BESTEMMINGSPLAN

HOLTUM NOORD IV

Opdrachtgever:	Gemeente Sittard-Geleen
Projectnr:	SIT157-001
Datum:	10 mei 2023

BESTEMMINGSPLAN

HOLTUM NOORD IV

Opdrachtgever:	Gemeente Sittard-Geleen
Projectnr:	SIT157-001
Rapportnr:	20230510-SIT157-TOE-VBP-1.0
Status:	Vastgesteld
Datum:	10 mei 2023

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl

© 2023 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
BZ

Verificatie:
KP

Validatie:
BZ

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 5
1.1 Aanleiding en doel 5
1.2 Plangebied 5
1.3 Geldende bestemmingsplannen 6
1.4 Leeswijzer 8

2 PLANBESCHRIJVING 9

3 BELEID 11
3.1 Rijksbeleid 11
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie 11
3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking 12
3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening 13
3.2 Provinciaal beleid 13
3.2.1 Omgevingsvisie Limburg 13
3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014 14
3.2.3 Omgevingsverordening Limburg 15
3.3 Gemeentelijk beleid 16
3.3.1 Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016 16
3.3.2 Nota ruimtelijke kwaliteit 17
3.3.3 Beleid archeologie & cultuurhistorie 19
3.3.4 Parkeerbeleid Sittard-Geleen 20
3.3.5 Veiligheidsvisie Spoorzone Sittard-Geleen 20
3.3.6 Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot Site / Westelijke Mijnstreek 20
3.3.7 Beleidsplan Afvalwater Westelijke Mijnstreek 2015 21
3.3.8 Nota bodembeheer 2021 gemeente Sittard-Geleen 22

4 RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK 23
4.1 Akoestiek 23
4.1.1 Wegverkeerslawaai 23
4.1.2 Reflectie 23
4.2 Archeologie en cultuurhistorie 23
4.2.1 Archeologie 23
4.2.2 Cultuurhistorie 25
4.3 Bodem 26
4.4 Externe veiligheid 26
4.5 Kabels en leidingen 29
4.6 Luchtkwaliteit 29
4.7 Milieuzonering 30
4.8 Ecologie 30
4.8.1 Soortenbescherming 30
4.8.2 Beschermde gebieden 31
4.9 Verkeerskundige aspecten 32
4.9.1 Verkeer 32
4.9.2 Parkeren 34
4.10 Water 34
4.11 M.e.r.-beoordeling 35

5 JURIDISCHE OPZET 39
5.1 Algemeen 39
5.2 Regels en verbeelding 39

5.2.1 Algemene opbouw regels 39
5.2.2 Juridisch-planologische regeling plangebied 39

6 ECONOMISCHE UITVOERVAARHEID 41

7 PROCEDURE EN OVERLEG 42
7.1 Procedure 42
7.2 Inspraak en overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening 42
7.3 Terinzagelegging en zienswijzen 42

BIJLAGEN

B1 ADVIES VEILIGHEIDSREGIO ZUID-LIMBURG

B2 INSPRAAKNOTA VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN 'HOLTUM-NOORD IV

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Het voornemen bestaat om ter plaatse van het meest noordelijke deel van bedrijventerrein Holtum Noord III, tussen de Holtum-Noordweg en afslag 46 'Roosteren' aan de westzijde van de rijksweg A2, een distributiecentrum te realiseren. Op basis van het vigerende bestemmingsplan is de beoogde ontwikkeling niet rechtstreeks toegestaan.

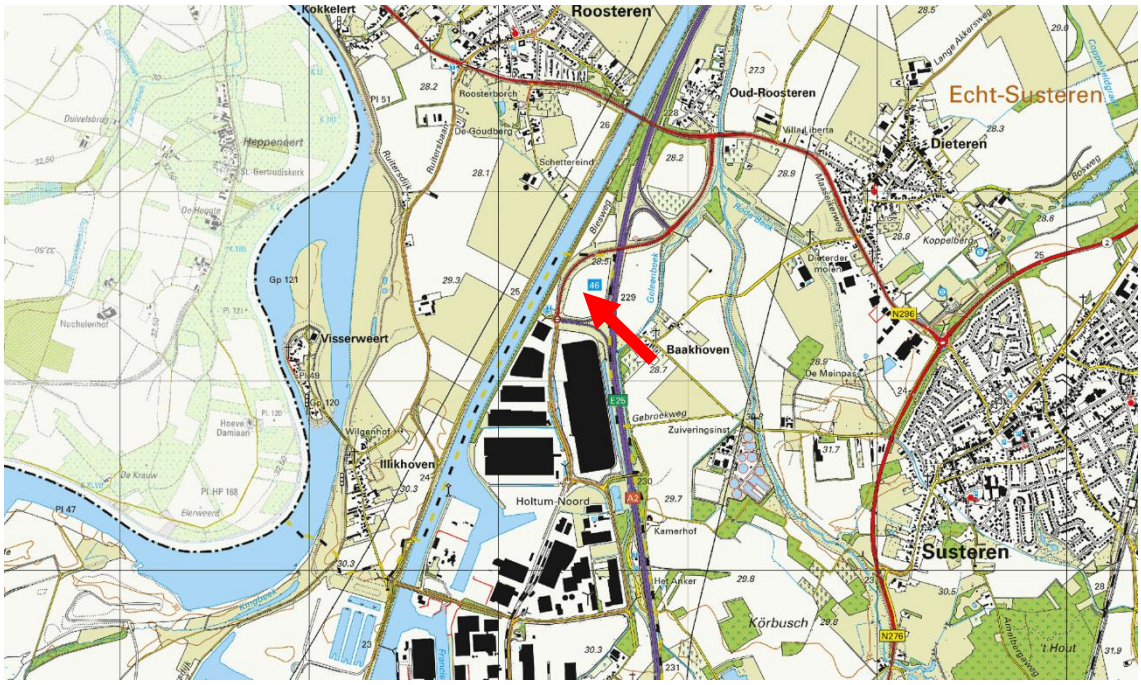
Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel het plangebied te voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader, waarbinnen het beoogde distributiecentrum mogelijk wordt gemaakt.

1.2 Plangebied

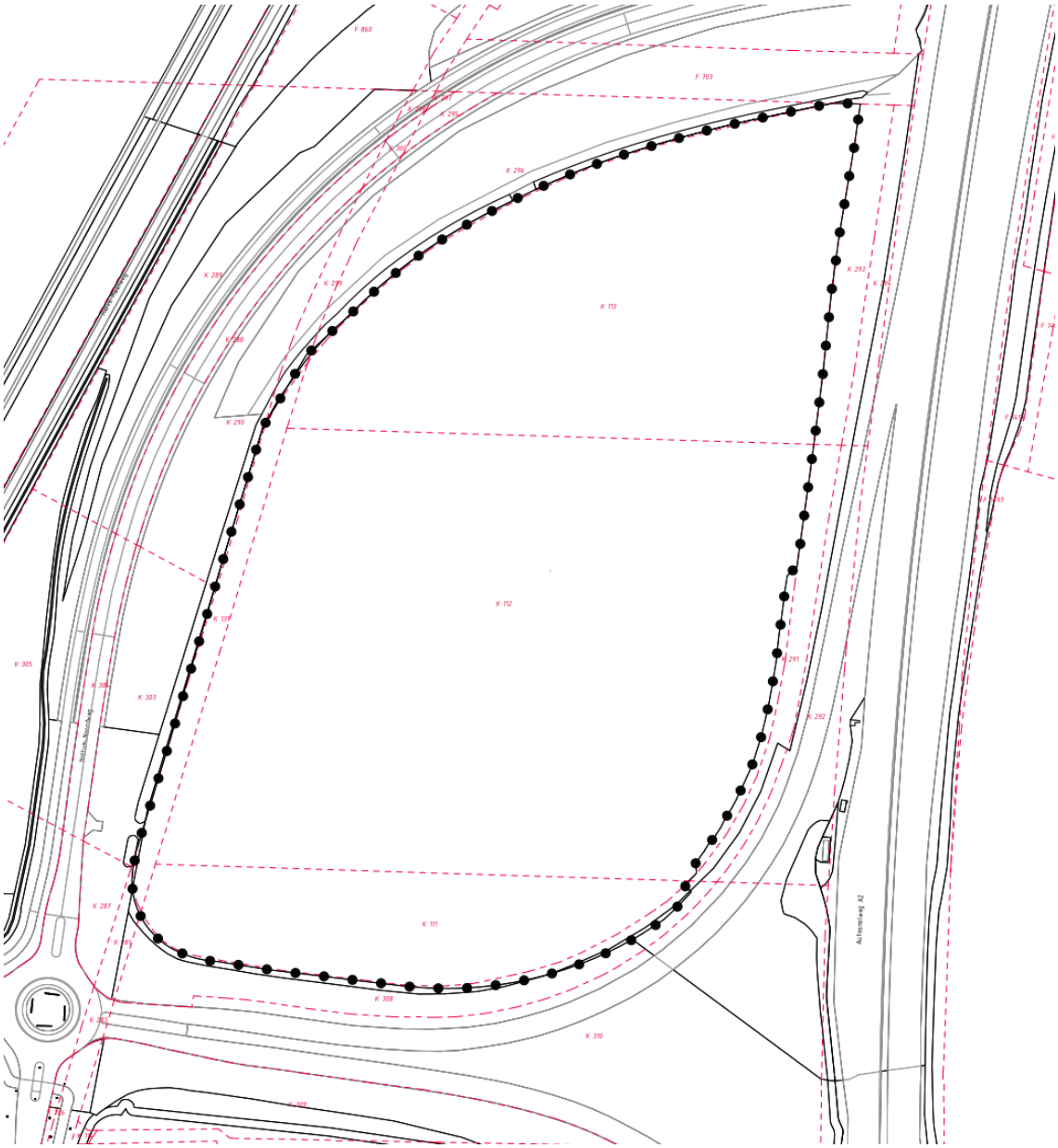
Het plangebied maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Holtum Noord III, ten noorden van Holtum. Het plangebied ligt ingesloten tussen de rijksweg A2 met inbegrip van afrit 46 Roosteren en de Holtum-Noordweg. Achter de Holtum-Noordweg ligt het Julianakanaal.

Het onderzoeksgebied betreft in de huidige situatie een akkerbouwperceel dat is begroeid met suikerbieten. Langs het perceel is een brede berm aanwezig met een bloemrijke berm en langs de Holtum-Noordweg is een dubbele bomenlaan van jonge Linden aanwezig.

Op de navolgende afbeeldingen is de globale ligging van het plangebied weergegeven op een topografische kaart en is de begrenzing van het plangebied weergegeven op een kadastrale ondergrond.



Afbeelding 1. Topografische kaart met de globale ligging van het plangebied aangeduid met een rode pijl.



Afbeelding 2. Plangrens, geprojecteerd op een kadastrale ondergrond en de Basiskaart Grootschalige Topografie (BGT).

1.3 Geldende bestemmingsplannen

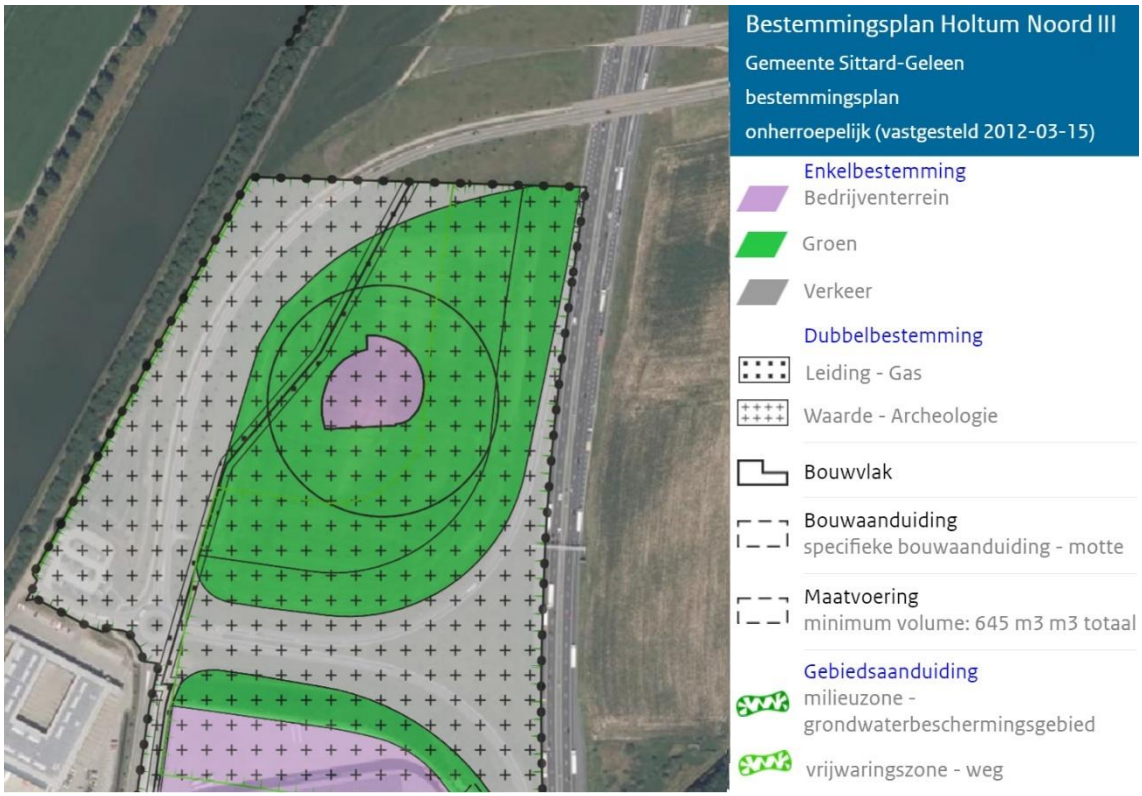
Voor het plangebied zijn de volgende bestemmingsplannen van toepassing:

- 'Holtum Noord III', vastgesteld op 15 maart 2012
- 'Facetbestemmingsplan Parkeren', vastgesteld 13 september 2018

Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de geldende bestemmingsplannen.

Holtum Noord III

Voor het plangebied geldt op basis van het bestemmingsplan 'Holtum Noord III' deels de bestemming 'Bedrijventerrein' en deels de bestemming 'Groen'. Verder is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' van toepassing en loopt de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' door het plangebied.



Afbeelding 3. Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan 'Holtum Noord III'.

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. de vestiging van bedrijven gericht op distributie, op- en overslag daaronder begrepen bedrijven waarbij lichte assemblage kan plaatsvinden en (dienstverlenende) bedrijven ten behoeve van of in een directe relatie met bovengenoemde bedrijven en die voorkomen in milieu categorieën 2 en 3 van de staat van bedrijfsactiviteiten en die geheel of gedeeltelijk gebruikmaken van de door de rail- en/of bargeterminal aangeboden dienstverlening;
b. bijbehorende wegen, paden, verblijfsgebieden, groenvoorzieningen en parkeeraccommodatie en ontsluitingsmogelijkheden;
c. water en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding.

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groenvoorzieningen;
b. ontsluitingswegen;
c. langzaamverkeersvoorzieningen;
d. water en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding;
e. bedrijfsgebouwen zoals bedoeld in artikel 3.1.onder a. (de bestemming 'Bedrijventerrein').

Verder is binnen zowel de bestemming 'Bedrijventerrein' en een deel van de bestemming 'Groen' (de cirkel op de verbeelding) de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – motte' opgenomen. Bedrijfsgebouwen zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van deze aanduiding. In de algemene bouwregels is hieraan gekoppeld dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – motte' het maximale bebouwingsoppervlak 37.127 m² bedraagt. Binnen de bestemming 'Groen' is geen hoogtebeperking opgenomen voor bedrijfsgebouwen. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is opgenomen dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – motte', die is opgenomen voor het gehele bestemmingsvlak, de maximaal toegestane bouwhoogte 3,25 meter boven het hoogste punt van het aangrenzende terrein bedraagt.

De voor 'Leiding – Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming, het beheer en het onderhoud van de hogedruk gastransportleiding van de Gasunie.

De voor 'Waarde – Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de archeologische waarden in de bodem.

Op basis van de bestemmingen die voor het plangebied gelden is de beoogde ontwikkeling niet rechtstreeks toegestaan. De beoogde bebouwing is namelijk voorzien buiten het gebied waarvoor de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – motte' is opgenomen. Daarnaast is de beoogde hoogte hoger dan binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is toegestaan. Zoals reeds aangegeven, gelden er binnen de bestemming 'Groen' geen hoogtebeperkingen.

In het bestemmingsplan 'Holtum Noord III' zijn geen afwijkingsbevoegdheden of wijzigingsbevoegdheden opgenomen waarmee de ontwikkeling mogelijk kan worden gemaakt. Daarom is middels dit bestemmingsplan voorzien in een nieuw juridisch-planologisch kader waarbinnen de beoogde ontwikkeling wel mogelijk is.

Facetbestemmingsplan Parkeren

Het 'Facetbestemmingsplan Parkeren' is opgesteld om de gemeentelijke parkeernormen, zoals opgenomen in de op 15 maart 2012 vastgestelde en op 9 mei 2012 in werking getreden 'Nota parkeernormen Sittard-Geleen – Parkeernormensystematiek', voor de gehele gemeente op een uniforme wijze te regelen. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, dient te worden voldaan aan dit gewijzigde beleid. Voor de wijze waarop in dit bestemmingsplan met de te hanteren parkeernormen wordt omgegaan, wordt verwezen naar paragraaf 4.9.

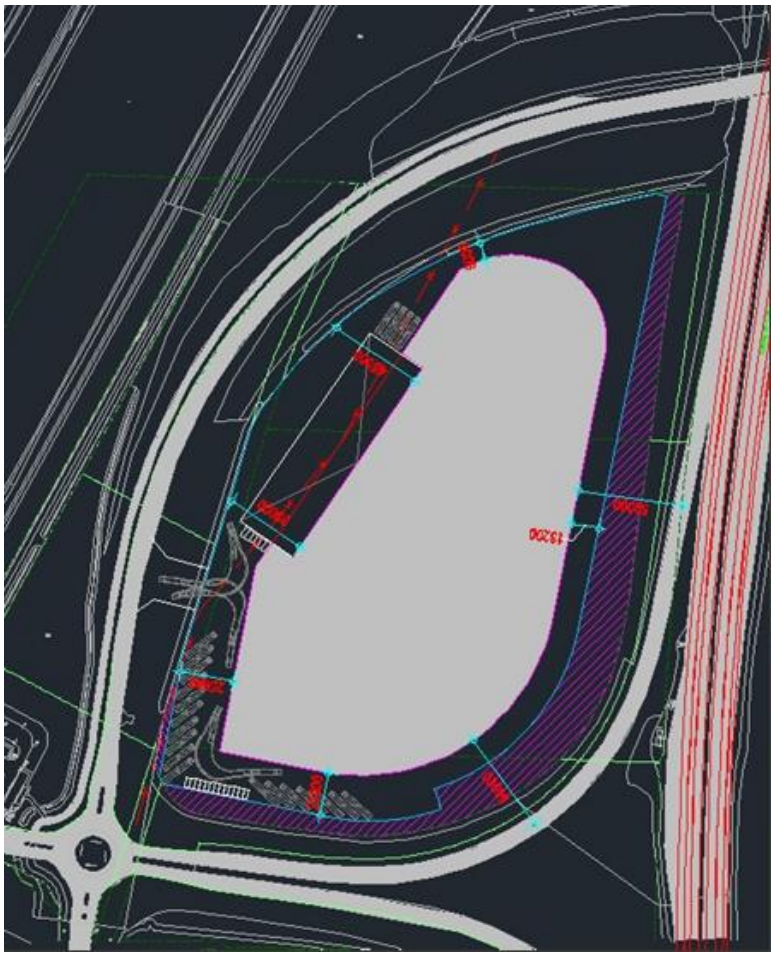
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de huidige situatie binnen het plangebied en de beoogde ontwikkeling. Hoofdstuk 3 gaat in op de van toepassing zijnde beleidsaspecten. In hoofdstuk 4 worden de randvoorwaarden en onderzoeksaspecten beschreven. De juridische opzet van dit plan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5 en de economische uitvoerbaarheid is omschreven in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 bevat tot slot een beschrijving van de procedure en het overleg ten behoeve van dit bestemmingsplan.

2 PLANBESCHRIJVING

In het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan 'Holtum Noord III' is voor het plangebied deels de bestemming 'Bedrijventerrein' en deels de bestemming 'Groen' opgenomen, met daarbinnen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – motte'. De afgelopen jaren is gebleken dat er geen behoefte bestaat aan een bedrijfsgebouw in een motte. Het oorspronkelijke plan voor een bedrijfsgebouw in een motte is economisch niet uitvoerbaar gebleken. Dit heeft ertoe geleid dat voor het plangebied een alternatief plan is ontwikkeld, dat onderstaand nader wordt toegelicht.

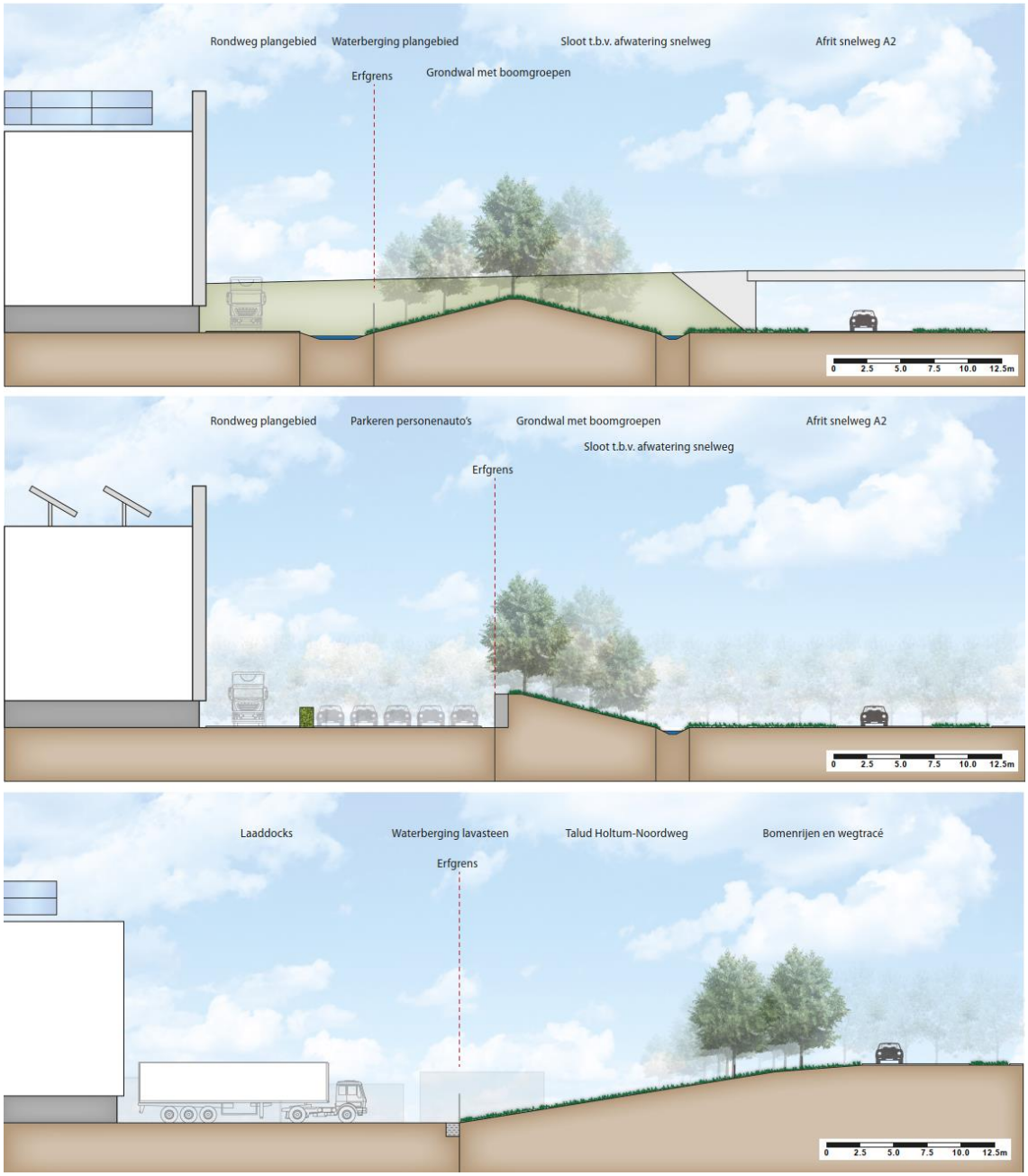
Het voornemen bestaat om binnen het plangebied een distributiecentrum te realiseren. Dit in het verlengde van het reeds bestaande distributiecentrum langs de rijksweg A2 ten zuiden van het plangebied, te zuiden van de afrit en oprit van de A2. Op de navolgende afbeelding is een situatietekening weergegeven met een impressie van de toekomstige situatie en de inpassing van het gebouw.



Afbeelding 4. Situatietekening, met een impressie van de toekomstige situatie.

De maximale hoogte van het gebouw bedraagt 15 meter. Op de verbeelding is een bouwvlak opgenomen waarbinnen het gebouw mag worden gerealiseerd.

Tussen de toekomstige bebouwing en de rijksweg A2 worden een grondwal gerealiseerd, die wordt voorzien van beplanting. Op de navolgende doorsnedes is hiervan een impressie weergegeven. Deze grondwal met beplanting dient enerzijds als geluidwal en anderzijds als landschappelijke inpassing van de nieuwe bebouwing. De hoogte van de grondwal bedraagt minimaal 2,5 meter.



Afbeelding 5. Doorsnedes met een impressie van de toekomstige situatie.

De ontsluiting van het perceel wordt gesitueerd aan de Holtum-Noordweg, aan de westzijde van het perceel. Het parkeren ten behoeve van het distributiecentrum vindt volledig plaats op eigen terrein. Hiervoor is voldoende ruimte op het perceel aanwezig.

3 BELEID

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, heeft de rijksoverheid de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. In de NOVI wordt een toekomstbeeld geschetst van een Nederland:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten;
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. In totaal zijn er 21 nationale belangen geformuleerd. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeemverantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen. Voorbeelden hiervan zijn het:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.
- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
- Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit)
- Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
- Verbeteren en beschermen van biodiversiteit.
- Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn met name het waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving en het waarborgen van de klimaatbestendigheid van belang. Verder geldt dat sprake is van een lokale ontwikkeling, waarbij geen nationale belangen zoals genoemd in het NOVI in het geding zijn. De beoogde ontwikkeling is kortom niet in strijd met de NOVI.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd, met als doel een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Daarnaast ondersteunt het gemeenten en provincies in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied. De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het tweede lid van artikel 3.1.6 luidt volgt: *"De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."*

Allereerst dient de vraag te worden gesteld in hoeverre sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Het plangebied maakt feitelijk reeds deel uit van het bedrijventerrein Holtum Noord III, alleen is het perceel nog niet tot ontwikkeling gekomen. Zoals aangegeven in paragraaf 1.3, geldt op grond van de algemene bouwregels van het vigerende bestemmingsplan dat binnen het plangebied een maximum bebouwingsoppervlak is toegestaan van 37.127 m². In het voorliggende bestemmingsplan is een bebouwingsoppervlak opgenomen dat kleiner is dan de op dit moment reeds toegestane 37.127 m². Op grond hiervan kan worden beargumenteerd dat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Dit betekent dat de ontwikkeling niet hoeft te worden getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Wanneer de ontwikkeling volledigheidshalve toch wordt getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking, dan dient allereerst te worden opgemerkt dat sprake is van een ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied. Het plangebied maakt onderdeel uit van een bedrijventerrein c.q. werklocatie, zoals ook blijkt uit paragraaf 3.2 'Provinciaal beleid'.

Wanneer wordt gekeken naar de behoefte aan de ontwikkeling, dan wordt aangesloten bij de centrale opgave voor Holtum-Noord III zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016, namelijk het creëren van ruimte voor (productie)logistieke bedrijvigheid waarbij ook andere bedrijventerreinen in ogenschouw worden genomen die hierin een rol kunnen spelen. Er dient in beeld te worden gebracht hoe invulling kan worden gegeven aan de groei- en ontwikkelbehoefte voor logistieke bedrijventerreinen.

Verder is door Ecorys een studie[1] uitgevoerd naar de behoefte aan werklocaties in de Westelijke Mijnstreek. Er is een behoefteraming gemaakt van de vraag naar bedrijventerreinen en kantoren in de periode 2021-2030. Hoewel bedrijventerreinen met een bovenregionale uitstraling en specifieke thematisering, waaronder ook het bedrijventerrein Holtum Noord III en daarmee het plangebied, geen onderdeel uitmaken van scope van het onderzoek, zijn de algemene conclusies in relatie tot de logistieke sector in de Westelijke Mijnstreek ook van toepassing voor het plangebied.

Voor wat betreft de logistieke sector is in z'n algemeenheid aangegeven dat dit een belangrijke sector is in de provincie Limburg. De belangrijkste vestigingsfactor voor logistiek is de bereikbaarheid, bij voorkeur via een multimodale ontsluiting. De Westelijke Mijnstreek ligt daarvoor erg gunstig, met mogelijkheden over de weg, water, het spoor, de luchthaven en buisleidingen naar Chemelot. Andere belangrijke vestigingsfactoren zijn beschikbaarheid van kavels met een juiste omvang en de juiste afmetingen en de beschikbaarheid van voldoende geschikt personeel. Logistieke bedrijven vestigen zich in de Westelijke Mijnstreek op stedelijke bedrijventerreinen, grootschalige stedelijke bedrijventerreinen en logistieke terreinen.

De ontwikkelingen als gevolg van corona zorgen in de logistiek voor een toename van het ruimtegebruik. De groei en normalisering van online winkelen en boodschappen doen en het feit dat logistieke dienstverleners grotere voorraden aanhouden om sneller te kunnen bezorgen zijn hier de aanleiding voor. Er vindt kortom een versterking plaats van een bestaande trend, namelijk de toename van ruimtegebruik voor de logistieke sector. Verder dragen ook de schaalvergroting, de transitie naar een circulaire economie en de automatisering en robotisering bij aan een toename van de ruimtebehoefte in de logistieke sector.

[1] Ecorys, *Behoefte werklocaties Westelijke Mijnstreek; Behoefteraming van de vraag naar bedrijventerreinen en kantoren in de periode 2021-2030*, mei 2021.

Uit de kwantitatieve analyse komt naar voren dat de vraag vanuit logistieke bedrijvigheid groter is dan het aanbod. De opgave is dan ook om voldoende ruimte te bieden om te voldoen aan de vraag. Hoewel de ontwikkeling strikt formeel genomen geen nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft als bedoeld in het Bro, voldoet de ontwikkeling kortom wel geheel aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking, aangezien sprake is van een concrete behoefte die wordt ingevuld binnen bestaand stedelijk gebied.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen onder meer bestemmingsplannen.

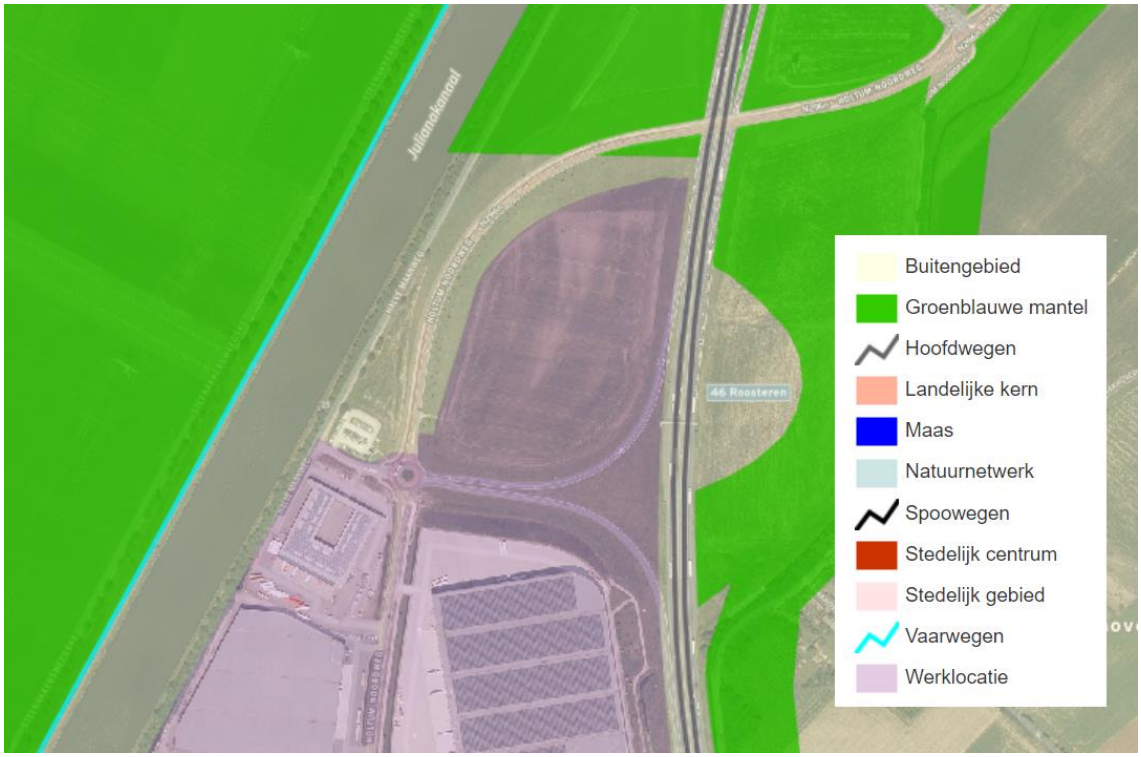
In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones volgend uit het Barro dan wel de ministeriële uitwerking hiervan in de 'Regeling algemene regels ruimtelijke ordening' (Rarro). Het bestemmingsplan is dan ook in lijn met het gestelde in het Barro en de Rarro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg

Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten van de provincie Limburg de Omgevingsvisie Limburg vastgesteld. De Omgevingsvisie Limburg is per 25 oktober 2021 in werking getreden. Op grond van de kaart 'Limburgse principes' is het plangebied aangeduid als 'werklocatie'.



Afbeelding 6. Weergave kaart 'Limburgse principes' uit de ontwerp Omgevingsvisie Limburg.

In de omgevingsvisie is aangegeven dat de provincie Limburg kiest voor compacte werklocaties om ruimtegebruik en landschappelijke inpassing te optimaliseren. De voorkeursvolgorde volgens de NOVI wordt hierbij gehanteerd:

- gebruik ruimte op bestaande terreinen;
- ontwikkeling nieuwe terreinen aansluitend aan stedelijk gebied;
- andere buitenstedelijke locaties.

Hiermee wordt zowel aangesloten bij de nationale lijn (NOVI), maar ook bij de 'Limburgse principes', met name de principes 'meer stad, meer land' en 'zorgvuldig omgaan met onze ruimte en voorraden'. Nieuwe bedrijven vestigen zich dus bij voorkeur op bestaande werklocaties. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt gestuurd op uitbreiding aan de grenzen van bestaande werklocaties. Voor gevestigde bedrijven kan daarbij maatwerk aan de orde zijn. Gemeenten zijn hierbij als eerste partij aan zet, maar wel in onderlinge regionale afstemming. Pas als dit geen oplossing biedt, wordt in overleg met de gemeenten de derde stap bekeken: de mogelijkheden voor nieuwe locaties voor bedrijventerreinen.

Specifiek ten aanzien van de logistieke sector is aangegeven dat nieuwvestiging van logistieke bedrijven mogelijk is voor bedrijven die van toegevoegde waarde zijn voor de economische structuur en arbeidsmarkt en/of bedrijven met een innovatief karakter. Ook voor het uitbreiden van de logistieke vestigingsmogelijkheden zijn de gemeenten in eerste instantie aan zet en geldt de voorkeursvolgorde volgens de NOVI. De focus ligt daarbij op de Limburgse multimodale hotspots die zich bevinden zich in Venlo-Venray en Sittard-Geleen/Stein/Beek. Hier komen meerdere vervoersmodaliteiten (spoor, weg, water, lucht) bij elkaar en is overslag mogelijk.

In het voorliggende geval wordt geheel aangesloten bij bovengenoemde uitgangspunten en voorkeursvolgorde. Er is namelijk sprake van een bedrijfsmatige ontwikkeling ten behoeve van een logistiek bedrijf waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van ruimte op een bestaand logistiek bedrijventerrein binnen de multimodale hotspot Sittard-Geleen/Stein/Beek. De ontwikkeling is kortom in lijn met de beleidskaders zoals opgenomen in de Omgevingsvisie Limburg.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Op 12 december 2014 is de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' vastgesteld. Hierin staan de regels die het omgevingsbeleid van het POL2014 juridische binding geven.

Beschermingsgebieden

Uit de kaarten behorende bij de Omgevingsverordening Limburg 2014 blijkt dat het plangebied binnen het freatisch grondwaterbeschermingsgebied Roosteren ligt en binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk II. Ter plaatse van de boringsvrije zone Roerdalslenk II zijn alle boringen (en het roeren van grond) dieper dan de bovenkant van de Bovenste Brunssumklei verboden. Voor boringen dieper dan 30 meter geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Dergelijke boringen zijn vooralsnog niet voorzien.

Het plangebied ligt daarnaast binnen het freatisch grondwaterbeschermingsgebied Roosteren. Binnen deze zone is het in principe niet toegestaan om boorputten op te richten, in exploitatie te nemen of te hebben dieper dan 3 meter beneden het maaiveld.

Verder ligt het plangebied niet binnen een stiltegebied, waterwingebied of overige boringsvrije zone. Vanuit dit kader bestaan er dan ook geen belemmeringen. De belangen van het grondwaterbeschermingsgebied en de boringsvrije zone Roerdalslenk II zijn in het bestemmingsplan geborgd middels de gebiedsaanduidingen 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' en 'milieuzone - boringvrije zone roerdalslenk zone II'.

Duurzame verstedelijking

In paragraaf 2.2 van de omgevingsverordening zijn regels opgenomen ten behoeve van duurzame verstedelijking. Onderdeel hiervan vormt onder meer de Ladder voor duurzame verstedelijking. De onderbouwing van het project in relatie tot deze ladder is reeds opgenomen in paragraaf 3.1. Het plan voldoet aan het gestelde in de omgevingsverordening ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen de provinciale beleidskaders zoals opgenomen in de Omgevingsverordening Limburg.

3.2.3 Omgevingsverordening Limburg

Provinciale Staten van Limburg hebben op 17 december 2021 de Omgevingsverordening Limburg vastgesteld als opvolger van de Omgevingsverordening Limburg 2014. De Omgevingsverordening Limburg zal echter pas in werking treden op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt. Tot die tijd blijft de Omgevingsverordening Limburg 2014 van kracht. Desalniettemin wordt onderstaand alvast nader ingegaan op de ontwerp Omgevingsverordening Limburg.

Ook op basis van de ontwerp Omgevingsverordening Limburg ligt het plangebied binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk II en binnen een grondwaterbeschermingsgebied. De belangen van het grondwaterbeschermingsgebied en de boringsvrije zone Roerdalslenk II zijn in het bestemmingsplan geborgd middels de gebiedsaanduidingen 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' en 'milieuzone - boringvrije zone roerdalslenk zone II'.

In artikel 12.1.4 'Bedrijventerreinen' zijn verder de volgende instructieregels voor de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen opgenomen:

Lid 1: Een omgevingsplan voor een gebied gelegen in de regio Noord-Limburg laat de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad of planvoorraad bedrijventerreinen alleen toe, als dat in overeenstemming is met de Limburgse principes en hoofdstukken 3 (Algemene zonering), 8 (Economie) en 9 (Werklocaties) van de provinciale omgevingsvisie, de regionale visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Noord-Limburg.

Lid 2: Een omgevingsplan voor een gebied gelegen in de regio Midden-Limburg laat de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad of planvoorraad bedrijventerreinen alleen toe, als dat in overeenstemming is met de Limburgse principes en hoofdstukken 3 (Algemene zonering), 8 (Economie) en 9 (Werklocaties) van de provinciale omgevingsvisie, het beleidskader werklocaties Midden-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Midden-Limburg.

Lid 3: Een omgevingsplan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg laat de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad of planvoorraad bedrijventerreinen alleen toe, als dat in overeenstemming is met de Limburgse principes en hoofdstukken 3 (Algemene zonering), 8 (Economie) en 9 (Werklocaties) van de provinciale omgevingsvisie, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg.

Lid 4: De motivering bij een omgevingsplan bevat:
a. een verantwoording van de wijze waarop invulling is gegeven aan het eerste, tweede of derde lid;
b. een beschrijving van het proces van voorbereiding van het initiatief, de planvoorbereiding en, wanneer dat aan de orde is, de verantwoording van de afstemming in (sub-)regionaal verband.

In het voorliggende geval is sprake van een bedrijfsperceel dat reeds bestemd is ten behoeve van bedrijfsdoeleinden en waarbij ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan niet meer bebouwing wordt toegestaan dan op basis van de regels van het vigerende bestemmingsplan kan worden gerealiseerd. Er is kortom geen sprake van een toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerrein aan de bestaande voorraad. Hiermee is de beoogde ontwikkeling niet in strijd met bovengenoemde instructieregels en is nadere afstemming in (sub-)regionaal verband niet noodzakelijk. De ontwikkeling past kortom binnen de beleidskader van de Ontwerp Omgevingsverordening Limburg.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016

Op 15 december 2016 heeft de gemeenteraad van Sittard-Geleen de 'Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016' vastgesteld. De omgevingsvisie is de opvolger van de Structuurvisie Sittard-Geleen 2010. In de omgevingsvisie komen alle aspecten aan bod die te maken hebben met de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van en binnen de gemeente. Van wonen en werken, tot recreatie en mobiliteit. Van economische en technologische ontwikkelingen tot natuur en milieu. Het geheel wordt verduidelijkt aan de hand van kaarten die een goed beeld geven van de toekomst van Sittard-Geleen en de opgaven waaraan de gemeente werkt om dat beeld te realiseren. In de uitwerking is nadrukkelijk gekozen voor de lijn 'ruimte waar mogelijk, sturing waar nodig', een uitnodiging aan alle partners om samen met de gemeente doorlopend te ontwikkelen naar een gemeente waar het goed wonen, leven en werken is.

In de omgevingsvisie is aangegeven dat bedrijven in de speerpuntensectoren chemie & materialen, automotive en logistiek, belangrijk zijn voor de lokale, regionale, nationale en internationale economie. De gemeente faciliteert waar mogelijk in bestaande en nieuwe bedrijven die een toegevoegde waarde hebben en bijdragen aan een duurzame verankering van deze sectoren in de regio. Binnen de maatschappelijke randvoorwaarden van duurzaamheid, leefbaarheid en veiligheid ondersteunt de gemeente groei en ontwikkeling van deze sectoren.

Bedrijven uit de speerpuntsectoren chemie & materialen, automotive en logistiek zijn gevestigd in Sittard-Geleen vanwege de bedrijfseconomische voordelen die deze regio heeft en worden uitgedaagd om gebruik te maken van de mogelijkheden die de regio en stad biedt. Deze bedrijven krijgen de ruimte om te groeien, omdat de aanwezigheid van deze speerpuntsectoren als waardevol wordt beoordeeld. Van de andere kant wordt verwacht van deze bedrijven dat zij ook investeren in de omgeving, om zodoende ook mee te werken aan een optimaal woon- en leefklimaat voor de inwoners.

Sittard-Geleen ondersteunt deze topsectoren door ze te faciliteren, actief te koppelen en door te makelen en schakelen tussen de belangen van de stakeholders. De gemeente faciliteert door mee te werken aan planologische maatregelen, de ontwikkeling van een hoogwaardige infrastructuur, stimuleert de totstandkoming van een op open innovatie gericht ecosysteem en versterkt de maatschappelijke inbedding van de bedrijven in stad en regio door de ontwikkeling van een actief netwerk tussen de bedrijven mogelijk te maken. Bovendien participeert de gemeente Sittard-Geleen actief in bovenlokale, nationale en internationale ondersteuningsstructuren en netwerken rondom deze speerpuntsectoren.

Specifiek ten aanzien van logistiek is aangegeven dat de interesse naar grote percelen voor logistieke bedrijvigheid de afgelopen jaren toeneemt. Het gaat hierbij om percelen van minimaal vijf hectare met een ontwikkelpotentie naar tien tot vijftien hectare. Holtum-Noord is een logistiek bedrijventerrein dat hieraan voldoet.

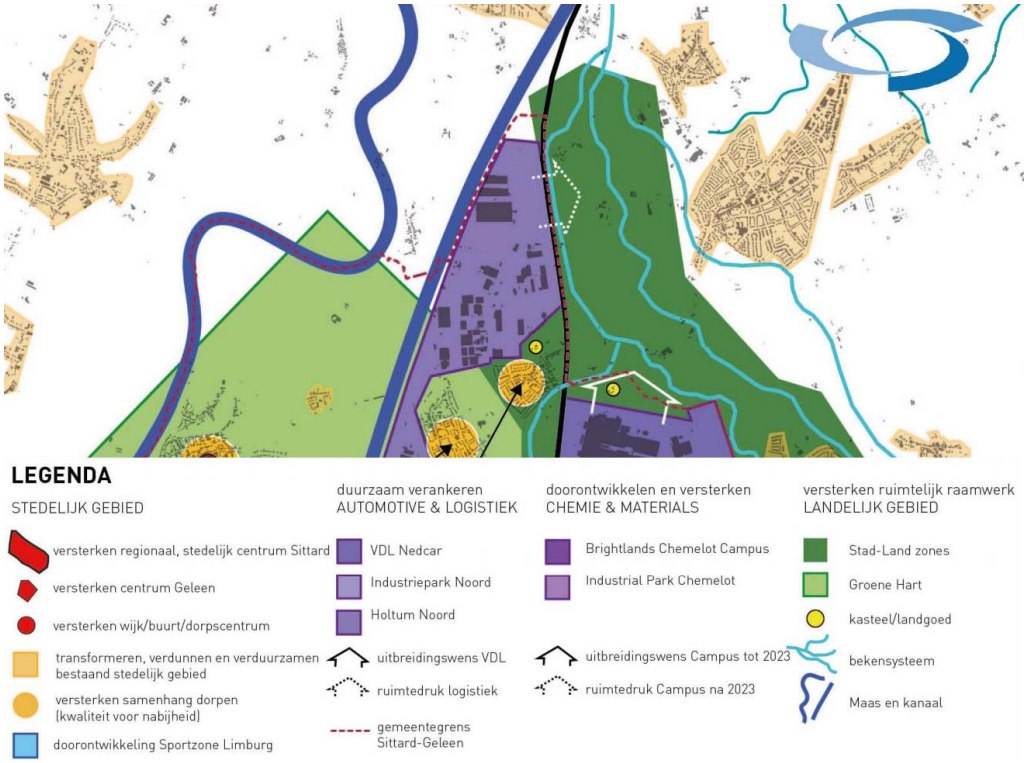
Holtum-Noord (en met name Holtum-Noord III) is een goed ontsloten logistiek bedrijventerrein in Sittard-Geleen. Het is ontsloten via spoor, water en snelweg en daardoor interessant voor investeerders en bedrijven. Daarnaast is deze locatie interessant voor bedrijven door de aanwezigheid van logistieke bedrijven (clustering), maar ook voor productielogistieke bedrijven en toeleveranciers in verband met Chemelot en VDL Nedcar. De bedrijvigheid rondom Chemelot en VDL Nedcar neemt toe, waardoor de verwachting is dat dit een positief effect heeft op toeleveranciers/productiebedrijven die zich in de buurt van deze multinationals willen vestigen.

Een andere trend die waarneembaar is, is de toename van het containervervoer per water. De zeehavens kampen met een capaciteitsgebrek en daarbij wordt het versnellen van de doorvoer van containers naar het achterland als een belangrijke opgave gezien. Hiervan kunnen de havens rond Holtum-Noord III profiteren.

De centrale opgave is op Holtum-Noord III ruimte creëren voor (productie)logistieke bedrijvigheid waarbij ook andere bedrijventerreinen in ogenschouw worden genomen die hierin een rol kunnen spelen. In dat kader dient in

beeld gebracht te worden hoe invulling kan worden gegeven aan de groei- en ontwikkelbehoefte voor logistieke bedrijventerreinen. De verplaatsing van niet-logistieke bedrijvigheid dient nader onderzocht te worden.

In het voorliggende geval is sprake van de invulling van het meest noordelijke perceel van Holtum Noord, met een logistiek bedrijf. Holtum Noord is op de kaart behorende bij de omgevingsvisie ook aangeduid als een bedrijventerrein waar de mogelijkheden voor onder meer de logistieke sector duurzaam verankerd dienen te worden. Hiermee wordt volledig aangesloten bij de uitgangspunten zoals omschreven in de Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016.



Afbeelding 7. Uitsnede kaart Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016.

3.3.2 Nota ruimtelijke kwaliteit

De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft in 2015 de 'Nota Ruimtelijke Kwaliteit' vastgesteld. In 2021 is een geactualiseerde versie vastgesteld. In de nota zijn de kwaliteitscriteria beschreven waaraan ruimtelijke initiatieven binnen de gemeente Sittard-Geleen moeten voldoen. Dit met als doel dat alle investeringen in de gebouwen en de openbare ruimte helpen om de kwaliteit en diversiteit van de gemeente te behouden én te versterken.
De nota heeft niet alleen betrekking op welstand, maar gaat ook in op het landschap, groen en erfgoed. Verder is het (tijdelijke) reclame-, terrassen- en uitstallingenbeleid als bijlage aan de Nota gekoppeld.

Initiatieven worden door de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK) getoetst aan enkele vaste criteria die altijd gelden. Deze vaste criteria zijn onderstaand weergegeven.

Vaste criteria

Ruimtelijke inpassing

- Een initiatief respecteert de stedenbouwkundige en/of landschappelijke structuur.
- Een initiatief sluit qua maat en schaal aan bij de omliggende bebouwing en bij de klein- of grootschaligheid van het dorp, de stad of het landschap als geheel. 'Contrasteren met' vraagt daarbij om een uitgebreidere argumentatie dan 'zich voegen naar'. Voor het landschap geldt dat beplantingen moeten passen bij het bestaande beplantingsbeeld van het betreffende gebied.

- Een initiatief levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van het omgevingsbeeld in de stad, de dorpen of het landschap. Hoe groter de openbare betekenis van een gebouw of plek (dus hoe meer het door mensen wordt gebruikt en/of gezien) hoe hoger de eisen op dit gebied.
- Een initiatief houdt rekening met de samenhang tussen de inrichting van de straat en de gebouwen (gevels), aangezien dit wordt ervaren als één geheel.

Verschijningsvorm

Hoofdvorm

- Nieuwbouw heeft een bij de omliggende bebouwing passende hoofdvorm.
- Uitgangspunt is de samenhang binnen een ontwerp. Ruimtes, volumes en vlakken zijn in evenwichtige maatverhoudingen ontworpen.
- Bijgebouwen en opbouwen zijn herkenbaar als op zichzelf staande volumes en zijn ondergeschikt aan het hoofdgebouw.

Gevelopbouw

- Het gevelontwerp is consequent, goed van verhouding en qua indeling, dieptewerking en plasticiteit afgestemd op de omliggende bebouwing.
- Ingrepen aan de gevel, waaronder nieuwe balkons en luifels of winkelpuien, passen binnen de structuur, maat en schaal van het hoofdgebouw en refereren bij monumenten aan de oorspronkelijke, historische situatie.
- Technische installaties moeten geïntegreerd zijn in de architectuur en aansluiten bij de vormgeving van een gebouw en zijn omgeving. Zij mogen geen afbreuk doen aan de architectonische uitstraling van een gebouw. Bij nieuwbouw dan wel verbouwingsplannen moeten installaties integraal worden opgenomen in het ontwerp.

Overgangen privé-openbaar

- Entreegebieden van gebouwen, inclusief luifels en reclame-uitingen, zijn uitnodigend en kwalitatief hoogwaardig vormgegeven.
- Begane grondgevels aan de openbare ruimte hebben een bij de situatie passende openheid. In woon-, winkel-, en werkgebieden zijn dichte gevels (bergingen) aan de straat ongewenst.
- Integrale toegankelijkheid; Openbare gebouwen moeten toegankelijk zijn voor alle bezoekers, waaronder ook mensen met een beperking en/of hulpmiddel. In het bouwbesluit en de NEN 1814 (bouwvoorschriften) wordt de integrale toegankelijkheid van gebouwen geregeld. De toegankelijkheid van het gebouw 'via' de openbare ruimte of het omliggend gebouwterrein maakt onderdeel uit van de planvorming. Bij een ontwerp van een (semi) –openbaar gebouw wordt een terreininrichtingsplan gevraagd waaruit moet blijken dat het gebouw via de openbare ruimte integraal toegankelijk is voor alle bezoekers, ook voor mensen met een beperking en/of hulpmiddel. De eisen van de toegankelijkheid moeten voldoen aan het Handboek Toegankelijkheid (voorheen Geboden Toegang).

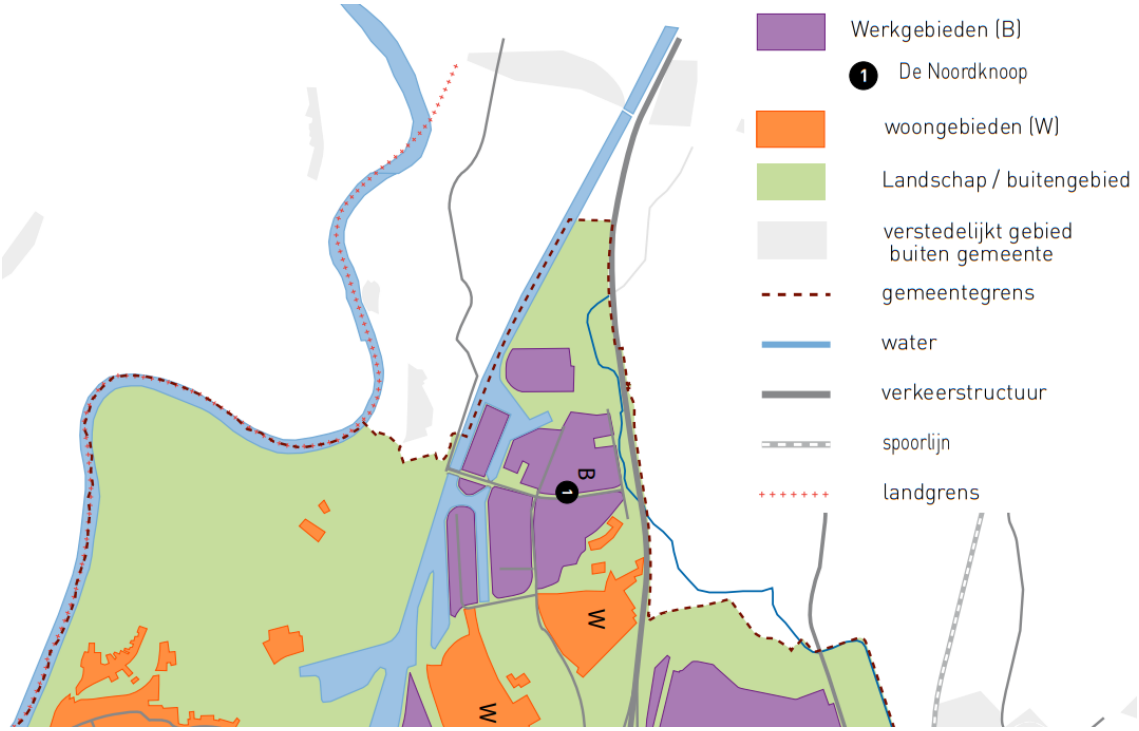
Materiaal, kleur en detaillering

- Kleuren zijn terughoudend en afgestemd op de omliggende bebouwing. Er wordt aangesloten bij het regionaal gebruik van kleuren en materialen. Dit wordt gepreciseerd in de gebiedskarakteristieken in hoofdstuk 3 van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit.
- Materiaal, kleur en detaillering ondersteunen de verschijningsvorm op samenhangende wijze.
- Materialen en detaillering worden zo gekozen dat veroudering en weersinvloeden geen negatieve gevolgen hebben voor het uiterlijk.
- Materialen zijn zo duurzaam mogelijk, bijvoorbeeld door het toepassen van hergebruikte materialen.

Gebiedseigen karakteristieken

Naast de vaste criteria zijn er voor een aantal gebieden gebiedseigen karakteristieken beschreven, waarmee bij een initiatief in het betreffend gebied, rekening dient te worden gehouden. Het plangebied maakt op basis van de kaart behorende bij de Nota kwaliteit deel uit van het Landschap/buitengebied, zoals te zien op de

navolgende afbeelding. Feitelijk maakt het echter deel uit van het werkgebied De Noordknoop, aangezien de gronden overwegend reeds bestemd zijn ten behoeven van bedrijfsmatige doeleinden.



Afbeelding 8. Uitsnede gebiedskaart uit de Nota ruimtelijke kwaliteit.

Bij initiatieven binnen werkgebieden, dient rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:

Ruimtelijke inpassing

- Een sobere, maar verzorgde erfafscheiding en inrichting van het terrein. De fijnmazige ruimtelijke structuur van het stadscentrum.

Verschijningsvorm

- Een sobere en eenvoudige vormgeving van grote bedrijfshallen en kantoren.
- Een meer representatieve vormgeving die is afgestemd en gericht op de continuïteit van het totale straatbeeld indien het gebouw langs een belangrijke structuur (hoofdweg of verkeersweg) ligt.
- Een terughoudende vormgeving en een onopvallend (gedempt) kleurgebruik van bedrijfslocaties die grenzen aan het landschap of aan een woonwijk.
- Een op de samenhang van het industriegebied of bedrijfslocatie afgestemd kleurgebruik in gedempte kleuren, zoals grijstinten.
- Een ondergeschikt gebruik van bedrijfskleuren in het totale ontwerp, vooral beperkt tot het representatieve deel van het bedrijfsgebouw.
- Het reclame, terrassen en uitstallingenbeleid.

De voorgenomen ontwikkeling is reeds voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK). In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning wordt het uiteindelijke ontwerp nogmaals aan de ARK voorgelegd.

3.3.3 Beleid archeologie & cultuurhistorie

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie is vastgesteld in de 'Beleidsnota archeologie en monumenten' en 'Erfgoedverordening Sittard-Geleen 2012'. Beide beleidsdocumenten zijn vastgesteld in 2012. Daarnaast is in 2012 de 'Verordening Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit 2012' vastgesteld.

In z'n algemeenheid streeft Sittard-Geleen naar het behoud en beheer van archeologische waarden in de bodem als bron van kennis en cultuurbeleving. Cultuurhistorische relicten worden behouden en geaccentueerd. In samenhang met ruimtelijke inrichting, geeft de dynamiek van het verleden mede richting aan heden en toekomst.

In de 'Beleidsnota archeologie en monumenten' is aangegeven welk beleid de gemeente voert ten aanzien van archeologie en monumenten. In de 'Erfgoedverordening Sittard-Geleen 2012' zijn regels opgenomen ter behoud en bescherming van de binnen de gemeente aanwezige cultuurhistorische waarden.

De 'Verordening Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit 2012' regelt de instelling van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit (ARK), die de taken van de Welstands- en Monumentencommissies heeft overgenomen. Deze commissie is sinds medio 2013 operationeel. In de gemeentelijke 'Nota ruimtelijke kwaliteit' (zie de voorgaande paragraaf) zijn criteria opgenomen tot behoud van de historisch ruimtelijke karakteristiek van de gemeente.

De subsidiëring van cultuurhistorisch erfgoed is geregeld in de 'Subsidieregeling monumenten en klein erfgoed Sittard-Geleen'. Voor de regio staat het beleid in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014. Op landelijk niveau is met name de Erfgoedwet van belang.

In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op de voor het plangebied van toepassing zijnde aspecten archeologie en cultuurhistorie.

3.3.4 Parkeerbeleid Sittard-Geleen

De gemeente Sittard-Geleen heeft haar beleid ten aanzien van parkeren vastgelegd in de in 2012 vastgestelde 'Beleidsregels nota parkeernormen' en de 'Nota Parkeernormen Sittard-Geleen – Parkeernormensystematiek'. Hierin is een eenduidige en eenvoudige systematiek voor parkeervoorzieningen bij ruimtelijke ontwikkelingen en bouwplannen opgenomen. In het voorliggende geval is echter sprake van een dusdanig specifieke bedrijvigheid, dat de normen in de nota hier feitelijk niet in voorzien. In dit geval is er daarom voor gekozen om een specifiek op de situatie toegespitste parkeernorm in de regels van dit bestemmingsplan op te nemen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 4.9.

3.3.5 Veiligheidsvisie Spoorzone Sittard-Geleen

De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft op 13 september 2012 de 'Veiligheidsvisie Spoorzone Sittard-Geleen' vastgesteld. Deze visie biedt het kader om binnen de wettelijke ruimte te komen tot verantwoorde keuzen die leiden tot een goede balans tussen ruimtelijke /economische ontwikkelingen en externe veiligheid in relatie tot de spoorzone.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden getoetst aan de veiligheidsvisie. Zo kunnen maatschappelijk verantwoorde keuzes gemaakt worden bij ruimtelijk/economische ontwikkelingen die het woon- en leefklimaat in de gemeente beïnvloeden. Uitgangspunt is dat de kwaliteit van het woon- en leefklimaat gelijk blijft of waar mogelijk verbetert en dat nieuwe kwetsbare bestemmingen zo ver als mogelijk van het spoor geprojecteerd worden en voorzien worden van adequate bouwkundige, effect beperkende maatregelen.

In de veiligheidsvisie is beleid vastgelegd voor de beperking van het groepsrisico. Er worden verschillende zones onderscheiden, te weten de 50 meter zone, de 200 meter zone en het invloedsgebied. Aangezien het plangebied op circa 3 km meter van het spoor ligt, zijn de genoemde zones van 50 meter en 200 meter niet van toepassing voor het plangebied. Evenmin ligt het plangebied binnen het invloedsgebied van de spoorzone. Voor meer informatie over externe veiligheid met betrekking tot de spoorzone in relatie tot het plangebied, wordt verwezen naar paragraaf 4.4.

3.3.6 Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot Site / Westelijke Mijnstreek

De 'Beleidsvisie externe veiligheid Chemelot site / Westelijke Mijnstreek' van de gemeente Sittard-Geleen uit 2011 vormt een intergemeentelijk beleidskader voor externe veiligheid waarmee belangen van ruimtelijke ordening enerzijds en (bedrijfs-) economische belangen anderzijds voor de lange termijn geborgd worden.

De beleidsvisie gaat in op de huidige veiligheidssituatie rond de Chemelot site. De bestaande veiligheidssituatie wordt aanvaardbaar geacht door de volgende, in samenhang met elkaar te beschouwen aspecten:
Het grote economische belang dat de Chemelot site heeft voor Zuid-Limburg;

- De speciale en voor de externe veiligheid extra veiligheidsvoorzieningen op de site die zijn getroffen om de kans en gevolgen klein te houden. Deze worden geborgd via de milieuvergunning;
- De aanwezigheid van een hoogwaardig geoutilleerde site-brandweer en rampbestrijdingsorganisatie;
- Nieuwe inzichten in bewezen veiligheidsmaatregelen; toe te passen waar dit bedrijfseconomisch verantwoord is. Ook deze worden geborgd via de milieuvergunning.

Om de leefbaarheid van de Westelijke Mijnstreek te behouden en te verbeteren worden randvoorwaarden gesteld aan ontwikkelingen op de Chemelot site. Deze houden in dat ontwikkelingen met de hoogste veiligheidsrisico's centraal op het bedrijventerrein moeten plaatsvinden en ontwikkelingen met het laagste veiligheidsrisico aan de rand. Hierdoor worden burgers in de omgeving van de site zo min mogelijk blootgesteld aan eventuele risico's die gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Een uitzondering wordt uiteraard gevormd door de activiteiten op het spoor omdat deze infrastructuur op het terrein vastligt.

In de visie is tevens de impact van de Chemelot Site op de omgeving in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat het plangebied buiten het groepsrisicorelevante gebied van de Chemelot Site ligt. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 4.4.

3.3.7 Beleidsplan Afvalwater Westelijke Mijnstreek 2015

De gemeenteraad van Sittard-Geleen heeft op 12 november 2014 het 'Beleidsplan Afvalwater Westelijke Mijnstreek 2015' vastgesteld. In dit beleidsplan is de volgende missie geformuleerd: "De zorg voor de afvalwaterketen wordt zo uitgevoerd dat de volksgezondheid wordt beschermd, een goede leefomgeving wordt bevorderd en schade aan het milieu wordt voorkomen. De kosten worden zo laag mogelijk gehouden en er wordt samengewerkt. Iedere partij in de afvalwaterketen – ook de burger – heeft een gedeelde verantwoordelijkheid in de goede zorg voor de afvalwaterketen."

In de visie staat dat er een duurzame afvalwaterketen komt, waarbij afvalwater wordt ingezet om in schone grondstoffen, energie en schoon water te voorzien. Terugwinnen en sluiten van de keten staan centraal.
Hemelwater wordt zoveel mogelijk zichtbaar en bovengronds verwerkt. Zo wordt gezien dat het water schoon is en wordt hemelwater, mede door gebruik van de openbare ruimte, beheersbaar gemaakt.
Grondwater wordt op een natuurlijke manier behandeld. Waar mogelijk wordt gekozen voor een niet-technische oplossing. Waar nodig en haalbaar helpt de gemeente door daden, of door advies te geven over de aanpak van grondwaterproblemen.

De missie en visie geven een perspectief voor de lange termijn. Om dit perspectief te bereiken zijn voor de drie afvalwatersoorten (stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater) en de beoogde inzet op meer samenwerking, de onderstaande doelstellingen en strategieën geformuleerd:

Samenwerking

- Doel: Kosten besparen, kwaliteit verhogen, kwetsbaarheid verlagen.
- Strategie: Belang van (afval) waterketen staat voorop. Al het handelen dient in het belang te zijn van de gehele afvalwaterketen. Doelmatige aansturing van de afvalwaterketen wordt gezamenlijk gedaan.

Grondwater

- Doel: Een doelmatige en duurzame omgang met grondwater.
- Strategie: Meer aandacht voor mogelijke grondwateroverlast bij nieuwbouw. Regisseursrol nemen op locaties waar overlast wordt ervaren. Samen met inwoners zoeken naar oplossingen.

Hemelwater

- Doel: Doelmatige en duurzame omgang met hemelwater.

- Strategie: Samen met inwoners inspelen op klimaatverandering. Meer acceptatie van waterhinder. Bij nieuwbouw hemelwater verwerken op eigen terrein.

Stedelijk afvalwater

- Doel: Adequaat en efficiënt beheren van ons stelsel.
- Strategie: Beheer en onderhoud als ware het één gezamenlijk areaal. Samen zoeken naar doelmatige en duurzame verbeteringen.

In paragraaf 4.10 wordt nader ingegaan op wateraspecten in relatie tot het plangebied.

3.3.8 Nota bodembeheer 2021 gemeente Sittard-Geleen

Het college van burgemeester en wethouders van Sittard-Geleen heeft op 17 november 2020, tegelijk met de Bodemkwaliteitskaart en bodemfunctieklassenkaart gemeente Sittard-Geleen 2021-2025, de Nota bodembeheer 2021 gemeente Sittard-Geleen vastgesteld. Deze documenten zijn in werking getreden per 26 november 2020.

De Bodemkwaliteitskaart en bodemfunctieklassenkaart met bijbehorende Nota bodembeheer is een uitvloeisel van het landelijke Besluit bodemkwaliteit dat in 2008 in werking is getreden. De Bodemkwaliteitskaart en bodemfunctieklassenkaart met bijbehorende Nota bodembeheer geven aan hoe het binnen het gebied van Sittard-Geleen gesteld is met de diffuse bodemkwaliteit en hoe de gemeente, voor zover het haar bevoegdheden betreft, invulling geeft aan de toetsing van bodemaspecten op beleidsterreinen waar dat aspect een rol speelt. Deze werkvelden zijn: grondverzet/hergebruik, bodemsanering, bouwen en ruimtelijke ontwikkeling. Bij al deze werkvelden worden dezelfde eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Deze benadering staat bekend onder de benaming meersporenbeleid en ligt aan de basis van een duurzame en efficiënte aanpak van de in de gemeente aanwezige diffuse bodemverontreiniging. De nieuwe kaarten en nota zijn een voortzetting van het bodembeleid dat binnen de gemeente wordt gevoerd.

In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op bodemaspecten in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling.

4 RANDVOORWAARDEN EN ONDERZOEK

4.1 Akoestiek

4.1.1 Wegverkeerslawaai

De Wet geluidhinder stelt eisen aan ruimtelijke ingrepen die gevoelige functies zoals woningen toevoegen binnen de geluidzone van een weg, spoorweg of gezoneerd industrieterrein. In het voorliggende geval is sprake van een bedrijfsmatige bestemming, waarbinnen de realisatie van een bedrijfspand mogelijk wordt gemaakt. Een bedrijfspand is geen geluidgevoelige functie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai is daarmee niet noodzakelijk. Het aspect wegverkeerslawaai vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.1.2 Reflectie

Hoewel middels het voorliggende bestemmingsplan geen geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt worden, zijn in het kader van goede ruimtelijk ordening de eventuele akoestische consequenties onderzocht van reflectie van verkeerslawaai van de A2 op het bedrijfspand, voor de relevante bestaande woningen in Baakhoven aan de overzijde van de A2. Hierbij zijn twee varianten onderzocht en vergeleken met de referentiesituatie (de bestaande situatie). De onderzochte varianten zijn:

- Huidige situatie A2 met het nieuwe bedrijfspand en wal/talud aan westzijde
- Toekomstige situatie A2 inclusief verlengde en verhoogde geluidswal aan de oostzijde van de A2, met het nieuwe bedrijfspand en wal/talud aan de westzijde

Naast deze varianten is tevens gekeken naar de mogelijke akoestische effecten van de verkeersaantrekkende werking als gevolg van de beoogde ontwikkeling en de mogelijke effecten van verkeersbewegingen op het bedrijfsperceel zelf.

Onderstaand wordt kort ingegaan op de resultaten van het onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport[2].

Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van reflectie van wegverkeerslawaai op de A2 op het nieuwe bedrijfspand, de toename van de geluidbelasting ter plaatse van de woningen in Baakhoven bij beide varianten minder dan 2 dB bedraagt. De beoogde realisatie van het nieuwe bedrijfspand op het bedrijventerrein Holtum Noord heeft geen relevante invloed op het aanwezige akoestische woon- en leefklimaat ter plaatse van de bestaande woningen. Na de realisatie van de verlengde en verhoogde geluidswal aan de oostzijde van de A2, zal voor het overgrote deel van de woningen sprake zijn van een afname van de geluidbelasting. De verkeersbewegingen op het bedrijfsperceel hebben geen relevante bijdrage op de geluidbelasting ter plaatse van de woningen in Baakhoven. De boogde ontwikkeling wordt kortom in relatie tot het aspect geluid inpasbaar geacht.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

De Nederlandse wetgeving ten aanzien van archeologische waarden is momenteel aan veranderingen onderhevig. De Monumentenwet 1988 is vanaf 1 juli 2016 deels overgegaan in de Erfgoedwet. De onderdelen over omgevingsrecht uit de Monumentenwet gaan (naar verwachting) in 2021 over naar de Omgevingswet. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen.

De Erfgoedwet en de Omgevingswet regelen de omgang met het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van de wetgeving is om het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke te bewaren en beheermaatregelen te

[2] Kragten, *Akoestisch onderzoek reflectie wegverkeerslawaai bedrijventerrein Holtum Noord IV Sittard, projectnummer SIT157-0001*, 21 oktober 2022.

nemen om dit te bewerkstelligen. Op grond van deze wetten worden gemeenten verantwoordelijk geacht voor de bescherming van archeologische waarden.

Artikel 9.1 (overgangsrecht omgevingswet) van de Erfgoedwet zegt:
"*Voormalig artikel 38a: De gemeenteraad houdt bij de vaststelling van een bestemmingsplan of een beheersverordening als bedoeld in artikel 3.1, onderscheidenlijk artikel 3.38, van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (lees: archeologische resten).*

Voormalig artikel 41: De aanvrager van een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (o.a. gebruiken van gronden in strijd met een bestemmingsplan) kan in het belang van de archeologische monumentenzorg worden verplicht een rapport over te leggen, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van het bevoegd gezag als bedoeld in artikel 1.1 van die wet in voldoende mate is vastgesteld."

In 2012 heeft de gemeente Sittard-Geleen de "Beleidsnota Archeologie en Monumenten gemeente Sittard-Geleen" vastgesteld[3]. Onderdeel van deze beleidsnota is een archeologische beleidskaart, die gebaseerd is op een aantal archeologische verwachtingskaarten[4]. De archeologische verwachtingskaarten geven inzicht in de (verwachte) aanwezigheid van archeologische resten. De verwachtingskaarten zijn vervolgens omgezet naar één beleidskaart. Op de archeologische beleidskaart zijn gebieden waarvoor dezelfde beleidsuitgangspunten gelden samengevoegd. Zo zijn er 7 archeologische beleidscategorieën ontstaan (zie onderstaande tabel).

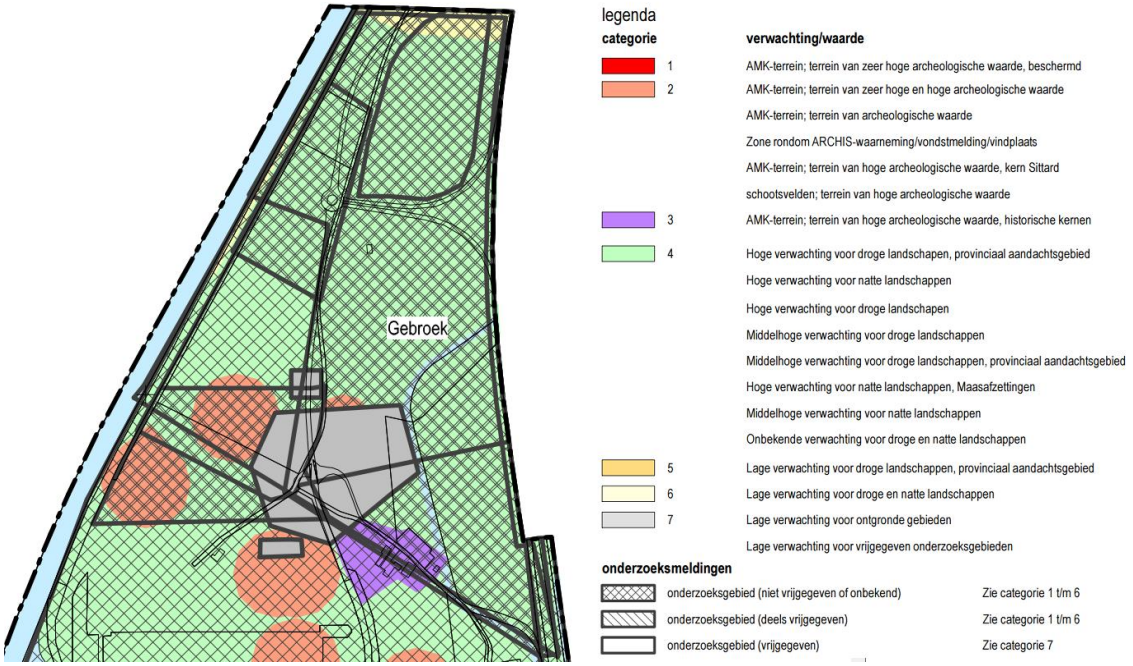
Beleidscategorie	Verwachting/waarde
1	*AMK-terrein; terrein van zeer hoge archeologische waarde, beschermd*
2	*AMK-terrein; terrein van zeer hoge en hoge archeologische waarde*
	AMK-terrein; terrein van hoge archeologische waarde, kern Sittard
	AMK-terrein; terrein van archeologische waarde
	Zone rondom ARCHIS-waarneming/vondstmelding/vindplaats
3	*AMK-terrein; terrein van hoge archeologische waarde, historische kernen*
4	*Hoge verwachting voor droge landschapen*
	Hoge verwachting voor droge landschapen, provinciaal aandachtsgebied
	Middelhoge verwachting voor droge landschappen
	Middelhoge verwachting voor droge landschappen, provinciaal aandachtsgebied
	Hoge verwachting voor natte landschappen
	Hoge verwachting voor natte landschappen, Maasafzettingen
	Middelhoge verwachting voor natte landschappen
	Onbekende verwachting voor droge en natte landschappen
5	*Lage verwachting voor droge landschappen, provinciaal aandachtsgebied*
6	*Lage verwachting voor droge en natte landschappen*
7	*Lage verwachting voor ontgronde gebieden*
	Lage verwachting voor vrijgegeven onderzoeksgebieden

Uit de archeologische beleidskaart van de gemeente blijkt, dat in het plangebied de archeologische beleidscategorie 4 van toepassing is. Daarnaast is sprake van een onderzoeksgebied dat nog niet is vrijgegeven of waarvan de onderzoeksresultaten nog onbekend zijn.

In het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan 'Holtum Noord III' is, in afwijking van de reguliere archeologische dubbelbestemmingen, een op de specifieke locatie en situatie afgestemde archeologische dubbelbestemming opgenomen, mede gericht op mogelijkheden tot archeologievriendelijk bouwen. Deze dubbelbestemming is van wege het specifiek op de locatie afgestemde karakter, één op één overgenomen in dit bestemmingsplan. Op de verbeelding is hiertoe de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen. In de regels zijn hieraan

[3] Gemeente Sittard-Geleen, 2012. Beleidsnota Archeologie en Monumenten gemeente Sittard-Geleen.
[4] Verhoeven, M.P.F. & G.R. Ellenkamp, 2010. Een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeente Sittard-Geleen. RAAP-rapport 2144. RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp.

specifieke voorwaarden verbonden, zodat de mogelijk aanwezige archeologische waarden een passende bescherming geboden wordt.



Afbeelding 9. Uitsnede Archeologische beleidskaart gemeente Sittard-Geleen.

Indien in het kader van de beoogde bebouwing en verharding sprake is van een overschrijding van de genoemde ondergrenzen voor archeologisch onderzoek, dan dient in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag een archeologisch onderzoek te worden ingediend, op basis waarvan is aangetoond dat de archeologische waarden niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad, of is aangetoond dat archeologische waarden op de betrokken locatie niet aanwezig zijn.

Een omgevingsvergunning kan daarnaast worden verleend indien mede op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de vergunning voorwaarden te verbinden gericht op:

- het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- het doen van opgravingen of;
- het laten begeleiden van de bodemverstorende activiteit door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat de mogelijkheid dat er in het plangebied archeologische vondsten worden gedaan, gezien de archeologische waarde van het terrein, niet kan worden uitgesloten. Conform paragraaf 5.4, 5.10 en 5.11 van de Erfgoedwet geldt dan ook de verplichting om archeologische vondsten te melden. Bij het doen van vondsten waarvan wordt vermoed dat het om archeologische vondsten of sporen gaat, is het verplicht deze onmiddellijk te melden bij de bevoegde instantie, in dit geval de gemeente (gemeentelijk archeoloog, gemeentelijk projectleider of gemeentelijke contactpersoon).

4.2.2 Cultuurhistorie

In de eind 2012 vastgestelde 'Erfgoedverordening Sittard-Geleen 2012' zijn regels opgenomen ter behoud en bescherming van de binnen de gemeente aanwezige cultuurhistorische waarden. Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart Limburg en de Erfgoedkaart Limburg geen vanuit cultuurhistorisch oogpunt waardevolle elementen aanwezig, waarop met de voorgenomen ontwikkeling een negatieve invloed wordt uitgeoefend. Vanuit dit kader bestaan er kortom geen belemmeringen.

4.3 Bodem

Bij wijziging van een bestemming dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht te worden besteed aan de kwaliteit van bodem en grondwater. In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is daarom een vooronderzoek bodem conform NEN 5725[5] uitgevoerd. Onderstaand wordt kort ingegaan op de resultaten van het onderzoek. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige onderzoeksrapport.

Uit het vooronderzoek blijkt dat de verwachte bodemkwaliteit binnen de onderzoekslocatie geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkelingen. Er worden binnen de onderzoekslocatie geen ernstige bodemverontreinigingen verwacht. De bodemkwaliteit zal voldoen aan de klasse landbouw/natuur en daarmee geschikt zijn voor de beoogde functie, industrie.

4.4 Externe veiligheid

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een quickscan externe veiligheid[6] en een CAROLA-berekening[7] uitgevoerd. Tevens is een verantwoordingsrapportage[8] opgesteld. Onderstaand wordt kort ingegaan op de conclusies. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige rapportages.

Quickscan externe veiligheid

Transport over het water

Het plangebied ligt op ruim 100 meter van het Julianakanaal. Deze vaarweg maakt deel uit van de Maascorridor en is opgenomen in het Basisnet Water. Op grond van Bijlage III Tabel Basisnet heeft deze geen PR10^{-6} risicocontour, maar wel een plasbrandaandachtsgebied[9] (PAG). Als gevolg van de afstand vormen deze aspecten geen belemmering. Aangezien de ligging van het plangebied binnen 200 meter van een waterweg voor transport van gevaarlijke stoffen is, is de hoogte van het groepsrisico een aandachtspunt. Op basis van de vuistregels uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) is bepaald dat de hoogte van het groepsrisico de 10% van de oriëntatiewaarde niet overschrijdt.

De risico's als gevolg van het transport over water (toxisch en BLEVE-scenario) dienen meegenomen te worden in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico.

Transport over de weg

Op circa 30 meter ten oosten van het plan bevindt zich de rijksweg A2 (wegvak L84). Deze weg is opgenomen in Basisnet. Deze weg kent een PR10^{-6}-contour van 17 meter en een PAG, echter de geprojecteerde bebouwing ligt buiten deze afstanden, waardoor de PR-10^{-6}contour en het PAG geen belemmering vormen. Aangezien het plangebied op minder dan 200 meter van de weg is gelegen, is aan de hand van de vuistregels uit de HART aangetoond dat het groepsrisico 0,1 maal de oriënterende waarde niet overschrijdt.

Gebleken is dat het plangebied binnen het invloedsgebied van brandbare vloeistoffen, brandbare gassen en toxische vloeistoffen en gassen ligt. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over deze weg (plasbrand, BLEVE en toxisch scenario) moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Transport over het spoor

Op circa 3 kilometer ten oosten van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Sittard – Roermond (route 50). Gelet op de afstand tussen het plangebied en de spoorlijn vormen de PR10^{-6} risicocontour en het PAG geen belemmering voor het plan.

---

[5] Kragten, *Holtum Noord IV; Bodem vooronderzoek*, 13 augustus 2021.
[6] Kragten, *Quickscan externe veiligheid Holtum Noord IV*, 2 augustus 2021.
[7] Kragten, *Externe veiligheid buisleidingen Holtum Noord IV*, 2 augustus 2021
[8] Kragten, *Verantwoording hoogte groepsrisico Holtum Noord IV*, 2 augustus 2021.
[9] Het plasbrandaandachtsgebied is een gebied als bedoeld in het Besluit transportroutes externe veiligheid. Dit is een gebied van 30 m parallel aan weerszijden van bepaalde transportroutes waarover grote hoeveelheden zeer brandbare vloeistoffen worden vervoerd.

Tevens is gebleken dat op grond van de stoffen die over deze spoorlijn vervoerd worden het plangebied niet binnen het invloedsgebied van deze spoorlijn ligt. De risico's als gevolg van transporten met gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn vormen geen belemmering voor de planvorming, waardoor een verantwoordingsplicht niet aan de orde is.

Buisleidingen
Binnen het plangebied is een buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen aanwezig, waardoor de hoogte van het groepsrisico middels een CAROLA-berekening inzichtelijk gemaakt dient te worden. De risico's als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen (fakkelbrandscenario) dienen meegenomen te worden in een verantwoording van het groepsrisico.

Inrichtingen
In de omgeving van het plangebied is een risicovolle inrichting aanwezig waarvan het invloedsgebied tot over het plangebied reikt. Het betreft Mainfright BV, gelegen aan de Holtum-Noordweg 8 te Born. De risico's als gevolg van inrichtingen (toxisch scenario) dienen meegenomen te worden in een uitgebreide verantwoording van de hoogte van het groepsrisico.

CAROLA-berekening
In verband met de gastransportleiding die door het plangebied loopt is overeenkomstig de voorschriften, een berekening uitgevoerd met het rekenprogramma CAROLA. Hieruit is gebleken dat het plangebied deels binnen de 100% letaliteitsafstand en volledig binnen de 1% letaliteitsafstand van buisleiding Z-540-01 is gelegen. Als gevolg van het plan neemt de personendichtheid in de nabijheid van de buisleiding toe. Voor de buisleiding is zowel de huidige als toekomstige situatie inzichtelijk gemaakt.

Uit de berekening volgt dat ter hoogte van het plangebied geen plaatsgebonden 10^{-6}-risicocontour wordt berekend. Uit de berekening van de hoogte van het groepsrisico blijkt het de hoogte van het groepsrisico van de buisleiding Z-540-01, zowel in de huidige als toekomstige situatie lager is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. De hoogte van het groepsrisico neemt wel rekenkundig toe.

In artikel 12 lid 3 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen juncto artikel 8 van de Regeling externe veiligheid buisleidingen is opgenomen wanneer sprake is van het verantwoorden van het groepsrisico. In onderhavige situatie is sprake van een beperkte verantwoordingsplicht. Voor een verantwoording van het groepsrisico moet door het bevoegd gezag advies worden gevraagd bij de regionale brandweer/Veiligheidsregio. Aspecten in de verantwoording die bij alle risicobronnen van toepassing zijn, zijn zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Verantwoording groepsrisico
Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen zijn getroffen om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag. Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten verplicht het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes. Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen.

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft de regionale brandweer/Veiligheidsregio een wettelijke adviestaak bij het invullen van de verantwoordingsplicht. Het advies van de regionale brandweer/Veiligheidsregio gaat vooral over het groepsrisico en mogelijkheden om een ramp of zwaar ongeval te voorkomen of de omvang ervan te beperken en de zelfredzaamheid van personen te vergroten.

Voor de verdere invulling van de verantwoordingsplicht wordt hier kortheidshalve verwezen naar de volledige rapportage en het navolgend beschreven advies van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg.

Advies veiligheidsregio

In verband met de beoogde ontwikkeling is door de gemeente Sittard-Geleen advies opgevraagd bij de Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Het volledige advies is als bijlage bij de verantwoording opgenomen. Onderstaand wordt ingegaan op de beheersmaatregelen ter verbetering van de beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid, zoals deze door de Veiligheidsregio Zuid-Limburg zijn voorgesteld.

Bronmaatregelen (buisleiding)

- Het planologisch onmogelijk maken om binnen de belemmeringenstrook van de buisleiding te graven of te boren. Als er toch werkzaamheden plaatsvinden, dienen deze plaats te vinden onder strikte begeleiding van de exploitant van de buisleidingen.
- De buisleiding voorzien van markeringen.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (hittestralingsscenario's)

- Het inrichten van ruimtes die langdurig bestand zijn tegen hittestraling, in het zuidoostelijke deel (zo ver mogelijk van de buisleiding en de Maascorridor) en aan het westen (zo ver mogelijk van de A2).
- Het reduceren van raamoppervlakken, met name aan de oost- en westzijde.
- Het toepassen van bouwtechnische maatregelen met een brand- en hittewerende functie.
- Ruimtes waar mensen zich gedurende het grootste deel van de dag bevinden (bijv, kantoren) zo ver mogelijk van de risicobronnen projecteren, bijv, buiten de effectafstand 100% letaal van de buisleiding en minimaal 50 meter van de A2 (buiten effectafstand 1% letaal plasbrand).
- Het realiseren van inpandige vluchtroutes en uitgangen van de risicobronnen af.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (overdrukscenario's)

- Het toepassen van glas dat scherfwerking voorkomt aan alle zijden van het gebouw.
- Bouwen op minimaal 50 meter van de A2. Op deze afstand zal namelijk hooguit lichte schade door overdruk ontstaan.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (toxische scenario's)

- Het uitvoeren van het distributiecentrum met een afsluitbare ventilatie die centraal kan worden gestuurd, waarbij ventilatieopeningen aan de zuidzijde worden geplaatst.

Zelfredzaamheid

- Het zorgdragen voor risicocommunicatie naar de gebruikers.

Bereikbaarheid

- Ervoor zorgdragen dat wegen binnen het plangebied voldoen aan de specifieke maten en kenmerken van brandweervoertuigen (zie paragraaf 7 van het adviesrapport voor nadere specificatie).
- Zorgdragen voor een tweezijdige ontsluiting van het plangebied en het gebouw.

Bluswatervoorziening

- Het plangebied voorzien van een adequate primaire bluswatervoorziening, gelegen binnen 40 meter vanaf de (brandweer)toegang(en). Voor de precieze invulling (locatie(s), aantal en capaciteit) kan contact opgenomen worden met Brandweer Zuid-Limburg, via de inspecteur die gekoppeld is aan de gemeente.
- Zorgdragen voor een secundaire/tertiaire bluswatervoorziening in de nabijheid van het plangebied, middels bereikbaarheid van het Julianakanaal en/of de blussloot ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied, inclusief opstelplaats.

Restrisico

Door de Veiligheidsregio Zuid-Limburg is in het advies aangegeven dat de genoemde maatregelen de effecten van ongevallen sterk kunnen reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht door de hulpverleningsdiensten. Hoewel het uitvoeren van maatregelen een positief effect zal hebben op de veiligheid, valt daarmee niet uit te sluiten dat zich een incident voor zal doen met slachtoffers op de planlocatie en de

omgeving. Het is aan het bevoegd gezag dit 'restrisico' expliciet te accepteren en in het besluit te verantwoorden binnen de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Conclusie
In dit bestemmingsplan is in lijn met het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg het graven of boren in de belemmeringenstrook onmogelijk gemaakt. Hiertoe is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen in de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. Voor wat betreft de overige maatregelen geldt dat deze worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de plannen in het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvraag. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat het realiseren van een tweezijdige ontsluiting gelet op de specifieke situatie met ligging langs de A2 met inbegrip van een geluidwal, niet mogelijk is. Vanuit het aspect externe veiligheid bestaan er met inachtneming van het advies van de Veiligheidsregio Zuid-Limburg, geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.5 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn buiten de gastransportleiding, zoals reeds beschreven in paragraaf 4.4, geen kabels of leidingen gelegen die dienen te worden voorzien van een juridisch-planologische beschermingszone. Voor de gasleiding is in dit bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' opgenomen, waarmee de belangen van de leidingbeheerder in voldoende mate zijn geborgd. Vanuit dit kader bestaan er kortom geen belemmeringen.

4.6 Luchtkwaliteit

In de Wet milieubeheer (Wm) zijn in hoofdstuk 5 eisen ten aanzien van luchtkwaliteit opgenomen (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Daarnaast zijn de volgende besluiten en regelingen van toepassing:

- Besluit gevoelige bestemmingen;
- Besluit 'Niet in betekenende mate' (NIBM);
- Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM).

Deze wet- en regelgeving omvat maatregelen om aan de ene kant de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en aan de andere kant te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging. Hiervoor zijn onder meer grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) de belangrijkste stoffen.

Een project wordt toelaatbaar geacht als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- Het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of het project vanuit het aspect luchtkwaliteit inpasbaar wordt geacht, is een luchtkwaliteitsonderzoek[10] uitgevoerd. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de normstelling overeenkomstig het gestelde in de Wet milieubeheer. De consequenties op het gebied van luchtkwaliteit vormen geen belemmering vormen voor de realisatie van het plan. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige rapportage.

Conclusie
Vanuit het aspect luchtkwaliteit bestaan er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

[10] Kragten, *Onderzoek luchtkwaliteit Holtum Noord IV*, 25 augustus 2021.

4.7 Milieuzonering

Algemeen

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven/inrichtingen) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies.

VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'

Om te bepalen of tussen de milieubelastende activiteiten en de gevoelige functies voldoende afstand in acht wordt genomen, wordt gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009. In deze brochure zijn richtafstandenlijsten opgenomen, waarin voor diverse milieubelastende activiteiten (lijst 1) en opslagen en installaties (lijst 2) richtafstanden zijn aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk.
In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Hierbij dient te worden opgemerkt dat gemotiveerd kan worden afgeweken van deze richtafstanden, indien bijvoorbeeld kan worden aangetoond dat de feitelijk te verwachten milieubelasting afwijkt van de richtafstand.

Toetsing plangebied

Binnen het plangebied zijn bedrijven toegestaan van maximaal milieucategorie 3.2 Hiervoor geldt op grond van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' een richtafstand van 100 meter ten opzichte van milieugevoelige functies. Binnen een afstand van 100 meter van de bestemmingsgrens van de bestemming 'Bedrijventerrein' binnen het plangebied zijn geen milieugevoelige functies aanwezig of juridisch-planologisch toegestaan. De dichtstbij gelegen milieugevoelige woningen liggen op circa 230 meter ten zuidoosten van het plangebied, aan de overzijde van de rijksweg A2. Gelet op de tussenliggende afstand kan in de woningen vanuit het oogpunt van bedrijven en milieuzonering worden voorzien in een goed woon- en leefklimaat. Vanuit het oogpunt van bedrijven en milieuzonering bestaan er kortom geen belemmeringen.

4.8 Ecologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een verkennend flora- en fauna onderzoek[11] uitgevoerd. Dit om in te schatten of er op de onderzoekslocatie plant- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die middels de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland. Onderstaand wordt kort ingegaan op de onderzoekresultaten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage.

4.8.1 Soortenbescherming

Uit de toetsing van de resultaten van het onderzoek aan de Wet natuurbescherming blijkt dat bij de uitvoering van de ingreep mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op broedvogels en vleermuizen. Daarbij kan aanwezigheid van algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren en amfibieën binnen het onderzoeksgebied niet worden uitgesloten.

Algemeen voorkomende broedvogels – rekening houden met het broedseizoen

Het is niet uit te sluiten dat in de periode tot aan het uitvoeren van de werkzaamheden, algemeen voorkomende broedvogels gaan broeden binnen het perceel en bosschages binnen en langs de randen van het onderzoeksgebied. De uitvoer van de werkzaamheden leidt dan mogelijk tot negatieve effecten op broedvogels, zoals het doden of verwonden van vogels (Wnb artikel 3.1.1.) of het vernielen van nesten of eieren (Wnb artikel

[11] Kragten, *Verkennend flora- en faunaonderzoek Holtum Noord IV*, 17 augustus 2021.

3.1.2.). Het is tevens mogelijk dat als gevolg van de werkzaamheden vogels verstoord worden (Wnb artikel 3.1.4.).

In gebruik zijnde nesten zijn streng beschermd en mogen daarom niet worden vernield ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen. Hiervoor is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming mogelijk. Er dient daarom voorkomen te worden dat nesten van vogels vernield worden bij de uitvoer van de werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied. Er dient derhalve bij voorkeur gewerkt te worden buiten het broedseizoen. Het broedseizoen duurt globaal van half maart tot half juli (voor houtduif tot november), afhankelijk van de weersomstandigheden en de betreffende vogelsoort.

Vleermuizen – rekening houden met verlichting
Langs de N296 noordelijk en westelijk van het onderzoeksgebied zijn meerdere bomenrijen aanwezig, die mogelijk als vliegroute van vleermuizen kunnen fungeren. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden en in de gebruiksfase dient er rekening mee worden gehouden dat vanuit het onderzoeksgebied geen verlichting wordt aangelegd die uit kan stralen op deze bomenrijen. Indien dit niet mogelijk is dient er een vervolgonderzoek naar vleermuizen (vliegroute) te worden uitgevoerd.

Algemeen voorkomende zoogdiersoorten en amfibieën– rekening houden met de zorgplicht
Het onderzoeksgebied is geschikt als leefgebied voor algemeen voorkomende zoogdiersoorten en amfibieën. De omgeving van het onderzoeksgebied biedt ruim voldoende alternatief leefgebied voor een gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Bovendien zijn delen van het onderzoeksgebied na afloop van de werkzaamheden weer geschikt voor deze soorten. Permanente negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden worden daarom niet verwacht. De werkzaamheden zelf hebben mogelijk wel een negatief effect op individuen van voorkomende soorten. Kleine zoogdiersoorten en amfibieën worden mogelijk gedood of vaste rust- en verblijfplaatsen worden mogelijk vernield (Wnb artikel 3.10.1).

De mogelijk voorkomende zoogdier- en amfibiesoorten zijn in de provinciale verordening van de provincie Limburg vrijgesteld van ontheffing voor het vernielen van vaste rust- en verblijfplaatsen. Het doden van individuen van deze soorten blijft verboden, maar het vangen met als doel deze weer elders uit te zetten daarentegen is wel vrijgesteld van ontheffing. Door middel van zorgvuldig handelen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan daarom een overtreding van de Wet natuurbescherming voorkomen worden. Dit houdt in dat aangetroffen individuen van de soort verjaagd dienen te worden of gevangen en vrijgelaten dienen te worden in het aanliggend gebied, buiten invloed van de werkzaamheden.

Algemene zorgplicht
Voor de mogelijk aanwezige algemene muizen- en amfibiesoorten (bijv. haas, mol en bruine kikker) binnen het onderzoeksgebied geldt in de provincie Limburg een algemene vrijstelling. Dat wil zeggen dat in gevallen waar de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een overtreding van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming, geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Ondanks de vrijstelling die geldt voor algemeen voorkomende soorten, is wel te allen tijde de algemene zorgplicht van toepassing. Deze houdt in dat de ingreep en werkzaamheden zorgvuldig en met zo min mogelijk schade aan de aanwezige flora en fauna uitgevoerd moeten worden. Dit houdt o.a. in dat wanneer dieren worden aangetroffen, deze de gelegenheid moeten krijgen om te kunnen vluchten of (indien mogelijk) worden verplaatst naar een geschikte locatie buiten het onderzoeksgebied en buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden.

4.8.2 Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden – berekening stikstofdepositie
Op voorhand niet worden uitgesloten dat door stikstofdepositie (vermesting en verzuring) negatieve effecten optreden op omliggende Natura 2000-gebieden. Hiertoe dient een aanvullend stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd te worden. Voor de overige verstoringsfactoren geldt dat hiervan geen negatieve effecten te verwachten zijn op omliggende Natura 2000-gebieden.

Nader onderzoek stikstofdepositie
In het kader van de beoogde ontwikkeling is middels AERIUS Calculator een berekening gemaakt van de verwachten stikstofdepositie als gevolg van het initiatief. Onderstaand wordt kort ingegaan op de onderzoekresultaten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage[12].

Uit de uitgevoerde berekeningen naar het plan blijkt dat de stikstofdepositie toename niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt ter plaatse van Nederlandse Natura 2000-gebieden. Het onderhavige plan zal afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – geen relevante significante cumulatieve effecten kunnen veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden op Nederlands grondgebied.

Ter plaatse van Belgische Natura 2000-gebieden bedraagt de stikstofdepositie ten hoogste 0,03 mol N/ha/jaar. Hiermee wordt voldaan aan de 1% minimis-drempel van de KDW waardoor er geen sprake is van een passende beoordeling conform het Belgische toetsingskader.

In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling evenals het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde is en het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Provinciale gebiedsbescherming – negatieve effecten uitgesloten
Het plangebied is niet gelegen in een gebied dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Negatieve effecten zijn hiermee uitgesloten.

Houtopstanden – niet van toepassing
Er worden geen bomen en/of struiken gekapt. Hierdoor is het onderdeel houtopstanden niet van toepassing.

Conclusie
Op basis van de uitgevoerde quickscan kan worden geconcludeerd dat met inachtneming van de genoemde maatregelen, de ontwikkeling vanuit het oogpunt van beschermde soorten en beschermde gebieden, inpasbaar wordt geacht.

4.9 Verkeerskundige aspecten

4.9.1 Verkeer

Verkeersgeneratie
Om de verkeersaantrekkende werking van het plan inzichtelijk te maken, is gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW. Op basis hiervan geldt per hectare distributieterrein een gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen van 135 personenauto's en 35 vrachtauto's per weekdagetmaal. Wanneer wordt gekeken naar de verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's, dan geldt op basis van de kencijfers van het CROW een percentage van 26% lichte vrachtauto's (<7,5 ton GVW) en 74% zware vrachtauto's (> 7,5 ton GVW).

De bestemming 'Bedrijventerrein' binnen het plangebied heeft een oppervlakte van 45.945 m². De totale verkeersaantrekkende werking bedraagt daarmee 781 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan 620 van personenauto's en 161 van vrachtauto's. Hierbij dient te worden opgemerkt dat ook het op dit moment vigerende bestemmingsplan reeds bedrijfsmatige activiteiten binnen het plangebied mogelijk maakt. Dit is in hier buiten beschouwing gelaten.

De CROW-kengetallen berekenen de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag. Bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling in werkgebieden wordt doorgaans gekeken naar de verkeersbelasting op een gemiddelde werkdag. Conform CROW-publicatie 381[13] wordt een weekdag omgerekend naar werkdag door de kencijfers

[12] Kragten, *Stikstofdepositie onderzoek Holtum Noord IV, projectnummer SIT157,* 10 mei 2023.
[13] Bron: Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW.

te vermenigvuldigen met 1,33. De verkeersgeneratie van het planvoornemen bedraagt daarmee 1.039 motorvoertuigbewegingen per werkdagetmaal, waarvan 825 personenauto's en 214 vrachtauto's.

Ontsluiting en verkeersafwikkeling planvoornemen

De hoofdontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer geschiedt via de Holtum-Noordweg. Hier is nu reeds een uitweg aan de Holtum-Noordweg gelegen. Via de Holtum-Noordweg is het plangebied direct aangesloten op de rijksweg A2 en de Maaseikerweg (N296). Hiermee is het plangebied optimaal ontsloten.

Volgens het akoestisch model 2030 rijden in 2030 ter plaatse van de aansluiting van het plangebied circa 7.060 motorvoertuigen per weekdagetmaal over de Holtum-Noordweg, een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Uitgaande van een omrekenfactor van 1,33[14] voor werkgebieden rijden hier in 2030 circa 9.400 motorvoertuigen per werkdagetmaal. Een gebiedsontsluitingsweg kan doorgaans tot 15.000 motorvoertuigen per werkdagetmaal verwerken. Daarmee biedt de Holtum-Noordweg nog voldoende restcapaciteit om de extra verkeersgeneratie als gevolg van het planvoornemen (ca. 1.040 motorvoertuigen per werkdagetmaal) af te wikkelen.

De enkelstrooksrotonde Holtum-Noordweg – westelijke aansluiting 46 Roosteren vormt een belangrijke schakel in de afwikkeling van het verkeer van en naar de rijksweg A2. Een enkelstrooksrotonde biedt doorgaans minder capaciteit dan een verkeersregelinstallatie die ter plaatse van de aansluiting Holtum-Noordweg – oostelijke aansluiting 46 Roosteren is gesitueerd. Met behulp van etmaalvuistregels kan een eerste indicatie van de afwikkeling van een enkelstrooksrotonde worden verkregen. Een rotonde kan doorgaans worden toegepast als de som van de toeleidende stromen kleiner is dan de grenswaarde. Voor een enkelstrooksrotonde wordt als grenswaarde circa 20.000 à 25.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden[15]. De vuistregel gaat uiteraard voorbij aan de verschillen in het verkeersaanbod naar tijdstip, herkomst-bestemmingsrelatie en samenstelling.

Uit het akoestisch model 2030, rekening houdend met de omrekenfactor van 1,33 (weekdag -> werkdag), volgen de navolgende verkeersintensiteiten op de toeleidende takken van de enkelstrooksrotonde Holtum-Noordweg – westelijke aansluiting 46 Roosteren:

- Noordelijke aansluiting Holtum-Noordweg: circa 5.330 motorvoertuigen/werkdagetmaal
- Afrit A2: circa 3.800 motorvoertuigen/werkdagetmaal
- Zuidelijke aansluiting Holtum-Noordweg: circa 1.950 motorvoertuigen/werkdagetmaal

De westelijke aansluiting Holtum-Noordweg is niet in het akoestisch model 2030 opgenomen. Deze westelijke aansluiting ontsluit één bedrijfspand en een parkeerterrein met onder andere een oplaadpunt voor elektrische auto's. Daarom wordt aangenomen dat hier maximaal 1.000 motorvoertuigen per werkdagetmaal rijden, waarvan 500 motorvoertuigen per werkdagetmaal per richting.
De som van de verkeersintensiteiten 2030 op de toeleidende takken van de enkelstrooksrotonde Holtum-Noordweg – westelijke aansluiting 46 Roosteren bedraagt circa 11.600 motorvoertuigen per werkdagetmaal.

Indien worstcase de volledige verkeersgeneratie van het planvoornemen (ca. 1.040 motorvoertuigen per werkdagetmaal) hierbij wordt opgeteld, bedraagt dit aantal circa 12.640 motorvoertuigen per etmaal. Dit is ruim onder de grenswaarde van 20.000 à 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Daarom kan worden gesteld dat het planvoornemen niet resulteert in afwikkelingsproblemen op de enkelstrooksrotonde Holtum-Noordweg – westelijke aansluiting 46 Roosteren.

Conclusie

De infrastructuur rond het plangebied is reeds ingericht om de toename van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling te verwerken. Daarbij zijn er geen afwikkelingsproblemen te verwachten en ook geen terugslag op de aansluiting op de A2.

[14] Bron: Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, CROW.
[15] Bron: Eenheid in rotondes, CROW.

4.9.2 Parkeren

De voorziene ontwikkeling leidt tot een gewijzigde parkeervraag. Om het aantal benodigde parkeerplaatsen te berekenen dient in principe de 'Nota Parkeernormen Sittard-Geleen – Parkeernormensystematiek' gehanteerd te worden. De gehanteerde uitgangspunten in deze nota zijn echter niet in overeenstemming met de specifieke situatie bij Holtum Noord III en het plangebied. Zo wordt er bij Holtum Noord III uitgegaan van een lager percentage bezoekers (< 5%) en een groter bruto vloeroppervlak per medewerker (> 50 m² bvo). Het type bedrijvigheid bij Holtum Noord III wordt gekenmerkt door zeer grote opslagloodsen. Het benodigde aantal parkeerplaatsen hangt bij dit soort bedrijvigheid niet altijd evenredig samen met het bruto vloeroppervlak. Er kan volstaan worden met een lager aantal parkeerplaatsen dan op basis van de norm en oppervlakte zoals opgenomen in de 'Nota Parkeernormen Sittard-Geleen – Parkeernormensystematiek' nodig zouden zijn.

In het bestemmingsplan 'Holtum-Noord III' is een parkeernorm van 0,4 parkeerplaats per 100 m² bvo gehanteerd en in de praktijk is gebleken dat deze norm voor het specifieke ter plaatse aanwezige type bedrijvigheid prima voldoet. Hierbij geldt als uitgangspunt dat het parkeren volledig op eigen terrein plaatsvindt.

Gelet op de ervaringen bij de vergelijkbare bedrijfspercelen en distributiecentra op het reeds bestaande bedrijventerrein, wordt in dit geval daarom afgeweken van de parkeernorm uit de bovengenoemde gemeentelijke nota en wordt volstaan met een norm van 0,4 parkeerplaats per 100 m² bvo. Deze parkeernorm is als zodanig in de regels van dit bestemmingsplan verankerd.

In het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvraag zal het uiteindelijke ontwerp van de bebouwing op basis van de in de regels van het bestemmingsplan verankerde parkeernorm worden getoetst.

4.10 Water

In het kader van de Watertoets dient een bestemmingsplan een waterparagraaf bevatten waarin wordt aangegeven hoe wordt omgegaan met water. Allereerst wordt kort ingegaan op de beleidskaders en vervolgens op de wijze waarop binnen het plangebied wordt omgegaan met water.

Beleid

Het beleid ten aanzien van water is op rijksniveau onder meer vastgelegd in de Waterwet, het Nationaal Bestuursakkoord Water en de publicatie Waterbeleid 21e eeuw: anders omgaan met water. Belangrijke doelen en taken zijn het teveel of tekort aan water aanpakken en het verbeteren van de waterkwaliteit. Op hoofdlijnen ligt de nadruk op de kwantiteitstrits vasthouden-bergen-afvoeren en de kwaliteitstrits schoonhouden-scheiden-schoonmaken.

Op provinciaal en regionaal niveau is het beleid ten aanzien van water vastgelegd in het Provinciaal Waterplan Limburg 2016-2021, het Waterbeheersplan 2016-2021 van het Waterschap Limburg en het Beleidsplan Afvalwater Westelijke Mijnstreek 2015. In deze beleidsdocumenten zijn de algemene uitgangspunten zoals opgenomen in het rijksbeleid nader uitgewerkt.

Toets plangebied

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is het allereerst van belang om de kenmerken van de watersystemen binnen het plangebied en de directe omgeving in beeld te brengen. Hierbij zijn de aspecten grondwater, oppervlaktewater en hemelwater van belang.

Grondwater

Voor wat betreft het grondwater blijkt uit de kaarten van de Omgevingsverordening Limburg 2014 dat het plangebied niet binnen een waterwingebied ligt. Wel ligt het plangebied binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk II. Ter plaatse zijn alle boringen (en het roeren van grond) dieper dan de bovenkant van de Bovenste Brunssumklei verboden. Voor boringen dieper dan 30 meter geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Dergelijke boringen zijn vooralsnog niet voorzien.

Daarnaast ligt het plangebied binnen het freatisch grondwaterbeschermingsgebied Roosteren. Binnen deze zone is het in principe niet toegestaan om boorputten op te richten, in exploitatie te nemen of te hebben dieper dan 3 meter beneden het maaiveld. Dergelijke boorputten zijn vooralsnog niet voorzien.

Oppervlaktewater
Binnen het plangebied en de directe omgeving is geen oppervlaktewater aanwezig waarmee bij de planvorming rekening dient te worden gehouden.

Hemelwater en afvalwater
Ten aanzien van hemelwater geldt dat duurzaam gebruik van hemelwater wordt nagestreefd. Hemelwatervoorzieningen dienen te voldoen aan de eisen van de gemeente Sittard-Geleen. Deze eisen zijn vastgelegd in de "Uitvoeringsnotitie 'Verwerken hemelwater particulier terrein bij nieuwbouw' Westelijke Mijnstreek" uit 2015. Hierin is opgenomen dat hemelwaterbergende voorzieningen gedimensioneerd dienen te worden op een bui van T=25 (35 mm in 45 minuten). Tevens dienen de gevolgen van bui van T=100 (45 mm in 30 minuten) inzichtelijk te worden gemaakt en mogen de watereffecten van een dergelijke bui niet tot overlast leiden. De maximale leegloop/herbeschikbaarheid van de bergende en infiltrerende voorziening(en) bedraagt 24 uur.

Op Holtum Noord III is een gescheiden rioolstelsel aangebracht. Het regenwater afkomstig van het terrein- en wegoppervlak wordt ingezameld in een regenwaterriool en afgevoerd naar de regenwaterbuffers parallel aan de A2 en vervolgens vertraagd afgevoerd naar de Geleenbeek. Het dakoppervlak van Holtum Noord III watert af naar bluswater- en bergingssloten. De bluswatersloten doen deels dienst als bluswatervoorziening en deels als bergings- en infiltratievoorziening. Binnen het reeds in gebruik zijnde deel van Holtum Noord II is sprake van een zodanige overcapaciteit dat ook het plangebied hierop kan worden aangesloten.

Op Holtum Noord III en dus ook voor het plangebied wordt het bedrijfsafvalwater apart ingezameld middels een droogweerafvoerstelsel (dwa-stelsel). In verband met de hoogteligging is het stelsel niet aangesloten op het dwa-stelsel van Holtum Noord II. Het dwa-stelsel van Holtum Noord III watert met een afzonderlijk gemaal af naar het transportriool van het WBL. Het transportriool transporteert het water naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Susteren.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat dit bestemmingsplan slechts een juridisch-planologisch kader biedt waarbinnen de beoogde ontwikkeling verder vormgegeven kan worden. De exacte wijze waarop wordt omgegaan met hemelwater en afvalwater, wordt nader uitgewerkt in het kader van de uiteindelijke omgevingsvergunningaanvraag.

Overleg waterbeheerder
Het bestemmingsplan wordt in het kader van het vooroverleg en de watertoets ter beoordeling voorgelegd aan het Waterschap Limburg.

4.11 M.e.r.-beoordeling

Algemeen
Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, dient in een vroeg stadium te worden beoordeeld of de toekomstige activiteiten mogelijk significante effecten hebben op milieu, natuur of landschap. Een eerste stap in dit proces is een beoordeling of het planvoornemen voldoet aan de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Besluit m.e.r.
In het Besluit m.e.r. zijn in de onderdelen C en D van de bijlagen beoordelingsdrempels opgenomen, op grond waarvan bepaald kan worden of voor een bepaalde ontwikkeling een m.e.r.-beoordelingsprocedure of een m.e.r.-procedure uitgevoerd dient te worden. Deze drempels zijn indicatief. Dit houdt in dat het niet vanzelfsprekend is dat wanneer een ontwikkeling beneden deze drempelwaarden blijft, er geen m.e.r.-

beoordeling of m.e.r. noodzakelijk is. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst, maar welke beneden de drempelwaarden blijft, dient een toets uitgevoerd te worden of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Deze toets wordt de vormvrije m.e.r.-beoordeling genoemd. Uit deze toets zijn twee conclusies mogelijk:

- Er is geen m.e.r.(-beoordeling) nodig, want belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten.
- Er is een m.e.r.-beoordeling dan wel direct een m.e.r. noodzakelijk, aangezien belangrijke negatieve milieugevolgen niet vallen uit te sluiten.

In bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' zijn de selectiecriteria beschreven die bepalen of er mogelijk sprake is van aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu. Hierbij moet worden gedacht aan de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en natuurlijk de mate van verontreiniging of hinder. Ten tweede is de locatie van de projecten natuurlijk van belang. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen of een project in de nabijheid van een gevoelig gebied is gelegen. Voorbeelden van gebieden die extra aandacht vragen zijn wetlands, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurgebieden en bij wet beschermde gebieden. Bij de samenhangende beoordeling van bovenstaande kenmerken van een project en de potentiële aanzienlijke milieugevolgen dient het volgende te allen tijde te worden meegewogen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);
- het grens overschrijdende karakter van het effect;
- de waarschijnlijkheid van het effect;
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

De ontwikkeling is in het Besluit m.e.r. niet opgenomen in onderdeel C, maar kan wel geschaard worden onder onderdeel D, onder categorie D11.3 "*De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen*." Hiervoor zijn de volgende drempelwaarden zijn opgenomen:
In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Relevantie voor het plangebied
Omdat het planvoornemen ruim beneden de drempelwaarden valt, kan worden volstaan met een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Naast het Besluit m.e.r. wordt ook de Wet natuurbescherming als afwegingskader gehanteerd. Indien er namelijk sprake is van significante negatieve effecten op een Natura 2000-gebied, geldt een planm.e.r.-plicht. Bij de ontwikkelingen binnen het plangebied zijn negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet aan de orde. Er is geen planm.e.r.-plicht.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Naar aanleiding van het bovenstaande is het opstellen van een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk. Op basis van artikel 7.17 Wm, dient het bevoegd gezag in een zo vroeg mogelijk stadium voor de voorbereiding van een besluit een beslissing te nemen omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport moet worden gemaakt.

Het planvoornemen ligt ruim onder de plandrempels waarvoor conform het Besluit m.e.r. een m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk is. Gelet hierop worden de (indicatieve) drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet overschreden, zodat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' dient te worden uitgevoerd.

In de navolgende tabel zijn de relevante kenmerken van het plan weergegeven alsmede de belangrijkste effecten die het plan op de omgeving zal veroorzaken. Daarnaast zijn in het kader van voorliggende bestemmingsplan diverse (milieu)onderzoeken uitgevoerd voor alle voor dit plan relevante milieuaspecten. Uit deze onderzoeken, waarvan de uitkomsten zijn verwerkt in dit hoofdstuk, blijkt dat het plan slechts beperkte milieueffecten heeft.

Kenmerken van het plan	
Omvang van het project (relatie met drempel D-lijst)	D11.2 : ''de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. Het bestemmingsplan maakt de realisatie van een distributiecentrum mogelijk op gronden die reeds voor een deel bestemd zijn ten behoeve van bedrijfsdoeleinden. De indicatieve drempel uit de D-lijst wordt daarmee niet overschreden.
Cumulatie met andere projecten	Er zijn geen autonome ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied bekend, waardoor geen sprake is van cumulatie van milieueffecten met andere projecten.
Gebruik natuurlijke hulpbronnen	De realisatie van de voorgenomen ontwikkeling legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen.
Productie afvalstoffen	Zowel tijdens de aanleg- als de gebruiksfase vindt er geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen of tot effecten voor de bodem- en waterkwaliteit. Voor wat betreft de afvoer van afval worden de reguliere procedures en processen gevolgd, waardoor geen sprake is van belangrijke resteffecten die aanleiding zouden geven tot het doorlopen van een m.e.r.-procedure.
Verontreiniging en hinder	*Bodem* Op basis van paragraaf 4.3 blijkt dat er vanuit het aspect bodem geen belemmeringen bestaan voor het beoogde toekomstige gebruik. *Water* Op basis van paragraaf 4.10 blijkt dat er vanuit het aspect water geen belemmeringen bestaan. *Flora en fauna* Op basis van de uitgevoerde quickscan blijkt dat de ontwikkeling inpasbaar wordt geacht in relatie tot de Wet natuurbescherming. Uit het onderzoek naar stikstofdepositie is naar voren gekomen dat de stikstofdepositie toename niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt ter plaatse van Nederlandse Natura 2000-gebieden. Het onderhavige plan zal afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – geen relevante significante cumulatieve effecten kunnen veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden op Nederlands grondgebied. Ter plaatse van Belgische Natura 2000-gebieden bedraagt de stikstofdepositie ten hoogste 0,03 mol N/ha/jaar. Hiermee wordt voldaan aan de 1% minimis-drempel van de KDW waardoor er geen sprake is van een passende beoordeling conform het Belgische toetsingskader. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling evenals het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde is en het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. *Archeologie* Op basis van paragraaf 4.2 blijkt dat er vanuit het aspect archeologie geen belemmeringen bestaan. De mogelijk aanwezige archeologische

	waarden worden met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' namelijk in voldoende mate beschermd. *Geluid* Op basis van paragraaf 4.1 blijkt dat er vanuit het aspect geluid geen belemmeringen bestaan. *Bedrijven en milieuzonering* Op basis van paragraaf 4.7 blijkt dat er vanuit het aspect milieuzonering geen belemmeringen bestaan. *Luchtkwaliteit* Op basis van paragraaf 4.6 blijkt dat er vanuit het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen bestaan. *Externe veiligheid* Op basis van paragraaf 4.4 blijkt dat er vanuit het aspect externe veiligheid geen belemmeringen bestaan. Wel dient de gemeente als bevoegd gezag invulling te geven aan de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.
Risico voor ongevallen	De beoogde ontwikkelingen zorgen niet voor een toename van risico's in de omgeving. Er worden geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd.
Plaats van de projecten	
Bestaand grondgebruik	Het plangebied is bestemd ten behoeve van bedrijfsdoeleinden en groen. In de huidige situatie is het plangebied echter overwegend in agrarisch gebruik (akkerbouw). Het bestaande grondgebruik levert geen belemmeringen op in relatie tot de beoogde ontwikkeling.
Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	Niet van toepassing.
Opname vermogen milieu met aandacht voor wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, H/V richtlijngebieden, gebieden waar milieunormen worden overschreden, gebieden met hoge bevolkingsdichtheid, landschappelijk historisch cultureel of archeologische gebieden van belang.	Wetlands: niet van toepassing Kustgebieden: niet van toepassing Berg- en bosgebieden: niet van toepassing Reservaten en natuurparken: niet van toepassing Habitat/richtlijngebieden: niet van toepassing (zie paragraaf 4.8) Gebieden met hoge bevolkingsdichtheid: Nee. Landschappelijk, historisch, cultureel of archeologische gebieden van belang: nee.
Kenmerken van het potentiële effect	
Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)	Niet van toepassing
Grensoverschrijdend karakter	Niet van toepassing
Orde van grootte en complexiteit effect	Niet van toepassing
Waarschijnlijkheid effect	Niet van toepassing
Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect	Niet van toepassing

Op basis van de in deze paragraaf opgenomen informatie heeft het college van burgemeester van wethouders op grond van artikel 7.17 Wm de beslissing genomen dat het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft en dat geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

5 JURIDISCHE OPZET

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is opgesteld conform 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012' (SVBP 2012) en is inhoudelijk afgestemd op het vigerende bestemmingsplan 'Holtum Noord III'. Het bestemmingsplan bestaat uit de regels, de verbeelding en deze toelichting.

5.2 Regels en verbeelding

5.2.1 Algemene opbouw regels

De regels zijn conform de SVBP2012 opgebouwd uit vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de begrippen en de wijze van meten. In hoofdstuk 2 zijn de regels opgenomen behorende bij de bestemmingen die op de verbeelding aan de gronden zijn toegekend. In hoofdstuk 3 zijn algemene regels opgenomen die op het gehele plangebied van toepassing zijn dan wel aanduidingen die betrekking hebben op meer dan één bestemmingsvlak. In hoofdstuk 4 zijn de regels opgenomen waarmee het overgangsrecht wordt geregeld en is een artikel opgenomen waarin de formele naamgeving van het bestemmingsplan is vastgelegd.

5.2.2 Juridisch-planologische regeling plangebied

Voor het plangebied zijn de enkelbestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Groen' opgenomen. Daarnaast zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie' en 'Leiding - Gas' van toepassing. Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de genoemde bestemmingen.

Bedrijventerrein

Voor het toekomstige bedrijfsperceel is de bestemming 'Bedrijventerrein' opgenomen. Voor wat betreft de toegestane bedrijvigheid is het plan grotendeels afgestemd op het vigerende bestemmingsplan 'Holtum Noord III'. De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor de vestiging van bedrijven gericht op distributie, op- en overslag daaronder begrepen bedrijven waarbij lichte assemblage kan plaatsvinden en (dienstverlenende) bedrijven ten behoeve van of in een directe relatie met bovengenoemde bedrijven en die voorkomen in milieucategorieën 2 en 3 van de staat van bedrijfsactiviteiten en die geheel of gedeeltelijk gebruikmaken van de door de rail- en/of bargeterminal aangeboden dienstverlening. Dit met inbegrip van bijbehorende voorzieningen. De staat van bedrijfsactiviteiten is zodanig beperkt dat feitelijk uitsluitend een distributiecentrum en vergelijkbare functies zijn toegestaan.

Binnen het bestemmingsvlak is een bouwvlak opgenomen, waarbinnen bebouwing is toegestaan tot een bouwhoogte van maximaal 15 meter. Hiermee wordt aangesloten bij de rechtstreeks toegestane bouwhoogte van de percelen van bedrijventerrein Holtum Noord III direct ten zuiden van het plangebied.

Tot slot is aan de westzijde van het perceel de aanduiding 'ontsluiting' opgenomen. Ter hoogte van deze aanduiding dient de ontsluiting van het perceel te worden gesitueerd.

Groen

Voor een strook aan de zuidkant en oostkant van het bedrijfsperceel is de bestemming 'Groen' opgenomen. Binnen deze zone is een geluidwerende grondwal voorzien. De realisatie van deze grondwal met een minimale hoogte van 2,5 meter, is middels een voorwaardelijke verplichting verankerd in de regels van de bestemming 'Bedrijventerrein'.

Verkeer
Voor een smal strookje aan de zuidwestzijde van het plangebied is de bestemming 'Verkeer' opgenomen. De als zodanig bestemde gronden zijn onder meer bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van regionale en lokale wegen en wegen ter ontsluiting van de bedrijfspercelen.

Leiding - Gas
De dubbelbestemming 'Leiding – Gas' is opgenomen voor de ondergrondse gastransportleiding die door het plangebied loopt. Middels deze dubbelbestemming zijn de belangen van de leidingbeheerder in voldoende mate geborgd.

Waarde – Archeologie
De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' geldt voor het gehele plangebied. Hierin zijn ondergrenzen opgenomen voor het uitvoeren van archeologisch onderzoek.

Gebiedsaanduidingen
Voor het gehele plangebied zijn verder de gebiedsaanduidingen 'milieuzone - boringvrije zone roerdalslenk zone II' en milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied'. Dit in verband met de ligging binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk zone II en het freatisch grondwaterbeschermingsgebied Roosteren. In de regels is een verwijzing opgenomen naar de regels zoals deze in de provinciale omgevingsverordening zijn opgenomen.

Verder is voor een strook van 50 meter vanaf de rijksweg A2 de aanduiding 'vrijwaringzone – weg' opgenomen. Bouwen binnen deze zone is slechts toegestaan nadat hiervoor akkoord is gegeven door de wegbeheerder, zijnde Rijkswaterstaat.

6 ECONOMISCHE UITVOERVAARHEID

In de Grondexploitatiewet als onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is bepaald dat gemeentes verplicht zijn om bij het vaststellen van een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, maatregelen te hebben genomen die verzekeren dat alle kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Dit betekent dat er voor de gemeente een verplichting bestaat om haar kosten, die gepaard gaan met een bouwplan, te verhalen op de exploitant. In het voorliggende geval is tussen gemeente en initiatiefnemer een anterieure overeenkomst afgesloten, waarmee het wettelijk verplichte kostenverhaal is verzekerd.

7 PROCEDURE EN OVERLEG

7.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden opgestart, wordt het concept ontwerp bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. de gemeente Sittard-Geleen) dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan spelen. Daarnaast wordt het voorontwerp bestemmingsplan op grond van de inspraakverordening ter inzage gelegd voor inspraak (zie paragraaf 7.2).

Na het vooroverleg en de inspraak wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze wettelijke procedure kan als volgt worden samengevat: De procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp bestemmingsplan, waarna het ontwerpbestemmingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van zes weken door één ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan kunnen worden ingebracht.

Na de termijn van de terinzagelegging dient de gemeenteraad in principe binnen 12 weken te beslissen over de vaststelling van het plan. Na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan hebben belanghebbenden zes weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan. Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking.

7.2 Inspraak en overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het voorontwerp bestemmingsplan is voor een reactie toegestuurd aan belanghebbende instanties. Daarnaast is het voorontwerp bestemmingsplan overeenkomstig de 'Inspraakverordening Sittard-Geleen' gedurende zes weken, met ingang van 14 februari 2022 tot en met 28 maart 2022, voor inspraak ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn is eenieder in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie omtrent het voorontwerp bestemmingsplan in te dienen. Voor een verslag van de ingediende inspraakreacties en de ontvangen vooroverlegreacties, wordt verwezen naar bijlage 2 bij deze toelichting.

7.3 Terinzagelegging en zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan heeft met ingang van 22 december 2022 gedurende 6 weken (tot en met 2 februari 2023) ter inzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging heeft een ieder de mogelijkheid gehad om zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan in te dienen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

BIJLAGEN

B1 ADVIES VEILIGHEIDSREGIO ZUID-LIMBURG

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

T 088-16 88 940
info@vrzl.nl
www.vrzl.nl

Postbus 35
6269 ZG Margraten

Gemeente Sittard-Geleen
T.a.v. dhr.
Postbus 18
6130 AA SITTARD

Datum	4 oktober 2021
Uw e-mail van	23 september 2021
Collegiaal getoetst door	
Ons kenmerk	2021.1081.0064
Behandeld door	
Telefoon	
Onderwerp	Advies externe veiligheid BP Holtum Noord IV

Geacht college,

Op 23 september 2021 heeft u de Veiligheidsregio Zuid-Limburg (VRZL) om advies gevraagd over de ruimtelijke ontwikkeling BP Holtum Noord IV. Dit plangebied bevindt zich binnen het invloedsgebied van een buisleiding, het Julianakanaal, de A2 en Mainfreight B.V.

De grondslag voor onze advisering komt voort uit artikel 9 van het Besluit externe veiligheid transportroutes, artikel 12 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en artikel 10 en 25 van de Wet veiligheidsregio's.

Hieronder treft u het advies aan. In de adviesrapportage vindt u de analyse van de situatie en de afwegingen die aan het advies ten grondslag liggen.

Wij adviseren u om rekening te houden met onderstaande beheersmaatregelen ter verbetering van de beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid:

<u>Bronmaatregelen (buisleiding)</u>
- Het planologisch onmogelijk maken om binnen de belemmeringenstrook van de buisleiding te graven of te boren. Als er toch werkzaamheden plaatsvinden, dienen deze plaats te vinden onder strikte begeleiding van de exploitant van de buisleidingen.
- De buisleiding voorzien van markeringen.

<u>Effect en gevolgbeperkende maatregelen (hittestralingsscenario's)</u>
- Het inrichten van ruimtes die langdurig bestand zijn tegen hittestraling, in het zuidoostelijke deel (zo ver mogelijk van de buisleiding en de Maascorridor) en aan het westen (zo ver mogelijk van de A2).
- Het reduceren van raamoppervlakken, met name aan de oost- en westzijde.
- Het toepassen van bouwtechnische maatregelen met een brand- en hittewerende functie. Zie voor een nadere uitwerking paragraaf 7 van het adviesrapport.
- Ruimtes waar mensen zich gedurende het grootste deel van de dag bevinden (bijv. kantoren) zo ver mogelijk van de risicobronnen projecteren, bijv. buiten de effectafstand 100% letaal van de buisleiding en minimaal 50 meter van de A2 (buiten effectafstand 1% letaal plasbrand).
- Het realiseren van inpandige vluchtroutes en uitgangen van de risicobronnen af.

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (overdrukscenario's)
- Het toepassen van glas dat scherfwerking voorkomt aan alle zijden van het gebouw.
- Bouwen op minimaal 50 meter van de A2. Op deze afstand zal namelijk hooguit lichte schade door overdruk ontstaan.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (toxische scenario's)
- Het uitvoeren van het distributiecentrum met een afsluitbare ventilatie die centraal kan worden gestuurd, waarbij ventilatieopeningen aan de zuidzijde worden geplaatst.

Zelfredzaamheid
- Het zorgdragen voor risicocommunicatie naar de gebruikers.

Bereikbaarheid
- Ervoor zorgdragen dat wegen binnen het plangebied voldoen aan de specifieke maten en kenmerken van brandweervoertuigen (zie paragraaf 7 van het adviesrapport voor nadere specificatie).
- Zorgdragen voor een tweezijdige ontsluiting van het plangebied en het gebouw.

Bluswatervoorziening
- Het plangebied voorzien van een adequate primaire bluswatervoorziening, gelegen binnen 40 meter vanaf de (brandweer)toegang(en). Voor de precieze invulling (locatie(s), aantal en capaciteit) kan contact opgenomen worden met Brandweer Zuid-Limburg, via de inspecteur die gekoppeld is aan de gemeente.
- Zorgdragen voor een secundaire/tertiaire bluswatervoorziening in de nabijheid van het plangebied, middels bereikbaarheid van het Julianakanaal en/of de blussloot ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied, inclusief opstelplaats.

Restrisico
De genoemde maatregelen kunnen de effecten van ongevallen sterk reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht door de hulpverleningsdiensten. Hoewel het uitvoeren van maatregelen een positief effect zal hebben op de veiligheid, valt daarmee niet uit te sluiten dat zich een incident voor zal doen met slachtoffers op de planlocatie en de omgeving. Het is aan het bevoegd gezag dit 'restrisico' expliciet te accepteren en in het besluit te verantwoorden binnen de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

Wij gaan ervanuit dat we u in voldoende mate hebben geadviseerd. Wij verzoeken u ons op de hoogte te brengen van de besluitvorming door het doorsturen van de verantwoordings-paragraaf en daaropvolgend het vastgestelde besluit. Dit zodat we ons kunnen voorbereiden op incidenten.

Indien u nog vragen of opmerkingen heeft, kunt u contact opnemen met Kim Waelen van de Brandweer Zuid-Limburg via telefoonnummer 06 – 38 15 01 58 of per e-mail via k.waelen@brwzl.nl.

Met vriendelijke groet,
Brandweer Zuid-Limburg,
Namens deze,

I. Custers
Teamleider Risicobeheersing

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

Adviesrapportage externe veiligheid

BP Holtum Noord IV

Adviesaanvrager:	Gemeente Sittard-Geleen
Datum:	4 oktober 2021
Opgesteld door:	K. Waelen
Collegiaal getoetst door:	M. Ponjé

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

INHOUDSOPGAVE

1. ADVIESAANVRAAG 6

2. PLANOMSCHRIJVING 6

3. RISICOBRONNEN 6

4. SCENARIO'S 6
Buisleiding 6
Maascorridor 7
A2 (wegvak L84) 7
Mainfreight B.V. 8
Samenvatting risicobronnen en scenario's 8

5. ZELFREDZAAMHEID 8
Plasbrand (A2) 8
Fakkelbrand (buisleiding, A2, Maascorridor) 8
Warme BLEVE (A2) 8
Koude BLEVE (A2, Maascorridor) 9
Wolkbrand (A2) 9
Toxische scenario's (Maascorridor, A2, Mainfreight) 9

6. BESTRIJDBAARHEID EN BEHEERSBAARHEID 9
Plasbrand (A2) 9
Fakkelbrand (buisleiding, A2, Maascorridor) 9
Warme BLEVE (A2) 9
Koude BLEVE (A2, Maascorridor) 9
Wolkbrand (A2) 9
Toxische scenario's (Maascorridor, A2, Mainfreight) 10
Bereikbaarheid 10
Bluswater 10

7. MAATREGELEN 10
Bronmaatregelen 11
Effect en gevolgbeperkende maatregelen (hittestralingsscenario's) 11
Effect en gevolgbeperkende maatregelen (overdrukscenario's) 11
Effect en gevolgbeperkende maatregelen (toxisch scenario) 11
Zelfredzaamheid 11
Bereikbaarheid 11
Bluswatervoorziening 11

8. RESTRISICO 12

Veiligheidsregio Zuid-Limburg

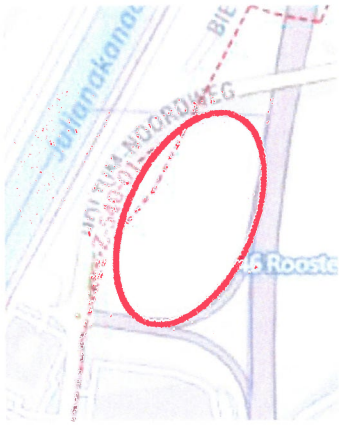
ADVIESRAPPORTAGE EXTERNE VEILIGHEID BP HOLTUM NOORD IV

1. Adviesaanvraag

Op 23 september 2021 heeft de gemeente Sittard-Geleen de Veiligheidsregio Zuid-Limburg (VRZL) gevraagd om advies uit te brengen in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening. Dit advies wordt gegeven op basis van artikel 9 van het Besluit externe veiligheid transportroutes, artikel 12, lid 3 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en artikel 12 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

2. Planomschrijving

De aanvraag heeft betrekking op het realiseren van een distributiecentrum aan de Holtum-Noordweg in Born met een b.v.o. van circa 29.000 m^2 en een toename van het aantal personen met ca. 290 personen in de dagperiode en ca. 87 personen in de nachtperiode. In de afbeelding hieronder wordt de planlocatie weergegeven.



3. Risicobronnen

In de buurt van de planlocatie zijn de volgende risicobronnen aanwezig: buisleiding, Maascorridor, A2 en Mainfreight B.V.

4. Scenario's

<u>Buisleiding</u>
Het plangebied bevindt zich in de nabijheid van een buisleiding, welke een gevarenbron vormt ten aanzien van het plangebied. Wanneer er vanwege (graaf)werkzaamheden een breuk ontstaat in een buisleiding, kan dit resulteren in een hittestralingsscenario, namelijk een fakkelbrand.



In de afbeelding rechts is de (zich aftakkende) buisleiding in rood weergegeven. De blauwe stippellijnen illustreren de 100% letaalzone en de blauwe lijnen de 1% letaalzone van de leiding. Vrijwel het volledige plangebied bevindt zich binnen de effectafstand 1% letaal van de leiding en een deel van het plangebied binnen de effectafstand 100% letaal. Anticiperend op de Omgevingswet, vormt het deel binnen de effectafstand 1% letaal het brandaandachtsgebied van de buisleiding.

In tabel 1 worden de kenmerken van de leiding en de bijbehorende effectafstanden bij weercategorie D5 genoemd.

Tabel 1: Kenmerken van de leiding en de bijbehorende effectafstanden

Risicobron	Scenario	Diameter (inch)	Druk (bar)	Stof	Effectafstand 100 % letaal (m) = > 35 kW/m²	Effectafstand 1 % letaal (m) = 10 kW/m²	House burning distance (m)	Afstand tot plangebied (m)	Hittestraling (kW/m²)
Buisleiding Z-540-01	Fakkelbrand	14	40	Methaan	75	155	72	5 - 210	270 – 7,5

Maascorridor

Een tweede gevarenbron betreft de Maascorridor (Julianakanaal). Over deze binnenvaartroute vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats[1]. De planlocatie bevindt zich op circa 80 – 320 meter van deze binnenvaartroute en bevindt zich daarmee binnen de 1%-letaliteitszone en deels binnen de 100%-letaliteitszone van het vervoer van brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen[2]. Het transport kan resulteren in hittestralingsscenario's (koude BLEVE, fakkelbrand) en toxische scenario's. In tabel 2 worden de effectafstanden van de hittestralingsscenario's weergegeven. Ook wordt de hittestraling weergegeven bij de meest dichtstbijzijnde en verste afstand tot het plangebied. De effectafstanden 1% letaal en 100% letaal zijn van toepassing op mensen buiten. Ook mensen binnen kunnen dodelijk slachtoffer worden door de scenario's. Zodoende is ook het percentage slachtoffers binnenshuis opgenomen in tabel 2 binnen de 1e en 2e ring. De 1e ring geldt tot de effectafstand 100% letaal. De 2e ring geldt tot de effectafstand 1% letaal.

Tabel 2: Effectafstanden hittestralingsscenario's Maascorridor

Risicobron	Stof	Scenario	Effectafstand 100 % letaal (m)	Slachtoffers binnenshuis 1e ring (%)	Effectafstand 1 % letaal (m)	Slachtoffers binnenshuis 2e ring (%)	Afstand tot plangebied (m)	Hittestraling (kW/m²)
Maascorridor	LPG	Koude BLEVE	230	27	510	1	80-320	260-55
Maascorridor	LPG	Fakkelbrand	185	46	225	3	80-320	180-2,5

Door overdruk bij het scenario koude BLEVE zal hooguit lichte schade ontstaan.
Bij een fakkelbrand kan dubbelglas breken tot 210 meter. Bij een BLEVE kan ruitbreuk optreden tot 315 meter.

A2 (wegvak L84)

Een derde gevarenbron die effecten heeft op het plangebied is de rijksweg A2 (wegvak L84)[3]. De planlocatie bevindt zich op circa 30 meter van de A2 en bevindt zich daarmee binnen de 1%-letaliteitszone en deels binnen de 100%-letaliteitszone van het vervoer van brandbare vloeistoffen, brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen[4]. Het transport van deze stoffen kan resulteren in hittestralings-, overdruk-, en toxische scenario's.

Tabel 3: Effectafstanden hittestralings- en overdrukscenario's A2

Risicobron	Stof	Scenario	Effectafstand 100 % letaal (m)	Slachtoffers binnenshuis 1e ring (%)	Effectafstand 1 % letaal (m)	Slachtoffers binnenshuis 2e ring (%)	Afstand tot plangebied (m)	Hittestraling (kW/m²)
A2	Benzine	Plasbrand	30	42	50	2	30-220	35-0
A2	LPG	Fakkelbrand	90	47	110	2	30-220	140-2,5
A2	LPG	Koude BLEVE	80	38	200	2	30-220	260-25
A2	LPG	Warme BLEVE	100	40	245	3	30-220	240-40
A2	LPG	Wolkbrand / gaswolkexplosie	110	Onbekend	-	0	30-220	Onbekend

[1] Vervoer van stofcategorieën LF1, LF2, LT1, GF3 en GT3. Bron: Regeling Basisnet
[2] Van invloed op het plangebied is het vervoer van stofcategorieën GF3, LT1 en GT3. Bron: tabel 4-2 van de Handreiking Risicoanalyse Transport (HART).
[3] Vervoer van stofcategorieën LF1, LF2, LT1, LT2, GF3 en GT3. Bron: Regeling Basisnet. Uit de vervoersgegevens van IenW blijkt dat over de A2 (wegvak L84) ook de stofcategorie GF2 wordt vervoerd.
[4] Van invloed op het plangebied is het vervoer van stofcategorieën LF1, LF2, LT1, LT2, GF2, GF3 en GT3. Bron: tabel 4-2 van de Handreiking Risicoanalyse Transport (HART).

Door overdruk zal bij een koude BLEVE tot 35 meter gemiddelde schade ontstaan en vanaf 35 meter lichte schade. Door overdruk bij een warme BLEVE zal tot 40 meter zware schade ontstaan, tot 50 meter gemiddelde schade en vanaf 50 meter lichte schade. Als buiten 50 meter van de A2 gebouwd wordt, zal door overdruk hooguit lichte schade ontstaan aan het gebouw en bevindt het bouwwerk zich buiten de effectafstand 1% letaal van het plasbrandscenario. Zodoende geldt het advies om mimimaal 50 meter van de A2 te bouwen.

Mainfreight B.V.
Een vierde gevarenbron betreft de inrichting Mainfreight B.V., welke zich op circa 1200 meter van het plangebied bevindt. Het plangebied bevindt zich binnen de effectafstand 1% letaliteit toxisch van deze inrichting en kan zodoende blootgesteld worden aan toxische scenario's.

Samenvatting risicobronnen en scenario's
Samengevat kan gesteld worden dat het plangebied zich binnen het invloedsgebied van de volgende scenario's bevindt:

1. Plasbrand door transport van brandbare vloeistoffen over de A2.
2. Fakkelbrand door een breuk in de buisleiding of door transport van brandbare gassen over de Maascorridor en/of de A2.
3. Warme / koude BLEVE door transport van brandbare gassen over de Maascorridor en/of de A2.
4. Wolkbrand / gaswolkexplosie door transport van brandbare gassen over de A2.
5. Toxische scenario's door het vervoer van toxische vloeistoffen en toxische gassen over de Maascorridor en/of de A2 en/of door een emissie bij Mainfreight B.V.

5. Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchten.

Plasbrand (A2)
Tussen 30 en 50 meter bevindt de hittestraling zich tussen 35 kW/m^2 en 10 kW/m^2. Er zal gemiddelde schade ontstaan aan gebouwen: brandhaarden, vervorming van hout en kunststof en breuk van dubbelglas, waardoor ook binnenshuis dodelijke slachtoffers kunnen vallen. Het geadviseerde handelingsperspectief is binnen blijven en inpandig vluchten naar een plek in het gebouw waar geen / minder straling is.

Fakkelbrand (buisleiding, A2, Maascorridor)
Voor alle fakkelbrand scenario's geldt dat een deel van het plangebied zich binnen de effectafstand 100% letaal bevindt (zie voor de effectafstanden tabel 1 t/m 3). Binnen de effectafstand 100% letaal zullen mensen binnen en buiten gewond raken. Er zal namelijk onherstelbare schade ontstaan aan gebouwen: alle brandbare materialen gaan branden. Binnen de 2^e ring (tussen de effectafstand 100% letaal en 1% letaal) zal er gemiddelde schade ontstaan aan gebouwen: secundaire branden treden op. Ook binnen deze zone kunnen mensen binnen gewond raken of overlijden door het scenario. Bij een fakkelbrand is de hittestraling buiten dusdanig hoog dat ontvluchting uit het complex, van de hittestralingsbron af, niet mogelijk is zonder dat er slachtoffers vallen. De beste strategie is daarom om in het gebouw te blijven tot de hittestraling afneemt. Belangrijk is dat personen inpandig vluchten naar een plaats in het gebouw waar geen / minder straling is.

Warme BLEVE (A2)
Indien een BLEVE aanstaande is, zullen aanwezigen de instructie krijgen om het effectgebied te ontvluchten tot op een afstand van 400 meter van de locatie van het scenario op de A2, mits hier afdoende tijd voor is. Belangrijk is om van de risicobron af te vluchten.

Koude BLEVE (A2, Maascorridor)
De mogelijkheid om te schuilen/vluchten hangt af van de afstand tussen het incident en het gebouw. Voor personen binnen, dichtbij de bron (daar waar gebouwen ontbranden of instorten), geldt het handelingsperspectief ontruimen en vluchten van de risicobron af (voor zover mogelijk). Daar waar gebouwen niet ontbranden of instorten, is binnen blijven en schuilen het handelingsperspectief.

Wolkbrand (A2)
Het geadviseerde handelingsperspectief is binnen blijven of naar binnen gaan, inpandig schuilen aan de westzijde en schuilen achter een muur.

Toxische scenario's (Maascorridor, A2, Mainfreight)
Ten aanzien van een toxisch scenario wordt in het kader van zelfredzaamheid geadviseerd om naar binnen te gaan of te blijven, te schuilen tot de lekkage is gestopt en metingen van de hulpdiensten uitwijzen dat de luchtwaardes veilig zijn. Hierbij geldt de voorwaarde dat de luchttoevoer van buitenaf volledig kan worden afgesloten en dat ramen en deuren gesloten blijven. Als hieraan voldaan wordt, kan in een goed afgesloten gebouw de concentratie van giftige stoffen relatief laag worden gehouden.

Onder paragraaf 7 worden maatregelen genoemd die de zelfredzaamheid van de personen binnen het risicogebied vergroten.

6. Bestrijdbaarheid en beheersbaarheid

Niet alle scenario's zijn voor de brandweer bestrijdbaar.

Plasbrand (A2)
De plasbrand is van korte duur. De hulpverlening komt ter plaatse na afloop van de plasbrand. Daardoor ligt bij dit scenario de nadruk op redden/evacueren, uitbreiding voorkomen en blussen van secundaire branden.

Fakkelbrand (buisleiding, A2, Maascorridor)
Gezien de grootte van de hittestraling van een fakkelbrand zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. In geval van een fakkelbrand spuit aardgas onder hoge druk uit de leiding. Voor de brandweer bestaat geen bestrijdingsstrategie om de bron te doven. De leidingbeheerder zal op afstand de leiding afsluiten waarna het gas tussen het ingeblokte deel moet opbranden en de fakkelbrand na verloop van tijd dooft. De rol van de brandweer beperkt zich tot het afzetten van de omgeving, zo mogelijk het redden van slachtoffers, het koelen van panden in de omgeving en het bestrijden van secundaire branden. De brandweer kan optreden in het gebied waar de warmtestraling kleiner of gelijk is aan 3 kW/m^2.

Warme BLEVE (A2)
Een warme (aanstaande) BLEVE is moeilijk bestrijdbaar maar mogelijk te voorkomen, met name wanneer de tankwagen gecoat is. De opbouwtijd van een warme BLEVE is circa 20 minuten. Bij een tankwagen met onbeschadigde coating wordt een mogelijke BLEVE uitgesteld tot 75 minuten.

Koude BLEVE (A2, Maascorridor)
Een koude BLEVE is niet te bestrijden omdat de tankwagen meteen explodeert. Gezien de snelle ontwikkeltijd zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding zal daarom gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden.

Wolkbrand (A2)
De wolkbrand is van korte duur. De hulpverlening komt ter plaatse nadat de wolkbrand is geweest. Daardoor ligt bij dit scenario de nadruk op redden/evacueren, uitbreiding voorkomen en blussen van secundaire branden.

Toxische scenario's (Maascorridor, A2, Mainfreight)
Bij een ongeval met toxische stoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de plas af te dekken, de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water.

Belangrijk ten behoeve van bestrijdbaarheid van bovengenoemde scenario's en/of daardoor ontstane secundaire branden zijn een tweezijdig toegankelijk plangebied, effectieve (grootschalige) bluswatervoorziening en de tijdige beschikbaarheid van bluswater.

Bereikbaarheid
Voor de bereikbaarheid geldt dat het plangebied via twee zijden ontsloten dient te kunnen worden. Een willekeurig adres moet namelijk via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. Hierdoor kan de brandweer een ongeval altijd bovenwinds benaderen. Zo wordt voorkomen dat, bij een grote brand of bij een ongeval met gevaarlijke stoffen, de brandweer door de rook of door de gaswolk ter plaatse moet gaan. Het plangebied voldoet hieraan. Belangrijk is dat er ook sprake is van minimaal twee toegangen tot het gebouw. Wegen binnen het plangebied dienen te voldoen aan de specifieke maten en kenmerken van brandweervoertuigen (zie paragraaf 7 voor andere specificatie).

Voor de bestrijdbaarheid is het niet alleen belangrijk dat het invloedsgebied toegankelijk is, maar ook dat de risicobron bereikbaar is. Voor incidenten op de autosnelweg en de Maascorridor is dit geen probleem, daar deze tweezijdig bereikbaar zijn.

Bluswater
Geadviseerd wordt om het plangebied te voorzien van een primaire bluswatervoorziening (brandkranen), gelegen binnen 40 meter vanaf de (brandweer)toegang(en). Voor de precieze invulling (locatie, aantal en capaciteit) kan contact opgenomen worden met Brandweer Zuid-Limburg, via de inspecteur die gekoppeld is aan de gemeente. Er zijn geen brandkranen aanwezig binnen het plangebied. De brandkranen in de nabijheid van het plangebied zijn weergegeven op de afbeelding rechts. De cirkels representeren een straal van 40 meter en de getallen in de cirkels representeren de capaciteit van de brandkranen.



Voor grote scenario's, zoals hittestralingsscenario's en toxische scenario's, is de primaire bluswatervoorziening alleen (brandkranen) niet afdoende. Zodoende is ook een secundaire/tertiaire bluswatervoorziening benodigd. Een secundaire bluswatervoorziening is een voorraad water van ten minste 360 m^3 (gedurende 4 uur lang 90 m^3). De bluswatervoorziening moet binnen een half uur kunnen worden opgebouwd en operationeel zijn. Ook moet de brandweer de secundaire bluswatervoorziening altijd kunnen bereiken tot op een afstand van minimaal 5 meter. Tevens mogen zich geen obstakels bevinden tussen de opstelplaats en de secundaire bluswatervoorziening. Een andere mogelijkheid is het gebruik van tertiair water. Dit is een bluswatervoorziening die binnen een uur kan worden opgebouwd en operationeel is. Deze voorziening levert 120 m^3 per uur en het water is onbeperkt leverbaar. Denk hierbij aan het kanaal. Een secundaire bluswatervoorziening is in de nabijheid van het plangebied niet aanwezig. Een tertiaire bluswatervoorziening wel (op het terrein van Born Barge Terminal en PLC). Daar deze zich binnen 2,5 kilometer van de planlocatie bevinden, kan grootwatertransport WTS2500 worden in gezet. Bij de opbouw van grootwatertransport gaat echter kostbare tijd verloren. Idealiter zou er sprake zijn van een secundaire/tertiaire bluswatervoorziening in de nabijheid van het plangebied, middels bereikbaarheid van het Julianakanaal en/of de blussloot ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied, inclusief opstelplaats.

7. Maatregelen
De brandweer adviseert om de volgende maatregelen te nemen om de effecten van de genoemde scenario's te minimaliseren en/of de zelfredzaamheid van aanwezigen te vergroten:

Bronmaatregelen
- Het planologisch onmogelijk maken om binnen de belemmeringenstrook van de buisleiding te graven of te boren. Als er toch werkzaamheden plaatsvinden, dienen deze plaats te vinden onder strikte begeleiding van de exploitant van de buisleidingen.
- De buisleiding voorzien van markeringen.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (hittestralingsscenario's)
- Het inrichten van ruimtes die langdurig bestand zijn tegen hittestraling, in het zuidoostelijke deel (zo ver mogelijk van de buisleiding en de Maascorridor) en aan het westen (zo ver mogelijk van de A2).
- Het reduceren van raamoppervlakken, met name aan de oost- en westzijde.
- Het toepassen van bouwtechnische maatregelen met een brand- en hittewerende functie. Denk aan het toepassen van brandwerend metselwerk, gebruik maken van minerale wolisolatie, gebruik maken van houten en stalen kozijnen, gebruik maken van dakpannen en het toepassen van brand- en hittewerende beglazing. Anticiperend op de Omgevingswet wordt geadviseerd om in het brandaandachtsgebied de regels uit artikel 4.91 t/m 4.95 Besluit Bouwwerken Leefomgeving toe te passen. Zie voor het brandaandachtsgebied van de buisleiding de afbeelding in paragraaf 4. Binnen 30 meter van de A2 geldt ook een brandaandachtsgebied. Geadviseerd wordt echter om buiten deze zone te bouwen.
- Ruimtes waar mensen zich gedurende het grootste deel van de dag bevinden (bijv. kantoren) zo ver mogelijk van de risicobronnen projecteren, bijv. buiten de effectafstand 100% letaal van de buisleiding en minimaal 50 meter van de A2 (buiten effectafstand 1% letaal van het plasbrand scenario).
- Het realiseren van inpandige vluchtroutes en uitgangen van de risicobronnen af.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (overdrukscenario's)
- Het toepassen van glas dat scherfwerking voorkomt binnen het explosieaandachtsgebied van de A2 en aan de zijde van de Maascorridor.
- Bouwen op minimaal 50 meter van de A2. Op deze afstand zal namelijk hooguit lichte schade door overdruk ontstaan.

Effect en gevolgbeperkende maatregelen (toxisch scenario)
- Het uitvoeren van het distributiecentrum met een afsluitbare ventilatie die centraal kan worden gestuurd, waarbij ventilatieopeningen aan de zuidzijde worden geplaatst.

Zelfredzaamheid
- Het zorgdragen voor risicocommunicatie naar de gebruikers.

Bereikbaarheid
- Ervoor zorgdragen dat wegen binnen het plangebied voldoen aan de specifieke maten en kenmerken van brandweervoertuigen, namelijk:
    - totaal gewicht: 25 ton;
    - asbelasting: 10 ton;
    - doorgangshoogte: 4,2 meter;
    - rijbaanbreedte: 3,5 meter;
    - buitenbochtstraal: 10 meter;
    - binnenbochtstraal: 5,5 meter.
- Zorgdragen voor een tweezijdige ontsluiting van het plangebied en het gebouw.

Bluswatervoorziening
- Het plangebied voorzien van een adequate primaire bluswatervoorziening, gelegen binnen 40 meter vanaf de (brandweer)toegang(en). Voor de precieze invulling (locatie(s), aantal en capaciteit) kan contact opgenomen worden met Brandweer Zuid-Limburg, via de inspecteur die gekoppeld is aan de gemeente.

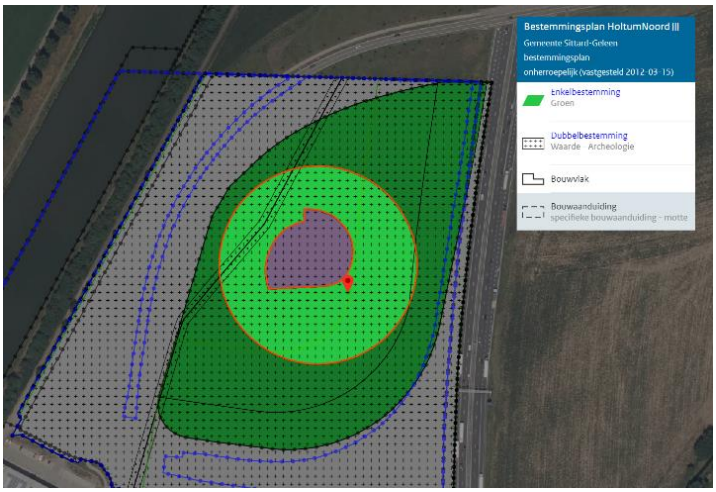
- Zorgdragen voor een secundaire/tertiaire bluswatervoorziening in de nabijheid van het plangebied, middels bereikbaarheid van het Julianakanaal en/of de blussloot ter hoogte van de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied, inclusief opstelplaats.

8. Restrisico

De genoemde maatregelen kunnen de effecten van ongevallen sterk reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht door de hulpverleningsdiensten. Hoewel het uitvoeren van maatregelen een positief effect zal hebben op de veiligheid, valt daarmee niet uit te sluiten dat zich een incident voor zal doen met slachtoffers op de planlocatie en de omgeving. Het is aan het bevoegd gezag dit 'restrisico' expliciet te accepteren en in het besluit te verantwoorden binnen de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.

B2 INSPRAAKNOTA VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN ‘HOLTUM-NOORD IV

Inspraaknota voorontwerpbestemmingsplan ‘Holtum-Noord IV’

1. Inspraakreactie ‘Inwoners Baakhoven’	
Bestemmingsplankaart	
1.1 Op de bestemmingsplankaart is het bouwvlak niet juist weergegeven, Verder is het onduidelijk wat de groen, rode en zwarte lijnen betekenen die over het plangebied lopen. Op de plankaart is het aangegeven bouwvlak groter dan op de kaart opgenomen in het rapport 20220111-SIT157-TOE-VBP-1.0	De verbeelding zoals opgenomen op ruimtelijkeplannen.nl is het enig juiste plangebied. De diverse lijnen over het plangebied zijn opgenomen voor de gebiedsaanduidingen ‘milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied’, ‘milieuzone - roerdalslenk zone II’, en ‘vrijwaringszone – weg’. De rode lijn heeft betrekking op de gevellijn waaraan in de regels is verbonden dat de gevel van het hoofdgebouw in, of parallel aan deze 'gevellijn' dient te worden gebouwd.
Toelichting	
1.2 De kleurstelling van de gevelplaten is onvoldoende vastgelegd in het bestemmingsplan. Gelijk aan groene kleuren aan de overzijde van de weg gelegen mega loods. In hoofdstuk 3.3.2 staat zelfs dat er grijstinten gebruikt moeten worden terwijl in eerdere gesprekken is afgesproken om een groen kleurstelling te gebruiken en dit ook zo voor te leggen aan de welstandscommissie.	De kleur van gebouwen maakt geen onderdeel uit van hetgeen in het bestemmingsplan geregeld wordt. Het regelen van aspecten als kleur is niet ruimtelijk relevant en derhalve niet toegestaan in een bestemmingsplan. Dit mag alleen als sprake is van een beschermd stads- of dorpsgezicht. De kleurstelling komt pas aan de orde bij de toets met betrekking tot omgevingsvergunning, door de commissie ruimtelijke kwaliteit.
1.3 In hoofdstuk 3.2.1 wordt onjuist vermeld dat gebruik wordt gemaakt van een bestaand logistiek bedrijventerrein. De voorliggende locatie maakt overeenkomstig het bestaande bestemmingsplan geen onderdeel uit van het logistieke bedrijventerrein Holtum noord III.	In het vigerende bestemmingsplan Holtum-Noord III is reeds sprake van een logistiek bedrijventerrein. Op grond van artikel 10.1 bedraagt het bebouwingsoppervlakte van de totale motte (deels bestemd als ‘Bedrijventerrein’ en deels als ‘Groen’) maximaal 37.127 m². 
1.4 De in hoofdstuk 3.2.2 aangegeven gebiedsaanduiding milieuzone is niet terug te vinden op de plankaart.	De gebiedsaanduidingen ‘milieuzone - boringvrije zone roerdalslenk zone II’ en ‘milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied’ zijn terug te vinden op verbeelding, behorende bij het bestemmingsplan. Zie www.ruimtelijkeplannen.nl. Beide aanduidingen gelden overigens voor het volledige plangebied.

1.5	De in hoofdstuk 3.2.3 aangegeven conclusie is niet juist. Door de wijziging van het bestemmingsplan wordt juist wel bedrijventerrein aan de bestaande voorraad toegevoegd. In het huidige bestemmingsplan is namelijk geen sprake van bedrijventerrein, maar van een motte. Verder is het bebouwingsoppervlak vele malen kleiner dan in het nieuwe bestemmingsplan wordt voorzien. Er is niet aangetoond dat voldaan kan worden aan artikel 12.1.4 lid 2 van de ontwerp omgevingsverordening Limburg.	Zie reactie onder 1.3. Voorts is het plangebied in het voormalige POL2014, de thans geldende Omgevingsvisie Limburg en bijvoorbeeld ook in de Omgevingsverordening Limburg aangewezen als bedrijventerrein / werklocatie. Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat binnen de motte (aangeduid als 'specifieke Bouwaanduiding - motte'), zowel binnen het deel binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' als het deel binnen de bestemming 'Groen' bedrijfsgebouwen mogen worden gebouwd, met een maximale gezamenlijke bebouwingsoppervlakte van 37.127 m². Ten aanzien van de Omgevingsverordening Limburg dient tot slot te worden opgemerkt dat hieraan nog niet getoetst hoeft te worden. De Omgevingsverordening Limburg treedt pas in werking op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt. Desalniettemin wordt voldaan aan de genoemde regeling (en ook de regels van de thans van toepassing zijnde Omgevingsverordening Limburg 2014.
1.6	Hoofdstuk 4.1.2 rapportnummer van het akoestisch onderzoek ontbreekt.	Het rapportnummer wordt toegevoegd.
1.7	De conclusie van het akoestisch onderzoek is onjuist weergegeven. De reden dat er geen toename van meer dan 2 dB is komt door het aanleggen van een geluidswal tussen loods en A2. Zonder deze geluidswal zou de toename meer dan 2 dB zijn. De geluidswal moet daarom goed in het bestemmingsplan verankerd worden en niet worden neergezet als een groen wal, maar als een geluidswal. De conclusie moet dus ook niet zijn dat het nieuwe bedrijfspand geen relevante invloed heeft op de woningen in Baakhoven. Er moet worden opgenomen dat het situeren van een geluidswal noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat het nieuwe bedrijfspand geen relevante invloed heeft op de woningen in Baakhoven. In hoofdstuk 5.2.2 staat bij groen wel de geluidswal opgenomen. De geluidswal van 2,5 meter is onvoldoende rechts zeker vastgelegd in de planregels. Ook de mate van beplanting van deze wal is niet voldoende geregeld in de planregels. Inspreker is van mening dat de geluidwal onvoldoende rechtszeker is opgenomen in de planregels.	Allereerst dient te worden opgemerkt dat de stelling dat zonder de aanleg van de geluidswal aan de westzijde van de A2 sprake is van een toename van meer dan 2 dB op de gevels van de woningen in Baakhoven als gevolg van reflectie onjuist is. Er is sowieso geen sprake van een toename van 2 dB of meer. Tevens is de geluidswal aan de westzijde van de A2 hiervoor niet noodzakelijk. Verder geldt dat in artikel 4.1 onder c en op de verbeelding wordt de wal aangeduid als 'geluidwal'. Onder artikel 3.4.2 is de geluidwal opgenomen als een voorwaardelijke verplichting. Hierin is opgenomen dat het gebruik van de gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' alleen is toegestaan indien ter plaatse van de aanduiding 'geluidwal' zoals bedoeld in artikel 4.1 een geluidwerende voorziening in de vorm van een geluidwal met een hoogte van minimaal 2,5 meter en maximaal 4 meter en met een hellingshoek van maximaal 1:4 is gerealiseerd en in stand wordt gehouden, waarbij deze geluidwal dient te worden voorzien van beplanting om een groene uitstraling te creëren. Hiermee is de geluidwal in voldoende mate geborgd in het bestemmingsplan. Zonder realisatie en instandhouding is het gebruik ten behoeve van 'Bedrijventerrein' namelijk niet toegestaan. Voor wat betreft de beplanting van de geluidswal geldt dat er geen wettelijke plicht is om de beplanting vast te leggen in

		het bestemmingsplan, deze is vanuit akoestisch oogpunt ook niet relevant. Dit vormt een onderdeel van de nadere uitwerking in het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvraag.
1.8	Hoofdstuk 4.4, de bebouwing is niet buiten de effectafstand 100% letaal gesitueerd.	Op grond van de uitgevoerde onderzoeken, zoals ook beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan, blijkt dat de ontwikkeling vanuit het oogpunt van externe veiligheid inpasbaar wordt geacht.
1.9	Hoofdstuk 5.2.2. Verkeer; dit is niet juist op de plankaart overgenomen. Op de plankaart is geen bestemming verkeer aangegeven of wordt hier alleen het minuscule hoekje aan de onderzijde bedoeld?	De constatering dat het een klein deel van het plangebied betreft is juist.
1.10	De gebiedsaanduidingen zoals genoemd in hoofdstuk 5.2.2. zijn niet terug te vinden om de plankaart.	De gebiedsaanduidingen zijn terug te vinden op de verbeelding, behorende bij het bestemmingsplan. Zie hiervoor www.ruimtelijkeplannen.nl.
1.11	blz. 36 watermanagement. Hemelwater wordt op Holtum Noord in buffers opgeslagen en vertraagd afgevoerd naar de Geleenbeek. Hier komt nu nog een grote loods bij met het daarbij behorende hemelwater. Is het Waterschap hierin gekend en hoe gaan zij dit regelen ten tijde van hevige neerslag, aangezien de Geleenbeek dichter richting dorp komt te liggen na verbreding A2. Op de tekening zijn er op het terrein van de nieuwe loods geen waterbuffers te zien. Hoe wordt dit extra regenwater opgevangen.	Het regenwater wordt opgevangen middels een buizen systeem dat is aangesloten op de bluswatervoorziening voor verdere uitleg wordt verwezen naar de toelichting.
1.12	Blz. 37 MER. Er wordt hier beweerd dat er geen cumulatieve effecten met andere projecten zijn. Die zijn er wel. Er komt weer extra geluidshinder, stikstof, fijnstof etc. bij, boven op de effecten van de reeds aanwezige loods met bijbehorend verkeer en verkeersbewegingen. Opgeteld met de extra belasting van de reeds aanwezige megaloods en alle andere ontwikkelingen rond Baakhoven, is er wel degelijk een cumulatie van effecten. Zie bijlage 2 voor nadere toelichting.	Voor wat betreft het bestaande deel van het bedrijventerrein (en overige reeds gerealiseerde ontwikkelingen in de omgeving) geldt dat de effecten onderdeel uitmaken van de achtergrondwaarden, waarmee de effecten van het voorliggende plan kortom wel degelijk cumulatief berekend zijn. Voor wat betreft de rijksweg A2 geldt dat in het kader van het Tracébesluit reeds een milieueffectrapport is opgesteld en daaruit is gebleken dat de ontwikkeling inpasbaar wordt geacht. De effecten van het voorliggende plan zijn in relatie tot de verbreding van de rijksweg A2 verwaarloosbaar. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de m.e.r.-beoordeling is opgesteld om te bepalen of het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk is. Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan worden geconcludeerd dat dit niet het geval is.
1.13	Blz. 38: vlg. par.4.1 MER zou er geen belemmering zijn vanuit het aspect geluid, dat is onzes inziens wel het geval, zie bovenstaand.	Vooropgesteld dient te worden dat er geen wettelijk kader bestaat voor het berekenen van geluid als gevolg van reflectie van verkeerslawaai op een gebouw. Wettelijk gezien bestaan er vanuit dat oogpunt dus feitelijk sowieso geen belemmeringen. Verder wordt ook ruimschoots voldaan aan de richtafstanden op basis van de VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’. Desalniettemin is in het kader van een goede ruimtelijke ordening toch een akoestisch onderzoek

	uitgevoerd, waarbij een koppeling is gelegd met het 2 dB-criterium (Uit afdeling 4 "Reconstructies" van hoofdstuk VI "Zones langs wegen" Wet geluidhinder) om toch een handvat te bieden voor de beoordeling van de eventuele effecten. Uit dit onderzoek is gebleken dat bij geen enkele van de relevante en berekende varianten, sprake is van een significante toename van geluid op de gevels van de woningen in Baakhoven als gevolg van reflectie van verkeerslawaai door de realisatie van het gebouw.
1.14 Blz. 41 smal strookje aan de zuidwestzijde bestemming “verkeer”? Kan hier nog iets onverwachts uitkomen? Extra laaddok etc.?	Neen, dat is binnen de bestemming verkeer niet mogelijk.
1.15 Hoe zit het met de veiligheid van Baakhoven tijdens de aanleg van de loods aangezien daar een flinke gasleiding loopt.	Ten tijde van de bouw van de loods wordt door de leidingbeheerder toezicht gehouden.
1.16 Wordt er eigenlijk rekening gehouden door SG met Baakhoven i.v.m. veiligheid/calamiteiten op Holtum Noord. Blz. 9 Fakkelbrand bv. Ik lees hier nergens iets over.	Baakhoven is meegenomen in de rapportages met betrekking tot externe veiligheid. Het te realiseren gebouw zal een afschermende werking hebben ten behoeve van de veiligheid van Baakhoven. Feitelijk zorgt het gebouw daarom alleen maar voor een extra afscherming ten aanzien van Baakhoven. Vanuit de leidingbeheerder worden sowieso strenge eisen gesteld aan de bouwwerkzaamheden en de wijze waarop het terrein gebruikt gaat worden.
Planregels	
1.17 Regel 3.2 De maximum bouwhoogte is onvoldoende duidelijk vastgelegd. Onduidelijk is waar de aanduiding “maximum bouwhoogte (m)” kan worden teruggevonden.	De maximum bouwhoogte is duidelijk vastgelegd in de verbeelding. Voor de volledigheid: De bouwhoogte van gebouwen bedraagt maximaal 15 meter.
1.18 Regel 3.2 Bouwhoogte van andere bouwwerken is maximaal 20 meter. In de rapporten wordt uitgegaan van 15 meter. Het is onvoldoende duidelijk wat verstaand wordt onder andere bouwwerken.	De bouwhoogte van gebouwen bedraagt 15 meter. De bouwhoogte van andere bouwwerken (dus géén gebouwen) bedroeg in het voorontwerp bestemmingsplan 20 meter en is in het ontwerp bestemmingsplan aangepast naar 15 meter.. Met andere bouwwerken worden voor alle duidelijkheidbouwwerken geen gebouwen bedoeld. Volledigheidshalve worden de regels van de bestemming ‘Bedrijventerrein’ op dit punt verduidelijkt. Waar binnen de bestemming ‘Bedrijventerrein’ wordt gesproken over ‘andere bouwwerken’ wordt dit aangepast naar ‘bouwwerken geen gebouw zijnde’.
1.19 Regel 3.3.2 uit deze regel blijkt ineens dat met andere bouwwerken alle bebouwing wordt verstaan en dat de bebouwing dus 20 meter hoog mag worden zonder afwijkingsbesluit terwijl in alle rapporten wordt uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 15 meter.	Planregel in artikel 3.3.2 luidt:” Afwijken bouwhoogte gebouwen”. Dit betekent dat deze regeling ook uitsluitend betrekking heeft op ‘gebouwen’. De stelling dat de bouwhoogte 20 meter hoog mag worden zonder afwijkingsbesluit is onjuist, aangezien de regeling juist een afwijkingsbevoegdheid betreft op grond waarvan, uitsluitend onder de daarin opgenomen voorwaarden, mag worden verhoogd tot maximaal 20 meter. Er is geen sprake van een rechtstreeks toegestane mogelijkheid. Aangezien in de praktijk een bouwhoogte van maximaal 15 meter is voorzien,

	is overigens besloten om de afwijkingsmogelijkheid in het ontwerp bestemmingsplan te verwijderen.
1.20 Regel 3.3.3 Hier kan de hoogte van andere bouwwerken ineens 30 meter hoog worden terwijl niet duidelijk is wat onder andere bouwwerken wordt verstaan.	Met andere bouwwerken worden bouwwerken geen gebouw zijnde bedoeld. De mogelijkheid om andere bouwwerken niet zijnde gebouwen van 30 meter hoogte te realiseren, wordt uit de regels verwijderd.
1.21 Regel 3.3.4. Afwijken situering gevellijn mag geen effect hebben op de aan te leggen geluidswal.	Het afwijken van de gevellijn kan geen effect hebben op de geluidwal omdat de gevellijn alleen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' geldt. De geluidwal wordt gerealiseerd binnen de bestemming 'Groen' die tussen de bestemming 'Bedrijventerrein' en Baakhoven ligt.
1.22 Regel 3.4.1 Strijdig gebruik; hierin moet worden opgenomen dat het plaatsen van verlichting en (verlichte) reclame-uitingen aan de zijde van de A2 niet is toegestaan. Het verbod op het aanbrengen van verlichting en verlichte reclame-uitingen aan de zijde van de A2 is nu onvoldoende geregeld in de planregels.	Het is niet mogelijk om verlichting in de planregels uit te sluiten. Uit veiligheidsoverwegingen dient er rondom het bedrijfspand verlichting te worden aangebracht. Hierbij dient te worden opgemerkt dat tegenwoordig veelal gebruik wordt gemaakt van LED-verlichting. Een belangrijk voordeel van LED-verlichting is dat deze verlichting veel beter te richten is (op het terrein zelf) en dat deze ook veel minder strooilicht tot gevolg heeft en daarmee dus ook veel minder overlast voor de omgeving veroorzaakt. Gelet op de afstand tot de woningen aan de overzijde van de rijksweg A2, levert dit kortom geen belemmeringen op.
1.23 Regel 3.4.1. Strijdig gebruik; hierin moet worden opgenomen dat het situeren van laaddoks aan de zijde A2 niet is toegestaan. De locatie van de laaddoks zijn nu onvoldoende rechtszeker vastgelegd in de planregels.	De vrees van de inwoners van Baakhoven is onterecht. De laaddoks zijn gesitueerd aan de westzijde. De weg aan de achterzijde van de loods is daarbij met name bedoeld als calamiteitenweg en om rond het gebouw te kunnen rijden en is daarom niet geschikt voor de realisatie van laaddoks.
1.24 Regel 3.4.2; de aanduiding geluidwal is niet aangegeven op de plankaart.	De aanduiding 'geluidwal' is op de verbeelding aangegeven, binnen de bestemming 'Groen' tussen de bestemming 'Bedrijventerrein' en de rijksweg A2.
1.25 Regel 4.1; aanduiding geluidwal is niet aangegeven op de plankaart	De aanduiding 'geluidwal' is op de verbeelding aangegeven, binnen de bestemming 'Groen' tussen de A2 en de bestemming 'Bedrijventerrein'.
1.26 Regel 4,1; Beplanting moet bestaan uit inheems groen met goede beworteling en verzorging zodat sterfte door droogte niet optreedt. Verder moet de beplanting voldoende maat en hoeveelheid hebben zodat groene inpassing van de loods gewaarborgd is. Dus niet zoals bij grote groen buurman maar een beperkt aantal zeer kleine boompjes. Wordt er een onderhoudsverplichting of herplant verplichting opgelegd indien bomen sterven, te veel wordt weggesnoeid of verwijderd. Dus is de continuïteit gewaarborgd via de uiteindelijke vergunning.	De instandhouding van de beplanting wordt in de planregels vastgelegd. Het soort beplanting wordt in overleg met o.a. Rijkswaterstaat en Baakhoven gerealiseerd. Dit maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking in het kader van de omgevingsvergunning en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplantraject.
1.27 Regel 4.2; verharding voor verkeer is niet toegestaan. Rondrijdend verkeer rond de loods moet worden uitgesloten.	Op grond van de planregels is verkeer hier niet toegestaan. Artikel 4.2 heeft betrekking op de bestemming groen, binnen deze bestemming zijn verkeersdoeleinden en bedrijfsmatige bestemmingen sowieso niet toegestaan.
1.28 Regel 5.2; hier staat voor andere bouwwerken weer een maximumhoogte van 15 meter. Door alle verschillende genoemde hoogtes en wisselende	Per bestemming verschillen de maximaal toegestane bouwhoogtes en deze zijn vastgelegd in het bestemmingsplan.

benamingen is het erg onduidelijk wat nu de maximale bouwhoogte mag worden.	
1.29 Regel 5.3; moet worden geschrapt. Het toestaan van een reclamemast via een andere regelgeving toch mogelijk maken kan gezien worden als onbehoorlijk bestuur. Een reclamemast op deze locatie moet te allen tijde worden verboden. Vooral gezien de lichtoverlast die al veroorzaakt wordt door bedrijventerrein Holtum noord naar het donker gebied aan de overzijde van de A2 is totaal onacceptabel en de lichtoverlast door de al reeds aanwezig reclamemast op korte afstand. Ook is totaal onduidelijk wat het gemeentelijke beleid is met betrekking tot reclame masten waarnaar wordt verwezen. Dit beleid is niet bij de stukken gevoegd. Ons is altijd verteld dat er geen beleid voor is en dat het tegenhouden van dergelijke masten door Sittard-Geleen niet mogelijk is als het niet geregeld is in het bestemmingsplan.	Artikel 5.3 wordt geschrapt.
Akoestisch onderzoek	
1.30 Er is geen akoestisch onderzoek uitgevoerd naar verkeersaantrekkende werking. Er is bijvoorbeeld in het rekenmodel niet meegenomen dat er door de nieuwe loods meer verkeers-/vrachtbewegingen komen op de brug over de A2 (Fly over De Krop, niet de brug bij Gebroek) en over de oprit richting zuiden. De effecten voor Baakhoven zijn hiervan niet in beeld gebracht.	In het akoestisch onderzoek is de verkeersaantrekkende werking wel degelijk meegenomen en kwalitatief beschouwd. Zie hiervoor paragraaf 4.1 uit het akoestisch onderzoek dat onderdeel uitmaakt van het voorontwerp bestemmingsplan. Voor wat betreft de opmerking dat de effecten van extra verkeers-/vrachtbewegingen op de omliggende wegen niet in beeld zijn gebracht geldt dus dat deze kwalitatief zijn beschouwd omdat deze gelet op de bestaande intensiteiten een verwaarloosbaar effect zullen hebben. Voor een nadere toelichting wordt nogmaals verwezen naar paragraaf 4.1 van het betreffende onderzoek. Dit aspect is daarmee in voldoende mate beschouwd en onderbouwd.
1.31 Er is geen onderzoek uitgevoerd zonder de geluidswal. Hiermee wordt het effect van de geluidswal onvoldoende in beeld gebracht en daarmee wordt ook de noodzaak van realisatie van de geluidswal niet voldoende vastgelegd in het onderzoek.	Het is niet geheel duidelijk welke geluidwal wordt bedoeld. Indien de opmerking betrekking heeft op de geluidwal aan de oostzijde van de A2, die wordt aangelegd in het kader van de verbreding van de A2, dan geldt dat er wel degelijk een variant is onderzocht zonder deze geluidwal, namelijk de variant zonder verbreding van de A2 en met het nieuwe bedrijf. Zie tabel 1.1 van het akoestisch onderzoek zoals dit bij het voorontwerp bestemmingsplan was opgenomen. Het onderzoeken van een variant met verbreding van de rijksweg A2 zonder de geluidwal aan de oostzijde van de A2 is in principe niet zinvol, aangezien de realisatie van de betreffende geluidwal onlosmakelijk verbonden is aan de verbreding van de A2 en de verbreding kortom niet mogelijk is zonder dat de betreffende geluidwal gerealiseerd wordt. De berekeningen ten behoeve van de aanleg van de betreffende geluidwal maken onderdeel uit van het Tracébesluit.

	Voorts dient te worden opgemerkt dat inmiddels bekend is dat de geluidwal aan de oostzijde van de A2 in verlengde en verhoogde vorm wordt uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek dat onderdeel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan is daarom alleen nog die variant van de geluidwal berekend. Indien wordt bedoeld de geluidwal aan de westzijde van de A2, dus tussen de A2 en de bedrijfsloods, dan klopt het inderdaad dat in het akoestisch onderzoek zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan, geen berekening is uitgevoerd zonder deze geluidwal. Dit heeft te maken met het feit dat realisatie ervan middels een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan is verankerd, hetgeen betekent dat de vestiging van een bedrijfspand zonder de betreffende geluidwal niet is toegestaan. Vandaar dat een berekening zonder de geluidwal tussen de toekomstige loods en de A2 vanuit dat oogpunt niet relevant is. Het is immers een situatie waarvan geen sprake kan en zal zijn. Desalniettemin is er in het kader van het akoestisch onderzoek dal onderdeel uitmaakt van het voorontwerp bestemmingsplan een berekening uitgevoerd om te bekijken wat de effecten van reflectie zijn indien tussen de toekomstige loods en de A2 geen geluidwal zou worden gerealiseerd. Hierbij is de maatgevende berekening (met de hoogste toename) als uitgangspunt gehanteerd voor de aanvullende berekening. Uit deze aanvullend uitgevoerde berekening blijkt dat er geen sprake is van een significant verschil. Kortom, ook zonder realisatie van de geluidwal tussen de toekomstige loods en de A2, is er geen sprake van een toename van 2 dB of meer. Er is dus ook geen sprake van een noodzaak tot realisatie van de betreffende geluidwal, hetgeen niet wegneemt dat deze er wel komt en daarom ook als zodanig in de regels middels een voorwaardelijke verplichting is verankerd. Dit heeft mede te maken met het visuele aspect en daarom dat op de geluidwal ook beplanting is voorzien. Voorts dient te worden opgemerkt dat in het akoestisch onderzoek dat onderdeel uitmaakt van het ontwerp bestemmingsplan, uitsluitend nog wordt gerekend met varianten inclusief de geluidwal aan de westzijde van de A2 (dus tussen de te realiseren bedrijfsloods en de A2), aangezien de realisatie van de bedrijfsloods uitsluitend is toegestaan indien deze geluidwal wordt gerealiseerd.
1.32 Vanuit welke niveau wordt de geluidswal neergelegd, vanaf welk niveau wordt de hoogte van de geluidswal bepaald? Dit moet nadrukkelijk worden vastgelegd zodat de wal inderdaad voldoende hoogte heeft om reflectie te voorkomen.	Voor zover de opmerking betrekking heeft op de geluidwal binnen het plangebied, geldt dat de hoogte wordt gemeten vanaf het peil, in 1.41 als volgt gedefinieerd: de gemiddelde hoogte van het aansluitende, afgewerkte terrein ter plaatse van het bouwperceel.

	Voor zover de opmerking betrekking heeft op de geluidwal aan de oostzijde van de A2, die wordt aangelegd in het kader van de verbreding van de A2, dan geldt dat dit niet middels het bestemmingsplan voor Holtum Noord IV kan worden geregeld. Deze geluidwal maak onderdeel uit van het Tracébesluit van de rijksoverheid, welke door de gemeente Echt-Susteren dient te worden vertaald in een bestemmingsplan. De hoogte waarmee is gerekend in het kader van het Tracébesluit, is af te leiden uit de onderzoeken dit in het kader van het betreffende besluit zijn uitgevoerd.
1.33 Er wordt voetstoots van uitgegaan dat de verlengde en verhoogde aarden wal vanuit het A2 project doorgaat. Wat als dat niet het geval is? Dit is nog niet gegarandeerd. Onzes inziens moet er ook een variant berekend worden waarbij de benodigde hoogte van de geluidswal wordt bepaald zonder geluidwal aan de overzijde van de A2. Dus een optie A2-verbreding zonder wal en een optie zonder A2 verbreding en zonder wal. Bovendien wordt de loods al veel eerder gerealiseerd, wat gebeurt er in de tussentijd? Is het mogelijk om geluidsabsorberende beplating te gebruiken?	Ten aanzien van de verlengde en verhoogde aarden wal geldt dat hiervoor door de gemeenteraad van Sittard-Geleen budget beschikbaar is gesteld, maar gelet op de ligging op het grondgebied van de gemeente Echt-Susteren, valt de juridisch-planologische verankering hiervan onder de verantwoordelijk van de gemeente Echt-Susteren. Inmiddels is echter duidelijk dat de geluidwal aan de oostzijde van de A2 in verlengde en verhoogde variant wordt uitgevoerd. Hierover is een akkoord bereikt en bekrachtigd. Referentiesituatie 1 in het bij het voorontwerp bestemmingsplan gevoegde onderzoek betreft de situatie met de huidige ligging van de A2 zonder het nieuwe bedrijf en deze is onder meer vergeleken met de plansituatie 1, zijnde huidige ligging A2 met het nieuwe bedrijf. Verder geldt dat realisatie van de geluidwal aan de oostzijde van de A2 onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit t.b.v. de verbreding van de A2. Dit betekent dat deze sowieso gerealiseerd wordt op het moment dat de A2 wordt verbreed. aangezien deze onderdeel uitmaakt van het genoemde Tracébesluit. Tot slot dient te worden opgemerkt dat de geluidswal aan de westzijde van de rijksweg A2 onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan en als voorwaardelijke verplichting ook als zodanig is verankerd in de regels. Alle relevante varianten zijn kortom in voldoende mate in beeld gebracht in het akoestisch onderzoek zoals dit bij het voorontwerp bestemmingsplan was gevoegd. Omdat inmiddels zeker is dat de geluidwal aan de oostzijde van de A2 verlengd en verhoogd wordt uitgevoerd ten opzichte van de variant die in het Tracébesluit is opgenomen, is het akoestisch onderzoek in het kader van het ontwerp bestemmingsplan aangepast. Niet relevante varianten zijn verwijderd en het onderzoek richt zich nu uitsluitend op de volgende relevante situaties: - *Referentiesituatie: Huidige situatie A2 <u>zonder</u> het nieuwe bedrijfspand*

	- *Plansituatie 1: Huidige situatie A2 met het nieuwe bedrijfspand en wal/talud aan westzijde* - *Plansituatie 2: Toekomstige situatie A2 inclusief verlengde en verhoogde geluidswal aan de oostzijde van de A2, met het nieuwe bedrijfspand en wal/talud aan de westzijde* - De varianten die met elkaar worden vergeleken zijn 1. *Referentiesituatie wordt vergeleken met plansituatie 1* 2. *Referentiesituatie wordt vergeleken met plansituatie 2* Uit het aangepaste onderzoek volgt dat in geen van de varianten sprake is van een significante toename van geluid op de gevels van de woningen in Baakhoven. Na realisatie van de verhoogde en verlengde geluidwal is bij het overgrote deel van de woningen zelfs sprake van een afname van het geluid op de gevels van de woningen in Baakhoven in vergelijking met de huidige situatie. Voor wat betreft geluidsabsorberende beplating geldt dat dit voor het bestemmingsplantraject niet relevant is. Materialisatie maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking in het kader van de toekomstige omgevingsvergunningaanvraag. Dit neemt overigens niet weg dat er reeds gesprekken plaatsvinden tussen initiatiefnemer en de inwoners van Baakhoven om te bezien in welke mate tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van de inwoners van Baakhoven.
1.34 Blz. 12., tabellen: Huisnummer 3 wordt niet genoemd in de tabellen. Deze woning staat wel op de afbeeldingen 3 en 4, maar heeft geen rekenpunten. Omdat het dorp maar een beperkt aantal woningen heeft verzoeken wij u om alle woningen op te nemen in de tabellen, zodat alle inwoners kunnen zien wat de bouw van de loods betekent voor hun woning.	In het rekenmodel is woning Baakhoven 3 inderdaad niet voorzien van rekenpunten. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek hierop aangevuld.
1.35 Hoofdstuk 4.3; Bij de beschrijving van de vergelijkingen wordt niet vermeld dat ook de geluidswal naast het bedrijf moet zijn aangelegd om de berekende waarden te halen. Wanneer deze geluidswal niet wordt aangelegd is de geluidstoenamen bij een aantal woningen in Baakhoven meer dan 2 dB. Dit detail is daarom nadrukkelijk van belang om te vermelden in het akoestisch onderzoek. Nog beter zou zijn ook een berekening zonder geluidswal toe te voegen.	De stelling dat bij een aantal woningen zonder de geluidswal sprake is van een geluidstoename van meer dan 2 dB is onjuist, er is in geen enkele van de berekende varianten sprake van een toename van 2 dB of meer. Het toevoegen van een extra berekening zonder geluidswal aan de westzijde van de rijksweg A2 is niet zinvol, aangezien de realisatie van de betreffende geluidswal middels een voorwaardelijke verplichting is verankerd in het bestemmingsplan en er in de toekomstige situatie dus nooit sprake kan zijn van een situatie met bedrijfsloods en zonder geluidswal tussen de bedrijfsloods en de A2.
1.36 Conclusie: Zie voorgaande opmerking onder 6. Dit geldt ook voor de conclusie. Ook hier wordt de indruk gewekt dat de geluidswal direct naast de	Deze stelling is onjuist, ook zonder deze wal is geen sprake van een toename van 2 dB of meer. Dit neemt niet weg dat

loods niet van belang is terwijl juist deze wal zorgt voor de minimale toename. Dit moet nadrukkelijk in het rapport vermeld worden.	de geluidswal middels een voorwaardelijke verplichting is verankerd in het bestemmingsplan.
1.37 Op de tekeningen, achter in het akoestisch rapport, staat de A2 getekend alsof de A2 de hoger gelegen weg is, vergeleken met de brug. Dus dat de weg/brug onder de A2 loopt in plaats van andersom. Als dit zo is dan heeft dit consequenties voor de rekenresultaten gezien de verkeerstoename over de brug bij ingebruikname nieuwe loods.	In het kader van de uitgevoerde berekeningen is uitgegaan van de juiste gegevens. Dat een grafische weergave wellicht op een onderdeel een andere indruk kan wekken, is verder voor de berekeningen niet relevant.

2. Inspraakreactie Rijkswaterstaat	
2.1 Verzoekt rekening te houden met de begrenzing van het Tracébesluit A2. Tevens wordt verzocht bij de situatietekeningen en berekeningen, voor zover nog niet gedaan, rekening te houden met de toekomstige situatie aangaande de ligging en inpassing van de A2.	De begrenzing is bij het ontwerp bestemmingsplan aangepast. Hierbij is rekening gehouden met de toekomstige ligging van de A2 en de begrenzing van het Tracébesluit.
2.2 Rijkswaterstaat verzoekt betrokken te worden bij de nadere uitwerking van de grondwal.	Rijkswaterstaat wordt betrokken bij de nadere uitwerking van de grondwal.
2.3 Er wordt gesteld dat de infrastructuur deze toename kan verwerken en er geen verkeerskundige problemen te verwachten zijn. Gezien de ligging in de directe nabijheid van de aansluiting wordt verzocht deze verwachting nader te onderbouwen middels een verkeerskundige studie.	Het betreft slechts een beperkte toename in relatie tot de bestaande intensiteiten. In de toelichting is de verkeerskundige onderbouwing aangevuld. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de infrastructuur rond het plangebied reeds voldoende is ingericht om de toename van verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling te verwerken. Daarbij zijn er geen afwikkelingsproblemen te verwachten en ook geen terugslag op de aansluiting op de A2.
2.4 In paragraaf 4.10 is ingegaan op het aspect water. Aangegeven is dat de exacte wijze waarop wordt omgegaan met hemelwater en afvalwater nader wordt uitgewerkt in de omgevingsvergunningaanvraag. Rijkswaterstaat vraagt of de afvoer niet plaatsvindt via de bermsloot langs de A2.	Het hemelwater van de daken wordt afgevoerd via het bluswaterstelsel. Dwa en vwa worden middels een gescheiden stelsel afgevoerd. De afvoer vindt daarom niet plaats via de bermsloot langs de A2.
2.5 Rijkswaterstaat vraagt betrokken te worden bij de nadere uitwerking van de omgevingsvergunning. Met name vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid.	Rijkswaterstaat wordt betrokken bij de nadere uitwerking rondom de vergunningsprocedure.

3 Inspraak reactie Waterschap Limburg	
3.1 In de toelichting wordt aangegeven dat in nabij reeds aangelegde hemelwaterbuffers een overcapaciteit aanwezig is zodat alle hemelwater van het plangebied hierop kan worden aangesloten en vervolgens kan vertraagd worden afgevoerd op de Geleenbeek.	Het Waterschap Limburg wordt betrokken bij de exacte uitwerking van hoe zal worden omgegaan met het hemelwater.

De exacte uitwerking van hoe zal worden omgegaan met het hemelwater zal in de omgevingsvergunning verder aan bod komen. Graag worden wij hierbij betrokken. Daarbij wordt erop gewezen dat het Waterschap Limburg graag inzichtelijk gemaakt ziet worden wat de overcapaciteit van de buffers is en dat bij afvoer naar de in het beheer van het Waterschap Limburg zijnde beek niet de gemeentelijke normen gelden, maar de normen van het Waterschap Limburg (100 mm per m² verhard oppervlak).	

4 Inspraakreactie GasUnie	
4.1 In de regels van uw ontwerpbestemmingsplan, in het artikel 'Leiding-Gas'**,** zouden wij graag zien dat u een voorrangsbepaling opneemt. Deze voorrangsbepaling is belangrijk voor de waarborging van onze juridische positie.	De voorgestelde voorrangsbepaling wordt overgenomen.

5 Inspraakreactie provincie Limburg	
Wet natuurbescherming - soortenbescherming	
5.1 Opgemerkt wordt dat er is geen sprake is van een overtreding van een verbodsbepaling als er gewerkt wordt buiten en broedseizoen en er vleermuisvriendelijke verlichting wordt gebruikt langs de bestaande vliegroutes.	De conclusie is juist en komt voor uit het uitgevoerde flora en fauna onderzoek. Bij de verdere uitwerking wordt uiteraard rekening gehouden met de genoemde voorwaarden.
Wet natuurbescherming – gebiedsbescherming	
5.2 Gesteld wordt dat het gebruikte toetsingskader voor Belgische effecten niet meer actueel is. Daarnaast zijn de AERIUS berekeningen niet uitgevoerd met de meest actuele versie. Verzocht wordt om beide punten aan te passen.	Het toetsingskader voor Belgische effecten is inmiddels inderdaad gewijzigd. De rapportage is hierop aangepast. In de tussentijd is inderdaad een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar gekomen. De berekening is opnieuw uitgevoerd met de meest actuele versie van AERIUS Calculator. Ook uit de nieuwe berekening blijkt dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden.
Akoestisch onderzoek	
5.3 Door de provincie Limburg is in relatie tot het bij het bestemmingsplan gevoegde akoestisch onderzoek in z'n algemeenheid het volgende opgemerkt: "*De thans voorliggende beoordeling is niet gebaseerd om een wettelijke beoordelingsmethodiek. Het woon- en leefklimaat wordt thans niet in voldoende mate beschouwd omdat gebruik wordt gemaakt van een methode die hiervoor niet bedoeld is. De beoordelingsgremia die wel hiertoe regulier gebruikt worden, zijn niet toegepast (Schrikkelcirculaire, VNG handreiking, Abm etc,), noch worden ze genoemd. Het hanteren van het reconstructie effect is daarnaast niet de meest voor*	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd om de omwonenden in met name Baakhoven tegemoet te komen. In het kader van een goede ruimtelijk ordening zijn de akoestische consequenties onderzocht van eventuele reflectie van het verkeerslawaai van de A2 op het bedrijfspand, voor de relevante bestaande woningen in Baakhoven aan de overzijde van de A2. Voor de beoordeling van de geluidbelastingen vanwege deze reflectie zijn geen wettelijke geluidnormen voorhanden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt aangesloten bij het zogenoemde 2 dB-criterium uit de Wet geluidhinder. Het 2 dB-criterium is formeel alleen van toepassing bij de fysieke wijziging van een weg.

de hand liggende beoordelingsmethode. Het had voor de hand gelegen om de optredende gevelbelasting van woningen te beoordelen en van daaruit conclusies te trekken. De woningen hebben bovendien op dit moment al een hoge gevelbelasting, de verbreding van de A2 en de hierin voorziene maatregelen, zal leiden tot een verlaging van de gevelniveaus. Uit de resultaten maak ik vervolgens op dat wederom een verslechtering optreedt. Dus ook dit betekent een verslechtering van het woon- en leefklimaat naar de toekomst toe, waar nu niet bij stil wordt gestaan, bij gebruik van de huidige methode. Mijns inziens moet gewoon naar de gevelwaarden worden gekeken en van daaruit moet geconcludeerd worden dat een verdere toename van de gevelwaarden niet wenselijk is. *Daarnaast worden er maatregelen in de overdracht meegenomen in de beoordeling, die niet in eigendom zijn van de initiatiefnemer. Dit kan niet. Deze maatregelen kunnen niet worden meegenomen, om de reden dat de wijziging (waar initiatiefnemer geen zeggenschap over heeft) aan deze maatregelen direct effect heeft op de geluidimmissie van de inrichting. Een uitzondering zou gemaakt kunnen worden als er een overeenkomt met de grondeigenaar (zijnde RWS) aan ten grondslag ligt. In deze overeenkomst moet opgenomen worden dat er geen wijzigingen aan de voorzieningen mogen worden uitgevoerd zonder dat de effecten van de inrichting meegewogen en mee beoordeeld worden."*	Deels worden (en zijn) de aangehaalde beoordelingsgremia inderdaad regulier gebruikt bij een (dit) bestemmingsplan (VNG-handreiking -> er wordt ruimschoots voldaan aan de van toepassing zijnde richtafstand). De overige kaders (Abm en Schrikkelcirculaire) zijn pas van toepassing in een latere fase (na vaststelling van het bestemmingsplan) bij aanvraag om een Omgevingsvergunning. Er is niet (wederom) sprake van een verslechtering. Bij geen van de woningen is sprake van een relevante toename van de geluidbelasting (van 2 dB of meer). Daarnaast is bij een groot deel van de woningen (afhankelijk van de plansituatie) sowieso geen sprake van een toename van de geluidbelasting. Tevens wordt er middels de toegepaste methode wel naar de verslechtering gekeken, echter in relatieve zin (aantal dB toe/afname) en niet in absolute zin (hoogte geluidbelasting). Het zijn geen maatregelen (die genomen worden in het kader van het bestemmingsplan "Holtum-Noord IV") en zo worden ze ook niet genoemd, maar mogelijke varianten (van maatregelen t.b.v. de A2) in het kader van de wegverbreding 'Het Vonderen – Kerensheide'. Het onderzoek betreft het inzichtelijk maken van een eventuele toe/afname van de geluidbelasting vanwege verkeer op de A2 ter plaatse van woningen door de komst van het bedrijfsgebouw, waarbij gekeken is naar de mogelijke varianten van de A2 (bestaande situatie en twee nieuwe situaties van verbreding van de A2). Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat inmiddels zeker is dat de geluidwal aan de oostzijde van de A2 verlengd en verhoogd wordt uitgevoerd ten opzichte van de variant die in het Tracébesluit is opgenomen. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is het akoestisch onderzoek dan ook aangepast hierop. Niet relevante varianten zijn verwijderd en het onderzoek richt zich nu uitsluitend op de volgende relevante situaties. Uit het aangepaste onderzoek volgt dat in geen van de varianten sprake is van een significante toename van geluid op de gevels van de woningen in Baakhoven. Na realisatie van de verhoogde en verlengde geluidwal is bij het overgrote deel van de woningen zelfs sprake van een afname van het geluid op de gevels van de woningen in Baakhoven in vergelijking met de huidige situatie.
5.4 "*Met betrekking tot de VNG-handreiking kan de inrichting waarschijnlijk voldoen. Uitgaande van een goederenwegvervoersbedrijfsgebouw (b.o. > 1.000 m2) kan voldaan worden aan de richtafstanden van 100 meter (geluid) en 30 meter*	Binnen het plangebied zijn bedrijven toegestaan van maximaal milieucategorie 3.2 en dan ook nog uitsluitend bedrijven gericht op distributie, op- en overslag daaronder begrepen bedrijven waarbij lichte assemblage kan plaatsvinden en (dienstverlenende) bedrijven ten behoeve

	(EV). Dit zijn echter richtafstanden, een AR kan altijd uitsluitsel geven en dat is ook de strekking van het Abm. Een dergelijke beoordeling mis ik."	van of in een directe relatie met bovengenoemde bedrijven en die voorkomen in milieucategorieën 2 en 3 van de Staat van bedrijfsactiviteiten en die geheel of gedeeltelijk gebruikmaken van de door de rail- en/of bargeterminal aangeboden dienstverlening, één en ander zoals vastgelegd in artikel 3.1 van de regels. Hiervoor geldt op grond van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' een richtafstand van 100 meter ten opzichte van milieugevoelige functies. Binnen een afstand van 100 meter van de bestemmingsgrens van de bestemming 'Bedrijventerrein' binnen het plangebied zijn geen milieugevoelige functies aanwezig of juridisch-planologisch toegestaan. De dichtstbij gelegen milieugevoelige woningen liggen op circa 230 meter ten zuidoosten van het plangebied, aan de overzijde van de Rijksweg A2. Één en ander zoals ook is weergegeven in paragraaf 4.7 van de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan.
5.5	"*Bij een akoestisch onderzoek behoort een volledige beoordeling van het geluid en niet slechts een deel. Naast de beoordeling van de Schrikkelcirculaire, VNG-handreiking, Abm, ontbreekt een beoordeling van het gezoneerde industrieterrein. Thans is ons gebleken dat de inrichting niet is gelegen op het gezoneerd industrieterrein, maar net daarbuiten. Voor een volledige beoordeling dient dit wel beschreven te worden, daar de Wgh hier wel van toepassing is.*"	Onderzoeken naar en beoordeling in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer (Abm) en de Schrikkelcirculaire zijn pas van toepassing is een latere fase (na vaststelling van het bestemmingsplan) bij aanvraag om een omgevingsvergunning.
5.6	"*In de Atlas leefomgeving is sprake van beduidend hogere geluidniveaus. Voor Baakhoven 4 en 5 (Gebouw 1 en 2), is de gevelbelasting 66-70 dB en voor Baakhoven 7 (G5) 61-65 dB. Dit zijn hoge gevelwaarden. De berekende waarden komen lager uit (referentie situatie 1). De vraag is hoe dit te verklaren is, daar wij de intensiteiten niet kunnen verifiëren.*"	Voor het door Kragten uitgevoerde onderzoek is gebruik gemaakt van de gegevens (intensiteiten, verdeling, wegdek en snelheden) uit het Geluidregister. De geluidbelastingen uit het onderzoek zijn globaal vergeleken met die uit de Atlas Leefomgeving (en uit het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit A2 Wegverbreding Het Vonderen - Kerensheide). Deze komen goed met elkaar overeen. 'Verwarring' zit 'm in het feit dat in de tabellen in het rapport van Kragten het meest negatieve verschil in geluidbelastingen is gepresenteerd. Dit hoeft niet persé op te treden ter plaatse van een rekenpunt met de hoogste geluidbelasting. In de bijlagen van het rapport staan alle geluidbelastingen, dus ook de hoogste.
5.7	"*In tabel 1 is de huidige situatie onder referentiesituatie 1 niet gelijk aan dezelfde situatie in tabel 2 en 3. Dit zou volgens de variantenstudie wel zo moeten zijn, conform paragraaf 2.3.*"	Gekeken is naar het meest negatieve verschil in geluidbelastingen. Voor ref 1 geldt dat dit voor een aantal gebouwen/adressen een ander rekenpunt (zie 3e kolom) betreft dan voor ref 2/3 zoals opgenomen in het bij het voorontwerp bestemmingsplan gevoegde onderzoek. Voorts dient te worden opgemerkt dat het onderzoek in het kader van het ontwerp bestemmingsplan is geactualiseerd.
5.8	"*Het aantal voertuigen bij de stikstofberekening en het akoestisch rapport (genoemd onder indirecte hinder) komen niet met elkaar overeen en wijken significant af. De voertuigbewegingen tussen het AR en Aerius komen niet overeen. Aerius gaat uit*	In het akoestisch onderzoek staat in paragraaf 4.1 een aantal van 781 mvt/etmaal en bijbehorende verdeling in personenwagens en vrachtwagens genoemd. Die komt overeen met de genoemde aantallen in tabel 4 in paragraaf 4.3.2 van de stikstofberekening, met dien verstande dat in de

van een groter aantal voertuigen. Dit heeft ook consequenties voor de indirecte hinder. Rapporten en uitgangspunten moeten met elkaar in overeenstemming zijn."	betreffende tabel 4 overeenkomstig de kengetallen van het CROW een onderscheid is gemaakt tussen licht verkeer (620 mvt/etmaal), middelzwaar verkeer (42 mvt/etmaal) en zwaar verkeer (119 mvt/etmaal). Tezamen 781 mvt/etmaal, overeenkomstig de gehanteerde 781 mvt/etmaal in het akoestisch onderzoek. Kortom, de rapporten en uitgangspunten zijn met elkaar in overeenstemming.
Stikstofdepositie	
5.9 Geheel onterecht wordt aangehouden dat het perceel voorheen in gebruik was als agrarisch perceel. In het bestemmingsplan van 2012 is dit perceel bestemd als groenvoorziening. Buiten onderhoudswerkzaamheden (maaien) heeft hier geen bemesting plaatsgevonden. Door thans een bedrijfsfunctie toe te kennen aan het perceel zal de stikstofdepositie toenemen ter plaatse in plaats van afnemen omdat er geen sprake is van een agrarische referentiesituatie. Of dit ook een verslechtering ter plaatse van natuurgebieden betekent zal opnieuw beoordeeld moeten worden. Voor de buurlanden is immers thans wel sprake van een verhoging van de N-depositie omdat er geen referentiewaarde is met een N-depositie.	De stelling dat geheel onterecht wordt aangehouden dat het perceel voorheen in gebruik was al agrarisch perceel is onjuist. Het perceel is namelijk in de huidige situatie nog altijd in agrarisch gebruik. In het kader van stikstofdepositie is maatgevend de feitelijk aanwezige en juridisch-planologisch legale situatie ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan. Binnen het plangebied is op grond van het overgangsrecht nog immer sprake van agrarisch gebruik, aangezien de ontwikkeling zoals deze in het vigerende bestemmingsplan was beoogd, nooit tot realisatie is gekomen. Dit zal als zodanig het geval zijn tot het moment dat er sprake is van een (nieuw) onherroepelijk bestemmingsplan, waarna pas zal worden overgegaan tot realisatie van het plan waarvoor het nieuwe bestemmingsplan is opgesteld. Dit impliceert ook dat op het moment van vaststelling van het in procedure gebrachte bestemmingsplan, agrarisch gebruik het feitelijk aanwezige en juridisch-planologisch legale gebruik betreft. Verder impliceert het bovenstaande dat ook de opmerking over een verhoging van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in buurlanden onjuist is, omdat uit de berekeningen volgt dat hier geen sprake van is. Dit geldt voor alle duidelijkheid ook voor de geactualiseerde berekening.
Provinciale omgevingsverordening	
5.10 Opgemerkt wordt dat het terrein is aan te merken als een gebied dat een middelgrote kans op overstromen. Dit dient meegenomen te worden in de overwegingen voor de aard van de bedrijven die zich hier kunnen vestigen. Het vestigen van bedrijven waarbij (milieu)gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden worden opgeslagen is hier wellicht niet wenselijk (zonder maatregelen / voorzieningen).	Op basis van de Risicokaart blijkt inderdaad dat sprake is van een middelgrote kans op overstromingen. Ditzelfde geldt overigens voor het gehele bedrijventerrein Holtum-Noord, maar ook de diverse omliggende kernen als Buchten, Born, Roosteren en ook Baakhoven. In het voorliggende geval is sowieso geen sprake van de mogelijkheid om (milieu)gevaarlijke stoffen in grote hoeveelheden op te slaan. Zo zijn Bevi-inrichtingen in de specifieke gebruiksregels van de bestemming ‘Bedrijventerrein’ expliciet uitgesloten. Daarnaast is in de regels een (dynamische) verwijzing opgenomen naar de regels in de provinciale omgevingsverordening ten aanzien van het grondwaterbeschermingsgebied. Hiermee is in voldoende mate verzekerd dat geen activiteiten kunnen plaatsvinden m.b.t. (milieu)gevaarlijke stoffen.

	Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat het plangebied op grond van de kaarten behorende bij de Beleidsregels grote rivieren geen onderdeel uitmaakt van het rivierbed van de Maas en daarmee dus niet binnen het stroomvoerend regime valt, niet binnen het bergend regime valt en evenmin binnen het gedeelte van het rivierbed waar §6 van Hoofdstuk 6 van het Waterbesluit niet van toepassing is (artikel 6.16 van het Waterbesluit). Vanuit dat kader bestaan er kortom geen beperkingen.
5.11 Gesteld wordt dat het plan gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied volgens ruimtelijke plannen. Er gelden hier additionele regels. Het grondwaterbeschermingsgebied en de boringsvrije zone Roerdalslenk zijn goed opgenomen. Het lijkt dat alleen de regels over boringen en het roeren van de grond van toepassing zijn, maar er gelden meer regels. Verzocht wordt voor de volledigheid van regels een verwijzing op te nemen naar de Omgevingsverordening Limburg.	Terecht wordt opgemerkt dat sprake is van ligging binnen een (freatisch) grondwaterbeschermingsgebied en ligging binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk II. De in het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen regels zijn gebaseerd op de regels zoals deze zijn opgenomen in de thans geldende Omgevingsverordening Limburg 2014 en zijn op een vergelijkbare wijze opgenomen als in vele andere bestemmingsplannen in Sittard-Geleen. Desalniettemin worden de regels in het bestemmingsplan overeenkomstig het verzoek van de provincie Limburg vervangen door een (dynamische) verwijzing naar de thans geldende provinciale verordening.
Bodem	
5.12 Opgemerkt wordt dat de verontreiniging van percelen naast autosnelwegen mogelijk is. Verhoogde gehalten lood en PAK's zijn aannemelijk. Aangegeven wordt dat wordt getwijfeld of het uitvoeren van een historisch onderzoek afdoende is. Gesteld wordt dat in overleg met een bodemdeskundige een overweging gemaakt dient te worden om een verkennend onderzoek uit te laten voeren conform NEN5740.	In het voorliggende geval is de gemeente Sittard-Geleen bevoegd gezag inzake de beoordeling van de bodemkwaliteit. De bodemspecialist van de gemeente Sittard-Geleen heeft geoordeeld dat in het kader van de bestemmingsplanprocedure de bodemkwaliteit middels het uitgevoerde onderzoek in voldoende mate in beeld is gebracht.
Externe veiligheid	
5.13 Aangegeven wordt dat het op basis van artikel 6.5.1 van het bestemmingplan op de grond verboden is om grondroeractiviteiten te verrichten (bijvoorbeeld het aanbrengen van rioleringen, kabels, leidingen en drainage), gesloten verhardingen aan te leggen, het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen en het plaatsen van onroerende objecten zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair. Dergelijke voorzieningen en activiteiten zijn naar mening van de provincie Limburg passend bij een distributiecentrum en de regels vanuit het bestemmingsplan kennen een veiligheidsafstand toe aan de bron en zorgen voor een continue bereikbaarheid. Dit wordt thans niet voldoende onderbouwd.	Artikel 6.5.1 heeft betrekking op de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' die is opgenomen voor het tracé van de gasleiding en de bijbehorende juridisch-planologische beschermingszone. Middels deze dubbelbestemming wordt geborgd dat eventuele werkzaamheden in de nabijheid van de gasleiding te allen tijde op voorhand afgestemd dienen te worden met de leidingbeheerder, in dit geval de Gasunie. In het kader van de beoogde ontwikkeling heeft ook afstemming plaatsgevonden met de Gasunie. Gelet op de afstemming met de Gasunie, de uitgevoerde externe veiligheidsonderzoek en het opgevraagde advies van de Veiligheidsregio, valt niet in te zien waarom dit thans niet voldoende onderbouwd zou zijn.
5.14 Gesteld wordt dat een deel van het gebouw over de gasleiding geplaatst kan worden. Dit wordt onwenselijk geacht.	De stelling dat het onwenselijk is dat een gebouw over de gasleiding geplaatst kan worden is juist. De stelling dat een deel van het gebouw op grond van het bestemmingsplan

Een brand in het gebouw kan eveneens schade toebrengen aan de ondergrondse aardgasleiding en dus aan belangrijk onderdeel van de infrastructuur. De 100% letaliteit is gelegen 80 meter. Dit betekent dat bij een calamiteit ¾ van het pand de calamiteit waarschijnlijk niet overleefd. Het overige deel van aanwezigen kan door gebouwschade eveneens letaal letsel oplopen. In een apart rapport volgt dat de GR-oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Gesteld wordt dat dit niets over schade aan het gebouw zegt omdat de bron in het gebouw zit. Opgemerkt wordt dat dit serieus moet worden bekeken door EV specialisten.	over de gasleiding kan worden geplaatst is echter onjuist. Het bouwvlak is gesitueerd op 5 meter afstand van de betreffende gasleiding en volledig buiten de beschermingszone die voor deze gasleiding middels de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' is opgenomen. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt dat de beschermingszone in z'n totaliteit een breedte heeft van 10 meter, 5 meter ter weerszijden uit het hart van de leiding. De stelling dat de bron in het gebouw zit is daarmee eveneens onjuist. Volledigheidshalve dient te worden opgemerkt dat het aspect externe veiligheid middels de uitgevoerde onderzoeken en het advies van de veiligheidsregio zorgvuldig in beeld is gebracht.
5.15 Een advies van de Veiligheidsregio wordt gemist bij de stukken.	Het advies van de veiligheidsregio is, zoals te doen gebruikelijk, opgevraagd in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg, gelijktijdig met de inspraakprocedure in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan. Het advies is dan ook opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.
5.16 Opgemerkt wordt dat een beschrijving van mogelijke beperkingen voor het gebruik van het gebouw en daarnaast de invloed van een functietoekenning van een bedrijf dat activiteiten uitvoert met gevaarlijke stoffen, gemist wordt.	In de specifieke gebruiksregels zijn Bevi-inrichtingen reeds expliciet uitgesloten, dus het uitvoeren van activiteiten met gevaarlijke stoffen in een mate dat sprake is van een risicovolle inrichting (Bevi-inrichting) zijn sowieso niet aan de orde. Daarnaast wordt voor wat betreft de toegestane bedrijfstypen verwezen naar de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Bedrijventerrein' (artikel 3.1) en de bijbehorende staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de regels).