

**Partiële herziening
bestemmingsplan Traffic Port,
Olivier van Noortweg 1 te Maasbree**

Gemeente Peel en Maas



Partiële herziening bestemmingsplan Traffic Port, Olivier van Noortweg 1 te Maasbree

Gemeente Peel en Maas

Status bestemmingsplan:

- ✓ concept-ontwerp bestemmingsplan (28 april 2020)
- ✓ ontwerp bestemmingsplan (besluit door college van burgemeester en wethouders, 13 juli 2020)
- ✓ vastgesteld bestemmingsplan (besluit door gemeenteraad van Peel en Maas, 10 november 2020)

Opdrachtgever: Gemeente Peel en Maas
Project: R2019-004-01
Dossier: 2019-004
Omvang rapport: 34 pagina's
Auteur: drs. L.E.J De Loo
Datum: 20 oktober 2020
Status: definitief
Naam/Paragraaf: LDL

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	4
1. DOEL EN AANLEIDING	6
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED	8
3. BELEIDSKADER	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	16
4. BELEMMERINGEN EN RANDVOORWAARDEN PLANREALISATIE	17
4.1 Bodem	17
4.2 Archeologie	17
4.3 Water	17
4.4 Natuur	18
4.5 Milieuzonering	19
4.6 Lichthinder	20
4.7 Geluid	21
4.8 Luchtkwaliteit	21
4.9 Externe veiligheid	23
4.10 Verkeer	26
4.11 Luchtvaart	26
4.12 Beknopte m.e.r. beoordeling	27
5. UITVOERBAARHEID	32
5.1 Economische uitvoerbaarheid	32
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
6. JURIDISCHE PLANOPZET	34
6.1 Algemeen	34
6.2 Opzet van de regels	34

Separate bijlagen:

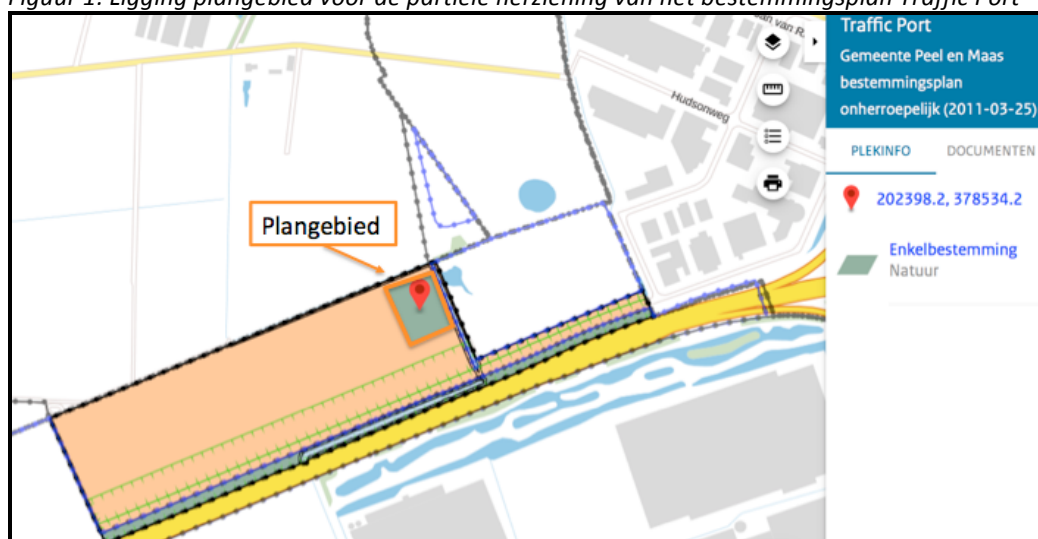
- Landschappelijk inrichtingsplan behorende bij bedrijfsuitbreiding Truck Support, Cityplanning Advies BV, Sittard, 18 juni 2020
- Wateradvies Traffic Port te Maasbree, Econsultancy, Boxmeer, 22 februari 2018
- Aanvullende notitie opzet waterberging t.p.v. Truck Support Venlo, Peel en Maas, 4 december 2018
- Onderzoek stikstofdepositie uitbreiding Truck Support Maasbree, Kragten, Herten, 16 april 2020
- Berekening en verantwoording groepsrisico, Econsultancy, Swalmen, 10 april 2020
- Advies Veiligheidsregio Noord-Limburg partiële herziening bestemmingsplan Traffic Port, Venlo, 6 juli 2020
- Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling t.b.v. partiële herziening bestemmingsplan Traffic Port, Olivier van Noortweg 1 te Maasbree, Peel en Maas, 28 april 2020

1. DOEL EN AANLEIDING

Doel

De gemeenteraad van Peel en Maas heeft op 25 januari 2011 het bestemmingsplan 'Traffic Port' vastgesteld. Na 9 jaar bestaat behoefte om voor één specifieke locatie de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan te herzien. Het karakter van een partiële herziening is dat het bestemmingsplan waarvan wordt afgeweken in stand blijft, maar dat voor deze specifieke locatie een wijziging plaatsvindt van de regels en de verbeelding. De specifieke locatie waarop de herziening betrekking heeft, staat aangegeven in figuur 1. Dit is het zogenoemde 'plangebied' voor deze partiële herziening, gelegen aan de Olivier van Noortweg 1 te Maasbree. Binnen het plangebied wordt de vigerende bestemming 'Natuur' gewijzigd naar de bestemming 'Gemengd' zoals elders op Traffic Port van toepassing.

Figuur 1: Ligging plangebied voor de partiële herziening van het bestemmingsplan Traffic Port



Aanleiding

De aanleiding voor deze herziening komt voort uit een combinatie van een aantal met elkaar samenhangende ontwikkelingen in de tijd:

- dat het ministerie van IenW de 'Regeling veilig gebruik luchthavens' op 26 januari 2015 heeft gewijzigd, waardoor het gebruik van de start- en landingsbaan door MLA-vliegtuigen is komen te vervallen omdat de lengte van de baan niet meer aan de gewijzigde richtlijnen kon voldoen;
- dit heeft geleid tot een andere inrichting, verkavelingsstructuur en uitgifte van bedrijfskavels op Traffic Port, passend binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan;
- dit heeft er ook toe geleid dat de centrale bergings- en infiltratievoorziening van hemelwater, centraal gelegen binnen het plangebied, functioneel is komen te vervallen en dat alle gevestigde bedrijven thans zelf voorzien in een eigen of in een gezamenlijke infiltratievoorziening;
- de geplande natuurverbindingsszone, waarop het plangebied zou aansluiten, is komen te vervallen door gewijzigde plannen binnen Klavertje 4 en door het niet doortrekken van de Greenportlane naar de A67 in het bijzonder;
- dat daarmee de beoogde ontwikkeling van een volwaardig habitat voor broedvogels niet tot stand is kunnen komen en dat het plangebied in de toekomst niet meer als functioneel leefgebied voor faunasoorten kan dienen nu het plangebied in de loop van de tijd ingeklemd is komen te liggen tussen verschillende bedrijfsontwikkelingen (zie ook figuur 2);
- dat daarmee aan de bestemming Natuur geen volwaardige functionele invulling meer kan worden gegeven en dat derhalve een bedrijfsmatige bestemming aanvaardbaar is, waardoor invulling gegeven kan worden aan de dringende uitbreidingsbehoefte van het aangrenzende bedrijf op Traffic Port.

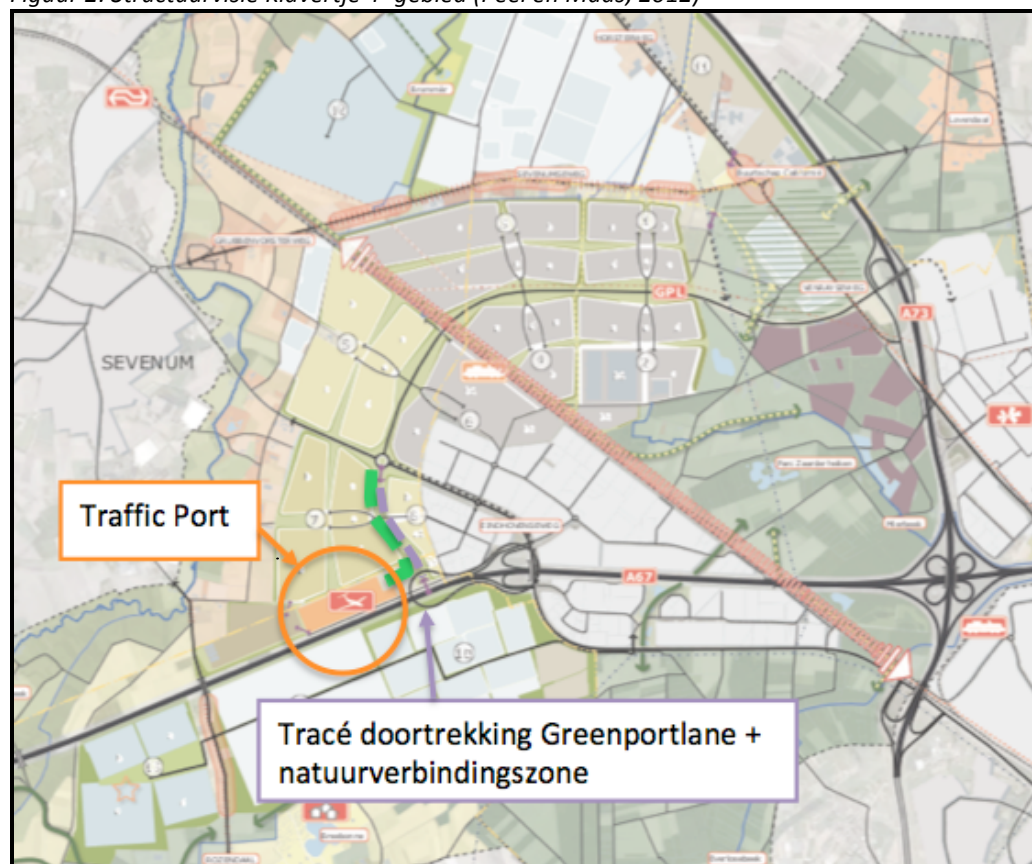
Het college van burgemeester en wethouders van Peel en Maas hebben op 9 december 2019 ingestemd met het doorlopen van een procedure tot een bestemmingswijziging.

Crisis- en herstelwet

Sinds 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet van kracht. De wet zorgt voor kortere procedures, waardoor bouwprojecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Het gaat onder meer om de aanleg van wegen en bedrijventerreinen en de bouw van woningen en windmolenparken. In de wet is daartoe ook een aantal specifieke projecten benoemd, waaronder de integrale gebiedsontwikkeling van het 'Klavertje 4-gebied'.

Het plangebied valt, evenals Traffic Port, binnen de gebiedsafbakening van 'Klavertje 4', zie figuur 2. Hiermee rust er ook een nationaal ruimtelijk belang op de ontwikkeling van het plangebied.

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



Vormvrije m.e.r.-beoordeling

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

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

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

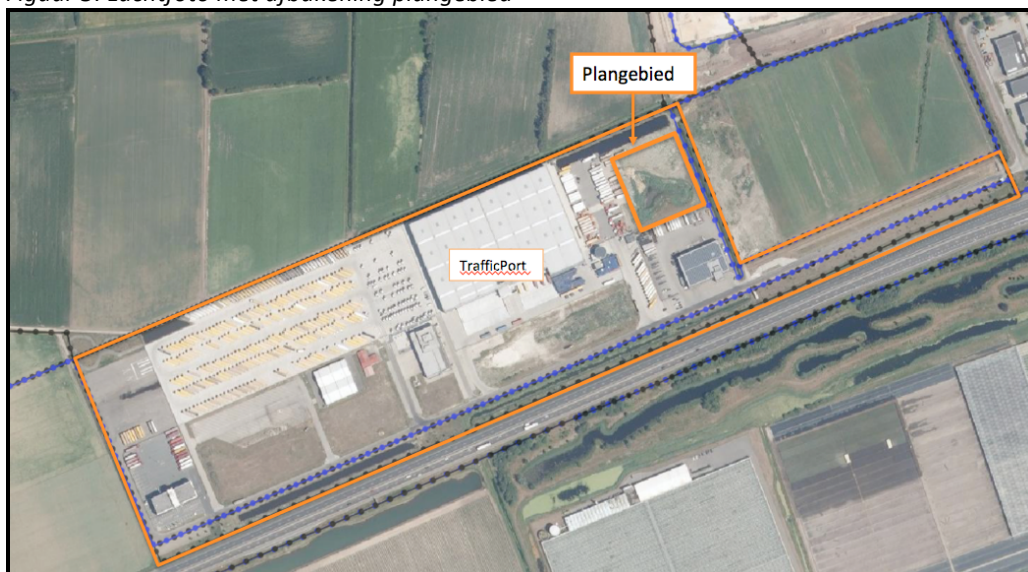
2. BESCHRIJVING PLANGEBIED

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige en toekomstige situatie van het plangebied.

Huidige situatie

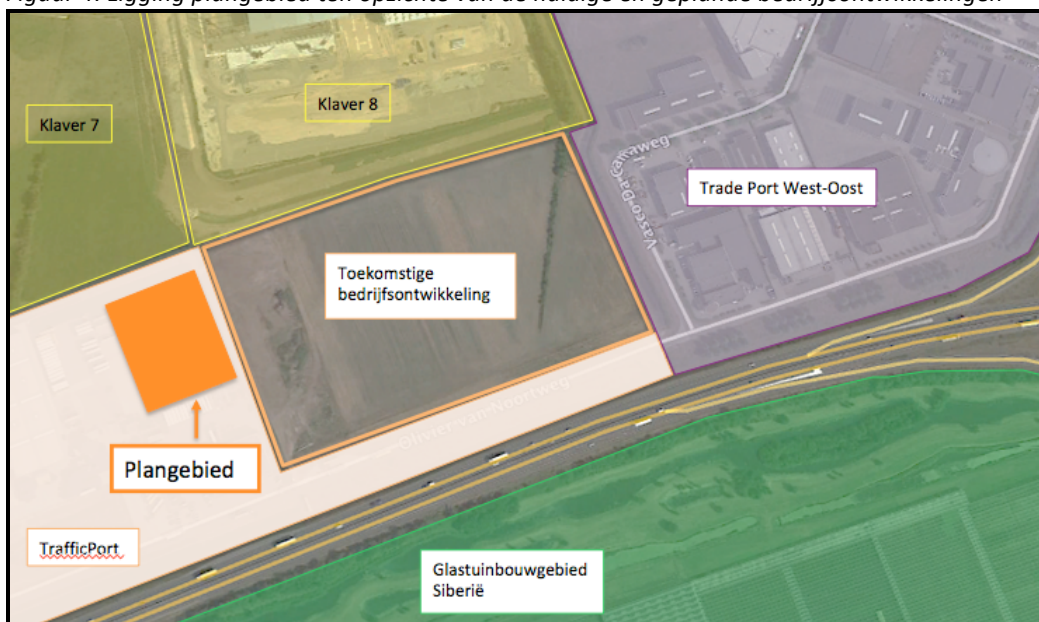
De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 3. Het plangebied is nagenoeg 1 hectare groot. Het bestond oorspronkelijk uit een centrale infiltratievijver met aangrenzend grasland. De functie als centrale infiltratievoorziening is komen te vervallen en bedrijven hebben thans een eigen of een gezamenlijke infiltratievoorziening. Aan de noordzijde van het plangebied is zo'n gezamenlijke infiltratievoorziening gerealiseerd voor het bedrijf Truck Support en het aangrenzende bedrijf.

Figuur 3: Luchtfoto met afbakening plangebied



In de omgeving van het plangebied zijn diverse bedrijventerreinen ontwikkeld conform de structuurvisie Klavertje 4. Uit figuur 4 is op te maken dat het plangebied volledig ingesloten ligt de werklandschappen.

Figuur 4: Ligging plangebied ten opzichte van de huidige en geplande bedrijfsontwikkelingen

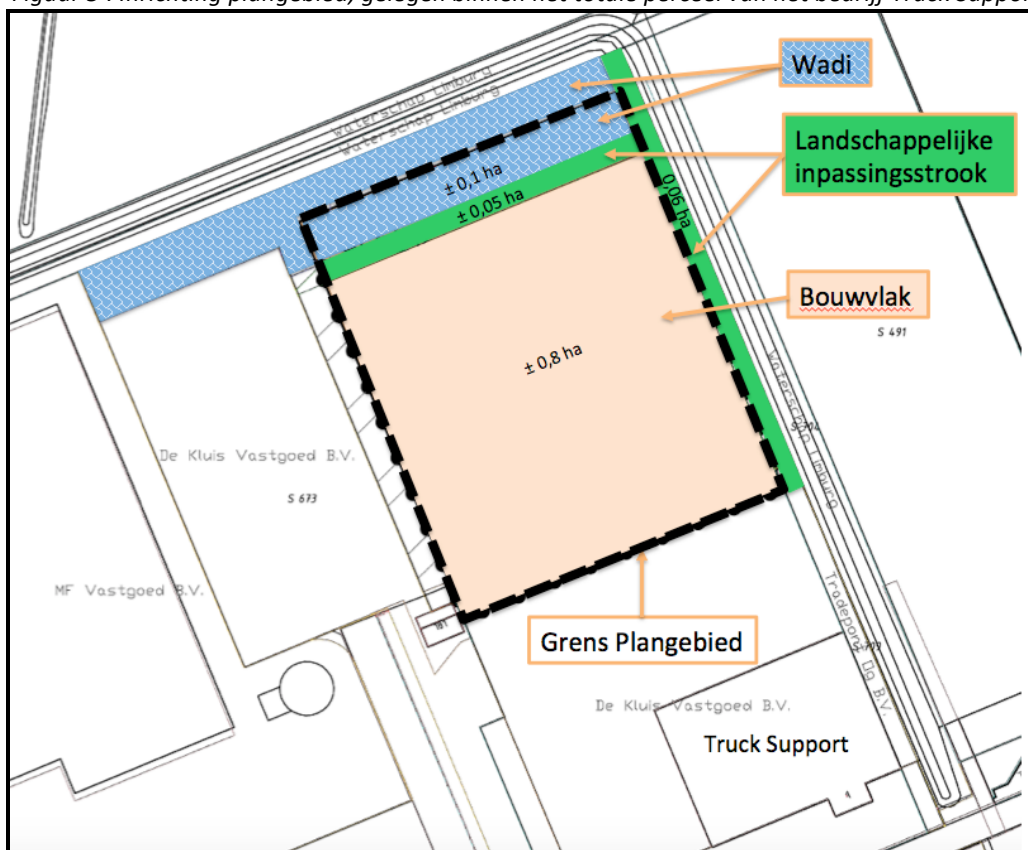


Zo ligt aan de noordzijde het bedrijventerrein Klaver 8. Klaver 7 vormt een toekomstige bedrijfsontwikkeling. Aan de oostzijde ligt het Venlose bedrijventerrein Trade Port West. Tussen Traffic Port en Trade Port West is een toekomstige bedrijfsontwikkeling gepland. Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de A67 en het glastuinbouwgebied Siberië. De functionaliteit van het in 2011 bestemde plangebied tot Natuur is door de ontwikkelingen op en rondom Traffic Port achterhaald en kan niet meer in stand worden gehouden.

Toekomstige situatie

Deze situatie heeft ertoe geleid dat het naastgelegen bedrijf Truck Support, met het oog op de voorgenomen bestemmingswijziging, het plangebied heeft verworven om hierop zijn bedrijfsuitbreiding te kunnen realiseren. Figuur 5 geeft de inrichtingsschets aan en de onderdelen welke daarvan gelegen zijn binnen het plangebied. De oppervlakte van het plangebied bedraagt bijna 1 hectare.

Figuur 5 : Inrichting plangebied, gelegen binnen het totale perceel van het bedrijf Truck Support



Bedrijfsuitbreiding

Het is de bedoeling om het plangebied in eerste instantie te benutten voor het stallen van trailers en vrachtauto's die voor onderhoud, reparatie of de bandenservice naar het bedrijf Truck Support worden gebracht. In tweede instantie kan hier in de toekomst een tweede (logistiek) bedrijfsgebouw opgericht. Het totale oppervlak binnen het plangebied dat voor bedrijfsdoeleinden wordt gebruikt bedraagt circa 0,8 hectare. Dit is tevens het bouwvlak, waarvan in dit bestemmingsplan is geregeld dat hiervan maximaal 70% mag worden bebouwd. De maximale bouwhoogte bedraagt 15 meter.

Landschappelijke inpassing

Vanuit de landschappelijke inpassing wordt aan de noordzijde binnen het plangebied een beplantingsstrook aangebracht van bijna 0,05 hectare en dit gebeurt ook buiten het plangebied aan de oostzijde voor zo'n 0,06 hectare. In totaal wordt vanwege de nieuwe bedrijfsontwikkeling circa 0,11 hectare aan groenvoorzieningen aangebracht. Zoals figuur 5 aangeeft sluit de totale landschappelijke inpassingsstrook enerzijds aan op de nieuwe wadi en anderzijds op oevervegetatie aan de westzijde van de Lage Heide Lossing.

Er is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld¹. Vanuit de landschappelijke inpassing is ervoor gekozen om een passende groenvoorziening te maken die enerzijds thuishoort bij wateroevers en anderzijds een ingetogen en kleurrijk geheel vormt. Er is ervoor gekozen om de gehele inpassingsstrook in te richten met een kruidenrijk en bloemrijk grasmengsel. Hiervoor is het G3-mengsel van de firma Cruydt Hoeck geschikt. Dit mengsel is toepasbaar op een vochtige bodem. Door goed beheer kan er zich een duurzame natuurlijke middelhoge vegetatie ontwikkelen, wat zeer aantrekkelijk is voor bijen, vlinders en vogels. Door deze vegetatieontwikkeling ontstaan langs beide wateroevers robuuste bloem- en kleurrijke groenzones. De keuze voor deze vegetatie maakt het ook mogelijk dat regulier onderhoud aan beide watervoorzieningen kan plaatsvinden zonder dat obstakels in de weg staan, wat het geval is bij een keuze voor een haagbeplanting of bomenrij.

Om de realisatie van de landschappelijke inrichting te waarborgen, is in de regels van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan het inrichtingsplan moet zijn uitgevoerd en in stand gehouden.

Waterinfiltratie

Binnen het plangebied valt ook nog een gedeelte van de (reeds aangelegde) wadi. De aanleg was mogelijk op basis van de vigerende bestemmingen 'Natuur' en 'Gemengd'. De oppervlakte van deze wadi die valt binnen het plangebied bedraagt ruim 0,1 hectare.

Partiële herziening

Binnen de bestemming 'Natuur' kan de voorgenomen bedrijfsuitbreiding niet worden gerealiseerd, wel binnen de bestemming 'Gemengd' zoals die ook geldt voor de rest op Traffic Port. Voor het plangebied wordt derhalve de bestemming 'Natuur' gewijzigd naar 'Gemengd'. De regels van het vigerende bestemmingsplan Traffic Port (2011) worden daarbij worden gehanteerd, met een beperkt aantal aanpassingen.

Zo maakt de bestemming 'Gemengd' het stallen van vrachtauto's en trailers binnen het plangebied mogelijk, alsook de wadi, de nieuwe groenvoorzieningen en het oprichten van een nieuw bedrijfsgebouw voor zover gelegen binnen het bouwvlak.

Het oprichten van een gebouw is pas mogelijk als er geen vliegverkeer meer mogelijk is Traffic Port en daartoe de vigerende luchthavenregeling van Traffic Port is komen te vervallen. De provinciale luchthavenregeling, feitelijk een 'vliegveldvergunning', is de opvolger van de SIGNAL die bij de vaststelling van het bestemmingsplan Traffic Port in 2011 nog van toepassing was en onderdeel is van de vigerende regels. De luchthavenregeling maakt het gebruik van Traffic Port als regionaal luchthaventerrein mogelijk, uitsluitend voor lichte luchtvaartuigen (zoals MLA's), helikopters van overheidswege of bijvoorbeeld voor drones. Hoewel het vliegen met MLA's sinds 2015 niet meer mogelijk is vanwege de fysieke beperkingen van de aangelegde start- en landingsbaan, is helikopter- of bijvoorbeeld droneverkeer nog altijd mogelijk. Daarvoor is geen start- en landingsbaan benodigd.

Ieder vliegveld kent een zogenoemde vliegfunnel. Een vliegfunnel is een afgebakend gebied op een bepaalde hoogte in het luchtruim rondom een luchthaventerrein dat dient als gereserveerde verkeersruimte voor luchtvaartuigen die gebruik willen maken van het luchthaventerrein, het bijzonder dienend als in- en uitvliegzone van het luchthaventerrein en als circulatiegebied. Uit veiligheidsoverwegingen is het verboden om in de vliegfunnel obstakels te plaatsen die het vliegverkeer kunnen hinderen, zoals gebouwen of bomen. Omdat het plangebied ligt binnen de vliegfunnel van Traffic Port, is het oprichten van een gebouw ter plaatse niet mogelijk. Indien de vigerende luchthavenregeling door de vergunninghouder wordt teruggetrokken en niet meer van kracht is, is geen enkel vliegverkeer van en naar Traffic Port meer mogelijk en vervalt de vliegfunnel. Alsdan kan binnen het plangebied worden gebouwd.

In deze partiële herziening is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarbij het oprichten van gebouwen en of bouwwerken geen gebouwen zijnde pas mogelijk is als de luchthavenregeling Traffic Port niet meer van kracht is.

¹ Landschappelijk inrichtingsplan behorende bij bedrijfsuitbreiding Truck Support, Cityplanning Advies BV, Sittard, 18 juni 2020

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven en wordt het plan hieraan getoetst.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie vervangt onder andere de Nota ruimte en gedeeltelijk de Nota mobiliteit. Het Rijk houdt zich minder bezig met de ruimtelijke ordening van Nederland. De inrichting van ons land moet plaatsvinden door de overheden die dicht bij de burger en het bedrijfsleven staan. De rol voor provincies en gemeenten zou hierdoor groter moeten worden. Via de SVIR geeft het Rijk vorm aan deze denkwijze.

In de SVIR zijn, uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk, de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028, waarbij is aangegeven welke nationale belangen aan de orde zijn. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaarheid, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk kiest daarbij drie hoofddoelen:

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

Deze hoofddoelen zijn vertaald naar 13 nationale belangen. Hiervoor is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Een aantal komt hierna aan de orde. De versterking van de ruimtelijk-economische structuur richt zich voor een groot deel op de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports en greenports.

Het Rijk heeft Greenport Venlo aangewezen als één van de belangrijke en onderscheidende Greenports met een clustering van agro-food, tuinbouw en logistiek. Samen met de Mainports (haven van Rotterdam en Schiphol), Brainports (o.a. Eindhoven) en andere Greenports (Westland, Aalsmeer, e.a.) vormt Greenport Venlo de ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland. Versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland staat hier centraal door te investeren in een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede internationale bereikbaarheid van concentraties van (economische) top sectoren.

Toetsing

Het plangebied ligt binnen Greenport Venlo. De ontwikkeling sluit aan op het beleid van het Rijk dat gericht is op het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Conclusie

De ontwikkeling van het plangebied past binnen het rijksbeleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2012)

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

Op 1 juli 2017 is dit artikel, na veel onduidelijkheid in de praktijk, gewijzigd. Sindsdien geldt volgens lid 2 de verplichting dat "de toelichting bij een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving moet bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien."

De daarbij horende definitie van 'stedelijke ontwikkeling' is: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Uit jurisprudentie is duidelijk geworden dat voor bedrijfsactiviteiten een ondergrens geldt van 500 m².

Het plangebied voorziet derhalve in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit betekent dat voor de planontwikkeling de 'Ladder van duurzame verstedelijking' dient te worden doorlopen.

Toetsing

De 'Ladder' kent 2 tredes die moeten worden doorlopen, wil sprake zijn van een zorgvuldige ruimtelijke ordening. Aangevoerd moet worden of er sprake is van een behoefte aan de betreffende ontwikkeling (trede 1) en of in deze behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied (trede 2).

Met betrekking tot de eerste trede geldt dat sprake is van een concrete behoefte van het gevestigde bedrijf Truck Support voor een bedrijfsuitbreiding. Voor wat betreft de tweede trede geldt dat deze behoefte niet binnenstedelijk kan worden ingevuld, maar in aansluiting op de bestaande locatie op Traffic Port.

Conclusie

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

Nationaal Waterplan 2016-2021 (2016)

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is de opvolger van het Nationaal Waterplan 2009-2015 en vervangt dit plan en diverse partiële herzieningen hiervan. In dit nieuwe NWP komt een aantal onderwerpen uit het vorige NWP niet terug. Alleen de onderwerpen die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als rijksbelang zijn aangemerkt, staan in dit NWP. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie.

Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2016-2021 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich uitsluitend op de rijksbelangen, zoals de bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiertoe worden genomen.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk een aantal principes, zoals:

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

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

Toetsing

Het plan wordt uitgevoerd conform het rijksbeleid en de vertaling daarvan door het Waterschap. Het plan voorziet in afkoppeling van schoon hemelwater, dat wordt gebufferd en zoveel mogelijk wordt geïnfiltreerd in de bodem binnen het plangebied. Vuil water wordt afgevoerd via de riolering. Tenslotte is het bestemmingsplan voorgelegd aan het Waterschap voor een watertoets.

Conclusie

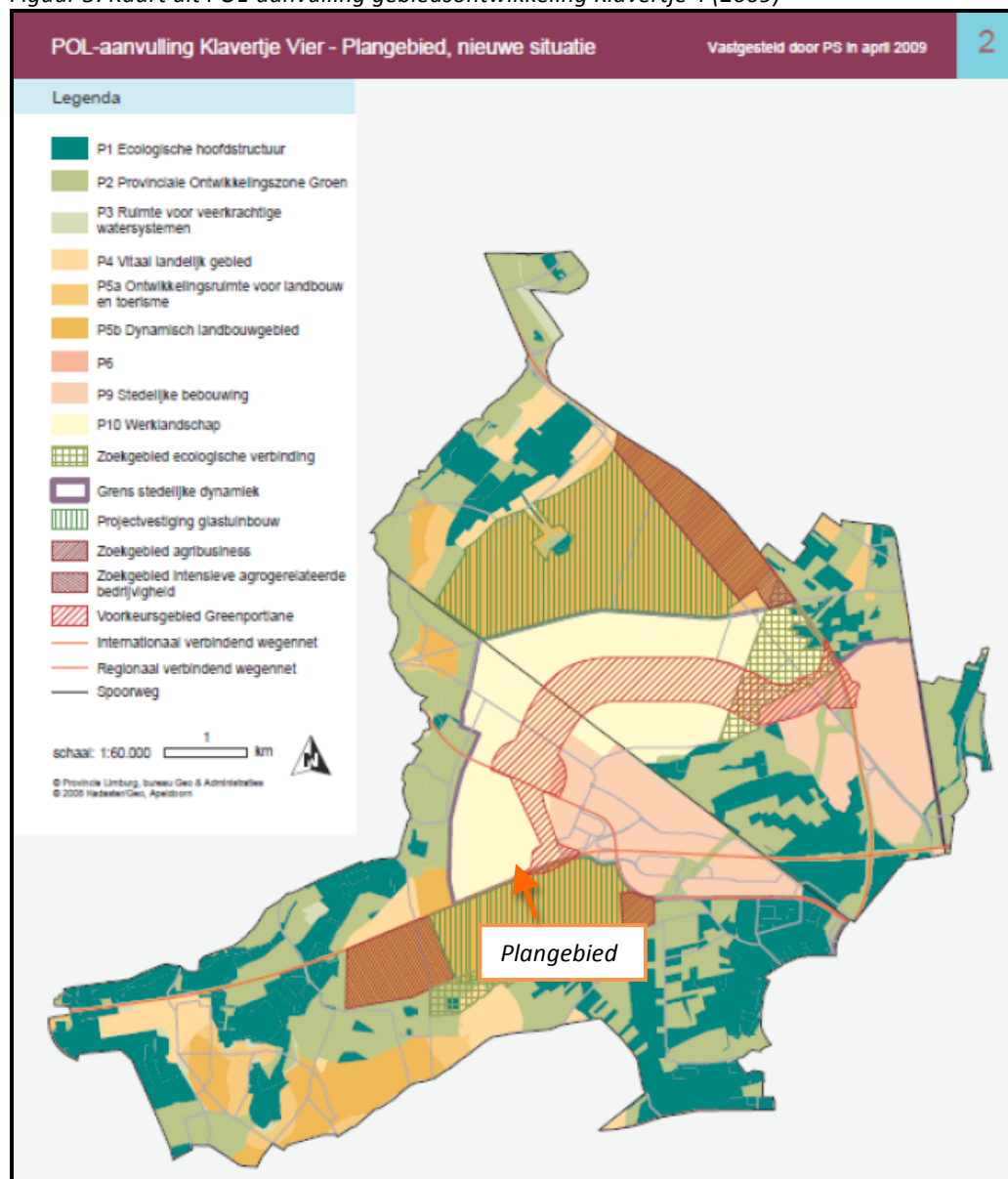
De ontwikkeling van het plangebied is in lijn met het nationale waterbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009)

Het plangebied maakt onderdeel uit van het "werklandschap" (P10) van het Klavertje 4-gebied, zoals opgenomen in de POL-aanvulling gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (zie figuur 5).

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



POL2014/Omgevingsverordening 2014

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

Ambities Noord-Limburg

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

Klavertje 4 als centrum van de Greenport

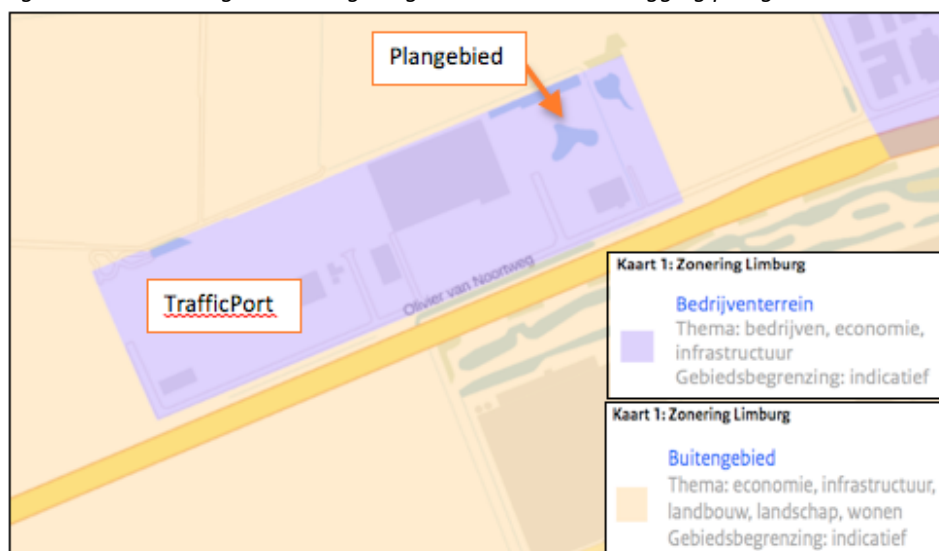
De sterk aanwezige agribusiness sector in deze regio heeft geleid tot aanwijzing van het gebied als Greenport. Alhoewel de diverse landbouwfuncties in een brede strook binnen het gebied voorkomen, is er een concentratie van deze functies binnen het Klavertje 4-gebied. Het Klavertje 4-gebied is gelegen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

Dynamisch voorraadbeheer bedrijventerreinen

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

Bij het POL2014 hoort ook een groot aantal kaarten. In Figuur 5 is de zoneringskaart opgenomen, daarin staat het plangebied aangegeven binnen de zonering 'Bedrijventerreinen'.

Figuur 5: De Zoneringskaart Omgevingsvisie POL2014 met ligging plangebied



Toetsing

Greenport Venlo/Klavertje 4-Gebied is door de provincie als één van de belangrijke uitdagingen en opgaven aangewezen, waarvoor de basis is gelegd in de POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009). In de POL 2014 en de omgevingsverordening 2014 is de doelstelling voor het Klavertje 4-gebied ongewijzigd gebleven: een onderscheidend Werklandschap en Kennislandschap. Het plangebied ligt binnen de zone die bedoeld is voor bedrijventerreinen. In de Omgevingsverordening zijn bedrijventerrein geen directe rechtsgevolgen gekoppeld. De Ladder voor duurzame verstedelijking is in paragraaf 4.1 reeds doorlopen.

Conclusie

Het POL2014/Omgevingsverordening 2014 vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

Visie bedrijventerreinen Noord Limburg, POL uitwerking werklocaties (2017)

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

Centraal in het dynamisch voorraadbeheer staan drie type interventies:

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

Het afschrijven van bestaande terreinen of plannen is in Noord Limburg niet aan de orde. Wel wordt een 'plafond' ingesteld waarmee de huidige voorraad (bestaand en plannen) voldoende zou moeten zijn voor de komende 15 jaar. Nieuwe toevoegingen kunnen niet plaats vinden zonder saldering en er zal een fasering gemaakt moeten worden voor de planvoorraad.

De regio Noord-Limburg stelt ook dat er onderdelen in de bedrijventerreinvorraad zijn die niet hoeft te worden meegenomen in het dynamisch voorraad beheer. Zo geldt bijvoorbeeld dat voor het Klavertje 4-gebied door de provincie is vastgelegd dat deze geplande ontwikkeling zonder dynamisch voorraad beheer kan plaatsvinden. De totale hoeveelheid bedrijventerreinareaal zou moeten blijven liggen op de geplande omvang, maar vanwege bijvoorbeeld lastige verwerving van gronden op één plek binnen het Klavertje 4 gebied zou een uitruil kunnen plaats vinden met een andere locatie binnen het Klavertje 4-gebied.

Toetsing

Het plangebied is gelegen binnen het gebied Klavertje 4. Voor de planontwikkeling is het in het kader van het dynamisch voorraadbeheer derhalve toegestaan om binnen dit Klaver-gebied met de afgesproken vierkante meters bedrijfsterreinareaal te schuiven. Dit is noodzakelijk nu de ontwikkeling van het plangebied een gebied betreft dat in eerste aanleg niet als bedrijfslocatie was aangewezen. In overleg met de initiatiefnemer is derhalve gezocht naar onttrekkingsmogelijkheden aan bestaand bedrijfsterreinareaal, in een vergelijkbare omvang. Deze vorm van saldering is echter vanwege risico's en noodzakelijke investeringen niet haalbaar gebleken. Er is derhalve gekozen voor een andere verevening, passend binnen het regionale beleidskader.

Conclusie

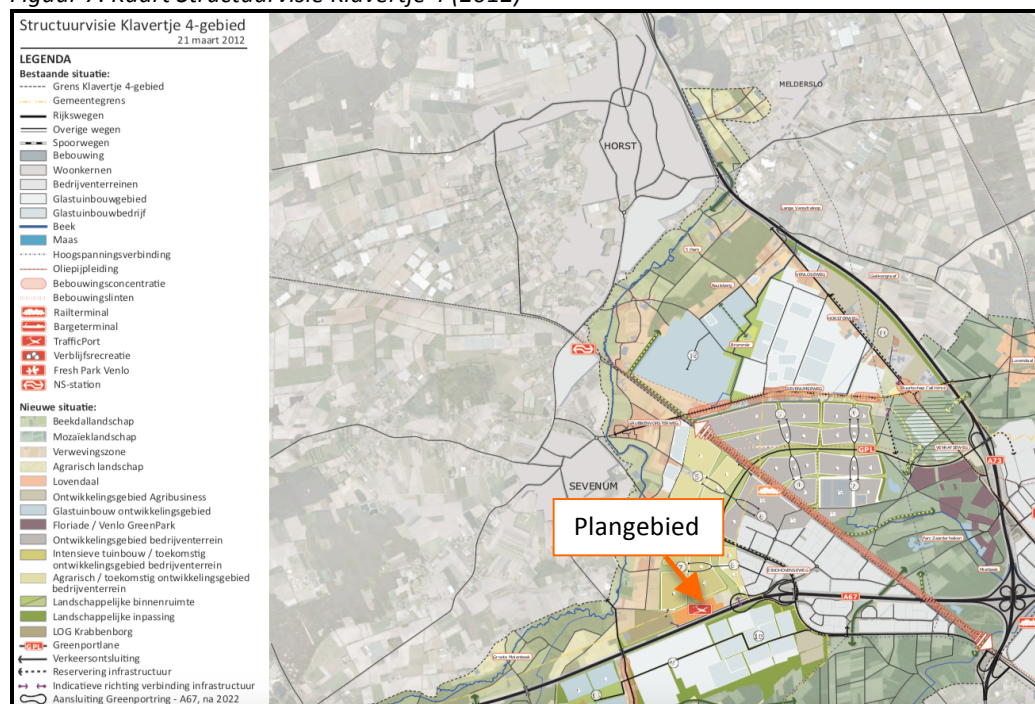
De visie Bedrijventerreinen Noord-Limburg en het daarin opgenomen beginsel van dynamisch voorraadbeheer vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Klavertje 4 (2012)

De gemeenteraad van Peel en Maas heeft op 26 juni 2012 de Structuurvisie Klavertje 4 vastgesteld. In het Klavertje 4-gebied wordt actief ruimte ontwikkeld voor bedrijvigheid. De komende dertig jaar wordt ingezet op grootschalige gebiedsontwikkeling, waarin economische ontwikkelingen hand in hand gaan met investeringen in landschap en natuur. In het gebied worden, in de vorm van klavers, werklandschappen (bedrijventerreinen/glastuinbouw), vastgoed, gebiedsbrede voorzieningen en een hoogwaardig landschap gerealiseerd. De bestaande en toe te voegen bedrijvigheid focust zich op agribusiness, glastuinbouw, (agro)logistiek en hieraan gerelateerde bedrijvigheid en onderzoeks- en onderwijsinstellingen. Bij deze structuurvisie behoort de plankaart zoals weergegeven in onderstaande figuur 7.

Figuur 7: Kaart Structuurvisie Klavertje 4 (2012)



Toetsing

Het plangebied maakt onderdeel uit van het Klavertje 4-gebied, waar Traffic Port expliciet onderdeel van uitmaakt. De voorgenomen planontwikkeling past binnen dit beleidskader.

Conclusie

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

Structuurvisie Kernen en Bedrijventerreinen (2015)

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

Toetsing

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

Conclusie

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

4. BELEMMERINGEN EN RANDVOORWAARDEN PLANREALISATIE

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

In het kader van de vaststelling van het bestemmingsplan Traffic Port in 2011 is reeds een groot aantal onderzoeken verricht. Daar waar die nog van toepassing zijn voor de ontwikkeling van het plangebied, worden die in dit hoofdstuk kort aangehaald.

4.1 Bodem

Om te bepalen of de milieuhygiënische bodemkwaliteit geschikt is voor de nieuwe functie, is ten behoeve van de ontwikkeling van Traffic Port reeds een verkennend milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN 5725 en NEN 5740. Daaruit kwam naar voren dat de bodemkwaliteit voldoende was voor de bestemmingswijzigingen naar 'Gemengd', 'Natuur' en 'Water'.

Toetsing

De huidige bestemming van het plangebied is 'Natuur'. De bestemming 'Gemengd' is uit milieuhygiënisch oogpunt een minder gevoelige functie, waardoor de huidige bodemkwaliteit van het plangebied te allen tijde geschikt is voor de voorgenomen bedrijfsmatige functies.

Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de planrealisatie. Vanuit bodemkwaliteit is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.2 Archeologie

In het kader van het vastgestelde bestemmingsplan Traffic Port is het perceel reeds archeologisch onderzocht en vrijgegeven van archeologische waarden. Derhalve is geen nieuw archeologisch onderzoek meer nodig.

Conclusie

Archeologische waarden vormen geen belemmering voor de uitvoering van het plan. Vanuit archeologie is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.3 Water

In het kader van de herverkaveling op Traffic Port is onderzoek verricht naar een gewijzigde aanpak van berging en infiltratie van hemelwater voor alle afzonderlijke bedrijfskavels². Het onderzoek resulteert in een advies, waarbij oplossingsrichtingen zijn aangegeven hoe per perceel de toekomstige waterbergingsopgave kan worden geregeld. Daaropvolgend heeft Truck Support samen het aangrenzende bedrijf besloten om één gezamenlijke infiltratievoorziening te maken op het perceel van Truck Support.

Toetsing

In het kader van de watertoets heeft over de uitgangspunten en dimensionering van de gezamenlijke infiltratievoorziening overleg plaatsgevonden met de gemeente Peel en Maas en het Waterschap Limburg³. Daarbij is rekening gehouden met de verharding van het plangebied. In 2019 is besloten tot realisatie van de wadi, met een overstortvoorziening op de Lage Heide Lossing. De bestemming 'Gemengd' van het bestemmingsplan Traffic Port maakte de aanleg van deze voorziening mogelijk.

² Wateradvies Traffic Port te Maasbree, Econsultancy, Boxmeer, 22 februari 2018

³ Aanvullende notitie opzet waterberging t.p.v. Truck Support Venlo, Peel en Maas, 4 december 2018

Het lozen van regenwater dat versneld wordt afgevoerd via een verhard oppervlak is vergunningplichtig. Daarvoor dient melding gedaan te worden bij het Waterschap Limburg.

Conclusie

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

4.4 Natuur

In de oorspronkelijke opzet van Traffic Port had het plangebied een functie als infiltratiegebied en tevens als verblijfs- en foerageergebied voor broedvogels. Het plas-grasgebied zou aansluiting krijgen op een langgerekte natuurverbindingszone langs de geplande Greenportlane, die met een nieuwe aansluiting zou aantakken op de A67. Het plangebied zou daarmee geen solitaire natuurfunctie krijgen, maar aansluiten op en onderdeel worden van een grotere natuurontwikkelingszone binnen Klavertje 4. Door het vervallen van dit deel van de Greenportlane en daarmee van de betreffende natuurontwikkelingszone, heeft het plangebied zich niet goed kunnen ontwikkelen als geschikt habitatgebied. Dit werd versterkt door de jaren heen gewijzigde ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving, waardoor het plangebied is opgesloten en geïsoleerd is geraakt door omringende bedrijfsbebouwingen, waardoor het zich niet kon ontwikkelen.

Toetsing

Gebiedsbescherming

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

Stikstofdepositie

Onderzocht is of er sprake is van een indirect negatief effect op de Natura2000-gebieden, vanwege de stikstofdepositie die enerzijds wordt veroorzaakt door het tijdelijke effect vanwege de realisatie van het plan ('aanleg/bouwphase') en anderzijds het permanente effect door het bedrijfsmatig gebruik van het plangebied⁴. Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. De onderhavige ontwikkeling zal geen significante cumulatieve effecten veroorzaken op de Natura 2000-gebieden. Het uitvoeren van een passende beoordeling is niet aan de orde.

Samenvattend geldt dat negatieve effecten op Natura2000-gebieden in zijn geheel kunnen worden uitgesloten. Er is geen vergunning vanuit de Wet natuurbescherming voor gebiedsbescherming noodzakelijk.

Soortenbescherming

Door de gebiedskenmerken en beschreven ontwikkelingen kan het plangebied niet worden gekenmerkt als geschikt habitat voor (broed)vogels of voor andere beschermde soorten, zowel niet in de bestaande als toekomstige situatie. Het plangebied heeft als zelfstandige entiteit, opgesloten door bedrijfsbebouwingen, ook te weinig massa om in de toekomst blijvend te kunnen functioneren als verblijfs- of foerageergebied voor andere beschermde soorten. In de bredere omgeving, vooral ten westen van Traffic Port, zijn hiervoor in ruime mate betere en robuustere leefgebieden aanwezig. Effecten op (broed)vogels, door het verlies aan broed- en foerageergebied, zijn te verwaarlozen. Er geldt een algemene zorgplicht voor algemeen voorkomende soorten, die in acht moet worden genomen bij de planrealisatie. Voor de planontwikkeling is vanuit de Wet natuurbescherming geen ontheffing nodig voor soortenbescherming.

Aangetekend wordt dat met de spreiding van de nieuwe (langgerekte) infiltratievoorzieningen langs de randen van Traffic Port, per saldo meer oppervlaktewater in de groene randzones is ontstaan dan geconcentreerd op de ene plek in het plangebied. Op deze wijze is kwantitatief een vergelijkbare situatie teruggebracht.

⁴ Onderzoek stikstofdepositie uitbreiding Truck Support Maasbree, Kragten, Herten, 16 april 2020

Conclusie

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

4.5 Milieuzonering

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

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

Situatie plangebied

Het plangebied ligt op een bedrijventerrein, langs een autosnelweg (A67), in een gebied met hoofdzakelijk grootschalige (logistieke) bedrijven, glastuinbouwbedrijven, landbouwgebieden, met hier en daar op enige afstand enkele solitaire agrarische bedrijfswoningen en burgerwoningen. Volgens de VNG-brochure is derhalve sprake van een gemengd gebied, waardoor de richtafstanden met een stap naar beneden kunnen worden bijgesteld.

Een bedrijf ten behoeve van de algemene logistiek valt op grond van de VNG-uitgave Bedrijven en milieuzonering (editie 2009) in milieucategorie 3.1. Als er ook vrachtwagens met koelinstallaties mogen worden gestald, dan valt dit in categorie 3.2. Het is niet uit te sluiten dat dit in het plangebied gebeurt. In dat geval is dat de worst-casesituatie en behoren daarbij de volgende richtafstanden:

- geur: 0 meter;
- stof: 0 meter;
- geluid: 50 meter;
- gevaar: 10 meter.

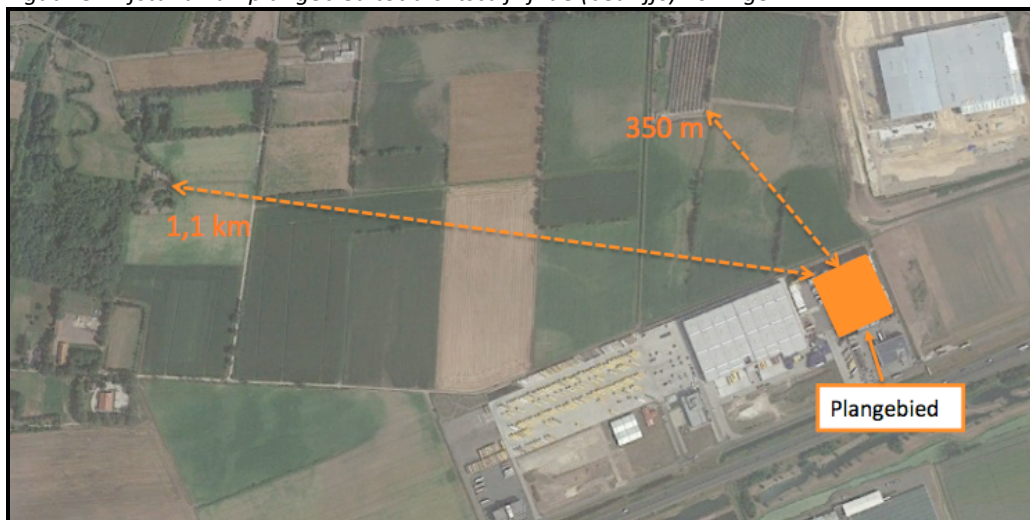
Toetsing

Omdat de geluidcontour van 50 meter maatgevend is voor het woon- en leefklimaat, zijn de geluidgevoelige objecten en terreinen in de omgeving van het plangebied in kaart gebracht. Artikel 1.2 Besluit geluidhinder geeft aan dat onder 'andere geluidsgevoelig gebouwen' anders dan woningen moeten worden begrepen: onderwijsgebouwen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en kinderdagverblijven. Onder een 'geluidsgevoelig terrein' vallen: woonwagendplaatsen en ligplaatsen voor woonschepen. Omdat die alle niet in de directe omgeving te vinden zijn, zijn de (bedrijfs)woningen in de omgeving geïnventariseerd. Figuur 8 geeft deze aan.

Uit figuur 8 blijkt dat het perceel van de dichtstbijzijnde bedrijfswoning is gelegen op een afstand ligt van 350 meter vanaf de grens van het plangebied en het perceel van de meest nabije burgerwoning op 1,1 kilometer.

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

Figuur 8: Afstand van plangebied tot dichtstbijzijnde (bedrijfs)woningen



Conclusie

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

4.6 Lichthinder

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

Toetsing

Voorop staat het behoud van een donker nachtlandschap. In het plangebied worden de komende jaren alleen vrachtauto's en opleggers gestald die voor onderhoud worden gebracht naar Truck Support. Omdat Truck Support alleen overdag is geopend en overdag voertuigbewegingen plaatsvinden, is behoud van het donker nachtlandschap gegarandeerd.

In de regels van het bestemmingsplan is daarnaast een aantal voorschriften opgenomen die te maken hebben met het aanbrengen van verlichting en optredende lichtemissie. Zo is plaatsing van lantaarnpalen in het plangebied verboden en kan het college van burgemeester en wethouders nadere eisen stellen aan het ontwerp van de buitenverlichting ter voorkoming van onevenredige lichtemissie naar de omgeving, bijvoorbeeld bij de omgevingsvergunning voor het bouwen van een bedrijfsgebouw.

Ondanks het gegeven de Wet verbod pelsdierhouderij leidt tot algehele sluiting van de nerstenfokkerijen op 1 januari 2024, zijn de bedrijfsbelangen van de nabij gelegen nerstenfokkerij op deze wijze in voldoende mate gewaarborgd.

Conclusie

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

4.7 Geluid

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

Toetsing

De toetsing aan een goede ruimtelijke ordening is in paragraaf 4.5 gebeurd. Daar is beschreven dat geluidgevoelige functies alle buiten de akoestische hindercontour van 50 meter liggen en dat het woon- en leefklimaat door de ontwikkeling van het plangebied niet negatief wordt beïnvloed.

Aanvullend geldt nog dat in de directe omgeving geen (bedrijfs)woningen zijn gelegen, noch planologisch mogelijk worden gemaakt. Het plangebied genereert weliswaar extra verkeersbewegingen, maar die worden afgewikkeld via het lokale wegennet op het aangrenzende bedrijventerreinen Trade Port West-Oost, de daarop aangesloten provinciale weg N556 en het rijkswegennet (A67). Langs deze lokale routes zijn geen (bedrijfs)woningen gelegen. Derhalve is ook geen sprake van toegenomen wegverkeerslawaai bij (bedrijfs)woningen. De planontwikkeling heeft derhalve geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.

Conclusie

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

4.8 Luchtkwaliteit

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

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

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Na de inwerkingtreding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (1 augustus 2009) geldt dat projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) 'niet in betekende mate' bijdragen. Deze 3%-norm komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀. In de betreffende Regeling zijn categorieën van gevallen aangewezen waarvan vaststaat dat deze niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Voor een plan dat binnen deze categorieën valt, hoeft geen verdere berekeningen te worden uitgevoerd om aan te tonen dat sprake is van een NIBM-situatie en hoeft dus geen onderzoek gedaan te worden naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Toetsing

Omdat de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied niet toeziet op deze aangewezen categorieën, is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het plangebied voorziet in eerste aanleg in een ontwikkeling die louter bedoeld voor het tijdelijk stallen van vrachtauto's ten behoeve van onderhouds- of reparatiedoeleinden. Uitgangspunt is dat op een oppervlak van 0,8 hectare maximaal 120 trailers en/of

vrachtauto's tegelijk in een hoge dichtheid kunnen worden gestald. Rekening houdend met 1 werkdag voor de te verrichten werkzaamheden aan de voertuigen, levert dit een verkeersgeneratie op van maximaal 240 verkeersbewegingen verspreid over 2 werkdagen, daarmee per etmaal maximaal 120 vrachtautobewegingen (brengen of ophalen).

Figuur 9 laat zien dat de planontwikkeling in dat geval in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Figuur 9: Bijdrage aan luchtkwaliteit door ontwikkeling plangebied zonder bedrijfsgebouw

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		120
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,84
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,09
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Anderzijds is op termijn het oprichten van een bedrijfsgebouw mogelijk, onder de voorwaarde dat geen luchtverkeer meer mogelijk is op Traffic Port. Uitgangspunt is dat bij een bebouwingspercentage van 70% een bedrijfsgebouw (garagebedrijf, logistiek bedrijf) van circa 5.600 m² bvo kan worden opgericht.

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie kan de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' worden gebruikt. Bij het beoogde gebruik sluit de CROW-categorie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)' het beste aan (gelegen in het buitengebied, sterk verstedelijkt). Dit levert een minimale verkeersgeneratie op van 3,9 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo en maximaal 5,7 motorvoertuigenbewegingen per 100 m² bvo per etmaal; bij 5.600 m² bvo dus maximaal 218 verkeersbewegingen. Het aandeel vrachtverkeer is hierbij 90%.

Figuur 10 laat zien dat de planontwikkeling, waarbij op termijn een bedrijfsgebouw wordt opgericht, ook in dat geval niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

Figuur 10: Bijdrage aan luchtkwaliteit bij ontwikkeling plangebied met bedrijfsgebouw

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		218
Aandeel vrachtverkeer		90,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,19
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,15
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Conclusie

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het planvoornemen. Er is op dit onderdeel sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.9 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. In dat kader dient te worden onderzocht of in de omgeving van het plangebied sprake is van de volgende risicobronnen waardoor in het plangebied een veiligheidsrisico kan optreden:

- opslag, overslag of andere werkzaamheden met gevaarlijke stoffen bij bedrijven (Wm-inrichtingen);
- vervoer van gevaarlijke stoffen via transportroutes (wegen, waterwegen, spoorwegen);
- transport van gevaarlijke stoffen via ondergrondse buisleidingen.

Als ook binnen het plangebied wordt gewerkt met gevaarlijke stoffen (productie, overslag, bewerking) kan ook de veiligheid van bedrijven en personen in de omgeving nadelig worden beïnvloed. Beide wederzijdse invloeden zijn onderzocht.

Soorten veiligheidsrisico's

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Onder het PR wordt verstaan de kans per jaar dat één (fictief) persoon, die zich permanent en onbeschermd op dezelfde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. In theorie zou die persoon zich onafgebroken en onbeschermd op 1 bepaalde plaats moeten bevinden. Deze kans mag niet groter zijn dan 1 op de miljoen. Het PR wordt op een kaartbeeld weergegeven met een risicocontour van 10^{-6} rondom de hierboven genoemde risicobronnen. Bepaald is dat binnen een zo'n PR-contour in principe geen kwetsbare objecten mogen worden opgericht.

Welke objecten als kwetsbaar en beperkt kwetsbaar worden aangemerkt, staat aangegeven in onder meer het Bevi, Bevb en de Circulaire RNVGS. Een bedrijfsgebouw behoort tot de categorie van beperkt kwetsbare objecten, voor zover zich in het gebouw geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.

Het GR gaat over de impact van een calamiteit met veel dodelijke slachtoffers tegelijk. Het GR is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kans per jaar, dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of transportroute, bij een ongeval waarbij een gevaarlijke stof is betrokken. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Het GR kan niet 'op de kaart' met contouren worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve. De wetgeving verbindt geen harde normen aan de toelaatbaarheid van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen een invloedsgebied, zoals dat wel het geval is bij het PR. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

Wettelijk kader

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgevingen:

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

Verantwoordingsplicht

De onderdelen die dienen te worden opgenomen bij de verantwoordingsplicht staan beschreven in het Bevi, in artikel 12 voor Bevi-activiteiten en in artikel 13 voor ruimtelijke plannen. Artikel 13 Bevi geeft aan dat indien een besluit wordt genomen op basis van (in dit geval) een bestemmingswijziging, waarbij de bouw of vestiging van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten wordt toegelaten, het bijbehorend groepsrisico dient te worden aangegeven en verantwoord. Ten aanzien van de verantwoordingsplicht wordt onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

- Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen te worden overwogen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR of maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit. Een volledige verantwoording kan achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:
 - a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
 - b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
 - c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen. Overeenkomstig het Bevt (artikel 8, lid 1) en de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART, paragraaf 2.1) hoeven geen beperkingen aan het ruimtegebruik van een plan te worden gesteld in een gebied dat op meer dan 200 meter van een transportroute of buisleidingstracé ligt. Een beperkte verantwoordingsplicht voor de hoogte van het groepsrisico is wel aan de orde indien een plangebied zich wel bevindt binnen dit invloedsgebied. In de HART zijn daarover per stofcategorie en per modaliteit vaste afstanden opgenomen voor de begrenzing van het invloedsgebied.

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

Toetsing

Plaatsgebonden risico

De landelijke risicokaart geeft aan welke risicobronnen en PR-contouren te vinden zijn in de nabijheid van het plangebied. De risicokaart staat weergegeven in figuur 11.

Figuur 11: Ligging PR-contouren t.o.v. het plangebied



Voor het plangebied geldt dat alleen de A67 een risicobron is die in de nabijheid ligt. Het plangebied bevindt zich op een afstand van zo'n 150 meter ten opzichte van de as van de autosnelweg. De PR-contour reikt niet verder dan 26 meter uit de as van de A67, waardoor het plangebied ver buiten de PR-contour van de A67 ligt en het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt de ontwikkeling van het plangebied.

Groepsrisico

Omdat het plangebied zich ook op ruime afstand bevindt van de PAG-zone van de A67, heeft vanuit dit aspect geen verantwoording plaats te vinden vanuit het groepsrisico. Dit geldt ook voor het geval dat het plangebied uitsluitend wordt gebruikt voor het (tijdelijk) stallen van (vracht)auto's. Een parkeerplaats is namelijk geen beperkt kwetsbaar object en voor dat gebruik is geen berekening en verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Omdat de partiële herziening ook het oprichten van een bedrijfsgebouw (onder voorwaarden) mogelijk maakt en een bedrijfsgebouw vanuit externe veiligheid is aangemerkt als een beperkt kwetsbaar object, gelegen binnen het invloedsgebied van 200 meter vanuit de A67, is voor dit gebruik het groepsrisico berekend⁵.

Uit de berekeningen volgt dat het groepsrisico ruim lager is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat een volledige verantwoordingsrapportage achterwege kan blijven en dat alleen een beperkte verantwoordingsplicht geldt.

Verantwoordingsplicht

In de basis is de zelfredzaamheid van aanwezigen goed te noemen. Het gebied kan worden ontvlucht in oostelijke en westelijke richting via de Olivier van Noortweg. In geval van calamiteiten kan NL-Alert worden ingezet om aanwezigen te waarschuwen en informeren.

Het plangebied ligt op een afstand van zo'n 150 meter uit de wegas. Tussen het plangebied en de A67 is reeds een gebouw aanwezig. Bij een explosie volgens het principe van een warme of koude BLEVE bestaat de kans op ruitbreuk. Het glasoppervlak van het nieuw te plaatsen gebouw moet om die reden aan de zijde van de A67 waar mogelijk worden beperkt.

Binnen 200 meter afstand tot de calamiteit kunnen secundaire brandhaarden ontstaan. In de omgeving zijn wadi's en watergangen (Lage Heide Lossing) aanwezig om als secundair bluswater te dienen. Aan de zuidzijde van de A67 zijn voldoende wadi's aanwezig om de calamiteit zelf te bestrijden, mits deze goed gevuld zijn. Het plasbrandaandachtsgebied reikt niet tot het plangebied of tot de Olivier van Noortweg.

In geval van het vrijkomen van schadelijke gassen zal in eerste instantie inpandig moeten worden geschild. Daarnaast is het van belang dat tijdig wordt gewaarschuwd zodat ramen, deuren en ventilatievoorzieningen met één handeling kunnen worden gesloten. Mechanische ventilatiesystemen moeten door middel van een noodknop direct kunnen worden uitgeschakeld. Evacuatie wordt pas in gang gezet als de situatie dat toelaat.

Het bestemmingsplan is door de gemeente voorgelegd voor advies aan de Veiligheidsregio Noord-Limburg. O De Veiligheidsregio heeft vervolgens advies uitgebracht, dat als bijlage is toegevoegd bij dit bestemmingsplan⁶.

Toetsing op risico's vanuit plangebied

In het plangebied wordt niet gewerkt met opslag, bewerking of vervoer van dergelijke gevaarlijke stoffen. Vanuit de milieuzonering geldt een 'gevaar'-zone van 10 meter rondom de perceelsgrens, zie paragraaf 4.5. Binnen deze 10 meter zone bevindt zich geen (beperkt) kwetsbaar object. Dit betekent dat het planvoornemen naar de omgeving toe geen extern veiligheidsrisico veroorzaakt.

Conclusie

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

⁵ Berekening en verantwoording groepsrisico, Econsultancy, Swalmen, 10 april 2020

⁶ Advies Veiligheidsregio Noord-Limburg, partiële herziening bestemmingsplan Traffic Port, Venlo, 6 juli 2020

4.10 Verkeer

De verkeersgeneratie is al in paragraaf 4.7 behandeld. Het gebruik van het plangebied levert tussen de 120 en 180 verkeersbewegingen per dag op, afhankelijk van het gebruik ten behoeve van het stallen van vrachtauto's of voor het gebruik met een bedrijfsgebouw (loods, opslag, transportbedrijf).

Voor het bepalen van de hoeveel parkeerplaatsen die op eigen terrein benodigd zijn in geval sprake is van een nieuw op te richten bedrijfsgebouw, is aansluiting gezocht bij de 'Nota Parkeernormen Peel en Maas 2018'. Voor een bedrijf in de categorie 'arbeidsextensief/bezoekersextensief', gevestigd buiten de bebouwde kom of in het buitengebied, geldt een te hanteren parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

Toetsing

Verkeersgeneratie

Het plangebied is goed ontsloten via de A67, de provinciale weg N556 (Eindhovenseweg) en de wegen op het bedrijventerrein Trade Port West-Oost. De Olivier van Noortweg op Traffic Port zorgt voor de directe ontsluiting. Deze wegen zijn uitgelegd op verwerking van grote verkeershoeveelheden. De extra hoeveelheid verkeer vanwege de voorgenumen activiteit levert dan ook geen verkeersproblemen op.

Parkeren

Om te voorzien in de parkeerbehoefte, dient bij de invulling van het plangebied met een bedrijfsgebouw te worden voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm. Het gemeentelijk facetbestemmingsplan 'Parapluplan Parkeernota Peel en Maas' is niet van toepassing verklaard op Traffic Port, daarmee ook niet van toepassing op het plangebied. Op basis van de jurisprudentie van de Raad van State dienen de parkeernormen in de regels van het bestemmingsplan te worden opgenomen. Dit betekent dat in deze partiële herziening van het bestemmingsplan parkeerregels dienen te worden opgenomen, hetgeen ook is gebeurd.

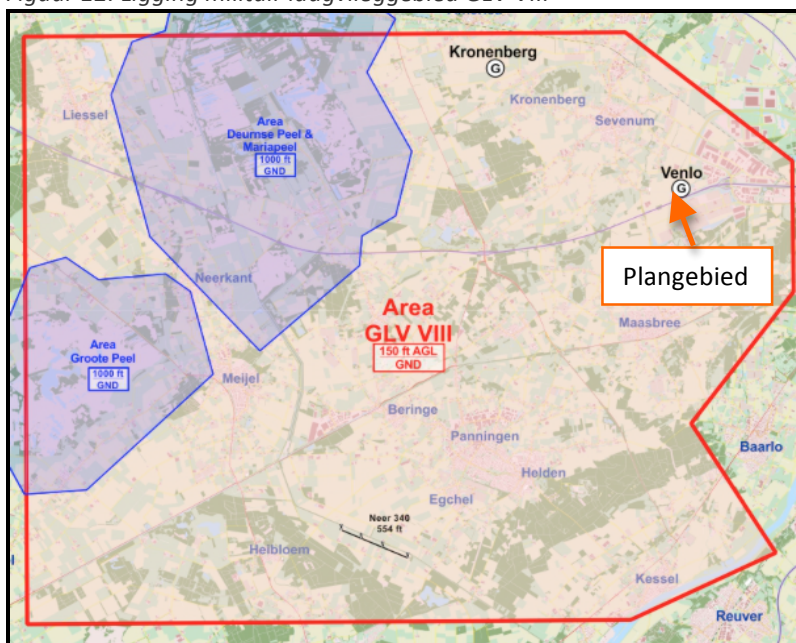
Conclusie

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

4.11 Luchtvaart

Voor de planontwikkeling speelt het luchtvaartverkeer een belangrijke rol. Zo bevindt het plangebied zich enerzijds in het militaire laagvlieggebied De Peel (GLV-VIII, zie figuur 12), zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen en anderzijds in de vliegfunnel van Traffic Port, zoals vastgelegd in de luchthavenregeling Traffic Port van de provincie Limburg. Beide vlieggebieden leggen beperkingen op aan toegestane bouwhoogtes.

Figuur 12: Ligging militair laagvlieggebied GLV VIII



Toetsing

Laagvlieggebied

In het SMT worden geen maximale bouwhoogtes gekoppeld aan een laagvlieggebied. In de AMvB Ruimte wordt een klein deel van de militaire gebieden en objecten begrensd. Militaire objecten dienen een militaire bestemming te krijgen en de opgenomen bestemmingen en gebruiksregels mogen geen belemmering vormen voor de functionele bruikbaarheid van het object en de uitoefening van de defensietaak. Daarnaast gelden er militaire laagvliegroutes, evenals laagvliegroutes voor militaire jacht- en transportvliegtuigen. Uitsluitend onder laagvliegroutes voor jacht- en transportvliegtuigen geldt een bouwbeperking. Een laagvliegroute is als zodanig aangewezen krachtens artikel 45 van het Luchtverkeersreglement met inbegrip van een strook van 1852 meter aan beide zijden van de krachtens het Luchtverkeersreglement aangegeven middenlijn van de laagvliegroute die tezamen de totale breedte van de laagvliegroute van 3704 meter heeft. Op deze route mag op een hoogte van 75 meter worden gevlogen. Dat betekent dat onder deze route niet hoger mag worden gebouwd dan 40 meter. Onder de andere laagvliegroutes en onder de laagvlieggebieden voor helikopters gelden geen bouwbeperkingen.

Het plangebied ligt binnen het laagvlieggebied De Peel. De maximale bouwhoogte in het plangebied bedraagt 15 meter en voldoet daarmee aan de gestelde randvoorwaarde uit de AMvB Ruimte.

Luchthavenregeling Traffic Port

Op Traffic Port wordt een luchthaven geëxploiteerd. De provinciale Luchthavenregeling 'luchtvaartterrein Traffic Port Venlo' is hiervoor van kracht. De luchthaven is bestemd voor het gebruik door Micro Light Airplanes (MLA), alsmede naar hun aard en invloed op de omgeving vergelijkbare lichte luchtvaartuigen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan drones. De luchthaven mag ook worden gebruikt voor helikoptervluchten van de Luchtvaartpolitie of andere helikoptervluchten die in opdracht van de overheid worden uitgevoerd in het kader van de openbare orde, veiligheid of gezondheid.

De in- en uitvliegsectoren dienen op en buiten Traffic Port vrij te zijn van obstakels te zijn. Deze vliegverkeerzone legt beperkingen op aan bouwhoogtes op en rondom het plangebied.

Door verandering in wet- en regelgeving is het al een aantal jaar niet meer toegestaan om op Traffic Port met MLA's te vliegen, omdat de baanlengte te kort was. Vliegbewegingen van de andere benoemde luchtvaartuigen zijn wel mogelijk. Indien te zijner tijd op verzoek de vergunninghouder en in overleg met de provincie Limburg als bevoegd gezag wordt overgegaan tot intrekking van de luchthavenregeling voor Traffic Port, is geen luchtverkeer van en naar Traffic Port meer toegestaan en is het oprichten van een bedrijfsgebouw mogelijk binnen het plangebied.

In de regels van het onderhavige bestemmingsplan is daartoe de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat in het plangebied pas mag worden gebouwd als de luchthavenregeling van de luchthaven Traffic Port op niet meer van kracht is. Tot die tijd is het stallen van vrachtauto's wel toegestaan binnen het plangebied.

Conclusie

Vanuit de luchtvaart zijn er geen belemmeringen voor de planontwikkeling, indien rekening wordt gehouden met de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in de regels van deze partiële herziening. Op deze wijze zijn de belangen van de luchtvaart gewaarborgd en is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

4.12 Beknopte m.e.r. beoordeling

Initiatiefnemer Truck Support heeft, in het kader van de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling een aanmeldingsnotitie verstuurd naar het college van burgemeester en wethouders van Peel en Maas⁷. In de aanmeldingsnotitie zijn de milieueffecten beschreven op basis van de selectiecriteria zoals opgenomen in bijlage III van de Europese Richtlijn m.e.r. 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten' (2014/52/EU).

⁷ Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling t.b.v. partiële herziening bestemmingsplan Traffic Port, Olivier van Noortweg 1 te Maasbree, Peel en Maas, 28 april 2020

Op basis van de resultaten van de aanmeldingsnotitie, waaruit blijkt dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten, heeft het college van burgemeester en wethouders besloten dat het opstellen van een milieueffectrapport niet noodzakelijk is en dat voor de bestemmingsplanwijziging geen formele m.e.r.-procedure doorlopen behoeft te worden.

Hieronder staan de te beoordelen selectiecriteria opgesomd, gevolgd door de beoordeling per criterium.

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

Toetsing

1. Kenmerken van de activiteit

a. Omvang en ontwerp project

Het plangebied is bijna 1 hectare groot. De activiteiten daarbinnen zijn als volgt. Op 0,8 hectare worden bedrijfsmatige activiteiten verricht. Het overige deel van 0,2 hectare wordt gebruikt door water- en groenvoorzieningen.

De bedrijfsmatige activiteit houdt in eerste instantie het gebruik van de grond in voor het stallen van vrachtauto's en trailers en op termijn mogelijk gevolgd door het oprichten van een (logistiek) bedrijfsgebouw met een maximale omvang van 5.600 m² bvo. De voorgenomen activiteiten passen qua bestemming bij de overige activiteiten op Traffic Port.

b. Cumulatie met andere projecten

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

c. Gebruik natuurlijke hulpbronnen

Voor de exploitatie van de voorgenomen activiteit (stallingsruimte, bedrijfsgebouw) wordt geen gebruik wordt gemaakt van (het onttrekken van) natuurlijke hulpbronnen.

d. Productie van afvalstoffen

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

e. Verontreiniging en hinder

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

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

Verontreiniging

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

Hinder

- Milieuzonering: er wordt voldaan aan de geldende richtafstanden uit de VNG-brochure 'Handreiking bedrijven en milieuzonering'. Het woon- en leefklimaat in de omgeving wordt niet beïnvloed door de voorgenomen activiteit.
- Geluid: er is geen sprake van een toevoeging van een geluidsgevoelige activiteit. Burger- en bedrijfswoningen liggen op ruime afstand van het plangebied. Ook de extra verkeersaantrekkende werking door de voorgenomen activiteit leidt niet tot extra wegverkeerslawaaï, omdat dit verkeer wordt afgewikkeld via het wegennet op Trade Port West, de provinciale weg N556 en de A67.
- Luchtkwaliteit: het luchtkwaliteitsonderzoek heeft uitgewezen dat de activiteit niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit.
- Externe veiligheid: in het plangebied wordt niet gewerkt met opslag, bewerking of vervoer van dergelijke gevaarlijke stoffen. Daarnaast staat vast dat het plangebied niet in het invloedsgebied ligt van een risicovolle inrichting of van vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico vormen beide geen belemmering voor de ontwikkeling van het plangebied.
- Flora en fauna: er treden geen nadelige effecten op voor beschermde flora- en faunasoorten. Het plangebied ligt ook niet in of nabij beschermde natuurgebieden. Onderzoek wijst uit dat stikstofdepositie vanwege de voorgenomen activiteit geen nadelig effect heeft op de Natura2000-gebieden.

f. Risico zware ongevallen

Er is geen sprake van een risicovolle activiteit, die leidt tot zware ongevallen. Anderzijds ligt het plangebied ook buiten de risicocontouren van vervoer gevaarlijke stoffen of inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, waardoor zware ongevallen in het plangebied vanwege externe invloeden zijn uit te sluiten.

g. Risico's menselijke gezondheid

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

2. Plaats van de activiteit

a. Landgebruik in het plangebied

Voor het huidige en toekomstige grondgebruik wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdstuk 2.

b. Natuurlijke hulpbronnen in het gebied

De locatie heeft geen bijzonder rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen, het ligt op een bedrijventerrein.

c. Opnamevermogen natuurlijke milieu

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

3. Soort en kenmerken van de gevolgen van de activiteit

a. Bereik effecten

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

b. Aard effecten

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

c. Grensoverschrijdende effecten

Er treedt geen grensoverschrijdend effect op.

d. Intensiteit en complexiteit effecten

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

e. Waarschijnlijkheid effecten

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

f. Tijdsduur en frequentie effecten

Alle effecten hebben een permanent karakter. Voor een aantal effecten is ook het tijdelijk effect berekend als gevolg van de bouwactiviteit.

g. Cumulatie van effecten

Er treedt geen cumulatie van effecten op.

h. Vermindering effecten

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

Conclusie

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

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Binnen het plangebied is de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van Truck Support beoogd. Omdat het bestemmingsplan het oprichten van een bedrijfsgebouw met een bruto-vloeroppervlak groter dan 1.000 m² mogelijk maakt, is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Omdat echter de ontwikkeling een particulier initiatief is waarbij de investeringen en financiële risico's volledig voor rekening zijn van de initiatiefnemer, is het opstellen van een exploitatieplan en exploitatieovereenkomst niet aan de orde. De investeringen worden gedekt uit de exploitatie van het project.

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

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

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Algemeen

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

Vormvrije m.e.r. beoordeling

Initiatiefnemer Truck Support heeft in het kader van de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling de aanmeldingsnotitie verstuurd naar het college van burgemeester en wethouders van Peel en Maas. Daarop heeft het college op een besluit genomen en de initiatiefnemer hiervan schriftelijk op de hoogte gesteld.

Vooroverleg instanties

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

Zienswijzen op ontwerp bestemmingsplan

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Peel en Maas heeft op 13 juli 2020 besloten om het ontwerp-bestemmingsplan, conform artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, gedurende zes weken ter inzage te leggen. Eenieder heeft in de periode van 21 juli 2020 tot en met 1 september 2020 de gelegenheid gehad om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad van Peel en Maas. Gedurende deze periode zijn geen zienswijzen op het ontwerp van het bestemmingsplan ingediend.

Vaststelling bestemmingsplan

Omdat geen zienswijzen op het ontwerp van het bestemmingsplan zijn ingediend bij de gemeenteraad van Peel en Maas en ambtshalve ook geen wijzigingen zijn aangebracht op het ontwerp-bestemmingsplan, heeft de gemeenteraad van Peel en Maas op 10 november 2020 besloten het bestemmingsplan ongewijzigd vast te stellen.

Beroepsprocedure

Na vaststelling van het bestemmingsplan ligt het bestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage. Dan kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Alleen diegenen die eerder een zienswijze hebben ingediend of een belanghebbende die redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij of zij geen zienswijze had kunnen indienen, kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen.

Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag nadat de beroepstermijn van zes weken is afgelopen, tenzij vanwege onverwijlde spoed ook een verzoek om een voorlopige voorziening wordt ingediend. Het indienen van een verzoek tot een voorlopige voorziening kan alleen als ook een beroepsschrift is ingediend. In dat geval wordt de inwerkingtreding opgeschort totdat op het verzoek wordt beslist.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Algemeen

Het karakter van een partiële herziening is dat het bestemmingsplan waarvan wordt afgeweken in stand blijft, maar dat ten aanzien van de regels en of de verbeelding wijzigingen plaatsvinden. Het gaat derhalve niet om een toevoeging van een geheel nieuwe bestemming, maar om een herziening van de bestemming op onderdelen, zoals het op onderdelen wijzigen van de bouwregels, van een specifieke bestemmingsomschrijving of het toevoegen of wijzigen van een aanduiding op de verbeelding. Het geldende bestemmingsplan Traffic Port', het 'moederplan' zoals vastgesteld op 25 januari 2011 door de gemeenteraad van Peel en Maas, blijft ook na de herziening van kracht.

In dit geval wordt de verbeelding aangepast op één specifieke plek binnen Traffic Port, waarbij de vigerende bestemming 'Natuur' wordt gewijzigd in de bestemming 'Gemengd' zoals die ook geldt op de rest van Traffic Port. Nieuw is dat in de regels een voorwaardelijke verplichting is opgenomen voor het mogen oprichten van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde en dat tevens parkeerregels zijn opgenomen omdat die vanaf 2018 verplicht zijn om in een (wijziging van het) bestemmingsplan op te nemen. De overige regels zijn vrijwel identiek aan die van het 'moederplan'.

6.2 Opzet van de regels

Voor deze partiële herziening is ervoor gekozen om alle regels volledig uit te schrijven en af te zien van een zogenoemde 'van toepassing verklaring' van de regels van het 'moederplan'.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)

Artikel 1 bevat de definities van begrippen die van belang zijn voor toepassing van dit specifieke plan. Die zijn overeenkomstig die van het 'moederplan', behoudens:

- andere IDN-codes die van toepassing zijn op dit bestemmingsplan;
- wijziging van BIGNAL naar Luchthavenregeling

Het tweede artikel betreft de wijze van meten waarin wordt aangegeven hoe bij toepassing van de regels wordt gemeten. Die regels zijn ongewijzigd gebleven.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3)

Er is bij deze herziening maar één bestemming van toepassing en dat is de bestemming 'Gemengd', conform de regels van het 'moederplan', behoudens:

- de bestemmingsomschrijving, waarbij de onderdelen m en n zijn weggelaten omdat die in dit geval niet van toepassing zijn;
- de bouwregels, waarbij 'BIGNAL' wordt gewijzigd in 'Luchthavenregeling' en waarbij het bebouwingspercentage binnen het bouwvlak is gesteld op 70%;
- de nadere eisen, waaraan een eis is toegevoegd inzake de buitenverlichting;
- de specifieke gebruiksregels, waaraan een tweetal voorwaardelijke verplichtingen zijn toegevoegd alsmede parkeerregels.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 4 t/m 6)

Ten aanzien van de algemene regels geldt dat deze overeenkomstig het 'moederplan' zijn, behoudens:

- dat de algemene aanduidingsregels zijn vervallen, omdat die betrekking hebben op de gebiedsaanduiding 'Vrijwaringszone-weg' en deze aanduiding niet van toepassing is op het plangebied. Ook de algemene wijzigingsregels en procedureregels zijn komen te vervallen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 7 en 8)

Voor het overgangsrecht en slotregels geldt ook een aantal aanpassingen:

- bij het overgangsrecht, met een aangepaste verwijzing naar de betreffende artikelen;
- de slotregel, waarbij een aangepaste benaming van dit bestemmingsplan is opgenomen.