

vandewall
planologisch advies

Bestemmingsplan

TrafficPort



Gemeente Peel en Maas



Bestemmingsplan TrafficPort

Gemeente Peel en Maas

**VASTGESTELD DOOR DE GEMEENTERAAD
VAN DE GEMEENTE PEEL EN MAAS
OP 25 JANUARI 2011**

**ONHERROEPELIJK EN IN WERKING GETREDEN
OP 25 MAART 2011**

Opdrachtgever: TPOG BV
Project: R2007-011
Dossier: 2007-011
Omvang rapport: 44 pagina's
Auteur: drs. L.E.J De Loo
Bijdrage: Vandewall Planologisch Advies
Datum: 13 april 2010
Status: definitief
Naam/Paragraaf: LDL

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
---------------------	---

TOELICHTING

1	INLEIDING.....	6
1.1	Aanleiding en doel van het plan	6
1.2	Reeds doorlopen procedures.....	6
2.	BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	8
2.1	Ligging plangebied	8
2.2	Vigerend planologisch regime	8
3.	PLANOPZET	10
4.	BELEIDSKADER	11
4.1	Rijksbeleid.....	11
4.2	Provinciaal beleid.....	14
4.3	Gemeentelijk beleid.....	18
5.	RANDVOORWAARDEN PLANREALISATIE	20
5.1	Bodem.....	20
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	21
5.3	Water	22
5.4	Natuur.....	23
5.5	Geluid.....	24
5.6	Luchtkwaliteit	26
5.7	Externe veiligheid	26
5.8	Belemmeringen.....	27
5.9	Duurzaam bouwen/energie.....	29
6.	UITVOERBAARHEID	30
6.1	Economische uitvoerbaarheid	30
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
6.3	Procedure	30

PLANREGELS

7.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING.....	33
7.1	Inleidende regels	33
7.2	Bestemmingsregels.....	36
7.3	Algemene regels.....	40
7.4	Overgangsrecht en slotregels	41

VERBEELDING

8.	VERBEELDING.....	44
----	------------------	----

Separate bijlagen:

- DHV, Verkennend bodemonderzoek MLA terrein, kenmerk LI20061857 (juli 2006)
- DHV, Archeologisch en cultuurhistorisch bodemonderzoek, kenmerk LI20062411 (2006)
- DHV, Waterhuishoudkundig plan Traffic Port, kenmerk LI20072312 (mei 2007)
- DHV, Infiltratieonderzoek MLA terrein, kenmerk LI20061943 (juli 2006)
- Van Heukelom-Verbeek landschapsarchitecten BV, Flora en faunaonderzoek (2006)
- Van Heukelom-Verbeek landschapsarchitecten BV, Aanvullend flora en faunaonderzoek, dossiernummer MB-100.401 (2007)
- Bureau Waardenburg BV, Verstorende effecten van MLA Venlo in relatie tot groene wet- en regelgeving, notitie op hoofdzen (maart 2009)
- HMB, Prognoseberekeningen geluidstraling Traffic Port (2006)
- DHV, Beschouwing effecten luchtkwaliteit, kenmerk LI20062191 (2006) en LI20070121 (2007)
- DHV, Actualisatie regelgeving luchtkwaliteit, MLA-terrein Maasbree/Venlo, kenmerk Traffic20090119 (2009)
- DHV, Externe veiligheids- en belemmeringenonderzoek MLA, kenmerk LI20061638 (2006)
- DHV, Transport gevaarlijke stoffen via de A67, Risicoberekening, kenmerk LI20075189 (2007)
- DHV, Verantwoording groeprisico Traffic Port, kenmerk LI20073082 (juli 2007)
- DHV, Definitieve notitie aangepaste QRA inzake externe veiligheidsrisico TrafficPort vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over de A67 (oktober 2010)

TOELICHTING

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het plan

Het bestemmingsplan TrafficPort regelt de bestemming van de regionale luchthaven TrafficPort in de gemeente Peel en Maas. Het plangebied TrafficPort is ruim 20 ha groot en is gelegen in de kern Maasbree, parallel aan de A67, ten westen van het bedrijventerrein Trade Port West in Venlo. Het plangebied staat aangegeven op figuur 1.

TrafficPort is in 2009 aangelegd en in gebruik op basis van een onherroepelijk vrijstellingsbesluit ex artikel 19 lid 2 WRO en onherroepelijke vergunningen. Dit bestemmingsplan regelt de opname van het onherroepelijke vrijstellingsbesluit in een bestemmingsplan. De formele bestemmingsplanprocedure wordt daarmee afgerond. In 2007 is daartoe reeds een voorontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht, gevolgd door een vrijstellingsprocedure.

TrafficPort bestaat enerzijds uit een luchtvaartterrein bestemd voor het gebruik van micro light airplanes, alsmede naar hun aard en invloed op de omgeving vergelijkbare lichte luchtvaartuigen, alsmede een verkeers- en logistiek educatiecentrum met bijbehorende activiteiten, bedrijvigheden, voorzieningen en gebouwen.

De aanleiding tot dit plan is gelegen in de gedwongen verplaatsing van een micro-lightvliegveld in Grubbenvorst, vanwege de grootschalige ontwikkeling van het glastuinbouwgebied Californië. De verplaatsing heeft reeds plaatsgevonden in 2009. TrafficPort is sindsdien in gebruik als luchthaven en als verkeers- en logistiek educatiecentrum.

Figuur 1: Ligging van het plangebied



1.2 Reeds doorlopen procedures

De gronden van TrafficPort zijn gelegen in het bestemmingsplan buitengebied van Maasbree (gemeente Peel en Maas) en zijn bestemd als 'agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde (Aln)'. Om de verleende vrijstelling in formele zin planologisch te regelen, is een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk.

In oktober 2007 heeft daartoe reeds een voorontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegen. Daarop is een aantal zienswijzen ingebracht. De antwoorden op de zienswijzen zijn neergelegd in een gemeentelijke zienswijzennota.

Vervolgens is door de gemeenten Maasbree en Venlo in oktober 2008 een vrijstellingsbesluit genomen op grond van artikel 19 lid 2 Wet op de ruimtelijke ordening. Dit vrijstellingsbesluit is inmiddels onherroepelijk. Annex hieraan is een aantal vergunningen aangevraagd en verleend (o.a. kapvergunning, Wm-vergunning, bouwvergunning, BIGNAL-vergunning). Ook die zijn onherroepelijk.

Op grond van de genomen planologische besluiten en verleende vergunningen is in 2009 de ontwikkeling van TrafficPort van start gegaan. Het terrein is bouwrijp gemaakt en de benodigde voorzieningen zijn aangelegd. Sinds 1 november 2009 is Traffic Port in gebruik genomen en bestaat het voormalige micro-lightvliegveld in Grubbenvorst niet meer.

Met dit bestemmingsplan is de procedure in het kader van de Wet ruimtelijke ordening voortgezet en afgerond. Het vrijstellingsbesluit is verwerkt in dit bestemmingsplan.

Ten opzichte van het voorontwerp en het vrijstellingsbesluit zijn geen essentiële inhoudelijke wijzigingen in het plan aangebracht. Het bestemmingsplan is geactualiseerd op basis van nieuw beleid en nieuwe wet en regelgeving. Het bestemmingsplan is aangepast op de Wet ruimtelijke ordening (van kracht sinds 1 juli 2008), de richtlijnen 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008' (SVB 2008) en het 'Informatiemodel Ruimtelijke Ordening' (IMRO 2008).

2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

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

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied van TrafficPort is gelegen direct ten noorden van de A67 en ten westen van het bedrijventerrein Trade Port West (zie figuur 1). Het plangebied voor dit bestemmingsplan is gelegen in de gemeente Peel en Maas (Maasbree). Het plangebied ligt tegen de gemeentegrenzen van Venlo en Horst aan de Maas (Sevenum) aan. De ontwikkeling van het bestemmingsplan is afgestemd met de betrokken gemeentes en de Provincie Limburg.

Het plangebied geeft het direct benodigde ruimtebeslag aan voor de realisatie van het luchtvaartterrein annex verkeerseducatiecentrum. De ontsluiting verloopt via de Olivier van Noortweg, gelegen op Trade Port West te Venlo.

De in- en uitvliegsectoren van TrafficPort liggen deels in de gemeente Sevenum en Venlo. Voor deze sectoren is het van belang dat er geen hoge opgaande beplanting, bos, gebouwen of andere ruimtelijke obstakels wordt gepland. Dit is in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied Sevenum verzekerd door de daarin opgenomen bestemmingen en het aanlegvergunningstelsel. Om die reden zijn de in- en uitvliegsectoren buiten het plangebied van TrafficPort gelaten. Aan Venlose zijde is rekening gehouden met de gerealiseerde en maximaal toegestane bouwhoogtes op Trade Port West.

2.2 Vigerend planologisch regime

Het plangebied is gelegen in de gemeente Peel en Maas (voorheen Maasbree), maar de zogenoemde in- en uitvliegsectoren strekken zich deels ook uit over het grondgebied van de gemeenten Horst aan de Maas (voorheen Sevenum) en Venlo. Het invloedsgebied van TrafficPort is daardoor gemeentegrensoverschrijdend.

Hieronder staan de directe en indirecte bestemmingen beschreven.

Bestemmingsplan buitengebied, gemeente Maasbree (1998)

Formeel geldt ter plaatse het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Maasbree, vastgesteld door de gemeenteraad van Maasbree op 4 februari 1998. De vigerende bestemming van de percelen is “Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden” (Aln). Binnen het plangebied gelden verder nog twee medebestemmingen. Enerzijds een medebestemming ‘landschapselement’; dit betreft een kleinschalige bossage met enkele eiken en dennen¹. Anderzijds loopt door het plangebied in noordwaartse richting de Lange Heide lossing, een waterlossing die bestemd is als ‘waterloop’².

In het bestemmingsplan buitengebied is een ‘belemmeringszone straalverbinding’ aangegeven, waarbij een beperking geldt van een maximale bouwhoogte van 65 m boven NAP in een strook van 100m aan weersijden van de as van die zone. De buitenlijn van deze beschermingszone ligt echter op de kortste afstand 500 meter van het veld en vormt derhalve geen enkele belemmering voor het plan.

Bestemmingsplan buitengebied, gemeente Sevenum (1998)

De in- en uitvliegsectoren van TrafficPort vallen binnen het vigerend bestemmingsplan Buitengebied Sevenum (1998), vastgesteld door de gemeenteraad op 2 maart 1998 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg op 20 oktober 1998. Ter plekke van de in- en uitvliegsectoren vigeert de bestemming ‘Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarde (Aln)’ met als kenmerk ‘grootschalig open gebied’. In deze Aln-bestemming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Dit aanlegvergunningstelsel zorgt ervoor dat er geen hoge obstakels kunnen worden opgericht die belemmerd

¹ Op grond van het genomen vrijstellingsbesluit ex ar. 19-2 WRO is een kapvergunning verleend. De bomen zijn gekapt.

² Op grond van het genomen vrijstellingsbesluit ex ar. 19-2 WRO is de Lage Heide Lossing verlegd. Daartoe heeft een Leggerwijziging plaatsgevonden en is de Keur verleend.

zijn voor het opstijgen en landen van de lichte luchtvaartuigen. Om die reden is ervoor gekozen het plangebied te beperken tot het directe ruimtebeslag en de in- en uitvliegsectoren buiten het plangebied te houden.

De gemeenteraad van Sevenum heeft op 31 maart 2009 een nieuw bestemmingsplan buitengebied vastgesteld, waarvan de plangrenzen zijn gelegen ten westen van de Zeesweg en Maasbreeseweg. Dit is op ruime afstand van TrafficPort. Voor de locatie TrafficPort geldt daarom nog steeds het buitengebiedplan van 1998.

Bestemmingplan TPW, gemeente Venlo/Maasbree/Grubbenvorst (1991)

Traffic Port, inclusief in- en uitvliegsectoren, valt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Trade Port West (1991), vastgesteld door de gemeenteraden van Maasbree, Venlo en Grubbenvorst op 16 respectievelijk 24 en 25 april 1991 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg op 19 november 1991.

Bestemmingsplan Trade Port West deelplan II (1997)

Een heel klein deel in het zuidoosten van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Trade Port West deelplan II, vastgesteld door de gemeenteraad van Venlo op 22 januari 1997 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg op 22 juli 1997. Ter plekke vigeert de bestemming 'groenvoorzieningen'.

Bedrijventerrein Trade Port West ligt op voldoende afstand van de start- en landingsbaan (gemeten vanaf de baandrempe) teneinde te voorkomen dat vigerende bouw mogelijkheden op het bedrijventerrein Trade Port West op worden aangetast. Dit is getoetst in het kader van de SIGNAL-vergunning.

Provinciaal inpassingsplan Greenportlane (2009)

Provinciale Staten hebben het inpassingsplan voor de Greenportlane op 10 juli 2009 gewijzigd vastgesteld. Het tracé van de Greenportlane reikt niet tot de locatie TrafficPort. De gronden van TrafficPort zijn in het vastgestelde inpassingsplan niet aangewezen en niet noodzakelijk voor de aanleg van de Greenportlane.

3. PLANOPZET

Binnen het plangebied wordt in eerste instantie uitgegaan van het volgende te realiseren programma. Hierbij is sprake van meervoudig ruimtegebruik: binnen hetzelfde gebied zijn meerdere functies gepland, waardoor efficiënt en zuinig wordt omgegaan het ruimtegebruik.

Onderstaand programma is in 2009 deels al gerealiseerd op basis van het genomen vrijstellingsbesluit ex artikel 19 lid 2 WRO en de daarop verleende vergunningen.

Luchtvaartterrein

- De aanleg van een verharde start- en landingsbaan, bestemd voor het gebruik door micro-lightairplanes, alsmede naar hun aard en invloed op de omgeving vergelijkbare lichte luchtvaartuigen.
- Het realiseren van luchtvaartgebonden gebouwen en bouwwerken voor productie-, assemblage- en toeleveringsbedrijven (zoals bedrijfshallen, hangaars, werkplaatsen, kantoorruimten, verkeerstoren, openbare verblijfsruimten, vliegtuigbrandstofvoorziening en bijbehorende faciliteiten);
- Vanwege de luchtvaartactiviteiten moet in het plangebied bij de plaatsing en hoogte van de gebouwen rekening worden gehouden met de eisen uit de SIGNAL-vergunning. De gebouwen komen aan de zuidzijde te staan, parallel aan de A67, met behoud van het open landschap in noordelijke richting.
- Het totale gebouwenoppervlak op TrafficPort zal niet meer dan 30% van het totale plangebied in beslag nemen. Dit komt overeen met circa 40% van het bestemmingsvlak voor het luchtvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum.

Verkeers- en logistiek educatiecentrum

- Het educatiecentrum richt zich op het geven van scholing en praktijkoefeningen ten behoeve van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers, zowel personen- als goederenvervoer. Het educatiecentrum staat ook ten dienste van de luchtvaart. Gebouwen en faciliteiten worden zoveel mogelijk gecombineerd met die voor de luchtvaart.
- Opleidings-, werk- en innovatiefaciliteiten op gebied van de verkeers- en logistieke sector.
- De aanleg van een multifunctionele verkeersbaan waarop verschillende verkeersoefeningen en rijexamens kunnen worden uitgevoerd (zoals slipbaan, planeerbak, bermproef, hellingbaan en ruimte voor bijzondere manoeuvres), het testen van motorvoertuigen, het geven van demonstraties ('trails') met motorvoertuigen;
- Het realiseren van bedrijfsgebouwen, functioneel verbonden aan de bestemming (o.a. leslokalen, kantine, kantoor, examen- en praktijkruimtes).

Bereikbaarheid

- Ontsluiting van het plangebied via de Olivier van Noortweg, door de aanleg van een private oprijlaan die parallel loopt aan de A67;
- Aanleg parkeerplaatsen op eigen terrein.

Lage Heidelossing

- Verlegging van een deel van de Lage Heidelossing in oostwaartse richting (inclusief aanleg nieuwe stuw).

Natuur

- Aanleg van nieuwe natuur binnen het plangebied. Het betreft een natuurzone aan de zuidzijde en een zogenoemde 'plas-dras'-situatie in het noordoosten van het plangebied. Samen vormen ze de compensatie van het verlies aan natuurwaarden (zowel voor verlies aan oppervlak als voor leefgebied van faunasoorten). Ze vormen een nieuw leefgebied voor met name bepaalde vogelsoorten en vormen functionele verbindingsstroken met andere leefgebieden in de omgeving van het plan.

4. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk schetst het planologisch beleidskader. Het betreft het vigerende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en de doorwerking daarvan in dit bestemmingsplan.

4.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland een belangrijke rol speelt.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte wordt ook verwezen naar de nota 'Pieken in de Delta, Gebiedsgerichte Economische Perspectieven' van het ministerie van Economische zaken. De regio Venlo maakt daarbij deel uit van de zes economische kerngebieden van Nederland, te weten de regio Zuidoost (zijnde een technologische topregio). Innovatie, fysieke ruimte om te ondernemen, bereikbaarheid en infrastructuur zijn daarbinnen economische speerpunten. Venlo wordt gezien als belangrijke logistieke schakel tussen de mainports Rotterdam en Amsterdam, Zuidoost Brabant en het Duitse achterland.

Daarnaast wil het Rijk zich richten op het 'stimuleren van ontwikkelingen' en uitgaan van het principe 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Niet langer ligt het accent op het stellen van grenzen aan ontwikkelingen, maar veel meer op het stimuleren van ontwikkelingen. Middels een gebiedsgerichte aanpak, in plaats van een thematische aanpak, wordt getracht de kwaliteit van het geheel te verbeteren. Ook al gaat dat ten koste van de betrokken thematische doelstellingen. Een dergelijke programma-aanpak wordt gevolgd voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Venlo, waar onder de noemer 'Klavertje 4', grensoverschrijdende ruimteclaims op elkaar worden afgestemd in een regionaal samenwerkingsverband.

Onderhavig bestemmingsplan strekt zich uit over het grondgebied van drie verschillende gemeenten. De gebiedsgerichte aanpak staat hiermee centraal. TrafficPort maakt als project integraal deel uit van het intergemeentelijke samenwerkingsverband Klavertje 4, waarin naast TrafficPort ook geregeld worden de aanleg van de glastuinbouwgebieden Californië en Siberië, de Floriade, Greenport (agri-business), bedrijventerrein Trade Port Noord, duurzame energieconcepten, aanleg van nieuwe en reconstructie van bestaande infrastructuur, de realisatie van ecologische verbindingen, etcetera.

Het plan voldoet aan de uitgangspunten van de Nota Ruimte en aan de programma-uitwerking binnen Klavertje 4.

Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)

Met deze nota is een nieuwe beleidscyclus gestart, gericht op transitie naar duurzaamheid over meerdere decennia. Het beleid is gericht op transitie naar duurzame energiehuishouding, naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen en naar duurzame landbouw.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te

worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar versterken.

Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijkheid van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Bij het onderhavig plan is rekening gehouden met het nationale milieubeleid en geldende wet- en regelgeving. De milieukwaliteit van de leefomgeving is daarvoor onderzocht. Er is milieukundig bodemonderzoek verricht, een geluidsonderzoek en een luchtkwaliteitsonderzoek. De resultaten staan vermeld in dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voldoet aan de geldende normen en uitgangspunten.

Nationaal Waterplan (2009)

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan door de Tweede Kamer vastgesteld. Het watertoetsproces neemt een belangrijke plek in binnen het thema 'water en ruimte'. Daarin wordt onder andere voorgesteld om binnen het watertoetsproces ook aandacht te gaan schenken aan het thema waterveiligheid. Ook kondigt het Nationaal Waterplan een evaluatie van de werking van het watertoetsproces aan, in 2011.

Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van het wetsvoorstel Waterwet dat eind 2009 in werking is getreden. Het Nationaal Waterplan beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Belangrijke onderdelen van het Nationaal Waterplan zijn het nieuwe beleid op het gebied van waterveiligheid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. Tevens bevat het Nationaal Waterplan een eerste beleidsmatige uitwerking van de kabinetsreactie op het advies van de Deltacommissie. Het Nationaal Waterplan ziet het watertoetsproces als een belangrijk instrument. Hieronder enkele passages uit het plan.

Voor een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem is het van belang bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met waterhuishoudkundige eisen op korte en lange termijn. Omgekeerd moet de waterbeheerder zich bewust zijn van het feit dat in een gebied meer dan alleen waterdoelen gerealiseerd moeten worden. Hij moet anticiperen op ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Om een duurzaam en klimaatbestendig watersysteem te bereiken, moet water bepalender dan voorheen zijn bij de besluitvorming over grote opgaven op het terrein van verstedelijking, bedrijvigheid en industrie, landbouw, natuur, landschap en recreatie. De mate waarin water bepalend is bij ruimtelijke ontwikkelingen hangt af van de aard, omvang en urgentie van de wateropgave in relatie tot andere opgaven, aanwezige functies en bodemgesteldheid, en andere kenmerken in dat gebied. Dit is dus steeds een kwestie van alle belangen goed afwegen.

Het rijk verbreedt en versterkt de werking van de watertoets en zal het effect ervan in 2011 evalueren. Aan provincies en gemeenten vraagt het rijk om bij het opstellen van structuurvisies waterbeheerders in een zo vroeg mogelijk stadium te betrekken door een wateradvies te vragen en een waterparagraaf op te stellen. Het rijk zal verkennen welke effectieve mogelijkheden of middelen er zijn om, in aanvulling op het instrument van ruimtelijk reserveren, op lange termijn ruimte voor water beschikbaar te houden. Waterveiligheid dient één van de aspecten te worden bij de afwegingen rondom locatiekeuze en inrichting. Verbreding van de toepassing van de watertoets speelt hier een belangrijke rol in.

Het plan wordt uitgevoerd conform het rijksbeleid. Het plan voorziet in afkoppeling van schoon hemelwater, dat wordt hergebruikt en wordt geïnfiltreerd in de bodem. Vuil water wordt afgevoerd via de riolering. Tenslotte is voor dit bestemmingsplan een watertoets uitgevoerd.

Verdrag van Malta (1992)

In het Verdrag van Malta zijn Europese afspraken gemaakt over de bescherming van het archeologisch erfgoed. Het verdrag bepaalt onder andere dat archeologische belangen tijdig betrokken dienen te worden bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen.

Bij dit bestemmingsplan is met het Verdrag rekening gehouden. Er is archeologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten staan vermeld in dit bestemmingsplan.

Duurzaam bouwen

Bij duurzaam bouwen gaat het om verankering van milieubelangen bij het ontwerpen, bouwen en beheren van gebouwen en inrichting van gebieden. Onder duurzaam bouwen wordt het volgende verstaan: “Het op zodanige wijze bouwen en beheren van gebouwen dat de schade voor het milieu in alle stadia, van ontwerp tot sloop zoveel mogelijk beperkt blijft”.

Bouwen zal in alle fasen van het bouwproces moeten gebeuren met een verantwoordelijkheid voor het milieu. Tegen deze achtergrond is door het ministerie van VROM een aanpak geformuleerd die er op gericht is duurzaamheidsaspecten een sterkere en op termijn vaste positie te geven in de besluitvorming over de inrichting van de gebouwde omgeving, het zogenaamde Plan van aanpak Duurzaam Bouwen. Duurzaam en energiezuinig bouwen dient standaard te worden in zowel de woning- en utiliteitsbouw.

Ook in de Derde Energienota worden plannen uiteengezet om de komende jaren het energiegebruik in Nederland fors terug te dringen en het gebruik van duurzame energie te vergroten. Ook de bouw zal daarin een aandeel moeten leveren door bijvoorbeeld een geleidelijke aanscherping van de energieprestatienorm. Tijdens de bouw kan, door zuinig om te gaan met materialen, worden voorkomen dat er onnodig afval ontstaat. Door te kiezen voor duurzame, milieuvriendelijke materialen (bijvoorbeeld geen hardhout, geen PVC) kan in een latere fase bij onderhoud, renovatie of sloop de hoeveelheid (niet te hergebruiken) afval zo klein mogelijk worden gehouden.

Ook in de stedenbouwkundige planfase moet rekening gehouden worden met principes van duurzaam bouwen. Bebouwing kan op de zon worden gericht. Belemmeringen door positionering gebouwen kunnen worden beperkt, waardoor gebruik kan worden gemaakt van zonne-energie voor ruimte- en tapwaterverwarming. Wind- en geluidhinder kan ook worden beperkt. Maar ook valt te denken aan de aanplant van groen (zuurstofproductie), ontwerpen van een goede fiets- en openbaar vervoersstructuur en ontmoediging van het autoverkeer.

De beginselen van duurzaam bouwen zijn verwerkt in het onderhavige plan.

Rooilijnen langs rijkswegen

In verband met de verkeersbelangen hanteert Rijkswaterstaat een zogenoemd rooilijnenbeleid. Hiertoe dient een strook aan weerszijden van een autosnelweg vrij gehouden te worden van bebouwing, vanwege:

- mogelijke toekomstige reconstructies;
- de mogelijke aanleg van elektronische begeleiding van het wegverkeer;
- de aanwezigheid of de reservering van ruimte ten behoeve van een leidingstrook;
- het voorkomen van voor de weggebruiker afleidende effecten;
- het beperken van milieuhinder voor omwonenden.

Deze overwegingen hebben geleid tot het vaststellen van een rooilijnenbeleid door Rijkswaterstaat, vastgelegd in de nota “Rooilijnen langs rijkswegen”. Een praktische invulling van dit beleid houdt in dat in een zone van 50 meter uit de as van de meest dichtbij gelegen rijbaan van een autosnelweg een bouwverbod geldt (de ‘bebouwingsvrije zone’). Tot de rijbanen worden ook gerekend toe- en afritten naar/van andere wegen. Voor een zone van 50 meter tot 100 meter uit de as van de meest dichtbij gelegen rijbaan van een rijksweg geldt een bouwverbod met een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders, na overleg met de wegbeheerder Rijkswaterstaat (de ‘overlegzone’).

Een algemene uitzondering op het rooilijnenbeleid (zowel binnen de bebouwingsvrije zone als binnen de overlegzone) is het oprichten van vergunningvrije bouwwerken. Het oprichten van dergelijke bouwwerken wordt niet getoetst aan het bestemmingsplan. Aangezien het hier in de visie van Rijkswaterstaat gaat om ondergeschikte bouwwerken, levert dit geen problemen op voor het rooilijnenbeleid

Het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat is verwerkt in dit bestemmingsplan.

Luchtvaartwet (oorspronkelijk 1958)

Volgens artikel 14 van de Luchtvaartwet is het verboden een vliegveld aan te leggen en/of te gebruiken, behoudens in bij AmvB (Algemene maatregel van Bestuur) aangegeven gevallen (met name defensiebelangen) en indien door de Minister van Verkeer en Waterstaat ontheffing is verleend.

In de praktijk zijn de meeste kleinere vliegvelden gebaseerd op een ontheffing als bedoeld in artikel 14 van de Luchtvaartwet. Met de komst van een goed geoutilleerd en professioneel beheerd luchtvaartterrein voor deze sector in de regio Noord-Limburg, zal het aantal ontheffingen voor de kleinere en dikwijls individueel gebruikte vliegvelden worden gesaneerd.

Regeling MLA's (2002)

De Regeling Micro Light Airplanes is een nadere uitwerking c.q. vervanging van de artikelen 1, 17, 22, 44 en 46 van het Besluit Luchtwaardigheid en artikel 56 van het Luchtverkeersreglement. In de regeling MLA's zijn onder meer de eisen opgenomen betreffende de luchtwaardigheid, het gebruik van MLA's in het luchtruim, de situaties op de grond en een aantal vliegveiligheidsvoorschriften.

Vooraf van belang zijn de geluidseisen, die worden gesteld aan MLA's. Volgens de Regeling MLA's mag de geluidsproductie van een gecertificeerde MLA niet meer bedragen dan 60 d(B)A, gemeten volgens het daarbij behorende meetvoorschrift.

Deze norm is geldt dan ook als uitgangspunt opgenomen bij het uitgevoerde akoestisch onderzoek voor dit bestemmingsplan.

BIGNAL (Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen 1988)

Voor de ruimtelijke afwegingen rond de vestiging van een micro-lightterrein is het BIGNAL relevant. Onder de artikelen 20a t/m 20i van het BIGNAL is een groot aantal inrichtingseisen en gebruiksvoorschriften opgenomen waaraan moet worden voldaan. Het betreffen eisen en voorschriften zowel voor het aanvliegcircuit, de landingsbaan, de uitvliegsectoren en andere veiligheidsaspecten als voor de te volgen procedure.

Voor de aanleg en het gebruik van een micro-lightvliegveld is een vergunning nodig van de Minister van Verkeer en Waterstaat. In het kader van de vergunningverlening kunnen de colleges van burgemeester en wethouders hun zienswijzen kenbaar maken bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het betreft hier de colleges van B&W van zowel de gemeenten waarin het vliegveld ligt als de gemeenten waarin de uitvliegsectoren liggen. Op grond van artikel 20b, 3^e lid, worden de colleges van B&W gehoord door de Minister. Dergelijke hoorzittingen lopen zoveel mogelijk parallel aan de bestuurlijke behandeling van het voorontwerp bestemmingsplan.

TrafficPort ligt in het zogenaamde militair laagvlieggebied ("Low Flying Area") GLV-8 van Defensie. Dit laagvlieggebied is van toepassing voor oefeningen met militaire helikopters en propellorvliegtuigen. In deze laagvlieggebieden is het toegestaan om met andere luchtvaartuigen te vliegen op een minimale hoogte van 500Ft buiten de bebouwde kom. Om veilig in dit laagvlieggebied te kunnen opereren, heeft in het kader van de BIGNAL-vergunning afstemming plaatsgevonden met het Ministerie van Defensie (Koninklijke Luchtmacht) en zijn de belangen van het ministerie van Defensie meegenomen bij de verleende BIGNAL-vergunning.

De verleende BIGNAL-vergunning is inmiddels onherroepelijk. De BIGNAL-vergunning zal in 2010 worden omgezet in een Luchthavenregeling.

4.2 Provinciaal beleid

POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009)

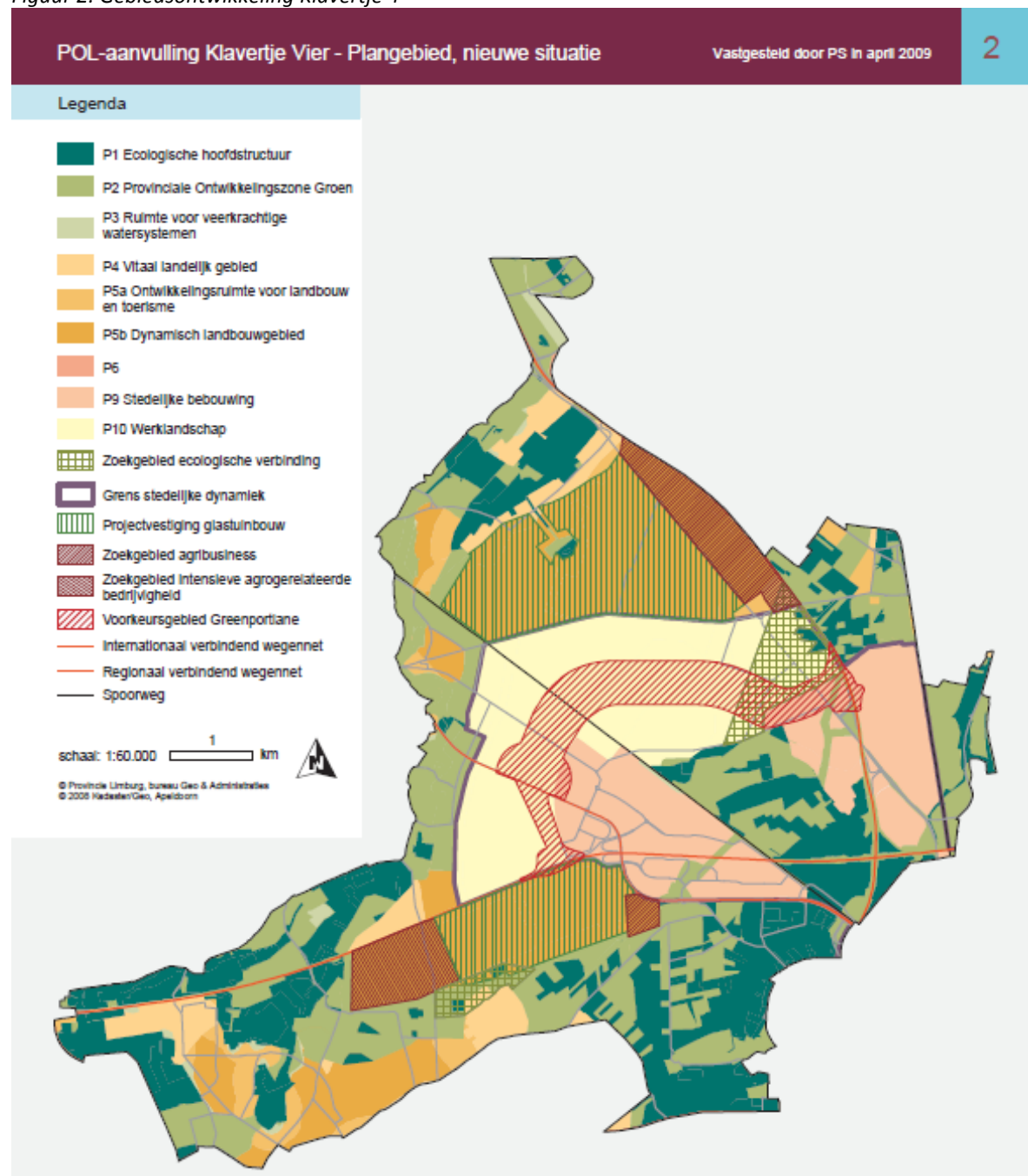
Op 3 april 2009 hebben Provinciale Staten van Limburg de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 vastgesteld. Hiertoe is ook een planMER opgesteld. Deze aanvulling is een partiële herziening van het POL2006 en van eerdere visies voor dit gebied. De POL-aanvulling is een structuurvisie conform artikel 2.2 Wet ruimtelijke ordening. De POL-aanvulling is inmiddels onherroepelijk.

De POL-aanvulling is een structuurvisie, waarin een integrale afweging heeft plaatsgevonden voor het realiseren van onder andere 1.000 ha nieuwe natuur, landschap en water, 500 ha bedrijvigheid (o.a. logistiek), agrarische ontwikkeling (waaronder glastuinbouw), 10 grote windmolens, de Greenportlane en TrafficPort.

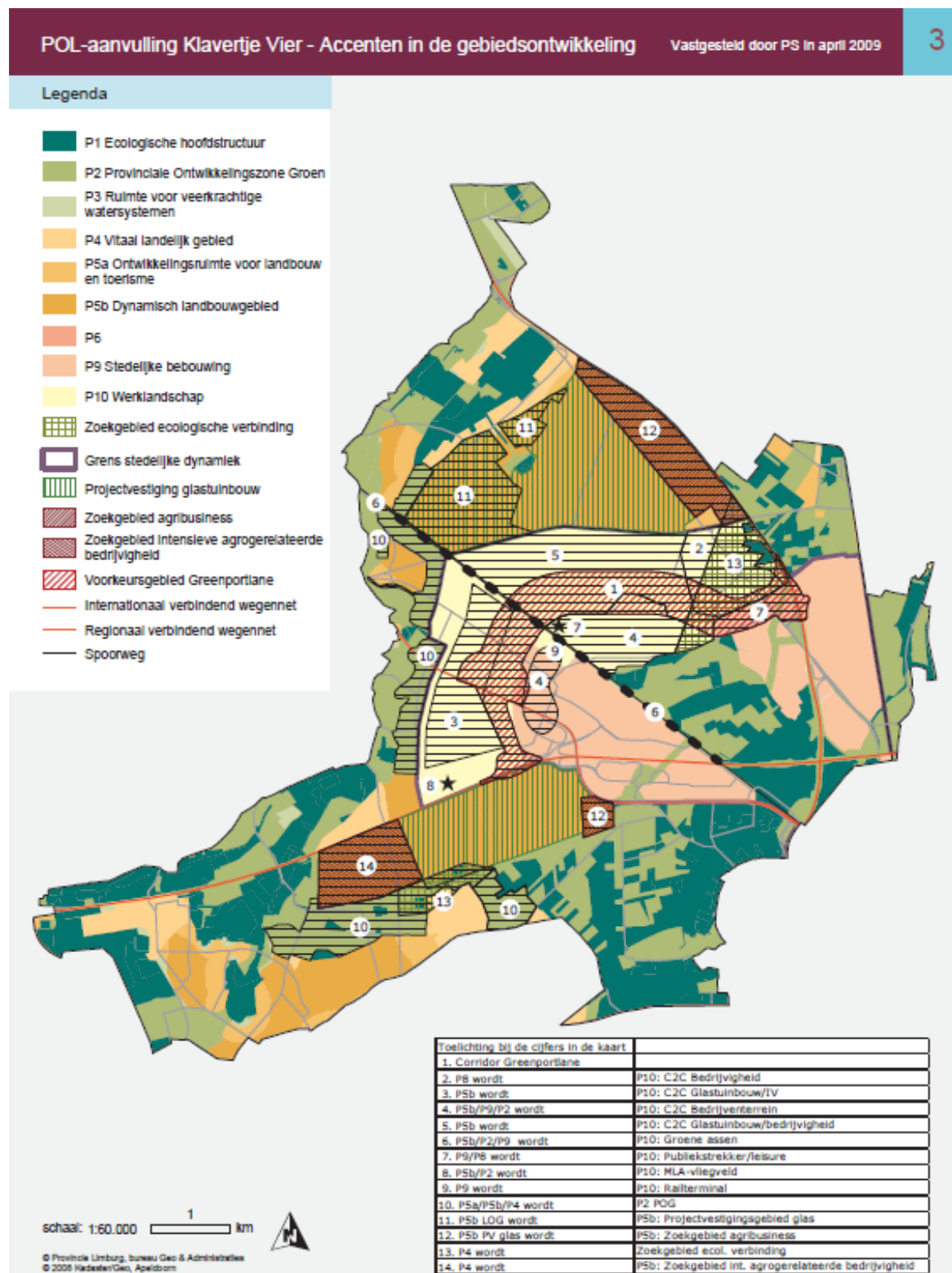
TrafficPort is planologisch verankerd in de provinciale structuurvisie en afgewogen ten opzichte van andere ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, dat grofweg begrensd wordt door de A67, de A73 en de Grote Molenbeek.

Figuur 2 geeft de integrale gebiedsvisie weer, figuur 3 de accenten daarbinnen en figuur 4 geeft de verankering weer van het specifieke luchtvaartterrein TrafficPort.

Figuur 2: Gebiedsontwikkeling Klavertje 4



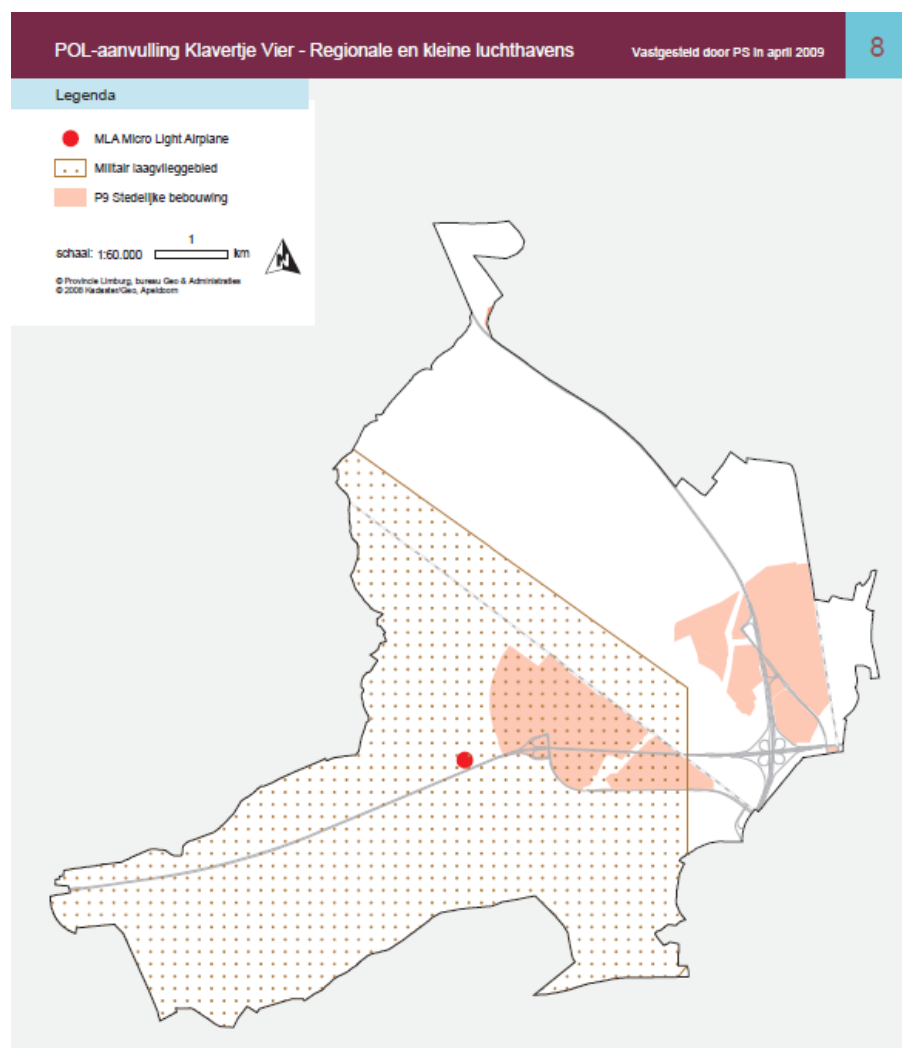
Figuur 3: Traffic Port als een van de accenten in de gebiedsontwikkeling (zie no. 8, aangeduid met een ster)



TrafficPort valt binnen de grens stedelijke dynamiek en binnen perspectief 10, zijnde werklandschap (zie figuur 1). Daarbinnen is TrafficPort geaccentueerd als ontwikkelingslocatie (zie figuur 2).

TrafficPort is aangeduid op de POL-kaart Regionale en kleine luchthavens (figuur 4). Met deze POL-aanvulling is concreet invulling gegeven aan het POL2001, waarin destijds is gesteld dat sanering plaats diende te vinden van allerlei vliegstrips voor ultra lichte vliegtuigen en dat daarvoor in de plaats één centrale locatie diende te komen voor de regio Noord- en Midden-Limburg, ten westen van Venlo.

Figuur 4: Aanduiding TrafficPort als regionale luchthaven in POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4



Provinciale Staten hebben in het kader van de vaststelling van deze POL-aanvulling expliciet besloten dat het eerder genomen vrijstellingsbesluit voor TrafficPort ex artikel 19 lid 2 WRO voor de Provincie Limburg een hard uitgangspunt is, o.a. ook voor de tracékeuze van de Greenportlane. Daarmee is verzekerd dat de ontwikkeling van TrafficPort, in het belang van de totale gebiedsontwikkeling van Klavertje 4, niet wordt belemmerd door de ligging van de Greenportlane³.

Conclusie is dat het bestemmingsplan TrafficPort niet alleen past binnen deze POL-aanvulling, maar ook een nadere uitwerking daarvan is.

³ Provinciale Staten hebben vervolgens het inpassingsplan voor de Greenportlane op 10 juli 2009 gewijzigd vastgesteld. Het vastgestelde tracé van de Greenportlane bevindt zich niet in de nabijheid van TrafficPort.

4.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Buitengebied Peel en Maas (2008)

Op 17 december 2008 is het Structuurplan Buitengebied regio Peel & Maas vastgesteld door de vier raden van de gemeenten Helden, Kessel, Maasbree en Meijel. Het Structuurplan geeft de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het buitengebied weer. In het Structuurplan is de locatie aangegeven als zoekgebied voor een mogelijk Landbouw Ontwikkelings Gebied (LOG).

Deze visie is op dit onderdeel achterhaald door de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (april 2009), waarmee de locatie TrafficPort is vastgesteld als ontwikkelingslocatie voor een regionale luchthaven en is daarmee geen onderdeel meer van het zoekgebied voor een LOG.

Gemeentelijk Integraal Waterplan Venlo (2005)

De gemeente Venlo, Zuiveringschap Limburg, Waterschap Peel & Maasvallei, Waterleidingmaatschappij Limburg en de Provincie Limburg hebben gezamenlijk waterbeleid geformuleerd voor het grondgebied van de deelgemeenten Venlo, Blerick, Belfeld en Tegelen.

Het brede doel van het waterplan Venlo is het realiseren van een gezond en veerkrachtig watersysteem in Venlo. Het beleid gaat in op het beheer van oppervlakte- en grondwater, locaties voor retentiegebieden, riolering en het afkoppelbeleid. Het waterplan vraagt ook aandacht voor de rol van water in stedelijke ruimte. Water is een van de ordenende principes binnen de ruimtelijke ordening, zoals nu ook wettelijk is vastgelegd in de watertoets. Daarnaast is water een visueel aantrekkelijk element bij de bouw van nieuwe wijken, inbreidingslocaties en draagt daarmee in belangrijke mate bij aan de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Maar het water vraagt ook zelf ruimte.

Om vat te krijgen op het integraal en duurzaam waterbeheer in de Venlose situatie wordt het water via vier sporen benaderd:

- lang vasthouden, langzaam afvoeren;
- schoon maken, schoon houden;
- zichtbaar en aantrekkelijk, functioneel;
- hemelwater als duurzame bron.

Het gemeentelijk waterbeleid heeft zijn vertaling gekregen in het bestemmingsplan.

Integrale Natuurvisie Venlo (2005)

"Regio Venlo; grenzeloos groen". Onder dit motto werkt de gemeente Venlo samen met de Duitse gemeente Nettetal en andere partners zoals de Provincie Limburg, Rijkswaterstaat en het ministerie van LNV aan het ontwikkelen van een groene stad aan de Maas, in een aantrekkelijke groene omgeving. De integrale natuurvisie (vastgesteld, december 2005) presenteert een toekomstbeeld waarin vastgestelde plannen en voorgenomen ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en vervoer integraal worden afgewogen ten opzichte van de natuurbelangen. Daarnaast brengt de integrale natuurvisie ook de kansen in beeld, waarbij de "rode" functies het groen versterken en andersom.

De integrale natuurvisie is vertaald in concrete projecten. Daarnaast wordt de visie onder andere gebruikt als leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen van natuur in samenhang met andere functies, als basis voor de realisatie van plannen om de gewenste ecologische structuur te kunnen realiseren en als toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, vervoer, landbouw en waterbeheer.

De integrale natuurvisie formuleert geen maatregelen direct voor het plangebied. Het plan voorziet wel in de aanleg van een ecologische verbingszone, een groene gordel ten oosten van het plangebied en ten westen van de bedrijventerreinen Trade Port West en Trade Port Noord. Die verbingszone vormt onderdeel de POG (zie POL en Stimuleringsplan), maar is door de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009) achterhaald.

Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015 (Venlo, 2009)

Op 25 maart 2009 heeft de gemeenteraad van Venlo de Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, gewijzigd n.a.v. nieuwe Wro 2008” vastgesteld. Deze structuurvisie is een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

TrafficPort ligt tegen de grote bedrijventerreinen aan van Venlo (Trade Port West, Trade Port Noord, e.d.). Venlo streeft ernaar om haar functie als (inter-)nationaal logistiek en industrieel knooppunt te behouden. Het economisch beleid is gericht op uitbreiding met kennisintensieve activiteiten (research en ontwikkeling, telecommunicatie, handel) en versterking van relaties met regionale onderwijsinstellingen. In het ruimtelijk beleid wordt ingespeeld op de trend dat gespecialiseerde logistieke dienstverleners ernaar streven om zich te vestigen in elkaars nabijheid. Clustering schept voorwaarden voor samenwerking en gezamenlijk gebruik van infrastructuur en diensten. Het versterkt het profiel van locaties en de daar gevestigde activiteiten. Venlo geeft op deze wijze invulling aan haar betekenis als economisch kerngebied en aan haar positie in de toptechnologische regio zuidoost Nederland.

De regio Venlo is tevens aangewezen als greenport in de Nota Ruimte. Dit zijn gebieden waar landbouw en tuinbouw en de daaraan verbonden kennisinstellingen, logistieke en dienstverlenende bedrijvigheid een sterke internationale concurrentiepositie hebben. De uitbouw van de agribusiness vindt regionaal plaats. Het gaat met name om de projectvestigingen glastuinbouw Siberië (Maasbree) en Californië (Horst aan de Maas) en de nieuwe Tradeports (Tradeport Oost, Noord en GreenPark Venlo). Venlo functioneert in de regio als logistiek en dienstencentrum voor de land- en tuinbouw. In 2012 wordt het terrein GreenPark Venlo gebruikt voor de Floriade.

In de kern gaat het om het verder profileren van de positie van Venlo als (inter-)nationaal logistiek en industrieel knooppunt door het leggen en uitbouwen van accenten in de verschillende onderdelen. De ontwikkeling van TrafficPort past binnen deze beleidsvisie.

5. RANDVOORWAARDEN PLANREALISATIE

Het is van belang dat het bestemmingsplan ook uitvoerbaar is. Daarom is onderzoek verricht naar mogelijke randvoorwaarden, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de inrichting en uitvoering van het plan. De afzonderlijke randvoorwaarden staan vermeld in onderstaande paragrafen. De onderzoeksrapporten zijn als separate bijlagen toegevoegd bij dit bestemmingsplan.

5.1 Bodem

Voor het plangebied is een verkennend milieuhygiënisch bodemonderzoek verricht (conform NEN 5740)⁴. Het onderzoek stelt de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater vast in relatie tot de toekomstige functie van het plangebied. Ook is een vooronderzoek verricht conform NVN 5725.

Uit de onderzoeken komt naar voren dat de bodem voornamelijk bestaat uit zand, waarbij de bovengrond zwak humeus is. In de ondergrond zijn plaatselijk ijzerconcentraties aangetroffen. Ter plaatse van de beekbodem is een sliblaag aangetoond, maar daarin zijn geen verontreinigingen waargenomen.

Gebleken is dat zowel de kwaliteit van de grond als die van het grondwater geen belemmering vormt voor de geplande functie. De grond is slechts licht verontreinigd. Ingeval van grondverzet en hergebruik binnen de onderzoekslocatie, is geen aanvullend onderzoek noodzakelijk. Het grondwater is weliswaar plaatselijk sterk verontreinigd met zware metalen (overschrijding van de interventiewaarde), maar de aangetroffen concentraties passen binnen het beeld van de regionale achtergrondwaarde.

Toelichting

Grond

Voor het milieukundig bodemonderzoek zijn vier deelgebieden onderscheiden, die apart zijn onderzocht. Dit zijn het landschapselement in de noord-westhoek, vijf droge sloten, de Lage Heide Lossing (mogelijke slibverontreiniging) en de landbouwpercelen.

De landbouwpercelen zijn vooraf aangemerkt als onverdacht, de overige deelgebieden als verdacht. Er zijn in totaal zijn 192 boringen verricht. Alle grondmengmonsters, behoudens het slib in de watergang, zijn geanalyseerd op het standaard NEN 5740 pakket voor grond.

Uit de analyseresultaten van de samengestelde grondmengmonsters blijkt dat de landbouwpercelen plaatselijk licht verontreinigd zijn met eox (als gevolg van het gebruik van bestrijdingsmiddelen). Gezien de toekomstige functie van dit terreindeel, is dit niet belemmerend voor uitvoering van het plan.

In één van de mengmonsters afkomstig uit een droge sloot is een licht verhoogde concentratie aan minerale olie aangetroffen. De grond is daarmee licht verontreinigd. Ingeval van grondverzet is hergebruik binnen de onderzoekslocatie mogelijk zonder aanvullend onderzoek. Overige verontreinigingen zijn niet geconstateerd. Ook de bodemkwaliteit van de Lage Heidelossing is onderzocht. In het slib op de bodem van de watergang zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Grondwater

De grondwaterstand op het moment van het uitvoeren van het onderzoek bevond zich tussen de 1,4 en 1,8 m onder maaiveld. In totaal zijn 22 peilbuizen geplaatst en bemonsterd. Uit de analyseresultaten blijkt dat het grondwater grotendeels licht tot sterk verontreinigd is met diverse zware metalen. In twee peilbuizen is tevens een lichte verontreiniging met benzeen respectievelijk minerale olie vastgesteld. Het grondwater is daarmee weliswaar plaatselijk sterk verontreinigd met zware metalen (overschrijding van de interventiewaarde), maar de aangetroffen concentraties passen binnen het beeld van de regionale achtergrondwaarde.

Concluderend kan worden gesteld dat de aard en mate van de aangetroffen verontreinigingen zodanig zijn dat een nader onderzoek niet nodig is en dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de uitvoering van het plan.

⁴ DHV, Verkennend bodemonderzoek MLA terrein, kenmerk LI20061857, juli 2006

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Er is een Inventariserend Veldonderzoek (IVO) uitgevoerd, met als doel eventueel aanwezige archeologische waarden in kaart te brengen⁵. Op basis van het IVO kan worden geconcludeerd dat er (vermoedelijk) geen archeologische waarden van betekenis voorkomen. Het terrein kan derhalve worden vrijgegeven voor de gewenste bestemmingswijziging. Er gelden geen restricties voor enige vorm van bodemverstorende werkzaamheden binnen de plangrenzen.

Mochten zich tijdens de bouwwerkzaamheden alsnog archeologische sporen en/of artefacten worden aangetroffen, dan dienen deze op basis van de Monumentenwet 1988 direct te worden gemeld bij de burgemeester van de gemeente Maasbree, de Provincie Limburg of bij de Rijksdienst van Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Voor het archeologisch onderzoek is een vlakdekkende oppervlaktekartering in combinatie met een verkennend en deels inventariserend booronderzoek uitgevoerd. Het booronderzoek is uitgevoerd op het zuidwestelijk terreindeel, waar geen oppervlaktekartering mogelijk was als gevolg van teelt onder plastic.

Uit het booronderzoek blijkt dat de oorspronkelijke veldpodzolbodem op nog slechts enkele plaatsen intact is. Waarschijnlijk als gevolg van agrarische grondbewerking is het oorspronkelijke bodemprofiel sterk verstoord. Deze verstoring was ook op maaiveldniveau zichtbaar in de vorm van fragmenten lichtgele zand afkomstig uit de C-horizont.

Tijdens de oppervlaktekartering en het karterend booronderzoek zijn vrijwel geen archeologische indicatoren of artefactfragmenten aangetroffen die wijzen op de aanwezigheid van archeologische waarden binnen het onderzoeksgebied. Het onderzochte gebied is archeologisch beschouwd vrijwel leeg. Enkel ter plaatse van het bosperceel zijn in enkele boommonsters post-middeleeuws puin aangetroffen. Het bosperceel is gelegen op de plaats van de voormalige schaapskooi. Indien mogelijk en inpasbaar binnen de toekomstige terreininrichting, verdient het aanbeveling dit gebied te vrijwaren van bodemingrepen. Dit kan geschieden door eventueel de te rooien bomen te vervangen door lager struweel zonder dat de bodem wordt verstoord.

Conclusie van het onderzoek is dat er geen aanleiding is voor het doen van aanvullend archeologisch onderzoek. Het aspect archeologie is dan ook geen belemmering voor de voorgenoemde werkzaamheden.

Cultuurhistorie

Er is een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd, bestaande uit een bureaustudie en een veldverkenning⁶. Geconcludeerd kan worden dat de landschapshistorische waarde van de onderzoekslocatie laag is. De aanleg van Traffic Port zal geen beduidende aantasting van het cultuurhistorisch landschap teweeg brengen. Bij een eventuele maaiveldnivellering zal hooguit het oorspronkelijke dekzandrelief verdwijnen.

Een nog enigszins karakteristiek landschapselement is de nog bestaande historische begroeiing in de noordwesthoek. Hoewel van relatief beperkte waarde, geeft het onderzoek aan dat het te overwegen is om dit element te handhaven, indien dit niet strijdig is met de toekomstige functie en grondgebruik ter plaatse.

Tot begin 20^e eeuw maakte de locatie deel uit van een uitgestrekt en plaatselijk nat (moerassig) heidegebied, doorsneden door enkele veldwegen die het gehucht Lange Heide met Sevenum verbonden. Door de agrarische inrichting van het gebied vanaf 1890 (ontstaan cultuurlandschap), is het bodemprofiel sterk en diep verstoord. Het oorspronkelijke reliëf is daarentegen nog intact en tegelijkertijd zeer markant doordat het deel uitmaakt van een grote laagte, bekend onder de naam 'Lage Heide'. Het hoogteverschil in het plangebied is vrij groot en bedraagt circa 1,5 meter.

De cultuurhistorische waarde is laag. Het voornoemde landschapselement is niet handhaafbaar gebleken vanwege de ligging ten opzichte van de aanliggroute (hoogte-obstakel voor dalend/stijgend vliegverkeer).

⁵ DHV, archeologisch en cultuurhistorisch bodemonderzoek, kenmerk LI20062411 (2006)

⁶ DHV, archeologisch en cultuurhistorisch bodemonderzoek, kenmerk LI20062411 (2006)

5.3 Water

Er is een watertoets uitgevoerd, waarin wordt weergegeven hoe in het plan met water wordt omgegaan⁷. Binnen het plangebied wordt op een duurzame wijze omgegaan met water. Het plangebied wordt hydrologisch neutraal ingericht door invulling te geven aan het principe 'vasthouden-bergen-afvoeren'. Ook de kwaliteit van het te infiltreren regenwater wordt geborgd via de trits 'schoonhouden-scheiden-schoonmaken'. Er wordt zoveel mogelijk regenwater geïnfiltreerd in de bodem en deels gebufferd in speciale watertanks. Het overtollige water wordt (gezuiverd) afgevoerd naar het oppervlaktewater (Lage Heidelossing). De Lage Heidelossing wordt in oostelijke richting omgeleid. Het plan voldoet aan de eisen van de waterbeheerder, het Waterschap Peel en Maasvallei. Over de specifieke maatregelen heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap. Zo is overeenstemming bereikt over een oostelijke omlegging van de Lage Heidelossing, de nieuwe locatie van de stuw, de leggerwijziging, het opnemen van een onderhoudspad e.d. De watertoets is dan ook uitgevoerd en de benodigde vergunningen zijn verkregen.

Waterkwantiteit

Het regenwater afkomstig van de verharde oppervlakken (weg- en dakoppervlak) wordt op een duurzame manier behandeld. Het regenwater wordt afgekoppeld van het riool. Dat wil zeggen dat het regenwater wordt gescheiden van het vuilwater. Vervolgens wordt het regenwater geïnfiltreerd in de bodem. Het zakt dus langzaam de grond in. Dit gebeurt via open infiltratievoorziening.

Het regenwater dat terecht komt op de verharde start- en landingsbaan wordt gebufferd en geïnfiltreerd. Het regenwater dat terechtkomt op de slip- en landingsbaan wordt opgevangen in een ondergrondse voorziening. Met dit regenwater wordt de testbaan bewaterd en de gebouwen voorzien van spoelwater. Er is in principe sprake van een gesloten watersysteem. Echter bij extreme of langdurige regenval is de bergingscapaciteit van de ondergrondse voorziening ontoereikend. Die stort dan over op een afzonderlijke infiltratievoorziening. Voor zeer hevige en langdurige buien zijn de infiltratievoorzieningen voorzien van een calamiteitenoverstort, waardoor overtollig regenwater terecht komt in het oppervlaktewater van de Lage Heidelossing.

Om de natuurlijke voeding van het grond- en oppervlaktewater op peil te houden, dient vanwege hergebruik van het regenwater een bepaalde hoeveelheid regenwater in de bodem te zakken. In het plangebied betekent dit dat op jaarbasis minimaal 250 mm neerslag geïnfiltreerd dient te worden. Om regenwater te infiltreren, moet de bodem de capaciteit hebben om een bepaalde hoeveelheid water per dag langzaam in de bodem te laten zakken. De zogenaamde infiltratiecapaciteit blijkt voldoende groot. Ter controle is in het plangebied een infiltratieonderzoek⁸ uitgevoerd, waaruit blijkt dat de ondergrond geschikt is voor infiltratie.

Waterkwaliteit

Om de kwaliteit van het te infiltreren regenwater te waarborgen, wordt de trits 'schoonhouden-scheiden-schoonmaken' toegepast. Dit betekent dat geen uitlogende (bouw)materialen, zoals zink en koper worden gebruikt. Daarnaast wordt geen chemische onkruidbestrijding en gladheidsbestrijding toegepast. Aanvullend worden de open infiltratievoorzieningen voorzien van een bodemfilter. Deze filter zorgt ervoor dat de alsnog in het regenwater aanwezige verontreinigingen worden gebonden aan de bodemdeeltjes in de toplaag van de bodem van de infiltratievoorziening.

Het water dat gebruikt wordt voor het nathouden van de slipbaan en het regenwater dat op de baan valt, wordt hergebruikt en is licht verontreinigd. Deze verontreiniging zal met name bestaan uit onopgeloste bestanddelen (bijvoorbeeld rubberdeeltjes van autobanden). Het water wordt ingezameld middels kolken en via een rioolstelsel getransporteerd naar een ondergrondse watertank. In de tank wordt het water voorbehandeld. Dit betekent dat de in het water aanwezige zwevende en bezinkbare deeltjes achter blijven in de tank. Dit water wordt vervolgens hergebruikt om de slipbaan nat te houden en als spoelwater voor de gebouwen. Bij overvloedige regenval is de bergingscapaciteit van de tanks ontoereikend. De voorbehandelingstank stort dan over op een open infiltratievoorziening. De infiltratievoorziening wordt voorzien van een bodemfilter. Op deze wijze worden de in het regenwater aanwezige substanties gebonden aan de bodemdeeltjes.

⁷ DHV, Waterhuishoudkundig plan Traffic Port, kenmerk LI20072312, mei 2007

⁸ DHV, infiltratieonderzoek MLA terrein, kenmerk LI20061943, juli 2006.

Verleggen Lage Heidelossing

Het plangebied wordt doorkruist door de Lage Heidelossing, een primaire waterloop van het Waterschap Peel en Maasvallei. In het betreffende gedeelte van de waterloop is een stuw aanwezig, die het waterpeil in de waterloop reguleert. De waterloop wordt in oostelijke richting verlegd. De afmetingen van de nieuwe waterloop, inclusief onderhoudspad zijn minimaal gelijk aan de huidige afmetingen. Op verzoek van het Waterschap wordt een strook van 15 meter gereserveerd voor de aanleg van de te verleggen waterloop. De stuw wordt in het gedeelte van de waterloop aangebracht dat parallel loopt aan de autosnelweg A67. Het winter- en zomerpeil van de stuw is gelijkwaardig aan het huidige peil. Voor de verlegging van de Lage Heidelossing is de legger van het Waterschap Peel en Maasvallei gewijzigd en de Keur verkregen en is de verlegging uitgevoerd.

Voor TrafficPort is door het Waterschap Peel- en Maasvallei een positief wateradvies afgegeven en is de Lage Heide Lossing omgelegd de Leggerwijziging en Keur.

5.4 Natuur

Er heeft een aantal onderzoeken plaatsgevonden naar aanwezige natuurwaarden in het plangebied en naar de effecten van het plan op de natuur⁹. Door de realisatie van het plan worden natuurwaarden aangetast. Het betreft versnippering en verlies van oppervlakte aan beschermde gebieden en van leefgebied van beschermde flora- en faunasoorten. Mitigatie en compensatie van dit verlies vindt geheel binnen het plangebied. Hiervoor worden binnen het plangebied natuurzones aangelegd. Die zones krijgen in dit bestemmingsplan een aparte natuurbestemming, waardoor die gebieden duurzaam worden beschermd. De nieuwe natuurstroken in het plangebied vormen een functionele verbinding met de Lage Heidelossing.

Natuurgebieden

Door de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 in 2009, is een aantal begrenzings van natuurgebieden veranderd. Zo doorsnijdt de private oprijlaan van TrafficPort niet meer de POG-zone, wat wel het geval was bij het voorontwerp-bestemmingsplan in 2007. Ten aanzien van de EHS of Natura2000-gebieden zijn geen directe of indirecte negatieve effecten te verwachten, ook niet in de bredere omgeving vanwege vliegbewegingen in het luchtruim¹⁰. Het onderzoek heeft uitgewezen dat TrafficPort Venlo in eerste instantie dient ter vervanging van drie vliegvelden in de omgeving. Het aantal vliegbewegingen in de regio wordt hierdoor niet wezenlijk anders. Anderzijds liggen de beschermde gebieden (Natuurbeschermingswet 1998) op enige afstand van TrafficPort, waarbij ook nog eens geldt dat de lichte luchtvaarttoestellen dienen te vliegen volgens een gedragscode waarin is vastgelegd dat zij op een hoogte van 1.000 Ft. dienen te vliegen en daarmee op vrijwillige basis hoger dan de toegestane daar waar 500 Ft. Tot slot is gesteld dat gebieden met grote aantallen vogels zonder meer worden gemeden vanwege het grotere risico op een aanvaring. Als hier al wordt gevlogen dan is de intensiteit van het lichte luchtvaartverkeer zodanig laag dat verstoring niet tot aan meetbare afname van relevante soorten zal leiden. De instandhoudingsdoelen voor deze gebieden zijn derhalve niet in het geding. Hetzelfde geldt voor gebieden die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur.

Flora- en faunasoorten

Door de realisatie van het plan verdwijnt ter plaatse akkerbouwland, dat een onderdeel vormt van een wijder uitgestrekt akkerbouwgebied, dat tevens een duurzaam leefgebied voor vormt enkele beschermde en/of bedreigde faunasoorten, te weten meerdere broedvogelsoorten, een amfibieënsoort (gewone pad). Beschermde en/of bedreigde zoogdieren, reptielen, dagvlinders, sprinkhanen of krekels, libellen of andere diergroepen komen in het plangebied niet voor. Ook zijn in het aanvullend onderzoek geen vissoorten aangetroffen in de waterlossing¹¹. Er is geen geschikt biotoop aanwezig voor deze soorten. Beschermde

⁹ Van Heukelom-Verbeek landschapsarchitecten BV, flora en faunaonderzoek, 2006

Van Heukelom-Verbeek landschapsarchitecten BV, aanvullend flora en faunaonderzoek, dossiernummer MB-100.401, 2007

Bureau Waardenburg BV, verstorende effecten van MLA Venlo in relatie tot groene wet- en regelgeving, notitie op hoofdzaken, maart 2009.

¹⁰ Bureau Waardenburg BV, verstorende effecten van MLA Venlo in relatie tot groene wet- en regelgeving, notitie op hoofdzaken, maart 2009.

¹¹ Van Heukelom-Verbeek landschapsarchitecten BV, aanvullend flora en faunaonderzoek, dossiernummer MB-100.401, 2007

en/of bedreigde plantensoorten zijn in de onderzoeken naar het plangebied niet vastgesteld. Enkele algemeen voorkomende soorten, zoals muizen, komen wel in het gebied voor. Zonder mitigerende en compenserende maatregelen zou het gewijzigde grondgebruik nadelige effecten hebben voor enkele broedvogels, in het bijzonder de geelgors, de kuifeend en zo mogelijk de partijs en roodborsttapuit.

Broedvogels

Mitigatie en compensatie voor broedvogels vindt binnen het plangebied plaats. Daartoe worden twee natuurstroken aangelegd, de eerder vermelde natuurzone aan de zuidzijde van het plangebied en een nieuw aan te leggen 'plas-dras' zone aan de noord-oostzijde van het plangebied. Beide worden duurzaam planologisch beschermd, door opname van een natuurbestemming in dit bestemmingsplan. Het vormt niet alleen vervangend habitat voor deze soorten, maar vormt ook een functionele verbindingstrook tussen bestaande ruigtes in de omgeving van het plangebied, de Lage Heidelossing en het toekomstige natuurcompensatiegebied van TPN. Door deze maatregelen treden geen nadelige effecten op voor de duurzame instandhouding van deze broedvogelsoorten. De zuidelijke natuurstrook telt, vanwege de geluidsverstorende invloed van de A67, overigens maar voor 25% mee voor de soortencompensatie.

Amfibieën bevinden zich hoofdzakelijk in natte greppels en waterlopen aan de randen van het plangebied (De Bulten). Deze worden door het plan niet aangetast. De nieuwe natuurstrook vormt hier tevens een bufferzone. Er treden geen nadelige effecten op voor de duurzame instandhouding van amfibiesoorten. Ook zonder mitigerende en compenserende maatregelen ondervinden de amfibieën geen nadelige effecten. Hiervoor geldt de algemene zorgplicht krachtens de Flora- en faunawet.

Er is in 2006 zekerheidshalve een ontheffingsaanvraag gedaan krachtens artikel 75 van de Flora- en faunawet, met een aanvulling daarop in 2007. Daarop heeft het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit in 2007 gereageerd dat er voor de aanvraag geen noodzaak bestaat en dat het is toegestaan om de werkzaamheden zonder ontheffing uit te voeren.

5.5 Geluid

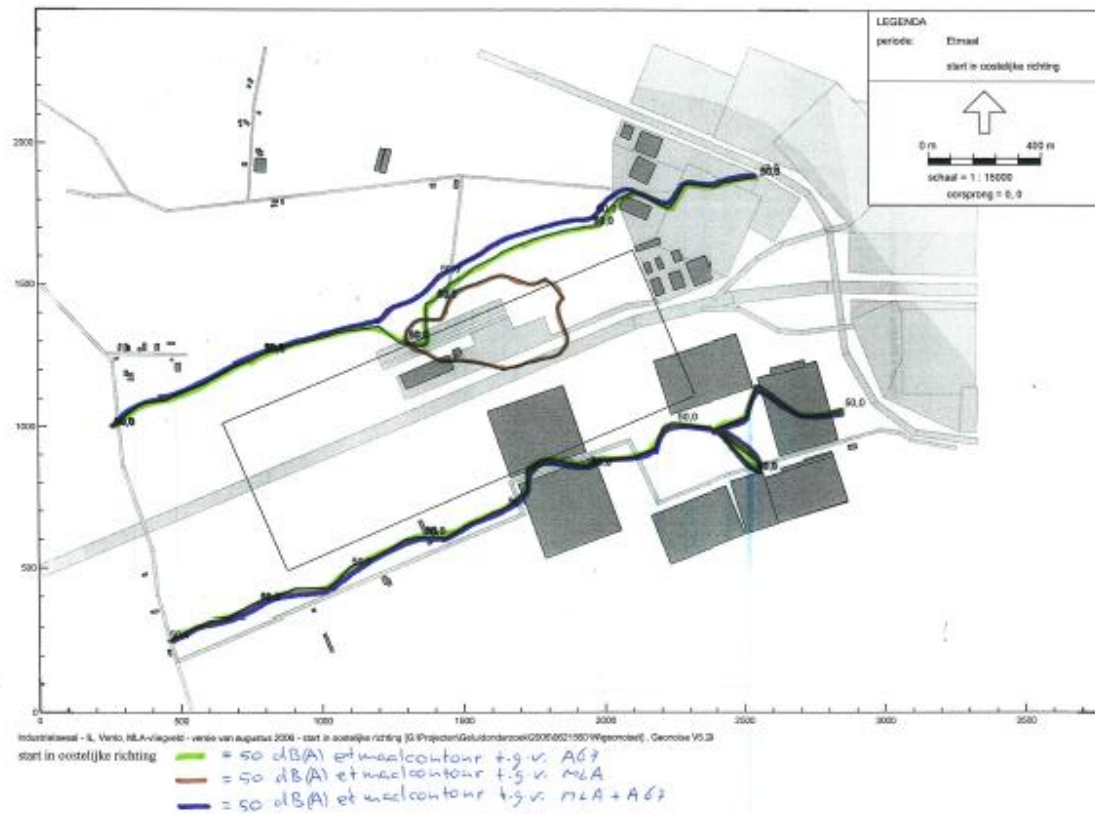
Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij is onderzocht in hoeverre de activiteiten op TrafficPort voldoen aan de Wet geluidhinder¹². De conclusie van het onderzoek is dat de geluidseffecten van TrafficPort voldoen aan de wettelijke normen en dat er vanuit akoestisch oogpunt geen belemmering is voor de inpasbaarheid in de omgeving.

Het onderzoek is uitgegaan van een 'worst-case' benadering, dat wil zeggen van een maximaal aantal te verwachten vluchten en rijbewegingen van, naar en op TrafficPort. Er is gerekend met een maximale benutting van de capaciteit van de inrichting; een situatie die in de praktijk vrijwel nooit gehaald zal worden. Onder deze omstandigheden wordt ter plaatse van omliggende woningen de grenswaarde van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$) van 40 dB(A) per etmaal niet overschreden. De streefgrenswaarde voor optredende piekgeluiden ($L_{A,max}$), die in dit geval 50 dB(A) bedraagt, wordt weliswaar in de dagperiode met 2 dB(A) overschreden en in de avond- en nachtperiode met 3 dB(A), maar ligt nog ruim binnen het toegestane maximum van 70 dB(A).

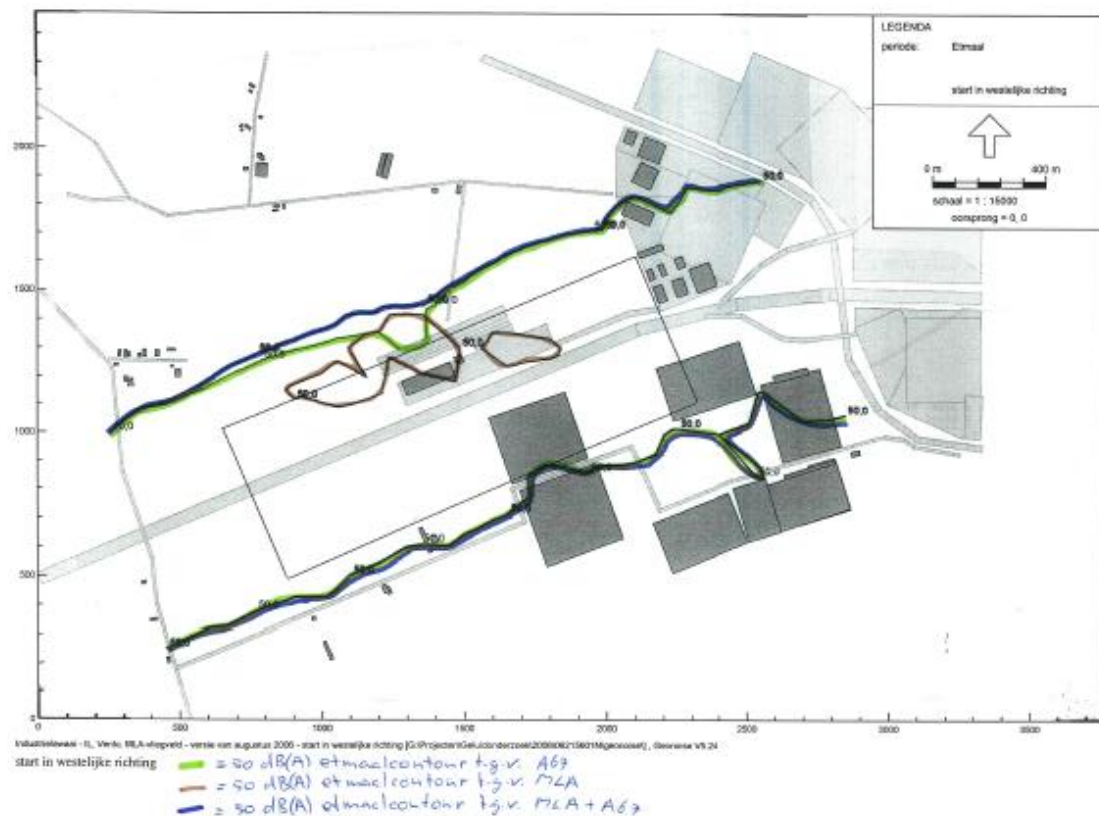
Op onderstaande figuren is te zien dat onderhavig plan nauwelijks invloed heeft qua geluidsbelasting. Te zien is dat de geluidcontour van het plan valt binnen de geluidcontour van de A67. Dat betekent dat de totale hoeveelheid geluid in het gebied nauwelijks verandert door de realisering van TrafficPort.

¹² HMB, prognoseberekningen geluiduitstraling Traffic Port, 2006

Figuur 5: 50dB(A)-etmaalcontouren A67 en TrafficPort, bij start MLA's in oostelijke richting



Figuur 6: 50dB(A)-contouren A67 en TrafficPort, bij westelijke starttrichting vliegverkeer



5.6 Luchtkwaliteit

Voor het bepalen van de effecten van het plan op de luchtkwaliteit, is in eerste instantie in 2006/2007 een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd overeenkomstig de regelgeving uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005¹³. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is eind 2007 vervangen door de zogenoemde Wet Luchtkwaliteit. Om aan te sluiten op recente wet- en regelgeving, is het uitgevoerde onderzoek in 2009 geactualiseerd en getoetst aan de meest recente wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit¹⁴. De berekeningen zijn daarbij nogmaals uitgevoerd, met de meest actuele emissiefactoren en achtergrondconcentraties, die ter beschikking zijn gesteld door het ministerie van VROM.

De toetsing van het plan aan de nieuwe wet- en regelgeving en recente emissiefactoren en achtergrondconcentraties heeft niet geleid tot een andere conclusie. Er vindt geen overschrijding plaats van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstof (NO₂) en de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ uit de Wet Luchtkwaliteit. Er vindt ook geen overschrijding plaats van de jaargemiddelde grenswaarde voor fijnstof (PM₁₀) en de etmaalgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ uit de Wet Luchtkwaliteit.

Het onderzoek toont aan dat realisatie van TrafficPort in overeenstemming is met het bepaalde in art. 5.16 van de Wet milieubeheer. Vanuit luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van TrafficPort.

5.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft te maken met het risico van gevaarlijke stoffen. Dit kan zijn in bedrijven of bij het transport daarvan. Nabij bedrijven die met gevaarlijke stoffen werken of nabij het transport van gevaarlijke stoffen over bijvoorbeeld de weg, het spoor, het water of door buisleidingen, bestaat er een kans dat er ongelukken gebeuren. Als ongelukken gebeuren door het werken met of transporteren van gevaarlijke stoffen in de omgeving van het plangebied, dan noemt men dat ongelukken als gevolg van een extern risico.

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het voorkomen van te grote risico's bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor zogenoemde kwetsbare gebouwen. Dat zijn bijvoorbeeld scholen, ziekenhuizen en woningen. Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, in dit geval het realiseren van Traffic Port, moet worden nagegaan of door die nieuwe ontwikkelingen mensen gevaar lopen als gevolg van nabijgelegen transport van gevaarlijke stoffen over spoor, weg of water of door leidingen. Bij het bepalen van het externe veiligheidsrisico wordt onder meer gekeken naar het aantal mensen dat een risico loopt om slachtoffer te worden als gevolg van een ongeval. Dit bepaalt het zogenaamde groepsrisico. In vaktaal wordt het groepsrisico aangeduid als de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal mensen het slachtoffer wordt van een ongeval.

Onderzoek naar mogelijke externe veiligheidsrisico's¹⁵ wijst uit dat het plangebied buiten de risicocontouren van de omliggende bedrijven en buiten het invloedsgebied van het spoor ligt. Ook lopen er door het plangebied geen buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Wel worden er gevaarlijke stoffen vervoerd over de A67.

Vervoer gevaarlijke stoffen over A67 en verantwoording groepsrisico

Vanaf 1 januari 2010 is een gewijzigde versie van de 'Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen' van kracht, die de opvolger is van de gelijknamige circulaire uit 2004. Met dit nieuw beleid worden onder andere ruimtelijke ontwikkelingen (beter) mogelijk gemaakt langs wegen en vaarwegen die deel uitmaken van het zogenoemde Basisnet Weg of Basisnet Water. Zo kan in bepaalde gevallen de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Bij Basisnet Weg gelden namelijk de risicoafstanden die in bijlage 5 bij deze Circulaire zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10⁻⁶ per jaar.

Voor TrafficPort is de A67 de meest nabij gelegen weg uit het Basisnet Weg. Het plaatsgebonden risico wordt vanaf 1 januari 2010 niet meer berekend, maar afgeleid uit bijlage 5 van de Circulaire. Daaruit blijkt dat de veiligheidsafstand voor het plaatsgebonden risico 22 meter bedraagt uit de as van de A67 op het wegvak Sevenum - knooppunt Zaarderheiken. Het plangebied ligt deels buiten en deels binnen deze afstand. Dit

¹³ DHV, beschouwing effecten luchtkwaliteit, kenmerk LI20062191 (2006) en LI20070121 (2007)

¹⁴ DHV, actualisatie regelgeving luchtkwaliteit, MLA-terrein Maasbree/Venlo, kenmerk Traffic20090119, 2009

¹⁵ DHV, externe veiligheids- en belemmeringenonderzoek MLA, kenmerk LI20061638 (2006)

laatste betreft dan circa 2 tot 3 meter van de natuurstrook in het plangebied, die parallel aan de A67 loopt (bestemming Natuur). Echter, daar binnen bevinden zich geen kwetsbare objecten. De gebouwen en bedrijfsactiviteiten liggen op een afstand van meer dan 26 meter uit de as van de weg en vallen daarom buiten de veiligheidszone.

Ten aanzien van het groepsrisico geldt het bepaalde in 5.2.3 van de Circulaire, namelijk dat er geen beperkingen voor het ruimtegebruik gelden indien de beoogde ontwikkeling plaatsvindt op een afstand groter dan 200 meter tot de weg. Het plangebied TrafficPort ligt binnen deze afstand, waardoor een zogenaamde verantwoordingsplicht geldt voor het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (A67). Op grond van de verantwoording van het groepsrisico neemt het gemeentebestuur een besluit over het aspect externe veiligheid.

In 2007 is een risicoberekening uitgevoerd¹⁶ en een verantwoording Groepsrisico opgesteld¹⁷. De conclusie was dat het groepsrisico licht toeneemt ten opzichte van de toenmalige agrarische activiteiten ter plaatse, maar nog steeds ver onder de toegestane norm blijft. Realisatie van TrafficPort heeft verder niet of nauwelijks invloed op incidentbestrijding. Ook is de invloed op de uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven op Trade Port West verwaarloosbaar. In oktober 2010 heeft nog een herberekening plaatsgevonden van het groepsrisico, gebaseerd op de inmiddels geactualiseerde Circulaire¹⁸. Deze herberekening heeft niet geleid tot andere conclusies. Op basis van het nieuwe beleid is berekend dat bij zelfs 500 aanwezige personen per dag per hectare op TrafficPort, wat neerkomt op een personendichtheid van zo'n 10.000 personen per dag, het externe veiligheidsrisico nog steeds ver onder de oriëntatiewaarde blijft.

De realisatie van TrafficPort heeft derhalve niet of nauwelijks invloed op de externe veiligheid.

5.8 Belemmeringen

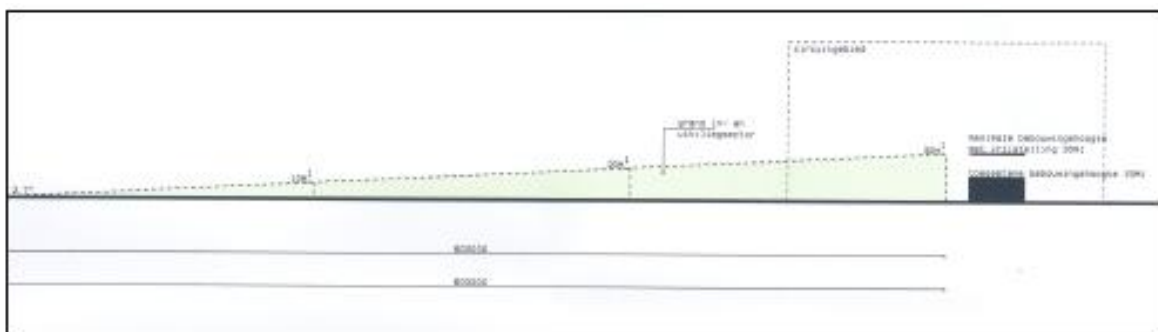
Bestaande en toegestane bouwhoogten in de omgeving

Er is gekeken naar de relatie tussen het project TrafficPort, Trade Port West, het (deels toekomstige) glastuinbouwgebied Siberië, recreatiegebied Breebronne en overige bebouwing.

• Trade Port West

De in- en uitvliegsectoren van TrafficPort zijn in relatie gebracht met de toegestane bebouwingshoogtes op Trade Port West. Volgens het bestemmingsplan van Trade Port West is een maximale bebouwingshoogte toegestaan van 15 meter, die met vrijstelling van Burgemeester en Wethouders kan worden verhoogd tot maximaal 30 meter (zie figuur 7). Deze bebouwingshoogte vormt geen belemmering voor het vliegverkeer. Met de ligging van de start- en landingsbaan is daarbij rekening gehouden en voldoet aan artikel 20 c SIGNAL.

Figuur 7: toegestane bebouwingshoogte in relatie tot het in- en uitvliegtraject



¹⁶ DHV, transport gevaarlijke stoffen via de A67, risicoberekening, kenmerk LI20075189 (2007)

¹⁷ DHV, verantwoording groepsrisico Traffic Port, kenmerk LI20073082 (juli 2007)

¹⁸ DHV, Definitieve notitie aangepaste QRA inzake externe veiligheidsrisico TrafficPort vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over de A67 (oktober 2010)

- **Glastuinbouwgebied Siberië en recreatiegebied De Breebronne**

Zoals omschreven in paragraaf 4.1 onder Rijksbeleid moet TrafficPort voldoen aan de voorschriften van het SIGNAL (Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen). Zo gelden voor het vliegcircuit eisen voor de aanvliegeroutes (entry) en de uitvliegeroutes (exit) voor aankomend en vertrekkend vliegverkeer. De aanvliegeroute ligt aan de zuidzijde van het plangebied. Te zijner tijd wordt dit vliegcircuit met de voorschreven entry en exit opgenomen in de zogenaamde 'Jepessen'-regulations voor piloten en behoort daarmee als zodanig tot de vliegvoorschriften.

Aangezien de exit zowel in oostelijke als in westelijke richting in het verlengde van de landingsbaan blijft, is het verkeer van vertrekkende vliegtuigen niet relevant voor recreatiegebied De Breebronne en het glastuinbouwgebied Siberië. De routing van het aankomende vliegverkeer is zodanig dat niet over recreatiegebied De Breebronne gevlogen hoeft te worden. Dit is geregeld in de SIGNAL-vergunning.

Ook voor glastuinbouwgebied Siberië treden geen nadelige effecten op voor bestaande of toekomstige bebouwing. Bij het inplannen van het vliegcircuit is rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige woningen in het gebied Siberië. Het bestemmingsplan Siberië laat (bedrijfs-)woningen toe geconcentreerd worden in een cluster aan de westzijde van het plangebied van Siberië. Dit cluster ligt echter dermate ver buiten het circuitgebied, dat dit geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van TrafficPort.

Het gebied Siberië wordt bovendien niet beschouwd als een "concentratie van mensen", zoals bedoeld in artikel 7, 1e lid onder d van de Regeling MLA's, zodat het terrein niet gemeden hoeft te worden. Voor het vliegcircuit is derhalve geen planologische beperking aan de orde. De SIGNAL-vergunning, waarin het vliegcircuit is beschreven, is inmiddels onherroepelijk.

Rooilijnen A67

Vanuit het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat is nieuwe bebouwing niet toegestaan binnen een afstand van 0-50 meter vanaf de A67, gemeten vanaf de dichtstbijzijnde as van de rechter rijstrook, toe- en afritten inbegrepen. De daarop volgende zone tussen de 50-100 meter geldt als overlegzone. Het rooilijnenbeleid is opgenomen in de planregels en verbeelding van dit bestemmingsplan.

Er heeft met het Hoofd Wegendistrict Venlo-Wegen van Rijkswaterstaat overleg plaatsgevonden omtrent eventuele nadelige effecten van vliegverkeer in de directe nabijheid van de autosnelweg. Hiervoor bestaat geen regelgeving. De belangenafweging omtrent vliegveiligheid heeft o.a. plaatsgevonden in het kader van vrijstelling artikel 19 lid 2 WRO en bij de vergunningaanvraag ex artikel 20 van het SIGNAL. Het is de minister van Verkeer en Waterstaat die de SIGNAL-vergunning heeft verleend.

Kabels en leidingen

Gas-, water- en elektriciteitstransport vindt meestal ondergronds plaats. Ten behoeve van de bescherming van bepaalde ondergrondse kabels en leidingen worden in een bestemmingsplan beschermingszones geregeld. In de voorschriften en op de plankaart worden deze zones opgenomen voor de grotere kabels en leidingenstroken, voor zover ze door het plangebied lopen.

In dit kader is een melding gedaan bij het Kabels- en Leidingen Informatie Centrum (KLIC), waaruit is gebleken dat zich binnen het plangebied dergelijke kabels of leidingen niet bevinden. In dit bestemmingsplan zijn om die reden geen beschermingszones opgenomen voor kabels of leidingen.

Milieucirkels

In de nabijheid van het plangebied is een tweetal bedrijven gelegen waarvoor een stankcirkel is vastgelegd in de milieuvergunning, te weten een nertsenfarm en een kalkoenfokkerij. Beide cirkels vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van Traffic Port. De nertsenfarm heeft een categorie 2 stankcirkel van 175 meter. De afstand tot het plangebied is ruim 500 meter. De kalkoenfokkerij heeft een categorie 2 stankcirkel van 212 meter. De afstand tot het plangebied is ruim 500 meter. Dat betekent dat deze stankcirkels niet belemmerend zijn voor onderhavig project.

Verder ligt er een dierenasiel in de nabijheid van het plangebied. Ook het dierenasiel vormt geen belemmering voor het plan. Het dierenasiel heeft geen stankcirkel. Wel is in de milieuvergunning het voorschrift opgenomen dat de inrichting op de gevel van de nabijgelegen woningen 45 dB(A) mag produceren. Op het achterliggende terrein waar evenementen met honden plaatsvinden, is tengevolge van deze activiteiten 70 dB(A) op de gevel van woningen toegestaan. Binnen het plangebied zijn geen woningen beoogd, waardoor er geen relatie is met de geluidsvoorschriften voor het dierenasiel.

5.9 Duurzaam bouwen/energie

In aansluiting op algemeen maatschappelijke ontwikkelingen wordt ernaar gestreefd om bij nieuwe plannen voor zover mogelijk een duurzame ontwikkeling tot stand te brengen, waarbij de negatieve effecten van het milieu zoveel mogelijk beperkt zullen worden.

In het onderhavige project wordt gekozen voor zuinig ruimtegebruik, toepassing van zoveel mogelijk energiebesparende maatregelen, een maximum aan isolerende voorzieningen en duurzaam materiaal- en watergebruik.

Duurzaam bouwen is, voor zover ruimtelijk relevant, verwerkt in het onderhavige plan.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Alle investeringen, inclusief toegangsweg en omlegging waterloop, zijn betaald door de initiatiefnemer. De investeringen worden gedekt uit de exploitatie van het project. De kosten voor de ambtelijke ondersteuning bij de herziening van het bestemmingsplan moeten, op grond van de Grondexploitatiewet, worden verhaald via een zgn. anterieure overeenkomst. Deze overeenkomst dient gesloten te zijn vòòr het vaststellen van (de herziening van) het bestemmingsplan. Het bepalen van een tijdvak of fasering is niet noodzakelijk, noch het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels. De kosten voor de op het terrein te verlenen bouwvergunningen worden gedekt door het heffen van leges.

Voor de kosten van tegemoetkoming in de schade, bedoeld in artikel 6.1 Wro (planschade) wordt een afzonderlijke overeenkomst gesloten. Er zijn bij dit plan geen andere kosten die in een exploitatieplan of exploitatieovereenkomst opgenomen dienen te worden.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerp bestemmingsplan is in 2007 toegezonden aan de Provinciale Commissie Gemeentelijke Plannen, relevante rijksdiensten en aan andere betrokken instanties. Het voorontwerp heeft van 4 oktober tot en met 15 november 2007 ter inzage gelegen. Daarop zijn 78 zienswijzen ingediend. De beantwoording van deze zienswijzen zijn neergelegd in het zienswijzenrapport 'Resultaten van de inspraak en overleg betreffende het voorontwerpbestemmingsplan "TrafficPort" '(gemeente Maasbree, februari 2008).

De Provincie Limburg heeft op 22 mei 2008 een verklaring van geen bezwaar afgegeven tot het volgen van een artikel 19 lid 2 WRO-procedure. Het daarop volgende voornemen tot het nemen van een vrijstellingsbesluit op basis van artikel 19 lid 2 WRO heeft ter inzage gelegen van 3 juli 2008 tot en met 28 augustus 2008. Daarop zijn 30 zienswijzen ingebracht. De colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Maasbree en Venlo hebben daarop volgend op 7 oktober 2008 het vrijstellingsbesluit genomen. Het vrijstellingsbesluit is onherroepelijk.

Het vrijstellingsbesluit voor TrafficPort is ook door de Provincie Limburg expliciet verwerkt in de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4. Het ontwerp heeft van 20 november 2008 tot en met 2 januari 2009 ter inzage gelegen. Op het ontwerp van de POL-aanvulling zijn 143 zienswijzen ingediend. Provinciale Staten hebben op 3 april 2009 de POL-aanvulling vastgesteld. De POL-aanvulling is ook onherroepelijk.

Daarmee staat de maatschappelijke uitvoerbaarheid van TrafficPort onomstotelijk vast. TrafficPort is inmiddels ontwikkeld.

6.3 Procedure

Over het concept-ontwerp bestemmingsplan TrafficPort heeft overleg plaatsgevonden met een aantal overheids- en overleginstanties in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening. De Provincie Limburg en het Waterschap Peel en Maas hebben beide gereageerd en hadden geen inhoudelijke opmerkingen bij het plan.

Het ontwerp-bestemmingsplan TrafficPort heeft vervolgens vanaf 26 augustus 2010 zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Tevens is het ontwerp-bestemmingsplan in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening toegezonden aan betrokken rijksdiensten, provincie en waterschap. Er zijn géén zienswijzen ingediend op het ontwerp-bestemmingsplan.

Alleen heeft Rijkswaterstaat Limburg ambtshalve twee opmerkingen aangereikt, die betrekking hadden op geactualiseerd rijksbeleid inzake het waterbeleid en vervoer gevaarlijke stoffen. Deze opmerkingen zijn overgenomen en tekstueel verwerkt in de toelichting van dit bestemmingsplan. Op basis van het geactualiseerde rijksbeleid inzake vervoer gevaarlijke stoffen heeft volledigheidshalve nog een herberekening

plaatsgevonden van de externe veiligheidsrisico's. Op basis van het geactualiseerde rijksbeleid en de uitgevoerde herberekening van externe veiligheidsrisico's is artikel 3.5 (specifieke gebruiksregels) ambtshalve aangepast, waarbij de beperkende regel ten aanzien de personendichtheid als gevolg van het groepsrisico is komen te vervallen¹⁹.

In verband met de invoering van de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) op 1 oktober 2010, is een aantal bepalingen uit de Wro (Wet ruimtelijke ordening) komen te vervallen, waaronder bijvoorbeeld artikel 7.10 Wro (strijdig gebruik). Hierop zijn de artikelen 3, 4 en 5 ambtshalve aangepast.

Het bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Peel en Maas op 25 januari 2011 en heeft vanaf 10 februari 2011 zes weken ter inzage gelegen. In die periode is geen beroep tegen het bestemmingsplan ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan is derhalve onherroepelijk en op 25 maart 2011 in werking getreden.



¹⁹ DHV, Definitieve notitie aangepaste QRA inzake externe veiligheidsrisico TrafficPort vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over de A67 (oktober 2010)

PLANREGELS

7. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de planologisch gewenste ontwikkelingen worden vertaald in de juridische regeling van het bestemmingsplan.

7.1 Inleidende regels

ARTIKEL 1 BEGRIPPEN

Aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge deze regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

Aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

Ander bouwwerk:

een bouwwerk geen gebouw zijnde.

Bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

Bebouwingspercentage:

een op de verbeelding en/of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het terrein aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd met gebouwen.

Bedrijfsgebouw:

een gebouw dat dient voor de uitoefening van bedrijfsactiviteiten.

Bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak.

Bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.1894.BPL0006-OH01 (hierna te noemen: de verbeelding) met de bijbehorende regels.

Bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

BIGNAL:

het Besluit inrichting en gebruik niet aangewezen luchtvaartterreinen.

Bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

Bouwgrens:

de grens van een bouwvlak.

Bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

Bouwperceelgrens:

de grens van een bouwperceel.

Bouwvlak:

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

Bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct hetzij indirect steun vindt in of op de grond.

Cultuurhistorische waarde:

de aan een gebied of opstal toegekende waarde met betrekking tot de kenmerken van het gebruik dat de mens in de loop der geschiedenis van grond en gebouwen heeft gemaakt, zoals dat onder meer tot uitdrukking komt in de beplanting, het slotenpatroon of de architectuur; onder cultuurhistorische waarden worden mede verstaan de archeologische waarden.

Detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en, verhuren en leveren van goederen aan personen die, die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.

Gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

Groepsrisico (externe veiligheid):

de cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Horecavoorziening:

voorzieningen voor het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en etenswaren voor gebruik ter plaatse alsmede het bedrijfsmatig verstrekken van logies.

Inrichting (Wet milieubeheer):

elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht;

Inrichtingsgrens:

de grens van een inrichting (Wet milieubeheer) waar de hoofdactiviteit plaatsvindt; in het voorliggende plan is dit het gebied waar de vliegveld- en verkeerseducatiedoeleinden plaatsvinden (het bestemmingsvlak Gemengd-Luchtvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum).

Luchtvaartgerelateerde voorzieningen:

Voorzieningen die direct gerelateerd zijn aan de luchtvaart, waaronder een verkeerstoren, hangars, windzakken, signaleringen en een opslagruimte voor vliegtuigbrandstof.

Luchtvaart en verkeers- en logistiek educatiecentrum gerelateerd (toeleverings)bedrijf:

bedrijf of organisatie dat producten en diensten (toe-)levert, die zijn gerelateerd aan luchtvaartuigen en het gebruik daarvan, dan wel dat producten en diensten (toe-)levert op verkeers- en logistiek gebied, dan wel gericht is op educatieve doeleinden.

Luchtvaart en verkeers- en logistiek educatiecentrum gerelateerde diensten:

diensten die inherent zijn aan de luchtvaart, verkeer en logistiek en/of daarmee samenhangende educatieve doeleinden, waaronder opleidingen, advisering, arbo, keuringsdiensten, reparatie en onderhoud en competentiegerichte leer- en werkplekken.

Micro Light Airplanes (MLA):

Bepaalde categorie van lichte luchtvaartuigen.

Nutsvoorzieningen:

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en telecommunicatie.

Ondergeschikte bouwdelen:

bouwdelen van beperkte afmetingen, die buiten het gebouw uitsteken, zoals schoorstenen, windvanen en liftschachten.

Peil:

- a. voor gebouwen, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg grenst:
de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen:
de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

Personendichtheid:

het aantal personen per hectare.

Plaatsgebonden risico (externe veiligheid):

het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een transportas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Plan:

het bestemmingsplan "TrafficPort" van de gemeente Peel en Maas.

Reclamemast:

bouwwerk, geen gebouw zijnde, voor het maken van reclame, met als doel het bereiken van een groot publiek, veelal geplaatst in de nabijheid van een belangrijke ontsluitingsweg.

Stedenbouwkundig beeld:

het door de omvang, de vorm en de situering van de bouwmassa's bepaald of beoogd beeld, inclusief het ter plaatse door de infrastructuur, de begroeiing en andere, door de mens aangebrachte (kunstmatige) elementen gevormd dan wel beoogd beeld.

Verkeers- en logistiek educatiecentrum:

een opleidings- en innovatiecentrum op het gebied van verkeer en logistiek, met de daarbij behorende gebouwen en bouwwerken, waaronder praktijk- en productieruimtes, examenvoorzieningen, leslokalen, kantines, administratieve ruimten, oefenterreinen, parkeerterreinen alsmede ondergeschikte, daaraan gerelateerde, activiteiten en bedrijvigheden.

ARTIKEL 2 WIJZE VAN METEN

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

de bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwdelen.

de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde:

verticaal vanaf het hoogste punt van het bouwwerk tot aan het aansluitende afgewerkte maaiveld;

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.

7.2 Bestemmingsregels

ARTIKEL 3 GEMENGD – LUCHTVAARTTERREIN EN VERKEERS- EN LOGISTIEK EDUCATIECENTRUM

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Gemengd-Luchtvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum aangewezen gronden zijn, met inachtneming van het bepaalde in artikel 6, voor zover het tevens betreft 'Waterstaat-Waterlopen', bestemd voor:

- a. luchtvaartgebonden gebouwen en voorzieningen alsmede luchtvaartgerelateerde (toeleverings)bedrijven en luchtvaartgerelateerde diensten;
- b. luchthaventerrein ten behoeve van Micro Light Airplanes (MLA), alsmede naar hun aard en invloed op de omgeving vergelijkbare lichte luchtvaartuigen;
- c. een verkeers- en logistiek educatiecentrum met daaraan gerelateerde (toeleverings)bedrijven en diensten;
- d. bij de bestemming behorende bedrijfsgebouwen;
- e. horecavoorzieningen ten behoeve van aan de bestemming gerelateerde bedrijfsactiviteiten;
- f. parkeervoorzieningen;
- g. verkeersvoorzieningen;
- h. verhardingen en afrasteringen;
- i. groenvoorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- l. retentie-, infiltratie-, en bluswatervoorzieningen;
- m. een gerioleerde watergang voor zover op de verbeelding met de functieaanduiding 'specifieke vorm van water-waterloop gerioleerd' aangegeven;
- n. de op de verbeelding met de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone-weg' aangegeven zone zoals bedoeld in artikel 8 van deze regels.

3.2 Bouwregels

Op de voor Gemengd- Luchtvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum aangewezen gronden gelden de volgende bouwregels:

- 3.2.1 op en in de als luchtvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum bestemde gronden mogen uitsluitend gebouwen worden gerealiseerd die qua aard en afmeting bij deze bestemming passen, met dien verstande dat:
- de bouwhoogte van de gebouwen niet meer mag bedragen dan 15 meter;
 - er, met betrekking tot de bouwhoogte, dient te worden voldaan aan de bepalingen in de SIGNAL-vergunning voor TrafficPort.
- 3.2.2 voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 15 meter mag bedragen, met dien verstande dat dient te worden voldaan aan de bepalingen in de SIGNAL-vergunning voor TrafficPort;
- 3.2.3 het maximale bebouwingspercentage binnen het bestemmingsvlak bedraagt 40.

3.3 Nadere eisen

- Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen ten aanzien van:
 - de situering en afmetingen van gebouwen;
 - de situering en afmetingen van bouwwerken, geen gebouw zijnde;
 - de situering van de te realiseren parkeerplaatsen en de inrichting hiervan;
 - de afvoer van (hemel)water en het realiseren van groen-, verkeers-, en parkeervoorzieningen;
 - de bereikbaarheid van het gebied voor hulpdiensten;
 - het aantal, de uitvoering en de capaciteit van bluswatervoorzieningen.
- bij het toepassen van nadere eisen door Burgemeester en Wethouders zoals bedoeld onder a. worden de algemene procedureregels in acht genomen zoals vermeld in artikel 11.

3.4 Ontheffing van de bouwregels

- Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in 3.2.1 en 3.2.2 ten behoeve van het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot een maximale bouwhoogte van 30 meter, en voor reclame- en zendmasten tot een maximale hoogte van 40 meter, met dien verstande dat dient te worden voldaan aan de bepalingen in de SIGNAL-vergunning voor TrafficPort;
- bij het verlenen van een ontheffing door Burgemeester en Wethouders zoals bedoeld onder a. worden de algemene procedureregels in acht genomen zoals vermeld in artikel 11.

3.5 Specifieke gebruiksregels

- 3.5.1 Het is verboden gronden en opstallen te gebruiken, te doen of te laten gebruiken op een wijze of doel, strijdig met de gegeven bestemming, zoals aangegeven in de bestemmingsomschrijving.
- 3.5.2 Tot een met de bestemming strijdig gebruik als bedoeld in 3.5.1 wordt in ieder geval gerekend het gebruiken of laten gebruiken van de gronden, gebouwen en bouwwerken voor detailhandel, anders dan ondergeschikte, aan luchtvaart en verkeers- en logistiek educatiecentrum gerelateerde detailhandel.
- 3.5.3 een overtreding van het bepaalde in artikel 3.5.2 wordt aangemerkt als een strafbaar feit zoals bedoeld in artikel 1a, onder 2° van de Wet op de economische delicten.

ARTIKEL 4 NATUUR

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Natuur aangewezen gronden zijn, met inachtneming van het bepaalde in artikel 6, voor zover het tevens betreft 'Waterstaat-Waterlopen', bestemd voor:

- a. groen c.q. (laan)beplanting;
- b. instandhouding en herstel van ecologische en cultuurhistorische waarden;
- c. retentie- en infiltratievoorzieningen;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. een gerioleerde watergang voor zover op de verbeelding met de functieaanduiding 'specifieke vorm van water-waterloop gerioleerd' aangegeven;
- f. de op de verbeelding met de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone-weg' aangegeven zone zoals bedoeld in artikel 8 van deze regels.

4.2 Bouwregels

Op de voor Natuur aangewezen gronden gelden de volgende bouwregels:

- a. op en in de tot natuur aangewezen gronden mag niet worden gebouwd, behoudens terreinafscheidingen met een maximale hoogte van 2 meter;
- b. voor bouwwerken, geen gebouw zijnde geldt dat enkel ten behoeve van duurzaam bodem- en waterbeheer mag worden gebouwd, waarbij de bouwwerken qua aard en afmetingen bij deze bestemming moeten passen.

4.3 Omgevingsvergunning

4.3.1 Het is verboden op of in de voor Natuur aangewezen gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (omgevingsvergunning artikel 2.1 lid 1 onder b.) de navolgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontginnen, bodem verlagen of afgraven, het ophogen dieper c.q. hoger dan 0,30 meter, egaliseren;
- b. het graven of verleggen van waterlopen;
- c. het aantasten of dempen van brongebieden;
- d. het vellen of rooien van (waardevolle) bomen en/of houtgewas of het verrichten van werkzaamheden, welke de dood of ernstige beschadigingen van de (waardevolle) bomen en/of houtgewas ten gevolge kunnen hebben.

4.3.2 Het bepaalde in 4.3.1 is niet van toepassing voor:

- a. normale onderhoudswerkzaamheden;
- b. werken of werkzaamheden van ondergeschikte betekenis;
- c. werken of werkzaamheden binnen het kader van de normale bodemexploitatie en bodemgebruik;
- d. werken of werkzaamheden welke op het tijdstip van het van kracht worden van het plan in uitvoering zijn, dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning, vrijstelling of anderszins, mogen worden uitgevoerd.

4.3.3 Bij het verlenen van een omgevingsvergunning door Burgemeester en Wethouders als bedoeld in 4.3.1 worden de algemene procedureregels in acht genomen zoals vermeld in artikel 11.

ARTIKEL 5 WATER-WATERLOOP

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water-Waterloop aangewezen gronden zijn bestemd voor waterhuishoudkundige doeleinden (opvangen, bergen en/of afvoeren), alsmede voor onderhoud, aanleg en instandhouding van wateren.

5.2 Bouwregels

Op en in de voor Water-Waterloop aangewezen gronden:

- a. mag niet worden gebouwd, behoudens bouwwerken geen gebouw zijnde, die noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de waterloop, een en ander na verkregen ontheffing van het waterschapsbestuur;
- b. geldt de Keur van het waterschap Peel en Maasvallei.

5.3 Ontheffing van de bouwregels

- a. Burgemeester en wethouders verlenen ontheffing van het bepaalde in 5.2 voor het verleggen van de waterloop, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en er goedkeuring is verkregen van het waterschap;
- b. bij het verlenen van een ontheffing door Burgemeester en Wethouders zoals bedoeld onder a. worden de algemene procedureregels in acht genomen zoals vermeld in artikel 11.

ARTIKEL 6 WATERSTAAT-WATERLOPEN

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Waterstaat-Waterlopen aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, primair bestemd voor de bescherming en instandhouding van de op en/of in deze gronden voorkomende waterloop.

6.2 Bouwregels

Op of in de voor Waterstaat-Waterlopen aangewezen gronden mag, in afwijking van het bepaalde in andere bestemmingen, geen bebouwing worden opgericht met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor zover die qua aard en afmetingen bij deze bestemming passen en noodzakelijk zijn voor het beheer en onderhoud van de watergang, tot een hoogte van 2,00 meter.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Op de voor Waterstaat-Waterlopen aangewezen gronden geldt de Keur van het Waterschap Peel en Maasvallei.

7.3 Algemene regels

ARTIKEL 7 ANTI-DUBBELTELREGEL

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

ARTIKEL 8 ALGEMENE AANDUIDINGSREGELS

- 8.1** De gronden met de gebiedsaanduiding "Vrijwaringszone-weg" zijn bedoeld voor het weergeven van:
- a. de bebouwingsvrije zone van 50 meter vanuit de as van de meest nabijgelegen rijbaan van een autosnelweg en de bijbehorende toe- en afritten; hierbinnen mag géén bebouwing worden opgericht met uitzondering van verkeersgerelateerde bouwwerken en voorzieningen en ecologische voorzieningen;
 - b. de zone tussen 50 en 100 meter vanuit de as van de meest nabijgelegen rijbaan van een autosnelweg en de bijbehorende toe- en afritten; hierbinnen mogen alleen verkeersgerelateerde bouwwerken en voorzieningen en ecologische voorzieningen worden gebouwd; andere bouwwerken mogen alleen worden gebouwd met een ontheffing als bedoeld in lid 2.
- 8.2** Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 1 sub b. voor de bouw van bouwwerken die zijn toegelaten krachtens de aan de gronden gegeven bestemming, mits geen onevenredige aantasting ontstaat of kan ontstaan van de belangen van het wegverkeer. Daartoe dient vooraf de wegbeheerder te zijn gehoord en door deze toestemming te zijn verleend.

ARTIKEL 9 ALGEMENE ONTHEFFINGSREGELS

- 9.1** Burgemeester en Wethouders kunnen, behoudens voor zover reeds op grond van enige andere bepaling in dit plan ontheffing is verleend, ontheffing verlenen van de in de artikelen 3 t/m 6 genoemde maten, aantallen en percentages, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 10% en de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad;
- 9.2** Bij het toepassen van de ontheffingsregels van Burgemeester en Wethouders worden de algemene procedureregels in acht genomen zoals vermeld in artikel 11.

ARTIKEL 10 ALGEMENE WIJZIGINGSREGELS

- 10.1** Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen voor zover het betreft de begrenzingen van de op de verbeelding aangegeven bestemming, met dien verstande, dat de oppervlakte van de te wijzigen aaneengesloten bestemming met niet meer dan 10% wordt gewijzigd, indien daardoor het door de raad van de gemeente vastgestelde beleid beter kan worden gerealiseerd, de aanliggende bestemmingen overeenkomstig worden gewijzigd en de belangen van derden niet onevenredig worden geschaad.
- 10.2** Bij het toepassen van de wijzigingsregels van Burgemeester en Wethouders worden de algemene procedureregels in acht genomen zoals vermeld in artikel 11.

ARTIKEL 11 ALGEMENE PROCEDUREREGELS

11.1 Procedureregels bij ontheffing en nadere eisen

Indien Burgemeester en Wethouders een ontheffing willen verlenen dan wel nadere eisen willen stellen als bedoeld in deze regels, dienen in ieder geval de volgende procedureregels in acht te worden genomen:

- a. het ontwerpbesluit tot het verlenen van de ontheffing dan wel de nadere eisen ligt gedurende ten minste vier weken ter gemeentesecretarie voor eenieder ter inzage;
- b. Burgemeester en Wethouders maken de terinzagelegging tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis aan huis bladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze bekend;
- c. de bekendmaking houdt in de bevoegdheid van belanghebbenden tot het indienen van schriftelijke bedenkingen bij burgemeester en wethouders tegen het ontwerpbesluit gedurende de onder a. genoemde termijn;
- d. Burgemeester en Wethouders delen aan hen, die bedenkingen hebben ingediend, de beslissing daaromtrent mede.

11.2 Procedureregels bij toepassing van de wijzigingsregels

Bij toepassing van de in dit plan opgenomen wijzigingsregels nemen Burgemeester en Wethouders de in Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht opgenomen regels in acht.

ARTIKEL 12 WETTELIJKE REGELINGEN

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, dienen deze regelingen te worden gelezen zoals deze luiden ten tijde van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

7.4 Overgangsrecht en slotregels

ARTIKEL 13 OVERGANGSRECHT

13.1 Overgangsrecht bouwwerken

13.1.1 Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

13.1.2 Burgemeester en Wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van het bepaalde in 13.1.1 voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in 13.1.1 met maximaal 10%.

13.1.3 Het bepaalde in 13.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.2 Overgangsrecht gebruik

- 13.2.1 Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- 13.2.2 Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in 13.2.1, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- 13.2.3 Indien het gebruik, bedoeld in 13.2.1, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- 13.2.4 Het bepaalde in 13.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

ARTIKEL 14 SLOTREGEL

Deze regels worden aangehaald als: Regels behorende bij het bestemmingsplan "TrafficPort".

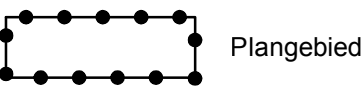
VERBEELDING

8. VERBEELDING

De verbeelding, behorende bij dit bestemmingsplan, is opgenomen als kaartbijlage.



BESTEMMINGSPLANGEBIED



BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- GD-LV** Gemengd - Luchvaartterrein en verkeers- en logistiek educatiecentrum
- N** Natuur
- WA-WL** Water - Waterloop

Dubbelbestemmingen

Waterstaat

- WS-WL** Waterstaat - Waterlopen

AANDUIDINGEN

Gebiedsaanduidingen

Vrijwaringszone

- Vrijwaringszone** - weg (0-50 en 50-100 m)

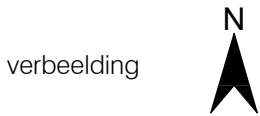
Funcieaanduidingen

- (swa-wg)** Specifieke vorm van water - waterloop gerioleerd

Gewijzigd	: 25.03.2011
Gewijzigd	: 25.01.2011
Gewijzigd	: 25.10.2010
Gewijzigd	: 19.07.2010
Gewijzigd	: 23.04.2010

Bestemmingsplan TrafficPort

Gemeente Peel en Maas



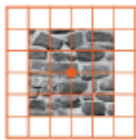
Planstatus : onherroepelijk

Onherroepelijk : 25 maart 2011

Datum : 04.12.2009

Schaal : 1:2000

Projectnummer : VPA 2009.38.01



vandewall
planologisch advies

NL.IMRO.1894.BPL0006-OH01