Bestemmingsplan
Uitbreiding Traffic Port

Gemeente Peel en Maas



CITY PLANNING ADVIES

Bestemmingsplan
Uitbreiding Traffic Port

Gemeente Peel en Maas

Status bestemmingsplan:

- ✓ concept-ontwerp bestemmingsplan (15-10-2020)
- ✓ ontwerp bestemmingsplan (besluit college van burgemeester en wethouders, 19-4-2021)
- ✓ vastgesteld bestemmingsplan (besluit door de gemeenteraad van Peel en Maas, 14-10-2021)

Opdrachtgever: TPOG BV
Project: R2011-006-01
Dossier: 2020-002
Omvang rapport: 45 pagina's
Auteur: drs. L.E.J De Loo
Datum: 15 juli 2021
Status: definitief
Naam/Paragraaf: LDL

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE 4
1. DOEL EN AANLEIDING 6
2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE 9
2.1 Ligging en beschrijving plangebied 9
2.2 Vigerend planologisch regime 9
3. BESCHRIJVING TOEKOMSTIGE SITUATIE 12
3.1 Planbeschrijving 12
3.2 Afwijking vigerend bestemmingsplan 14
4. BELEIDSKADER 15
4.1 Rijksbeleid 15
4.2 Provinciaal beleid 18
4.3 Gemeentelijk beleid 21
5. BELEMMERINGEN EN RANDVOORWAARDEN PLANREALISATIE 23
5.1 Bodem 23
5.2 Archeologie 23
5.3 Water 25
5.4 Natuur 26
5.5 Milieuzonering 27
5.6 Lichthinder 28
5.7 Verkeer 28
5.8 Geluid 30
5.8 Luchtkwaliteit 30
5.9 Externe veiligheid 32
5.10 Luchtvaart 36
5.11 Beknopte m.e.r. beoordeling 38
6. UITVOERBAARHEID 42
6.1 Economische uitvoerbaarheid 42
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 42
7. JURIDISCHE PLANOPZET 44
7.1 Algemeen 44
7.2 Opzet van de regels 44

Separate bijlagen:

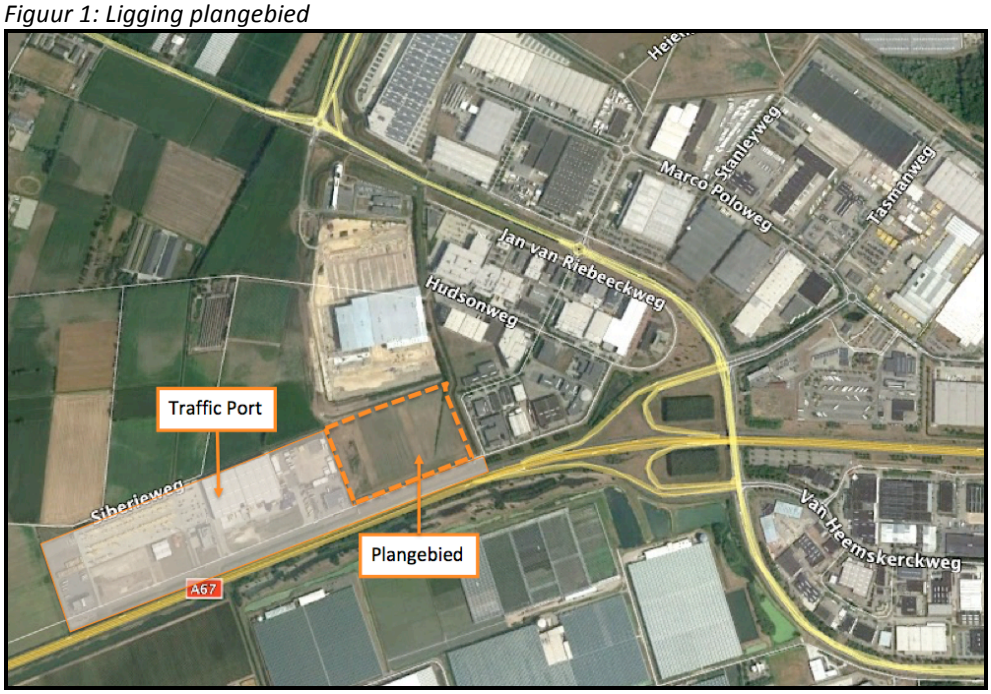
- Landschappelijke inpassing warehouse Seacon Logistics - Uitbreiding Traffic Port, Bureau Verbeek, Maastricht, 20 mei 2021
- Verkennend bodemonderzoek 'Klaver 8' (projectgebied 'Klavertje 4') Maasbree (deellocatie A / perceel S481), HMB, Maasbree, 10 juni 2020
- Verkennend (water)bodemonderzoek 'Klaver 8' (projectgebied 'Klavertje 4') Maasbree (deellocatie B), HMB, Maasbree, 10 juni 2020
- Archeologisch onderzoek uitbreiding Traffic Port 2021, Olivier van Noortweg (ong.) te Maasbree gemeente Peel en Maas, Econsultancy, Zwolle, 30 juni 2020
- Watertoets uitbreiding Traffic Port 2021 Olivier van Noortweg (ong.) te Maasbree, Econsultancy, Boxmeer, 18 mei 2020
- Advies Waterschap Limburg op rapportage Watertoets Uitbreiding Traffic Port 2021, Roermond, 28 mei 2021
- Onderzoek stikstofdepositie uitbreiding Traffic Port Maasbree, Kragten, Herten, 12 november 2020
- Quickscan ecologische waarden Traffic Port Maasbree, Ecolybrium, Weert 2 juli 2020
- Berekening verkeersgeneratie met 'Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren', CROW, Ede, 2 maart 2020
- Parkeerbehoefte warehouse Seacon Logistics op uitbreidingslocatie Traffic Port, Cityplanning Advies, Sittard, 3 augustus 2018
- Onderzoek luchtkwaliteit uitbreiding Traffic Port Maasbree, Kragten, Herten, 24 juli 2020
- Externe veiligheid weg uitbreiding Traffic Port Venlo, Kragten, Herten, 21 september 2020
- Verantwoording groepsrisico uitbreiding Traffic Port , Kragten, Herten, 19 november 2020
- Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling t.b.v. bestemmingsplan Uitbreiding Traffic Port, Cityplanning Advies, Sittard, 22 september 2020
- Nota Zienswijzen, Gemeente Peel en Maas

1. DOEL EN AANLEIDING

Doel

Het bestemmingsplan 'Uitbreiding Traffic Port' regelt de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Traffic Port in oostelijke richting langs de A67 in de gemeente Peel en Maas. De huidige agrarische bestemming wordt veranderd in een bedrijfsbestemming. Op figuur 1 is de ligging van het betreffende plangebied aangegeven. De oppervlakte van het plangebied bedraagt 6,5 hectare.

Figuur 1: Ligging plangebied



Aanleiding

Seacon Logistics, een internationale en multimodale expediteur van goederen, breidt haar bedrijfsactiviteiten uit. In dat kader heeft Seacon Logistics besloten om een deel van haar bedrijfsactiviteiten te verplaatsen naar de locatie Traffic Port in de gemeente Peel en Maas en onder te brengen in een nieuw te bouwen warehouse op de naastgelegen uitbreidingslocatie. Het betreft een zichtlocatie langs de A67. Op Traffic Port is niet genoeg ruimte beschikbaar en elders binnen Greenport Venlo zijn daarvoor geen passende kavels beschikbaar. Vandaar dat TPOG BV, ontwikkelaar van Traffic Port, de braakliggende agrarische percelen tussen Traffic Port en het bedrijventerrein Trade Port West-Oost heeft aangekocht van DCGV[1], waarop het nieuwe warehouse wordt gebouwd. Dat gebeurt in het plangebied zoals aangegeven in figuur 1. Dit plangebied staat ook wel bekend als 'Klaver 8c'.

Daarmee krijgt de lege plek in de lintbebouwing langs de A67 ook een bedrijfsmatige, logistieke, invulling. Het plangebied was in het verleden nog gereserveerd voor een nieuwe aansluiting van de Greenportlane op de A67 (zie ook figuur 2), maar een aantal jaar geleden is besloten om deze aansluiting niet te bouwen. Daarna heeft het plangebied deels gediend als oefengebied voor hulpdiensten en deels als bomenkwekerij. De laatste jaren was er geen gebruiker meer en werd het braakliggend terrein onderhouden als zijnde grasland.

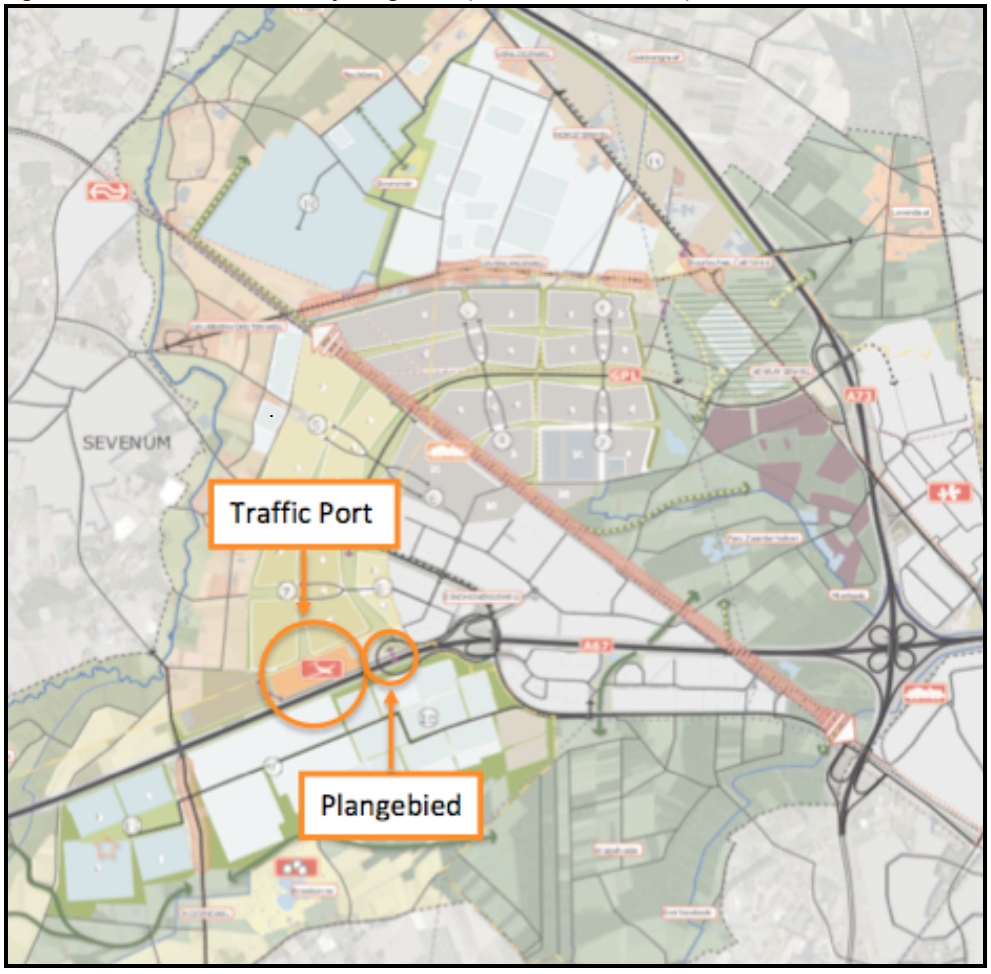
[1] Development Company Greenport Venlo, het ontwikkelbedrijf voor Greenport Venlo/Klavertje 4-gebied

Het plangebied maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo. De ontwikkeling Greenport Venlo maakt onderdeel uit van de Nationale ruimtelijke hoofdstructuur en is van groot economisch belang voor de positie van de Nederlandse tuinbouw- en transport en logistiek sector op mondiaal en Europees niveau.

Crisis- en herstelwet

Sinds 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet van kracht. De wet zorgt voor kortere procedures, waardoor bouwprojecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken. In de wet is daartoe ook een aantal specifieke projecten benoemd, waaronder de integrale gebiedsontwikkeling van het 'Klavertje 4-gebied'. Het plangebied valt, evenals Traffic Port, binnen de gebiedsafbakening van 'Klavertje 4', zie figuur 2. Hiermee rust er ook een nationaal ruimtelijk belang op de ontwikkeling van het plangebied.

Figuur 2: Structuurvisie Klavertje 4 -gebied (Peel en Maas, 2012)



Vormvrije m.e.r-beoordeling

De voorgenomen activiteit is niet m.e.r.-plichtig, omdat die niet valt binnen kolom 1 van onderdeel C van de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Hoewel de activiteit valt binnen kolom 1 van onderdeel D van de Bijlage bij het besluit milieueffectrapportage (categorie D 11.3, "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein") maar een kleiner oppervlak kent dan de drempelwaarde van 75 hectare zoals opgenomen in kolom 2 van categorie D 11.3, geldt in dit geval een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is noodzakelijk, omdat op voorhand niet valt uit te sluiten dat met deze planontwikkeling belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen optreden. Deze beoordeling dient te worden verricht aan de hand van selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage III van de Europese Richtlijn m.e.r. 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' (2014/52/EU).

Annex aan dit bestemmingsplan is een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld en in procedure gebracht. Deze is als separate bijlage toegevoegd bij dit bestemmingsplan. De samenvatting daarvan is opgenomen in de toelichting van dit bestemmingsplan.

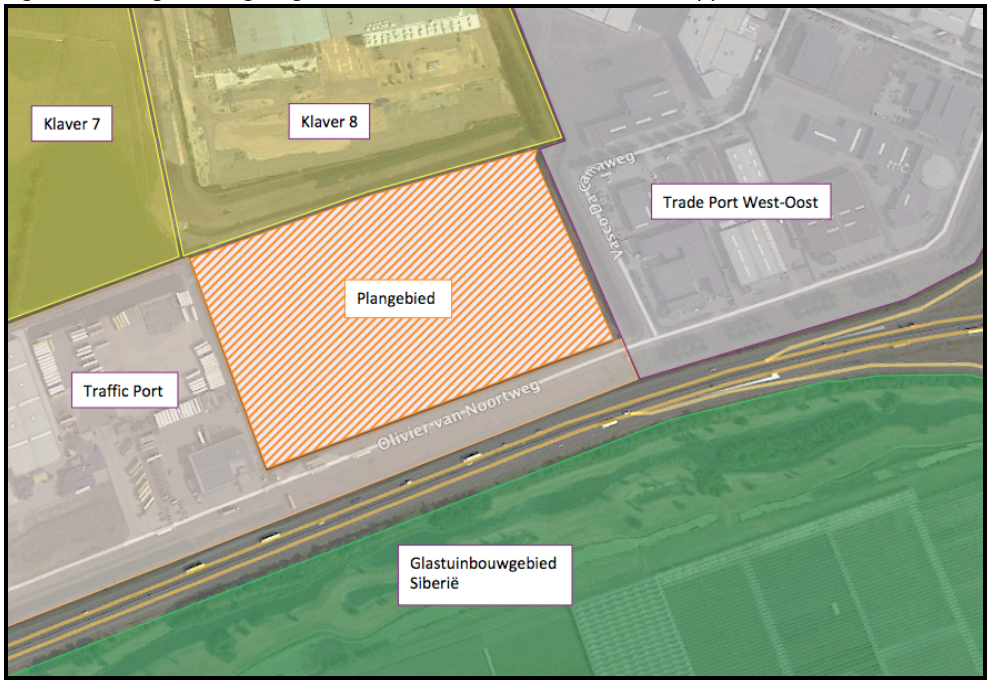
2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie van plangebied. Aan de orde komen de ligging van het plangebied met de belangrijkste kenmerken en het vigerend planologisch regime.

2.1 Ligging en beschrijving plangebied

De huidige situatie van het plangebied is weergegeven in figuur 3. Het is gelegen aan de Olivier van Noortweg in de kern Maasbree van de gemeente Peel en Maas. Het huidige grondgebruik is grasland. Er is geen bebouwing aanwezig.

Figuur 3: Plangebied ligt ingesloten tussen diverse werklandschappen



Het plangebied ligt volledig ingesloten door diverse werklandschappen. Aan de oostzijde ligt het Venlose bedrijventerrein Trade Port West-Oost. Aan de westzijde ligt Traffic Port, aan de noordzijde Klaver 8 en het toekomstige Klaver 7 en ten zuiden van het plangebied bevinden zich de A67 en het glastuinbouwgebied Siberië.

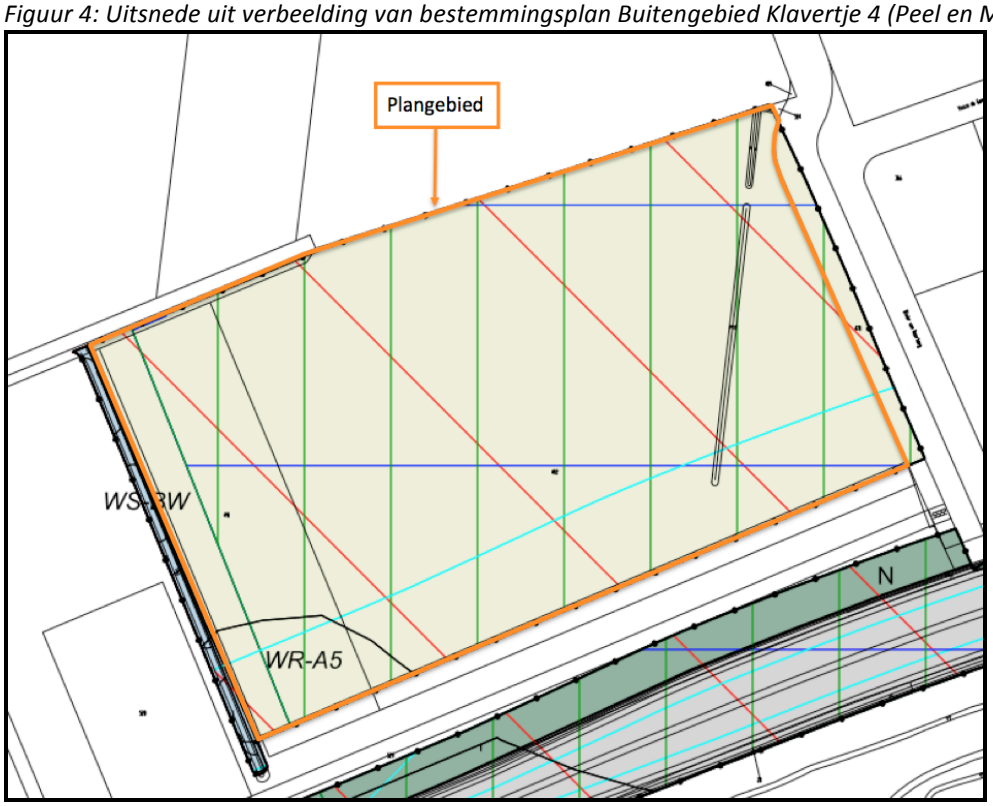
Het plangebied is goed bereikbaar via het hoofdwegennet. Enerzijds is het terrein ontsloten via het autosnelwegennet, zowel via de A67 als A73, en anderzijds via de daarop aantakkende provincale wegen N556 (Eindhovenseweg) en N295 (Greenportlane) alsmede via het wegennet van bedrijventerrein Trade Port West-Oost.

2.2 Vigerend planologisch regime

Het plangebied is gelegen binnen de Beheersverordening Buitengebied Klavertje 4, zoals op 25 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van Peel en Maas. De beheersverordening is bedoeld om voor weinig dynamische gebieden het bestaande gebruik en de bouwmogelijkheden vast te leggen. Het gebied Klavertje 4 voldoet aan dit vereiste. In 2013 werd aangegeven dat in de nabije toekomst geen ontwikkeling is voorzien, vandaar dat toen besloten is tot het opstellen van een beheersverordening. Tevens is aangegeven dat mocht in de loop tijd sprake zijn van nieuwe ontwikkelingen, dan dient alsdan een apart bestemmingsplan daarvoor te worden opgesteld. Dit onderhavige bestemmingsplan voorziet daarin.

Figuur 4 geeft voor het plangebied een uitsnede de vigerende verbeelding van de Beheersverordening Buitengebied Klavertje 4. De van toepassing zijnde bestemming is 'Agrarisch' en op een gedeelte van het plangebied rust de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 5'. Daarnaast zijn een aantal aanduidingsvlakken van toepassing: 'Bebouwingsconcentratie', 'Provinciale ontwikkelingszone'. 'Reconstructiewetzone - extensiveringsgebied' en 'Vrijwaringszone - weg 2'.

Figuur 4: Uitsnede uit verbeelding van bestemmingsplan Buitengebied Klavertje 4 (Peel en Maas, 2013)



Bestemmingen

Agrarisch

In artikel 3 lid 1 is aangegeven dat de voor 'Agrarisch' aangewezen gronden bestemd zijn voor:

a. agrarisch bedrijfsmatig gebruik;
b. agrarisch hobbymatig gebruik;
c. extensief agrarisch gebruik;

met daaraan ondergeschikt:

d. extensief dagrecreatief medegebruik;
e. paden- en ontsluitingsvoorzieningen;
f. boven- en/of ondergrondse waterhuishoudkundige voorzieningen.

Lid 2 behandelt de bouwregels en stelt dat op de voor 'Agrarisch' aangewezen gronden niet mag worden gebouwd. Op deze gronden mogen ook geen bouwwerken, geen gebouw zijnde, worden opgericht, met uitzondering van:

a. bestaande paardrijbakken en daarbij behorende lichtmasten, waarvan de bouwhoogte maximaal 8 meter bedraagt;
b. erf- en terreinafscheidingen met een open constructie, waarvan de bouwhoogte maximaal 1,50 meter bedraagt.

Waarde - Archeologie 5
Artikel 25 lid geeft de bestemmingsomschrijving: de voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. de instandhouding en bescherming van de archeologische waarden en oudheidkundige waardevolle elementen, in het bijzonder voor gebieden met een middelhoge archeologische erwachtingswaarde.

Artikel 25 lid 2 geeft de volgende bouwregels:
Op of in de voor 'Waarde - Archeologie 5' aangewezen gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van:

a. het bouwen van gebouwen en/of bouwwerken, waarbij de bebouwing minder diep reikt dan 40 centimeter en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst of de bestaande bebouwing wordt vergroot met een oppervlakte van minder dan 2500 m²;
b. een bouwwerk dat uitsluitend voor archeologisch onderzoek is bestemd met een bouwhoogte van maximaal 3 meter;
c. gebouwen en/of bouwwerken die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van de beheersverordening dan wel mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende vergunning.

Lid 3 geeft aan dat onder voorwaarden het mogelijk om af te wijken van de bouwregels. In het gebied is tevens een omgevingsvergunningenstelsel opgenomen voor wat betreft het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden. Lid 4 gaat daar nader op in.

Aanduidingen
Bebouwingsconcentratie
Volgens artikel 32 lid 2 sub 1 zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'Bebouwingsconcentratie' tevens bestemd voor concentratie van gebouwen.

Provinciale ontwikkelingszone groen
Artikel 32 lid 10 sub 1 geeft aan dat ter plaatse van de aanduiding 'provinciale ontwikkelingszone groen' de gronden tevens bestemd voor het behoud, herstel en/ of ontwikkeling van groen

Reconstructiewetzone - extensiveringsgebied'
Op basis van artikel 32 lid 12. sub 1 zijn de gronden ter plaatse van de aanduiding 'reconstructiewetzone - extensiveringsgebied' tevens bestemd als extensiveringsgebied. Volgens artikel 1 'Begrippen' wordt met extensiveringsgebied bedoeld: een gebied waarbinnen de woonbestemming of de natuurbestemming het primaat heeft en waarbinnen uitbreiding, hervestiging, nieuwvestiging en omschakeling niet mogelijk is.

Vrijwaringszone - weg 2
Artikel 32 lid 16 behandelt de 'Vrijwaringszone - weg 2'. Sub 1 regelt de bouwregels: ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - weg 2' is het niet toegestaan om te bouwen binnen een zone van 100 meter aan beide zijden van die aanduiding. Sub 2 regelt het afwijken van de bouwregels. Het bevoegd gezag kan door middel van een omgevingsvergunning afwijken voor het bepaalde in artikel 32.16.1 voor het bouwen van bouwwerken binnen een zone tussen 50 en 100 meter aan beide zijden van de as van de weg, mits:

a. voldaan wordt aan de Wet geluidhinder;
b. voldaan wordt aan de wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid;
c. er geen sprake is van afleidende verlichting en reclame voor de weggebruiker;
d. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen van Rijkswaterstaat.

3. BESCHRIJVING TOEKOMSTIGE SITUATIE

3.1 Planbeschrijving

In het plangebied wordt een XXL-warehouse gebouwd. De ruimte rondom het warehouse wordt gebruikt voor de interne ontsluitingsstructuur, waterinfiltratie, brandblusvoorzieningen en groenvoorzieningen. Figuur 4 geeft een tweetal impressies van de toekomstige bebouwing in het plangebied.
Bij de planontwikkeling wordt ook een gedeelte van het bestaande terrein van Traffic Port gebruikt. Via de Olivier van Noortweg, gelegen op Traffic Port, vindt namelijk de ontsluiting van het plangebied plaats. Ook een gedeelte van de laad- en losruimte bij de laaddocks bevindt zich op Traffic Port. Dit past binnen de vigerende bestemming 'Gemengd' van het bestemmingsplan Traffic Port (2011).

Figuur 4: Impressies van het warehouse en de toekomstige inrichting van het plangebied



Zijaanzicht vanuit westelijke richting



Zijaanzicht vanuit oostelijke richting

Warehouse

Een warehouse is een volumineus bedrijfsgebouw waarin activiteiten worden verricht ten behoeve van de inname, opslag, bewerking en distributie van goederen met inbegrip van allerlei daarbij horende bedrijfsprocessen. In dit geval gaat het om een zogenoemd XXL-warehouse. XXL is de aanduiding voor een warehouse met een vloeroppervlak van ten minste 40.000 vierkante meter. Wil zo'n warehouse toekomstvast zijn, dan dient een dergelijk gebouw voor zoveel mogelijk activiteiten inzetbaar zijn. Het volumineuze bedrijfsgebouw wordt daarom gecompartimenteerd om de operaties van meerdere opdrachtgevers en gebruikers te kunnen faciliteren en bundelen.
De maximale bebouwingshoogte bedraagt 15 meter. Het maximaal te bebouwen gedeelte van het plangebied bedraagt 80%. Ten hoogste 52.000 m^2 mag daarmee worden benut voor het warehouse, het parkeerdek, sprinklertank, technische ruimtes, stallingsvoorzieningen of andere bouwwerken. De overige delen van het perceel worden gebruik voor groen- en waterhuishoudkundige voorzieningen en de interne ontsluitingsstructuur. Voor het bouwplan geldt overigens geen welstandtoets (welstandsvrije zone).

Parkeren
Parkeren gebeurt grotendeels op het parkeerdek aan de voorzijde van het gebouw. Dit dek bevindt zich op een hoogte van circa 6 meter. Vanuit het parkeerdek is de personeelsingang direct bereikbaar evenals de ondersteunende voorzieningen als receptie-, kantoor-, kantine- en bespreekruimtes.
Het parkeerdek heeft een capaciteit van ruim 190 parkeerplaatsen. Op maaiveld is plek voor 45 parkeerplaatsen. De totale parkeercapaciteit voor personenauto's komt daarmee uit op ruim 235 parkeerplaatsen. Op maaiveldniveau bevindt zich ook de stallingsvoorziening voor (brom)fietsen en motoren.

Waterinfiltratie
Er wordt voorzien in twee waterbuffers, waar hemelwater afkomstig van het dakoppervlak en ander verhard oppervlak in wordt opgevangen, geïnfiltreerd en afgevoerd. Een van de buffers wordt aangelegd aan de noordzijde van het plangebied, de andere op Traffic Port in de groenzone langs de ontsluitingsweg en de A67. Beide buffers hebben een gedoseerde leegloopvoorziening op de Tradeportsloot. Deze buffers voldoen aan de vereisten van het Waterschap Limburg (zie paragraaf 5.3). Rondom de bebouwing wordt open bestrating toegepast in de vorm van gras-betontegels, waardoor hemelwater anderszins kan infiltreren in de bodem. Vuilwater wordt afgevoerd naar bestaande riolering langs de Olivier van Noortlaan op Traffic Port.

Brandblusvoorzieningen
Bij het warehouse is een sprinklertank voorzien, waarin watervoorraad wordt opgeslagen voor de automatische brandblusinstallatie in het gebouw (sprinklerinstallatie). De maximale bouwhoogte van deze tank bedraagt 12 meter.
De interne infrastructuur rondom het gebouw dient ook voor de bereikbaarheid van de brandweer, in geval van calamiteiten. Alle zijden van het gebouw zijn zonder obstakels bereikbaar.

Landschappelijke inrichting
Er is een plan gemaakt voor de landschappelijke inpassing van het XXL-warehouse[2]. Een van de belangrijkste kenmerken van het plan is dat gebouw zelf aan de voorgevel een groenblijvende aankleding krijgt (zie figuur 4). Zo wordt het parkeerdek voorzien van een groenblijvende plantenwand (greenwall). De greenwall wordt voorzien van een geïntegreerd irrigatiesysteem, dat permanent voor voldoende vocht en plantenvoeding zorgt. Daarnaast wordt aan de voorzijde, langs de Olivier van Noortweg, een winterharde beukenhaag aangebracht, die ervoor zorgt dat de laad- en losruimte voor de vrachtauto's wordt onttrokken aan het zicht vanuit de autosnelweg. De achtergevel van het gebouw is nagenoeg uit het zicht onttrokken, bezien vanuit het buitengebied, vanwege de aanwezige bebouwing en de 5 meter hoge grondwal in Klaver 8.
De inrichting van de buitenruimte rondom het warehouse is rustig en ingetogen gehouden en wordt vooral bepaald door grasvegetatie die vloeiend overgaat naar de oevervegetatie van de wateren aan drie zijden van het gebouw. Langs de oostelijke zijgevel van het warehouse wordt nog een hoog opgaande bomenrij aangebracht, die zorgt voor een verzachting van de uitstraling van de gevelwand van het gebouw.

Het landschappelijk inpassingsplan is opgenomen als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan. In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat het ditplan dient te zijn gerealiseerd en onderhouden binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan.

Duurzaamheid
Het gebouw wordt zoveel mogelijk zelfvoorzienend in de energievoorziening. Op het plat dak van het warehouse worden zonnepanelen aangebracht, die zorgen voor een duurzame energiebron voor diverse installaties (binnenverlichting, verwarming, koeling, laden elektrische voertuigen). Warmtepompen zorgen voor de klimaatbeheersing en voor de geconditioneerde opslag van producten. Het gebouw wordt volledig gasloos uitgevoerd.

[2] Landschappelijke inpassing warehouse Seacon Logistics - Uitbreiding Traffic Port, Bureau Verbeek, Maastricht, 20 mei 2021

Vliegfunnel Traffic Port

De bouwhoogte van het warehouse wordt 15 meter. Om deze bouwhoogte binnen het gehele plangebied mogelijk te maken, dienen de luchthavenactiviteiten op Traffic Port te zijn beëindigd. In dit bestemmingsplan is daarom een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarbij het oprichten van gebouwen pas mogelijk is nadat de Luchthavenregeling voor Traffic Port is komen te vervallen.

3.2 Afwijking vigerend bestemmingsplan

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied zoals hier beschreven past niet binnen de vigerende bestemming 'Agrarisch', zoals beschreven in paragraaf 2.2. Dit is de reden dat voor dit plangebied het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied Klavertje 4' moet worden aangepast. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken dient een geheel nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld, met als nieuwe hoofdbestemming 'Bedrijventerrein'. Dit bestemmingsplan voorziet daarin.

4. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk vindt toetsing van het plan plaats aan het rijks-, provinciale en gemeentelijke beleidskader.

4.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Die visie vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) uit 2012. Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving voor Nederland in 2050. Aanleiding daarvoor is dat Nederland staat voor een aantal urgente maatschappelijke opgaven, die zowel lokaal als regionaal, nationaal en internationaal spelen. Het gaat dan om grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, die Nederland flink zullen doen veranderen.
De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet. De NOVI bestaat uit een visie, toelichting en uitvoeringsagenda. De combinatie van deze drie documenten zorgt voor een toetsing die leidt tot nationale strategische keuzes en gebiedsgericht maatwerk.

De visie geeft een toekomstperspectief met ambities. Het schetst een ideaalbeeld van Nederland in 2050. De visie biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt.

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. In de toelichting zijn deze 'nationale belangen' in de fysieke leefomgeving beschreven. De geformuleerde nationale belangen zijn:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland en van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
5. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. beperken van klimaatverandering;
11. realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO_2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
16. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
17. realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
18. ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
19. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
20. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
21. ontwikkelen van een duurzame visserij.

Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. 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.
De uitvoeringsagenda beschrijft vier prioriteiten waarop het Rijk wil sturen. Dit zijn:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven vanuit de NOVI is combinaties te maken en win-win situaties te creëren. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
3. afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Toetsing
In lijn met de NOVI is een aantal nationale belangen lokaal vertaald naar de ontwikkeling van het plangebied:

- bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
- waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.

In het bestemmingsplan heeft een integrale en ruimtelijke afweging van belangen plaatsgevonden, zoals de NOVI beoogd met haar afwegingsprincipes. De herontwikkeling van het plangebied is daarmee in lijn met de uitgangspunten van het NOVI.

Conclusie
De Nationale Omgevingsvisie levert derhalve geen belemmering op voor de planontwikkeling.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2012)
Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel het ‘Barro’ genoemd is, samen met de aanvulling op 1 oktober 2012, volledig in werking getreden. Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. Het Barro is het inhoudelijke beleidskader van de rijksoverheid waaraan bestemmingsplannen van gemeenten moeten voldoen. Met het in werking treden van het Barro heeft er ook een wijziging plaatsgevonden van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de Bro is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'Ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Artikel 3.1.6 Bro voorziet hierin.

Op 1 juli 2017 is dit artikel, na veel onduidelijkheid in de praktijk, gewijzigd. Sindsdien geldt volgens lid 2 de verplichting dat "de toelichting bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving moet bevatten 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.”

De daarbij horende definitie van 'stedelijke ontwikkeling' is: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Uit jurisprudentie is duidelijk geworden dat voor bedrijfsactiviteiten een ondergrens geldt van 500 m^2.
Het plangebied voorziet derhalve in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat voor de planontwikkeling de 'Ladder van duurzame verstedelijking' dient te worden doorlopen.

Toetsing
De 'Ladder' kent 2 tredes die moeten worden doorlopen, wil sprake zijn van een zorgvuldige ruimtelijke ordening. Aangetoond moet worden of behoefte bestaat aan de betreffende ontwikkeling (trede 1) en of in deze behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied (trede 2).
Met betrekking tot de eerste trede geldt dat er een concrete behoefte is van Seacon Logistics tot de bouw van een nieuw warehouse. Voor wat betreft trede 2 geldt dat deze behoefte niet binnenstedelijk kan worden ingevuld, enerzijds vanwege de benodigde ruimtebehoefte en het grote bouwvolume en anderzijds vanwege de geldende milieuzoneringen. Er zijn binnenstedelijk geen geschikte kavels voorhanden zijn. Dergelijke gebouwen en activiteiten horen ook thuis op een bedrijventerrein. Speciaal daarvoor is het 'Klavertje 4-gebied' aangewezen als concentratiegebied voor de ontwikkeling van onder andere dergelijke grootschalige logistieke bedrijfsvestigingen. De voorgenomen ontwikkeling vindt daarom plaats binnen het Klavertje 4-gebied. Dit betekent dat de 'Ladder-toets' positief is doorlopen en dat sprake is van een zorgvuldige ruimtelijke ordening.

Conclusie
De Ladder van duurzame verstedelijking vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Nationaal Waterplan 2016-2021 (2016)
Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan en diverse partiële herzieningen hiervan. In dit nieuwe NWP komt een aantal onderwerpen uit het vorige NWP niet terug. Alleen de onderwerpen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als rijksbelang zijn aangemerkt, staan in dit NWP. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie.
Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich uitsluitend op de rijksbelangen, zoals de bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiertoe worden genomen.
Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk een aantal principes, zoals:

- afwenteling voorkomen: waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen mogen niet worden afgewenteld in de ruimte en de tijd. Het Rijk blijft vasthouden aan de trits "vasthouden-bergen-afvoeren" en "schoonhouden-scheiden-schoonmaken";
- ruimte en water verbinden: bij de aanpak van wateropgaven en de uitvoering van maatregelen vindt vooraf afstemming plaats met de andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied.

Ook houdt het Rijk vast aan het instrument van de watertoets. Het Rijk zorgt ervoor dat de watertoets behouden blijft als wettelijk procesinstrument in de nieuwe Omgevingswet, om klimaatbestendig en waterrobuust inrichten vroeg in het ruimtelijk proces mee te laten wegen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Toetsing
Het plan wordt uitgevoerd conform het rijksbeleid. Het plan voorziet in afkoppeling van schoon hemelwater, dat wordt gebufferd en geïnfiltreerd. Vuil water wordt afgevoerd via de riolering. Het bestemmingsplan is voorgelegd aan het Waterschap Limburg en die heeft daarop positief geadviseerd (zie paragraaf 5.3).

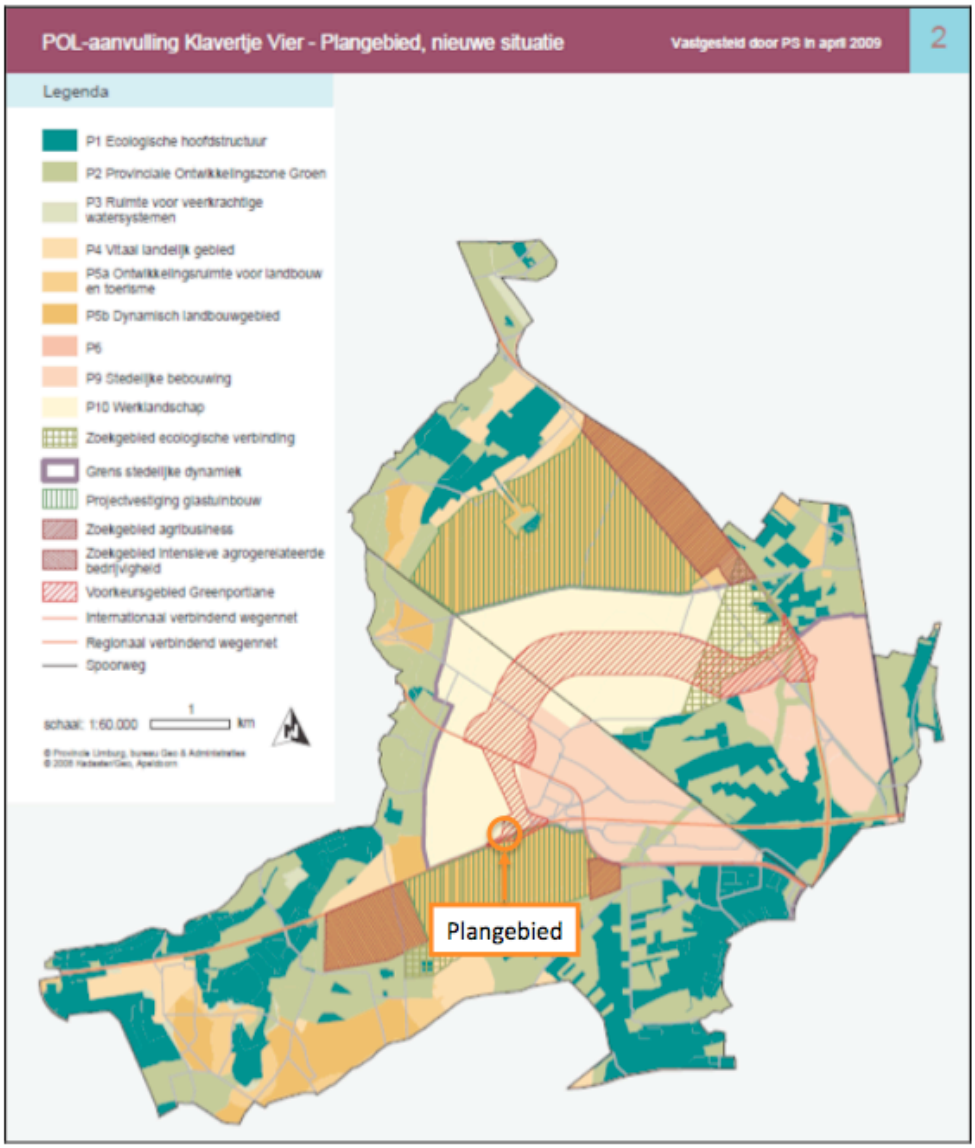
Conclusie
De ontwikkeling van het plangebied is in lijn met het nationale waterbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009)

Het plangebied maakt onderdeel uit van het 'Werklandschap' (P10) van het Klavertje 4-gebied, zoals opgenomen in de POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (zie figuur 5). Er ligt bovendien een reserveringsstrook op voor de aansluiting van de Greenportlane op de A67.

Figuur 5: Kaart uit POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009)



POL2014/Omgevingsverordening 2014

Op 12 december 2014 zijn door Provinciale Staten van Limburg het POL2014 en de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Greenport Venlo/Klavertje 4-Gebied is door de provincie als één van de belangrijke uitdagingen en opgaven aangewezen, waarvoor de basis is gelegd in de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009). In de POL 2014 en de omgevingsverordening 2014 is de doelstelling voor het Klavertje 4-gebied ongewijzigd gebleven: een onderscheidend Werklandschap en Kennislandschap. Aan de in de verordening opgenomen zoneringen voor o.a. bedrijventerrein zijn geen directe rechtsgevolgen gekoppeld. Van belang is dat de ontwikkeling de Ladder voor duurzame verstedelijking doorloopt.

Ambities Noord-Limburg
Noord-Limburg heeft grote ambities. De regio maakt optimaal gebruik van zijn strategische ligging als logistiek knooppunt tussen de mainports in Nederland en Vlaanderen, en het Duitse achterland. De agrofoodsector in deze regio kan zich meten met de wereldtop en heeft een blijvend leidende rol op het gebied van agroproductie, agribusiness en agrologistiek. Daarbij wordt optimaal geprofiteerd van de aanwijzing als Greenport, en de daaruit voortvloeiende campusachtige ontwikkeling. Mede vanwege haar gunstige ligging ten opzichte van Brainport kent de regio een sterke en duurzame economische structuur en neemt het een internationale toppositie in waar het gaat om duurzaamheid en maakindustrie.

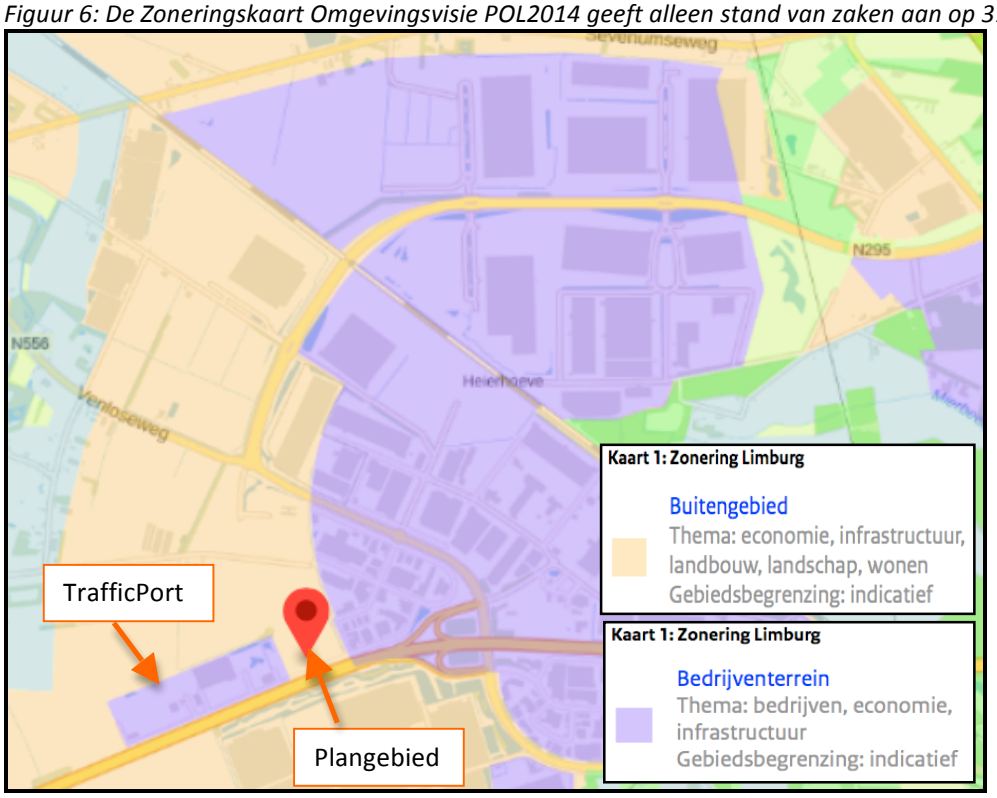
Klavertje 4 als centrum van de Greenport
De sterk aanwezige agribusiness sector in deze regio heeft geleid tot aanwijzing van het gebied als Greenport. Alhoewel de diverse landbouwfuncties in een brede strook binnen het gebied voorkomen, is er een concentratie van deze functies binnen het Klavertje 4-gebied. Het Klavertje 4-gebied is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Venlo, Peel en Maas, en Horst aan de Maas. Het gebied is in eerste instantie planologisch vormgegeven via de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009). Deze POL-aanvulling is gebaseerd op een masterplan/businessplan voor het Klavertje 4-gebied dat ook ten grondslag heeft gelegen aan de oprichting van een ontwikkelingsmaatschappij voor het gebied. In 2012 is door de betreffende gemeenten een structuurvisie voor het Klavertje 4-gebied vastgesteld.

Dynamisch voorraadbeheer bedrijventerreinen
Limburg beschikt in beginsel over voldoende bedrijventerreinen. Groei is nog mogelijk voor de logistieke sector en wellicht ook in de biobased economy, chemie en automotive. De kwalitatieve opgave is des te belangrijker. De centrale opgave is dan ook: een groei in kwaliteit zonder dat de kwantiteit toeneemt, daarbij meer schaarste creërend, met ruimte voor maatwerk. Kortom: het nieuwe groeien. De sleutel daartoe ligt in dynamisch voorraadbeheer. Er zullen per regio visies worden gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen zijn uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Die vormen de basis voor bestuursovereenkomsten tussen regiogemeenten en provincie. De provincie borgt de uitvoering van die afspraken met voorzorgbepalingen in de Omgevingsverordening. De visies richten zich op het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorraad, de mogelijke aanpak van overmatige leegstand en het schrappen van plannen die niet goed passen bij de beoogde kwaliteit. Er is onder voorwaarden ruimte voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad. Dit moet in de visies vorm en inhoud krijgen.

Bij het POL2014 hoort ook een groot aantal kaarten. In Figuur 6 is de zoneringskaart opgenomen, waarop ook het plangebied staat aangegeven. Het POL2014 geeft over het gebruikte kaartmateriaal het volgende aan. "De ene kaart is echter de andere niet. Ze hebben een verschillende betekenis en functie". In bijlage 3 bij het POL2014 wordt nadrukkelijk aangegeven dat de kaarten met betrekking tot de "begrenzing van het bestaand bebouwd gebied of thema's als wonen, bedrijventerreinen, kantoren en detailhandel" een "foto" zijn "van de situatie op een bepaald moment". De aangegeven zonering voor 'Bedrijventerrein' is "de weergave van de bestaande en direct uitgeefbare bedrijventerreinen. Dit is een momentopname ontleend aan het REBIS-systeem (31-12-2013). De weergave is indicatief bedoeld. Solitaire bedrijven zijn niet op kaart weergegeven.".

Toetsing
Greenport Venlo/Klavertje 4-Gebied is door de provincie als één van de belangrijke uitdagingen en opgaven aangewezen, waarvoor de basis is gelegd in de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009). In de POL 2014 en de omgevingsverordening 2014 is de doelstelling voor het Klavertje 4-gebied ongewijzigd gebleven: een onderscheidend Werklandschap en Kennislandschap. Aan de in de Omgevingsverordening opgenomen zoneringen voor o.a. bedrijventerreinen zijn geen directe rechtsgevolgen gekoppeld. Van belang is dat de ontwikkeling de Ladder voor duurzame verstedelijking doorloopt. Die toets is voor het plangebied positief doorlopen, zie paragraaf 4.1.

Figuur 6: De Zoneringskaart Omgevingsvisie POL2014 geeft alleen stand van zaken aan op 31-12-2013



Conclusie
Het POL2014/Omgevingsverordening 2014 vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. De ontwikkeling past binnen het beleid van de het Klavertje 4-gebied (POL-aanvulling).

Visie bedrijventerreinen Noord Limburg, POL uitwerking werklocaties (2017)
In het POL2014 is aangekondigd dat per regio visies worden gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen zijn uitgewerkt. Voor werklocaties is zo'n visie opgesteld in 2017 en daarover is een regionaal bestuursakkoord gesloten. De provincie en alle betrokken gemeenten in Noord Limburg hebben namelijk in 2017 de 'Visie bedrijventerreinen Noord Limburg' vastgesteld. Het resultaat daarvan is een intergemeentelijk bedrijventerreinbeleid, met dynamisch voorraadbeheer als belangrijk onderdeel van deze visie. Dynamiek in de voorraad werklocaties is van belang om in te kunnen spelen op nieuwe wensen vanuit de markt. De visie legt daarom een relatie tussen bestaande voorraad (leegstaand en in gebruik) en nieuw te ontwikkelen voorraad. Essentie is dat in regionaal verband door gemeenten niet-vrijblijvende afspraken zijn gemaakt over noodzakelijke interventies.

Centraal in het dynamisch voorraadbeheer staan drie type interventies:

1. herstructurering: werken aan de kwaliteit van de bestaande bedrijventerreinvoorraad (en aanpak leegstand). Koppelingen van herstructurering van bestaande terreinen met de uitrol van nieuwe terreinen;
2. sturing op kwaliteit en kwantiteit: schrappen en transformeren van (harde) plannen die niet de beoogde toevoeging van kwaliteit opleveren;
3. nieuwe ontwikkeling: onder voorwaarden ruimte bieden voor het toevoegen van goede nieuwe voorraad, maar dan wel in combinatie met het schrappen van bestaande voorraad.

Het afschrijven van bestaande terreinen of plannen is in Noord Limburg niet aan de orde. Wel wordt een ‘plafond’ ingesteld waarmee de huidige voorraad (bestaand en plannen) voldoende zou moeten zijn voor de komende 15 jaar. Nieuwe toevoegingen kunnen niet plaats vinden zonder saldering en er zal een fasering gemaakt moeten worden voor de planvoorraad. De regio Noord-Limburg stelt ook dat er onderdelen in de bedrijventerreinvoorraad zijn die niet hoeven te worden meegenomen in het dynamisch voorraad beheer.

Zo geldt bijvoorbeeld dat voor het Klavertje 4-gebied door de provincie is vastgelegd dat deze geplande ontwikkeling zonder dynamisch voorraad beheer kan plaatsvinden. De totale hoeveelheid bedrijventerreinareaal zou moeten blijven liggen op de geplande omvang, maar vanwege bijvoorbeeld lastige verwerving van gronden op één plek binnen het Klavertje 4 gebied zou een uitruil kunnen plaats vinden met een andere locatie binnen het Klavertje 4-gebied.

Toetsing

Het plangebied is gelegen binnen het gebied Klavertje 4. Voor de planontwikkeling is het in het kader van het dynamisch voorraadbeheer derhalve toegestaan om binnen dit Klaver-gebied met de afgesproken vierkante meters bedrijfsterreinareaal te schuiven. Dit is noodzakelijk nu de ontwikkeling van het plangebied een gebied betreft dat in eerste aanleg niet als bedrijfslocatie was aangewezen. DCGV als ontwikkelaar en gebiedsregisseur van de bedrijventerreinen in Klavertje 4 heeft aangetoond dat nog ontwikkelruimte was binnen het vastgestelde areaal omdat een aantal andere beoogde ontwikkeling anders zijn verlopen dan gepland en/of geen doorgang hebben gevonden. Daarmee is de omzetting van 6,5 hectare agrarisch naar bedrijventerrein intern verevend zonder dat dit consequenties voor het totale aantal vierkante meters te ontwikkelen bedrijfsterreinareaal in de regio.

Conclusie

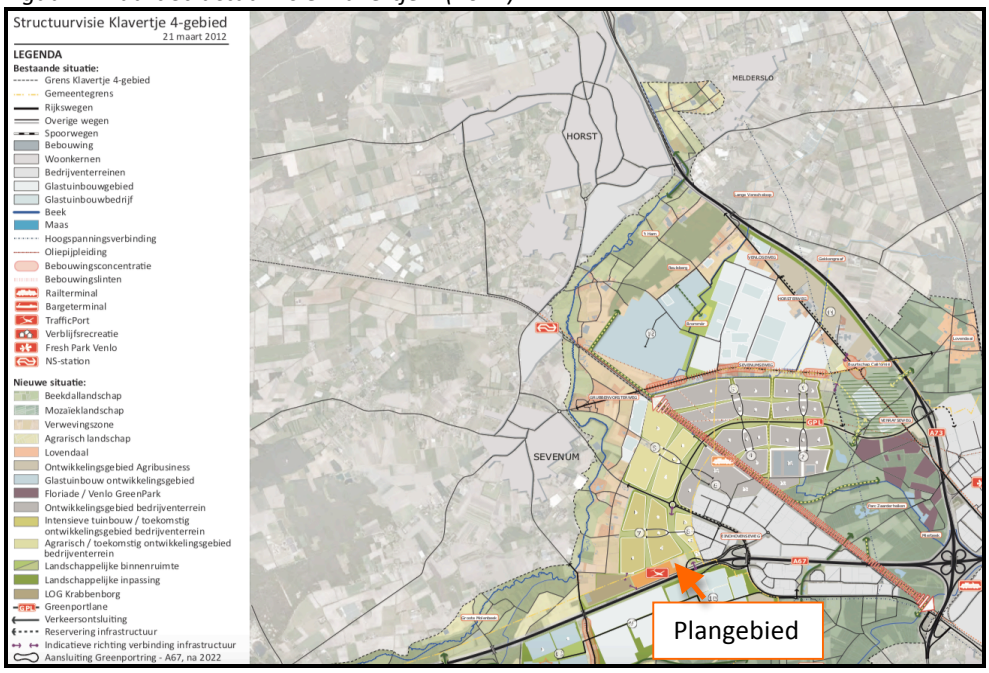
De visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg en het daarin opgenomen beginsel van dynamisch voorraadbeheer vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Klavertje 4 (2012)

De gemeenteraad van Peel en Maas heeft op 26 juni 2012 de Structuurvisie Klavertje 4 vastgesteld. In het Klavertje 4-gebied wordt actief ruimte ontwikkeld voor bedrijvigheid. De komende dertig jaar word ingezet op grootschalige gebiedsontwikkeling, waarin economische ontwikkelingen hand in hand gaan met investeringen in landschap en natuur. In het gebied worden, n de vorm van klavers, werklandschappen (bedrijventerreinen/glastuinbouw), vastgoed, gebiedsbrede voorzieningen en een hoogwaardig landschap gerealiseerd. De bestaande en toe te voegen bedrijvigheid focust zich op agribusiness, glastuinbouw, (agro)logistiek en hieraan gerelateerde bedrijvigheid en onderzoeks- en onderwijsinstellingen. Bij deze structuurvisie behoort de plankaart zoals weergeven in onderstaande figuur.

Figuur 7: Kaart Structuurvisie Klavertje 4 (2012)



Toetsing
Het plangebied maakt onderdeel uit van het Klavertje 4-gebied. Voor het plangebied geldt dat het deels onderdeel uitmaakt van de werklandschappen (de klavers) en tevens hier een ruimtereservering op rust van het voorkeurstracé van de Greenportlane met een directe aansluiting op de A67 (na 2022).

De visie stamt uit 2012. Op onderdelen is de visie achterhaald door de feiten. Zo is voor Klaver 8 in 2015 een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeente Horst aan de Maas en heeft de provincie besloten dat de Greenportlane niet zal worden doorgetrokken tot aan de A67, waardoor de vrijgekomen ruimte kan worden benut voor bedrijfsvestigingen.

Conclusie
De Structuurvisie Klavertje 4 vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Structuurvisie Kernen en Bedrijventerreinen (2015)
Op 31 maart 2015 heeft de gemeenteraad van Peel en Maas de Structuurvisie Kernen en Bedrijventerreinen vastgesteld. In de visie wordt aangegeven dat het Klavertje 4-gebied (met Business Park Siberië en Traffic Port Venlo) buiten deze structuurvisie valt, omdat hiervoor een aparte intergemeentelijke structuurvisie is opgesteld.

Toetsing
De Structuurvisie Kernen en Bedrijventerreinen geeft geen specifiek beleid aan voor de ontwikkeling van het plangebied, maar verwijst naar de in 2012 door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Klavertje 4.

Conclusie
De Structuurvisie Kernen en Bedrijventerreinen vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018
De gemeenteraad van Peel en Maas heeft op 19 juni 2018 het 'Parapluplan Parkeernota Peel en Maas' vastgesteld met verwijzing naar de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018'. Het doel van de nota is het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in de gemeente Peel en Maas om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Peel en Maas te waarborgen. Het Parapluplan legt vervolgens de locaties vast waarop deze parkeernota van toepassing is.

Toetsing
Voor Traffic Port noch voor de uitbreidingslocatie is dit Parapluplan van toepassing verklaard. De gemeentelijke parkeernormen zijn daarmee niet van toepassing op het plangebied en op de voorgenomen ontwikkeling. Er bestaat daarmee beleidsvrijheid om op een andere wijze te voorzien in voldoende parkeercapaciteit. In paragraaf 5.7 wordt daar verder op ingegaan.

Conclusie
Het Parapluplan Parkeernota Peel en Maas met bijbehorende Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018 vormen geen belemmering voor de planontwikkeling.

5. BELEMMERINGEN EN RANDVOORWAARDEN PLANREALISATIE

In dit hoofdstuk is de toetsing van het plan op diverse (milieu)aspecten aangegeven en de inpasbaarheid in zijn omgeving. Daartoe is onderzoek verricht. Op grond daarvan is beoordeeld of er sprake is van mogelijke belemmeringen of randvoorwaarden voor de uitvoering van het plan. De conclusies daarvan staan hieronder samengevat. De bijbehorende onderzoeksrapporten zijn toegevoegd als separate bijlagen bij dit bestemmingsplan.

5.1 Bodem

Voor de percelen in het plangebied is in een verkennend milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd (conform NVN 5725 en NEN 5740)[3,4]. Het onderzoek stelt de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater vast in relatie tot de toekomstige functie van het gebied.

Toetsing

Het verkennend bodemonderzoek is in twee delen uitgevoerd, enerzijds op perceel S491 (deellocatie A genoemd, meest westelijk gedeelte van het plangebied) en op de overige percelen (deellocatie B genoemd, de oostelijk gelegen percelen).

Voor deellocatie A geldt dat de vooraf gestelde hypothese als 'verdachte locatie' geen stand houdt. In de boven- en ondergrond zijn geen verhoogde gehalten van de onderzochte parameters aangetoond. Er zijn eveneens geen verhoogde gehalten PFAS aangetoond boven de landbouw-/natuurnorm. Getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit wordt de grond beoordeeld als klasse ‘Altijd toepasbaar’.

In deelgebied A is het grondwater licht verontreinigd met zware metalen. Het aantreffen van verhoogde gehalten metalen is een bekend verschijnsel in de provincie Limburg. Derhalve kan gesteld worden dat de verontreiniging in het grondwater verhoogde achtergrondgehalten betreft.

De onderzoeksresultaten voor deellocatie A geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek .

Het onderzoek heeft voor deellocatie B uitgewezen dat de vooraf gestelde hypothese als 'onverdachte locatie' geen stand houdt. Plaatselijk zijn in de grond licht verhoogde gehalten met PCB aangetroffen. Voor het overige zijn in de boven- en ondergrond geen verhoogde gehalten aangetoond. In de grond zijn geen verhoogde gehalten PFAS aangetoond boven de landbouw-/natuurnorm. Getoetst aan het Besluit bodemkwaliteit wordt alle grond beoordeeld als klasse ‘Altijd toepasbaar’.

Het grondwater in deellocatie B is licht tot sterk verontreinigd met zware metalen. Ook hiervoor geldt dat het aantreffen van verhoogde gehalten metalen een bekend verschijnsel is in de provincie Limburg en dat het in het grondwater verhoogde achtergrondgehalten betreft.

Conclusie

De vastgestelde milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling tot bedrijventerrein. Vanuit bodemkwaliteit is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.2 Archeologie

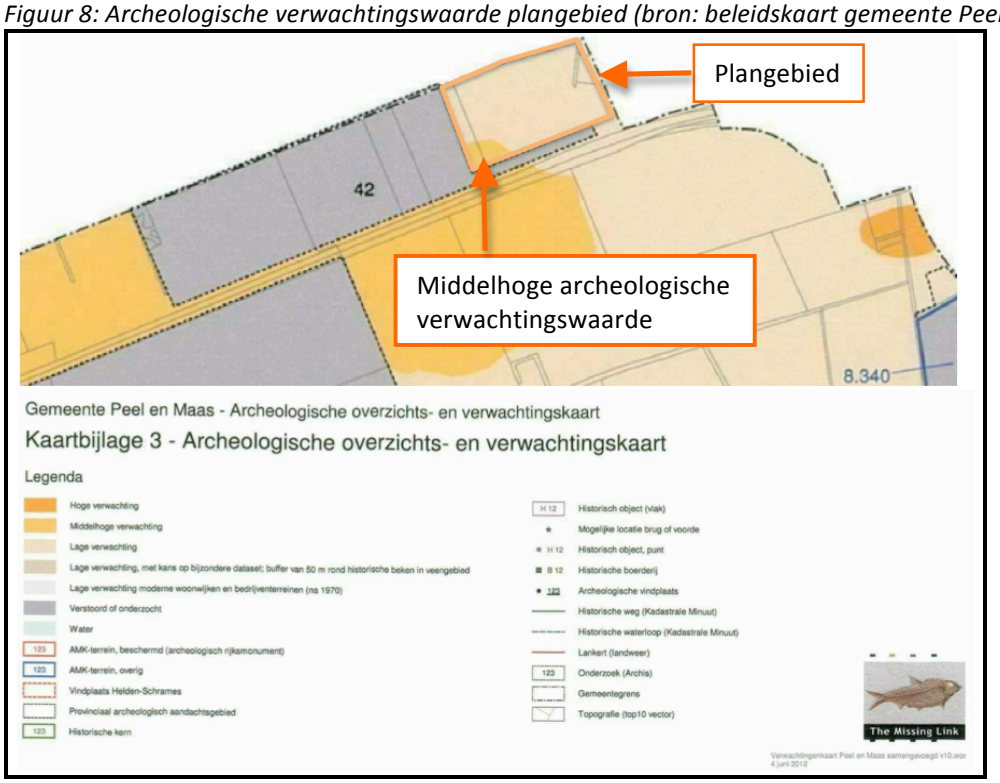
Er is voor het plangebied een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) uitgevoerd, met als doel eventueel aanwezige archeologische waarden in kaart te brengen[5]. Het gebied kent grotendeels een lage archeologische verwachtingswaarde. Alleen in de uiterste zuid-westhoek van het plangebied is sprake van deelgebied, circa 2.800m^2 groot, waar een middelhoge verwachtingswaarde geldt (zie figuur 8).

[3] Verkennend bodemonderzoek 'Klaver 8' (projectgebied 'Klavertje 4') Maasbree (deellocatie A / perceel S481), HMB, Maasbree, 10 juni 2020

[4] Verkennend (water)bodemonderzoek 'Klaver 8' (projectgebied 'Klavertje 4') Maasbree (deellocatie B), HMB, Maasbree, 10 juni 2020

[5] Archeologisch onderzoek uitbreiding Traffic Port 2021, Olivier van Noortweg (ong.) te Maasbree gemeente Peel en Maas, Econsultancy, Zwolle, 30 juni 2020

Figuur 8: Archeologische verwachtingswaarde plangebied (bron: beleidskaart gemeente Peel en Maas, 2012)



In het 'Beleidsplan Archeologie Peel en Maas' (2012) heeft de gemeente aangegeven dat ze bij de vaststelling van bestemmingsplannen verplicht is om de aanwezige of te verwachten archeologische waarden conform de verwachtingen- en beleidskaart mee te nemen. In planregels wordt daarom voor gebieden met een archeologische (verwachtings)waarde vastgelegd of en wanneer archeologisch onderzoek wordt verplicht gesteld. De verstoorder wordt verplicht om voorafgaand aan de verstoring van de bodem onderzoek te doen naar de aanwezigheid van archeologische resten. Dit geldt niet voor gebieden met een lage verwachtingswaarde, daar geldt geen onderzoeksplicht. Bij terreinen met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde wordt onderzoek verplicht gesteld indien sprake is van een bodemverstoring die groter is dan 2.500 m^2 en dieper reikt dan 40 centimeter onder maaiveld. De zone met een middelhoge verwachtingswaarde is ingevolge dit beleid doorvertaald in de Beheersverordening Buitengebied Klavertje 4 (2013), zie figuur 4. Om die reden is dit gedeelte van het plangebied onderzocht op voorkomende archeologische waarden.

Toetsing
Tijdens het booronderzoek is vastgesteld dat de bodem omgewerkt is tot in de C-horizont (50 à 70 cm -mv). In een van de gezette boringen is deze horizont afgedekt door een laagje lichtgrijsbruin zand dat mogelijk een pakket stuifzand betreft. In veel boringen is een 10 à 30 cm dikke, lichtgrijs/donkergrijs gevlekte laag aangetroffen die een verstoord restant van de C-horizont betreft. Theoretisch zouden onder het stuifzandniveau archeologische resten van voor de Middeleeuwen kunnen voorkomen. Indien dit inderdaad een stuifzandlaagje betreft, zou in dit geval echter het gehele onderliggende podzolprofiel reeds uitgestorven zijn. Bovendien is het mogelijke stuifzandlaagje slechts in één boring aangetroffen. Op basis van deze gegevens wordt de kans klein geacht dat ter plaatse nog behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn. Op basis van het onderzoek wordt derhalve geconcludeerd dat archeologische waarden niet meer in situ worden verwacht. Op grond hiervan wordt geadviseerd om het plangebied vrij te geven.
Het bevoegd gezag van de gemeente Peel en Maas heeft dit advies overgenomen en heeft het terrein archeologisch vrijgegeven.

Conclusie
Het aspect archeologie vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het plan. Vanuit archeologie is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.3 Water

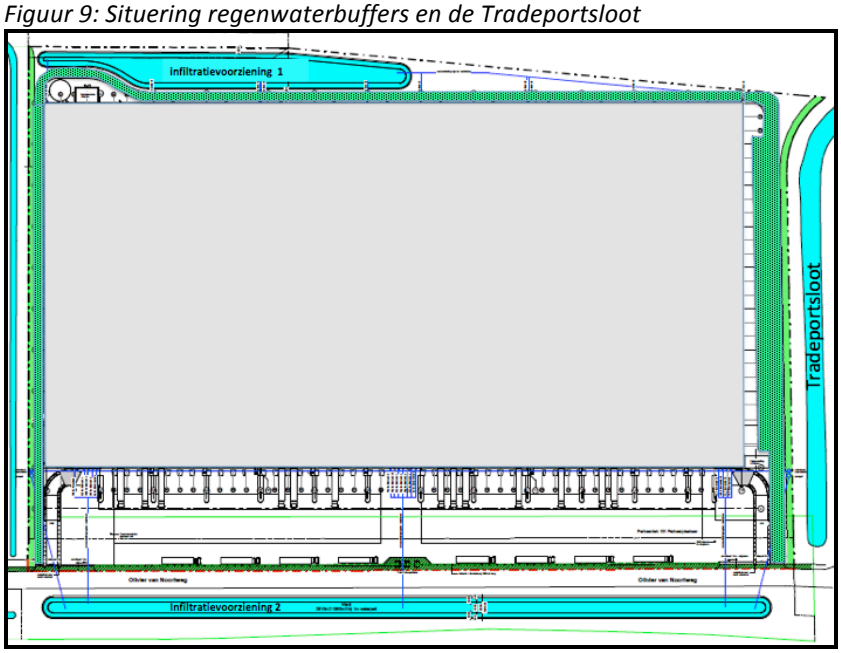
Er is een infiltratieonderzoek en watertoets uitgevoerd, waarin is bepaald op welke wijze duurzaam met de waterbelangen wordt omgegaan[6].

Toetsing

Er is veldonderzoek verricht naar de feitelijke geohydrologische situatie van het plangebied. Op basis van de resultaten uit het waterdoorlatendheidsonderzoek is vast komen te staan dat de bodem geschikt is voor de infiltratie van hemelwater. De doorlatendheid van de bodem wordt geclassificeerd als goed doorlatend.
Bij het bepalen van de hemelwaterinfiltratievoorziening is onder andere rekening gehouden met de gemiddelde hoogste grondwaterstand (26,15 m + NAP), de hoogte van het omliggend maaiveld, (27,40 m + NAP), de totale hoeveelheid aan verhard oppervlak (57.920 m^2), de doorlatendheid van de infiltratievoorziening, een aan te houden waking in de buffer van 25 centimeter, infiltratie gedurende 24 uur en een leegloopvoorziening van 2/l/s/ha op de Tradeportsloot.

Er is ervoor gekozen om twee infiltratiebuffers te maken, zie figuur 9. Een buffer wordt aangelegd in het noordelijk deel van het plangebied, de andere komt in de groenstrook tussen de ontsluitingsweg en A67 op Traffic Port. De vigerende bestemming maakt dit planologisch mogelijk. De noordelijke buffer dient een dynamische bergingscapaciteit te hebben van 1.397 m^3, de zuidelijke 1.895 m^3. Beide infiltratiebuffers wateren gedoseerd af naar de oostelijk gelegen wateren Tradeportsloot.

Figuur 9: Situering regenwaterbuffers en de Tradeportsloot



Op deze wijze wordt het plangebied hydrologisch neutraal ingericht volgens het principe ‘vasthouden-bergen-afvoeren’. Vuilwater wordt afgevoerd naar de bestaande riolering langs de Olivier van Noortweg op Traffic Port.

In het kader van de watertoets heeft over deze waterhuishoudkundige voorzieningen overleg plaatsgevonden met het Waterschap Limburg, die met de gekozen oplossing heeft ingestemd[7].

Conclusie

De wateropgave vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Vanuit de waterbelangen is sprake van een goede ruimtelijk ordening.

[6] Watertoets uitbreiding Traffic Port 2021 Olivier van Noortweg (ong.) te Maasbree, Econsultancy, Boxmeer, 18 mei 2021
[7] Advies Waterschap Limburg op rapportage Watertoets Uitbreiding Traffic Port 2021, Roermond, 28 mei 2021

5.4 Natuur

Vanuit natuurbelangen is de planontwikkeling getoetst aan de bescherming van vastgestelde natuurgebieden en aan de bescherming van flora- en faunasoorten.

Toetsing

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt ingesloten tussen bestaande bedrijventerreinen en een autosnelweg. Het plangebied maakt geen deel uit van (inter)nationaal beschermde natuurgebieden (Natura2000, NNN). In de directe omgeving komen deze gebieden ook niet voor. De dichtstbijzijnde Natura2000-gebieden zijn 'Maasduinen' en 'Deurnse Peel en Mariapeel' die beide op zo'n 9 kilometer afstand liggen van het plangebied. De dichtstbijzijnde 'goudgroene natuurzone' (voorheen EHS) ligt westwaarts op 1,2 kilometer afstand. Door de planontwikkeling treedt geen areaalverlies op van deze beschermde natuurgebieden.

Stikstofdepositie

Onderzocht is of er sprake is van een negatief effect op de Natura2000-gebieden, vanwege de stikstofdepositie die enerzijds wordt veroorzaakt door het tijdelijke effect vanwege de realisatie van het plan ('bouwfase') en anderzijds het permanente effect door het bedrijfsmatig gebruik van het plangebied ('gebruiksfase')[8]. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie in beide situaties niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Het onderhavige plan zal geen relevante significante cumulatieve effecten veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling niet aan de orde is en het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

Samenvattend geldt dat er geen negatieve effecten op beschermde natuurgebieden optreden. Er is geen vergunning benodigd vanuit Wet natuurbescherming voor gebiedsbescherming.

Soortenbescherming

Een verkennend natuurwaardenonderzoek heeft plaatsgevonden naar voorkomende flora- en faunasoorten in het plangebied en de mogelijke effecten van het plan op de soortenbescherming[9]. Dit is gebeurd in de vorm van een quickscan, bestaande uit een bureauonderzoek en een veldonderzoek. Uit de quickscan komt naar voren dat in het plangebied geen beschermde plantensoorten voorkomen, noch amfibieën, reptielen, vissen, libellen, dagvlinders, overige ongewervelden en streng beschermde grondgeboden zoogdieren. Er treden door de planontwikkeling voor deze soorten dan ook geen enkel effect op.

Dat geldt ook voor vleermuizen. Het plangebied vormt een marginaal jacht- en foerageergebied voor vleermuizen. De aantallen die hiervan gebruik maken, zullen beperkt zijn omdat het (omliggende) gebied nauwelijks voorzien is van bomen en/of struiken. De aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen en primaire vliegroutes zijn ter plaatse geheel uitgesloten. Met de planontwikkeling worden voor deze soort geen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden.

Voor broedvogels geldt dat ze wel voorkomen in het plangebied, maar dat geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Geadviseerd wordt om buiten het broedseizoen te starten met de planontwikkeling, zodat negatieve effecten op broedvogels worden voorkomen.

Vanuit de soortenbescherming geldt dat geen nader onderzoek nodig is, omdat knelpunten op de aanwezige soorten en soortgroepen niet te verwachten zijn. Er vinden geen overtredingen plaats in het kader van de Wet natuurbescherming. Een ontheffingsaanvraag vanuit de Wet natuurbescherming is dan ook niet aan de orde. Wel geldt een algemene zorgplicht voor algemeen voorkomende soorten die te allen tijde in acht moet worden genomen bij de planrealisatie.

Conclusie

Natuurwaarden vormen geen belemmeringen voor de bestemmingswijziging. Vanuit natuurbelangen is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

[8] Onderzoek stikstofdepositie uitbreiding Traffic Port Maasbree, Kragten, Herten, 12 november 2020
[9] Quickscan ecologische waarden Traffic Port Maasbree, Ecolybrium, Weert 2 juli 2020

5.5 Milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). Een belangrijk hulpmiddel hierbij is de publicatie van de VNG genaamd 'Handreiking bedrijven en milieuzonering'. Bij deze publicatie zijn lijsten opgenomen met richtafstanden, die gelden tussen gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld woningen, scholen) en bedrijven of inrichtingen. Als sprake is van zogenoemde 'gemengde gebieden' kunnen de aangegeven richtafstanden voor het type 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied' met een stap naar beneden worden bijgesteld. De richtafstanden zijn geen harde normen, hier kan gemotiveerd van worden afgeweken. Uit de jurisprudentie volgt dat het toepassen van deze richtafstanden in algemene zin wordt geaccepteerd en gezien kan worden als 'pseudo-wetgeving'.

Onder een 'gemengd gebied' wordt verstaan "een gebied met een sterke tot matige functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend."

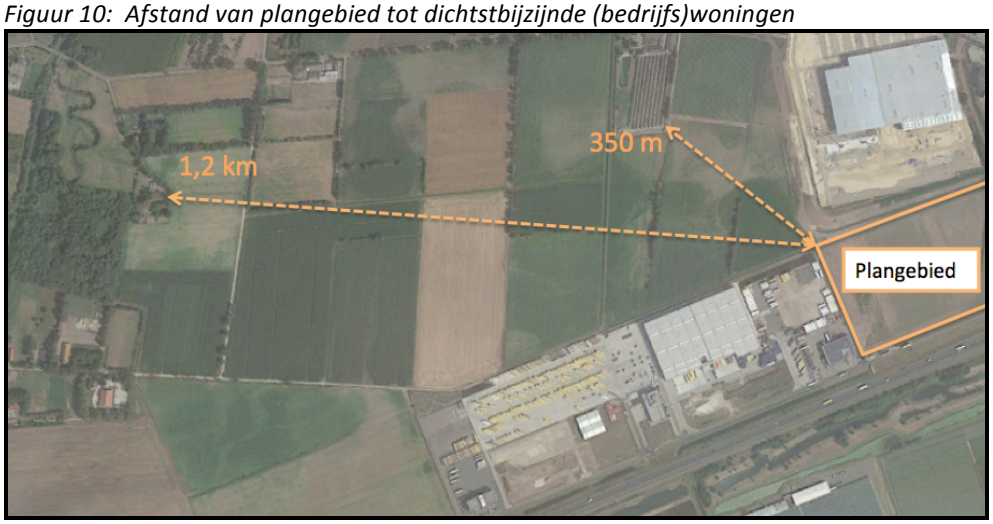
Situatie plangebied
Het plangebied ligt op basis van deze criteria in een gemengd gebied, waardoor de richtafstanden met een stap naar beneden kunnen worden bijgesteld. Volgens de regels van dit bestemmingsplan zijn bepaalde bedrijven toegelaten die vallen binnen de milieucategorie 3.2. Een bedrijfsactiviteit die valt binnen het toegestane segment van 'accumulatoren en batterijfabrieken' heeft de meest verreikende hindercontouren.

In dat geval zijn de volgende richtafstanden van toepassing:

- geur: 50 meter;
- stof: 10 meter;
- geluid: 50 meter;
- gevaar: 30 meter.

Toetsing
Omdat de maximale contour van 50 meter maatgevend is voor het woon- en leefklimaat, zijn de (geluid)gevoelige objecten en terreinen in de omgeving van het plangebied in kaart gebracht. Uit figuur 10 blijkt dat het perceel van de dichtstbijzijnde bedrijfswoning is gelegen op een afstand van 350 meter vanaf de grens van het plangebied en de meest nabije burgerwoning op 1,2 kilometer afstand. Die vallen ruim buiten de hindercontour van 50 meter.

Figuur 10: Afstand van plangebied tot dichtstbijzijnde (bedrijfs)woningen



De ontwikkeling van het plangebied levert derhalve geen hinder op voor de gevoelige functies in de omgeving. Anderzijds leveren de gevoelige functies ook geen belemmering op voor de ontwikkeling van het plangebied. Op deze wijze blijft een goed woon- en leefklimaat bij de woningen gehandhaafd. Er is dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie
Milieuzonering vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Vanuit de milieuzonering is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.6 Lichthinder

Er ligt een nerstenfokkerij op 350 meter van het plangebied. Blootstelling aan kunstmatige verlichting kan tijdens de nachtperiode negatieve gevolgen hebben voor deze dieren, omdat het kan leiden tot verstoring van hun oriëntatie en bioritme. Dit kan leiden tot een mindere kwaliteit van de pels en tot omzetschade voor de fokker. Hoewel er geen wettelijke normen gelden voor lichtemissie in relatie tot deze diersoorten, zijn tussen de nerstenfokkerij en Traffic Port in het verleden praktische afspraken gemaakt over hoe om te gaan met verlichting. Deze afspraken houden onder ander in: geen plaatsing van hoog opgaande verlichting in de vorm van lantaarnpalen, alleen indien noodzakelijk naar beneden schijnende armaturen aan de achtergevels van gebouwen en hantering van groen licht.

Toetsing
Voorop staat het behoud van een donker nachtlandschap conform gemaakte afspraken. In de regels van het bestemmingsplan is daarnaast een aantal voorschriften opgenomen die te maken hebben met het aanbrengen van verlichting en optredende lichtemissie. Zo is plaatsing van lantaarnpalen alleen aan de frontzijde van het warehouse toegelaten tot een hoogte van 8 waarbij het warehouse 15 meter hoog is. Lichtemissie naar achterliggend gebied is daarmee uitgesloten. Voorts kan het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan het ontwerp van de buitenverlichting ter voorkoming van onevenredige lichtemissie naar de omgeving, bijvoorbeeld bij de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bedrijfsgebouw.
Ondanks het gegeven de Wet verbod pelsdierhouderij leidt tot algehele sluiting van alle nertsenfokkerijen op 1 januari 2024, zijn de bedrijfsbelangen van de nabij gelegen nerstenfokkerij tot die tijd op deze wijze in voldoende mate gewaarborgd.

Conclusie
Lichtemissie vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Vanuit lichthinder is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.7 Verkeer

Voor het bepalen van de verkeerseffecten van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt doorgaans de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' gebruikt. De daarbij horende rekentool levert een inschatting op van de verkeersgeneratie (aantal ritten heen en weer)[10]. De berekende verkeersbewegingen zijn ook gebruikt bij de onderzoeken naar stikstofdepositie en luchtkwaliteit.

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte kan ook van deze tool gebruik worden gemaakt, maar in het geval van een warehouse sluiten de parkeerkengetallen van deze rekentool niet aan bij de specifieke behoefte van een warehouse. Een warehouse heeft fors minder parkeercapaciteit nodig dan waarvan het CROW is uitgegaan bij het bepalen van een bedrijf in de categorie 'arbeidsextensief/bezoekers extensief'. Daarom is voor het bepalen van de parkeerbehoefte uitgegaan van een passend kengetal, dat beter aansluit in de praktijksituatie en maatwerk oplevert voor de voorgenomen planontwikkeling voor Seacon Logistics[11].

[10] Berekening verkeersgeneratie met 'Rekentool Verkeersgeneratie & Parkeren', CROW, Ede, 2 maart 2020
[11] Parkeerbehoefte warehouse Seacon Logistics op uitbreidingslocatie Traffic Port, Cityplanning Advies, Sittard, 3 augustus 2018

Toetsing

Verkeersgeneratie en bereikbaarheid

Toepassing van de CROW-rekentool levert bijna 2.500 voertuigbewegingen (ritten) per etmaal op uitgaande van een doorsnee werkdag, uitgaande van 5,2 hectare aan bedrijfsvloeroppervlak. Dit komt overeen met een verkeersintensiteit van 1.250 motorvoertuigen per dag. Hierbij wordt een marge gehanteerd van plus of min 23%.

Het plangebied is goed bereikbaar via het autosnelwegennet (A67, A73) en via het daarop aantakkende provinciale wegennet (N556, N295) alsmede via het lokale wegennet van bedrijventerrein Trade Port West-Oost. Deze wegen zijn uitgelegd op verwerking van grote verkeershoeveelheden. De verzadigingsgraad (I/C-verhouding) van deze wegen ligt rond de 40 à 50%, zie figuur 11. De extra verkeersdruk vanuit het plangebied levert hier geen doorstromingsproblemen op.

Figuur 11: I/C-verhoudingen omliggende wegen (bron: Verkeerskundige toets Greenport Venlo, RHDHV, 2016)

In onderstaande tabel is de verzadigingsgraad van de betreffende kruispunten in de huidige situatie weergegeven. De locatie van de kruispunten is weergeven in afbeelding 2.

Nr	Kruispunt	Kruispuntvorm	Verzadigingsgraad
1	Toe-/afrit A67 zuid	VRI	0,61
2	Toe-/afrit A67 noord	VRI	0,49
3	Sevenumseweg (N556) – Vasco da Gamaweg	Rotonde	0,36
4	Venloseweg (N556) – Greenportlane (N295	(turbo-)rotonde	0,26
9	Toe-/afrit A73 west	VRI	0,40
10	Toe-/afrit A73 oost	VRI	0,28
11	Venrayseweg - Horsterweg	VRI	0,45

Een verzadigingsgraad van 0,8 wordt over het algemeen beschouwd als bovengrens om een goede verkeersafwikkeling te kunnen garanderen. Wanneer de verzadigingsgraad hoger wordt dan 0,8 loopt de verliestijd snel op en kunnen er lange(re) wachtrijen optreden. Uit bovenstaande tabel blijkt alle kruispunten in de huidige situatie nog voldoende restcapaciteit hebben.

Afbeelding 3: overzicht locaties



Parkeren

Toepassing van het parkeerkengetal van 0,4 parkeerplaatsen per 100 m^2 bedrijfsvloeroppervlak op een maximaal te bebouwen bedrijfsvloeroppervlak van 52.000 m^2 levert een parkeerbehoefte op van 210 parkeerplaatsen. Binnen het plangebied zijn 235 parkeerplaatsen voorzien, waarvan 190 op het parkeerdek en de rest op maaiveld. Daarmee wordt in ruime mate voorzien in de totale parkeerbehoefte. Parkeren voor (brom)fietsen en motoren gebeurt op maaiveld. Mocht in de loop van de tijd behoefte bestaan aan extra autoparkeerplaatsen, dan is daarvoor nog ruimte beschikbaar binnen het plangebied en/of op het aangrenzende terrein van Traffic Port.

Op basis van de jurisprudentie van de Raad van State, is de genoemde parkeernorm in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

Het thema verkeer vormt daarmee geen belemmering voor de bestemmingswijziging. Vanuit verkeer is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.8 Geluid

Vanuit de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek noodzakelijk. Er is geen sprake van een gezoneerd bedrijventerrein zoals bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder. Logistieke bedrijvigheid is bovendien geen geluidgevoelige bestemming als bedoeld in de Wet Geluidhinder. Wel dient anderszins te worden aangetoond dat vanuit het aspect geluid sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Toetsing
De toetsing aan een goede ruimtelijke ordening is in paragraaf 5.5 gebeurd. Daar is beschreven dat geluidgevoelige functies alle buiten de akoestische hindercontour van 50 meter liggen en dat het woon- en leefklimaat door de ontwikkeling van het plangebied niet negatief wordt beïnvloed.
Aanvullend geldt nog dat in het plangebied in de directe omgeving bedrijfs- en/of burgerwoningen zijn gelegen noch planologisch mogelijk zijn. Het plangebied genereert extra verkeersbewegingen, die worden afgewikkeld via het wegennet zoals in paragraaf 5.7 beschreven. Langs deze routes zijn geen woningen gelegen. De toename van het wegverkeerslawaai is ook niet van invloed op het woon- en leefklimaat.

Conclusie
Het aspect geluid levert geen belemmering op voor de ontwikkeling van het plangebied. Akoestisch gezien is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.8 Luchtkwaliteit

Een goede luchtkwaliteit is van elementair belang voor de kwaliteit van de leefomgeving. De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Omdat titel 5.2 Wet milieubeheer handelt over luchtkwaliteit staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Het doel van de Wet Luchtkwaliteit is om mensen te beschermen tegen de risico's van luchtverontreiniging. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Daarbij geldt dat luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering vormen voor het uitoefenen van de bevoegdheid, indien minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project daagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project past binnen het NSL (nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’. Voor ontwikkelingen die ‘niet in betekenende mate’ bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Na de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (1 augustus 2009) geldt dat projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) ‘niet in betekenende mate’ bijdragen. Deze 3%-norm komt overeen met 1,2 µg/m3 voor zowel NO_2 als PM_{10}.
In de betreffende Regeling zijn categorieën van gevallen aangewezen waarvan vaststaat dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Voor een plan dat binnen deze categorieën valt, hoeft geen verdere berekeningen te worden uitgevoerd om aan te tonen dat sprake is van een NIBM-situatie.

Toetsing
Omdat de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied niet toeziet op deze aangewezen categorieën, is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van de NIBM-tool, die de bijdrage aan de luchtkwaliteit berekend van kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen. De berekeningen met de NIBM-tool berusten op een worst-casesituatie: voor de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging. De essentie van de NIBM-tool is dat het merendeel van de invoergegevens voor de berekening al vooraf zijn ingevuld, maar niet locatiespecifiek zijn gemaakt.

Het berekeningsresultaat van de NIMB-tool, uitgaande van de verkeersgeneratie zoals aangegeven in paragraaf 5.6, staat vermeld in de tabel van onderstaande figuur.

Figuur 12: Bijdrage aan luchtkwaliteit door de voorgenomen uitbreiding van Traffic Port

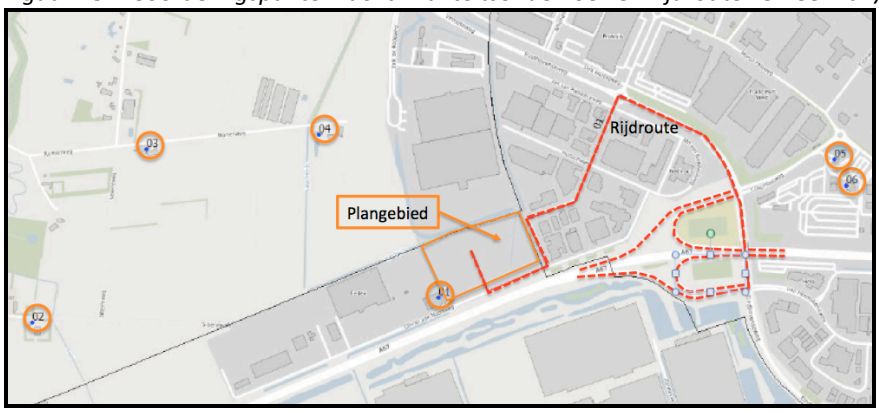
Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	2500
	Aandeel vrachtverkeer	90,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m³	**10,56**
	PM_{10} in µg/m³	**1,89**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Op basis van de effectberekening met de NIBM-tool kan niet worden uitgesloten dat de toename aan fijnstof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2) per kubieke meter lucht niet in betekende mate is (dat wil zeggen kleiner is dan 1,2 microgram). Daarom is nader onderzoek verricht dat uitsluitsel moet geven of de bijdrage aan de luchtverontreiniging wel of niet in betekende mate is[12].

Voor de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit ten gevolge van de ontwikkeling is een rekenmodel opgesteld. In het rekenmodel zijn alle relevante omgevingsparameters meegenomen. Het rekenmodel is opgesteld met behulp van de meest recente versie van het programma Geomilieu (versie 2020.0), module STACKS+. De module STACKS+ rekent op basis van STACKS (Short Term Air-pollutant Concentrations Kema modelling System) volgens de standaard rekenmethoden (SRM) I, II en III. In deze versie van het rekenprogramma zijn de generieke invoergegevens verwerkt zoals die bekend waren op 13 maart 2020.

Volgens het blootstellingcriterium (artikel 5.19 Wet milieubeheer) dient daar te worden getoetst, waar het aannemelijk is dat zich gedurende ten minste één uur mensen kunnen bevinden, exclusief de arbeidsplaats. In dit geval betekent dit dat de beoordeling van de luchtkwaliteit zal plaatsvinden ter plaatse van de ten westen van het plangebied gelegen meest nabij gelegen woningen aan de Romerweg en Siberiëweg. Daarnaast zal de luchtkwaliteit worden bepaald en beoordeeld ter plaatse van twee horecabestemmingen op het bedrijventerrein Trade Port West-OOst. Op de percelen direct ten westen van het plangebied rust de bestemming “Gemengd – Luchtvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum”. Hier kunnen personen zich gedurende langere tijd bevinden, waardoor ook hier de luchtkwaliteit worden getoetst. In figuur 13 staan de beoordelingspunten aangegeven

Figuur 13: Beoordelingspunten luchtkwaliteitsonderzoek en rijdroute verkeer van/naar plangebied



[12] Onderzoek luchtkwaliteit uitbreiding Traffic Port Maasbree, Kragten, Herten, 24 juli 2020

In de bepaling van de luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met het verkeer op het plangebied alsmede met het verkeer van en naar de planlocatie op de openbare weg (verkeersaantrekkende werking), totdat het planverkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Het verkeer wordt beschouwd over de Olivier van Noortweg en Vasco de Gamaweg en vervolgens over de Sevenumseweg (N556) tot aan de aansluiting met de A67. Er is gebruik gemaakt van de emissiefactoren voor het rekenjaar 2020. De emissiefactoren voor latere jaren zijn lager, omdat deze de verwachte afname van de emissies van stikstofoxiden van verkeer reflecteren (schoner worden van het verkeer). Vanwege de korte afstand tot de A67 tot het plangebied, is deze autosnelweg ook gemodelleerd. De rijroute van en naar het plangebied staat ook aangeven in bovenstaande figuur.

In onderstaande figuur zijn de hoogste berekende waarden opgenomen, zoals berekend ter plaatse van de beoordelingspunten nabij gevoelige objecten in de omgeving van het plangebied. De jaargemiddelde concentratie betreft de immissiebijdragen van alle significante bronnen. Dit houdt in dat de verkeersaantrekkende werking, de overige relevante wegen en alle overige bronnen die in de achtergrondconcentratie zijn meegenomen bij elkaar op zijn geteld. Het betreft dus de totale immissie. In de achtergrondconcentratie zijn alle bronnen, met uitzondering van de verkeersaantrekkende werking opgenomen. Bij de kolommen “aantal overschrijdingen” staat het aantal dagen/uren weergegeven waarop de grenswaarden overschreden worden.

Figuur 14: Berekeningsresultaten bijdrage luchtkwaliteit op NO2 (stikstof), PM_{10} en $PM_{2,5}$ (fijnstof)

Tabel 1 Rekenresultaten NO_2

Locatie	NO_2			
	Jaargemiddelde concentratie [µg/m³]	Achtergrondconcentratie [µg/m³]	Bronbijdrage [µg/m³]	Aantal overschrijdingen
Olivier van Noortweg 1	26,6	26,3	0,3	0
Siberieweg 6, Sevenum	19,7	19,7	0,0	0
Romerweg 20, Sevenum	19,2	19,2	0,0	0
Romerweg 28, Sevenum	22,0	21,9	0,1	0
Columbusweg 51, Venlo	24,0	23,7	0,3	0
Columbusweg 53, Venlo	24,6	24,3	0,3	0
Norm	40			18

Tabel 2 Rekenresultaten PM_{10}

Situatie	PM_{10}			
	Jaargemiddelde concentratie [µg/m³]	Achtergrondconcentratie [µg/m³]	Bronbijdrage [µg/m³]	Aantal overschrijdingen
Olivier van Noortweg 1	18,7	18,7	0,0	7
Siberieweg 6, Sevenum	18,5	18,5	0,0	7
Romerweg 20, Sevenum	18,4	18,4	0,0	7
Romerweg 28, Sevenum	18,1	18,1	0,0	6
Columbusweg 51, Venlo	18,3	18,3	0,0	6
Columbusweg 53, Venlo	18,4	18,4	0,0	6
Norm	40			35

Tabel 1 Rekenresultaten NO_2

Locatie	NO_2			
	Jaargemiddelde concentratie [µg/m³]	Achtergrondconcentratie [µg/m³]	Bronbijdrage [µg/m³]	Aantal overschrijdingen
Olivier van Noortweg 1	26,6	26,3	0,3	0
Siberieweg 6, Sevenum	19,7	19,7	0,0	0
Romerweg 20, Sevenum	19,2	19,2	0,0	0
Romerweg 28, Sevenum	22,0	21,9	0,1	0
Columbusweg 51, Venlo	24,0	23,7	0,3	0
Columbusweg 53, Venlo	24,6	24,3	0,3	0
Norm	40			18

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de concentraties alsmede het aantal toegestane overschrijdingen van de hierboven genoemde stoffen ver onder de wettelijke grenswaarden liggen. Bovendien draagt de planontwikkeling ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Hiermee wordt voldaan aan het gestelde in titel 5.2 (artikel 5.6 lid 1) van de Wet milieubeheer.

Conclusie
Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het planvoornemen. Vanuit luchtkwaliteit is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.9 Externe veiligheid

Er is onderzoek uitgevoerd naar mogelijke externe veiligheidsrisico’s. Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. In dat kader dient te worden onderzocht of in de omgeving van het plangebied sprake is van de volgende risicobronnen:

- bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt;
- transportroutes (wegen, waterwegen, spoorwegen) waarop gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- ondergrondse buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Ook kan binnen het plangebied worden gewerkt met gevaarlijke stoffen, wat de veiligheid van bedrijven en personen in de omgeving nadelig kan beïnvloeden. Beide invloeden zijn onderzocht.

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Onder het plaatsgebonden risico wordt verstaan de kans per jaar dat één (fictief) persoon, die zich permanent en onbeschermd op dezelfde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kans per jaar, dat ten minste tien of meer personen komen te overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedgebied van

een inrichting of transportroute, bij een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken. Bepaald is dat binnen een contour van 10^{-6} rond een risicobron in principe geen kwetsbare objecten mogen worden opgericht. Welke objecten als kwetsbaar en beperkt kwetsbaar worden aangemerkt, staat aangegeven in onder meer het Bevi, Bevb en de Circulaire RNVGS. Een bedrijfsgebouw geldt als beperkt kwetsbaar object.
Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve. De wetgeving verbindt geen harde normen aan de toelaatbaarheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen een invloedgebied, zoals dat wel het geval is bij het PR. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Daarbij moet een vergelijking worden gemaakt met de oriëntatiewaarde. Dit is een richtwaarde waar het bevoegd gezag zich zoveel mogelijk aan moet houden, maar men mag hiervan wel goed onderbouwd afwijken. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. De volgende besluiten zijn relevant:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Met het Bevi zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.
2. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op basis van het Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het PR en de oriëntatiewaarde voor het GR.
3. Basisnet. Het basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over de weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).
4. Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is het Bevt opgesteld. Hierin zijn de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het basisnet wettelijk vastgelegd.
5. Activiteitenbesluit milieubeheer (Activiteitenbesluit). In het Activiteitenbesluit staan algemene regels voor verschillende milieuaspecten, zoals veiligheidsafstanden waaraan voldaan moet worden.

Verantwoordingsplicht
In het Bevi, Bevb en het Bevt is onder andere een verantwoordingsplicht GR opgenomen. Deze verantwoording houdt in dat in bepaalde gevallen planologische keuzes moeten worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag.
Ten aanzien van de verantwoordingsplicht wordt onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.

Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen.
Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden (PAG) benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen. Voor de A67 is de PAG vastgesteld op 30 meter, gemeten vanaf de buitenste kantstrepen van de weg.

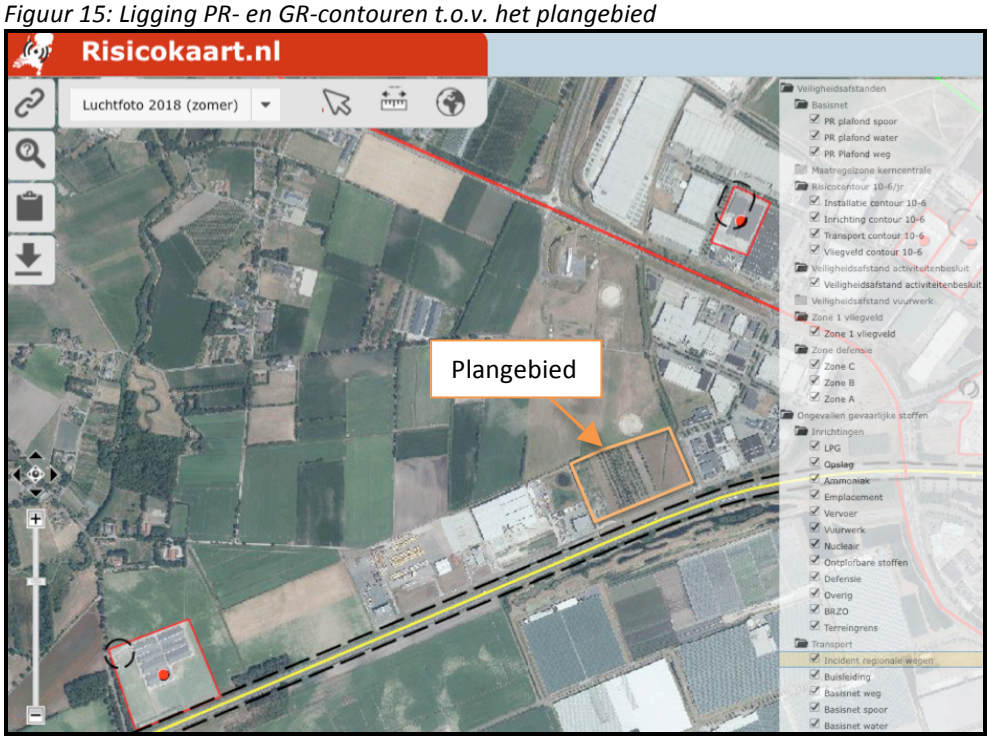
Toetsing

Plaatsgebonden risico

Uit de landelijke bron 'Risicokaart' (www.risicokaart.nl) is op te maken welke risicobronnen te vinden zijn in de nabijheid van het plangebied. Die staan weergegeven in figuur 14, evenals de bijbehorende PR-contouren rondom deze bronnen. Voor het plangebied geldt dat als risicobron alleen de A67 in de nabijheid ligt.

De PR-contour van de A67, de zwart gestippelde lijn op figuur 15, bedraagt 26 meter, gemeten uit de as van de autosnelweg. De grens van het plangebied bevindt zich op een afstand van 73 meter uit de as van de snelweg. De PAG-contour, van 30 meter vanaf de kantstrepen van de A67, reikt ook niet tot het plangebied. Daarmee vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor de planontwikkeling.

Figuur 15: Ligging PR- en GR-contouren t.o.v. het plangebied



Groepsrisico

Omdat dit bestemmingsplan het oprichten van een bedrijfsgebouw mogelijk maakt en een bedrijfsgebouw vanuit externe veiligheid wordt aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object, dat in dit geval gelegen is binnen het invloedgebied van 200 meter vanuit de A67, is voor dit gebruik het groepsrisico berekend[13].

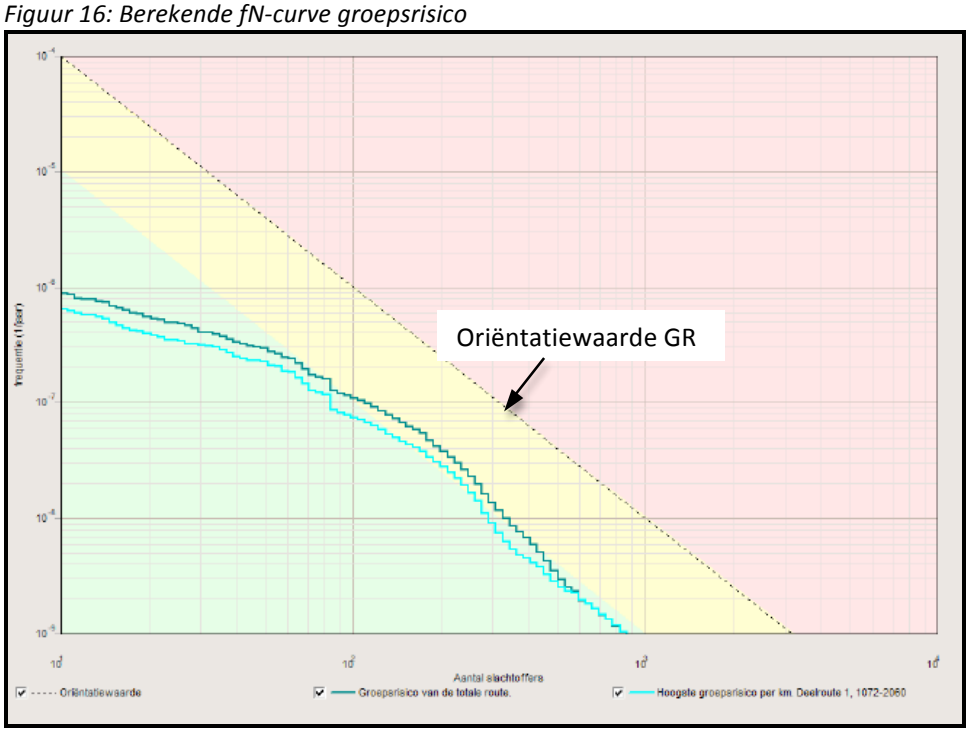
Op basis van de vervoersgegevens over de A67 volgt dat de inventarisatieafstand voor het groepsrisico 355 meter bedraagt. Dit is het maximale invloedgebied waarbij nog 1% van de blootgestelde personen kans heeft een dodelijk letsel op te lopen (1% letaliteitsgrens), veroorzaakt door een ongeval met het vervoer van GF3-stoffen over de A67. Bij het bepalen van de hoogte van het groepsrisico is bepaald hoeveel personen zich binnen dit invloedgebied bevinden, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie met inbegrip van de voorgenomen planontwikkeling.

Het berekende groepsrisico staat weergeven in de grafiek van figuur 16. Daarbij staat het aantal potentiële slachtoffers binnen het invloedgebied (N) op de horizontale as aangegeven en dit wordt afgezet tegen de jaarlijkse kans op een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen (f), op de verticale as. De oriëntatiewaarde wordt gevormd door het roze vlak. Uit deze figuur volgt dat de overlijdenskans in het plangebied (groene curve) als gevolg van een ongeval met vervoer gevaarlijke stoffen op de A67 zich ruim onder het niveau van de oriëntatiewaarde bevindt. De normwaarde, de berekende maximale waarde van het GR ten opzichte van de oriëntatiewaarde, bedraagt zowel in de huidige als in de toekomstige situatie 0,00123/jaar. Dit is ruim

[13] Externe veiligheid weg uitbreiding Traffic Port Venlo, Kragten, Herten, 21 september 2020

lager dan de oriëntatiewaarde. Er vindt geen rekenkundige toename plaats van de hoogte van het GR als gevolg van de planontwikkeling. Daarmee vormt het groepsrisico geen belemmering voor de planontwikkeling. Aangezien de hoogte van het GR niet toeneemt, geldt dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoordingsplicht, waarin de risico's als gevolg van vervoer gevaarlijke stoffen over de A67 dienen te worden meegenomen.

Figuur 16: Berekende fN-curve groepsrisico



Verantwoordingsplicht

Er is voor de planontwikkeling een beperkte verantwoordingsrapportage opgesteld[14]. Het bestemmingsplan, het onderzoek en de verantwoordingsrapportage voor het groepsrisico zijn door de gemeente Peel en Maas voor advies voorgelegd aan de Veiligheidsregio Noord-Limburg. De Veiligheidsregio heeft advies uitgebracht. Dit advies is als bijlage toegevoegd bij de verantwoordingsrapportage. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag, de gemeente Peel en Maas.

In de verantwoordingsrapportage wordt twee aspecten beschouwd: bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Bij beide aspecten wordt rekening gehouden met een tweetal scenario's die kunnen optreden als gevolg van een ongeval met vervoer gevaarlijke stoffen buiten het plangebied: het toxisch scenario (vrijkomende wolk met giftige stoffen die naar het plangebied drijft) en het BLEVE-scenario (kokende vloeistof-gasexpansie-explosie, waardoor een vuurbal vrijkomt die een drukgolf en een intense warmtestraling veroorzaakt). Hieronder volgt de verantwoording, waarin het advies van de Veiligheidsregio Noord-Limburg is verwerkt.

Bestrijbaarheid

Bestrijdbaarheid gaat over de mogelijkheden tot voorbereiding, bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of een zwaar ongeval met vervoer gevaarlijke stoffen. Dit afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten, van de aanwezigheid van voldoende en adequate wegen om het plangebied en de risicobron te kunnen bereiken, van voldoende en adequate bluswatervoorzieningen ter plaatse en de bijbehorende uitruk- en aanrijdtijden.

Bij een toxisch scenario kan de brandweer optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen met water. Hiertoe dienen bij de risicobron voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig te zijn en de bereikbaarheid van risicobron is hierbij ook maatgevend. In een BLEV-scenario, wordt onderscheid gemaakt in een koude en warme BLEVE. Bij een koude BLEVE explodeert de tank meteen, bij een warme BLEVE

[14] Verantwoording groepsrisico uitbreiding Traffic Port, Venlo, Kragten, Herten, 19 november 2020

explodeert de tank als gevolg van een brandhaard. Voor een koude BLEVE zijn er geen mogelijkheden voor bronbestrijding en primaire effectbestrijding. De effectbestrijding is daarom gericht op de secundaire brandhaarden. Voor het voorkomen van een warme BLEVE dient de aangestraalde tankwagen op de A67 tijdig te worden gekoeld en de brandhaard te worden geblust. Hiervoor dient voldoende bluswater nabij de risicobron aanwezig te zijn. LPG-tankwagens dienen te beschikken over hitte werende bekleding, die ervoor zorgt dat het tenminste 75 minuten duurt voordat een warme BLEVE kan plaatsvinden. Hierdoor heeft de brandweer meer tijd om de brand te bestrijden en de omgeving te waarschuwen.
De Veiligheidsregio adviseert twee extra bluswaterputten te slaan langs de Olivier van Noortweg, die zowel functioneel zijn voor de ongevalsbestrijding als ook voor een eventuele gebouwenbrand. De bereikbaar en opkomsttijd van de brandweer naar de ongevalslocatie valt binnen de wettelijke norm.

Zelfredzaamheid
Zelfredzaamheid betreft het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder de daadwerkelijke inzet van hulpverleningsdiensten. Daarbij gaat het hoofdzakelijk om het kunnen schuilen en ontvluchten.
Binnen het plangebied, waar een warehouse wordt opgericht, geldt het uitgangspunt dat de aanwezige personen (werknemers, bezoekers) zich in beginsel zelfstandig in veiligheid kunnen brengen.
In geval van het toxische scenario kan het beste inpandig worden geschuild. Daarbij is het van belang dat ramen, deuren en ventilatievoorzieningen met één handeling kunnen worden gesloten. Mechanische ventilatiesystemen moeten door middel van een noodknop direct kunnen worden uitgeschakeld. Evacuatie wordt pas in gang gezet als de situatie dat toelaat. De aanwezige wegenstructuur is zodanig dat er voldoende mogelijkheden zijn om haaks op de toxische wolk te kunnen vluchten.
Bij een BLEVE-scenario is vluchten het uitgangspunt, waarbij de vluchttijd erg kort is. Vroegtijdige alarmering is van levensbelang om ervoor te zorgen dat de aanwezigen onder begeleiding veilig kunnen vluchten, via de (nood)uitgangen en vluchtroutes, zoveel mogelijk loodrecht van de A67 af. Daarbij worden de vluchtende personen afgeschermd door het bedrijfsgebouw. Om dit goed te laten verlopen is van belang dat waarschuwings- en alarmeringssystemen aanwezig zijn, dat er aan risicocommunicatie wordt gedaan, een ontruimingsplan is opgesteld in samenspraak met de brandweer en dat er regelmatig ontruimingsoefeningen worden gedaan.
De Veiligheidsregio adviseert in dit kader onder andere enkele maatregelen aan de beglazing, ventilatie en vluchtroutes van het gebouw en goede risicocommunicatie. Tot slot wordt nog extra aandacht gevraagd voor de juiste plaatsing van zonnepanelen op het dak.

Conclusie
Externe veiligheidsrisico's vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied. Vanuit externe veiligheid is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.10 Luchtvaart

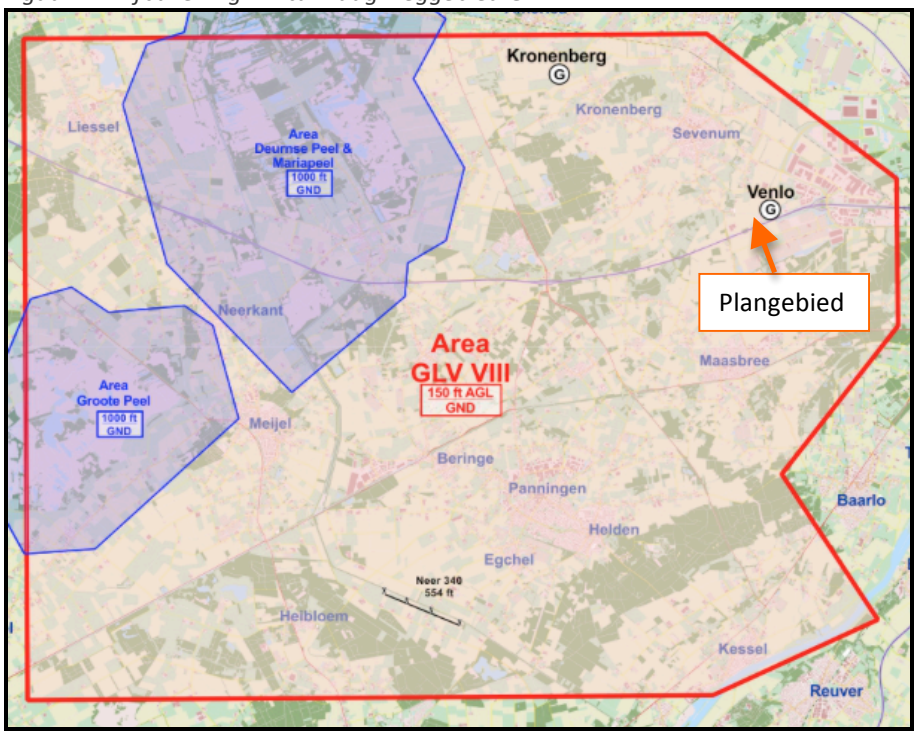
Voor de planontwikkeling speelt het luchtvaartverkeer een belangrijke rol. Zo bevindt het plangebied zich enerzijds in het militaire laagvlieggebied De Peel (GLV-VIII, zie figuur 17), zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen en anderzijds in de vliegfunnel van het naast gelegen terrein TrafficPort, zoals vastgelegd in de luchthavenregeling TrafficPort van de provincie Limburg. Beide vlieggebieden leggen beperkingen op aan toegestane bouwhoogtes.

Toetsing
Laagvlieggebied
In het SMT worden geen maximale bouwhoogtes gekoppeld aan een laagvlieggebied. In de AMvB Ruimte wordt een klein deel van de militaire gebieden en objecten begrensd. Militaire objecten dienen een militaire bestemming te krijgen en de opgenomen bestemmingen en gebruiksregels mogen geen belemmering vormen voor de functionele bruikbaarheid van het object en de uitoefening van de defensietaak. Daarnaast gelden er militaire laagvliegroutes, evenals laagvliegroutes voor jacht- en transportvliegtuigen.
Uitsluitend onder laagvliegroutes voor jacht- en transportvliegtuigen geldt een bouwbeperking. Een laagvliegroute is als zodanig aangewezen krachtens artikel 45 van het Luchtverkeersreglement met inbegrip van een strook van 1852 meter aan beide zijden van de krachtens het Luchtverkeersreglement aangegeven middenlijn van de laagvliegroute die tezamen de totale breedte van de laagvliegroute van 3704 meter heeft.

Op deze route mag op een hoogte van 75 meter worden gevlogen. Dat betekent dat onder deze route niet hoger mag worden gebouwd dan 40 meter. Onder de andere laagvliegroutes en onder de laagvlieggebieden voor helikopters gelden geen bouwbeperkingen.

Het plangebied ligt binnen het laagvlieggebied De Peel. De maximale bouwhoogte in het plangebied bedraagt 15 meter, met een afwijkingsmogelijkheid tot 30 meter en voldoet daarmee aan de gestelde randvoorwaarde van 40 meter vanuit het laagvlieggebied.

Figuur 17: Afbakening militair laagvlieggebied GLV VIII



Traffic Port

Op Traffic Port wordt een luchthaven geëxploiteerd. De provinciale Luchthavenregeling 'luchtvaartterrein Traffic Port Venlo' is hiervoor van kracht. De luchthaven is bestemd voor het gebruik door Micro Light Airplanes (MLA), alsmede naar hun aard en invloed op de omgeving vergelijkbare lichte luchtvaartuigen. Denk daarbij aan bijvoorbeeld drones. De luchthaven mag ook worden gebruikt voor helikoptervluchten van de Luchtvaartpolitie of andere helikoptervluchten die in opdracht van de overheid worden uitgevoerd in het kader van de openbare orde, veiligheid of gezondheid. De in- en uitvliegsectoren dienen vrij te van obstakels te zijn. Deze vliegverkeerzone legt beperkingen op aan bouwhoogtes op en rondom het plangebied.
Door verandering in wet- en regelgeving is het een aantal jaar niet meer mogelijk om op Traffic Port met MLA's te vliegen, wel met de andere toegestane luchtvaartuigen. Traffic Port zal - in overleg met de provincie Limburg - de Luchthavenregeling in zijn geheel intrekken en daarmee alle vliegenbewegingen op, van en naar Traffic Port beëindigen nadat het bestemmingsplan voor de uitbreiding van Traffic Port onherroepelijk is. In dat geval gelden geen bouwhoogtebeperkingen meer voor het plangebied. In de regels van het onderhavige bestemmingsplan is daartoe de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat in het plangebied pas mag worden gebouwd als de Luchthavenregeling van de luchthaven Traffic Port niet meer van kracht is.

Conclusie

Vanuit de luchtvaart treden geen belemmeringen op voor de planontwikkeling. Vanuit luchtvaartbelangen is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5.11 Beknopte m.e.r. beoordeling

Initiatiefnemer TPOG BV heeft, volgens de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling, een aanmeldingsnotitie verstuurd naar het college van burgemeester en wethouders van Peel en Maas[15]. In de aanmeldingsnotitie zijn de milieueffecten beschreven conform de selectiecriteria van bijlage III van de Europese Richtlijn m.e.r. 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' (2014/52/EU). Op basis van deze resultaten, waaruit blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten, heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat het opstellen van een milieueffectrapport niet noodzakelijk is.
Hieronder staan de te beoordelen selectiecriteria opgesomd, gevolgd door de beoordeling per criterium.

1. Kenmerken van het project
a. de omvang en het ontwerp van het gehele project; b. de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten; c. het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit; d. de productie van afvalstoffen; e. verontreiniging en hinder; f. het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis; g. de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of luchtvervuiling).
2. Plaats van de activiteit
a. het bestaande en goedgekeurde landgebruik; b. de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan; c. het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen; ii. kustgebieden en het mariene milieu; iii. berg- en bosgebieden; iv. natuurreservaten en -parken; v. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG; vi. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet-nagekomen; vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid; viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
3. Soort en kenmerken van de gevolgen van de activiteit
a. de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden); b. de aard van het effect; c. het grensoverschrijdend karakter van het effect; d. de intensiteit en de complexiteit van het effect; e. de waarschijnlijkheid van het effect; f. de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect; g. de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten; h. de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen

[15] Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling t.b.v. partiële herziening bestemmingsplan Traffic Port, Olivier van Noortweg 1 te Maasbree, Peel en Maas, 28 april 2020

Toetsing

1. Kenmerken van het project

a. Omvang en ontwerp project

Het plangebied is thans een braakliggende kavel, gelegen tussen andere logistieke bedrijfsterreinen en de A67. Het plangebied heeft een oppervlakte van 6,5 hectare. Daarvan mag 80% worden bebouwd ten behoeve van een (te compartimenteren) warehouse. De maximale hoogte van het gebouw mag 15 meter bedragen. De resterende 20% is buitenterrein, dat wordt ingericht voor parkeren, de interne ontsluitingsstructuur, water- en groenvoorzieningen. Het plangebied wordt ontsloten via de bestaande Olivier van Noortweg op Traffic Port. Figuur 3 geeft een impressie van de voorgenomen inrichting van deze bedrijfskavel.

b. Cumulatie met andere projecten

Er zijn geen andere projecten in de omgeving waarmee een cumulatief effect optreedt.

c. Gebruik natuurlijke hulpbronnen

Voor de exploitatie van de voorgenomen activiteit wordt geen gebruik wordt gemaakt van zoveel mogelijk natuurlijke hulpbronnen. Zo worden op het dak van het warehouse zonnepanelen geplaatst voor de productie van zonne-energie dat aangewend wordt voor diverse bedrijfsdoeleinden. Warmtepompen zorgen op een milieuvriendelijke wijze voor de klimaatbeheersing in het gebouw.

d. Productie van afvalstoffen

De activiteit produceert geen afvalstoffen, behoudens het reguliere afval bij bedrijfsactiviteiten. In dat geval dient te worden voldaan aan de daarvoor geldende milieuwetgeving.

e. Verontreiniging en hinder

De activiteit vindt buiten het stedelijk gebied plaats, op een braakliggende kavel omringd door andere bedrijfsterreinen en de A67. De activiteit dient te allen tijde te voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving, ook op gebied van milieu. Dit betekent dat de voorgenomen activiteit niet de geldende milieunormen en waarden mag overschrijden, waardoor geen belangrijke negatieve effecten optreden ten aanzien van de criteria verontreiniging en hinder.

Specifiek voor de voorgenomen ontwikkeling zijn in het kader van de bestemmingsplanwijziging een groot aantal milieuonderzoeken uitgevoerd waaruit blijkt dat geen verontreinigingen en of zwaarwegende hindereffecten optreden. De belangrijkste conclusies daarvan luiden als volgt.

Verontreiniging

- Bodem: de huidige bodemkwaliteit levert geen belemmering op voor de voorgenomen activiteit.
- Water: er wordt op een duurzame wijze met water omgegaan. Hemelwater wordt opgevangen en geïnfiltreerd op eigen terrein door middel van een wadi. Afvalwater wordt afgevoerd via de riolering.

Hinder

- Milieuzonering: er wordt voldaan aan de geldende richtafstanden uit de VNG-brochure 'Handreiking bedrijven en milieuzonering'. Het woon- en leefklimaat in de omgeving wordt niet negatief beïnvloed door de voorgenomen activiteit.
- Geluid: er is geen sprake van een toevoeging van een geluidsgevoelige activiteit. Burger- en bedrijfswoningen liggen op ruime afstand van het plangebied. Ook de extra verkeersaantrekkende werking door de voorgenomen activiteit leidt niet tot extra wegverkeerslawaai, omdat dit verkeer wordt afgewikkeld via het wegennet op Trade Port West, de provinciale weg N556 en de A67.
- Luchtkwaliteit: het luchtkwaliteitsonderzoek heeft uitgewezen dat de activiteit niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.
- Externe veiligheid: in het plangebied wordt niet gewerkt met opslag, bewerking of vervoer van dergelijke gevaarlijke stoffen. Daarnaast staat vast dat het plangebied niet in het invloedsgebied ligt van een risicovolle inrichting of van vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vormen beide geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

- Flora en fauna: er treden geen nadelige effecten op voor beschermde flora- en faunasoorten. Het plangebied ligt ook niet in of nabij beschermde natuurgebieden. Onderzoek wijst uit dat stikstofdepositie vanwege de voorgenomen activiteit geen nadelig effect heeft op de Natura2000-gebieden.

f. Risico zware ongevallen
Er is geen sprake van een risicovolle activiteit die kan leiden tot zware ongevallen. Het plangebied ligt ook buiten de risicocontouren van vervoer gevaarlijke stoffen en/of inrichtingen waar met gevaarlijk stoffen wordt gewerkt, waardoor zware ongevallen in het plangebied vanwege externe invloeden zijn uit te sluiten.

g. Risico's menselijke gezondheid
De voorgenomen activiteit leidt niet tot risico's voor de menselijke gezondheid. De luchtkwaliteit wordt niet in betekenende mate beïnvloed door de voorgenomen activiteit.

2. Plaats van de activiteit
a. Landgebruik in het plangebied
Voor het huidige en toekomstige grondgebruik wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 2.

b. Natuurlijke hulpbronnen in het gebied
De locatie heeft geen bijzonder rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen, het grondgebruik is grasland.

c. Opnamevermogen natuurlijke milieu
Het plangebied ligt niet in of nabij een beschermd natuurgebied, een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied, waterbergings- of drinkwaterwinningsgebied, noch gebieden die zijn beschermd op basis van landschappelijke, archeologische of cultuurhistorische waarden.

3. Soort en kenmerken van de gevolgen van de activiteit
a. Bereik effecten
Er is geen sprake van negatieve effecten die ver buiten het plangebied reiken. Vanuit milieuzonering geldt een maximale hindereffect-afstand van 50 meter vanaf de grens van het plangebied, met name veroorzaakt door geluidseffecten. Binnen deze afstand bevinden zich geen gevoelige functies. De dichtstbijzijnde (bedrijfs)woning bevindt zich op 350 meter afstand, de dichtstbijzijnde 'goudgroene natuurzone' (voorheen EHS) op 1,2 kilometer, de Natura2000-gebieden 'Maasduinen' en 'Deurnse Peel en Mariapeel' op 9 kilometer.

b. Aard effecten
De activiteit is dermate kleinschalig dat geen nadelige effecten optreden op het heersende woon- en leefklimaat, noch op beschermde natuurwaarden of andersoortige gevoelige en/of beschermde gebieden.

c. Grensoverschrijdende effecten
Er treedt geen grensoverschrijdend effect op.

d. Intensiteit en complexiteit effecten
Er treden geen nadelige omgevingseffecten op die te kenmerken zijn als intensief en/of complex.

e. Waarschijnlijkheid effecten
Er zijn diverse onderzoeken verricht, waarbij de aard en omvang van de effecten zoveel mogelijk zijn berekend met hulp van gevalideerde en geaccepteerde prognosemodellen.

f. Tijdsduur en frequentie effecten
Alle effecten hebben een permanent karakter. Voor een aantal effecten is ook het tijdelijk effect berekend.

g. Cumulatie van effecten
Er treedt geen cumulatie van effecten op.

h. Vermindering effecten
De optredende effecten zijn beperkt qua aard en omvang en niet zodanig dat de noodzaak bestaat om mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen.

Conclusie
Op basis van de uitgevoerde beoordeling en rekening houdend met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat, rekening houdend met (1) de kenmerken van de activiteit, (2) de plaats van de activiteit en (3) het soort en de kenmerken van de gevolgen van de activiteit, er sprake is van kleinschalige activiteit waarbij er geen significant nadelige milieueffecten optreden waardoor het opstellen van een milieueffectrapport en het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk is.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Omdat het bestemmingsplan het oprichten van een bedrijfsgebouw met een bruto-vloeroppervlak groter dan 1.000 m^2 mogelijk maakt, is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.
Omdat de ontwikkeling een particulier initiatief is, waarbij de investeringen en financiële risico's volledig voor rekening zijn van de initiatiefnemer, is het opstellen van een exploitatieplan en exploitatieovereenkomst niet aan de orde. De investeringen worden gedekt uit de exploitatie van het project.

De gemeentelijke kosten voor de ambtelijke ondersteuning bij de herziening van het bestemmingsplan moeten, op grond van de Grondexploitatiewet, worden verhaald via een anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst dient gesloten te zijn voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan. De kosten voor de te verlenen omgevingsvergunningen worden gedekt door het heffen van leges. Voor de kosten van tegemoetkoming in de schade, als bedoeld in artikel 6.1 Wro (planschade), wordt een afzonderlijke overeenkomst gesloten. De gemeente draagt ook anderszins geen financieel risico bij de ontwikkeling van dit plan.

In verband met de realisatie van het plan zijn er geen kosten verbonden aan de gemeentelijke grondexploitatie. Er hoeft derhalve geen exploitatieplan te worden vastgesteld, omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of de vergunning begrepen gronden anderszins is verzekerd. Het plan wordt derhalve economisch uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Algemeen
Een bestemmingsplan dient maatschappelijk uitvoerbaar te zien. Dat wil zeggen dat de voorgenomen ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan zijn besproken met belanghebbenden.

Vormvrije m.e.r. beoordeling
Initiatiefnemer TPOG BV heeft in het kader van de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling de aanmeldingsnotitie verstuurd naar het college van burgemeester en wethouders van Peel en Maas. Die maakt ook onderdeel uit van het bestemmingsplan. Daarop heeft het college een besluit genomen.

Vooroverleg
Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan het college van burgemeester en wethouders overleg pleegt met de besturen van de bij het plan betrokken overheden. Met het Waterschap Limburg is in het kader van de watertoets overleg gepleegd over de te treffen infiltratievoorziening. Overleg met andere mede-overheden is voor dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Ontwerp bestemmingsplan
In het kader van artikel 3.8 Wro heeft het ontwerp bestemmingsplan van 22 april tot en met 3 juni 2021 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad van Peel en Maas. Gedurende deze periode is één zienswijze ingediend.

Vaststelling bestemmingsplan
De ingediende zienswijze is beantwoord in de Nota Zienswijzen. Die nota is als bijlage toegevoegd bij dit bestemmingsplan. In de nota staan ook de ambtshalve wijzigingen aangegeven. Alleen in de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan is een aantal ambtshalve aanpassingen doorgevoerd. Het gewijzigde bestemmingsplan is voorgelegd aan de gemeenteraad van Peel en Maas ter vaststelling.

Beroepsprocedure
Na vaststelling van het bestemmingsplan ligt het bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage. Dan kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag nadat de beroepstermijn van 6 weken is afgelopen, tenzij, vanwege onverwijlde spoed, ook een verzoek om een voorlopige voorziening wordt ingediend. In dat geval wordt de inwerkingtreding opgeschort totdat op het verzoek wordt beslist.

7. JURIDISCHE PLANOPZET

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, waarin het planvoornemen staat toegelicht en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord en uit de juridisch bindende regels en verbeelding.
Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Aan de bestemmingen zijn bouw- en gebruiksregels gekoppeld die aangeven welke welke ontwikkelingen zijn toegestaan. Verbeelding en regels bieden een directe bouwtitel voor bebouwing en toegestaan gebruik van bouwwerken en onbebouwde grond.
De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP 2012. De indeling van de regels is hieronder beknopt weergegeven.

7.2 Opzet van de regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)
Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. Artikel 1 bevat de definities van begrippen die van belang zijn voor toepassing van het plan. Artikel 2 betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij toepassing van de regels wordt gemeten. In beide artikelen is, conform de SVBP2012, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3 en 4)
In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde bestemmingen en functies. De bestemmingsregels van een bestemmingsplan bevatten regels omtrent bouwmogelijkheden en het gebruik van de in het plan begrepen gronden en bebouwing. Het onderhavige bestemmingsplan kent de enkelbestemming 'Bedrijventerrein' (artikel 3) en de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterlopen' (artikel 4). In de betreffende bestemmingsomschrijving is aangegeven welke functies zijn toegestaan. In de bouw- en gebruiksregels wordt aangegeven welke bebouwing mogelijk is en welk gebruik van gronden en bouwwerken in ieder geval niet is toegestaan. Voor de bestemming 'Bedrijventerrein' geldt dat burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen aan onder andere de situering van gebouwen en de inrichting van gronden. Daarnaast zijn voor een aantal gevallen flexibiliteitsregels opgenomen, in de vorm van een afwijkingsmogelijkheid voor het bevoegd gezag om van de bouw- en gebruiksregels te kunnen afwijken. Bij de bestemming 'Bedrijventerrein' is voorts een tweetal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen, te weten een ten aanzien van de bouwregels en de ander ten aanzien van de landschappelijke inpassing. Door middel van een omgevingsvergunningstelsel worden verder regels gesteld aan de uitvoering van (grond)werken, geen bouwwerken zijnde en van (grond)werkzaamheden.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 5 t/m 9)
Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels (deels ingegeven door de verplichting vanuit paragraaf 3.2 van het Bro deze bepalingen op te nemen in ieder bestemmingsplan):

- een anti-dubbeltelregel: deze regel zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene aanduidingsregels: de 'vrijwaringszone - weg' die van toepassing is vanwege de ligging nabij de A67;
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald in welke gevallen burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de bouwregels van het bestemmingsplan;
- algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden burgemeester en wethouders bevoegd zijn de grenzen van het plan te wijzigen;
- wettelijke regels: regels zoals die gelden ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 10 en 11)

In dit hoofdstuk is het overgangsrecht bepaald ten aanzien van (strijdige) bouwwerken die op het moment van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan in het plangebied aanwezig zijn alsmede van het (strijdige) gebruik dat bestond op het moment van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de regels.

In de slotregel wordt aangegeven onder welke naam de regels van dit bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.