

**Verplaatsing Internationaal Transportbedrijf
John Corneth BV naar de locatie
Pratwinkel 9 te Baarlo**



**Ruimtelijke onderbouwing
behorende bij vrijstelling ex artikel 19, lid 1 WRO**

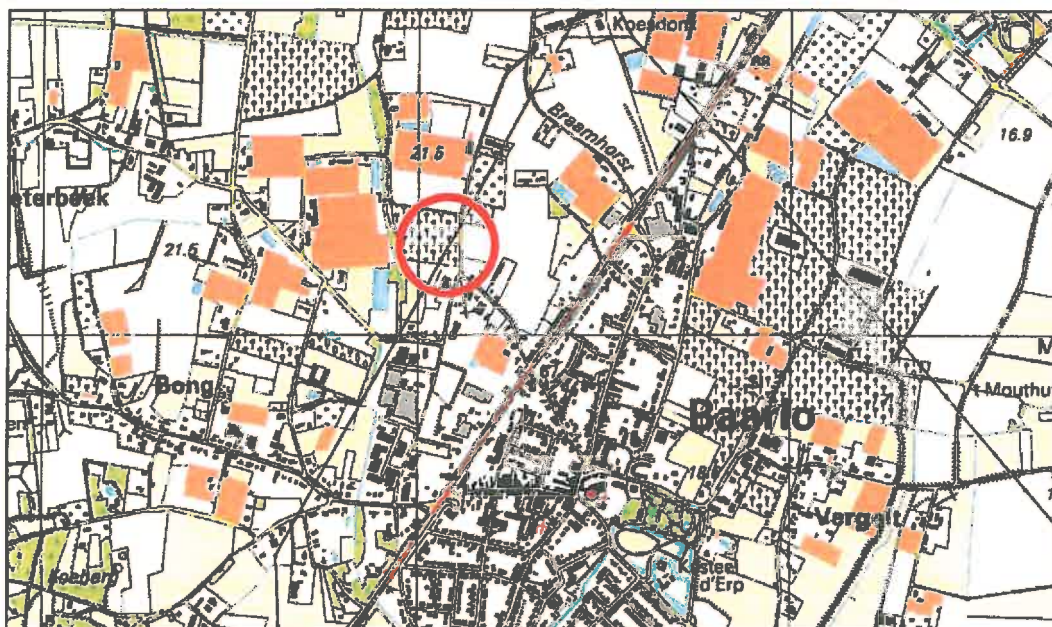
INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	pag. 1
2.	project- en gebiedsbeschrijving	pag. 4
2.1	Gebiedsbeschrijving	pag. 4
2.1.1	Voormalige locatie	pag. 4
2.1.2	Nieuwe locatie	pag. 4
2.2	Motivering	pag. 5
2.3	Ruimtelijke gevolgen en afweging	pag. 7
2.3.1	Stedenbouwkundige gevolgen	pag. 7
2.3.2	Maatschappelijke gevolgen	pag. 7
2.3.3	Visuele gevolgen	pag. 7
3.	Beleidskader	pag. 8
3.1	Rijksbeleid	pag. 8
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	pag. 8
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	pag. 9
3.1.3	Conclusie	pag. 9
3.2	Provinciaal beleid	pag. 10
3.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	pag. 10
3.2.2	Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg	pag. 12
3.2.3	Provinciale planologische verordening	pag. 12
3.2.4	Beleidsregel Limburg Kwaliteitsmenu	pag. 12
3.2.5	Conclusie	pag. 13
3.3	Gemeentelijk beleid	pag. 14
3.3.1	Structuurplan Buitengebied Peel en Maas	pag. 14
3.3.2	Beleid Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing	pag. 15
3.3.3	Conclusie	pag. 15
4.	Onderzoek	pag. 17
4.1	Economische uitvoerbaarheid	pag. 17
4.2	Milieu	pag. 17
4.2.1	Bodem	pag. 17
4.2.2	Wegverkeerslawaaai	pag. 17
4.2.3	Luchtkwaliteit	pag. 17
4.2.4	Externe veiligheid	pag. 18
4.2.5	Geluid	pag. 21
4.3	Archeologie	pag. 23
4.4	Natuur en landschap	pag. 23
4.5	Flora & fauna	pag. 23

4.6	Kabels en leidingen	pag. 24
4.7	Beschermende en beeldbepalende elementen	pag. 25
4.8	Verkeerskundige aspecten	pag. 25
4.9	Waterhuishouding	pag. 27
4.10	Duurzaamheid	pag. 27
5.	Afweging belangen	pag. 28
6.	Procedure	pag. 30

1. INLEIDING

Transportbedrijf John Corneth International Transport bv heeft in 2005/2006 het voornemen geuit om zich te verplaatsen naar de locatie Pratwinkel 9 te Baarlo. Achtergrond van deze verplaatsing is dat de huidige locatie aan de Napoleonsbaan Noord 12 te Baarlo minder geschikt is ter exploitatie van een transportbedrijf. Dit enerzijds vanwege de beperkte ruimte op die locatie (perceelsgrootte), in combinatie met de groei van het bedrijf en het ontbreken van een gebouw waarin goederen kunnen worden op- en overgeslagen. Anderzijds is de huidige locatie ruimtelijk gezien minder geschikt vanwege de landschappelijke en natuurlijke waarden ter plaatse. Om deze redenen is gezocht naar een nieuwe, geschiktere locatie. Deze locatie is gevonden aan de Pratwinkel 9. Op deze locatie is een ruimte aanwezig voor de open overslag van goederen die worden getransporteerd, en is tevens voldoende ruimte aanwezig voor het parkeren van vrachtauto's.



Afbeelding 1: Ligging en omgeving projectgebied

Destijds was de locatie Pratwinkel 9 gelegen in het plangebied van het bestemmingsplan "Buitengebied 1979". Op gronden met de bestemming "Agrarische bedrijfsdoeleinden (AG-B)" (deze bestemming is in 1987 middels toepassing een wijzigingsprocedure ex artikel 11 WRO op het onderhavige perceel gelegd). Voorheen had het perceel de bestemming "Agrarisch gebied tevens randzone (AG-Z)". Voornoemde bestemming laat het gebruik van het perceel ten bate van een transportbedrijf niet toe.

Bij de gemeente Maasbree is in april 2006 een verzoek om planologische medewerking ingediend ten behoeve van de verplaatsing van het transportbedrijf. Middels de procedure als bedoeld in artikel 19, lid 1 van de WRO is een vrijstellingstraject gevolgd. In april 2007 heeft het College van Burgemeester en Wethouders, na het ontvangen van een verklaring van geen bezwaar van de Gedeputeerde Staten van Limburg, vrijstelling verleend van het bestemmingsplan. Het transportbedrijf kon zich derhalve op de nieuwe locatie vestigen. Het bedrijf is daarop verplaatst naar de betreffende locatie.

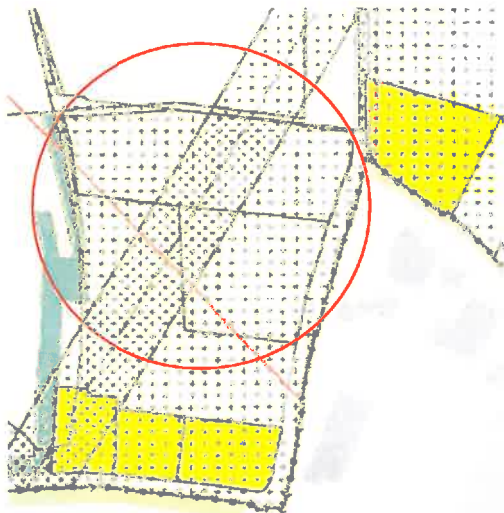
Tegen dit besluit tot vrijstelling is beroep aangetekend. Door de rechtbank zijn de beroepen gegrond verklaard en is het vrijstellingsbesluit in haar uitspraak van 24 april 2008 vernietigd¹.

¹ procedurenummers 07 / 644 WRO K1 MKR, 07 / 645 WRO K1 MKR, 07 / 646 WRO K1 MKR, 07 / 647 WRO K1 MKR en 07 / 648 WRO K1 MKR.

Om tegemoet te komen aan de uitspraak van de Rechtbank is nogmaals een vrijstellingsprocedure gevolgd, waarbij rekening is gehouden met het gestelde in deze uitspraak. In dit kader zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd c.q. aangevuld en is het project voorzien van een goede (aangepaste) ruimtelijke onderbouwing. Bij besluit van 27 mei 2009 is de gevraagde vrijstelling ex artikel 19, lid 1 WRO opnieuw verleend. Tegen dit besluit is hernieuwd beroep ingesteld.

In het kader van voornoemde beroepsprocedure heeft de rechtbank de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) verzocht om haar te adviseren. De StAB heeft terzake twee adviezen uitgebracht², waarbij het tweede advies specifiek betrekking heeft op een in dit kader uitgevoerd aanvullend akoestisch onderzoek. Naar aanleiding van voornoemde StAB-adviezen heeft de rechtbank de in dit kader ingestelde beroep in haar uitspraak van 22 maart 2012 deels niet-ontvankelijk en deels gegrond verklaard³. De rechtbank was van oordeel dat niet duidelijk was hoeveel vrachtwagens vanaf de betreffende locatie opereerden (terwijl dit wel een voorwaarde was die aan de verleende vrijstelling was verbonden) en dat niet afdoende was aangetoond dat ter plaatse sprake was van een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De overige beroepsgronden, welke betrekking hadden op de aspecten strijdigheid met het provinciale beleid, de verkeerssituatie en de luchtkwaliteit, slaagden naar oordeel van de rechtbank niet. Tegen deze uitspraak van de rechtbank is weliswaar hoger beroep ingesteld, maar dit beroep is later ingetrokken.

Gelet op het vorenstaande dient er een nieuwe beslissing op het verzoek tot verplaatsing van het transportbedrijf genomen te worden. Inmiddels is er echter een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied vastgesteld, "Buitengebied Peel en Maas". De locatie Pratwinkel 9 is binnen dit plangebied gelegen en heeft hierin de bestemming "Agrarisch – Grondgebonden (A-GG)".



Afbeelding 2: Uitsnede bestemmingsplan "Buitengebied Peel en Maas"

Ingevolge de planvoorschriften zijn de betreffende gronden bestemd voor agrarisch bedrijfsmatig gebruik en niet voor het baten van een transportbedrijf. Er kan slechts medewerking worden verleend aan het gebruik ten bate van een transportbedrijf middels het volgen van een planologische procedure. Omdat het verzoek om medewerking reeds op 26 april 2006 is ingediend, is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (inwerkingtreding 1 juli 2008) niet op de aanvraag van toepassing, maar de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Gelet op het gestelde in de WRO kan er medewerking aan het plan verleend worden middels toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 19, lid 1 WRO.

² StAB-advies van 4 juni 2010, kenmerk StAB/38607/R en StAB-advies van 26 juli 2011, kenmerk StAB-38890

³ Procedurenummers 08 / 1441 WRO SC, 09 / 941 WRO SC en 09 / 942 WRO SC

Ingevolge het gestelde in artikel 19, lid 1 WRO kan er ten behoeve van de verwezenlijking van een project vrijstelling verleend worden van het geldende bestemmingsplan, mits het project is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing en vooraf van Gedeputeerde Staten (GS) een verklaring van geen bezwaar is ontvangen. Voornoemde verklaring van geen bezwaar is reeds ontvangen (besluit GS van 27 februari 2007, kenmerk 07/8589). Tevens is het plan voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing.

In de navolgende hoofdstukken van deze ruimtelijke onderbouwing komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- Project- en gebiedsbeschrijving, hoofdstuk 2;
- Beleidskader, hoofdstuk 3;
- Onderzoek, hoofdstuk 4;
- Afweging belangen, hoofdstuk 5;
- Procedure, hoofdstuk 6.

2. PROJECT- EN GEBIEDSBESCHRIJVING

2.1 Gebiedsbeschrijving

2.1.1 Voormalige locatie

De voormalige bedrijfslocatie van het bedrijf betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Maasbree, sectie L, nummers 638, 640, 641 en 642, gelegen aan de Napoleonsbaan Noord 12 te Baarlo. Deze locatie sluit aan de noordwestzijde aan bij het landelijke, agrarische gebied met een open karakter van Baarlo. Aan de zuidwestzijde wordt het perceel begrensd door de Napoleonsbaan. Aan de zuidwest- en noordoostzijde wordt de locatie min of meer ingesloten tussen woningen en een garagebedrijf/tankstation.

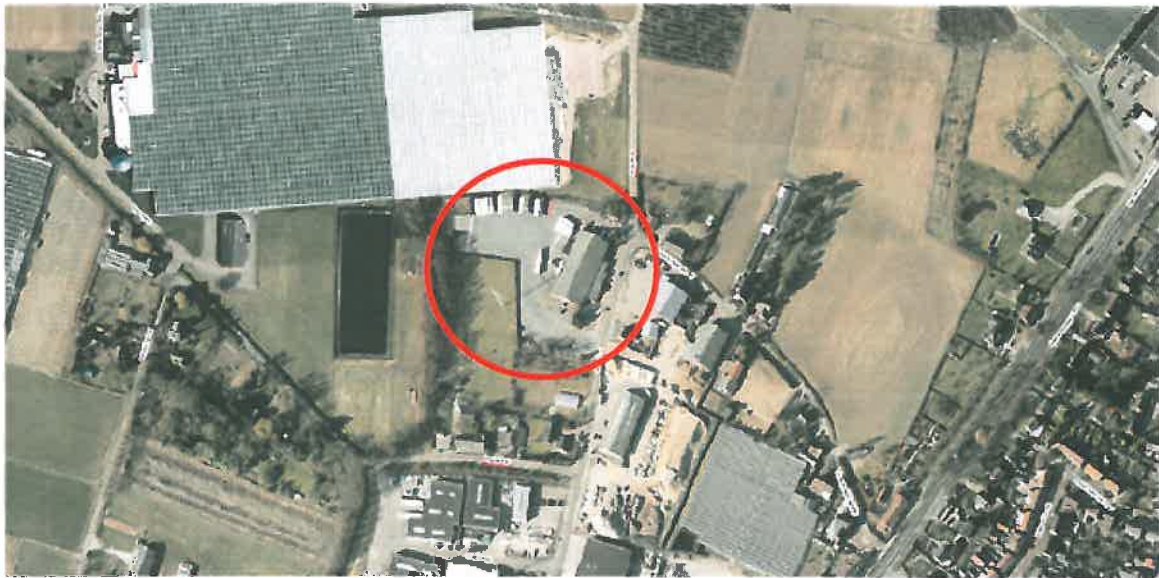
Het terrein was destijds verhard en er was een noodvoorziening in de vorm van een kantoorunit aanwezig. In beperkte mate werden er in de open lucht goederen opgeslagen. Het bedrijf had ter plaatse een omvang van circa 25 vrachtwagencombinaties. Na verplaatsing van het bedrijf zijn de kantoorunit en de verharding verwijderd en wordt de locatie niet meer voor bedrijfsdoeleinden gebruikt.



Afbeelding 3: Luchtfoto locatie Napoleonsbaan Noord 12

2.1.2 Nieuwe locatie

Het bedrijf is inmiddels verplaatst naar een nieuwe locatie op de percelen kadastraal bekend gemeente Maasbree, sectie M, nummers 139 en 774, gelegen aan de Pratwinkel 9 te Baarlo. De nieuwe locatie is gelegen aan de rand van bedrijventerrein "de Kieën". Tegenover de nieuwe locatie is aan de oostzijde een grondverzet- / transportbedrijf gelegen. Ten noorden van deze locatie begint een agrarisch gebied met een min of meer open karakter. Aan de westzijde wordt het perceel begrensd door een sloot en een tuinderskas met bijbehorend waterbassin. Aan de zuidzijde is nog een kleine groene buffer waarna er (industrie-) bebouwing volgt.



Afbeelding 4: Luchtfoto locatie Pratwinkel 9

Door de ligging van het projectgebied tegen bedrijventerrein de Kieën heeft de locatie een sterke associatie met dit bedrijventerrein. De directe omgeving heeft dan ook een industriële uitstraling. Dat hier sprake is van de rand van het bedrijventerrein valt niet op te merken.



Afbeelding 5 en 6: Impressie bedrijventerrein "De Kieën"

2.2 Motivering

Het initiatief betreft de vestiging van een transportbedrijf met op- en overslagactiviteiten aan de Pratwinkel 9 te Baarlo. Voor de realisatie zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van de bestaande bebouwing die op die locatie reeds aanwezig is. De huidige bebouwing bestaat uit een loods met enkel inpandig aanwezige kantoorruimtes. De oppervlakte van de gebouwen is circa 1.700 m², waarbij het loodsgedeelte ca. 20 x 55 m en het kantoorgedeelte ca. 8 x 35 m bedraagt. Het achterterrein is grotendeels verhard (bestrating bestaande uit klinkers). Tevens zijn er inmiddels een drietal laaddocks aangelegd.



Afbeelding 7 en 8: Blik op het verharde achterterrein en de bedrijfsgebouwen

In het verleden is al vaker geïnformeerd naar de gebruikersmogelijkheden van de locatie Pratwinkel 9. Hierbij is door de gemeente altijd aangegeven dat een eventuele niet-agrarische herinvulling tot de mogelijkheden behoorde, indien dit een algehele verbetering van de omgevingskwaliteit op zou leveren. In het verleden is hierbij altijd enkel gekeken naar de projectlocatie zelf. Door het toelaten van een transportbedrijf zal de omgevingskwaliteit op deze locatie niet verbeteren, zeker omdat sloop van bestaande bebouwing niet tot de mogelijkheden behoort. Door de intensivering van het achterterrein zal de omgevingskwaliteit eerder verslechteren dan verbeteren.

In het verleden kon de locatie dienen als buffer tussen het bedrijventerrein en het landelijk gebied. Van deze bufferfunctie is inmiddels geen sprake meer. Dit komt mede doordat het naastgelegen glastuinbouwbedrijf is uitgebreid en tevens aan de noordzijde van Pratwinkel 9 een foliebassin heeft opgericht. Een en ander betekent dat deze locatie steeds verder wordt ingepakt door aan de ene kant kassen en aan de andere kant het bedrijventerrein.



Afbeelding 9: Het gebied ten noorden van Pratwinkel 9

Om echter te komen tot een verbetering van de landschappelijke kwaliteit is verder gekeken dan enkel de nieuwe locatie. Ook de bestaande bedrijfslocatie aan de Napoleonsbaan Noord 12 is hierbij betrokken. Op deze locatie werd de inijk in het landelijk gebied vanaf de Napoleonsbaan belemmerd door de bedrijfsactiviteiten van het transportbedrijf. Beëindiging van de bedrijfsactiviteiten ter plaatse, waarbij de gronden werden "teruggegeven" aan het landelijk gebied, heeft deze inijk hersteld, met een aanzienlijke verbetering van de omgevingskwaliteit tot gevolg. Doordat het bedrijf verplaatst is, is een inijkdiepte ter plaatse verkregen van circa 400 meter. De uitbreiding van achtergelegen kas doet hieraan geen afbreuk. Deze verbetering compenseert volgens de gemeente voldoende het feit dat op de locatie Pratwinkel 9 geen verbetering gerealiseerd wordt, in combinatie met het feit dat geen nieuwe bebouwing opgericht hoeft te worden. Per saldo wordt op deze manier een algemene verbetering van de omgevingskwaliteit gerealiseerd. In een privaatrechtelijke garantie-overeenkomst is vastgelegd dat op de locatie Napoleonsbaan Noord 12 maatregelen uitgevoerd moeten worden, ter verbetering van de landschappelijke kwaliteit ter plaatse.

Tenslotte is op de nieuwe locatie aan de Pratwinkel, op basis van het vigerende bestemmingsplan, de vestiging van een agrarisch grondgebonden bedrijf mogelijk. De functie voor een grondgebonden agrarisch bedrijf heeft reeds een bepaalde impact op de omgeving. Door de vestiging van het transportbedrijf wordt feitelijk opnieuw invulling gegeven aan het gebouw, enkel met een strijdige functie volgens het bestemmingsplan. Er vindt echter geen verslechtering plaats op de omgevingskwaliteit en -waarden door het toestaan van het transportbedrijf omdat reeds een mate van verstoring is toegestaan.

2.3 Ruimtelijke gevolgen en afweging

2.3.1 Stedenbouwkundige gevolgen

Hoewel gelegen aan de rand van het buitengebied zullen de activiteiten van het transportbedrijf vooral gericht zijn op en verlopen via het bedrijventerrein. Het transportbedrijf maakt gebruik van de ter plaatse reeds aanwezige infrastructuur. Gezien de ligging van het projectgebied sluit de verplaatsing derhalve goed aan bij de aangrenzende bestemmingen van het bedrijventerrein. De gevolgen van de vestiging van deze onderneming zullen gezien het vorenstaande met name merkbaar zijn op het bedrijventerrein en niet zozeer in het buitengebied. Voor de activiteiten zal gebruik worden gemaakt van de faciliteiten en wegen die op het bedrijventerrein aanwezig zijn.

In plaats van de functie van fysieke barrière tussen het bedrijventerrein en het buitengebied, wordt het projectgebied in de nieuwe situatie onderdeel van dit bedrijventerrein. Qua bebouwing zijn er slechts wijzigingen van ondergeschikte aard doorgevoerd, zoals bijvoorbeeld de aanleg van laaddocks en de aanleg van erfverharding. De vorige functie ter plaatse was ook voornamelijk gericht op het bedrijventerrein voor de ontsluiting. Stedenbouwkundig gezien verandert de functie derhalve minimaal.

2.3.2 Maatschappelijke gevolgen

Middels de functieverandering van het betreffende gebouw en gronden ten behoeve van het internationale transportbedrijf wordt de bestaande werkgelegenheid veiliggesteld.

2.3.3 Visuele gevolgen

Gevolg van de verplaatsing is dat een soort buffergebied tussen het bedrijventerrein en het aangrenzende agrarische gebied met een bepaald open karakter wordt afgebouwd. Hiervoor in de plaats komt er een scherpere begrenzing van de functie bedrijventerrein en agrarisch gebied aan de Pratwinkel. Vanwege de oprichting van een tuinderskas, alsmede een waterbassin aan de westzijde van het projectgebied, is de rol van betreffende locatie als buffergebied tevens minder belangrijk geworden. Vanwege de aanwezige beplanting aan de noord- en westzijde, en de lagere ligging van het achterterrein, zijn de visuele wijzigingen nauwelijks opvallend zichtbaar.

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het rijksbeleid zal worden besproken aan de hand van de overkoepelende Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor het provinciaal beleid wordt gebruik gemaakt van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006, eveneens een overkoepelend beleidsstuk. In het kader van het gemeentelijk beleid wordt ingegaan op het vigerende bestemmingsplan en de Structuurvisie Buitengebied.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 31 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze structuurvisie staan de (rijks)plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van nationale belangen. De SVIR vervangt verschillende beleidsnota's zoals de Nota Ruimte. Ten opzichte van eerder rijksbeleid treedt het Rijk op een aantal terreinen terug en krijgen overheden, burgers en bedrijven meer beleidsruimte. Het Rijk werkt bovendien aan eenvoudiger regelgeving en verwacht van medeoverheden dat zij dat ook doen. Er wordt uitgegaan van vertrouwen in de medeoverheden: de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal en het interbestuurlijk toezicht laat het Rijk over aan de provincies. De (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking wordt overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Het Rijk richt zich daarom met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen en zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In deze structuurvisie worden drie hoofddoelen en 13 belangen genoemd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028), te weten:

1. *Concurrerend*: Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. *Bereikbaar*: Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarweg;
 - Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

3. *Leefbaar & veilig*: Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
 - Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waaronder financiering. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Voor de aangegeven rijksdoelen en nationale belangen acht het Rijk zich verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze nationale belangen kunnen daarom de grondslag zijn voor de inzet van andere rijksbevoegdheden, zoals het vaststellen van een AMvB (art. 4.3 Wro) of een inpassingsplan (art. 3.28 Wro) of het geven van een proactieve of reactieve aanwijzing (art. 4.4 resp. art. 3.8 lid 6 Wro). Met deze bevoegdheden kan het Rijk effectief doorwerking van haar beleid in gemeentelijke ruimtelijke besluiten (bestemmingsplannen, beheersverordeningen en omgevingsvergunningen ex art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo) bereiken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Om de 13 nationale belangen door te laten werken in ruimtelijke plannen van lagere overheden is naast de SVIR op 30 december 2011 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. In dit besluit zijn regels opgenomen waar de inhoud van bestemmingsplannen aan moet voldoen. Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de EHS, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Uit de regels en kaarten behorende bij het Barro kan worden afgeleid welke aspecten relevant zijn voor het ruimtelijke besluit.

3.1.3 Conclusie

Het rijksbeleid, zoals verwoord in de SVIR, is door de provincie en de gemeente verder uitgewerkt in provinciaal en lokaal beleid, zoals het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) en de handreiking ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente Peel en Maas conformeert zich aan bovenstaande uitgangspunten. Het onderhavige plan past dan ook binnen de hoofdlijnen van beleid krachtens de SVIR. Het onderhavige plan voorziet eveneens niet in ontwikkelingen die invloed hebben op de ruimtelijke rijksbelangen. Op grond hiervan gelden er ook vanuit het Barro geen beperkingen voor het onderhavige plan.

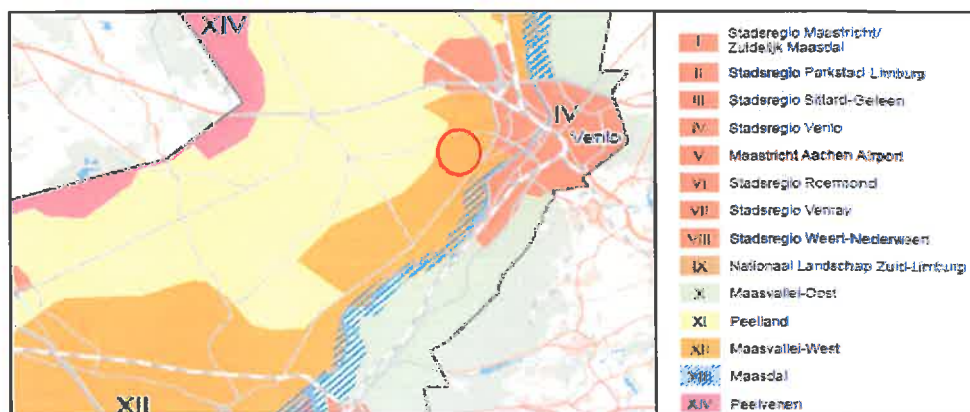
3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) vastgesteld. Het POL2006 is een streekplan, een provinciaal waterhuishoudingplan, een provinciaal milieubeleidsplan en bevat tevens de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke elementen daarvan betreft, en een welzijnsplan op hoofdlijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Het POL2006 zelf kan eveneens beschouwd worden als de structuurvisie die op grond van de wetsvoorstellen voor nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) in de toekomst door provincies opgesteld moet worden.

Met betrekking tot verstedelijking van en economische activiteiten in de landelijke gebieden wordt in het POL2006 aangegeven dat woningbouw en bedrijvigheid kan plaatsvinden binnen de contouren rondom de plattelandskernen. Initiatieven buiten de contouren zijn mogelijk indien ze inpasbaar zijn in het landschap en de landbouwstructuur en gepaard gaan met de realisatie van extra natuur, landschap of milieukwaliteit. Er is in het POL2006 sprake van een gebiedsgerichte aanpak op meerdere niveaus. Naast een onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden wordt een onderscheid gemaakt in 14 beleidsregio's. Voor elke regio is op basis van de gebiedskenmerken en -waarden een ontwikkelingsvisie gegeven.

Het projectgebied is gelegen binnen de beleidsregio "Maasvallei-West". Deze beleidsregio omvat een belangrijk deel van het landelijk gebied van Noord- en Midden-Limburg ten westen van de Maas en is rijk aan aardkundige, archeologische, cultuurhistorische en natuurlijke waarden.



Afbeelding 10: Uitsnede Provinciaal Omgevingsplan Limburg, Limburg in beleidsregio's

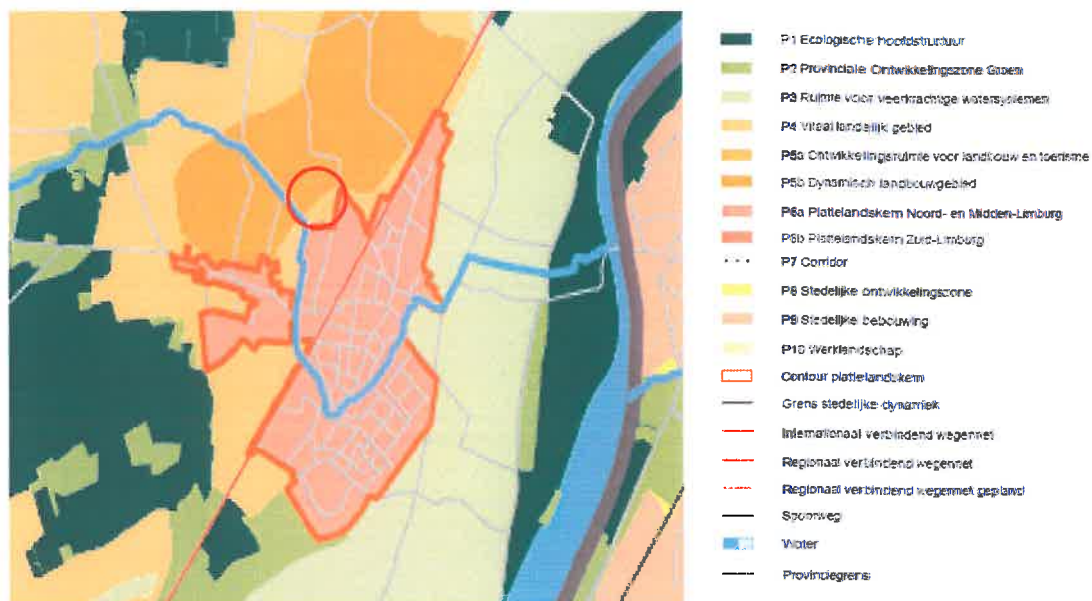
Er is een grote afwisseling van kleinschalige landschapstypen, zoals rivierduinen, esdorpen, oude bouwlanden, beekdalen en kampontginningen. De woonkernen liggen verspreid over de regio en deels in linten langs de Maas en de Napoleonsbaan (N273). De sociaal-culturele structuur in de overwegend kleinere kernen is goed ontwikkeld, maar staat door de veranderingen in de landbouw onder druk. De landbouw en het toerisme vormen een sterke economische pijler.

Het afwisselende en natuurlijk karakter van de regio maakt deze aantrekkelijk als woon-, werk- en recreatiegebied. Uitdaging is de toeristische functie als economische drager verder uit te bouwen door in te spelen op de groeiende betekenis van de vrijetijdseconomie. Verbreding van de plattelandseconomie is eveneens van belang voor de verdere ontwikkeling van de regio. Binnen de tot het Maasdal behorende delen van het gebied is het rivierbelang van grote invloed op de ontwikkelingsmogelijkheden. Met toepassing van

instrumenten als het contourenbeleid wordt ingezet op een goede inbedding van kernen in het landschap. EHS en POG in het landelijk gebied ten westen van de Maas worden samen met natuur in aangrenzende gebieden in België en Noord-Brabant verder versterkt als een groene ruggengraat tussen Maas, Peel en Kempen. Door de Reconstructie blijven er goede ontwikkelingsmogelijkheden voor alle mogelijke vormen van landbouw in een aantrekkelijke omgeving.

De variatie in gebiedskenmerken vormt de basis voor de gebiedsgerichte aanpak. In deze aanpak worden binnen de provincie Limburg negen perspectieven met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden onderscheiden. Op de Perspectievenkaart uit het POL2006 wordt het projectgebied aangeduid als Perspectief 4: "Vitaal landelijk gebied".

De begrenzingsen tussen de perspectieven zijn indicatief door de provincie aangegeven. Het is aan de gemeentes deze op perceelsniveau nader te concretiseren. De gemeente Maasbree is voornemens deze locatie op termijn toe te voegen aan het naastgelegen bedrijventerrein, waardoor perspectief 6: "Plattelandskern" meer van toepassing zal zijn.



Afbeelding 11: Uitsnede POL-kaart "Perspectieven"

Perspectief 4 heeft betrekking op overwegend landbouwgebieden met een van gebied tot gebied verschillende aard en dichtheid aan landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Daarnaast komen op kleinere schaal woonbebouwing, al dan niet solitaire bedrijfsgebouwen, toeristisch-recreatieve voorzieningen en infrastructuur voor. Soms gaat het om oud-bouwlanden waarbij een gaaf cultuurhistorisch kavel-, wegen- en bebouwingspatroon samengaat met monumentale bebouwing en / of landschappelijke openheid. Andere kwaliteiten die voor kunnen komen zijn stiltegebied, grondwaterbeschermingsgebied, landschappelijke openheid of een bebouwingsarm karakter, leefgebieden voor ganzen en weidevogels.

De inrichting van deze gebieden wordt in belangrijke mate bepaald door de landbouw met een van gebied tot gebied verschillende aard en dichtheid aan omgevingskwaliteiten. Er zijn ook ontwikkelingsmogelijkheden voor de toeristische sector, verbrede landbouw en kleinschalige dienstverlenende bedrijven. In dit gebied geldt de versterking van de landschappelijke kwaliteit als randvoorwaarde bij de verdere kwaliteitsontwikkeling van landbouw, toerisme en recreatie. Belangrijkste doel hierbij is het behouden van de landschappelijke kwaliteit en identiteit ter plaatse.

3.2.2 Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg

In de "Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg" wordt met betrekking tot het buitengebied een aantal beleidslijnen beschreven, en in een aantal gevallen nader uitgewerkt. Onder het 'buitengebied' wordt in de Handreiking verstaan de gebieden die in het POL 2006 aangewezen zijn als perspectief 1, 2, 3, 4 of 5. Voor het buitengebied gelden 4 belangrijke aandachtspunten:

- in stand houden van een vitaal landelijk gebied met voldoende dynamische dorpen om een goed woon- en leefklimaat voor de daar wonende en werkende bevolking te bieden;
- kwaliteitsslag op tal van terreinen, waaronder natuur, landschap, water, bodem, toerisme, recreatie en landbouw;
- beheersing en waar mogelijk terugdringing van de verstening van het landelijk gebied, met het oog op de natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- verbreding en optimalisering van de ruimtelijke structuur van de diverse land- en tuinbouwsectoren.

Tevens geeft de handreiking een aantal randvoorwaarden aan met betrekking tot het hergebruik van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing (VAB):

- herinvulling van VAB's moet bijdragen aan de kwaliteit van het buitengebied;
- bestaande waarden mogen niet worden aangetast;
- herinvulling mag geen belemmeringen opleveren voor nabijgelegen functies;
- bouwmassa mag niet toenemen;
- herinvulling van VAB's inhoudende wonen is toegestaan, mits ook hierbij sprake is van een kwaliteitsverbetering, bijvoorbeeld door landschappelijke verbetering en afname van het bouwvolume. Onder deze laatste voorwaarde is ook herbouw van (delen van) het complex mogelijk;
- woningbouw is alleen toegestaan in de hoofdbebouwing; het hoofdgebouw is het gebouw waarvan de bedrijfswoning architectonisch (steden)bouwkundig gezien deel uitmaakt (veelal bij carré- of langgevelboerderijen);
- bij herinvulling van VAB's is niet de vigerende bestemming maatgevend, maar een gebiedsgerichte benadering van de aard en de mogelijkheden van het complex in relatie tot de omgeving.

3.2.3 Provinciale planologische verordening

Op grond van het Besluit algemene regels omgevingsrecht (Barro) moeten provincies uiterlijk op 30 juni 2013 bij provinciale verordening de gebieden aanwijzen die de ecologische hoofdstructuur (EHS) vormen en de wezenlijke kenmerken en waarden van die gebieden aangeven. In het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden moeten in de verordening regels worden gesteld voor de inhoud van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen ex artikel 2.12 lid 1 onderdeel a sub 3 Wabo. Deze provinciale regels moeten bewerkstelligen dat bestemmingsplannen of omgevingsvergunningen geen activiteiten mogelijk maken die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden. Dit kan anders liggen als er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn en de negatieve effecten worden gecompenseerd. De regels kunnen in bepaalde situaties ook alleen een compensatieverplichting inhouden.

3.2.4 Beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu

Op 18 december 2009 hebben Provinciale Staten van Limburg de POL-aanvulling "Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering" vastgesteld. Deze POL-aanvulling bevat een aantal beleidsaanpassingen die zich concentreren rondom drie nauw samenhangende thema's: verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering. Voor

deze drie thema's wordt op onderdelen de formulering van het provinciaal belang aangescherpt. Dit is nodig om duidelijk te maken op welke wijze de provincie haar nieuwe bevoegdheden volgens de Wet ruimtelijke ordening zal inzetten. Het doel van deze POL-aanvulling is onder andere het sturen van gebiedsontwikkeling, waaronder de ontwikkeling van werklocaties, en het verankeren en overdragen van het Limburgs KwaliteitsMenu (LKM).

Het LKM is op 12 januari 2010 als beleidsregel door Gedeputeerde Staten vastgesteld en regelt de condities en voorwaarden waaronder bepaalde ontwikkelingen in (onder andere) het landelijk gebied buiten de plattelandskernen mogelijk zijn. Het LKM bevat geen nieuw ruimtelijk beleid, maar is een uitwerking van het kwaliteitsdeel uit het POL en de POL-aanvulling "Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering". Het LKM geeft hierbij aan hoe een type ontwikkeling moet bijdragen aan de kwaliteitsverbetering. De essentie hierbij is, dat een beoogde ontwikkeling gepaard moet gaan met kwaliteitsverbetering, natuurontwikkeling en/of verstening. Dit ter compensatie van het door de ontwikkeling optredende verlies aan omgevingskwaliteit. De voorheen bestaande instrumenten "Rood voor Groen", "Ruimte voor Ruimte Zuid-Limburg", "Verhandelbare Ontwikkelingsrechten methode (VORM)" en "Bouwkavel op Maat Plus (BOM+)" gingen uit van hetzelfde principe en zijn nu vervangen door modules binnen het LKM.

In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg is aangegeven dat gemeenten een aantal ontwikkelingen op een kwalitatieve manier dienen te benaderen. Het gaat dan om ontwikkelingen zoals vergroting van woningen, bijgebouwen en recreatiewoningen en om invulling van vrijkomende agrarische bebouwing (VAB's). Omdat de verantwoordelijkheid voor de kwalitatieve invulling van deze onderwerpen al in een eerder stadium bij de gemeenten is gelegd, zijn deze niet meer in het LKM opgenomen. De gemeente kan er wel voor kiezen om deze onderwerpen deel te laten uitmaken van het gemeentelijke kwaliteitsmenu. Uitgangspunt van het LKM is dat ontwikkelingen in het buitengebied alleen mogelijk zijn wanneer ze (per saldo) een bijdrage leveren aan de kwaliteitsverbetering van het buitengebied, onder meer door het optredende verlies aan omgevingskwaliteit te compenseren. Op de eerste plaats dient ter plaatse van de beoogde ontwikkeling kwaliteit te worden geleverd in de vorm van een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing. Daarnaast is in de meeste gevallen een (extra) kwaliteitsbijdrage verplicht, in de vorm van een financiële bijdrage voor of rechtstreeks in de vorm van een verbetering van de landschappelijke kwaliteit, natuurontwikkeling en/of ontstening van het platteland. Over de inzet van de kwaliteitsbijdragen worden nadere afspraken gemaakt met de gemeenten.

Het doel van dit kwaliteitsmenu is dat gemeenten en provincie een instrument in handen hebben om noodzakelijke en/ of wenselijke ontwikkelingen in het buitengebied kunnen combineren met kwaliteitsverbetering in het buitengebied, zogenaamde ontwikkelingsplanologie. Dat betekent dat, als er ontwikkelingen plaatsvinden die niet passen in het bestemmingsplan, er een tegenprestatie verlangd kan worden. Gemeenten dienen het kwaliteitsmenu op gemeentelijk niveau uit te werken en in een structuurvisie vast te leggen. De tegenprestatie dient te bestaan uit landschappelijke inpassing. Daarnaast kan er een aanvullende kwaliteitsverbetering verlangd worden, bestaande uit fysieke maatregelen die bijdragen aan het versterken van het landschap waarbinnen de maatregelen genomen worden. Dat kan zijn sloop, aanleg van natuur, versterking van het landschap, extra investering in architectonische kwaliteit. De provincie vraagt de gemeenten om het beleid uit het LKM over te nemen en uit te werken zodat een gemeentelijk kwaliteitsmenu ontstaat.

3.2.5 Conclusie

Het onderhavige plan is getoetst aan het provinciale beleid terzake. Geconcludeerd is, dat het plan hiermee niet strijdig is. Het plan voorziet niet in een aantasting van gebieden die de EHS vormen en door de ingebruikname van een bestaand bedrijfspand aan de rand van een bestaand bedrijventerrein wordt voorzien in een clustering van bedrijvigheid en efficiënt ruimtegebruik. Tevens wordt voldaan aan de randvoorwaarden met betrekking tot het

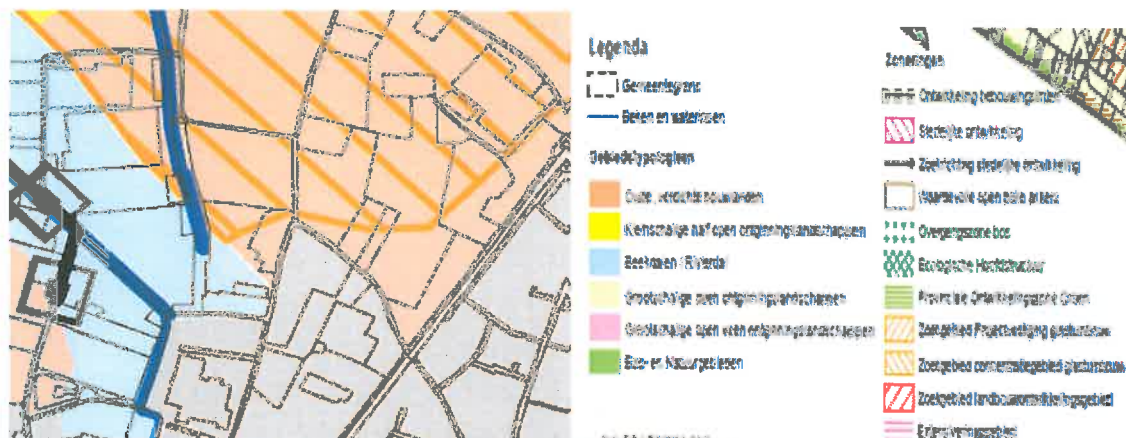
hergebruik van vrijgekomen agrarische bedrijfsgebouwen, daar er onder andere sprake is van kwaliteitsverbetering van het buitengebied, er geen bestaande waarden worden aangetast, het hergebruik geen belemmeringen oplevert voor nabijgelegen functies en de bouwmassa niet toeneemt. Met betrekking tot het aspect kwaliteit kan nog worden opgemerkt dat er bij de bedrijfslocatie aan de Partwinkel 9 geen sprake is van kwaliteitsverslechtering, daar er bij het onderhavige initiatief sprake is van gebruikswijziging waarbij geen bebouwing wordt opgericht, en dat er tevens sprake is van kwaliteitsverbetering door het onttrekken van de voormalige bedrijfslocatie aan de Napoleonsbaan Noord 12 en de herinrichting van dit perceel. Hierdoor ontstaat er weer doorkijk naar het achterliggende gebied en wordt invulling gegeven aan kwaliteitsverbetering in groter verband. Dit oordeel wordt door de provincie Limburg onderschreven, gelet op het feit dat GS reeds de in dit kader benodigde verklaring van geen bezwaar heeft verleend⁴.

3.3 Gemeentelijk beleid

Het beleid van de gemeente ten aanzien van het buitengebied is geformuleerd in de "Structuurvisie Buitengebied". Deze structuurvisie wordt gevormd door een aantal beleidsstukken zoals het "Structuurplan Buitengebied Peel en Maas", de "Structuurvisie IV en Glas", het gemeentelijke archeologiebeleid, het gemeentelijke kwaliteitskader en een aantal afzonderlijke beleidskaders zoals het beleid ten aanzien van vrijgekomen agrarische bedrijfsgebouwen. De relevante onderdelen van deze structuurvisie zullen in het navolgende aan de orde komen.

3.3.1 Structuurplan Buitengebied Peel en Maas

Het ruimtelijk beleid van de gemeente voor het buitengebied wordt weergegeven door het "Structuurplan Buitengebied Peel en Maas". Dit structuurplan maakt onderdeel uit van de "Structuurvisie Buitengebied" van de gemeente, waarin het bestaande beleid van de gemeente ten aanzien van het buitengebied is samengebracht. Binnen dit structuurplan is de locatie Partwinkel 9 gelegen in een gebied, aangeduid als "Oude, verdichte bouwlanden". Over een deel van het gebied is tevens de aanduiding "zoekgebied concentratiegebied glastuinbouw" gelegen.



Afbeelding 12: uitsnede kaart "structuurplan Buitengebied Peel en Maas" met legenda

Met betrekking tot dit gebied doet het structuurplan de volgende beleidsuitspraken:

Doel Ruimtelijk – Landschappelijk:

- versterking van de landschappelijke karakteristiek bestaande uit relatief open akkers met verdichte randen (clusters en linten van bebouwing) en doorzichten;
- behoud van cultuurhistorisch waardevolle, open, bolle akkers en behoud van voldoende brede doorzichten vanuit de verdichte clusters en linten naar deze relatief open akkers;

⁴ Besluit van 27 februari 2007, nummer 07/8589

- behoud van de relatief open (bolle) akkers vanwege de aanwezige archeologische en/of cultuurhistorische waarden;
- realisatie van een verdere landschappelijke verdichting door weg- en erfbeplantingen in de clusters en de linten;
- realisatie van een landschappelijk raamwerk t.b.v. een zorgvuldige inpassing van (nieuwe) economische activiteiten.

Ontwikkeling ruimtelijk – Functioneel

- ruime toelating van verschillende economische functies;
- verdere menging van de functies wonen (ruimte-voor-ruimte), werken (nieuwe economische dragers, recreatie en toerisme) en (verbrede) landbouw met name in de linten;
- binnen de landbouw een ruime toelating van teeltondersteunende voorzieningen met uitzondering van de open, bolle akkers.

3.3.2 Beleid Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB)

Bij het beleid ten aanzien van Vrijkomende Agrarische Bedrijfsbebouwing (VAB) is van toepassing op voormalige agrarische bedrijfsgebouwen binnen een agrarische bouwka-vel die niet meer als zodanig in gebruik zijn. Om kwaliteitsverbetering voor deze locaties te stimuleren en te voorkomen dat de ter plaatse aanwezige gebouwen verloederen en verpauperen, biedt dit beleid voor dergelijke locaties ruimere hergebruiksmogelijkheden en bebouwingsmogelijkheden. De essentie hierbij is, dat er sprake dient te zijn van kwaliteitsverbetering. Het beleid ten aanzien van VAB's is evenwel slechts van toepassing op die locaties waar ook een bedrijfswoning aanwezig is.

3.3.3 Kwaliteitskader buitengebied Peel en Maas

Het kwaliteitskader buitengebied Peel en Maas vormt een uitwerking van het Limburgs kwaliteitsMenu (LKM). Het kwaliteitskader is een instrument om ontwikkelingen in het buitengebied te kunnen combineren met kwaliteitsverbetering. In het kader van een ruimtelijke procedure dient het oprichten van nieuwe bebouwing landschappelijk ingepast dient te worden. In bepaalde gevallen, afhankelijk van de omvang van de ontwikkeling, kan een aanvullende kwaliteitsverbetering gevraagd worden, welke niet noodzakelijk op locatie plaats dient te vinden. De essentie hierbij is, dat er sprake dient te zijn van kwaliteitsverbetering in het algemeen.

3.3.4 Conclusie

Het onderhavige plan is getoetst aan het gemeentelijke beleid terzake. Geconcludeerd is, dat het plan hiermee niet strijdig is. Het plan voorziet in een versterking van de landschappelijke karakteristiek daar het voorziet in de realisatie van een doorzicht vanaf de voormalige locatie van het transportbedrijf aan de Napoleonsbaan Noord naar het achterliggende gebied en er op de locatie zelf geen aantasting van de landschappelijke karakteristiek plaatsvindt (er is niets bijgebouwd). Ook is er, gelet op de ligging van de betreffende locatie aan de rand van een bestaand bedrijventerrein en het feit dat de economische activiteit gebruik maakt van de bestaande infrastructuur van het bedrijventerrein, sprake van een zorgvuldige inpassing van de activiteit. Gelet op het gebied waar het in plan in is gelegen, voorziet het gemeentelijke beleid tevens in een ruime toelating van verschillende economische functies en mening van (onder andere) de functies wonen en werken. Daar is in de onderhavige kwestie eveneens sprake van.

Wat betreft het beleid ten aanzien van VAB's kan opgemerkt worden dat dit beleid formeel niet op de onderhavige casus van toepassing is. Ter plaatse is nl. geen bedrijfswoning aanwezig of toegestaan. Het onderhavige plan is echter ook niet strijdig met dit beleid. Feit is nl. dat dit beleid inzet op kwaliteitsverbetering en daar is in de onderhavige kwestie sprake van. Feit is nl. dat er voor de vestiging van het transportbedrijf op de huidige locatie geen nieuwe bebouwing werd opgericht en dat het bestaande aangezicht ter plaatse en ook het

doorzicht naar het achterliggende gebied niet (verder) werd aangetast. Ook was er op de huidige locatie, gelet op de aanwezigheid van een tuinderskas, in ieder geval ook geen sprake meer van een vrij doorzicht en een open gebied. De openheid van het gebied en het doorzicht naar het achterliggende gebied konden hoe dan ook niet (verder) aangetast worden. Wel heeft het bedrijf zijn activiteiten op de vroegere locatie aan de Napoleonsbaan Noord gestaakt, waardoor ter plaatse wel een kwaliteitsverbetering heeft plaatsgevonden. Er is derhalve wel gehandeld in overeenstemming met dit beleid.

Wat betreft het Kwaliteitskader kan worden opgemerkt dat het onderhavige plan hiermee in overeenstemming is. Ten bate van het transportbedrijf is geen nieuwe bebouwing opgericht en er is ook geen sprake van vergroting van de bestemming of het bouwvlak. In dit kader kan er conform het gestelde in het kwaliteitskader geen (aanvullende) maatregelen met betrekking tot de landschappelijke inpassing van het perceel verlangd worden. Wel heeft het onderhavige plan tot gevolg gehad dat de kwaliteit van het buitengebied in het algemeen verbeterd is. De bedrijfsactiviteiten op vroegere bedrijfslocatie aan de Napoleonsbaan Noord zijn nl. gestaakt, waardoor ter plaatse een kwaliteitsverbetering heeft plaatsgevonden. Er is derhalve wel gehandeld in overeenstemming met dit beleid.

4. ONDERZOEK

Bij het verlenen van vrijstelling dient rekening gehouden te worden met (milieu-)aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. In dit kader is er gekeken naar de (milieu-)aspecten bodem, geluid, lucht, externe veiligheid archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur en landschap, flora en fauna, waterhuishouding, verkeer en economische uitvoerbaarheid. De hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Op 1 juli 2008 is als onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Grondexploitatiewet (Grexxwet) in werking getreden. In de Grexxwet is bepaald dat de gemeente verplicht is om bij het vaststellen van een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan, maatregelen te hebben genomen die verzekeren dat alle kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Dit betekent dat er voor de gemeente een verplichting bestaat om haar kosten, die gepaard gaan met een bouwplan, te verhalen op de exploitant.

In de onderhavige kwestie is er geen sprake van het vaststellen van een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Kostenverhaal is derhalve niet aan de orde. Ook betreft het hier een particulier project met een particuliere grondexploitatie. Voor de gemeente heeft de verplaatsing derhalve geen financiële gevolgen. Het bedrijf is inmiddels reeds verplaatst, zodat de daadwerkelijke uitvoering van de verleende vrijstelling niet ter discussie staat.

4.2 Milieu

4.2.1 Bodem

Bij het wijzigen van de bestemming van een al bebouwd perceel, waarbij de nieuwe gebruiksvormen een voor de beoordeling van het aspect bodemkwaliteit vergelijkbaar gebruik kennen, is beoordeling van het aspect bodemkwaliteit niet aan de orde. Daar is in de onderhavige kwestie sprake van. Het gebruik van het perceel is gewijzigd van agrarische bedrijvigheid naar bedrijvigheid. In deze situatie heeft de wijziging enkel betrekking op de aard van de activiteit die binnen het projectgebied plaatsvindt, waarbij die wijziging niet relevant is voor het aspect bodemkwaliteit. Een onderzoek naar de bodemkwaliteit is niet nodig.

4.2.2 Wegverkeerslawaaï

Het transportbedrijf is in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidsgevoelig object. Een akoestisch onderzoek naar de effecten van wegverkeerslawaaï op het bedrijf is niet nodig.

4.2.3 Luchtkwaliteit

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit vormt de Wet milieubeheer de basis voor besluitvorming in het kader van onder andere de WRO. Om de bedrijfsverplaatsing te kunnen realiseren dient het initiatief getoetst te worden aan de eisen, gesteld in de Wet milieubeheer. Het transportbedrijf is reeds verplaatst naar de locatie aan de Pratwinkel 9, waardoor ter plaatse een toename van verkeer is gerealiseerd. Het is van belang vast te stellen wat de lokale luchtkwaliteit is en in welke mate deze wijziging invloed heeft op de lokale luchtkwaliteit. In dit kader is een luchtkwaliteitonderzoek⁵ uitgevoerd.

Uit voornoemd onderzoek blijkt dat de luchtverontreinigingscomponenten van benzeen en benzo(a)pyreen allen ruimschoots voldoen aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Uit metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit volgt dat het hoogste uurgemiddelde dat ter plaatse van het meetstation Vredepeel 18 maal per jaar

⁵ Windmill, Luchtkwaliteit oprichting "John Corneth Int. Transport BV" Baarlo, 6 oktober 2008, rapportnummer 2008.043-2

overschreden wordt, 74 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De grenswaarde van 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor het uurgemiddelde wordt ter plaatse zeker niet meer dan 18 maal overschreden. Ook voldoen de grenswaarden van NO_2 en PM_{10} aan de wettelijke normstelling.

Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer kan ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit worden geconstateerd dat in de huidige en toekomstige situatie geen grenswaarden overschreden worden. Gezien de lage blootstellingsconcentraties, ver onder de gestelde grenswaarden, worden ook ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren aangetroffen tegen de verplaatsing van het bedrijf.

Het aspect luchtkwaliteit is eveneens naar voren gebracht in de eerdere beroepsprocedure in dit kader bij de rechtbank Roermond⁶. De rechtbank heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) verzocht om dit aspect te toetsen. Terzake heeft de StAB verslag uitgebracht⁷. In dit verslag concludeert de StAB ten aanzien van het aspect "luchtkwaliteit/stankhinder" dat het in dit kader uitgevoerde onderzoek voldoende inzicht geeft in de mogelijke invloed van het transportbedrijf op de luchtkwaliteit en dat de bijdrage van het transportbedrijf aan de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof) zodanig zal zijn dat niet gevreesd hoeft te worden voor overschrijding van de wettelijke grenswaarden.

4.2.4 Externe veiligheid

Het algemene rijksbeleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege:

- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichting);
- het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen);
- het gebruik van luchthavens.

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden. Het beleid is onder andere verankerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) en verder uitgewerkt en toegelicht in o.a. de Handleiding Externe Veiligheid Inrichtingen en de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het beleid gebaseerd op de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RNVGS). Deze is verder geoperationaliseerd en verduidelijkt door middel van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Bevi.

In het externe veiligheidsbeleid staan twee doelen centraal: de bescherming van individuen tegen de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk en de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers; respectievelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico van een bepaalde activiteit is de kans per jaar op een bepaalde plaats, dat een continu daar aanwezig gedacht persoon die onbeschermd is, komt te overlijden als gevolg van een mogelijk ongeluk met die activiteit. Hierbij is de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde. Het groepsrisico is de kans per jaar dat in één keer een groep mensen van een bepaalde omvang komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico is geen norm gesteld. Uit het vigerende beleid, zoals onder andere vastgelegd in het Bevi, geldt een verantwoordingsplicht. Iedere

⁶ Procedurenummers 08 / 1441 WRO SC, 09 / 941 WRO SC en 09 / 942 WRO SC

⁷ StAB-advies van 4 juni 2010, kenmerk StAB/38607/R

verandering (af- of toename) van het groepsrisico moet inzichtelijk worden gemaakt en worden voorzien van een onderbouwing (verantwoording groepsrisico). Er moet getoetst worden aan voornoemde besluiten, regelingen, nota's en circulaires getoetst worden indien er bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. Dit zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants⁸ etc.

Omdat het onderhavige bedrijf een (beperkt) kwetsbaar object betreft, dient er getoetst te worden aan de wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In dit kader is er gekeken of er sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO -bedrijven en transportroutes). Door de provincie Limburg is een kaart samengesteld waarop de meest belangrijke risicoveroorzakende bedrijven en objecten zijn aangegeven. Het gaat hierbij onder meer om risico's van opslag van patronen, stofexplosie, opslag van gasflessen, ammoniakkoelinstallaties, LPG-tankstations enz. Aan de hand van deze risicokaart (www.risicokaart.limburg.nl) is nagegaan of er risico's aanwezig zijn in het plangebied.

Uit voornoemde kaart blijkt dat in (de nabijheid van) het plangebied geen sprake is van risicovolle activiteiten en dat er ook geen buisleidingen zijn gelegen. Tevens blijkt uit voornoemde kaart dat het plangebied weliswaar is gelegen in de nabijheid van de provinciale weg N273 (ca. 300 meter), maar dat dit gedeelte van de N273 niet in de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen voorkomt. Ook de overige vormen van vervoer (de Maas, spoorlijnen) zijn op een dermate grote afstand gelegen dat deze niet van invloed zijn op de nieuwvestiging van het bedrijf.

Plaatsgebonden risico

Ondanks het feit dat de provinciale weg N273 niet in voornoemde risicoatlas voorkomt, hebben zowel de A73 als de A2 afritten op deze weg. De A73 en de A2 komen wel voor in voornoemde risicoatlas. Via de Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat zijn in dit kader tellingen ontvangen. Door de telling van het aantal (tank)wagens voor en na de betreffende afritten te vergelijken, kan een inschatting worden gemaakt van het aantal (tank)wagens op de N273.

Tabel: aantal tankwagens per jaar: A73⁹

Stofcategorie	Tellocatie: L24	Tellocatie: L104	Grove inschatting N273
LF1	3.557	3.845	288
LF2	4.742	4.527	215
LT1	54	81	27
LT2	60	268	208
GF0	0	0	0
GF1	0	0	0
GF2	0	62	62
GF3 (LPG)	718	500	218
GT3	62	0	62
GT4	0	0	0
GP	0	0	0
GNR	1.373	1.436	63
LNR	4.496	5.898	1.402
SNR	156	656	500
NR	749	781	32
Totaal EV ¹⁰	9.193	9.283	90
Totaal ¹¹	15.967	18.053	2.086

Bron: tellingen vervoer gevaarlijke stoffen op de weg 2006 & 2007 AVV (afgerond)

⁸ Zoals bedoeld in artikel 1 Bevi

⁹ L24: A73 afrit 14 Maasbree - A73 afrit 13 Industrierrein 8000 - 9900; L104: A73 afrit 13 Industrierrein 8000 - 9900 - A67/A73 knooppunt Zaarderheken;

¹⁰ Totaal aantal externe veiligheid relevante stofcategorieën (som van stofcategorieën LF1, LF2, LT1 t/m LT6, GF 1 t/m GF3 en GT1 t/m GT5)

¹¹ Totale jaarintensiteit van alle stofcategorieën (kolom AG; stofcategorie GP is hierbij niet meegeteld om dubbel telling te voorkomen, daar deze stofcategorie extra wordt toegekend aan transporten van de stofcategorieën GF0, GT0 en GNR wanneer de gevaarlijke stof voor de interne veiligheid van tunnels en vergelijkbare kunstwerken relevant is)

Tabel: aantal tankwagens per jaar A2¹²

Stofcategorie	Tellocatie: L39	Tellocatie: L40	Grove inschatting N273
LF1	3.015	3.727	712
LF2	3.359	4.985	1.626
LT1	109	195	86
LT2	479	2.279	1.800
GFO	94	376	282
GF1	-	31	31
GF2	31	32	1
GF3 (LPG)	1.125	1.381	256
GT3	250	257	7
GT4	125	95	30
GP	94	345	251
GNR	4.781	5.618	837
LNR	6.864	9.730	2.866
SNR	468	722	254
NR	594	1.381	787
Totaal EV ¹³	8.493	12.982	4.489
Totaal ¹⁴	21.294	30.809	9.515

Bron: tellingen vervoer gevaarlijke stoffen op de weg 2006 & 2007 AVV (afgerond)

Op basis van de vuistregels uit de "Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen" van de VNG zou er sprake zijn van een plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} wanneer er:

- meer dan 2.300 LPG-tankwagens over de weg gaan (wegtype buiten de bebouwde kom 80 km/uur);
- meer dan 7.500 tankwagens (bulkvervoer) per jaar over een weg gaan (wegtype buiten de bebouwde kom 80 km/uur).

Zowel het vervoer van LPG (stofcategorie GF3) als het aantal tankwagens (bulkvervoer) blijft onder het aantal dat een plaatsgebonden risicocontour veroorzaakt. Hieruit kan worden afgeleid dat de N273 geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} veroorzaakt.

Groepsrisico

De bedrijfsverplaatsing betekent dat het bedrijf van een locatie die direct aan de N273 gelegen is verhuist naar een bedrijfslocatie die op circa 300 m van deze weg is verwijderd.

De verplaatsing vindt plaats in een gebied met een relatief lage dichtheid inwoners per hectare. De te ontwikkelen locatie ligt aan de rand van het bedrijventerrein en aan de andere kant ligt het buitengebied. De combinatie van het aantal tankwagens per jaar en de dichtheid (inwoners per hectare) leidt niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico¹⁵. Ook zal de verplaatsing van een bestaand bedrijf waarschijnlijk niet leiden tot een significante toename van het groepsrisico en hoeft er geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden.

Conclusie

De nieuwe locatie ligt niet binnen een plaatsgebonden risicocontour en een invloedsgebied van een bedrijf of een transportroute van gevaarlijke stoffen (via de weg, water of buisleiding), daarnaast vindt er geen verandering plaats van het groepsrisico. Externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de verplaatsing van het transportbedrijf.

¹² L39: A2 afrit 41 Grathem - A2 afrit 40 Kelpen; L40: A2 afrit 44 St. Joost - A2 afrit 41 Grathem.

¹³ totaal aantal externe veiligheid relevante stofcategorieën (som van stofcategorieën LF1, LF2, LT1 t/m LT6, GF1 t/m GF3 en GT1 t/m GT5)

¹⁴ totale jaarintensiteit van alle stofcategorieën (kolom AG; stofcategorie GP is hierbij niet meegeteld om dubbel telling te voorkomen, daar deze stofcategorie extra wordt toegekend aan transporten van de stofcategorieën GFO, GT0 en GNR wanneer de gevaarlijke stof voor de interne veiligheid van tunnels en vergelijkbare kunstwerken relevant is)

¹⁵ Gebaseerd op de vuistregels uit de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, VNG, 1998 (Wegtype buiten de bebouwde kom 80 km/uur)

4.2.5 Geluid

In het kader van de verplaatsing van het onderhavige transportbedrijf is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd¹⁶. Middels dit onderzoek werd aangetoond dat de vestiging van het transportbedrijf bij omliggende woningen weliswaar zal leiden tot een toename van de heersende geluidbelasting, maar dat dit niet zal leiden tot een onacceptabel woon- en leefklimaat. Geconcludeerd is toen dat het transportbedrijf akoestisch inpasbaar is.

Het aspect geluid is eveneens naar voren gebracht in de eerdere beroepsprocedure in dit kader bij de rechtbank Roermond¹⁷. De rechtbank heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) verzocht om dit aspect te toetsen. Terzake heeft de StAB verslag uitgebracht¹⁸. In dit verslag concludeert de StAB ten aanzien van het aspect "geluid" dat het in dit kader uitgevoerde onderzoek onvolledig, niet-representatief en daardoor niet bruikbaar was. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer een aanvullend akoestisch onderzoek laten uitvoeren¹⁹. In dit aanvullende akoestische onderzoek wordt geconcludeerd dat het transportbedrijf ter plaatse na het opleggen van maatwerkvoorschriften kan voldoen aan de eisen uit het activiteitenbesluit, dat het bedrijf akoestisch inpasbaar is en dat bij de omliggende woningen een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gewaarborgd. De rechtbank heeft de StAB daarop verzocht om ook dit onderzoek te toetsen. Terzake heeft de StAB verslag uitgebracht²⁰. De StAB concludeert dat het onderzoek is uitgegaan van deels te lage bronvermogens, waardoor de berekende geluidsbelastingen zijn onderschat. De StAB heeft in dit kader een herberekening uitgevoerd, waarbij uitgegaan is van (in haar optiek) meer realistische bronvermogens. Uit deze herberekening blijkt dat er weliswaar streefwaarden worden overschreden, maar dat er voldaan kan worden aan de streefwaarden voor het binnenniveau van de woningen. In de uitspraak in deze beroepskwestie heeft de rechtbank Roermond de beroepsgrond met betrekking tot geluid gegrond verklaard daar er geen geluidsmetingen ter plaatse waren verricht om de bronvermogens zo nauwkeurig mogelijk vast te stellen en dus onvoldoende duidelijk was hoe hoog de gemiddelde geluidsbelasting, de piekbelasting en de indirecte geluidhinder waren. De rechtbank Roermond heeft het eerdere besluit in deze kwestie derhalve vernietigd²¹.

Naar aanleiding van voornoemde vernietiging van het eerdere vrijstellingsbesluit in deze kwestie is, voorafgaand aan de besluitvorming ten aanzien van het vrijstellingsverzoek, van gemeentewege door Peutz BV een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd²². Peutz concludeert naar aanleiding van haar onderzoek het volgende:

- **Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus**

Vanwege de activiteiten van Corneth treden bij de omliggende woningen buiten het bedrijventerrein langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus op die deels hoger zijn dan de grenswaarden die gesteld worden in het Activiteitenbesluit. Indien maatregelen getroffen worden aan enkele luidere koelmotoren van vrachtauto's, kan wel voldaan worden aan de standaardgrenswaarden conform het Activiteitenbesluit. De maatregelen kunnen als realistisch en technisch en economisch haalbaar gekwalificeerd worden. De firma Corneth heeft aangegeven bereid te zijn deze maatregelen te treffen.

- **Maximale geluidsniveaus**

De maximale geluidsniveaus vanwege de activiteiten van Corneth voldoen ter plaatse van de woningen buiten het bedrijventerrein aan de standaardgrenswaarden conform het

¹⁶ HMB BV, Prognoseberekening geluiduitstraling industrielawaai Pratiwinkel 9 te Baarlo, 10 oktober 2008, kenmerk 07201202N met aanvulling van 13 maart 2009, kenmerk B01 07201203N

¹⁷ Procedurenummers 08 / 1441 WRO SC, 09 / 941 WRO SC en 09 / 942 WRO SC

¹⁸ StAB-advies van 4 juni 2010, kenmerk StAB/38607/R

¹⁹ HMB BV, Akoestisch onderzoek industrielawaai Pratiwinkel 9 te Baarlo, 31 maart 2011, kenmerk 07201204N

²⁰ StAB-advies van 26 juli 2011, kenmerk StAB-38890

²¹ Uitspraak van 22 maart 2012, procedurenummers 08 / 1441 WRO SC, 09 / 941 WRO SC en 09 / 942 WRO SC

²² Peutz BV, Akoestisch onderzoek internationaal transportbedrijf John Corneth BV aan de Pratiwinkel 9 te Baarlo, 1 augustus 2013, rapportnummer F 20262-1-RA-001

Activiteitenbesluit. Ter plaatse van de bedrijfswoning Pratwinkel 5 wordt in de nachtperiode de grenswaarde voor de maximale geluidniveaus overschreden. Nachtelijk transport is inherent aan een internationaal transportbedrijf. Belangrijk is te borgen dat de piekniveaus in de woning beperkt blijven tot 45 dB(A) in de nachtperiode. Op deze wijze wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning voldoende geborgd. Het is ons inziens mogelijk door gedragsmaatregelen en instructies aan chauffeurs de optredende maximale geluidniveaus in de nachtperiode terug te brengen tot 65 à 67 dB(A). Deze maatregelen kunnen bij maatwerkvoorschrift opgelegd worden. Overwogen kan voorts worden om middels het verbeteren van de geluidwering van de gevel -door het vervangen van het enkel glas in de gevel van de slaapkamer aan de voorzijde van de woning- de piekniveaus in de woning te beperken tot 45 dB(A). Er zijn geen andere technische of organisatorische maatregelen mogelijk waarmee de maximale geluidniveaus bij deze woning in de nachtperiode teruggebracht kunnen worden, anders dan het verplaatsen van de vrachtautobewegingen naar de in- en uitrit aan de noordzijde, maar deze in- en uitrit wordt nu juist -in overleg met de burens nachts niet gebruikt.

- **Geluid vanwege verkeer van en naar de inrichting**

Vanwege verkeer van en naar de inrichting van Corneth treden geluidniveaus op die bij 1 woning niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarden. De maximale grenswaarde wordt echter niet overschreden. Gegeven de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse en de geluidwering van de gevel wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de woning voldoende geborgd.

- **Cumulatieve geluidbelasting**

De cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van de nabijgelegen woningen bedraagt tussen de 52 en 60 dB(A), inclusief de bedrijfsactiviteiten van Corneth. Zonder de bedrijfsactiviteiten van Corneth is de cumulatieve geluidbelasting ca. 1 dB(A) lager. Gegeven de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse en de geluidwering van de gevel wordt een acceptabel woon- en leefklimaat in de nabijgelegen woningen voldoende geborgd.

Dit rapport is in eerste instantie in conceptvorm voorgelegd aan de betrokken partijen, te weten de initiatiefnemer, John Corneth, en de gemachtigde van de personen die in de eerdere ruimtelijke procedure beroep hadden ingesteld, DAS Rechtsbijstand. Zowel de initiatiefnemer²³ als voornoemde gemachtigde hebben een reactie op het concept van het nieuwe akoestische onderzoek gegeven. Voornoemde gemachtigde heeft hierbij gebruik gemaakt van een akoestisch bureau, te weten Kraaij Akoestisch Adviesbureau²⁴. Zowel de reactie van de initiatiefnemer als namens DAS Rechtsbijstand ingediende reactie hebben geen aanleiding gegeven om de conclusies aan te passen. Belangrijk hierbij is, dat ook het door DAS rechtsbijstand ingeschakelde akoestisch adviesbureau zich conformeert aan de resultaten van het akoestisch onderzoek.

Naar aanleiding van het vorenstaande is besloten om, conform het advies van Peutz, aan de onderhavige vrijstelling maatwerkvoorschriften op basis van het Activiteitenbesluit te verbinden, welke dienen te garanderen dat ter plaatse van de omliggende woningen een akoestisch aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Deze maatwerkvoorschriften maken onderdeel uit van de verleende vrijstelling en zijn hier ook onlosmakelijke mee verbonden. Handelen in strijd met deze maatwerkvoorschriften wordt als handelen in strijd met de verleende vrijstelling beschouwd, waar handhavend tegen opgetreden zal worden.

²³ E-mail John Corneth van 13 maart 2013

²⁴ Kraaij Akoestisch Adviesbureau, beoordeling akoestische rapportage Transportbedrijf John Corneth BV, 18 juni 2013, kenmerk BP.1310.B01

In het akoestische onderzoek is uitgegaan van een akoestisch relevante representatieve bedrijfsvoering van 25 eigen vrachtwagens en 20 vrachtwagens van derden. Dit aantal is ook in de verleende vrijstelling opgenomen als maximaal aantal vrachtwagens dat vanaf de inrichting mag opereren en de inrichting mag bezoeken. Dit aantal zal uiteindelijk ook in het bestemmingsplan vastgelegd worden.

4.3 Archeologie

Op basis van het verdrag van Malta (Valetta, 1992) is sinds september 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) van kracht. De gemeente heeft de wettelijke taak gekregen om verantwoord om te gaan met het archeologisch erfgoed (zorgplicht).

In zowel de perspectievennota als binnen het coalitieprogramma “Verbinden en Versterken” is onder andere als actiepunt: “Peel en Maas wil het bewustzijn van de cultuurhistorie bevorderen met een speciale aandacht voor bijzondere gebouwen en historisch erfgoed” opgenomen. Daarnaast wil het college op evenwichtige en pragmatische wijze aandacht geven aan de archeologie.

De gemeente Peel en Maas heeft haar eigen gemeentelijk archeologiebeleid geformuleerd in het “Beleidsplan archeologie Peel en Maas” vastgesteld door de gemeenteraad van Peel en Maas op 28 juni 2011. In dit beleidsplan archeologie Peel en Maas zijn de beleidsuitgangspunten en haar achtergronden beschreven. In hoofdlijnen komt het erop neer dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is in gebieden met een middelhoge en hoge verwachtingswaarde en in gebieden met archeologische resten. Dit geldt enkel en alleen indien de verstoring dieper reikt dan 0,4 meter beneden maaiveld.

Met de verplaatsing van het bedrijf is de bodem niet of zeer nihil verstoord. De bedrijfsgebouwen waren reeds aanwezig en voor het aanleggen van eventuele verhardingen waren geen graafwerkzaamheden dieper dan 30 centimeter noodzakelijk. Van verstoring van de bodem is dan ook geen sprake geweest. Archeologisch onderzoek werd derhalve niet noodzakelijk geacht.

4.4 Natuur en landschap

Ongeveer 900 m ten noordwesten van het projectgebied ligt het natuur- en bosgebied Dubbroek. Ten zuiden van het projectgebied, op een afstand van circa 1,2 km, ligt het natuur- en bosgebied de Kesselse Bergen. Deze natuur- en bosgebieden zijn in het POL2006 aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Provinciale Ontwikkelingsruimte Groen (POG). Op de locatie zelf is geen sprake van natuur- of landschappelijke waarden.

De gebiedsbescherming van de EHS en POG zijn van levensbelang voor de uitwisseling van dier- en plantsoorten tussen verschillende bos- en natuurgebieden. Plaatselijk is verwerving en beheer door natuurorganisaties aan de orde.

De verplaatsing van het bedrijf vindt op een ruime afstand plaats van de EHS- en / of POG-gebieden en er zijn reeds meerdere intensieve functies (glastuinbouw- en overige bedrijven en woningen) tussen beide gelegen, waardoor het transportbedrijf geen nadelige effecten teweegbrengt op deze natuurgebieden.

4.5 Flora & fauna

Voor een toetsing van mogelijke negatieve effecten van de verplaatsing van het transportbedrijf op beschermde dier- en / of plantensoorten zijn deze in de directe omgeving

onderzocht. Op basis van de verzamelde kennis en de ingrepen die plaats hebben gevonden, is een beoordeling gemaakt van de effecten die hebben plaatsgevonden. Hierbij is advies uitgebracht met het oog op de genoemde wettelijke verplichtingen, en op mogelijkheden tot behoud en ontwikkeling van natuurwaarden.

Het terrein bestaat in de huidige situatie uit bestrating en is bebouwd met het bedrijfsgebouw. Er is geen sprake van een natuurlijke vegetatie; kruidachtige planten ontbreken vrijwel geheel. Daarbij vindt een hoge mate van menselijke verstoring (verkeer, werken) plaats waardoor dieren en planten zich er niet permanent kunnen vestigen. Het projectgebied ligt aan de rand van een bedrijventerrein, maar grenst aan de andere zijde aan het buitengebied van Baarlo. Het projectgebied valt buiten de voor de Natuurbeschermingswet aangewezen Natura 2000-gebieden. Tevens is het projectgebied niet in de EHS en / of POG gelegen. Bij het project hoeft derhalve geen rekening gehouden te worden met gebiedsbescherming.

Natuurloket geeft informatie over de verspreiding van soortgroepen per km² en of daarbij wettelijk beschermde soorten en / of soorten van de Rode lijst voorkomen. De projectlocatie ligt in het km-vak 204/372²⁵. In dit km-vak zijn dagvlinders redelijk onderzocht en vaatplanten en zoogdieren matig onderzocht. Enkel beschermde zoogdieren (actualiteit 1995 - 2006) zijn in het km-vak aangetroffen. Gezien de fysieke toestand van het projectgebied is het niet te verwachten dat zeldzame zoogdieren de locatie gebruiken als leefgebied. Als foerageergebied voor verschillende (algemeen voorkomende) zoogdieren kan de omgeving echter uitstekend dienen. Bij verstoring van het terrein worden de zoogdieren echter voldoende mobiel geacht om elders te foerageren. Uit het Dassenbeschermingsplan Limburg van het Ministerie van LNV en de gemeentelijke dasseninventarisatie is overigens gebleken dat het projectgebied niet behoort tot een actueel of potentieel leefgebied van de Das. Blijkens de provinciale natuurgegevens komen in het projectgebied geen zeldzame broedvogels of vaatplanten voor. Enkel in het omliggende buitengebied.

Het vroegere en huidige intensieve gebruik van het projectgebied als bedrijf betekent dat de meeste soortgroepen ter plekke geen leefgebied kunnen hebben. De functionele wijziging van het terrein heeft dan ook geen effect op dieren en/of planten gehad.

4.6 Kabels en leidingen

Over het projectgebied loopt de bovengrondse 150 kV-hoogspanningslijn Buggenum - Belfeld - Blerick (in bezit van Essent). Hoogspanningsleidingen zijn voorzien van een beschermingszone (strook met recht van opstal).



Afbeelding 13. De hoogspanningsmast op het terrein

²⁵ De getallen staan voor de x- respectievelijk y-coördinaat van de linker benedenhoek van het km-vak.

Deze hoogspanningslijn bezit een strook met recht van opstal welke zich uitstrekt tot 20 m gemeten naar weerszijden uit het hart van de hoogspanningslijn. Essent heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de aanwezigheid van het transportbedrijf ter plaatse en heeft, onder voorwaarden, toestemming gegeven voor het gebruik van de gronden.

4.7 Beschermde en beeldbepalende elementen

In de omgeving van het projectgebied bevinden zich geen beschermde of beeldbepalende elementen waar rekening mee gehouden dient te worden.

4.8 Verkeerskundige aspecten

Om een beeld te verkrijgen van de verkeerssituatie is een locatiebezoek door een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd²⁶. Tijdens dit onderzoek is gekeken naar de inrichting van de weg, de aanliggende voorzieningen en de ontsluiting richting de belangrijkste uitvalswegen. De Kieënweg/Pratwinkel wordt gekenmerkt door de ligging van diverse bedrijven en enkele woningen en heeft sterk de uitstraling van een bedrijventerrein en niet van een woonstraat. Tevens zijn verkeerstellingen uitgevoerd om een representatief beeld te krijgen van het aantal verkeersbewegingen op de Pratwinkel/Kieënweg, de weg waar alle voertuigen van en naar het bedrijf John Corneth gebruik van maken. In onderstaande tabel is een samenvatting gegeven van de resultaten van deze verkeerstellingen.

	Werkdag	Weekenddag
Intensiteit (mvt per etmaal)	790	383
Motoren	22	20
Licht gemotoriseerd verkeer	570	314
Middelzwaar gemotoriseerd verkeer	117	28
Zwaar gemotoriseerd verkeer	81	21
Gemiddelde snelheid (km/uur)	47,8	49,1

Uit voorgaande tabel blijkt dat de werkdag maatgevend is voor het totaal aantal voertuigen op de Kieënweg. Op een gemiddelde werkdag rijden hier bijna 800 motorvoertuigen, waarvan 117 middelzware voertuigen (14,8%) en 81 zware voertuigen (10,3%). Ondanks dat de absolute aantallen beperkt zijn is dit relatief gezien een hoog aandeel middelzwaar en zwaar (vracht)verkeer.

De Pratwinkel / Kieënweg ligt binnen de bebouwde kom en er geldt een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur. Dit betekent dat deze weg een ontsluitende functie heeft voor de aanliggende voorzieningen. Tijdens het locatiebezoek is geconstateerd dat aan de Pratwinkel / Kieënweg diverse (grotere) bedrijven gevestigd zijn, zoals onder andere John Corneth Int. Transport bv., G.J. Crien en & ZN. bv. en Grondverzet Machineverhuur Baarlo (GMB). Daarnaast zijn er nog diverse andere bedrijven gevestigd aan deze weg. Deze bedrijven dragen gezamenlijk allemaal bij aan het aantal verkeersbewegingen op de Pratwinkel / Kieënweg, wat wil zeggen dat de gemeten verkeersintensiteiten qua middelzwaar en zwaar verkeer niet alleen door het transportbedrijf wordt veroorzaakt.

De breedte van de Pratwinkel / Kieënweg is tussen 5 m en 6 m (inclusief molgoten) wat betekent dat twee vrachtwagens elkaar kunnen passeren, weliswaar met beperkte snelheid. Daarnaast hebben de diverse bedrijven aan de Pratwinkel / Kieënweg brede verharde stroken waardoor er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn om elkaar te passeren.

De bedrijven aan de Pratwinkel en Kieënweg dienen via de Bong richting de N273 (Napoleonsbaan) te rijden. De aansluiting van de Kieënweg op de Bong is vormgegeven als een voorrangskruispunt. Dit betekent dat het verkeer vanuit de Kieënweg voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Bong, wat overigens een weg is die relatief veel door fietsers gebruikt wordt. Dit betekent dat de doorstroming op de Bong niet in het geding komt.

²⁶ Kragten bv, Verkeersintensiteiten en de gevolgen voor de verkeersstructuur, september 2008

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is met behulp van het ongevalanalyseprogramma Viastat-online gekeken naar de ongevallen op de Pratwinkel / Kieënweg, het kruispunt met de Bong en het wegvak Bong vanaf de aansluiting Kieënweg tot aan de Napoleonsbaan. Uit deze analyse is gebleken dat in de periode 2003-2007 geen ongevallen geregistreerd zijn. Hieruit blijkt dat er tot op heden geen verkeersknelpunten aanwezig zijn. Dit betekent echter niet dat het aspect verkeersveiligheid geen aandacht verdient. Conflicten tussen fietsers en vrachtverkeer dienen zo veel mogelijk beperkt te worden omdat de ernst van letsel bij conflicten meestal aanzienlijk is. Met name conflicten tussen afslaand vrachtverkeer richting Pratwinkel en doorgaand fietsverkeer op de Bong kunnen voor verkeersonveilige situaties zorgen. Tot op heden hebben er echter geen conflicten plaatsgevonden die het noodzakelijk maken aanvullende maatregelen te treffen. De dimensionering van het kruispunt Bong - Kieënweg is voldoende groot dat zwaar vrachtverkeer de bochten kan nemen.

Uit de verkeerstellingen is gebleken dat de hoeveelheid verkeer op de Kieënweg / Pratwinkel beperkt is voor de functie die er aan is toegekend, namelijk een ontsluitingsweg. Aangezien John Corneth hier een deel van de totale hoeveelheid verkeer veroorzaakt, is de verkeerssituatie op de Kieënweg / Pratwinkel niet geheel het gevolg van het transportbedrijf.

De breedte van de Kieënweg / Pratwinkel geeft geen aanleiding om problemen te verwachten ten aanzien van de verkeersafwikkeling en het passeren van grote voertuigen, mede gelet op de vele uitwijkmogelijkheden en de beperkte intensiteiten. De doorstroming op de Bong wordt bovendien nauwelijks belemmerd, want het verkeer op de Bong heeft voorrang op verkeer komende vanuit de Pratwinkel / Kieënweg.

Ook ten aanzien van de verkeersveiligheid zijn er op en in de directe omgeving van de Kieënweg / Pratwinkel geen problemen die op dit moment aanleiding geven om aanvullende maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te optimaliseren. Dit neemt echter niet weg dat de verkeersveiligheidssituatie, met name op het kruispunt Bong - Kieënweg, een aandachtspunt blijft dat regelmatig geëvalueerd dient te worden om de verkeersveiligheid voor met name fietsverkeer te kunnen waarborgen.

Apart wordt opgemerkt, dat door de verplaatsing van het bedrijf, op de locatie Napoleonsbaan Noord 12, een sterke verbetering optreedt voor de verkeersveiligheid. Op de locatie moeten vrachtwagens direct invoegen op een drukke verkeersader en moeten ze ook tot stilstand komen, voordat ze het terrein op kunnen rijden. De verkeersafwikkeling vanaf bedrijventerrein de Kieën richting de Bong is veiliger dan die op de Napoleonsbaan.

Wat parkeren betreft is er op het eigen erf (op de binnenplaats) voldoende ruimte aanwezig (circa 4.500 m²) voor het parkeren van de eigen vrachtwagens. Dit betekent dat er geen parkeerdruk in de omgeving van het projectgebied zal ontstaan.

Het aspect "verkeer" is eveneens naar voren gebracht in de eerdere beroepsprocedure in dit kader bij de rechtbank Roermond²⁷. De rechtbank heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) verzocht om dit aspect te toetsen. Terzake heeft de StAB verslag uitgebracht²⁸. In dit verslag geeft de StAB enkele aanbevelingen ten aanzien van de verkeerssituatie, maar concludeert niet dat het aspect verkeer ter plaatse ondeugdelijk gemotiveerd is. Ten aanzien van voornoemde aanbevelingen heeft de gemeente nog een reactie gegeven²⁹. De rechtbank heeft deze beroepsgrond ongegrond verklaard³⁰.

²⁷ Procedurenummers 08 / 1441 WRO SC, 09 / 941 WRO SC en 09 / 942 WRO SC

²⁸ StAB-advies van 4 juni 2010, kenmerk StAB/38607/R

²⁹ Zie brief reactie op StAB-verslag Pratwinkel 9/Corneth, 2 augustus 2010, nummer 1894/2010/2149

³⁰ Uitspraak van 22 maart 2012, procedurenummers 08 / 1441 WRO SC, 09 / 941 WRO SC en 09 / 942 WRO SC

4.9 Waterhuishouding

Het beleid ten aanzien van waterhuishouding is geformuleerd in een aantal beleidsstukken zoals het waterbeheersplan van waterschap Peel en Maasvallei, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006), de Vierde Nota Waterhuishouding, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water, de Europese Kaderrichtlijn Water en de Beleidsbrief regenwater en riolering. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het (stads)landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Het waterbeleid in het POL2006 sluit aan op de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Bestuursakkoord Water en omvat de volgende strategische doelen:

- herstel sponswerking: het voorkomen van wateroverlast en watertekort in het regionale watersysteem, anticiperend op veranderde klimatologische omstandigheden;
- herstel van de natte natuur: het bereiken van ecologisch gezonde watersystemen en grondwaterafhankelijk natuur;
- schoon water: het bereiken van een goede chemische kwaliteit voor water en sediment;
- duurzame watervoorziening: het beschermen van water voor menselijke consumptie, zodanig dat voldoende water van de vereiste kwaliteit via eenvoudige zuiveringstechnieken beschikbaar is;
- een veilige Maas: het streven naar een acceptabel risico voor overstromingen in het rivierbed van de Maas.

Het projectgebied is gelegen op droge zandgronden. De bodem bestaat uit leemarm en zwakleemig fijn zand. De dikte van de bovengrond bedraagt 6 tot 10 meter en is goed doorlatend met een doorlatendheid van 0,75-1,5 meter per dag (bron: kaarten website Waterschap Peel en Maasvallei). De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) bevindt zich op 80 tot 140 cm beneden maaiveld. De gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) ligt 120 tot 180 cm beneden maaiveld. Gezien deze gegevens is het goed mogelijk het hemelwater te infiltreren in het projectgebied.

Baarlo ligt op het zuidwestelijke maasterras. Op korte afstand liggen verder geen noemenswaardige oppervlaktewateren. Het projectgebied bevindt zich in een intermediair gebied. Dit zijn waterhuishoudkundige eenheden op zich, waarbij weinig interactie is met het diepe grondwater. Het projectgebied grenst aan waterschapssloot de Berendonkse beek.

Gelet op de doorlatendheid van de gronden in het projectgebied en de daaraan gekoppelde goede mogelijkheden tot infiltratie van hemelwater kan het hemelwater ook via het verharde projectgebied relatief eenvoudig infiltreren in de bodem. De functionele wijziging van de projectlocatie van agrarisch hulpbedrijf tot transportbedrijf is waterhuishoudkundig dan ook niet relevant. Uiteraard is het plan via het watertoetsloket ook voorgelegd aan het waterschap Peel en Maasvallei. Deze heeft positief over het plan geadviseerd.

4.10 Duurzaamheid

Waar mogelijk wordt aandacht besteed aan het duurzaamheidsaspect. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan maatregelen om energiezuinigheid te bevorderen en het gebruik van milieuvriendelijke, brandwerende en duurzame (bouw-)materialen.

5. AFWEGING BELANGEN

Achtergrond van de verplaatsing van het transportbedrijf naar de locatie Pratwinkel 9 te Baarlo is, dat de eerdere locatie van het transportbedrijf aan de Napoleonsbaan Noord 12 te Baarlo minder geschikt is voor de exploitatie van een transportbedrijf. Dit enerzijds vanwege de beperkte ruimte op die locatie (perceelsgrootte), in combinatie met de groei van het bedrijf en het ontbreken van een gebouw waarin goederen kunnen worden op- en overgeslagen. Ook is de ontsluiting van het betreffende perceel minder geschikt. Anderzijds was de vroegere locatie ruimtelijk gezien minder geschikt vanwege de aan het gebied toegekende landschappelijke en natuurlijke waarden. Om deze redenen is de locatie aan de Pratwinkel 9 in beeld gekomen. Deze locatie betreft een bestaande (agrarische) bedrijfslocatie gelegen aan de rand van een bestaand bedrijventerrein. Op deze locatie is een ruimte aanwezig voor de op- en overslag van goederen die worden getransporteerd, is tevens voldoende ruimte aanwezig voor het parkeren van vrachtauto's en is er reeds een geschikte verkeersinfrastructuur aanwezig.

De verplaatsing van transportbedrijf is strijdig met de voorschriften van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan "Buitengebied Peel en Maas". Binnen de bestemming "Agrarisch – GrondGebonden (A-GG)" is de uitoefening van een transportbedrijf namelijk niet toegestaan. Medewerking is slechts mogelijk via het voeren van een ruimtelijke procedure. Het bestemmingsplan biedt geen ontheffings- of wijzigingsmogelijkheden waarmee het project gerealiseerd kan worden. Ten tijde van het indienen van het formele verzoek om medewerking in 2006 was de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) van toepassing. Deze wet is weliswaar reeds in 2008 ingetrokken en vervangen door de Wet ruimtelijke ordening (Wro), maar omdat het verzoek dateert van vóór de intrekkingdatum, is de WRO nog steeds van toepassing op het onderhavige verzoek. Medewerking aan het plan is derhalve nog steeds mogelijk middels het verlenen van vrijstelling op basis van artikel 19, lid 1 WRO.

Het verlenen van vrijstelling op basis van artikel 19, lid 1 WRO is een bevoegdheid van (in dit geval) het college en geen verplichting. Om te bezien of er medewerking kan worden verleend aan het plan, dient het getoetst te worden aan het geldende beleid en de geldende wet- en regelgeving. Tevens kunnen de praktische voor- en nadelen van het plan bij de beoordeling betrokken te worden. Naar aanleiding van deze toets en de overwegingen die naar aanleiding hiervan gemaakt kunnen worden, dient er een belangenafweging plaats te vinden. Naar aanleiding van deze belangenafweging kan bepaald worden of er wel of geen medewerking aan het plan verleend dient te worden. Het plan is hiertoe getoetst aan het huidige geldende rijks- provinciale en gemeentelijke beleid terzake. Geconcludeerd is, dat het onderhavige plan hiermee niet strijdig is. Ook bestaat uit ruimtelijk en stedenbouwkundig opzicht geen bezwaren tegen het plan. Sterker nog, in ruimtelijk en stedenbouwkundig opzicht ontstaat door het plan een voordelige situatie. Feit is nl. dat door verplaatsing van het bedrijf geen nieuwe bebouwing wordt toegevoegd (een bestaand bedrijfsperceel met een bestaand bedrijfsgebouw wordt in gebruik genomen) en dat op de oude locatie de omgevingskwaliteit ter plaatse is verbeterd. De omgevingskwaliteit op de nieuwe locatie wordt door de vestiging van het transportbedrijf ook niet aangetast. Dit gelet op het feit dat de voorgestane omgevingskwaliteit (openheid gebied) ter plaatse niet meer gehaald kan worden door de aanwezigheid van een tuinderskas.

Het plan is eveneens getoetst aan de van toepassing zijnde milieutechnische en andere omgevingsaspecten zoals, bodem, geluid, fijnstof, water archeologie, verkeer etc. Geoordeeld dat het plan hier eveneens mee in overeenstemming, behoudens voor wat betreft het aspect geluid. De geluidsniveaus worden voor bepaalde woningen overschreden. Middels het opleggen van maatwerkvoorschriften op basis van het activiteitenbesluit kan echter bereikt worden dat voor de woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. Deze maatwerkvoorschriften maken onderdeel uit van de verleende vrijstelling en er kan handhavend opgetreden worden tegen overtredingen ervan.

Tenslotte is gekeken naar de praktische voordelen van het plan. Op de eerste plaats is het plan voordelig voor de verkeerssituatie. Bij de oude locatie ontsloot het transportbedrijf rechtstreeks op een doorgaande weg met alle gevolgen en gevaren vandien. Nu ontsluit het bedrijf via stoplichten op dezelfde weg, wat in het voordeel van de verkeersafwikkeling is. De nieuwe locatie betreft een bestaande (agrarische) bedrijfslocatie aan de rand van een bedrijventerrein, welke gebruik maakt van de ter plaatse aanwezige infrastructuur die ook berekend is op dit gebruik. Er behoeven in dit kader geen maatregelen getroffen te worden. Met het plan wordt eveneens tegemoetgekomen aan het principe van clustering van bedrijvigheid. Tenslotte kan in dit kader opgemerkt worden dat de huidige locatie van het transportbedrijf ook conform bestemmingsplan voor agrarische bedrijvigheid gebruikt kan worden. Bij gebruik passend binnen de bestemming waarbij voldaan wordt aan de wettelijke regelgeving is het opleggen van voorschriften ter beperking van mogelijke overlast in principe niet aan de orde. Eventuele overlast die hieruit ontstaat, dient getolereerd te worden door de omgeving met alle gevolgen van dien voor het woon- en leefklimaat ter plaatse. Aan het huidige gebruik in strijd met de bestemming kunnen voorschriften verbonden worden die voorkomen dat er overlast optreedt en bewerkstelligen dat ter plaatse toch een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gehandhaafd blijft.

Voornoemde overwegingen liggen dienen betrokken te worden bij de belangenafweging die ten grondslag ligt aan de besluitvorming. In de onderhavige kwestie is er sprake van een drietal belangen:

- het gemeentelijke of het algemene belang, welke gelegen is in de uitvoering van haar beleid;
- het belang van omwonenden, welke gelegen zijn in het handhaven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat;
- het belang van de ondernemer, welke gelegen is in de uitoefening en continuïteit van zijn bedrijf.

Indien we voornoemde belangen tegen elkaar afwegen kunnen we, gelet op voornoemde overwegingen, concluderen dat:

- het gemeentelijke of algemene belang en het belang van de ondernemer gebaat is bij de verplaatsing van het transportbedrijf naar de huidige locatie;
- het belang van de omwonenden niet (onevenredig) wordt aangetast door de verplaatsing van het transportbedrijf. Dit mede gelet op het feit dat er middels het toepassen van maatwerkvoorschriften ter plaatse in ieder geval een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden.

Op basis van het voorgaande wordt dan ook geconcludeerd dat de verplaatsing van het transportbedrijf naar Pratwinkel 9 te Baarlo niet bezwaarlijk is.

6. PROCEDURE

Vrijstelling voor de verplaatsing van het transportbedrijf naar de Pratwinkel 9 ex art. 19 lid 1 WRO kan slechts verleend worden indien de procedure genoemd in art. 19a lid 4 WRO jo. afdeling 3.4 van de Awb gevolgd is en vooraf door Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar is verleend.

De benodigde verklaring van geen bezwaar is reeds door gedeputeerde staten van Limburg verleend. Volledigheidshalve zal de onderhavige vrijstelling opnieuw onder de aandacht van de provincie gebracht worden.

In het kader van de voorbereidingsprocedure is de onderhavige vrijstelling gepubliceerd en in ontwerp voor zes weken ter inzage gelegd. Naar aanleiding hiervan stond voor eenieder de mogelijkheid open om zienswijzen in te dienen. Van deze mogelijkheid is door de volgende personen gebruik gemaakt:

- Bij brief van 18 januari 2014, ingekomen 19 februari 2014, mevr. A. van der Hogen en dhr. K. Vormeer, Pratwinkel 3 te 5991 NP Baarlo;
- Bij brief van 24 februari 2014, ingekomen 24 februari 2014, dhr. G.J. Peulen, Albert Neuhuyssstraat 35 te 5991 XX Baarlo;
- Bij brief van 22 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, mevr. J.H.M.S. Crien en dhr. J.W.M. Joosten, Koesdonkerveldweg 18 te 5991 NR Baarlo;
- Bij brief en fax van 25 februari 2014, ingekomen 25 februari 2014, DAS Rechtsbijstand namens de volgende personen:
 1. Dhr. G.J.M. Crien en, Pratwinkel 1 te Baarlo;
 2. G.J. Crien en en Zn. BV, Pratwinkel 3a te Baarlo;
 3. Dhr. A.M.M.M. van Lier en mevr. A. van Lier – Crien en, Pratwinkel 2 te Baarlo.

Voor een samenvatting van de zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop wordt verwezen naar het zienswijzenverslag, welke is opgenomen in de bijlagen. De zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om het plan aan te passen.

Bij besluit van 17 oktober 2014 heeft het college besloten om de gevraagde vrijstelling te verlenen. Tegen dit besluit staat voor belanghebbenden de mogelijkheid open om beroep in te stellen bij de rechtbank Limburg.