in een Werklandschap en een Kennislandschap.

Daarbij wordt grote waarde gehecht aan een goede landschappelijke inpassing en de realisatie van een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein met voldoende groen. In voorliggend bestemmingsplan wordt de verbindingroute voor de das planologisch nog wat steviger geborgd door middel van de bestemming Natuur (i.p.v. Groen).

3.3 Regionaal beleid

Structuurvisie Klavertje 4-gebied (2012)

De samenwerkende gemeenten en de provincie hebben in 2012 gezamenlijk de structuurvisie Klavertje-4-gebied vastgesteld. De gunstige ligging tussen aanvoer- en afzetmarkten (mainports en Ruhrgebied en verder), de goede bereikbaarheid en de sterke, van oudsher aanwezige agrarische en logistieke sectoren, hebben ervoor gezorgd dat de regio rondom Venlo zich heeft ontwikkeld tot één van de vijf Nederlandse Greenports.



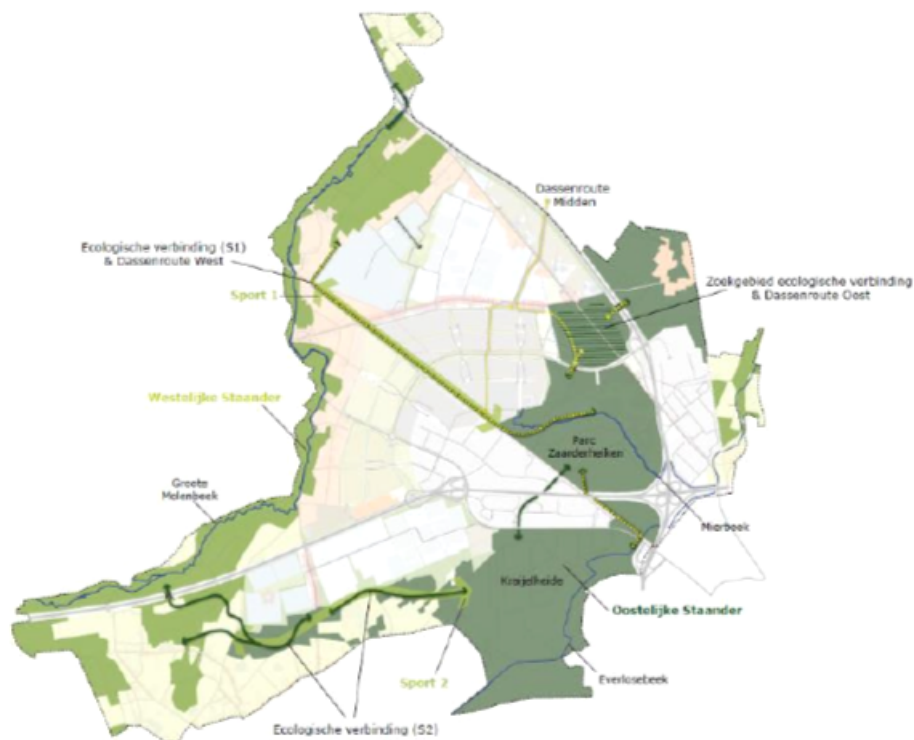
Figuur 3.2 Structuurvisiekaart Klavertje 4-gebied [Greenport Venlo, 2012]

Rijk, provincie en gemeenten hebben de handen ineengeslagen om de kansen voor een verdere economische ontwikkeling te benutten en een duurzame ruimtelijk-economische structuurversterking te realiseren, geïnspireerd door de Cradle to Cradle-principes. Dit wordt vormgegeven door in het Klavertje 4-gebied omvangrijke werklandschappen te ontwikkelen in de sectoren trade & logistics, agro & food en de maakindustrie.

Een werklandschap is een gebied waar landschap en bedrijvigheid in elkaar overgaan. Het is een landschap waarin wordt gewerkt, maar waarin ook wordt gerecreëerd. Het

werklandschap heeft een maximaal positief effect op milieueffectiviteit en leefbaarheid. Gekoppeld aan de werklandschappen wordt fors geïnvesteerd in nieuw landschap, natuur en energieprojecten.

Om tegenwicht te bieden aan de grootschalige verstedelijking – en het daarmee samenhangende verlies van nu aanwezige kwaliteiten – wordt aan het aanwezige groene casco een stevige impuls gegeven. Zo wordt het 'sense of place' opnieuw ontwikkeld en versterkt. Voor dieren en planten worden leefgebieden vergroot en verbonden. Grotendeels vooruitlopend op de stedenbouwkundige en infrastructurele ontwikkelingen wordt een robuuste groene structuur ontwikkeld (400 tot 630 hectare nieuwe natuur en landschap), waar naast landschaps- en natuurdoelstellingen ook ruimte wordt geboden aan recreatie (zie figuur 3.3). De ontwikkeling van het landschap in het Klavertje 4-gebied is uitgewerkt in het Landschapsplan Klavertje 4 (2010), dat integraal onderdeel uitmaakt van de Structuurvisie Klavertje 4-gebied.



*Figuur 3.3 Robuuste Groenstructuur Klavertje 4-gebied (o.b.v. Landschapsplan Klavertje 4) [Heusschen * Copier, 2010]*

Met de vaststelling van een ontwikkelingsgerichte intergemeentelijke structuurvisie in de zomer van 2012 is de ruimtelijke strategie en hoofdstructuur voor de gebiedsontwikkeling in het Klavertje 4-gebied vastgelegd (zie figuur 3.2). Daarmee is een beleidsmatige en planologische basis gelegd voor de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling.

Gekoppeld aan de structuurvisie is de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) doorlopen en een milieueffectrapport (planMER) opgesteld. Tevens is een Passende Beoordeling uitgevoerd.

De voorbereidende en uitvoerende taken ten behoeve van de realisatie van de gebiedsontwikkeling zijn ondergebracht bij de Development Company Greenport Venlo (DCGV). DCGV is een samenwerkingsvennootschap van de betrokken gemeenten in het Klavertje 4 gebied en de provincie Limburg.

Het Rijk hecht veel waarde aan de gebiedsontwikkeling van Klavertje 4 en heeft daarom Greenport Venlo in de Crisis- en herstelwet aangewezen als project van nationaal belang [IOB, 2016].

Integrale OmgevingsBeoordeling (2016)

De IOB vormt een belangrijke basis voor dit bestemmingplan en het MER en is daarom als bijlage 2 van de toelichting op dit bestemmingsplan opgenomen.

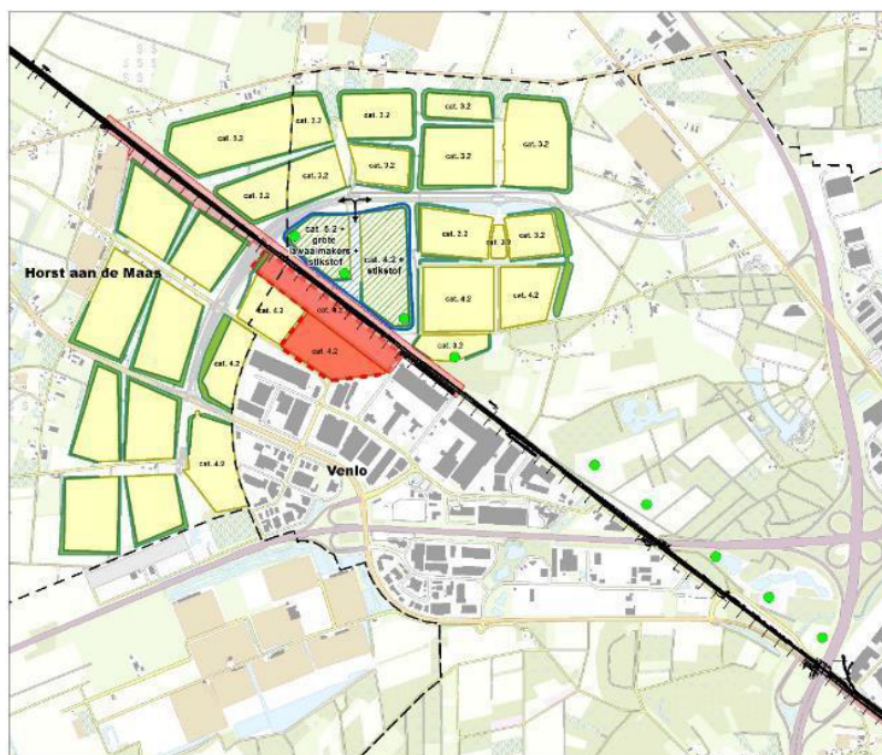
Doel van de integrale omgevingsbeoordeling is het beoordelen van de integrale (milieu)effecten van de drie beoogde ontwikkelingen om zodoende keuzes te kunnen maken in de uitwerking van de initiatieven en de ruimtelijke haalbaarheid te toetsen. Door de drie ontwikkelingen in samenhang te beoordelen is het mogelijk integraal een keuze te maken tussen varianten en voor optimalisatie van de initiatieven. In een gevoeligheidsanalyse is tevens beoordeeld of de drie ontwikkelingen tezamen nog passen binnen het totale toekomstbeeld voor het Klavertje 4-gebied.

Op basis van drie varianten die zijn onderzocht (zie bijlage 4 van het IOB) is een maximaal realistisch alternatief (MRA) ontwikkeld voor de drie ontwikkelingen. In de IOB zijn vervolgens de integrale / cumulatieve effecten van het MRA onderzocht. Per omgevings thema zijn daarvoor telkens drie situaties in beeld gebracht:

1. referentiesituatie;
2. plansituatie;
3. gevoeligheidsanalyse.

Het maximaal realistisch alternatief vormt het plafond waarbinnen de ontwikkelingen kunnen worden gerealiseerd zonder dat – al dan niet met aanvullende maatregelen – onaanvaardbare effecten optreden in de omgeving.

Het MRA is geografisch weergegeven in figuur 3.4. De uitgangspunten zijn weergegeven in tabel 3.5.



Figuur 3.4. Geografische weergave van het MRA uit de IOB

Tabel 3.5. Uitgangspunten MRA

Railterminal	Klaver 4 West	Klaver 4 Oost	Windturbines
Ambitie VO (aanbestede deel + uitbreiding), Max. 65 dB(A) ⁴ geluidsproductie per m ² .	Max. milieucategorie 5.2, incl. stikstof uitstotende bedrijven en grote lawaaimakers.	Max. milieucategorie 4.2, incl. stikstof uitstotende bedrijven	Turbines variant 2 (9x) ashoogte 120 m en rotordiameter 122. Lijnopstelling op circa 150 m van spoor. Geen turbines ter hoogte van Heierhoeve en RRP.

Geluid

Om de geluidsbelasting op de omgeving te beperken zijn in de IOB verschillende maatregelen benoemd. Door één of een combinatie van beschreven maatregelen toe te passen is het voor wat betreft industriegeluid mogelijk een geluidsbelasting van maximaal 54 dB(A) op de gevels van omliggende woningen te bereiken. Het doorvoeren van één of meerdere maatregelen heeft daarnaast een positief effect op de woon- en leefkwaliteit in omliggende woonclusters.

Lucht

Gelet op de maximale concentraties en de grenswaarde wordt in de IOB geconcludeerd dat er nog voldoende ontwikkelruimte is voor de invulling van Klaver 3, 5 en 7.

Trillingen

Mogelijk levert de aanleg van het wachtpoor en de aankomst- en vertreksproten lichte beperkingen voor het op termijn te realiseren Klaver 5.

Externe veiligheid

Klaver 5 vormt een aandachtspunt vanuit het perspectief van externe veiligheid. Bij een verstandig gekozen rangeerplan (uitsluiten van conflicten) en een omvang/mix van vervoer van gevaarlijke stoffen die past binnen het huidige Basisnet, is een externe veiligheidsniveau haalbaar waarbij de 10-6-contour binnen de perceelgrens kan blijven. Harde ruimtelijke knelpunten zijn dan ook niet te verwachten. Het is echter raadzaam te anticiperen op enige overschrijding van de PR10-6-contour over de perceelgrens.

Ecologie

Voor de gebiedsontwikkeling Greenport Venlo is – als prioritair project -ontwikkelruimte opgenomen in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De ruimte die is aangevraagd is gebaseerd op de uitgangspunten per ontwikkeling (Klaver).

Voor ecologie kijkt het MRA verder af van de ontwikkelingen zoals opgenomen in de structuurvisie door de gewijzigde ligging van de spoorse aanpassingen. Er zijn aanvullende effecten op soorten geconstateerd, namelijk voor de huismus, gewone grootoorvleermuis, kamsalamander, rapunzelklokje en steenmarter. In de IOB is geconstateerd dat effecten kunnen optreden op vogels en vleermuizen die hoog vliegen (zie effectbeschrijving aspect Ffwet).

Landschap



Het MRA heeft ten opzichte van de situatie zoals die is vastgelegd in de Structuurvisie Klavertje 4-gebied beperkt extra effecten. Voor de railterminal en de windontwikkeling geldt dat deze beide onderdeel vormen van de structuurvisie. De verschijningsvorm en de locaties sluiten aan op hetgeen in de structuurvisie is opgenomen. Ten aanzien van slagschaduw treedt er een verbetering op ten opzichte van de situatie zoals die in de Structuurvisie Klavertje 4-gebied was opgenomen.

Bodem, water en archeologie

Voor de aspecten, bodem, water en archeologie is de gevoeligheidsanalyse niet relevant of heeft deze geen impact op de effectbeoordelingen.

Op basis van de cumulatieve effecten in de IOB hebben de colleges van B&W van de gemeenten Venlo en Horst aan de Maas besloten dat er sprake is van aanvaardbare effecten als gevolg van de drie ontwikkelingen tezamen, nu en in de verdere toekomst wanneer ook de klavers 3, 5 en 7 worden ontwikkeld. De ontwikkelingen volgen een eigen bestemmingsplan en m.e.r.-procedure, waarvoor de IOB de integrale basis vormt.

3.4 Conclusie

In het rijksbeleid van de Nota Ruimte is de doelstelling verwoord om Klavertje 4/Greenport Venlo verder te ontwikkelen als drager van de gewenste ruimtelijk-economische structuurversterking. Door de concentratie van aan Greenport Venlo verbonden functies zijn de schakels op elkaar afgestemd en kunnen economische schaalvoordelen worden geboekt. Deze doelstelling is uitgewerkt en geborgd in provinciale en gemeentelijke beleidsdocumenten zoals de POL-aanvulling, het Masterplan en Strategisch Businessplan en de Structuurvisie Klavertje 4-gebied. De ontwikkeling van werklandschappen, waaronder een railterminal, in samenhang met de groenzones in de rangschikking van een klaverstructuur past binnen de hoofdlijnen van het beleid.



Hoofdstuk 4

Onderzoek

De resultaten van het milieuonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn weergegeven in het MER (zie bijlage 1) en de bijbehorende bijlagenrapporten. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de conclusies ten aanzien van de milieuaspecten die van belang zijn voor dit bestemmingsplan. Per aspect wordt ingegaan op het geldende toetsingskader, de conclusies van het onderzoek en de wijze waarop conclusies zijn vertaald naar het bestemmingsplan. Voor een nadere onderbouwing van de conclusies wordt verwezen naar het MER.

4.1 Bodem

4.1.1 Wet- en regelgeving / toetsingskader

Nationaal

In het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP3, 1997) is door het kabinet geconstateerd dat grote delen van de Nederlandse bodem zijn verontreinigd. De aanwezigheid van de verontreiniging en de daardoor verminderde gebruiksmogelijkheden van de bodem, heeft zowel in het stedelijk als het landelijk gebied ernstige ruimtelijke en economische gevolgen, zoals het stagneren van ontwikkelingen op het gebied van de volkshuisvesting, landinrichting, infrastructuur en bedrijventerreinen. Eind 2004 is het Landsdekkend Beeld Bodemverontreiniging (LDB) opgeleverd. Het LDB is een inventarisatie - voor geheel Nederland - van locaties waar de bodem (mogelijk) verontreinigd is door (voormalige) bedrijfsactiviteiten. Uit de ruim 750.000 locaties van het LDB is een werkvoorraad van circa 425.000 (potentieel) ernstige verontreinigde locaties geselecteerd, die moesten worden onderzocht en eventueel gesaneerd. De verantwoordelijkheid voor het samenstellen van het LDB en het beheer van deze bodemdata was en is de verantwoordelijkheid van de bevoegde gezagen in het kader van de Wet Bodembescherming (Wbb). Voor het plangebied is dit de gemeente Venlo.

Bodemconvenant

Vanaf 2009 ligt de nadruk op het aanpakken van de spoedlocaties: verontreinigde locaties waarbij in de huidige situatie sprake is van onaanvaardbare risico's voor de mens, het grondwater en/of ecosystemen. Deze locaties moeten voor 2015 zijn gesaneerd, of de risico's moeten minimaal beheersbaar zijn. Dit beleid is bestendigd met het ondertekenen van een nieuw, tweede convenant op 17 maart 2015: het Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020.

Voor ernstige, niet spoedeisende locaties geldt een saneringsplicht. De aanpak van de verontreiniging kan echter worden uitgesteld totdat kan worden aangesloten bij maatschappelijk gewenste ontwikkelingen. Uiteindelijk moet het resultaat van de sanering zijn dat de locatie geschikt is voor het (toekomstig) gebruik.

Nieuwe gevallen van bodemverontreiniging, zijn gevallen die op of na 1 januari 1987 zijn ontstaan, vallen onder de zorgplicht. Deze bepaling verplicht bij bodemverontreiniging het nemen van alle maatregelen die redelijkerwijs kunnen worden gevergd, om de verontreiniging geheel te verwijderen.

Sanering van een geval van niet ernstige bodemverontreiniging is wettelijk niet verplicht, met uitzondering van gevallen die vallen onder de zorgplicht. Soms kan het toch wenselijk zijn om de verontreiniging te verwijderen, bijvoorbeeld in het geval van verkoop van een

terrein of het bouwrijp opleveren van een locatie.

Algemeen

Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening is inzicht in de bodemkwaliteit relevant, om te kunnen bepalen of de bodemkwaliteit voor de beoogde (nieuwe) bestemming geschikt is. Tevens geeft het een inzicht in de mogelijke (technische) maatregelen die noodzakelijk zijn om de uitvoerbaarheid van een plan te kunnen aantonen. Bij een bestemmingswijziging is het van belang dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Aangezien voor alle plangebieden geldt dat er een transitie plaatsvindt van bodemfuncties 'Landbouw' en 'Natuur' naar 'Ander groen, bebouwing, infrastructuur en industrie' impliceert dit een verschuiving van bodemfunctieklassen 'Achtergrondwaarde' naar 'Industrie'. Met andere woorden: er vanuit gaande dat de bodemkwaliteit nu voldoet voor het huidige gebruik, is dit voor het toekomstige gebruik zeker het geval.

4.1.2

Onderzoek

In 2011 is in het kader van het besluit MER voor het bestemmingsplan voor Trade Port Noord een vooronderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit. Daaruit is naar voren gekomen dat in het gebied een aantal lokale verontreinigingen is. Deze zijn bijvoorbeeld gerelateerd aan het gebruik van (asbesthoudend) verhardingsmateriaal, slib in watergangen en puntverontreinigingen, bijvoorbeeld bij (voormalige) boerderijen. Voor enkele locaties concludeert het vooronderzoek dat nader bodemonderzoek noodzakelijk is.

Gemeente Venlo

Uit het bodeminformatiesysteem van de gemeente Venlo blijkt dat alle gronden zijn onderzocht voor de aankoop van de percelen. Uit deze onderzoeken blijkt dat ter plaatse van de voormalige locaties Heierhoeve 6, 7 en 8 in de bodem overschrijdingen van de interventiewaarden zijn aangetoond, voor zware metalen koper en zink (Heierhoeve 6) en bestrijdingsmiddelen uit de champignon teelt, DDT en DDE (Heierhoeve 7 en 8). Ter plaatse van deze locaties waar de sterke verontreinigingen in de bodem zijn vastgesteld is actualiserend bodemonderzoek verricht en is een goed en actueel beeld van de verontreinigingssituatie verkregen.

Gemeente Horst aan de Maas

Het Wbb17-geval LI096400005 overlapt met het plangebied van de railterminal en de spoorse aanpassingen in Klaver 5 (zie bijlage 12 bij het MER). Tijdens uitgevoerde bodemonderzoeken zijn sterke verontreinigingen aangetoond waarvoor vervolgonderzoek noodzakelijk is. Voor het overige deel van de ontwikkellocatie zijn er geen (potentiele) puntbronnen bekend.

Bij de ontwikkeling van de plangebieden wordt waar nodig de bodem gesaneerd, indien dit noodzakelijk is voor de toekomstige functies ter plaatse. Van het overige deel van de ontwikkellocatie is de bodemkwaliteit voldoende in beeld en behoeft hooguit actualisatie middels historisch onderzoek plaats te vinden.

4.1.3

Conclusie

Voor het plangebied R&SA zijn geen bodemverontreinigingen bekend welke de planontwikkeling in de weg zouden kunnen staan.

4.2 Water

4.2.1 Wet- en regelgeving / toetsingskader

Het beleidskader voor water bestaat uit beleid gericht op waterkwantiteit en waterkwaliteit. Op verschillende niveaus is er beleid ontwikkeld (Europees, Nationaal, Provinciaal en Waterschap). Op het vlak van waterkwaliteit is samenvattend van toepassing dat de waterkwaliteit niet mag verslechteren en dat alle watersystemen in een chemische en ecologisch goede toestand verkeren. Daarnaast mag de toestand van het grondwater niet verslechteren en dient het grondwater beschermd te worden tegen verontreinigingen. Waterkwantiteit valt grotendeels binnen de beleidskaders van het waterschap. In het beleid wordt gestreefd naar het infiltreren van zoveel mogelijk water om de grondwateraanvulling te maximaliseren en de afvoer te minimaliseren. Voor nieuwe ontwikkelingen wordt het principe van hydrologisch neutraal bouwen gehanteerd. Hierbij mag de afvoer vanaf nieuwe ontwikkelingen niet toenemen tot boven de maximale afvoer van 1 l/s/ha. Deze 1 l/s/ha is gebaseerd op de natuurlijke afvoer in het landelijk gebied.

4.2.2 Onderzoek

In het vigerende bestemmingsplan is er reeds vastgesteld dat er ruimte voor bergings- en infiltratievijvers moet worden opgenomen en dat de omgeving daarmee voldoet aan de eisen van hydrologisch neutraal bouwen (afvoer maximaal 1 l/s/ha).

In de ontwikkeling van Trade Port Noord is er periodiek overleg en afstemming met het waterschap Peel en Maasvallei. In samenwerking met het Waterschap is overeenstemming bereikt inzake het Waterstructuurplan Klaver 6B met kenmerk BC4727-101-100 d.d. 18 september 2013 van Royal HaskoningDHV en het Waterhuishoudingsplan Klavers 5 t/m 8 van Arcadis met kenmerk C01042.000040.0100 d.d. 28 mei 2014. Deze documenten stellen de kaders voor het waterbeheer in het plangebied van dit bestemmingsplan.

Het afvalwater wordt afgevoerd naar de RWZI. De grondwaterstanden blijven hiermee gelijk ten opzichte van de huidige situatie.

Doordat er in de nieuwe plannen gebruik wordt gemaakt van het afkoppelen van hemelwater zal er vanuit het riool geen overstort op het oppervlaktewater optreden bij extreme neerslag situaties. Hiermee is er geen effect op waterkwaliteit.

4.2.3 Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling wordt voldaan aan de eisen die gesteld worden aan de waterkwaliteit en waterberging. Het aspect waterhuishouding staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.3 Ecologie

4.3.1 Wet- en regelgeving / toetsingskader

Natuurbeschermingswet (NB-wet)

Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn als zodanig zijn aangewezen. De essentie van het beschermingsregime voor deze gebieden is dat de duurzame instandhouding van soorten en habitats binnen de Europese Unie wordt gewaarborgd. Daarbij zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor soorten en habitats die zich al op het gewenste niveau (kwalitatief en

kwantitatief) bevinden en uitbreidings- respectievelijk verbeterdoelstellingen voor soorten en habitats die zich nog niet op het gewenste niveau bevinden. Om dit toetsbaar te maken kent de NB-wet voor plannen die gevolgen voor de betreffende gebieden zouden kunnen hebben een goedkeuringsvereiste, en voor projecten en andere handelingen die gevolgen voor de betreffende gebieden zouden kunnen hebben een vergunningplicht.

Programma Aanpak Stikstof (PAS)

Voor wat betreft de mogelijke effecten op Natura 2000gebieden door de emissie en depositie van stikstof is de PAS relevant.

Nationaal Natuurnetwerk (NNN, voormalig EHS)

Het Nationaal Natuurnetwerk (EHS) in Limburg is uitgewerkt in de Goudgroene zone natuur (POL2014). De Zilvergroene landschapszone wordt enkel als subsidie instrument ingezet voor agrarisch natuurbeheer. De POG is vervangen door de Bronsgroene landschapszone. De Bronsgroene landschapszone dient als een buffer voor de huidige Goudgroene zone waarin de nadruk ligt op natuurontwikkeling en compensatie.

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en beschermde planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld (algemene verbodsbepalingen, artikelen 8 t/m 12). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor alle in het wild levende planten en dieren (algemene zorgplicht, artikel 2). Daarnaast is het niet toegestaan de directe leefomgeving van soorten, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. In de Flora- en faunawet zijn de soortbeschermingsbepalingen uit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd.

4.3.2

Onderzoek

De geplande ontwikkelingen hebben verstoringfactoren, die een effect kunnen veroorzaken op natuurwaarden binnen de aspecten Natura 2000, EHS/NNN en Flora- en faunawet.

Econsultancy heeft in opdracht van Trade Port Noord een quickscan flora en fauna uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling van de railterminal (Econsultancy, 23 januari 2014). En er is een aanvullend onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de railterminal en klaver 6b (Econsultancy, d.d. 30 oktober 2014). Daarnaast is er inmiddels een Ecologisch projectplan opgesteld (Econsultancy, conceptrapportage 28 juni 2016).

De onderzoeken hebben tot doel te onderzoeken en in te schatten of er op de planlocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn die volgens de Flora- en faunawet een beschermde status hebben en die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de Natuurbeschermingswet 1998 zijn beschermd, of deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

Natura 2000

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, de Maasduinen, bevindt zich op circa 5,5 kilometer afstand ten noordoosten van de onderzoekslocatie. Op circa 8,5 km afstand ten westen is het Natura 2000-gebied de Deurnsche Peel en Mariapeel gelegen. Nog verderop, over de Duitse grens, ligt de Natura

2000-gebied Hangmoor-Damerbruch.

De ontwikkeling van de R&SA ligt op grote afstand van Natura 2000 gebieden. Effecten op Natura 2000 gebieden treden daardoor (met uitzondering van de hieronder beschreven mogelijke effecten door de emissie en depositie van stikstof) niet op.

De ontwikkeling van R&SA is in twee projecten opgenomen als prioritair project in de PAS:

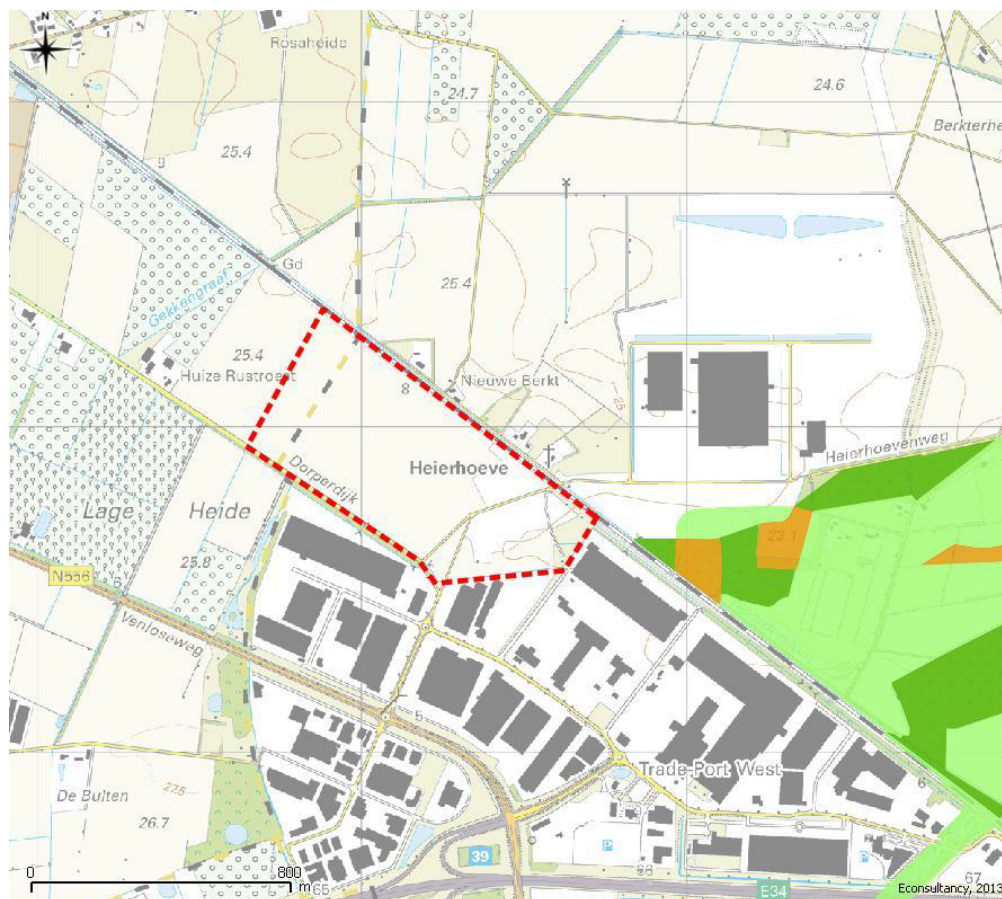
- Prorail heeft er voor gezorgd dat haar activiteiten ten behoeve van de spoorse aanpassingen als prioritair project is aangewezen (Railterminal Trade Port Noord Venlo).
- Het prioritaire project "bedrijven, kassen, gemeente Venlo" waarvan de railterminal onderdeel uitmaakt.

Voor beide projecten is in het kader van de prioritaire projecten ontwikkelingsruimte gereserveerd.

Een indicatieve berekening voor de railterminal heeft aangetoond dat er voldoende ruimte gereserveerd is. De ontwikkelaar van de railterminal zal voor haar eigen bedrijf (zowel voor het spoor als voor het wegverkeer) een Aerius-berekening dienen te maken hiervoor een vergunningaanvraag in het kader van de Nb-wet te doen.

Nationaal Natuurnetwerk

Het meest nabijgelegen EHS/POG-onderdeel betreft de oostelijk gelegen bosschages met de aangrenzende agrarische bouw- en graslanden. In figuur 4.1 is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van het NNN (voormalig EHS) weergegeven.



Figuur 4.1 Ligging van de railterminal t.o.v. NNN/EHS (donker groen/oranje) en POG (licht



groen)

Door verlegging van de noordelijke spoorbaan wordt een klein stukje NNN/Goudgroene natuurzone aangetast. Voor deze aantastings is in overleg met de provincie een compensatieplan gemaakt, waarmee de (beperkte) aantasting elders - op een voor het betreffende natuurtype geschikte locatie - wordt gecompenseerd.

Flora en fauna

Ten behoeve van de uitvoering van (o.a.) het vigerende bestemmingsplan Trade Port Noord zijn verschillende ontheffingen aangevraagd en verleend in het kader van de Flora- en Faunawet. Ter uitwerking van het pakket aan maatregelen en voorschriften dat aan de ontheffing voor de das ten grondslag ligt, is een dasseninrichtingsplan opgesteld. Dit dasseninrichtingsplan is te vinden in bijlage 31 bij deze toelichting.

Voorts wordt in de Quick scan Flora en fauna voor de railterminal het volgende geconcludeerd:

1. Nader onderzoek naar vleermuizen wordt noodzakelijk geacht.
2. Er dient een mitigatieplan/werkprotocol te worden opgesteld om een negatief effect ten aanzien van levendbarende hagedis en rapunzelklokje te voorkomen.
3. Met uitvoering van het mitigatieplan/werkprotocol zal tevens een indirecte negatief effect op de vliegroute van vleermuizen ten noorden van de klavers voorkomen dienen te worden.

In aanvulling hierop is het zaak te vermelden dat langs railterminal en emplacement lichtmasten kunnen komen te staan. Voorwaarde hiervoor is dat de verlichting ter hoogte van de vleermuisroutes en -verblijfplaatsen qua intensiteit en uitstraling gelijk blijft.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in tabel 4.2. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningtrajecten. Tevens is aangegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Flora- en faunawet voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel 4.2 Geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en vervolgstappen

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Vervolgstappen	Ontheffingsaanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	algemeen	ja	ja	rekening houden met broedseizoen	nee	vrijblijvend wordt geadviseerd om bij inrichting kruidenrijke (akker)landen passen ten behoeve van patrijs, veldleeuwen en grutto
	jaarrond beschermd	ja	ja, t.a.v. huis-mus	opstellen ecologisch projectplan	ja	betreft acht nesten van huismus
Vleermuizen	verblijfplaatsen	ja	ja	opstellen ecologisch projectplan	ja	betreft verblijfplaats van drie gewone grootoorvleermuizen ter plaatse van Heijerhoevenweg 24
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	ja	ja	opstellen ecologisch projectplan	ja	betreft vliegroute voor gewone dwergvleermuizen langs Heijerhoevenweg
Grondgebonden zoogdieren	algemeen	ja	ja	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten aanzien algemene soorten
	streng beschermd	ja	ja, t.a.v. de das en eekhoorn	opstellen ecologisch projectplan voor de das en advies om tevens de eekhoorn te integreren	ja	voor de das dient een ecologisch project opgesteld te worden doordat de te realiseren dassenroute ten noorden de Noordersloot een negatief effect ondervinden door de voorgenomen plannen voor eekhoorn geldt dat de bomen in periode van eind september tot half november gekapt dienen te worden gewerkt dient te worden conform een goedgekeurde gedragscode.
Amfibieën		ja	ja, t.a.v. kamsalamander	opstellen ecologisch projectplan	ja	betreft aanwezigheid van kamsalamander aandacht voor zorgplicht ten aanzien algemene soorten
Reptielen		ja	ja, t.a.v. levendbarende hagedis	advies om maatregelen op te nemen in het ecologisch projectplan	ja	tijdelijke verstoring van de levendbarende hagedis dient voorkomen te worden middels mitigerende maatregelen en werken conform goedgekeurde gedragscode.
Vissen		ja	nee	nee	nee	-
Libellen en dagvlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		ja	nee ¹	advies om op voorhand de maatregelen op te nemen in het ecologisch projectplan	nee	¹ bij aantreffen nieuwe groeiplaatsen rapunzelklokje en/of drijvende waterweegbree dienen alsnog passende mitigerende maatregelen getroffen worden. Bij aantreffen Bij drijvende waterweegbree dient ook een omgevingsaanvraag ingediend te worden.

Uit de diverse (aanvullende) onderzoeken (waaronder bovengenoemde Quick-scan) en de monitoring is naar voren gekomen dat voor de volgende soorten die vallen onder Tabel 3 van de Flora- en faunawet een ontheffing nodig is:

- Huismus (*Passer domesticus*);
- Gewone grootoorvleermuis (*Plecotus auritus*);
- Gewone dwergvleermuis (*Pipistrellus pipistrellus*);
- Kamsalamander (*Triturus cristatus*).

Deze ontheffing is aangevraagd, aanvullend op de reeds verkregen ontheffingen.

Uitgangspunt is dat deze ontheffing zal zijn verkregen alvorens het bestemmingsplan zal worden vastgesteld.

4.3.3 Conclusie

De ontwikkeling van de R&SA ligt op grote afstand van Natura 2000 gebieden. Effecten op Natura 2000 gebieden treden daardoor (met uitzondering mogelijke effecten door de emissie en depositie van stikstof) niet op. In het kader van de PAS zijn de beoogde ontwikkelingen als 2 prioritaire projecten aangemeld.

Realisatie van de voorgenomen ontwikkeling heeft een kleine aantasting van het Nationaal Natuurnetwerk tot gevolg. Hiervoor is met de provincie een compensatieplan overeengekomen.

Ontwikkeling van de railterminal heeft een verstorend effect op broedvogels, bij de werkzaamheden dient rekening gehouden te worden met het broedseizoen.

Voor huismus, verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen (grootoorvleermuis en dwergvleermuis) en kamsalamander is een projectplan opgesteld met daarin mitigerende maatregelen en is een ontheffing aangevraagd.

Er is een verstorend effect op de das, welke door uitvoering van het Dasseninrichtingsplan gemitigeerd wordt. Hiervoor is eerder reeds een ontheffing verleend.

Er dient een mitigatieplan/werkprotocol te worden opgesteld om een negatief effect ten aanzien van levendbarende hagedis en rapunzelklokje te voorkomen.

Het aspect ecologie staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.4 Cultuurhistorie en archeologie

4.4.1 Wet- en regelgeving / toetsingskader

Verdrag van Malta

Het verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Grondslag van het verdrag is dat dit archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. In het verdrag zijn drie uitgangspunten ten aanzien van de omgang met archeologie geïntroduceerd:

- Het streven naar het behouden van archeologie in de bodem, het zogenaamde "behoud in situ" (artikel 4, tweede lid).
- Tijdig rekening houden in de ruimtelijke ordening met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden, zodat er nog ruimte is voor archeologievriendelijke alternatieven (artikel 5).
- Het 'de verstoorder betaalt'-principe. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de kosten van het archeologisch onderzoek en de uitwerking van de resultaten (artikel 6).

Als uitvloeisel van dit verdrag hebben provincies vanaf de jaren '90 in hun streekplannen en verordeningen kaders voor de toetsing van het archeologische belang opgenomen. En gemeenten hebben in veel bestemmingsplannen aanlegvergunningstelsels voor archeologie opgenomen.

Erfgoedwet

De Erfgoedwet, welke per 1 juli 2016 van kracht is, bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd.

In hoofdstuk 4 is de bescherming van erfgoed opgenomen en in hoofdstuk 5 de archeologische monumentenzorg. De wet en de hierop gebaseerde regelgeving bevatten



onder meer voorschriften met betrekking tot opgravingen, het melden van archeologische vondsten en de archeologische rapportage. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening), zijn gemeenten gehouden de belangen van de archeologische monumentenzorg in hun bestemmingsplannen te verankeren.

Archeologische Maatregelenkaart van de gemeente Horst aan de Maas

De gemeenteraad van Horst aan de Maas heeft op 26 mei 2015 de “Archeologische Maatregelenkaart van de gemeente Horst aan de Maas” vastgesteld.

Op basis van de maatregelenkaart kan geconstateerd worden dat het volledige plangebied van dit bestemmingsplan, voor zover op het grondgebied van Horst aan de Maas gelegen, is gelegen binnen het gebied aangeduid als ‘categorie 5 (lage archeologische verwachting)’.

De uiterste westzijde van de spoorse aanpassingen ligt wel in het provinciale archeologische aandachtsgebied.

4.4.2 Onderzoek

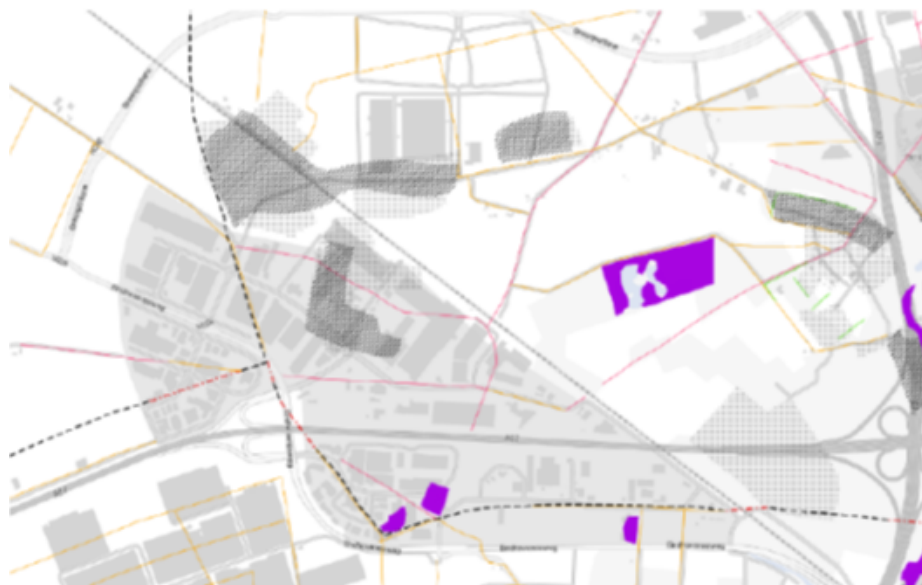
Cultuurhistorische waarden

In het plangebied bevinden zich cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen. De elementen zijn opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Limburg, zie figuur 4.3. Een overzicht van de historisch waardevolle elementen en patronen is weergegeven in (tabel 4.2). Er bevinden zich geen beschermde (Rijks-) monumenten en/of beschermde Stads- en dorpsgezichten in en in de nabijheid van het plangebied.

Tabel 4.2 Cultuurhistorisch waardevolle elementen

Element	Type	Waarde
Oude grens herkenbaar in terrein	Cultuurhistorisch element (lijn)	Weg is ouder dan 1806
Bouwland, kampen	Cultuurhistorisch element (vlak)	Cultuurlandschap
Grasland, geperceleerd	Cultuurhistorisch element (vlak)	Cultuurlandschap
Enkeerdgrond	Cultuurhistorisch element (vlak)	Cultuurlandschap

Door het gebied lopen enkele historisch wegen (lijnen). De Heierkerkweg en de Sint Jansweg zijn ouder dan 1806 en in cultuurhistorisch opzicht waardevol (magenta lijn op kaart). De historische grenzen dateren uit ca. 1865 en zijn deels herkenbaar in het terrein (stippellijn op kaart). De Heierhoevenweg is recenter (1806-1890) en vermoedelijk aangelegd met de kamponginning (oranje lijn op kaart).



Figuur 4.3 Cultuurhistorische waardenkaart (Provincie Limburg, 2006)

De cultuurhistorisch waardevolle elementen liggen buiten het plangebied van R&SA en worden door de beoogde ontwikkelingen niet aangetast.

Archeologische waarden

Het bestemmingsplangebied Bedrijventerrein Trade Port Noord heeft reeds verscheidene fasen van archeologisch en cultuurhistorisch onderzoek doorlopen. In 2005 werd een inventariserend archeologisch onderzoek bestaande uit een bureauonderzoek, cultuurhistorische inventarisatie, boringen en een oppervlakte kartering uitgevoerd (Van Dijk 2003 & 2005, RAAP). Op basis van dit onderzoek was voor een beperkte zone in de ecologische zone aan de noordoostzijde van het spoor de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' van toepassing.

In april 2016 is hier een archeologisch proefsleuvenonderzoek uitgevoerd (Econsultancy). Naar aanleiding van de resultaten is besloten een gedeelte van het betreffende onderzoeksgebied (rode cirkel, figuur 4.4) in situ te behouden en de inrichting van het terrein hierop aan te passen. Voor dit gebied wordt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 1' opgenomen.

Iets meer ten westen hiervan ligt een smalle zone met lage verwachting, waar de mogelijke bijzondere dataset aangetroffen kan worden (rode ovaal, figuur 4.4). Voor dit gebied wordt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2' gehandhaafd.



Figuur 4.4 Archeologische vindplaatsen langs de spoorzone (Econsultancy, 2016)

Het volledige plangebied van dit bestemmingsplan, voor zover op het grondgebied van Horst aan de Maas gelegen, is gelegen binnen het gebied aangeduid als 'categorie 5 (lage archeologische verwachting)'.

De uiterste westzijde van de spoorse aanpassingen ligt wel in het provinciale archeologische aandachtsgebied.

Ter plaatse van deze locaties zijn echter geen ingrepen voorzien. Op de verbeelding zijn deze archeologisch waardevolle gebieden geborgd via een archeologische dubbelbestemming.

4.4.3 Conclusie

De cultuurhistorisch waardevolle elementen liggen buiten het plangebied van R&SA en worden door de beoogde ontwikkelingen niet aangetast. Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoering van het initiatief dan ook niet in de weg.

De toekomstige bebouwing binnen R&SA ligt binnen gebied dat archeologisch is vrijgegeven. Op de nog niet vrijgegeven delen is geen bebouwing voorzien, voor deze locaties is een dubbelbestemming 'waarde archeologie' opgenomen.

Het aspect archeologie staat de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.5 Externe veiligheid

4.5.1 Inleiding

In de periode voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan is, parallel aan het bestemmingsplan Klaver 4, mede ter voorbereiding van de volgende bestemmingsplannen in het studiegebied en als waarborg voor een samenhangende benadering, een Nota Omgevingsveiligheid opgesteld. Deze Nota wordt door de beide gemeenten Horst aan de Maas en Venlo vastgesteld voordat het bestemmingsplan R&SA wordt vastgesteld. Deze Nota vormt daardoor het beleidskader ten aanzien van externe veiligheid in het gebied Trade Port Noord. Voor Venlo is deze Nota een aanvulling en aanpassing ten opzichte van het eerder vastgestelde beleid. De Nota Omgevingsveiligheid is als bijlage 6 bij de toelichting gevoegd.

De planontwikkeling Railterminal & Spoorse Aanpassingen heeft gevolgen voor de omgevingsveiligheid van de railterminal, het toekomstige spoorwegemplacement 'Trade Port

Noord' en de aansluiting hiervan op de spoorlijn Eindhoven – Venlo inclusief het wachtpoor. Mogelijk wordt het Bevi het wettelijke beoordelingskader voor de railterminal en het spoorwegemplacement 'Trade Port Noord', bijvoorbeeld wanneer de railterminal een drempelwaarde van het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015) overschrijdt en het spoorwegemplacement wordt aangewezen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Wanneer op beide inrichtingen transporteenheden beladen met gevaarlijke stoffen worden behandeld ligt het overigens in de rede om beide inrichtingen analoog aan het Bevi te beoordelen ook wanneer beide inrichtingen niet formeel onder het Bevi vallen. Basisnet is op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen het beoordelingskader voor de spoorlijn Eindhoven – Venlo.

4.5.2 Wet- en regelgeving / toetsingskader

Voor externe veiligheid wordt getoetst aan de wettelijke normen, in dit geval het plaatsgebonden risico, het groepsrisico en de bestrijdbaarheid van rampen. Daarnaast zijn zowel het Beleidsplan Externe Veiligheid Venlo 2012-2015 als het Principe akkoord op de Aanbestedingsvoorwaarden dd. 7 oktober 2014 [Gem. Venlo, reg. Nr. 14-10547] als toetsingskader van belang.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft inzicht in de theoretische jaarlijkse kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Dit risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. De grenswaarde van het PR voor inrichtingen is 10^{-6} per jaar. Voor kwetsbare objecten geldt deze norm als grenswaarde. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten (onder andere woningen en grote kantoren) aanwezig zijn of worden opgericht. Voor beperkt kwetsbare objecten (onder andere bedrijven) geldt deze contour als richtwaarde. Het bevoegd gezag mag gemotiveerd afwijken.

Voor de beoordeling van het plaatsgebonden risico wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de $PR10^{-6}$ -contouren van de ontwikkelingen over de perceelsgrenzen vallen (of te verwachten is dat deze erover vallen). De wijze van beoordelen is in lijn met de regeling die geldt op basis van het bestemmingsplan Trade Port Noord (Venlo), waarin de railterminal reeds mogelijk is gemaakt.

Groepsrisico

Het groepsrisico drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Het groepsrisico wordt zowel bepaald door de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongeval- en uitstromingsfrequentie, als het aantal aanwezigen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt geteld vanuit zowel de kwetsbare als de beperkt kwetsbare bestemmingen. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers (N) groter wordt, moet de kans (f) op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Dit resulteert in een fN -curve waarbij de kans tegen het aantal slachtoffers is uitgezet. Bij het bepalen van het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde. Dit is geen harde norm, maar geldt als oriënterende waarde. De bepaling van de hoogte van het groepsrisico geldt als beginpunt voor een uitspraak over de aanvaardbaarheid van de hoogte van het groepsrisico.

Zelfredzaamheid, bereikbaarheid en bestrijdbaarheid

Voor een verantwoording van een aanvaarbare veiligheidssituatie is het naast een

beoordeling op voorgaande criteria ook nodig in te gaan op de zelfredzaamheid van personen, bereikbaarheid van de ontwikkelingsgebieden voor hulpdiensten en de bestrijdbaarheid van calamiteiten.

4.5.3 Onderzoek

Railterminal

Volgens het bestemmingsplan Trade Port Noord is binnen Klaver 6b de oprichting van een railterminal toegestaan. De railterminal wordt mogelijk in twee fases gerealiseerd. Tabel 4.4 (is tabel 3 uit de IOB) geeft de maximale capaciteit van het voorontwerp van de railterminal voor de op- en overslag van tankcontainers beladen met gevaarlijke stoffen na realisatie van de eindfase van de railterminal. Deze capaciteit is bepalend voor de maximale omvang van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico bij volledige realisatie van de railterminal.

Tabel 4.4 Vergelijking tussen de aantallen containers beladen met gevaarlijke stoffen tussen de kwantitatieve risicoanalyse 2014 en de 'Planontwikkeling eindfase' volgens de S3b systematiek

Stofcategorie		Aantal containers in stack 2014 ¹	Eerdere prognose uit 2014 ²	Container aantallen per jaar 'Planontwikkeling eindfase'
GF3	Brandbaar gas	8	3.000	1.825
GT3	Toxisch gas	0	0	0
GT4/5	Zeer toxisch gas	0	0	0
LF2	Zeer brandbare vloeistof	61	22.200	3.285
LT1	Toxische vloeistof	3	1.000	1.095
LT2	"Meer" toxische vloeistof	0	incidenteel	0
LT3	Zeer toxische vloeistof	0	0	0
	Overige/nader te bepalen			
Totaal		72	26.200	Ca. 6.200

Opm. 1: Het aantal containers in de stack is afgeleid uit het aantal containers per jaar, gedeeld door 365 dagen per jaar. Het betreft afgeronde aantallen.
Opm. 2: De aantallen zijn afkomstig uit de notitie "Planologische inpassing aspect externe veiligheid Railterminal, bestuurlijke aanbevelingen" van augustus 2014 door de Antea Group.

Antea Group heeft verkennende berekeningen uitgevoerd naar het maximaal te verwachten ruimtebeslag van de 10^{-6} -contour vanwege de railterminal. Hieruit volgt dat bij het maximaal voorziene gebruik van de railterminal de 10^{-6} -contour tot buiten de inrichtingsgrens komt. In de bestaande situatie worden geen kwetsbare objecten of kwetsbare bestemmingen geraakt of (gedeeltelijk) omvat.

Spoorwegemplacement

Als de capaciteit van de terminal volledig wordt benut gaan er maximaal 12 treinen per dag naar de terminal en maximaal 12 treinen verlaten de terminal (dat wil dus zeggen maximaal 24 treinbewegingen per etmaal). Dit kan gedurende het gehele etmaal, dus ook 's-nachts. De aankomst- en vertreksporen en het wachtpoor worden gebruikt ten behoeve van de railterminal. In geval van grote verstoringen van de treindienst (of om deze te voorkomen) valt niet uit te sluiten dat de verkeersleiding van ProRail er in incidentele gevallen voor kiest gebruik te maken van de sporen. Het precieze aantal keer dat zich dit voor gaat doen is niet exact te voorspellen, maar zal in orde grootte van enkele keren per jaar liggen.

Afgeleid van de capaciteit van de railterminal voor de behandeling van tankcontainers beladen met gevaarlijke stoffen geeft tabel 4.5 de aantallen tankcontainers beladen met gevaarlijke stoffen die op het spoorwegemplacement 'Trade Port Noord' maximaal worden voorzien.

Tabel 4.5: Voorziene maximale transportaantallen emplacement 'Trade Port Noord' in aantallen per jaar van tankcontainers beladen met gevaarlijke stoffen

Stof-categorie	totale transportaantallen (tankcontainers) (per jaar)	afgeronde aantallen (tankcontainers) (per jaar)
A	3652	4.000
B2	0	0
B3	0	0
C3	6572	7.000
D3	2190	3.000
D4	0	0

Voor de wijze waarop de logistieke functie van de railterminal zich gaat ontwikkelen zijn er verschillende opties. Antea Group heeft verkennende berekeningen uitgevoerd naar het maximaal te verwachten ruimtebeslag van de 10⁻⁶-contour vanwege het spoorwegemplacement 'Trade Port Noord'. Bij het maximaal voorziene gebruik van het spoorwegemplacement komt de 10⁻⁶-contour tot buiten de inrichtingsgrens. In de bestaande situatie worden geen kwetsbare objecten of kwetsbare bestemmingen geraakt of (gedeeltelijk) omvat.

Wachtspoor

Om de hinder van de uitwisseling van treinen tussen de spoorlijn en het emplacement voor het overige treinverkeer zoveel mogelijk te beperken en de spoorwegovergang in de Grubbenvorsterweg zo min mogelijk extra te belasten door de bediening van de railterminal is de aanleg van een wachtspoor voorzien ter hoogte van de railterminal. Dit wachtspoor betekent samen met de nieuwe wisselverbindingen in de spoorlijn een fysieke aanpassing van het spoortraject zoals dat is opgenomen in Basisnet Spoor. Deze fysieke aanpassing en de (beperkte) gevolgen hiervan voor de risicoplafonds moet ingevolge de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten in de parameters van Basisnet Spoor worden verwerkt.

Deze aanpassing van Basisnet Spoor zal geen aanleiding geven voor een 10⁻⁶-contour voor de spoorlijn Eindhoven – Venlo.

RRP-buisleiding

Direct ten noorden van de spoorlijn Eindhoven – Venlo ligt (gedeeltelijk) ter hoogte van het spoorwegemplacement (overigens buiten het bestemmingsplan Spoorse aanpassingen) een buisleiding van de Rotterdam-Rijn Pijpleiding met de volgende gegevens:

- Diameter: 24 inch;
- Maximale druk: 62 bar;
- Categorie: K1;
- Medium: Olieproducten;
- Belemmerde strook: 5 meter aan beide zijden van de leiding, gemeten vanaf de hartlijn;
- Afstand van de 10⁻⁶-contour: tot 45,2 meter, gemeten vanaf de hartlijn;
- Het invloedsgebied (in relatie tot het groepsrisico vanwege de leiding): 71,6 meter, gemeten vanaf de hartlijn.

De 10⁻⁶-contour en het invloedsgebied vanwege de leiding reiken ter hoogte van het spoorwegemplacement tot in het bestemmingsplan 'Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas'. (De 10⁻⁶-contour en het invloedsgebied vanwege de leiding



overlappen niet met het bestemmingsplan 'Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Venlo'.) Binnen de bestemming voor het spoorwegemplacement zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten toegestaan. Hierdoor is geborgd dat er in verband met de RRP-buisleiding geen strijdigheid met de norm van het plaatsgebonden risico kan ontstaan en heeft het bestemmingsplan 'Railterminal en Spoorse aanpassingen' geen bijdrage aan het groepsrisico vanwege de RRP-buisleiding.

Groepsrisico

Bij de eerder genoemde verkennende berekeningen is door Antea Group ook het groepsrisico berekend van de combinatie van de railterminal en het spoorwegemplacement. Berekend is dat het gecumuleerde groepsrisico van de railterminal en het spoorwegemplacement een maximum bereikt van 0,20 tot 0,25 van de oriëntatiewaarde.

Het wachtspoor leidt niet tot een overschrijding van de waarde 0,1 maal de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Ook de voorziene toekomstige ontwikkeling van personendichtheden in Klaver 4, binnen de railterminal en het spoorwegemplacement Trade Port Noord zal geen aanleiding geven voor een groepsrisico vanwege de spoorlijn Eindhoven – Venlo boven 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Indien het groepsrisico lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde dan is op grond van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) sprake van een beperkte verantwoordingsplicht van het groepsrisico indien een bestemmingsplan of omgevingsvergunning betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter van de spoorlijn.

Mitigerende maatregelen

Uit de beschikbare berekeningen blijkt dat de 10^{-6} contour buiten de perceelsgrens kan liggen. Er zijn maatregelen denkbaar om de contour terug te dringen.

Bij externe veiligheid zijn drie groepen van mitigerende maatregelen te onderscheiden:

- a. Maatregelen aan de risicobron;
- b. Rampbestrijdingsmaatregelen, met name blusvoorzieningen en bereikbaarheid voor de hulpdiensten;
- c. Maatregelen in de omgeving, met name ter versterking van de zelfredzaamheid en bouwkundige voorzieningen tegen de gevolgen van een incident/ramp.

Ad a. In het geval van de railterminal en het spoorwegemplacement gaat het om veiligheidsmaatregelen die vereist zijn op grond van de vervoersregelgeving en om eisen die verbonden worden aan de te verstrekken omgevingsvergunningen en/of die rechtstreeks werken op grond van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Bij de vergunningverlening zal gestreefd worden naar het zoveel mogelijk beperken van de 10^{-6} -contour van het plaatsgebonden risico. Bij de vergunningverlening zal in het kader van de verantwoording van het groepsrisico de Veiligheidsregio Limburg-Noord om advies op inrichtingsniveau worden gevraagd.

Ad b. Bij de ruimtelijke inrichting wordt rekening gehouden met de gewenste rampbestrijdingsmaatregelen op basis van het advies van de Veiligheidsregio Limburg-Noord. Dit advies is als bijlage opgenomen in de Nota Omgevingsveiligheid en het vervolgadvis in het kader van het wettelijk vooroverleg is als bijlage 7 opgenomen bij deze toelichting.

Ad c. Bij de inrichting van de omgeving van risicobronnen wordt rekening gehouden met de



Nota Omgevingsveiligheid en met het advies van de Veiligheidsregio Limburg-Noord met onder meer als doel om de mogelijkheden voor zelfredzaamheid te bevorderen. Voor bouwkundige voorzieningen zijn de eisen op grond van het Bouwbesluit leidend.

4.5.4 Conclusie

De notitie 'Externe veiligheid, verantwoording van het groepsrisico', onderdeel van de onderbouwing van het bestaande bestemmingsplan Trade Port Noord, wordt in combinatie met de IOB en de Nota Omgevingsveiligheid door de gemeenten Venlo en Horst a/d Maas volledig overgenomen voor de onderbouwing van de verantwoording van het groepsrisico van de beide bestemmingsplannen 'Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas' en 'Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Venlo'.

De Nota Omgevingsveiligheid is voorafgaand aan onderhavig bestemmingsplan vastgesteld. De in deze notitie beschreven elementen van de verantwoording van het groepsrisico zijn ook van toepassing op de planontwikkelingen van dit nieuwe bestemmingsplan. Het advies van de Veiligheidsregio Limburg-Noord is als bijlage 7 bij dit bestemmingsplan gevoegd en is meegenomen in de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan.

4.6 Geluid

De effecten door geluid zijn een bijzonder aspect van de ontwikkeling van R&SA. De ontwikkeling van R&SA is relevant vanwege de emissie van geluid door industrie (industrielawaai), railverkeer en als gevolg van de verkeer aantrekkende werking (wegverkeerslawaai, zie hiervoor paragraaf 4.10). Specifiek voor de R&SA is aandacht nodig voor piekgeluiden die worden veroorzaakt door (vooral) aankomende treinen.

De ontwikkeling vindt plaats in een omgeving waar ook andere bestaande (railverkeer, geluid van bestaande bedrijventerreinen) en mogelijke toekomstige geluidbronnen (windturbines, bedrijventerrein, railterminal en (rail)verkeer) aan de orde kunnen zijn. De beide gemeenten hebben daarom hun beleid voor het industrielawaai van de bedrijventerreinen Trade Port Noord en Trade Port West (exclusief het gezoneerde deel) vastgelegd in een Nota Industrielawaai. Deze nota is als bijlage 4 bij de toelichting gevoegd.

4.6.1 Wet- en regelgeving / toetsingskader

4.6.1.1 Railverkeer

Wettelijk regime

In Nederland zijn sinds 1 juli 2012 voor de geluidaspecten van spoorwegen en emplacementen twee wettelijke regimes van toepassing: de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidsplafondkaart, geldt de Wet milieubeheer als juridisch kader. Voor de overige spoorwegen die niet zijn opgenomen op geluidsplafondkaart geldt de Wet geluidhinder als juridisch kader. Voor R&SA is de Wet milieubeheer (en de onderliggende regelingen en besluiten) kader stellend.

Geluidsproductieplafond

Spoorwegen die zijn opgenomen op de geluidplafondkaart hebben een geluidsproductieplafond. Dit is geregeld in hoofdstuk 11 Geluid van de Wet milieubeheer. Door middel van dit geluidsproductieplafond (GPP) is vastgelegd hoeveel geluid het railverkeer maximaal mag produceren. De vastgestelde geluidproductieplafonds zijn vastgelegd in het Geluidregister Spoor. Het geluidsproductieplafond is de toegestane geluidproductie van een spoorweg op een referentiepunt op circa 50 meter vanaf het



dichtstbij gelegen spoor.

De spoorbeheerder (ProRail) dient zorg te dragen voor de naleving van de geluidsproductieplafonds. Bij wijzigingen van/aan een spoorweg of bij wijzigingen ten gevolge van een tijdelijke situatie moet vooraf getoetst worden of er een overschrijding van de geluidsproductieplafonds te verwachten is. Bij een dreigende overschrijding van een plafond, zal ProRail er naar streven om door het treffen van geluidbeperkende maatregelen er tijdig voor zorg te dragen dat zich geen overschrijding voordoet.

4.6.1.2

Industrielawaai

Landelijk niveau

De regelgeving voor industrielawaai is opgenomen in de Wet geluidhinder. In de hieronder beschreven kaders op gemeentelijk niveau is ook beschreven hoe de wettelijke regels in het gebied worden toegepast.

Nota Industrielawaai

De gemeenten Venlo en Horst aan de Maas willen zorgvuldig met het geluidsaspect omgaan. De gemeenten hebben daarom een Nota Industrielawaai vastgesteld (verder: Nota IL). De Nota IL heeft betrekking op al het industrielawaai op de bedrijventerreinen Trade Port West— en Trade Port Noord (en dus ook op het plangebied van R&SA) en kijkt al vooruit naar de gehele ontwikkeling van Trade Port Noord en Trade Port West en de gecumuleerde geluidbelasting door industrielawaai. Onder de Nota IL ligt een geluidruimteverdeelpplan waarin de bestaande en toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen.

4.6.2

Onderzoek

Het geluid van de treinen die vanaf het doorgaande spoor de aankomst- en vertreksporen oprijden en vice versa wordt aangemerkt als railverkeersgeluid. Het geluid van de treinbewegingen op de aankomst- en vertreksporen van en naar de railterminal zijn geen onderdeel van het geluid van het railverkeer maar beschouwd als onderdeel van het industrielawaai. In de modelberekeningen voor industrielawaai zijn derhalve de treinbewegingen tussen het emplacement en de terminal meegenomen als onderdeel van het industrielawaai. Het geluid van de aankomende en vertrekkende treinen op het hoofdspoor is onderdeel van het railverkeerslawaai dat wordt gereguleerd op basis van de geluidproductieplafonds.

4.6.2.1

Railverkeer

Het plangebied R&SA ligt direct aan de spoorlijn Eindhoven-Venlo. De terminal zal (op termijn) maximaal 12 extra treinen op dit baanvak opleveren. Het geluid van deze treinen is meegenomen bij de beoordeling van het geluidproductieplafond (GPP) dat voor deze lijn is vastgesteld.

Door ProRail is onderzocht of de treinbewegingen van en naar de nieuwe railterminal en op de nieuwe en te wijzigen sporen passen binnen de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's). Er blijkt te worden voldaan aan de geldende GPP's.

Het railverkeer is op basis daarvan meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting.



4.6.2.2 Industrielawaai

Nota Industrielawaai

Onder de Nota IL ligt een geluidruimteverdeelpuntenplan waarin de bestaande en toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen. De Nota IL geeft een bovengrens voor geluidbelastingen (L_{etmaal}) door IL voor alle geluidgevoelige bestemmingen in het gebied als gevolg van alle bronnen van industrielawaai en tevens van een bovengrens voor de geluidbelastingen in woonkernen door IL. De Nota IL geeft voor de bedrijventerreinen aan welke geluidemissie (uitgedrukt in dB(A) per m^2 , voor de dag-, avond- en nachtperiode) maximaal door een bedrijf kan worden aangevraagd. De maximale emissie van een bedrijf is daarmee gerelateerd aan de grootte van het kavel waarop dat bedrijf wordt gevestigd (oppervlak maal maximale emissie per m^2). De Nota IL staat niet toe dat geluidruimte wordt 'overgeheveld' tussen kavels. Dat wil zeggen dat als voor een kavel minder wordt aangevraagd dan maximaal mogelijk is, het verschil niet mag worden toebedeeld aan ander kavels.

Het gevolg daarvan is dat de maximale geluidbelastingen op woningen (zoals opgenomen in de Nota IL) hoogstwaarschijnlijk niet daadwerkelijk zullen optreden. Dat komt doordat niet alle bedrijven de maximaal toegestane geluidemissie van hun kavel zullen gebruiken. In de praktijk blijkt inmiddels dat inderdaad niet alle geluidemissieruimte wordt gebruikt. De opzet en inhoud van de Nota IL vormt daardoor een harde bovengrens van de geluidniveaus die bij woningen kunnen optreden.

Mitigerende maatregelen in de Nota Industrielawaai

In de "Structuurvisie; Klavertje 4 Gebied" d.d. 21 maart 2012, is ter bescherming van omwonenden van dit gebied een bestuurlijke ambitie verwoord. Volgens de Structuurvisie wordt waar nodig het instrument van gemeentelijk geluidbeleid (= Nota Industrielawaai) ingezet om de totale (cumulatieve) geluidbelasting door nieuwe bedrijven bij bestaande woningen te beperken. In het collegevoorstel van de Gemeente Venlo d.d. 2 februari 2015 is deze ambitie nader gekwantificeerd: "Handhaven referentiesituatie. Maximale geluidsbelasting (industriegeluid) van 54 dB(A) op nabijgelegen woningen."

Uit de geluidberekeningen bij de IOB (zie paragraaf 3.3) bleek dat als gevolg van (gecumuleerd) industrielawaai voor een aantal bestaande woningen een geluidbelasting van 55 dB(A) of meer op zal treden, en dat de cumulatieve 45 dB(A)-contour dwars door de woonkern van Sevenum zal lopen. Bij het opstellen van de nieuwe Nota IL is daarom in nauw overleg met de gemeente Venlo en Horst aan de Maas het geluidmodel van het IOB verder 'gefinetuned' en waar mogelijk de maximaal te vergeven geluidruimte (de emissie per m^2) geüniformeerd en her en der iets naar beneden bijgesteld (voornamelijk in de 'logistieke buitenschil' aan de noordzijde van Trade Port Noord) om een invulling te geven aan de ambitie uit de Structuurvisie. Het gevolg van deze aanpassingen is dat de maximaal toegestane geluidbelasting met name aan de noordzijde van het plangebied van de Nota IL (Sevenumseweg en Grubbenvorsterweg) iets afneemt ten opzichte van de waarden zoals berekend ten behoeve van de IOB, zodat de woningen daar een geluidbelasting van maximaal 54 dB(A) zullen krijgen. Ook verschuift de 45 dB(A)-contour in Sevenum iets naar de rand van de kern, in de richting van het bedrijventerrein, hetgeen een lichte verbetering ten opzichte van het IOB is. Ondanks deze ingreep blijft er een aantal woningen aan de Heierkerkweg waar de geluidbelasting nog 55 dB(A) of meer zal zijn. Dit wordt echter grotendeels veroorzaakt door de planologische geluidruimte die reeds is vergeven in de vigerende bestemmingsplannen. In de Nota IL wordt voor deze woningen aanvullend onderzocht of het binnenniveau acceptabel is, en waar nodig worden deze woningen geïsoleerd tegen het cumulatieve geluidniveau van buitenaf.



Industrielawaai

Met het geluidmodel is de bijdrage van de activiteiten (op basis van de beschrijving van de voorgenomen manier van werken en de toegekende emissieruimte voor geluid conform de Nota Industrielawaai) van de terminal en de spoorse aanpassingen berekend, zowel voor het vigerende bestemmingsplan (referentiesituatie) als voor de gewijzigde situatie. (Zie akoestisch onderzoek in bijlage 16).

Uit berekeningen blijkt dat de grootste effecten (als het verschil tussen de referentiesituatie en de plansituatie) optreden bij lintbebouwing langs de Grubbenvorsterweg/Sevenumseweg. De maximale extra bijdrage aan de geluidbelasting door industrielawaai bedraagt daar ongeveer 4,5 dB(A). De totale geluidbelasting als gevolg van IL van R&SA (samen met de andere geluidbronnen van IL) bedraagt hier 53,2 dB(A). De hoogste belastingen door IL treden op bij de cluster woningen van Heierhoeve (maximum ruim 56 dB(A)) waarbij echter de bijdrage van R&SA wat minder groot is.

Bij het kleine aantal woningen aan de Dorperdijk en Heerstraat is effect van specifiek de terminal merkbaar. Het verschil tussen referentie en plansituatie bedraagt ongeveer 3 dB(A), met als resulterende totale geluidbelasting door IL van maximaal ongeveer 52 dB(A).

Bij de woningen in het buitengebied rond de spoorlijn Eindhoven-Venlo bedraagt de maximale totale geluidbelasting door IL (referentie plus bijdrage R&SA) ongeveer 48 dB(A), met een maximale bijdrage door R&SA van ongeveer 3 dB(A).

Als onderdeel van de Nota IL zijn beoordelingspunten beschouwd die maatgevend zijn voor de geluidbelasting op de kern van Sevenum. In de Nota IL is uitgangspunt dat de belasting door IL op deze punten niet mag verslechteren. Uit de modelberekeningen blijkt dat de maximale bijdrage van R&SA aan de belasting op deze beoordelingspunten 2,1 dB(A) bedraagt. De resulterende totale geluidbelasting door IL (autonome ontwikkelingen plus de bijdrage van R&SA) bedraagt maximaal 46 dB(A).

Beoordeling

De ontwikkeling van R&SA past binnen de geluidruimte en het geluidbeleid zoals opgenomen in de Nota IL. De berekeningen met het geluidmodel laten zien dat bij ongeveer 20 woningen de geluidbelasting door IL toeneemt van minder dan 50 dB(A) in de referentiesituatie tot meer dan 50 dB(A) in de plansituatie.

4.6.2.3

Cumulatie van geluid

Om een beeld te geven van de geluidkwaliteit (als onderdeel van de leefomgevingskwaliteit) is tevens gekeken naar de geluidbelasting van alle bronnen gezamenlijk: het gecumuleerde geluidniveau.

De gecumuleerde geluidbelasting is bepaald voor de situatie waarin alle (momenteel) voorziene ontwikkelingen in het Klavertje 4 gebied zijn gerealiseerd (uitgaande van de Structuurvisie) in samenhang met de bestaande situatie (zoals de spoorlijn en Trade Port West), en waarbij de in het kader van de Nota IL te nemen mitigerende maatregelen reeds zijn meegenomen. Dit geeft dus een beeld van de situatie als alle voorgenomen ontwikkelingen daadwerkelijk zijn gerealiseerd. De cumulatie van geluid heeft plaatsgevonden op basis van de daarvoor geldende regels.

Met het akoestisch model is het totale gecumuleerde geluidniveau berekend. Het gaat om de cumulatie van industrielawaai, geluid van rail- en wegverkeer en geluid van het beoogde windpark in de zone langs de spoorlijn. Van de in het model beschouwde woningen heeft een aantal (circa 19) een gecumuleerde belasting van 65 dB of meer. Voor deze punten geldt overwegend dat railverkeerslawaai (RL) en/of wegverkeerslawaai (VL) maatgevend zijn voor de gecumuleerde geluidbelasting. Deze gecumuleerde geluidbelasting is hoog. Uit de



berekeningen blijkt dat de ontwikkeling van R&SA een geringe invloed heeft op het (maatgevende) gecumuleerde geluidniveau. De verschillen tussen de referentie- en de plansituatie bedragen nabij de maatgevende woningen hooguit enkele tienden dB.

4.6.3 Conclusie

De treinbewegingen van en naar de nieuwe railterminal en op de nieuwe en te wijzigen sporen passen binnen de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's).

De ontwikkeling van R&SA past binnen de geluidruimte en het geluidbeleid zoals opgenomen in de Nota IL.

Gezien de relatief kleine bijdrage die het industrielaawaai van de totale ontwikkeling levert aan de gecumuleerde geluidbelasting kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van R&SA slechts een beperkt effect heeft op de gecumuleerde geluidbelasting.

4.7 Trillingen

4.7.1 Toetsingskader

Op het gebied van trillingen is geen wetgeving beschikbaar.

Voor het toetsingskader is daarom uitgegaan van jurisprudentie over een aantal Tracébesluiten over sporen in Utrecht, Den Bosch en Arnhem. En van (inter)nationaal beleid. In de Integrale Omgevingsbeoordeling (zie bijlage 2) en het MER (zie bijlage 1) is ervoor gekozen om enkel de SBR-richtlijn Trillingen als beleidskader aan te houden. De SBR-richtlijn Trillingen is alom geaccepteerd als richtlijn, zo blijkt ook uit jurisprudentie.

Uit de jurisprudentie is geleerd dat het volgende voor het thema trillingen relevant is:

- Of en de mate waarin hinder kan optreden dient voldoende onderbouwd te zijn;
- er dient duidelijk te worden gemaakt dat aan de gehanteerde richtlijn kan worden voldaan;
- er dient een zorgvuldige en gemotiveerde afweging gemaakt te worden of trilling-dempende maatregelen doelmatig zijn.

4.7.2 Onderzoek

De SBR-richtlijn Trillingen bestaat uit de volgende drie delen:

- Deel A Schade aan gebouwen
- Deel B Hinder voor personen in gebouwen
- Deel C Storing aan apparatuur

Voor de beschouwing van de "hinderbeleving" veroorzaakt door trillingen rondom R&SA is de methodiek uit 'Deel B Hinder voor personen in gebouwen gevolgd'.

In de omgeving van de geplande spoorse aanpassingen zijn geen trillingmetingen of vergelijkbare trillingenstudies ten behoeve van railinfra uitgevoerd. Op basis van ervaringen uit andere projecten is buiten een afstand van 100 m geen overschrijding van de grenswaarden (conform SBR-richtlijn Trillingen) te verwachten. Echter dient dit in een vervolgfase (in het kader van de vergunningverlening) voor de locaties waar schade, hinder of storing niet is uit te sluiten te worden geverifieerd aan de hand van metingen.

De bebouwing is op basis van de gegevens die beschikbaar zijn op www.bagviewer.kadaster.nl geïnventariseerd op bouwjaar en bestemming. Het bouwjaar en de bestemming zijn gebruikt om inzicht te krijgen in de verwachte aard van de constructie om daarmee een inschatting te maken van de te verwachten respons in de bebouwing op trillingen die via de ondergrond het pand bereiken. Daarnaast is de gebouwbestemming bepalend voor het toetsingskader op objectniveau.



Naast de voornoemde aspecten is aangehouden dat de volgende aspecten geen voor de analyse maatgevende verschillen tussen de huidige en toekomstige situaties geven in het milieueffect:

- Trein aantallen/dienstregeling;
- rijsnelheid treinen;
- Verschil in het type treinen;
- er komen geen wijzigingen in de spoorconstructie die tot een afwijkende trillingssterkte kan leiden.

In het gebied rondom het bestaande spoor is in de omgeving van het spoor de bebouwing nader verkend. Op een afstand van 100 m uit het toekomstige spoor is op twee locaties bebouwing aanwezig, namelijk:

- Rondom de Grubbenvorsterweg;
- In het gebied tussen de Heierhoeve en de Tasmanweg.

Voor de panden aan de Heerstraat 1, Grubbenvorsterweg 46 en Heerstraat 3 kan op grond van de afstand tot het spoor een overschrijding van grens- en/of streefwaarden voor trillingshinder niet uitgesloten worden. Het doorgaand treinverkeer is voor de trillingsniveaus maatgevend. De enige wijziging voor het doorgaand treinverkeer na aanleg van de railterminal is een extra wissel in de doorgaande sporen. Dit zorgt mogelijk voor een toename van de trillingsniveaus. Dichtbij het spoor is een wissel een extra puntbron voor trillingen, op wat grotere afstand zal het trillingsniveau van de gehele passerende trein overheersen en is de wissel als trillingsbron niet meer relevant.

Middels een trillingmeting aan de bebouwing en op maaiveld zal inzicht worden verkregen in de door spoorverkeer veroorzaakte trillingen in de huidige situatie. Op basis van deze meting, gecombineerd met een rekenmodel, zal een prognose voor de toekomstige situatie, inclusief wissel, worden opgesteld. Een toename van trillingsniveaus kan met maatregelen worden voorkomen of verminderd (gemitigeerd). Mitigerende maatregelen kunnen variëren van het aanpassen (verdiepen/verbreden) van een sloot, het toepassen van een trillingdempende (diep)wand of maatregelen aan een woning. Dit hangt af van de lokale situatie.

In dit geval liggen de woningen Heerstraat 1 en 3 en Grubbenvorsterweg 46 ver uit elkaar. Bij een toename van het trillingsniveau kunnen maatregelen aan de infra of in de overdracht tussen spoor en woning getroffen worden. Het is niet gezegd dat maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Dit hangt af van de doelmatigheid van de maatregelen (wegen de kosten van de maatregelen op tegen de baten van de maatregelen).

Om een beter oordeel te geven van benodigde mitigerende maatregelen is veldonderzoek nodig.

4.7.3

Conclusie

Voor enkele panden rondom het plangebied is mogelijk sprake van een toename van trillingshinder. In het kader van dit bestemmingsplan zal nader onderzoek worden uitgevoerd en zullen waar nodig mitigerende maatregelen te worden genomen.



4.8 Licht

4.8.1 Toetsingskader

De NSVV, de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde heeft door de Commissie Lichthinder een “Algemene richtlijn betreffende lichthinder” laten schrijven. Met betrekking tot verlichting van of bij bedrijfsterreinen gelden de richtlijnen die zijn gepubliceerd in deel 1 Algemeen en sportveldverlichting en deel 2 Terreinverlichting. Recentelijk is een nieuwe versie gepubliceerd, waarin de delen 1 t/m 5 zijn samengevat en nog enkele aanvullingen hebben plaatsgevonden.

Er is geen wettelijke norm wat betreft het aspect lichthinder.

Definitie van lichthinder is volgens de NSVV: “Het ten gevolge van een buitenverlichtingsinstallatie ontstaan van ongewenste visuele neveneffecten, bij meer dan een nader bepaald percentage van personen, buiten de groep van personen waarvoor de verlichtingsinstallatie oorspronkelijk bestemd is.”

De richtlijnen geven criteria voor het bepalen van lichthinder op mensen die in de omgeving verblijven.

4.8.2 Onderzoek

Het is de bedoeling dat het emplacement zal worden verlicht door middel van lantaarnpalen met een maximale hoogte van ongeveer 8 m. Deze moeten ter plaatse van de aankomst- en vertreksporen leiden tot een verlichtingssterkte van 2-10 lux, dit is vergelijkbaar met een goed verlichte straat met straatlantaarns. Voor de railterminal zijn op de bestemming bedrijventerrein lichtmasten voorzien met een maximale hoogte van 30 meter. Dit om de 'stack' met een hoogte van maximaal 8 containers voldoende te kunnen verlichten. De sterkte van deze lichtbronnen is nog niet bekend, maar zal niet meer bedragen dan noodzakelijk is om veilig te kunnen werken en zal naar beneden gericht zijn. Voor gebouwen en hijsinstallaties, welke ook verlicht kunnen zijn, geldt een maximale hoogte van 25 respectievelijk 30 meter. En na afwijking een maximale hoogte van 50 respectievelijk 55 meter.

Bij de eventuele hinder door verlichting kan onderscheid worden gemaakt in twee aspecten. In de eerste plaats is een mogelijk effect dat de verlichtingssterkte op de gevels (en dus ook de ramen) van woningen in de omgeving kan toenemen. In de tweede plaats kan de zichtbaarheid van de lichtbronnen (lantaarnpalen) vanuit de woningen als storend worden ervaren.

Een toename van de verlichtingssterkte op gevels kan leiden tot hinder en –bij hoge verlichtingssterktes- slaapverstoring. Gezien de afstand van de woningen tot het emplacement en de railterminal en de toegepaste verlichtingssterkte is de verwachting dat de toename van de verlichtingssterkte op de gevels verwaarloosbaar (de verticale verlichtingssterkte) is. Hierbij is van belang dat armaturen (moeten) worden toegepast die uitstraling van licht naar opzij zo veel mogelijk tegengaan.

Een tweede aspect van de verlichting is de zichtbaarheid van de lichtbronnen vanaf de woningen. Dit kan ook optreden bij goed afgeschermd lichtbronnen. Ook bij een klein effect op de verlichtingssterkte kan een lichtbron (dus ook tot op grote afstand) zichtbaar zijn. De zichtbaarheid van de lichtbronnen kan, ondanks de geringe verlichtingssterkte ter plaatse van de woningen, als hinderlijk worden ervaren. Het gevolg van de zichtbaarheid is ook dat



(de beleving van) het nachtelijk duister afneemt. De zichtbaarheid van de lichtbronnen kan worden beperkt door het toepassen van goede armaturen.

In de bestaande en toekomstige situatie van Trade Port Noord en de omgeving zijn reeds lichtbronnen aanwezig. De (hogere) lichtbronnen van de terminal zelf bevinden zich op grotere afstand van woonbebouwing dan de (lagere) lichtbronnen van de aankomst- en vertreksoren.

Beide aspecten –toename van de verlichtingssterkte en zichtbaarheid van de lichtbronnen– leiden niet tot een onaanvaardbare toename van lichthinder bij de woningen. Het effect op de verticale verlichtingssterkte is verwaarloosbaar en de zichtbaarheid van de lampen is vooral een belevingsaspect. Om de zichtbaarheid van de verlichting zo veel mogelijk te beperken ligt het voor de hand te streven naar zo laag mogelijke lantaarnpalen en het toepassen van armaturen die uitstraling van licht naar de omgeving zo veel mogelijk beperken. Daarnaast kan worden overwogen om de verlichting in perioden dat er minder activiteit is de lichten te dimmen. Bij de aankomst- en vertreksoren is een dergelijke dynamische verlichting ook reeds voorzien.

4.8.3 Conclusie

Er is geen wettelijk kader wat betreft lichthinder. Wel is er vanuit de Commissie Lichthinder een “Algemene richtlijn betreffende lichthinder” beschikbaar.

Gezien de afstand van de woningen tot het emplacement en de railterminal en de toegepaste verlichtingssterkte is de verwachting dat de toename van de verlichtingssterkte op de gevels verwaarloosbaar is. Hierbij is van belang dat armaturen worden toegepast die uitstraling van licht naar opzij zo veel mogelijk tegengaan.

Beide aspecten –toename van de verlichtingssterkte en zichtbaarheid van de lichtbronnen– leiden niet tot een onaanvaardbare toename van lichthinder bij de woningen.

4.9 Verkeer, vervoer en infrastructuur

De railterminal wordt ontsloten via de Greenportlane richting de snelwegen A67 en A73. De capaciteit is ruim voldoende om de ontwikkeling van Trade Port Noord, de railterminal en ook de overige Klavers (3, 5 en 7) te kunnen faciliteren.

De beoogde aanpassingen leiden niet tot een andere verkeerscirculatie of generatie ter plaatse dan in het vigerende bestemmingsplan reeds beoogd. Het aspect verkeer staat de uitvoering van dit bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

4.10 Wegverkeersgeluid

4.10.1 Toetsingskader

Wegverkeersgeluid kent twee wettelijke regimes: de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. Rijkswegen die zijn opgenomen in het Geluidregister, hebben een geluidproductieplafond (GPP). Daarnaast is het juridisch kader van alle niet-rijkswegen vastgelegd in de Wet geluidhinder.

Voor de verkeersaantrekkende werking wordt beoordeeld of er een relevante toename is. Een relevante toename is een toename van de geluidsbelasting op nabijgelegen geluidsgevoelige



objecten van 2 dB of meer. Dit komt overeen met het toetsings-kader voor fysieke wijzigingen op of aan een weg ('reconstructie'). De voorkeursgrenswaarde volgens de Wet geluidhinder bedraagt 48 dB, toenames onder deze waarde zijn niet relevant.

4.10.2 Onderzoek

Het bestemmingsplan ziet niet op de realisatie van geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. En in vergelijking met de vigerende bestemmingen leiden de aanpassingen van R&SA niet tot een andere verkeer aantrekkende werking.

In de IOB zijn de resultaten van modelberekeningen voor wegverkeerslawai opgenomen. Uit de berekeningen blijkt dat de in de IOB beschouwde gezamenlijke ontwikkelingen (dus inclusief de terminal) niet leiden tot een relevante toename (meer dan 2 dB) van wegverkeerslawai bij gevoelige bestemmingen.

4.10.3 Conclusie

Het bestemmingsplan ziet niet op de realisatie van geluidgevoelige objecten in de zin van de Wet geluidhinder. De beoogde ontwikkelingen (inclusief de terminal) leiden niet tot een relevante toename (meer dan 2 dB) van wegverkeerslawai bij gevoelige bestemmingen.

Het aspect wegverkeersgeluid staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.11 Luchtkwaliteit

4.11.1 Toetsingskader

Voor het project zijn de onderstaande wettelijke kaders relevant bij het in beeld brengen van de beoordeling van het thema luchtkwaliteit.

Tabel 4.4 Wet- en regelgeving luchtkwaliteit

Wet-/regelgeving	Omschrijving	Relevantie
Wet milieubeheer titel 5.2	Deze titel bevat de luchtkwaliteitseisen waaraan moet worden getoetst (Wm artikel 5.16, eerste lid). Onderdeel hiervan is ook het toepasbaarheidsbeginsel (artikel 5.19 lid 2) dat voorschrijft op welke plaatsen niet getoetst hoeft te worden.	Immissies van NOx en PM10 dienen getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wm.
Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL 2007) inclusief alle latere wijzigingen.	Hierin is beschreven hoe de luchtkwaliteit moet worden berekent en beoordeeld. Onderdeel hiervan is ook het blootstellingscriterium (artikel 22) dat ingaat op de periode waaraan personen aan concentraties kunnen worden blootgesteld.	De berekeningen i.h.k.v. de m.e.r. en het bestemmingsplan dienen uitgevoerd te worden conform de RBL 2007.
Besluit en regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit)	Bevat de uitvoeringsregels voor 'Niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM)	NOx en fijn stof worden getoetst aan dit besluit.



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378

Wet ruimtelijke ordening	Regelt hoe de ruimtelijke plannen van Rijk, provincies en gemeenten tot stand komen.	Binnen de Wro kunnen projecten middels een bestemmingsplan mogelijk gemaakt worden.
--------------------------	--	---

Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

In het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) werken de Rijksoverheid en decentrale overheden sinds 2009 samen om te zorgen dat Nederland tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide voldoet (het RIVM analyseert en rapporteert samen met Infomil jaarlijks de luchtkwaliteit).

Het NSL benoemt de ruimtelijke-ordeningsprojecten die een negatief effect hebben op de luchtkwaliteit en zet hier maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Van de ruimtelijke projecten in het NSL is ongeveer een kwart in uitvoering of afgerond. Dat het grootste deel van de projecten nog niet is afgerond kan betekenen dat eventuele emissies die gerelateerd zijn aan deze projecten pas na 2015 effect hebben op de luchtkwaliteit. Het omgekeerde kan gelden als de uitvoering van maatregelen is vertraagd. Of de vertraging van maatregelen samenhangt met vertraging van projecten is niet bekend. Op 5 juni 2014 is het NSL verlengd tot en met 31 december 2016.

De monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) brengt luchtvervuilende stoffen in beeld waar de bevolking aan wordt blootgesteld. Het blijkt dat, in lijn met de resultaten van voorgaande jaren, de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in 2013 blijven dalen. In het grootste deel van Nederland liggen de berekende concentraties fijn stof en stikstofdioxide onder de Europese grenswaarden.

In het kader van het NSL heeft de gemeente Venlo al in 2008 een Luchtkwaliteitsplan vastgesteld. Om tijdig aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide te kunnen voldoen heeft de gemeente Venlo maatregelen getroffen en inmiddels ook al uitgevoerd. Greenport Bikeway (fiets snelweg Venlo – Horst-Sevenum) bijvoorbeeld, heeft als doel om automobilisten (werknemers) te verleiden vaker met de fiets te gaan.

De gemeente Venlo heeft via het NSL het bedrijventerrein Trade Port Noord (totaal 180 ha) aangemeld als een project 'in betekende mate' (IBM) (projectnr. 402). Deze projecten worden niet meer beoordeeld op de afzonderlijke effecten op de luchtkwaliteit, maar getoetst aan het NSL. Met deze projecten moeten in het specifieke gebied nog steeds de grenswaarden kunnen worden gerealiseerd. Alleen dan kan het project doorgaan. De negatieve gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit worden in het gebiedsprogramma gecompenseerd door inzet van maatregelen.

Wettelijke grondslagen luchtkwaliteit

De Wm biedt de volgende grondslagen waarmee kan worden onderbouwd dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- Het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16, 1ste lid, onder a, Wm).
- Indien er sprake is van een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit, maar er:
 1. Ten gevolge van het project per saldo sprake is van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie gelijk blijft (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 1, Wm).
 2. Ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel per saldo sprake is van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of de concentratie gelijk blijft (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 2, Wm).
- Het plan draagt niet in betekende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder c, Wm).



- Het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16, 1^{ste} lid, onder d, Wm).

Wanneer een plan voldoet aan één of meerdere van de bovenstaande grondslagen, vormt luchtkwaliteit geen belemmering voor realisatie van het plan.

Toetsingskader stikstofdioxide

Sinds 1 januari 2015 geldt een grenswaarde van 40 µg/m³ als de jaargemiddelde concentratie en een uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³ die maximaal 18 keer per jaar mag worden overschreden.

Toetsingskader fijn stof (PM10 en PM2.5)

Sinds 11 juni 2011 geldt voor PM10 een grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³ en de 24-uurgemiddelde concentratie van 50 µg/m³ die maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Vanaf 2015 geldt voor PM2.5 een jaargemiddelde concentratie 25 µg/m³.

Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 worden o.a. de rekenmethoden beschreven voor de verschillende situaties. Zo zijn er twee standaardrekenmethodes ontwikkeld voor het rekenen aan de luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer, Standaardrekenmethode 1 en 2. Er is ook een rekenmethode voor de bepaling van de luchtkwaliteit nabij bedrijven, Standaardrekenmethode 3. De berekeningen voor railterminal en aankomst- en vertreksporen/wachtporen zijn met Standaardrekenmethode 3 uitgevoerd. De berekeningen voor de wegen zijn met Standaardrekenmethode 2 uitgevoerd.

4.11.2 Onderzoek

Voor het bepalen van de effecten van luchtkwaliteit op de leefomgeving zijn berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 met de PC-applicatie Geomilieu versie 3.11, module Stacks. Stacks rekent conform het Nieuw Nationaal Model (NNM). Afhankelijk van de type bronnen is gerekend met Standaard rekenmethode 1 en 2 (wegverkeer) of 3 (industrie en railverkeer).

De uitgangspunten voor R&SA zijn ontleend aan de volgende onderzoeken:

- Antea-Rapport Railterminal Venlo, Stikstofdepositieberekeningen met kenmerk 404027 van 29 september 2015.
- Rapport Logitech 'Railterminal Venlo - planontwikkeling eindfase' met kenmerk 14087/007 van 15 juni 2015.
- Verkeersonderzoek Royal HaskoningDHV d.d. 20 oktober 2015.

In het onderzoek zijn de effecten ten gevolge van R&SA in beeld gebracht, voor zowel de railterminal, als de spoorse aanpassingen (en voor Klaver 4).

Railterminal

Voor de dieselloos op de railterminal worden verschillende activiteiten onderscheiden:

- Het rangeren op het terrein van de hoofdterminal;
- het stil staan met draaiende motor (stationair) tijdens controles;
- het optrekken tijdens de grote remproef;
- rijden van en naar de railterminal.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de emissies van de railterminal bepaald wat betreft het dieselmaterieel, de stookinstallaties en het wegverkeer op de railterminal en op de



ontsluitingswegen van een naar de railterminal.

De jaargemiddelde concentratie NO_2 ter plaatse van te beoordelen locaties bij de railterminal bedraagt ten hoogste $30,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze bijdrage wordt vooral door de aanwezige achtergrondconcentratie in het plangebied in 2015 bepaald. De achtergrondconcentratie in latere jaren is lager onder andere als gevolg van het schoner worden van motorvoertuigen en strengere emissie-eisen.

De jaargemiddelde concentratie NO_2 voldoet ruimschoots aan de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De jaargemiddelde concentratie PM_{10} t.g.v. railterminal en achtergrondconcentratie in 2015 (excl. wegverkeer) bedraagt ten hoogste $23,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er zijn geen overschrijdingen van de grenswaarden.

Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt ten hoogste 12 dagen. Hiermee wordt ruimschoots aan de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen voldaan. De achtergrondconcentraties $\text{PM}_{2,5}$ in het studiegebied bedraagt 13,6 tot $14,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2015. De bijdrage van het railterminal is ter plaatse van te beoordelen locaties naar verwachting minder dan $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ in het studiegebied ligt ver onder de grenswaarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Spoorse aanpassingen

Voor de diesellocs op de aankomst- en vertreksproen zijn de volgende activiteiten onderscheiden:

- Het rangeren op de aankomst- en vertreksproen;
- het stilstaan met draaiende motor (stationair) ter plaatse van het wachtspro;
- het optrekken;
- rijden van en naar de aankomst- en vertreksproen/wachtsproen.

Op basis van deze uitgangpunten is de emissie van de diesellocs op de aankomst- en vertreksproen bepaald.

De jaargemiddelde concentratie NO_2 ter plaatse van te beoordelen locaties bedraagt ten hoogste $30,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze bijdrage wordt vooral door de aanwezige achtergrondconcentratie in het plangebied in 2015 bepaald. De achtergrondconcentratie in latere jaren is lager als gevolg van het schoner worden van motorvoertuigen en strengere emissie-eisen. De jaargemiddelde concentratie NO_2 voldoet ruimschoots aan de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

De jaargemiddelde concentratie PM_{10} t.g.v. spoorse wijzigingen en achtergrondconcentratie in 2015 (excl. wegverkeer) bedraagt ten hoogste $23,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Er vindt geen overschrijding van de grenswaarden plaats.

Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurgemiddelde concentratie van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt ten hoogste 12 dagen. Hiermee wordt ruimschoots aan de grenswaarde van 35 overschrijdingsdagen voldaan.

De achtergrondconcentraties $\text{PM}_{2,5}$ in het studiegebied bedraagt 13,6 tot $14,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2015. De bijdrage van de spoorse aanpassingen is naar verwachting minder dan $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in directe omgeving. De jaargemiddelde concentratie $\text{PM}_{2,5}$ in het studiegebied ligt ver onder de grenswaarde van $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

4.11.3 Conclusie

Er vinden geen overschrijdingen plaats van grenswaarden. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

4.12 Duurzaamheid

De gemeente Venlo heeft de ambitie om Trade Port Noord op duurzame wijze te ontwikkelen en te beheren. Dit betreft zowel de openbare ruimte als de uitgeefbare gronden van het bedrijfsterreinen. De inhoudelijke keuzes die hebben geleid tot het stedenbouwkundige plan voor Trade Port Noord zijn, zover dat juridisch-planologisch mogelijk en gewenst was, verankerd in het gelijknamige bestemmingsplan en zijn in dit plan overgenomen.

Gekoppeld daaraan wordt door de partijen die verantwoordelijk zijn voor de ontwikkeling van Trade Port Noord - onderdeel van het Klavertje 4-gebied- fors geïnvesteerd in nieuw landschap, natuur en energieprojecten.

4.13 Laagvliegroute

4.13.1 Wet- en regelgeving / toetsingskader

AMvB Ruimte

In de AMvB Ruimte wordt een klein deel van de militaire gebieden en objecten begreind. Militaire objecten dienen een militaire bestemming te krijgen en de opgenomen bestemmingen en gebruiksregels mogen geen belemmering vormen voor de functionele bruikbaarheid van het object en de uitoefening van de defensietaak. Daarnaast gelden er militaire laagvliegroutes, evenals laagvliegroutes voor jacht- en transportvliegtuigen. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden onder een laagvliegroute bevat over een breedte van 3.704 m (2 nautische mijlen) geen bestemmingen of regels omtrent het gebruik van die gronden die het oprichten van bouwwerken met een hoogte van meer dan 40 m mogelijk maken.

In de AMvB Ruimte is een mogelijkheid opgenomen voor de minister (Ministerie van Defensie in overleg met Minister van Infrastructuur en Milieu) om uit eigen beweging, dan wel op verzoek van GS of het college van B&W, ontheffing te verlenen van de bij of krachtens het besluit gestelde regels indien redenen van groot openbaar belang daartoe nopen.

4.13.2 Onderzoek



Figuur 4.5 Uitsnede laagvlieggebied De Peel (bron: www.lvl.nl)

Het plangebied ligt bijna in zijn geheel binnen het laagvlieggebied De Peel (GLV-VIII), zie figuur 4.5. In het plangebied wordt bebouwing mogelijk gemaakt tot een hoogte van 25 m. Het is mogelijk om van deze bouwhoogte af te wijken tot ten hoogste 50 m (afwijkingmogelijkheid). Voordat van deze afwijkingmogelijkheid gebruik kan worden gemaakt, dient instemming van het Ministerie van Defensie te zijn verkregen.

4.13.3 Conclusie

Op de verbeelding en in de regels is de maximale bouwhoogte van gebouwen en andere bouwwerken opgenomen van 25 m. Een gedeelte van de gebouwen (tot 25%) mag na een afwijkingbesluit tot een hoogte van 50 m (onder andere voor vertical storage) worden gerealiseerd. Voor gebouwen gelegen binnen het laagvlieggebied geldt dat - alvorens een bouwhoogte van 50 m wordt toegestaan –instemming van het Ministerie van Defensie dient te zijn verkregen.

4.14 Leidingen die niet risicorelevant zijn

Er zijn geen leidingen die de uitvoering van dit bestemmingsplan in de weg staan.

4.15 Spuitcirkels boomgaarden

In het plangebied wordt geen woningbouw of functies waar gevoelige groepen aanwezig kunnen zijn mogelijk gemaakt. Dit aspect staat de uitvoering van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

vastgesteld bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378

Hoofdstuk 5

Juridische planbeschrijving

5.1 Wettelijke vereisten

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. De wettelijke vereisten vormen de leidraad bij deze nieuwe bestemmingsregeling voor het plangebied.

5.2 Verbeelding

Met de digitalisering van ruimtelijke plannen is het lezen en interpreteren van de verbeelding (voorheen plankaart) een nieuwe aangelegenheid. Via de website www.ruimtelijkeplannen.nl kunnen bestemmingsplannen worden ingezien.

Alhoewel de digitale verbeelding het uitgangspunt vormt, blijft het mogelijk het bestemmingsplan analoog in te zien (de toelichting, regels en de plankaarten). Op de verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd, dat het mogelijk is om met behulp van het renvooi direct te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven en welke regels daarbij horen. Uitgangspunt daarbij is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes.

De verbeelding is ten opzicht van de vigerende bestemmingsplannen op een aantal onderdelen gewijzigd, voornamelijk voortkomend uit een verdere detaillering van de plannen voor de railterminal en bijbehorende spoorse aanpassingen. Belangrijkste wijzigingen zijn een beperkte uitbreiding van de bestemming Verkeer - railverkeer ten behoeve van de spoorse aanpassingen en het wachtpoor en een natuur- in plaats van een groenbestemming voor de ecologische zone ten noorden van het spoor.

5.3 Bestemmingen

Op de verbeelding worden verschillende soorten vlakken gebruikt. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Over een bestemmingsvlak kan een dubbelbestemming liggen waar aanvullende regels worden gesteld ten aanzien van de bestemming (bijvoorbeeld 'Leiding - Water'). In de regeling bij de bestemming is vervolgens bepaald of en zo ja, waar en op welke wijze de gronden mogen worden bebouwd (zie paragraaf 5.4).

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt tussen verschillende aanduidingen en figuren:

- d. gebiedsaanduidingen: deze aanduidingen verwijzen naar een gebied waarvoor specifieke regels gelden, meestal als gevolg van sectorale regelgeving. Een voorbeeld is



- de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone - verwerking in naaste toekomst';
- e. functieaanduidingen: hiermee wordt nader gespecificeerd welk gebruik in de verschillende deelgebieden is toegestaan; de in dit plan gebruikte functieaanduidingen betreffen onder meer 'bedrijf tot en met categorie 4.2' en 'risicovolle inrichting';
 - f. bouwaanduidingen: deze aanduidingen hebben in het algemeen betrekking op de wijze van bouwen en de verschijningsvorm van bouwwerken;
 - g. maatvoeringsaanduidingen: dit zijn aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik; op de verbeelding is sprake van de maatvoeringsaanduidingen ten behoeve van de bouwhoogte;
 - h. figuren: om de ligging van de in het plangebied aanwezige leidingen (waterleiding) kenbaar te maken, is het figuur hartlijn opgenomen.

Nadere uitleg bij deze aanduidingen is te lezen bij de bespreking van de betreffende bestemmingen en/of artikelen waarin de aanduidingen zijn opgenomen.

5.4 Regels

De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels. In de regels zijn eventuele afwijkings- en wijzigingsregels opgenomen. Door middel van deze regels biedt het plan flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen. Ook biedt de regeling burgemeester en wethouders de mogelijkheid om nadere eisen te stellen. Hiermee kan de in het plan opgenomen regeling in een aantal gevallen worden gespecificeerd. Dit zal met name gaan om eisen bij concrete bouw aanvragen.

5.4.1 Inleidende regels

Begrippen

De begrippen die het bestemmingsplan gebruikt worden in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten

Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.

Voor ondergeschikte bouwdelen (zoals luifels en overstekende daken) geldt een specifieke regeling. Deze worden namelijk niet meeberekend zolang bouw- en of bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m worden overschreden.

5.4.2 Bestemmingsregels

Bedrijventerrein

De bestemming Bedrijventerrein omvat alle gronden die bestemd zijn voor bedrijvigheid, de ontsluitingswegen en groen- en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op deze manier is een flexibele indeling van de gronden mogelijk en kan per bedrijf een afweging worden gemaakt omtrent de meest efficiënte invulling van het perceel.

De ontsluiting van de railterminal is voorzien aan de noordzijde direct op de Greenportlane. Calamiteitenontsluitingen zorgen voorts voor een meerzijdige ontsluiting (dit is binnen de groen- en natuurbestemming geregeld).

Toegestane functies: Bedrijfsactiviteiten

1. De toelaatbaarheid van bedrijven is gebaseerd op de milieuzonering. Dit betekent dat aan de hand van richtafstanden tot gevoelige functies in de omgeving van het plangebied is bepaald tot welke milieucategorie bedrijven zijn toegestaan. De maximaal toegestane milieucategorie is ten opzichte van het vigerende



bestemmingsplan ongewijzigd.

2. Vanwege de stikstofproblematiek is de Staat van Bedrijfsactiviteiten zodanig aangepast dat bedrijven met een significante stikstofuitstoot op deze lijst niet voorkomen. Deze bedrijven zijn niet toegestaan;
3. In aanvulling op de aanpassingen aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten is onder andere bepaald dat bedrijven die vallen onder de werking van het Besluit emissie-eisen stookinstallaties milieubeheer A niet zijn toegestaan;
4. Bij de vestiging van bedrijven in het plangebied wordt voorts getoetst aan de Nota Industrielawaai en de Nota Omgevingsveiligheid. Slechts voor zover aan deze Nota's wordt voldaan, zijn bedrijven toegestaan.
5. In het plan is een afwijkingsbepaling opgenomen waarmee – in geval van actualisatie van een Nota – bedrijven tevens zijn toegestaan indien zij voldoen aan een geactualiseerde versie van de Nota.
6. Door middel van een specifieke aanduiding ('ri') zijn risicovolle inrichtingen toegestaan;
7. Er kan worden afgeweken van de regels om bedrijven toe te laten uit ten hoogste twee milieu(sub)categorieën hoger dan in artikel 3.1 sub a. is toegestaan (5.2 in plaats van categorie 4.2), voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op o.a. de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de toegestane categorie. Bij toepassing van deze bevoegdheid blijven de overige regels gewoon van toepassing (net als bij de overige afwijkingsregels geldt immers dat alleen van de vereisten kan worden afgeweken die expliciet worden benoemd).
8. Er kan ook worden afgeweken om bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd. In dat geval wordt bekeken of het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving gelijk kan worden gesteld aan de betreffende milieucategorie. Bedrijfsactiviteiten die tot een significante stikstofuitstoot kunnen leiden passen niet binnen deze afwijkingsbepaling. Dit komt in de afwijkingsregel expliciet naar voren. Overigens blijkt dit ook uit de verwijzing in deze afwijkingsregel. Omdat enkel van 3.1 a kan worden afgeweken, blijven de beperkende regels ten aanzien van stikstofuitstotende bedrijven van toepassing.
9. Omdat een m.e.r.-procedure voor het bestemmingsplan is doorlopen, kunnen bedrijven die mogelijk zijn op grond van de staat van bedrijven en waarvoor een m.e.r.(beoordelings)plicht geldt zich in het plangebied vestigen. Een aantal bedrijven is op grond van hun aard en activiteiten m.e.r.-beoordelingsplichtig. Zij kunnen pas worden toegelaten in een gebied als er een m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd en er –afhankelijk van de uitkomst van de m.e.r.-beoordeling – een projectMER is opgesteld
10. Geluidszoneringsplichtige inrichtingen ('grote lawaai makers') zijn niet toegestaan.

Toegestane functies: overige functies

11. Bedrijfsgebonden kantoorvoorzieningen en ondersteunende horecavoorzieningen zijn toegestaan. Bij deze voorzieningen kan worden gedacht aan een restaurant of bedrijfskantine. Voorwaarde voor het uitoefenen van deze functie binnen het bedrijf is onder meer dat de openingstijden zijn gekoppeld aan de openingstijden van het betreffende bedrijf.
12. Gelet op het karakter van het bedrijventerrein, is het niet gewenst detailhandel in het plangebied toe te staan. Wel is productiegebonden en ondergeschikte detailhandel toegestaan. Hierbij is van belang dat dit de ruimtelijke uitstraling van het plangebied als bedrijventerrein niet aantast, maar met name ook dat het een ondergeschikte activiteit blijft. Om deze reden is het oppervlak van het verkoopgedeelte gemaximeerd tot 300 m². Verder is het ook toegestaan detailhandel uit te oefenen op het moment dat het uitsluitend elektronische verkoop betreft.
13. Waterbeheersing: een belangrijk aspect van het klavermodel zijn de voorzieningen voor zuivering en infiltratie van water. Deze centrale voorzieningen kunnen in de bestemming



Verkeer of Natuur worden gerealiseerd. Echter ook op de gronden met de bestemming Bedrijventerrein zijn activiteiten in het kader van waterbeheersing mogelijk of in sommige gevallen zelfs noodzakelijk. Om hieraan tegemoet te komen is deze functie overal binnen de bestemming Bedrijventerrein toegestaan. Te denken valt aan waterberging onder het wegdek, maar ook aan watersilo's en andersoortige bouwwerken. Uiteraard is ook waterberging in de vorm van open water mogelijk.

14. Groenvoorzieningen: in enkele gevallen kan het noodzakelijk blijken een deel van het bedrijventerrein te benutten voor het verbreden van grondlichamen rondom de klavers. Daarnaast kunnen groenvoorzieningen een rol spelen ten behoeve van de waterberging (infiltratie) en uiteraard ook ten behoeve van het aspect beeldkwaliteit. Het aanleggen van dergelijke voorzieningen is overal op het bedrijventerrein mogelijk.

Bouwregels

1. Er gelden verschillende regels ten aanzien van de kavelomvang van bedrijven:
 - a. uitgangspunt: de minimum kavelomvang per bedrijfsvestiging is 1 ha;
2. De gronden mogen geheel worden bebouwd, rekening houdend met nadere vereisten:
 - a. een bebouwingsvrije strook van 5 m langs de bestemmingsgrens en van 5 m langs de perceelsgrenzen (in enkele gevallen kan van deze afstandsmaten worden afgeweken met een omgevingsvergunning);
 - b. een afstand van 5 meter tussen de gebouwen onderling indien zij niet aaneen worden gebouwd (vanwege bereikbaarheid voor hulpdiensten);
 - c. een afstand van 25 m tot de rand van de Greenportlane waarbinnen het niet is toegestaan bebouwing op te richten;
 - d. voldoende ruimte behouden voor parkeerplaatsen, als ook voor laad- en losmogelijkheden;
3. De toegestane bouwhoogte bedraagt maximaal 25 m.
4. Er is een afwijkingsbepaling opgenomen om bebouwing tot een hoogte van 50 meter tot 25% toe te laten. Dit percentage geldt per bestemmingsvlak en deze afwijking geldt voor de hele bestemming Bedrijventerrein. De volgende voorwaarden zijn aan gebruikmaking ervan verbonden:
 - a. per gebouw bedraagt het grondoppervlak ten hoogste 12.000 m²;
 - b. tussen gebouwen die via deze bevoegdheid worden toegestaan, wordt een afstand van 30 m in acht gehouden;
 - c. gebouwen ten minste 15 meter uit de bestemmingsgrens worden gesitueerd;
 - d. het levert geen onevenredige beperkingen (schaduwwerking) op voor naastgelegen percelen;
 - e. voor zover een gebouw binnen het laagvlieggebied is gesitueerd, wordt eerst toestemming van het Ministerie van Defensie verkregen voordat het afwijkingsbesluit wordt genomen;
 - f. Voor het overige blijven de bouwregels zoals deze voor alle bebouwing binnen de bestemming Bedrijventerrein geldt gewoon van toepassing.

Nadere eisen

1. Het plan biedt het college van B&W de bevoegdheid om nadere eisen te stellen op het moment dat een bouw aanvraag aan de orde is of een besluit omtrent afwijking van de regels wordt genomen. Deze nadere eisen zien met name op uitvoeringsaspecten. De nadere eisen bieden extra houvast in het kader van een duurzame inrichting van de bedrijfsperven. Zo mogen nadere eisen worden gesteld met betrekking tot waterhuishoudkundige voorzieningen en gebruiksmogelijkheden op de aangrenzende gronden en in verband met parkeer- en laad- en losruimte.



Opslag en parkeren

1. Ten aanzien van de situering van opslag geldt op een enkel aspect na hetzelfde als voor het bouwen van gebouwen:
 - a. opslag is – met inachtneming van de voorwaarden - overal binnen de bestemming bedrijventerrein toegestaan;
 - b. er wordt een opslagvrije zone van 5 m vanuit de bestemmingsgrens aangehouden (parkeren is wel in deze zone toegestaan);
 - c. het is niet toegestaan om binnen een afstand van 5 m tot de perceelsgrens goederen op te slaan (net als bij het bouwen vanwege de bereikbaarheid voor hulpdiensten);
 - d. er blijft voldoende ruimte over voor parkeerplaatsen;
 - e. opslag is toegestaan achter de voorgevel én achter de zijgevel indien deze zijgevel op een weg is gericht (ook hier geldt dat deze regel niet van toepassing is op een weg die enkel ter ontsluiting van één bedrijf dient).
2. Opslag is toegestaan tot 10 m hoogte. Hiervan kan om bedrijfseconomische redenen worden afgeweken tot een hoogte van 25 m.
3. Het parkeren dient in eerste instantie per bedrijf op eigen terrein te geschieden. Om deze reden zijn er voorwaarden aan de inrichting van het perceel verbonden.

Groen

Binnen de bestemming Groen zijn verschillende functies toegestaan, zoals groenvoorzieningen en plantsoenen, maar ook fiets- en wandelpaden, onderhoudspaden en calamiteitenontsluitingen, realisering en instandhouding van ecologische voorzieningen, geluidwerende voorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en voorzieningen van algemeen nut. Over een groot deel van deze bestemming ligt tevens de dubbelbestemming 'Leiding - Water'.

Natuur

De bestemming Natuur is opgenomen voor de zone ten noordoosten van de spoorlijn. Voorheen hadden deze gronden de bestemming Groen, maar vanwege hun functie als fourageergebied en migratiegebied voor de dag is in dit bestemmingsplan aan deze gronden de bestemming Natuur gegeven. Overigens zijn hierbij voorzieningen welke niet strijdig zijn met het beoogde gebruik door de das wel toegestaan, onder andere water en waterberging en de Greenportbikeway. De dassenroute is ook op deze gronden gelegen en de instandhouding van deze route is zodoende ook in de bestemmingsomschrijving opgenomen.

Verkeer

De bestemming Verkeer is opgenomen voor de Dorperdijk aan de zuidrand van het plangebied.

Verkeer - Railverkeer

Aan de spoorlijn, het spoorwegemplacement en het wachtspoor is de bestemming Verkeer - Railverkeer toegekend. Door middel van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - railverkeer-1' is bepaald dat deze gronden uitsluitend zijn bestemd voor spoorwegactiviteiten ten behoeve van de aangrenzende railterminal. Door middel van de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - relaishuis' is de bouw van een relaishuis mogelijk gemaakt.



Water

Deze bestemming is opgenomen voor (een deel van) de watergang aan de zuidzijde van het plangebied en voor de kruising onder de spoorlijn door in het noordelijke deel. Rondom deze watergangen geldt de dubbelbestemming 'Waterstaat - Beschermingszone'. Dit op verzoek van de waterbeheerder, daar het hier een zogenoemde 'leggerwaterloop' betreft.

5.4.3 Algemene regels

In dit onderdeel van de regels komen algemene regels aan de orde die gelden voor alle bestemmingen

in het bestemmingsplan. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen.

1. Anti-dubbeltelbepaling: De anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de antidubbeltelregel wordt bindend voorgeschreven in artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening.
2. Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening: De regel geeft invulling aan de afstemmingsbepaling tussen de bouwverordening en het bestemmingsplan ingevolge artikel 9 van de Woningwet.
3. Algemene afwijkingsregels: In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen een omgevingsvergunning kan worden verleend voor het afwijken van de bouwregels. Dit betreft bijvoorbeeld de bevoegdheid om af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages. De omgevingsvergunning kan overigens alleen worden verleend wanneer hiermee geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan aspecten als de woon- en milieusituatie van aangrenzende percelen.
4. Algemene wijzigingsregels: Het betreft de overschrijding van de bestemmingsgrenzen. Deze overschrijding is tot bepaalde maten beperkt en kan alleen worden toegepast als de overschrijding van bestemmingsgrenzen vanwege de aard van het terrein noodzakelijk is of om de realisatie van de bestemmingen beter tot recht te laten komen.
5. Algemene procedureregels: Voor de nadere eisenregeling schrijft het bestemmingsplan de te volgen procedure voor. De voorgenomen nadere eis(en) worden twee weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden hun zienswijze bij het college kenbaar maken. Voor het overige gelden de voorwaarden die in de Algemene wet bestuursrecht zijn opgenomen.
6. Verwerkelijking in naaste toekomst: Op de verbeelding is een fasering weergegeven van de ontwikkeling van de gronden in het plangebied. Om duidelijk te maken op welke gronden de uitvoering als eerste, namelijk in de eerste drie jaar na planvaststelling, wordt aangevangen en dus urgent is, zijn deze gronden aangeduid met 'wetgevingszone - verwerkelijking in naaste toekomst'. Voor deze gronden is sprake van een ingediende aanvraag omgevingsvergunning die in de coördinatieregeling meeloopt met de procedure voor het bestemmingsplan. In het exploitatieplan is, bij de toelichting op de daarin opgenomen fasering, gemotiveerd waarom voor deze fasering is gekozen en waarom het, mede vanuit planologisch oogpunt, noodzakelijk is om deze fasering voor de verwezenlijking van de bestemmingen te hanteren.
7. Overige regels: Ter borging van de geluidcompenserende maatregelen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen.
8. Overige regels: Werking wettelijke regelingen: In de regels van een bestemmingsplan wordt in een (toenemend) aantal gevallen met verwijzing naar een (andere) wettelijke regeling een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard. De van toepassing verklaarde wettelijke regeling geldt zoals deze luidt op het moment van de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad. Wijziging van de



wettelijke regeling na de vaststelling van het bestemmingsplan zou anders zonder Wro-procedure een wijziging van het bestemmingsplan met zich mee kunnen brengen.

5.4.4 Overgangs- en slotregel

Overgangsrecht

Het overgangsrecht ziet zowel op bouwwerken als op gebruik die op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig zijn, c.q. bestaat. Gedurende de werking van dit bestemmingsplan is het toegestaan bouwwerken die legaal zijn gebouwd, of nog kunnen worden gebouwd, in stand te houden en ook gedeeltelijk te vernieuwen (mits de maatvoering gelijk blijft). Ook het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals dit bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan mag worden voortgezet, mits dit gebruik na inwerkingtreding van het plan niet meer dan een jaar wordt onderbroken. Wijziging van het gebruik is alleen toegestaan indien hierdoor de strijd met de nieuwe bestemming wordt verkleind. De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

Slotregel

Deze regel benoemt op welke wijze naar de regels van dit bestemmingsplan dient te worden verwezen.



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378

Hoofdstuk 6

Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Kostenverhaal

De ontwikkeling van de te realiseren railterminal en de daaraan verbonden door te voeren aanpassingen aan het spoor vindt plaats op deels het grondgebied van de gemeente Venlo en deels het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas. Er is sprake van een gemeentegrensoverschrijdende ontwikkeling, waarbij tussen de deelgebieden van de beide gemeenten sprake is van ruimtelijke en functionele samenhang.

De planologische verankering vindt plaats door:

- het bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen, voor zover dit ziet op het grondgebied van de gemeente Venlo, en
- het bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen, voor zover dit ziet op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas.

De beide bestemmingsplangebieden grenzen aan elkaar.

In het geval van een gemeentegrensoverschrijdende gebiedsontwikkeling waarin door raden van verschillende aangrenzende gemeenten een bestemmingsplan wordt vastgesteld, voorziet artikel 6.12 vijfde lid Wro in de mogelijkheid dat voor de toepassing van het kostenverhaal wordt uitgegaan van het nemen van een besluit omtrent een intergemeentelijk exploitatieplan.

Bij een besluit omtrent een intergemeentelijk exploitatieplan gaat het om een gezamenlijk besluit, genomen door de raden van de beide gemeenten, tot het al dan niet vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan, welk besluit dan verbonden is aan het samenstel van de door de beide raden (voor het grondgebied van de betreffende gemeente) vastgestelde bestemmingsplanbesluiten.

Op grond van het samenstel van de beide bestemmingsplannen Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen ontstaat de planologische mogelijkheid om bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro te realiseren. Ingevolge artikel 6.12 Wro leidt dit tot de beginselplicht dat de beide raden, gelijktijdig met de vaststelling van de betreffende bestemmingsplannen, tezamen tevens een intergemeentelijk exploitatieplan vaststellen.

Die beginselplicht leidt uitzondering indien:

- a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in gebied van de beide bestemmingsplannen begrepen gronden waarop aangewezen bouwplannen zijn voorzien, anderszins is verzekerd;
- b. er geen noodzaak is tot het stellen van locatie-eisen over een tijdvak, een fasering, het aanbrengen van koppelingen tussen de aanleg van werken en de verlening van omgevingsvergunningen voor het bouwen, het stellen van eisen en regels over (de uitvoering van) werken met betrekking tot bouwrijp maken, aanleg nutsvoorzieningen en inrichting openbare ruimte.

Deze beide uitzonderingssituaties doen zich hier voor.

Ad a.

De gronden in het betreffende gedeelte van het bestemmingsplan waarop de bouwplanmogelijkheden ontstaan, zijn ten tijde van de tervisielegging voor het overgrote



deel in eigendom van de commanditaire vennootschap CV TPN. Daarnaast is een beperkt gedeelte van deze gronden in eigendom van de gemeente Venlo en van de provincie Limburg. Ingevolge een eerder gesloten samenwerkingsovereenkomst zijn de gronden van de gemeente Venlo verkocht aan CV TPN. Door CV TPN is voorts een koopovereenkomst met provincie Limburg gesloten.

Door de gemeente Venlo, de gemeente Horst aan de Maas en de CV TPN is op 26 oktober 2012 de Samenwerkingsovereenkomst toepassing Grondexploitatiewet gebied TPN gesloten, welke overeenkomst geldt als een anterieure overeenkomst als bedoeld in artikel 6.24 Wro. Deze samenwerkingsovereenkomst bevat de afspraken over kostenverhaal en te hanteren locatie-eisen voor de ontwikkeling van het intergemeentelijke bedrijventerrein Trade Port Noord. Het te ontwikkelen bedrijventerrein is deels gelegen binnen het grondgebied van de gemeente Venlo respectievelijk de gemeente Horst aan de Maas.

In 2014 hebben de gemeente Venlo, de gemeente Horst aan de Maas en de CV TPN de Aanvullende overeenkomst Grondexploitatiewet TPN gesloten, waardoor de reikwijdte van de afspraken over kostenverhaal en de toepassing van locatie-eisen zich mede uitstrekken over nader te nemen planologische besluiten voor zover die betrekking hebben op het intergemeentelijke bedrijventerrein Trade Port Noord.

Voorafgaand aan het door de raad van respectievelijk Venlo en Horst aan de Maas vast te stellen bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen zal een Aanvullende overeenkomst Grondexploitatiewet TPN worden gesloten, waarbij de genoemde samenwerkingsovereenkomst is aangepast, met het gevolg dat de reikwijdte van de afspraken over kostenverhaal en locatie-eisen zich mede uitstrekt over het gehele gebied van de beide bestemmingsplannen Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen.

Als gevolg van het eigendom van gronden bij de gemeente Venlo en, wat betreft de gronden die in eigendom zijn bij CV TPN, het sluiten van de laatstgenoemde aanvullende overeenkomst, is het kostenverhaal voor de in het onderhavige gedeelte van het bestemmingsplangebied gelegen gronden waarop bouwplannen kunnen worden ontwikkeld, anderszins verzekerd.

Ad b.

Er is voor het gebied dat behoort tot de beide bestemmingsplannen, geen noodzaak aanwezig tot het stellen van publiekrechtelijke locatie-eisen over de onder b genoemde onderwerpen. Met de gesloten Samenwerkingsovereenkomst toepassing Grondexploitatiewet gebied TPN en het tijdig sluiten van de Aanvullende overeenkomst Grondexploitatiewet TPN is een gestructureerde ontwikkeling van de railterminal met bijbehorende spoorse aanpassingen voor de beide gemeenten voldoende verzekerd.

Slotsom kostenverhaal

Een en ander leidt ertoe dat, gelijktijdig met het door de raad van Venlo respectievelijk Horst aan de Maas te nemen besluit tot vaststelling van bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen, aan de beide raden zal worden voorgesteld te besluiten om voor het gebied van de beide bestemmingsplannen geen intergemeentelijk exploitatieplan vast te stellen.

Voor een gedeelte van het gebied waarop het bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen (grondgebied Venlo) betrekking heeft, geldt het exploitatieplan Trade Port Noord. De vaststelling van het bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen in samenhang met het besluit tot het niet-vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan heeft tot gevolg dat het bestaande exploitatieplan Trade Port Noord dient te worden herzien. De omvang van het exploitatieplangebied Trade Port Noord is daarbij verkleind, in die zin dat de gronden die



zijn opgenomen in het bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen (grondgebied Venlo) niet langer in het genoemde exploitatieplan zijn opgenomen. Een en ander is opgenomen in het separaat aan de raad van de gemeente Venlo voorgelegde voorstel tot 7e herziening van het exploitatieplan Trade Port Noord.

6.1.2 Economische uitvoerbaarheid

Door de gemeente Venlo, de gemeente Horst aan de Maas en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid B.V. Trade Port Noord (als rechtsvoorganger van B.V. Werklandschapsontwikkelingsmaatschappij Klavertje 4, als beherend vennoot van de commanditaire vennootschap C.V. Trade Port Noord) is in 2012 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hierin is onder meer vastgelegd dat de uitvoering van de grondexploitatie van het intergemeentelijke bedrijventerrein Trade Port Noord, voor zover het betreft de door CV TPN verworven c.q. nog te verwerven gronden, geschiedt door en voor rekening en risico van CV TPN. In 2014 is deze samenwerkingsovereenkomst door de genoemde partijen aangepast, waarbij nadere aanvullende afspraken zijn gemaakt voor de situatie dat, ten behoeve van de ontwikkeling van het intergemeentelijke bedrijventerrein, eerder genomen planologische besluiten zouden moeten worden herzien. Zoals aangegeven, is voorzien in een verdere aanpassing van deze samenwerkingsovereenkomst, welke ertoe strekt dat de taakstelling van CV TPN ook omvat de grondexploitatie van het gebied van de beide bestemmingsplannen Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen.

De grondexploitatietaakstelling van CV TPN voorziet erin dat de gronden, bestemd voor de daadwerkelijke realisatie van de railterminal (ter grootte van circa 15 ha in klaver 6a), bouwrijp worden gemaakt. Deze gronden zullen voor autoverkeer worden ontsloten volgens de uitgangspunten en regels die voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Trade Port Noord gelden. Deze gronden zijn ten tijde van de tervisielegging van de ontwerpbestemmingsplannen door CV TPN verkocht aan de provincie Limburg. Door de provincie Limburg is vervolgens een overeenkomst tot uitgifte in erfpacht gesloten met de uiteindelijke opstalontwikkelaar en exploitant van de railterminal. De uiteindelijke bouw en exploitatie van de railterminal geschiedt geheel voor rekening en risico van deze exploitant.

De realisatie van de spoorse aanpassingen geschiedt voor rekening en risico van rijk en provincie Limburg. Het rijk en de provincie hebben hiertoe financiële middelen beschikbaar gesteld, waarbij het rijk zijn beschikbaar te stellen financiële middelen beschikbaar heeft gesteld aan de provincie Limburg. CV TPN heeft, op basis van gemaakte afspraken met de provincie Limburg, de rol van projectorganisatie voor de realisatie van de spoorse aanpassingen, dit voor rekening en risico van de provincie Limburg. Provincie Limburg en rijk hebben zich garant gesteld voor de kosten verbonden aan de realisatie van de spoorse aanpassingen. De aan de uitoefening van de projectorganisatie verbonden taakstelling wordt door CV TPN in rekening gebracht bij de provincie Limburg.

Het vorenstaande heeft tot gevolg dat het bestemmingsplan Trade Port Noord-Railterminal en Spoorse aanpassingen, zowel waar het gaat om het gedeelte dat betrekking heeft op het grondgebied van Venlo als het deelgebied dat betrekking heeft op het grondgebied van Horst aan de Maas, als economisch uitvoerbaar mag worden aangemerkt.



6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het concept ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening aan diverse instanties toegezonden. In paragraaf 7.3 zijn de reacties uit het vooroverleg opgenomen.

Vervolgens is dit ontwerpbestemmingsplan gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld een zienswijze in te dienen. Er zijn in totaal 14 zienswijzen ingediend, die in de bijgevoegde Nota van Zienswijzen samengevat zijn en voorzien zijn van een gemeentelijk standpunt (zie bijlage 40). Met inachtnaam van hetgeen in deze nota is vermeld, beslist de gemeenteraad over de vaststelling van het plan.



Hoofdstuk 7

Overleg

7.1 Integrale omgevingsbeoordeling

Vanuit DCGV/TPN zijn in het kader van de Integrale Omgevingsbeoordeling (IOB) in februari 2016 een tweetal informatieavonden georganiseerd. Te weten op 18 februari 2016 in het bijzonder voor de gemeenteraadsleden van de gemeenten Horst aan de Maas, Venlo en Peel en Maas en op 22 februari 2016 voor omwonenden en geïnteresseerden. Daarnaast heeft op 3 maart 2016 een bijeenkomst plaatsgevonden met de vaste klankbordgroep van de Greenport Venlo (bestaande uit bewoners en belangengroeperingen), waarin het voornemen tot planherziening is toegelicht.

7.2 Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de periode vanaf 25 februari 2016 heeft voor de duur van zes weken (tot en met 6 april 2016) de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het kenbaar maken van zienswijzen hierop. Voor de ingekomen zienswijzen en de reactie hierop wordt verwezen naar de milieu-effectrapportage behorende bij deze planherziening.

7.3 Vooroverleg

Met de provincie Limburg heeft in het kader van de Integrale Omgevingsbeoordeling en de verdere uitwerking in de planherziening voor R&SA overleg plaatsgevonden. De provincie heeft in dit overleg aangegeven geen bedenkingen te hebben op de planherziening voor R&SA.

Met de Veiligheidsregio Limburg-Noord heeft in het kader van de Integrale Omgevingsbeoordeling en in de verdere uitwerking om te komen tot deze gezamenlijke planherziening diverse malen overleg plaatsgevonden. Het advies van de Veiligheidsregio Limburg-Noord is als bijlage 7 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Het eerdere advies van de Veiligheidsregio is aangehecht aan de Nota Omgevingsveiligheid welke tevens als bijlage 6 bij dit plan is opgenomen.

Met het waterschap Peel en Maas heeft afstemming plaatsgevonden ten aanzien van de beoogde te realiseren waterstructuur, de benodigde capaciteit, de verbindingen van de aanwezige waterstructuren en de afvoer. In samenwerking met het waterschap is overeenstemming bereikt inzake het Waterstructuurplan Klaver 6B met kenmerk BC4727-101-100 d.d. 18 september 2013 van Royal HaskoningDHV en het Waterhuishoudingsplan Klavers 5 t/m 8 van Arcadis met kenmerk C01042.000040.0100 d.d. 28 mei 2014. Deze documenten stellen de kaders voor het waterbeheer in het plangebied van dit bestemmingsplan. Dit is aan de paragraaf Water (4.2) toegevoegd.

Rijkswaterstaat heeft aangegeven het plan beoordeeld te hebben en geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen.



Gemeente Horst aan de Maas

Projectnummer 408378

De Gasunie heeft het bestemmingsplan getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid. Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen aardgastransportleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Door Rotterdam-Rijn Pijpleiding (RRP) is in het kader van het vooroverleg aangegeven dat het bestemmingsplan niet van invloed is. De RRP heeft later gevraagd in de paragraaf Externe Veiligheid wel expliciet aandacht te besteden aan deze leiding, omdat de 10^{-6} contour tot over het deelgebied Horst aan de Maas reikt. In onderhavig bestemmingsplan is hieraan voldaan.

Met de relevante nutspartijen, zijnde het Waterschapsbedrijf Limburg, WML en Enexis heeft overleg plaatsgevonden over de aspecten om te komen tot realisatie. Zij verlenen medewerking om snel te komen tot realisatie.