



Bestemmingsplan

- onderdeel Toelichting -

Bedrijfsontwikkeling Van Schijndel
Maasbracht BV
Gemeente Maasgouw

Bestemmingsplan

Bedrijfsontwikkeling Van Schijndel Maasbracht BV

Gemeente Maasgouw

Onderdeel:	Toelichting
IDN-nummer:	NL.IMRO.1641.BPL100-VG01
Rapportnummer:	M141593.010/GPO
Opdrachtgever:	Van Schijndel Maasbracht B.V
Opsteller:	dhr. M.P.H. Pouls MSc
Status:	vastgesteld
Datum:	26 augustus 2020

Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV

Kerkstraat 4
6367 JE Voerendaal
T (045) 575 32 55

Parklaan 21
5261 LR Vught
T (073) 303 27 00

info@aelmans.com

Kerkstraat 2
6095 BE Baexem
T (0475) 459 260

www.aelmans.com

KvK 14091320
BTW 8170.53.189.B.01
Bankrekening 11.52.94.244
BIC RABONL2U
IBAN NL06 RABO 0115 2942 44



Op onze dienstverlening zijn de algemene voorwaarden van Aelmans Ruimte, Omgeving & Milieu BV van toepassing die u vindt op www.aelmans.com

Inhoud

1	Inleiding.....	7
1.1	Algemeen.....	7
1.2	Plangebied	7
1.3	Doel	8
1.4	Geldend bestemmingsplan.....	8
2	Beleidskaders.....	11
2.1	Rijksbeleid.....	11
2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	11
2.1.2	Rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat	13
2.1.3	AMvB Ruimte	13
2.2	Provinciaal beleid	14
2.2.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg.....	14
2.2.2	Omgevingsverordening Limburg 2014.....	15
2.2.3	Limburgs Kwaliteitsmenu	15
2.2.4	Conclusie provinciaal beleid	16
2.3	Gemeentelijk beleid	17
2.3.1	Structuurvisie Maasgouw 2030	17
2.3.2	Vigerend bestemmingsplan	18
2.3.3	Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP).....	18
2.3.4	Gemeentelijk Kwaliteitsmenu (GKM)	18
3	Beschrijving bestaande situatie	21
4	Planbeschrijving.....	23
4.1	Beoogde planontwikkeling	23
4.2	Ruimtelijke effecten	27
5	Randvoorwaarden / resultaten onderzoeken.....	29
5.1	Bodem	29
5.2	Geluid	31
5.3	Milieuzonering.....	32
5.4	Luchtkwaliteit	34
5.5	Externe veiligheid	36
5.6	Archeologie en cultuurhistorie.....	42
5.6.1	Archeologie.....	42

5.6.2	Cultuurhistorie.....	44
5.7	Kabels en leidingen.....	45
5.8	Verkeer en parkeren.....	45
5.8.1	Verkeersstructuur.....	45
5.8.2	Parkeren	46
5.9	Waterhuishouding.....	48
5.9.1	Vierde Nota Waterhuishouding.....	48
5.9.2	Provinciaal beleid	48
5.9.3	Watertoets Waterschap Limburg	49
5.9.4	Afkoppelbeleidsplan	49
5.9.5	Situatie plangebied	49
5.10	Natuur en landschap	51
5.11	Ecologie	54
5.11.1	Algemeen.....	54
5.11.2	Gebiedsbescherming	55
5.11.3	Conclusie flora en fauna en gebiedsbescherming	55
5.12	Duurzaamheid	56
5.13	Milieueffectrapportage	56
6	Juridische aspecten	61
6.1	Algemeen.....	61
6.2	Toelichting, regels en verbeelding.....	61
6.2.1	Toelichting	62
6.2.2	Regels	62
6.2.3	Verbeelding	63
7	Uitvoerbaarheid.....	65
7.1	Grondexploitatie.....	65
7.1.1	Algemeen.....	65
7.1.2	Exploitatieplan.....	65
7.2	Planschade.....	66
8	Overleg en inspraak	67
8.1	Inleiding	67
8.2	Vooroverleg.....	67
8.3	Formele procedure	69
8.3.1	Algemeen.....	69
8.3.2	Zienswijzen	70
9	Bijlagen.....	71

1 Inleiding

1.1 Algemeen

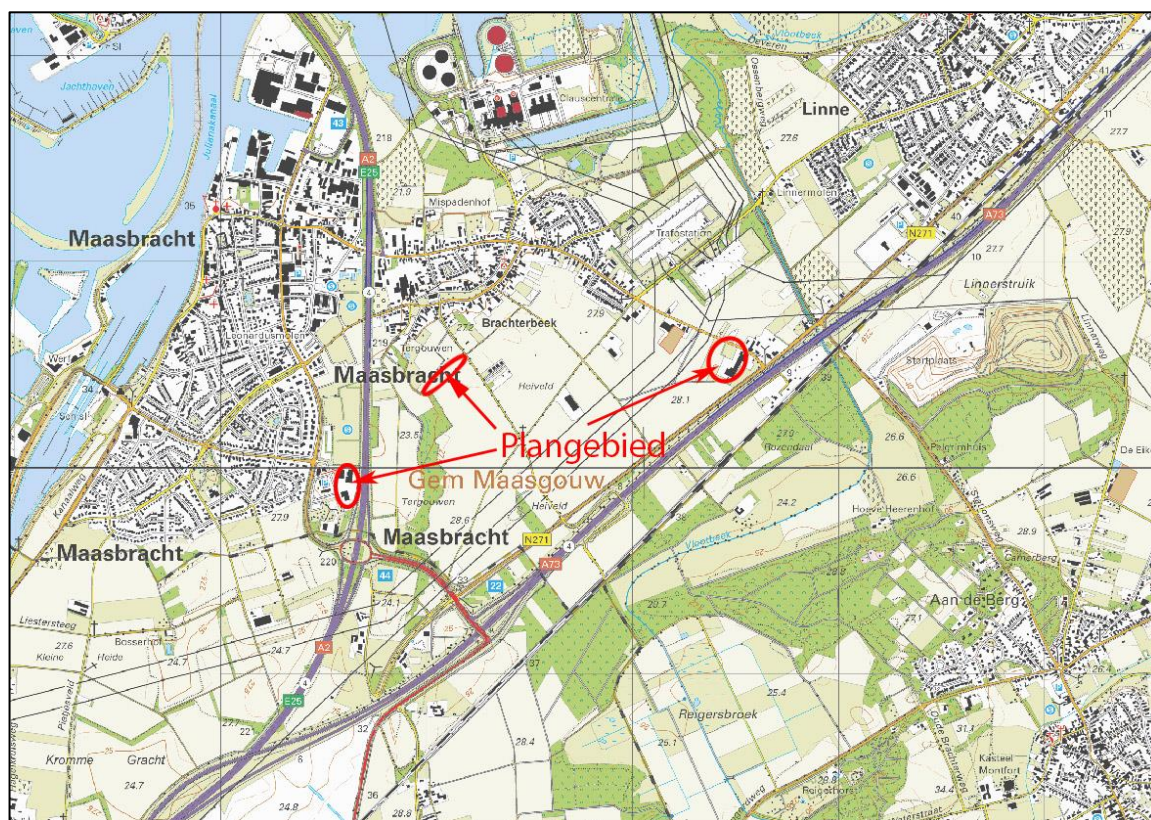
Initiatiefnemer, Van Schijndel Maasbracht B.V., is eigenaar van de locaties Stationsweg 76-78 en St. Joosterweg 7-9 te Maasbracht. Initiatiefnemer is voornemens om beide bedrijfslocaties uit te breiden ten behoeve van de bestaande bedrijfsactiviteiten. De uitbreiding betreft het bouwen van nieuwe bedrijfshallen met bijbehorend erf en parkeerterrein.

De gemeente Maasgouw heeft hiervoor een principeakkoord afgegeven in oktober 2015.

Het realiseren van deze bebouwing en bijbehorende voorzieningen is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet rechtstreeks mogelijk.

Voorliggende toelichting voorziet in een motivatie van de ruimtelijke aspecten die aan de orde zijn bij onderhavig planvoornemen.

1.2 Plangebied



Uitsnede topografische kaart met aanduiding plangebied

In de figuur hierboven is een uitsnede van de topografische kaart opgenomen, waarop het plangebied is weergegeven. Het plangebied aan de Stationsweg is kadastraal bekend als gemeente Maasbracht, sectie L, nummers 405, 406, 407, 408, 502, 514, 515, 400, 397, 401, 607, 641. Het plangebied aan de St. Joosterweg is kadastraal bekend als gemeente Maasbracht, sectie H, 1432, 1431, 1648, 923, 1042 en 1074.

De oppervlakte van het plangebied aan de Stationsweg bedraagt: 3ha. De oppervlakte van het plangebied aan de St. Joosterweg bedraagt 2 ha.

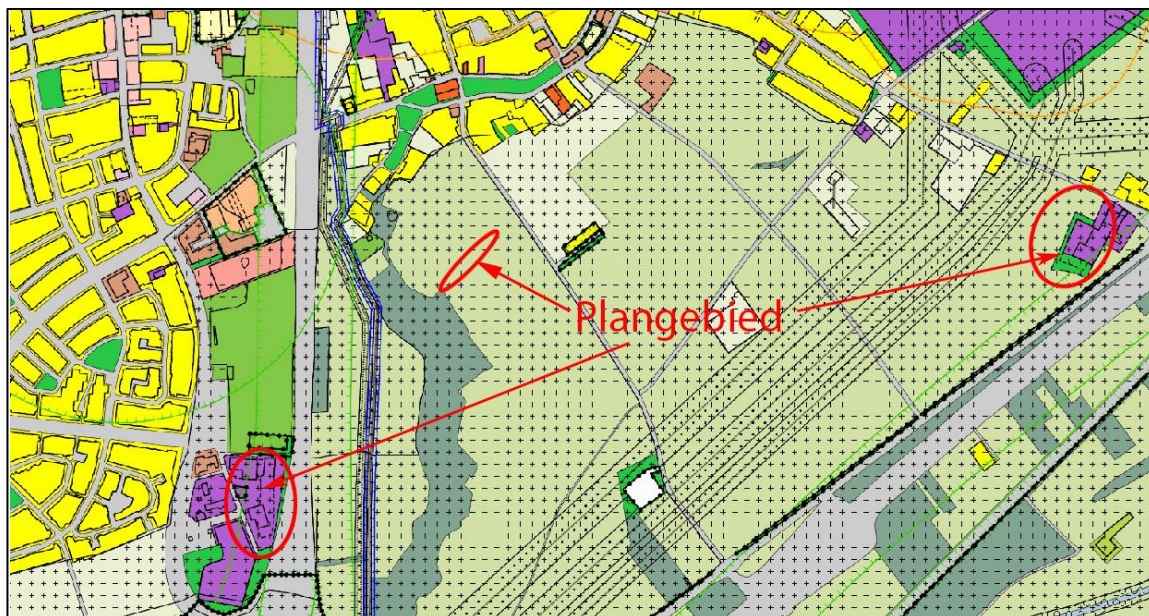
1.3 Doel

Het planvoornemen is om op deze beide locaties het bouwvlak uit te breiden voor de bouw van een nieuw bedrijfsgebouw (vast aan de bestaande bedrijfsbebouwing). Tevens wenst initiatiefnemer op de locatie Stationsweg ook het erf uit te breiden en een parkeerterrein te realiseren. De locatie wordt ook voorzien van aanvullende groen/inpassingsmaatregelen.

Middels onderhavige bestemmingsplanherziening wordt dit planvoornemen planologisch toegestaan.

1.4 Geldend bestemmingsplan

Het onderhavige project is gelegen binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Maasbracht-Brachterbeek' van de gemeente Maasgouw (zoals vastgesteld op 28 maart 2013). Op dit moment vigeren ter plekke van het plangebied de bestemmingen 'Bedrijf', 'Groen' en 'Agrarisch met waarden'.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Maasbracht-Brachterbeek' van de gemeente Maasgouw met aanduiding plangebied

Het planvoornemen past niet rechtstreeks binnen dit vigerende bestemmingsplan. De nieuwbouw

wordt gebouwd buiten het vigerende bouwvlak (beide locaties) en op de locatie Stationsweg ook buiten de vigerende bestemming 'Bedrijf'.

2 Beleidskaders

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het Rijks-, provinciale en gemeentelijke beleid. Het Rijksbeleid wordt besproken aan de hand van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Voor de beschrijving van het provinciale beleid is gebruik gemaakt van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Het gemeentelijke beleid is ontleend aan het bestemmingsplan 'Maasbracht-Brachterbeek' en vigerende structuurvisie/beleidsstukken.

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het voorliggende plan is, voor zover mogelijk, getoetst aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. In deze Structuurvisie is de toekomstvisie van het kabinet met betrekking tot onder andere de ruimtelijke ordening uiteen gezet.

De Structuurvisie beschrijft de principes voor de ruimtelijke inrichting in Nederland. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de beoogde ambities tot en met 2040. In de Structuurvisie worden de hoofdlijnen van het beleid aangegeven, waarbij de nationale ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland een grote rol speelt.

In deze Structuurvisie wordt benadrukt dat het van het grootste belang is dat de concurrentiepositie van Nederland verbetert. Hiertoe is het van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd, te weten:

1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland;
2. het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid;
3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Om de regeldruk te verlagen heeft het kabinet besloten dat de ruimtelijke afwegingen zo dicht mogelijk bij de burger plaats moet vinden. Daarom zal er op basis van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte naar gestreefd worden om zoveel mogelijk verantwoordelijkheden bij de gemeenten en provincies onder te brengen. Het Rijk zal zeer terughoudend, en met name achteraf, bij het toezicht betrokken zijn.

Er zijn echter wel enkele ontwikkelingen waarbij het Rijk bij voorbaat al aangeeft, dat er een rijksverantwoordelijkheid aan de orde kan zijn. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien een onderwerp nationale baten/lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Voorbeelden hiervan zijn ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport en greenports. Maar ook onderwerpen waarover internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed. Daarnaast kunnen ook onderwerpen die provincie- of

landgrensoverschrijdend of een hoog afwentelingsrisico kennen een rijksverantwoordelijkheid zijn.

Ontwikkelingen die niet onder het bovenstaande vallen zullen in principe alleen achteraf gecontroleerd worden door het Rijk. Rijkswaterstaat en de ministeries van Defensie en EL&I zullen als direct belanghebbenden wel de plannen vooraf blijven beoordelen.

De Structuurvisie streeft een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen na. Hiertoe is in de Structuurvisie een ladder voor duurzame verstedelijking ontwikkeld:

De structuurvisie streeft een zorgvuldige en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen na. Hiertoe is in de structuurvisie een ladder voor duurzame verstedelijking ontwikkeld.

Vanaf 1 juli 2017 is deze ladder in de wet verder aangescherpt. Dit is gedaan door de tekst terug te brengen tot de essentie; de drie treden worden losgelaten en vervangen door de volgende tekst (art. 3.16 Bro, lid 2,):

“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”

De vraag die beantwoord moet worden is of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling, en zo ja, of hier behoefte aan is. Tevens moet worden bekeken of de locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

De invulling van deze ladder wordt overgelaten aan de gemeenten en provincies. Zolang de ontwikkeling de rijksbeleidsdoeleinden niet frustreert, is er een grote mate van vrijheid voor de decentrale overheden.

Het Rijk streeft met het opstellen van de Structuurvisie een goed werkende woningmarkt in Nederland na. Dit wil zeggen dat er qua omvang, kwaliteit en differentiatie een goede balans dient te zijn. Bovendien dient er ruimte te zijn voor het in stand houden van de bereikbaarheid van Nederland en dient er rekening gehouden te worden met het behoud van de natuur.

Meer specifiek heeft het Rijk in de provincie Limburg enkele belangrijke gebieden aangewezen. Het Rijk kent de Greenport Venlo en Brainport Zuidoost Nederland een belangrijke waarde toe voor de concurrentiepositie van Nederland.

Onderhavig initiatief is niet strijdig met de uitgangspunten van dit beleid.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Specifiek ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking is in **bijlage 8** dit uitvoerig uitgewerkt voor de locatie Stationsweg. De provincie Limburg heeft hierover in 2016 reeds haar akkoord gegeven dat ze met deze motivering kunnen instemmen.

Ten aanzien van de St. Joosterweg kan het volgende worden gesteld:

Zoals ook bij de Stationsweg in het rapport is uitgewerkt (voor een verdere toelichting wordt hier

naar verwezen) is er duidelijk sprake van een behoefte om de productie-afdeling die is gevestigd op deze St. Joosterweg uit te breiden zodat het gehele bedrijf qua omvang op elkaar is afgestemd. Zonder deze uitbreiding van de productie-afdeling is uitbreiding op de Stationsweg lastiger uit te voeren. Om de afmontage te kunnen uitvoeren is een grotere productie-capaciteit noodzakelijk. Hiervoor dient de bestaande bedrijfsbebouwing te worden uitgebreid. Daar komt bij dat de uitbreiding op de St. Joosterweg plaatsvindt op een bestaand bedrijventerrein (alleen het bouwvlak wordt uitgebreid). Derhalve is de ontwikkeling passend qua functie op de voorziene locatie aangezien er sprake is van bestaand stedelijk gebied.

Kortom, op basis van bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er wordt voldaan aan de ladder voor duurzame verstedelijking voor onderhavig planvoornemen. Ook past het planvoornemen binnen alle overige rijksbeleidsuitgangspunten.

2.1.2 Rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat

Op grond van het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat is het oprichten van bouwwerken binnen 50 meter van de dichtstbij gelegen rijbaan van de A2 verboden. Het oprichten van bouwwerken gelegen binnen een afstand van 50 tot 100 meter van de genoemde as, is mogelijk indien dit bouwwerk past bij de bestemming waarop het bouwwerk is gelegen en de verkeersbelangen van de A2 niet worden aangetast.

De nieuwe bebouwing aan de St. Joosterweg wordt gebouwd in het verlengde van de bestaande bedrijfsbebouwing. De afstand tot de A2 wordt daarmee niet kleiner. De bebouwing is gelegen op een afstand van ca. 50 meter van de A2 en daarmee op minder dan 100 meter van de A2. Derhalve is er aan Rijkswaterstaat advies gevraagd. Ten aanzien van de Stationsweg is het plangebied gelegen op een afstand van ca. 70m van de A73 en daarmee ook binnen de 100 meter. Derhalve is ook voor deze locatie aan Rijkswaterstaat advies gevraagd in het kader van het wettelijk vooroverleg. Rijkswaterstaat geeft aan geen bezwaren te hebben tegen de bouw van de nieuwe bedrijfsbebouwing op beide locaties.

2.1.3 AMvB Ruimte

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden. Hierna zijn nog enkele aanvullingen/wijzigingen in werking getreden.

In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in bestemmingsplannen. De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland (NNN), erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Geen van de bovengenoemde belangen zijn bij de ontwikkeling van het plangebied in het geding. De relatie tot de A2 en A73 is hierboven reeds omschreven.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Eind 2014 is het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) door Provinciale Staten van Limburg vastgesteld. Dit POL is een integraal plan voor het omgevingsbeleid voor het grondgebied van de Provincie Limburg. Het POL2014 is een vervanging van het voorheen geldende POL2006.

In het POL2014 is een zonering opgenomen. Het plangebied is gelegen binnen de zone 'Bedrijventerrein (St. Joosterweg) 'Buitengebied' en 'overig bebouwd gebied' (Stationsweg) (zie uitsnede hieronder). In het POL2014 is ten aanzien van deze zone het volgende opgenomen:

Buitengebied

De gronden die gelegen zijn in de zone 'Buitengebied' betreffen alle gronden in het landelijk gebied die niet zijn gelegen in de 'Goudgroene natuurzone', 'Zilvergroene natuurzone' en/of 'Bronsgroene landschapszone'. Het betreffen met name gronden met een agrarisch karakter, waarbij (o.a.) ruimte wordt gegeven voor doorontwikkeling van agrarische bedrijven. De provinciale beleidsaccenten in de zone 'Buitengebied' zijn gericht op ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe (landbouw)bedrijfslocaties, het terugdringen van de milieubelasting vanuit de landbouw en de kwaliteit en het functioneren van de ondergrond.

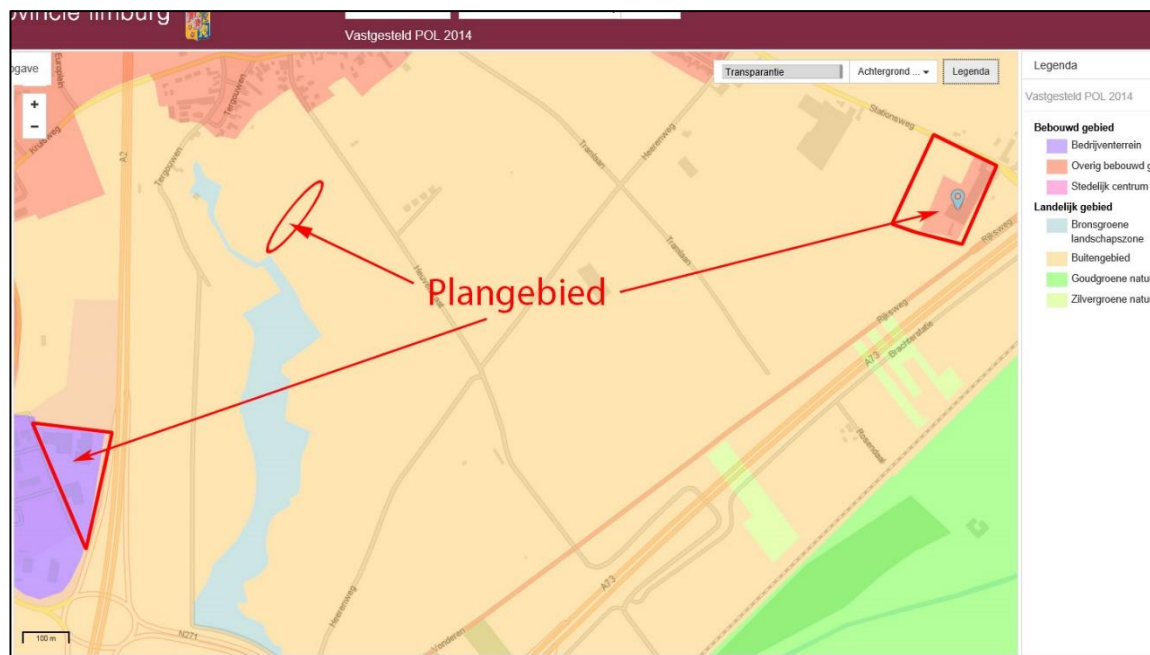
Bedrijventerrein

De gebieden specifiek ingericht voor grotere bedrijvigheid zijn aangeduid als de zone 'Bedrijventerrein'. De provinciale beleidsaccenten in deze zone zijn gericht op het bieden van ruimte voor bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid en een duurzame inrichting en gebruik.

Overig bebouwd gebied

Het 'overig bebouwd gebied' betreft gemengde woon-/werkgebieden met voorzieningen, deels met een stedelijk karakter, deels met een dorps karakter. De provinciale beleidsaccenten binnen deze zone zijn gericht op de transformatie van de regionale woningvoorraad, bereikbaarheid, een balans in voorzieningen en detailhandel, stedelijk groen en water en de kwaliteit van de leefomgeving.

De accenten van dit gebied zijn gelegen op de kwaliteit en het functioneren van het regionaal watersysteem, de ontwikkeling van landbouw in balans met de omgeving, het versterken van kernkwaliteiten landschap en cultuurhistorie en recreatief medegebruik.'



Uitsnede kaart 1, POL2014 met aanduiding plangebied

Onderhavig planvoornemen past binnen deze beleidsuitgangspunten van de provincie Limburg. De ontwikkeling aan de St. Joosterweg is gelegen binnen de aanduiding 'bedrijventerrein' en past derhalve naadloos binnen het provinciaal beleid om bedrijfslocaties ter plaatse van deze aanduidingen uit te breiden.

Ten aanzien van de aanduiding op de Stationsweg kan worden gesteld dat de aanduiding 'Overig bebouwd gebied' en 'Buitengebied' geen specifieke beleidsregels hebben ten aanzien van solitaire bedrijfslocaties in het buitengebied. Omdat er geen sprake is van een nieuwe locatie maar van een uitbreiding is hier geen sprake van strijd met provinciale beleidsuitgangspunten ten aanzien van het planvoornemen. Ten aanzien van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 2.1.

2.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Naast de indeling in zoneringen is tevens sprake van diverse provinciale beschermingsgebieden, waartoe op grond van de Omgevingsverordening Limburg 2014 specifieke regelgeving geldt. Het plangebied (twee locaties) is gelegen ter plaatse van een boringsvrije zone (Roerdalslenk zone 2). Het planvoornemen (geen grondwaterboringen voorzien) heeft, gezien de aard, geen invloed op deze milieubeschermingszoneringen.

Tevens is in de omgevingsverordening ook de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen. In paragraaf 2.1 is hier reeds op ingegaan, hier wordt dan ook naar verwezen.

2.2.3 Limburgs Kwaliteitsmenu

Voor (ruimtelijke) ontwikkelingen buiten de zogenaamde 'rode contouren' (waarvan in casu sprake is) is het Limburgs Kwaliteitsmenu van kracht. In dit Kwaliteitsmenu geeft de provincie de Limburgse gemeenten een handreiking op welke wijze deze om moeten gaan met ontwikkelingen in het

buitengebied. Gemeenten dienen in een structuurvisie dit provinciale beleidskader te verwerken en aan te geven op welke wijze zij toepassing geven aan het Limburgs Kwaliteitsmenu.

In z'n algemeenheid betreft het Limburgs Kwaliteitsmenu een beleidsregel die onder voorwaarden ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied van Limburg toestaat. Daarbij dient sprake te zijn van 'kwaliteitswinst'. Deze kwaliteitswinst kan op diverse wijze tot stand komen, zoals bijvoorbeeld het realiseren van een landschappelijke inpassing, het slopen van bedrijfsbebouwing of glasopstanden, het realiseren van natuur of het leveren van een financiële bijdrage in een (gemeentelijk) 'groenfonds'.

De provincie geeft in het Limburgs Kwaliteitsmenu richtlijnen en drempelwaarden voor het bepalen van de hoogte van de tegenprestatie bij verschillende soorten ruimtelijke ontwikkelingen.

De gemeente Maasgouw heeft op 5 juli 2012 haar eigen gemeentelijk Kwaliteitsmenu vastgesteld.

Ten aanzien van de locatie St. Joosterweg geldt dat deze locatie vanwege de ligging op het bestaande bedrijventerrein niet aan het LKM getoetst behoeft te worden. Tevens ligt deze locatie binnen de rode-contour/grens stedelijke dynamiek.

Ten aanzien van de Stationsweg kan worden gesteld dat deze locatie is gelegen in het buitengebied. Echter de gemeente Maasgouw gebruikt bij de gebiedsindeling en bepaling of er kwaliteitsbijdrages verschuldigd zijn de kaarten van de provincie Limburg. Hierbinnen is deze locatie van initiatiefnemer gelegen binnen de grens Stedelijke dynamiek. Het LKM/GKM bepalen dat binnen deze gebiedsaanduiding geen nadere kwaliteitsbijdrage noodzakelijk is. Wel dient er sprake te zijn van een goede landschappelijke inpassing. Hoe dat voor onderhavig planvoornemen op de locatie Stationsweg is ingevuld wordt beschreven in het landschapsplan (zie **bijlage 2**).

Positief advies Kwaliteitscommissie

Voor niet-agrarische ontwikkelingen buiten de rode contour is de LKM-systematiek van toepassing. Hiervoor is voor de locatie Stationsweg het planvoornemen voor advies voorgelegd aan de kwaliteitscommissie.

De Kwaliteitscommissie heeft in haar brief van 15 december 2016 beschreven dat de beoogde planontwikkeling aan de Stationsweg past binnen haar omgeving en onder voorwaarden akkoord is. Een voorwaarde is om voor de nieuwe zuidgevel beeldkwaliteitscriteria in het bestemmingsplan op te nemen zodat de architectuurtoets bij het verlenen van de bouwvergunning gegarandeerd is. Om die redenen en mede vanwege de voorgestelde maatregelen heeft de Kwaliteitscommissie op twee momenten (15-12-2016 en 30-7-2019) tijdens het voortraject een positief advies afgeven (zie **bijlage 1**). Beide adviezen zijn verwerkt in het landschapsplan (dat onderdeel is van de regels in de vorm van een voorwaardelijke verplichting).

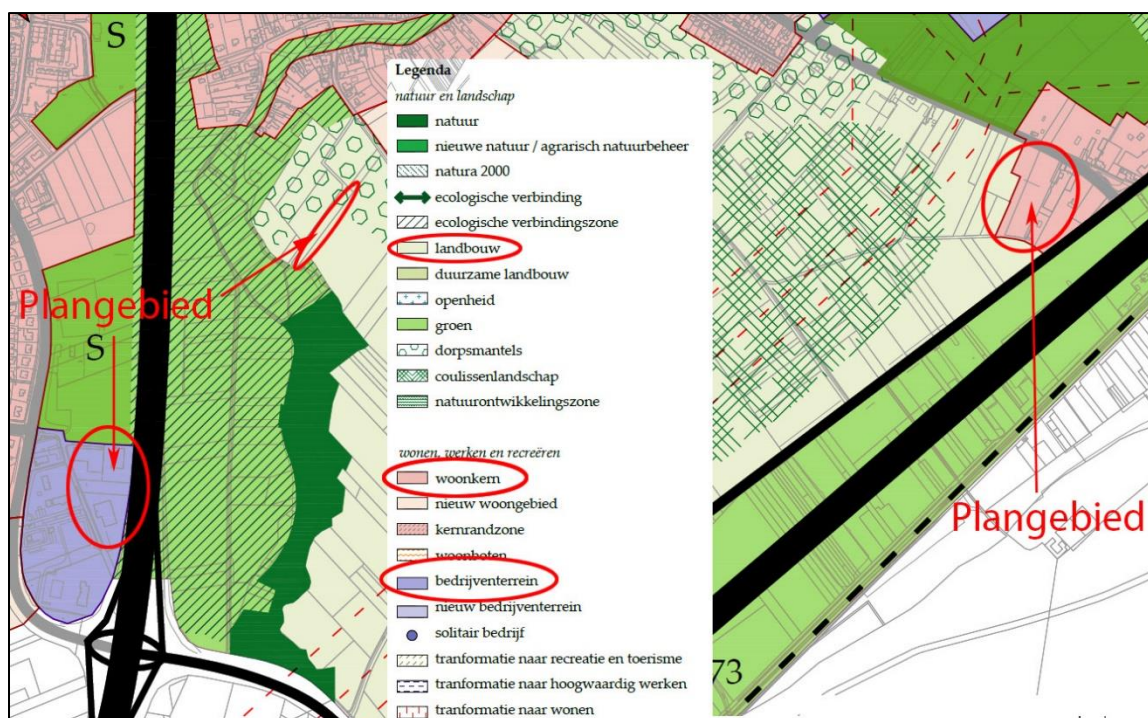
2.2.4 Conclusie provinciaal beleid

Gelet op vorenstaande kan worden gesteld dat onderhavige planontwikkeling geen strijdigheid oplevert met het provinciale beleid.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Maasgouw 2030

De gemeente Maasgouw heeft recent haar toekomstvisie vastgelegd in de kaderstellende structuurvisie Maasgouw 2030 (vastgesteld op 5 juli 2012). In de structuurvisie is Maasgouw verdeeld in 4 deelgebieden. Het plangebied is in het deelgebied 'Maasbracht en omgeving' gelegen.



Uitsnede kaart structuurvisie Maasgouw 2030

Op de kaart van de structuurvisie zijn beide locaties aangeduid als 'Bedrijventerrein' (St. Joosterweg) en 'woonkern' (Stationsweg).

In de uitwerking van de structuurvisie is onder andere over de locatie St. Joosterweg opgenomen dat er sprake is van gemengde bedrijvigheid. Het terrein heeft naar alle zijden een redelijk open karakter. Een deel van het terrein wordt door beplanting van de omgeving afgeschermd. Qua bouwmassa wordt gestreefd naar heldere blokvormige bouwmassa's en bouwhoogtes.

Wanneer onderhavig planvoornemen voor de St. Joosterweg hiertegen wordt afgezet kan worden geconcludeerd dat de nieuwe bebouwing aan de 'binnenzijde' van het bedrijventerrein wordt gerealiseerd. Tevens is er met het planvoornemen sprake van een heldere blokvormige bouwmassa. Door de bestaande bebouwing qua bouwhoogte te verhogen ontstaat er ook een eenvormige bouwhoogte. Kortom, het planvoornemen past binnen de gestelde beleidskaders.

Ten aanzien van de Stationsweg wordt niet specifiek ingegaan in de structuurvisie. Wel zijn de volgende algemene beleidsuitgangspunten vastgelegd ten aanzien van bedrijvigheid:

'8.1. Beleidskeuzes en doelen

Niet-agrarische bedrijven vormen een belangrijk onderdeel van het economisch Maasgouw. De volgende doelen zijn gesteld:

- 1. Behoud en versterking van de werkgelegenheid op deze bedrijventerreinen vormt een belangrijk aandachtspunt.*
- 2. De verdere ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein is daarbij niet of slechts zeer beperkt aan de orde. Het accent ligt op het beheer van bestaande bedrijventerreinen.*
- 3. De aandacht richt zich op revitalisering van het productiemilieu en, waar nodig, op het transformeren van delen van eventueel vrijkomende bedrijventerreinen. Hierbij heeft de vestiging van arbeidsintensieve kantoorhoudende bedrijven de voorkeur. Het betreffen die bedrijfstypen, die aansluiten op het duurzaam karakter van de gemeente.*
- 4. In het kader van de profilering c.q. segmentering van bedrijventerrein wordt gestreefd naar concentratie van de verkoop en onderhoud van plezierboten in een zogenaamde regionale "botenboulevard".'*

Wanneer het planvoornemen voor beide locaties wordt afgezet tegen deze beleidsuitgangspunten dan kan worden geconcludeerd dat de uitbreidingsplannen passen binnen deze beleidsdoelen.

Geconcludeerd wordt dat onderhavig planvoornemen niet in strijd is met de structuurvisie.

2.3.2 Vigerend bestemmingsplan

Het onderhavige project is gelegen binnen de grenzen van het bestemmingsplan 'Maasbracht-Brachterbeek' van de gemeente Maasgouw (zoals vastgesteld op 28 maart 2013). In dit bestemmingsplan is ten aanzien van beleidsaspecten in relatie tot onderhavig planvoornemen opgenomen bestaande bedrijven positief zijn/worden bestemd en dat de milieu-invoel moet worden afgestemd op de omgeving. In kernen en woongebieden wordt een lagere milieucategorie toegestaan dan in gebieden waar sprake is van weinig burgerwoningen. Ten aanzien van onderhavige planontwikkeling worden in beleidsmatig opzicht geen uitspraken gedaan in het vigerende bestemmingsplan.

2.3.3 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP)

De gemeente Maasgouw heeft op 12 februari 2015 het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan vastgesteld. In dit GVVP wordt de aanpak van knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer beschreven. Op deze wijze wordt de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en (verkeer)leefbaarheid in Maasgouw verbeterd. Het GVVP is tevens een toetsingskader voor toekomstige reconstructies en nieuwbouwplannen. Het bevat verder een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen.

Wanneer onderhavig planvoornemen wordt beoordeeld in relatie tot dit GVVP dat kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een knelpunt ter plaatse van het plangebied. Er komt geen nieuwe inrit. Tevens is de toename van verkeer als gevolg van de uitbreiding relatief beperkt in relatie tot verkeersveiligheid ter plaatse. In de verkeersparagraaf zal hier nader op in worden gegaan.

2.3.4 Gemeentelijk Kwaliteitsmenu (GKM)

De gemeente Maasgouw heeft op 5 juli 2012 haar Gemeentelijk kwaliteitsmenu vastgesteld. Het betreft een thematische structuurvisie kwaliteitsverbetering bij ontwikkelingen in het buitengebied.

Op basis van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is voor de gemeente Maasgouw een aantal ontwikkelingen buiten de contouren in modules uitgewerkt. Het gaat om modules voor:

- 1) Nieuwe landgoederen en uitbreiding landgoederen
- 2) Cultuurhistorische buitenplaatsen
- 3) Recreatie en toerisme
- 4) Uitbreiding, nieuwvestiging of verplaatsing agrarisch bedrijf
- 5) Uitbreiding bedrijventerreinen
- 6) Uitbreiding solitaire bedrijven
- 7) Nieuwe (solitaire) woningen
- 8) Nieuwe uitbreidingsgebieden voor woningbouw
- 9) Overige (gebouwde) functies.

Onderhavig voornemen is gelegen binnen de rode contour/grens stedelijke dynamiek. Hierdoor is het GKM niet van toepassing op onderhavig planvoornemen.

Het nader uitwerken van maatregelen en dergelijke op basis van dit GKM is derhalve voor onderhavig planvoornemen niet aan de orde. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf inzake het Limburgs Kwaliteitsmenu.

3 Beschrijving bestaande situatie

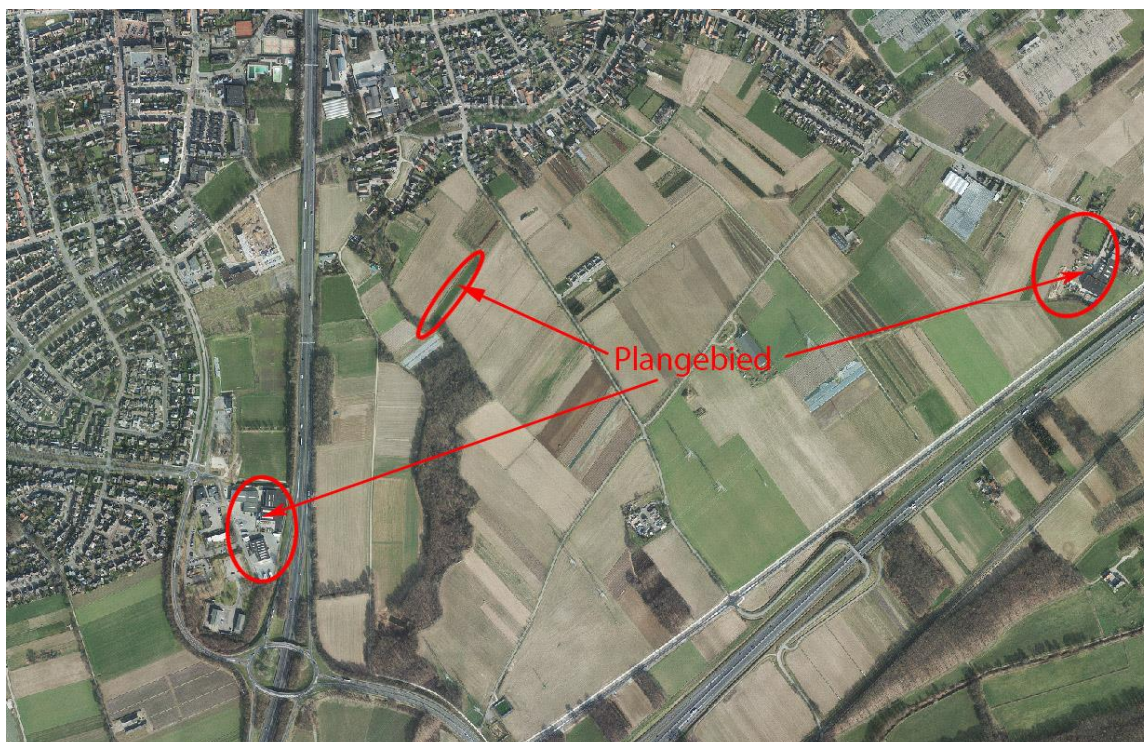
Plangebied Stationsweg en Mortelskoel

Het plangebied is op een tweetal locaties gelegen. Enerzijds in het buitengebied (plangebied Stationsweg) en op het bedrijventerrein Mortelskoel (plangebied St. Joosterweg) in Maasbracht (gemeente Maasgouw) aan de oost- en zuidzijde van Maasbracht/Brachterbeek.

Het plangebied bestaat uit een tweetal locaties die in ruimtelijk opzicht behoorlijk van elkaar verschillen. De locatie Stationsweg betreft een solitaire bedrijfslocatie (onderdeel van een klein cluster van bebouwing) in het buitengebied nabij de N271 en A73. De locatie St. Joosterweg betreft een bedrijfslocatie die gelegen is op het bedrijventerrein Mortelskoel gelegen aan de A2.

De locaties zijn verder gelegen op een afstand van hemelsbreed ca. 2km.

Landschappelijk gezien is de locatie Stationsweg vanwege de ligging in het buitengebied gevoeliger. Echter het gebied is agrarisch zonder bijzondere cultuurtechnische/landschappelijke waarden.



Luchtfoto met aanduiding plangebied

Momenteel wordt er op de locatie Stationsweg 76-78 gewoond door initiatiefnemer in de aanwezige bedrijfswoning. De omvang van deze bedrijfslocatie betreft op dit moment ca. 0,9 ha. Het oppervlak van het aanwezige bouwvlak bedraagt ca. 0,5ha.

De locatie St. Joosterweg is de tweede bedrijfslocatie van initiatiefnemer. Deze locatie op het bedrijventerrein is gelegen nabij overige bedrijfslocaties en is tevens een zichtlocatie aan de A2.

Op de locatie aan de Stationsweg is initiatiefnemer ruim 20 jaar geleden gestart met zijn bedrijf. Vestiging op de huidige locatie vond plaats op verzoek van de toenmalige gemeente Maasbracht, die in overleg met provincie Limburg toezegde op deze locatie een lokaal bedrijventerrein van 15 ha. te gaan ontwikkelen. Dit beleidsuitgangspunt van die periode is nu niet meer aan de orde. Initiatiefnemer exploiteert op de locatie Stationsweg 76-78 te Maasbracht een gespecialiseerde onderneming in het ontwerpen en produceren van afval inzamelsystemen voor zowel papier, huishoudelijk- en industrieel afval. Initiatiefnemer is zowel in Nederland als het buitenland actief en levert revolutionaire systemen die tot de beste in de markt mogen worden gerekend. Op dit moment wordt het bedrijf van initiatiefnemer op twee locaties geëxploiteerd, te weten vanaf de hoofdvestiging Stationsweg 76-78 te Maasbracht en vanaf de locatie Sint Joosterweg 9 te Maasbracht. Op de Stationsweg worden de vrachtwagens afgemonteerd nadat ze op de Sint Joosterweg zijn geproduceerd. Beide locaties zijn op elkaar afgestemd en in de bedrijfsvoering zijn zij volledig, onlosmakelijk en complementair met elkaar verbonden.

4 Planbeschrijving

4.1 Beoogde planontwikkeling

Stationsweg

Zoals hierboven beschreven heeft initiatiefnemer behoefte aan extra ruimte voor de bedrijfsactiviteiten. Hiertoe is een nieuwe bedrijfshal van 40 x 80 meter noodzakelijk. In samenhang met deze groeibehoeft is er ook extra erf en parkeervoorziening noodzakelijk. Er dient voldoende erf en manoeuvreerruimte te zijn. Hiertoe is een uitbreiding noodzakelijk zoals weergegeven in het landschapsplan, zie **bijlage 2**.

Daarom bestaat het planvoornemen uit drie onderdelen:

- bouw nieuw bedrijfsgebouw (3.200 m²);
- uitbreiding erf en manoeuvreerruimte;
- aanleg parkeerterrein;
- plaatsing suntrackers.

Noodzaak nieuw bedrijfsgebouw

Zoals hierboven op hoofdlijnen beschreven wenst initiatiefnemer een nieuw bedrijfsgebouw te bouwen. Dit bedrijfsgebouw van ca. 3.200m² dient aansluitend aan de laatste uitbreiding gebouwd te worden (zuidzijde bedrijf).

Op de Stationsweg vinden de bedrijfsonderdelen 'afmontage' en 'onderhoud' plaats terwijl op de locatie Sint Joosterweg de 'basisproductie' plaats vindt.

Wanneer de huidige bedrijfsopzet aan de Stationsweg wordt uitvergroot dan zijn de volgende activiteiten te onderscheiden in de bestaande situatie (vanaf de Stationsweg richting het achterterrein/de laatste uitbreiding):

- ontvangst en kantoorruimte;
- magazijn (onderverdeeld in klein- en groot materiaal);
- opslag cilinders;
- verspaning;
- cilinder-werkplaats;
- ontwerpafdeling + lasplaats en revisie-afdeling;
- afmontage (incl. plasma).

Omdat er sprake is van een uitbreiding in capaciteit van het bedrijf (groei naar ca. 50 werknemers en afzet van ca. 50 vrachtwagens per jaar), is er geen sprake van het toevoegen van bedrijfsactiviteiten maar dienen de hierboven beschreven activiteiten extra ruimte te krijgen om deze groei mogelijk te maken.

De volgende activiteiten dienen gewijzigd te worden:

- plasma werkzaamheden dienen naar de nieuwe hal verplaatst te worden;
- alle revisie werkzaamheden dienen enkel en alleen in de nieuwe hal verricht te worden;

- alle laswerkzaamheden dienen naar de nieuwe hal verplaatst te worden.

Met deze verschuiving van activiteiten ontstaan er de volgende voordelen:

- op dit moment is er sprake van een menging van activiteiten in één hal. Vanwege het type activiteiten (schone/vuile) is dit een ongewenste situatie. Tevens is de ruimte reeds op dit moment al op sommige piekmomenten te beperkt;
- de activiteiten die niet verplaatst worden naar de nieuwe hal krijgen in de bestaande hal meer ruimte waardoor groei mogelijk is;
- er ontstaat een betere 'routing' in het gehele bedrijfsproces.

Bovenstaande voordelen betreffen niet alleen voordelen voor het bedrijf, maar zijn ook essentieel voor een duurzame voortzetting van de bedrijfsvoering. De klanten van initiatiefnemer eisen steeds hogere werkstandaarden. Dit betekent dat de bedrijfsrouting bepaalde risico's moet uitsluiten (lassen/revisie in dezelfde hal als werkzaamheden aan nieuwe vrachtwagens). Op dit moment is deze ruimte niet beschikbaar en heeft initiatiefnemer geen keuze. Dit is op termijn echter niet meer houdbaar, met alle mogelijke gevolgen van dien.

De noodzaak om door te groeien naar een dergelijke omvang is gelegen in de huidige marktomstandigheden. Hoewel initiatiefnemer een bedrijf heeft dat in de markt slechts een kleine speler is, kan ze overleven op basis van de kwaliteit van de diensten en producten. Echter, ook een kleiner bedrijf moet mee kunnen gaan met de actuele wensen en behoeften van de klant. Derhalve is een doorgroei noodzakelijk om zowel bestaande klanten (revisie en nieuwe vrachtwagens) te kunnen blijven voorzien en deze daarmee tevreden te houden, alsmede nieuwe klanten te kunnen binden. Bij een te beperkte omvang is beide niet meer mogelijk en is er een grote kans dat de slag in concurrentie wordt verloren, enkel en alleen vanwege bedrijfsomvang.

De klanten van initiatiefnemer worden vanwege overnames en fusies ook steeds groter en hebben daarmee grotere behoeftes en strengere eisen en meer wensen. Initiatiefnemer heeft geen keuze en moet hier in meegaan om, ondanks de hoge kwaliteit, de klant tevreden te kunnen blijven houden. Verdere groei is om die reden grote noodzaak.

Uitbreiding erf

Zoals op de bijlagen duidelijk te zien is, is er door de bouw van de nieuwe bedrijfshal behoefte aan extra erf. Enerzijds om de nieuwe bedrijfshal te kunnen bereiken en ontsluiten, en anderzijds om de ook de andere bedrijfshallen goed te kunnen bereiken. Tevens moet er ruimte zijn voor stalling/het parkeren van vrachtauto's. Het (nieuwe)erf zal in de toekomst niet of nauwelijks meer worden gebruikt voor opslagdoeleinden. De opslag dient inpandig plaats te vinden. Naast het feit dat dit veiliger is, is er sprake van een efficiëntere bedrijfsvoering, is er minder kans op slijtage en ontstaat er een schonere werkomgeving (zowel binnen als buiten).

Er is rekening gehouden met een logische/rechthoekige vorm van het erf.

Aanleg parkeerterrein

Op dit moment vindt het parkeren plaats op meerdere delen van het terrein. Er is geen sprake van een duidelijke structuur. Alleen de bezoekers dienen voor het kantoor te parkeren. Werknemers dienen te parkeren waar er ruimte beschikbaar is.

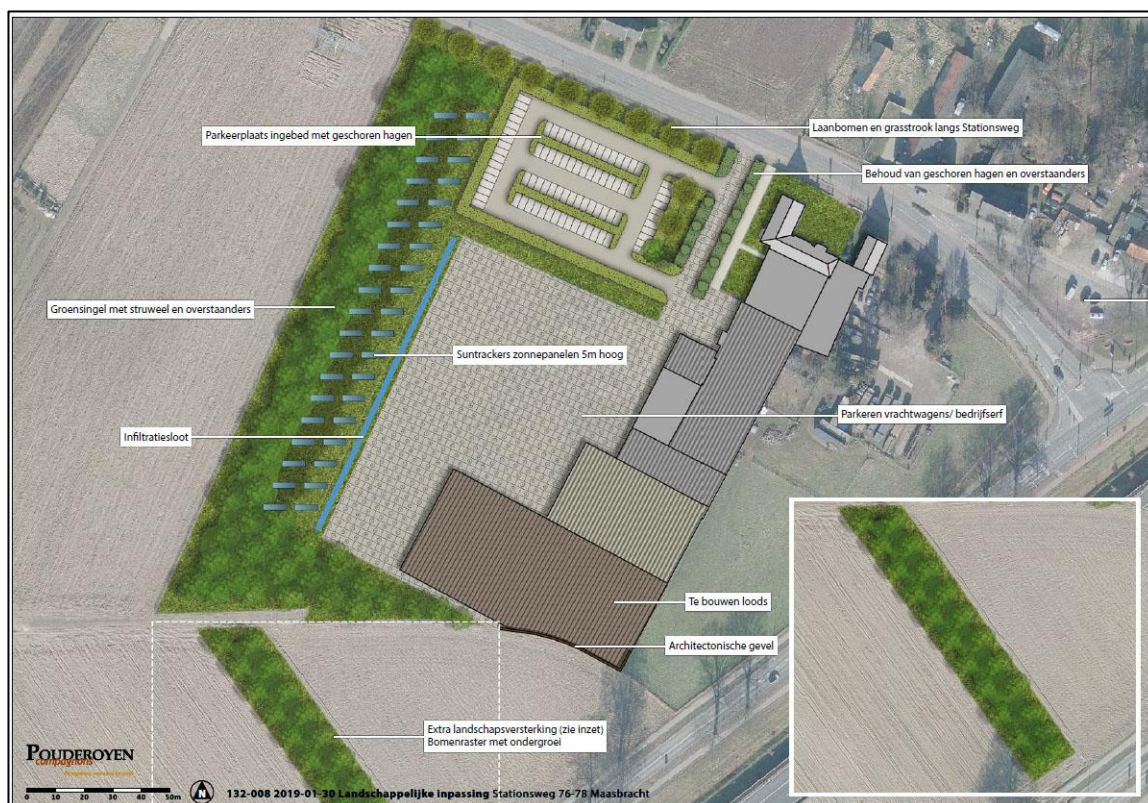
Met de groei van het bedrijf wil initiatiefnemer ook het parkeren duidelijk scheiden een aparte

plaats geven op het terrein (oppervlakte toekomstig parkeerterrein zal ca. 3.250m² bedragen). Om werknemers/bezoekers/overigen niet te laten mengen met bedrijfsactiviteiten is ervoor gekozen om het parkeerterrein direct vóór aan de Stationsweg te positioneren. De 'zijlijn' aan de westzijde staat vanwege de vorm van het terrein relatief vast waarvoor het parkeerterrein een logisch voortvloeisel is. Op dit parkeerterrein is voor de toekomst ruim voldoende ruimte beschikbaar om alle auto's te laten parkeren. Indien er bedrijfsbezoeken plaatsvinden door groepen (bijv. grote klanten) dan kunnen ook bussen op dit parkeerterrein parkeren.

Tevens wordt met de aanleg van het parkeerterrein een duidelijke scheiding gecreëerd tussen de openbare weg (Stationsweg) en het bedrijf. Het achter het parkeerterrein gelegen erf wordt met de aanleg van het parkeerterrein volledig aan het zicht onttrokken. Naast een visuele afscherming ontstaat er ook een duidelijke milieutechnische buffer met de aanleg van het parkeerterrein. Initiatiefnemer gaat verder onderzoeken of het mogelijk is om het parkeerterrein te voorzien van een magneetveld zodat auto's elektrisch opgeladen kunnen worden in de toekomstige situatie. Er wordt wel gekozen voor één inrit (de bestaande bedrijfsinrit). Hierdoor blijft er sprake van een overzichtelijke situatie die ook vanuit verkeersveiligheid de beste optie is. Ten aanzien van de groenstrook aan de west- en zuidzijde kan worden vermeld dat hierin qua oppervlakte de aanlegverplichting van de vorige uitbreiding uit 2009 in is meegenomen. Verder is het uitgangspunt dat onderhavige ontwikkeling de laatste uitbreiding van het bedrijfsterrein op de locatie Stationsweg 76-78 betreft.

Aanleg zonnepanelen

Aan de westzijde van het bedrijfsterrein is initiatiefnemer voornemens om ter plaatse van de landschappelijke inpassing suntrackers te plaatsen. Deze suntrackers bestaan uit een aantal zonnepanelen die gedurende dag meedraaien met de zon van oost naar west om zodoende een optimaal rendement te creëren. Het planvoornemen is om twee rijen van ca. 20 suntrackers te plaatsen. De exacte afmetingen/grootte dient later te worden bepaald bij de technische uitwerking. De maximale hoogte van de suntrackers bedraagt 5 meter. Bij 40 suntrackers van ca. 12 panelen wordt rekening gehouden met een jaaropbrengst van ca. 150.000kwh. De zone voor deze suntrackers te plaatsen bedraagt ca. 3.000m². Omdat suntrackers op een stalen paal in de grond staan wordt de grond rondom de suntrackers landschappelijk ingericht. Hierdoor is er tussen de suntrackers sprake van een inpassing/nieuw groen met infiltratievoorzieningen. De suntrackers dienen vanwege schaduwvorming op enige afstand van elkaar te worden geplaatst waardoor er veel ruimte is om tussen de suntrackers in de vorm van lage begroeiing nieuw groen te realiseren. Omdat er aan de westzijde nog sprake is van een strook van ca. 25 meter worden de suntrackers ook landschappelijk ingepast (incl. de zuid- en noordzijde). Met deze voorzieningen wordt het voor initiatiefnemer mogelijk om in combinatie met zonnepanelen op de platte daken van de bestaande gebouwen alsmede het nieuw te bouwen gebouw, om geheel zelfvoorzienend te zijn in de toekomst.



Situatietekening nieuwe situatie planvoornemen Stationsweg

St. Joosterweg

Omdat initiatiefnemer behoefte heeft aan extra ruimte voor de productieafdeling van haar bedrijf, is een extra uitbreiding bedrijfseconomisch noodzakelijk (enerzijds voor productiewerkzaamheden en anderzijds ten behoeve van opslagdoeleinden). Hiertoe wenst initiatiefnemer haar nieuwe loods door te trekken langs de A2.

De uitbreiding is nodig voor de productieafdeling van het bedrijf. Dit betreffen de eerste activiteiten van de afvalverwerker die op een 'kale' vrachtwagen wordt gemonteerd. Het planvoornemen van deze uitbreiding zal enerzijds bestaan uit het doortrekken van de bedrijfshal evenwijdig aan de A2 en anderzijds aan het bebouwen van het 'binnenterrein'.

In de toekomst is nog een fase 2 voorzien waarin de bedrijfsbebouwing in westelijke richting, richting de St. Joosterweg wordt uitgebreid. Deze uitbreiding wordt met onderhavig planvoornemen echter niet rechtstreeks bestemd.



Situatietekening nieuwe situatie
planvoornemen St. Joosterweg
(fase 1)

4.2 Ruimtelijke effecten

Het voorliggende bouwplan is onlosmakelijk verbonden met het optreden van ruimtelijke effecten. Ten aanzien van deze effecten wordt verwezen naar het landschapsplan voor de locatie Stationsweg en de stedenbouwkundige analyse voor de locatie St. Joosterweg, zie **bijlage 9**.

Op hoofdlijnen kan worden gesteld dat beide locaties bestaande bedrijfslocaties betreffen die worden uitgebreid met nieuwe bedrijfsbebouwing. Ten aanzien van de locatie Stationsweg wordt er om de landschappelijke effecten te compenseren een forse hoeveelheid nieuw groen gerealiseerd (hierbij wordt de groencompensatie van de Stationsweg uit het plan van 2009 meegenomen waardoor er in onderhavig geval op de Stationsweg aanzienlijk meer groen wordt gerealiseerd dan regulier noodzakelijk is). Tevens wordt er middels architectonische elementen kwaliteit toegevoegd aan de locatie en de omgeving.

Ten aanzien van de locatie St. Joosterweg zijn de ruimtelijke effecten beperkter vanwege de beperkte bouwmassa die wordt toegevoegd (fase 2 wordt met een separate planologische procedure gerealiseerd die t.z.t. zal worden beoordeeld aan actueel beleid en wenselijkheid) enerzijds en vanwege de ligging op een bestaande bedrijfslocatie op een bedrijventerrein anderzijds. Om het stedenbouwkundige beeld zo eenduidig mogelijk te houden is ervoor gekozen de bestaande gevel door te trekken en tevens de bestaande bebouwing qua bouwhoogte op hetzelfde niveau te brengen.

Verder kenmerkt de locatie St. Joosterweg zich door de ligging aan de A2. De A2 in Maasgouw in de nabijheid van het plangebied kenmerkt zich voornamelijk in noordelijke richting als een 'groene' geleider. Ter plaatse van het plangebied is aan de voorzijde geen beplanting aanwezig. Hier is sprake van een zichtlocatie richting de A2. Aangezien er sprake is van een forse stedenbouwkundige

verbetering (buitenopslag komt te vervallen in de plaats van het doortrekken van de bedrijfsbebouwing van initiatiefnemer), is het wegstoppen van deze zichtlocatie ongewenst voor initiatiefnemer.

5 Randvoorwaarden / resultaten onderzoeken

Bij de realisering van een planontwikkeling moet in de eerste plaats rekening worden gehouden met aspecten uit de omgeving die een negatieve invloed kunnen hebben op het plangebied. Dit geldt omgekeerd ook voor de uitwerking die het project heeft op zijn omgeving. Voor de locatie zijn in dit hoofdstuk de diverse milieuaspecten onderzocht.

Daarnaast wordt beschreven hoe wordt voldaan aan de randvoorwaarden zoals die voortvloeien uit wet- en regelgeving.

5.1 Bodem

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden gezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik. Uitgangspunt van het Besluit bodemkwaliteit is dat de kwaliteit moet aansluiten bij de functie. Om hier invulling aan te geven heeft het RIVM voor zeven bodemfuncties referentiewaarden ontwikkeld voor een goede bodemkwaliteit. Deze zeven functies worden gebruikt in het gebiedsspecifieke beleid.

Voor toepassing in het generieke kader zijn deze zeven functies samengevoegd tot twee bodemfunctieklassen: wonen en industrie. De functies moes- en volkstuinen, landbouw en natuur zijn niet ingedeeld in een klasse. Hiervoor is gekozen omdat in gebieden met een van deze functies alleen schone grond of baggerspecie mag worden toegepast. Dat willen zeggen: grond en baggerspecie waarvan de kwaliteit voldoet aan de Achtergrondwaarden.

De bodemfunctieklassen beschrijven op hoofdlijnen het gebruik van de bodem in een gebied. Het indelen van een beheergebied in bodemfunctieklassen is de taak van gemeenten.

De bodemfunctieklassenkaart van de gemeente Maasgouw is volgens het generieke beleid opgesteld en geeft het gewenst of toekomstig bodemgebruik weer. Binnen de bodemfunctieklassenkaart wordt onderscheidt gemaakt in bodemfunctieklassen.

De bodemfunctieklass Overig (kwaliteit grond moet voldoen aan de Achtergrondwaarde) is in bestemmingsplannen te vergelijken met functies als:

- Natuurgebied;
- Bos (en heide);
- Tuin- en akkerbouw;
- Landbouw;
- Glastuinbouw.

De bodemfunctieklass Industrie is in bestemmingsplannen te vergelijken met functies als:

- Spoorlijnen en grote wegen;
- Geluidswal (langs Rijksweg of spoorlijn);
- Bedrijfsterreinen.

De huidige (Wro) bestemming van het perceel is deels 'Agrarisch met waarden' (BP artikel 5), deels 'bedrijf' (bp artikel 6) en deels 'groen' (bp artikel 13).

Ter plaatse van de Stationsweg maakt de nieuwe bestemming (Bedrijf) en de daaraan verbonden bodemfunctie de vestiging van het bedrijf niet mogelijk. De nieuwe bestemmingen zijn op deze locatie deels niet te vervatten onder de bodemfunctieklassering agrarisch met waarden en/of groen. Deels past de bodemfunctie wel. Dit in het reeds als Bedrijf aangemerkte deel.

Om deze reden is ter plaatse van de Stationsweg nader bodemonderzoek noodzakelijk en ter plaatse van de St. Joosterweg niet.

Ten aanzien van de locatie Stationsweg is door Aelmans ECO BV een bodemonderzoek uitgevoerd, zie **bijlage 3**. De conclusies van dit onderzoek zijn als volgt:

'Algemeen

Aelmans Eco B.V. heeft een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het adres Stationsweg 76-78 te Maasbracht. Aanleiding tot de uitvoering van onderhavig onderzoek betreft de voorgenomen uitbreiding van de bestaande bouwkwartier.

Ter plaatse van onderhavig terrein zijn een 30-tal boringen systematisch verdeeld. Een viertal boringen zijn niet geplaatst vanwege het feit dat alhier stelconplaten aanwezig zijn. Ten tijde van de uitvoering van het bodemonderzoek in 2008 (CSO) zijn ter plaatse van dit terreingedeelte diverse boringen geplaatst, hierbij zijn zowel visueel als analytisch geen verontreinigingen aangetroffen.

Bovengrond

De bovengrond tot een diepte van 0,5 á 0,7 m-mv, is analytisch onderzocht in een viertal grondmengmonsters (nrs. 1, 2, 4 en 5). Uit de analyseresultaten van voornoemde grondmengmonsters blijkt, dat de concentraties zink, kobalt of PCB de achtergrondwaarden overschrijden, doch niet de bodemindex of interventiewaarden. Daarnaast overschrijden voornoemde parameters niet de maximale waarden voor de klasse wonen.

Naar aanleiding van voornoemde bevindingen kan onderhavige bovengrond, ondanks de aangetroffen overschrijdingen, in z'n geheel als klasse AW 2000 grond bestempeld worden.

Ondergrond

De ondergrond vanaf circa 0,4 á 0,5 m-mv, is analytisch onderzocht in de grondmengmonsters 3 en 6. Behoudens een marginaal verhoogde concentratie kobalt in beide grondmengmonsters worden geen overschrijdingen aangetroffen. De concentraties kobalt zijn van dien aard dat deze niet de maximale waarden voor de klasse wonen overschrijden.

Op basis van een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan onderhavige ondergrond in z'n geheel als klasse AW 2000 grond bestempeld worden.

Asbest

Tijdens het verrichten van het bodemonderzoek zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen aangetoond. Op basis van de bevindingen van voornoemd zintuiglijk bodemonderzoek en het

analytisch asbestonderzoek van het menggranulaat kan de hypothese “onverdacht” met betrekking tot asbest worden bevestigd.

Toetsing hypothese

De hypothese “onverdacht” wordt op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd.

Nader bodemonderzoek

Voor wat betreft de onderzoekslocatie zijn er geen aanleidingen om over te gaan tot het uitvoeren van een nader onderzoek. Het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen of het wenselijk is om de boringen ter plaatse van de stelconplaten als nog te plaatsen, temeer alhier in 2008 onderzoek heeft plaatsgevonden.

Resumé

Resumerend kan gesteld worden dat ondanks de marginaal verhoogde concentraties in zowel de boven- en ondergrond, deze vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmeringen vormen voor de uitbreiding van het bestaande bouwblok.’

Gelet op vorenstaande vormt het aspect bodem geen belemmeringen voor de beoogde planontwikkeling.

5.2 Geluid

Ten aanzien van alle soorten wegen geldt een geluidszone, die ook wettelijk is vastgelegd in de Wet geluidhinder. Voor wegen die buiten de bebouwde kom zijn gelegen, en die bestaan uit één of twee rijstroken, geldt een wettelijk vastgestelde geluidszone van 250 meter aan weerszijden van de weg (gemeten vanuit de wegas). Wegen waarop een maximum snelheid geldt van 30 km/u zijn niet voorzien van geluidzones.

Wanneer er ontwikkelingen worden gerealiseerd binnen geluidzones van wegen, zal middels een akoestisch onderzoek moeten worden aangetoond dat de gevelbelasting vanwege het wegverkeerslawaai niet zodanig is dat de, in de Wet geluidhinder opgenomen, voorkeursgrenswaarde van 48 dB (voor burgerwoningen) wordt overschreden. Is dit wel het geval, dan zal een procedure voor het vaststellen van een hogere grenswaarde gevolgd dienen te worden.

Onderhavig plangebied is gelegen aan de Stationsweg en St. Joosterweg. Voor deze wegen geldt een maximum snelheid van 80 en 50 km/u. Dergelijke wegen zijn op basis van de Wet geluidhinder gezoneerd. Tevens zijn beide locaties gelegen nabij rijkswegen. Het verrichten van een akoestisch onderzoek naar de gevelbelasting is echter niet aan de orde voor deze weg vanwege de aard van het planvoornemen (de nieuw te bouwen bedrijfsbebouwing is geen geluidsgevoelig object).

Omdat er geen sprake is van de oprichting van een geluidsgevoelig object zijn ook de aspecten industriellawaai en spoorweglawaai niet aan de orde voor onderhavig planvoornemen.

Gelet op vorenstaande vormt het aspect geluid geen belemmeringen voor de beoogde planontwikkeling.

5.3 Milieuzonering

Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie in de nabijheid van woningen krijgen en dat (andersom) nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. Het waar mogelijk scheiden van bedrijven en woningen bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:

- het reeds in het ruimtelijke spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

De gemeente beslist zelf of zij op een bepaalde locatie bedrijven of woningen wil mogelijk maken. Dit besluit dient echter wel zorgvuldig te worden afgewogen en te worden verantwoord.

De bestaande bedrijvigheid van initiatiefnemer valt onder milieucategorie 4.1. Als zodanig zijn de vigerende bedrijfslocaties ook bestemd. De vergrotingen/wijzigingen van de beide locaties krijgen in de nieuwe situatie ook de aanduiding 'maximaal toegestane milieucategorie 4.1'.

De richtafstand zoals die in de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' is opgenomen bedraagt richting een geluidsgevoelige bestemming 200 meter uitgaande van een rustige omgeving. Bij een gemengd gebied bedraagt de richtafstand 100 meter. In onderhavige situatie wordt aan beide richtafstanden niet voldaan voor wat betreft de locatie Stationsweg. Bij de locatie St. Joosterweg wordt wel aan de richtafstand voldaan.

Derhalve is in het kader van milieuzonering een nader akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de locatie Stationsweg naar de geluidsuitstraling van de gehele inrichting naar de omgeving. Hetzelfde geldt voor de locatie St. Joosterweg.

Aelmans ROM BV heeft een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd voor beide locaties, de uitkomsten hiervan zijn als volgt (zie **bijlage 6 en 7**):

Akoestisch onderzoek Stationsweg

'Uit de resultaten van de berekeningen, die in het kader van het akoestisch onderzoek rond de inrichting van Van Schijndel B.V., gelegen aan Stationsweg 76-78 te Maasbracht zijn uitgevoerd, kunnen in de onderstaande paragrafen vermelde conclusies worden getrokken.

Ruimtelijke procedure

- | | |
|--|---|
| <i>Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)</i> | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde.</i> • <i>Buitenplanse inpassing is mogelijk.</i> |
| Maximaal | <ul style="list-style-type: none"> • Het maximale geluidniveau voldoet ter plaatse van de gevels van |

geluidniveau (L_{Amax})	- geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie, zijnde 70 dB(A) etmaalwaarde. - Buitenplanse inpassing is mogelijk.
Indirecte hinder	- Indirecte hinder als gevolg van af- en aanvoerend verkeer van en naar de inrichting voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde. - Buitenplanse inpassing is mogelijk.

Vergunningprocedure

BBT	De inrichting voldoet aan de best beschikbare technieken (BBT).
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$)	Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde uit het Activiteitenbesluit, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde.
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	Het maximale geluidniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde.
Indirecte hinder	Indirecte hinder als gevolg van af- en aanvoerend verkeer van en naar de inrichting voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de voorkeursgrenswaarde, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde.

Eindconclusie

Gezien het vorenstaande kan geconcludeerd worden dat de toekomstige situatie ten aanzien van het aspect geluid en de in dit onderzoek aangegeven randvoorwaarden akoestisch inpasbaar en vergunbaar geacht kan worden.'

Akoestisch onderzoek St. Joosterweg

'Uit de resultaten van de berekeningen, die in het kader van het akoestisch onderzoek rond de inrichting van Van Schijndel B.V., gelegen aan St. Joosterweg 9 te Maasbracht zijn uitgevoerd, kunnen in de onderstaande paragrafen vermelde conclusies worden getrokken.

Ruimtelijke procedure

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{A,r,LT}$)	- Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde. - Buitenplanse inpassing is mogelijk.
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	- Het maximale geluidniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie, zijnde 70 dB(A) etmaalwaarde. - Buitenplanse inpassing is mogelijk.
Indirecte hinder	Indirecte hinder als gevolg van af- en aanvoerend verkeer van en naar de inrichting voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van stap 2 uit de VNG-publicatie,

zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde.

- Buitenplanse inpassing is mogelijk.

Vergunningprocedure

<i>BBT</i>	• <i>De inrichting voldoet aan de best beschikbare technieken (BBT).</i>
Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,LT}$)	• Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten zowel aan de geluidgrenswaarde uit het Activiteitenbesluit als ook aan de geluidgrenswaarde uit de Handleiding Industrielawaai en Vergunningverlening, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde.
Maximaal geluidniveau (L_{Amax})	• Het maximale geluidniveau voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de geluidgrenswaarde van 70 dB(A) etmaalwaarde.
Indirecte hinder	• Indirecte hinder als gevolg van af- en aanvoerend verkeer van en naar de inrichting voldoet ter plaatse van de gevels van geluidgevoelige objecten aan de voorkeurgrenswaarde, zijnde 50 dB(A) etmaalwaarde.

Eindconclusie

Gezien het vorenstaande kan geconcludeerd worden dat de toekomstige situatie ten aanzien van het aspect geluid en de in dit onderzoek aangegeven randvoorwaarden akoestisch inpasbaar en vergunbaar geacht kan worden.'

Gelet op vorenstaande, waarbij invulling wordt gegeven aan de voorwaarden die volgen uit de onderzoeken, vormt het aspect milieuzonering geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

5.4 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen inzake de luchtkwaliteit opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna ook: Wmb). Omdat de luchtkwaliteitseisen op zijn genomen in titel 5.2 van de Wmb, staat deze ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Met de inwerkingtreding van de Wet luchtkwaliteit is het besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen.

Het doel van titel 5.2 Wm is om de mensen te beschermen tegen de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging op hun gezondheid. In de wet- en regelgeving zijn de richtlijnen uit de Europese regelgeving opgenomen, waaraan voorgenomen ontwikkelingen dienen te voldoen.

Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid van een bestuursorgaan ex artikel 5.16 Wm:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project leidt al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;

- een project draagt 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) of een regionaal programma van maatregelen.

Het besluit NIBM

Deze Algemene maatregel van Bestuur (AmvB) legt vast wanneer een project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de toename van concentraties van bepaalde stoffen in de lucht. Een project is NIBM wanneer het aannemelijk is dat het een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM10 als NO2.

Het NSL is vanaf augustus 2009 van kracht, zodat de 3% grens aangehouden dient te worden.

In de regeling NIBM is (onder andere) aangegeven dat een plan tot 500 woningen niet in betekende mate bijdraagt aan de toename van de concentratie fijn stof en stikstofdioxide in de lucht.

Voor onderhavig planvoornemen is voor beide locaties een onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit (zie **bijlage 5**). De conclusies van dit onderzoek zijn als volgt:

Locatie St. Joosterweg

'Conclusie

Uit de resultaten in bijlage 5 blijkt dat de hoogste bronbijdrage 0,0013 microgram/m³ lucht bedraagt. Dit is ruim onder de 3% grens van 1,2 microgram/m³.

Geconcludeerd wordt dat het project aan de Sint Joosterweg 9 te Maasbracht NIBM niet bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit.'

Locatie Stationsweg

'Conclusie

Uit de resultaten in **bijlage 5** blijkt dat de hoogste bronbijdrage 0,0240 microgram/m³ lucht bedraagt. Dit is ruim onder de 3% grens van 1,2 microgram/m³.

Geconcludeerd wordt dat het project aan de Stationsweg 76-78 te Maasbracht NIBM bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit.'

Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is gericht op de beperking van de vestiging in de nabijheid van provinciale en rijkswegen van gevoelige bestemmingen, zoals gebouwen voor kinderopvang, scholen, verzorgings- of verpleegtehuizen.

Om deze reden is dit besluit niet van toepassing op onderhavig planvoornemen.

Gelet op vorenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen voor onderhavige planontwikkeling.

5.5 Externe veiligheid

In onderhavig geval is geen sprake van het realiseren van een zogenaamd kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Desalniettemin is er onderzocht of de planontwikkeling gelegen is binnen het invloedsgebied van een risicobron in het kader van de externe veiligheid.

Beleid

Het beleid in het kader van de externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving voor wat betreft handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen, als op het vervoer van deze stoffen.

Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, vloeit de verplichting voort om in het kader van ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied als gevolg van handelingen met gevaarlijke stoffen. Deze risico's worden beoordeeld op twee soorten risico: het groepsrisico en het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen tegelijkertijd komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek. In het Bevi is een verantwoordingsplicht binnen het invloedsgebied opgelegd, i.c. het gebied binnen de zogenaamde 1%-letaliteitsgrens, zijnde de afstand vanaf een risicobedrijf waarop nog slechts 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving overlijdt bij een ongeval op het risicobedrijf.

Voor elke verandering van het groepsrisico, dit kan een af- of toename zijn, in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd. Deze verantwoording ziet toe op de wijze waarop de toelaatbaarheid van de verandering van het groepsrisico in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico, worden ook andere aspecten meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Hieronder vallen onder meer de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid van een calamiteit.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans dat een onbeschermde individu in een jaar komt te overlijden als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron. Voorbeelden van risicobronnen zijn bedrijven, wegen en spoorlijnen. De 10^{-6} -contour is de maatgevende grenswaarde. Dit houdt in dat er een kans van 1 op 1 miljoen is op overlijden.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan de richtlijnen voor vervoer van gevaarlijke stoffen, waarbij de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten wordt toegestaan. Voorbeelden van dergelijke objecten zijn woningen, ziekenhuizen, scholen, hotels en restaurants.

Transportroutes gevaarlijke stoffen

Het Besluit externe veiligheid transportroutes is van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen

binnen het invloedsgebied van transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Situatie plangebied

Stationsweg

De volgende risicobronnen zijn aanwezig in de omgeving van de Stationsweg:

- N271 op ca. 20m afstand;
- A73 op ca. 75m afstand;
- Spoorlijn Sittard-Roermond op ruim 200m afstand.

Het invloedsgebied van de over deze transportassen vervoerde gevaarlijke stoffen reikt tot over het plangebied.

St. Joosterweg

De volgende risicobronnen zijn aanwezig in de omgeving van de St. Joosterweg:

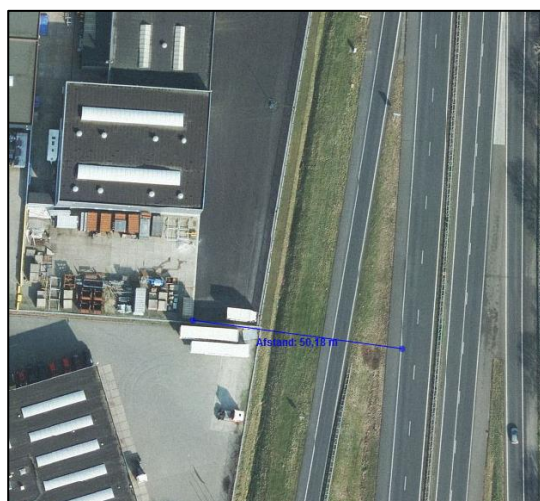
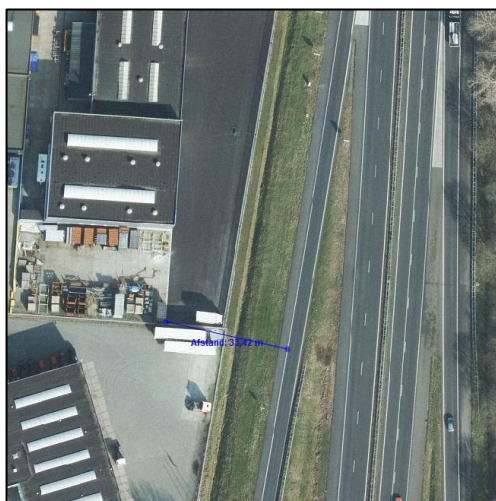
- A2 op ongeveer 30m afstand;
- Een leidingstrook met ondergrondse buisleidingen op ongeveer 150m afstand.

Het invloedsgebied van de over en door deze transportassen vervoerde gevaarlijke stoffen reikt tot over het plangebied.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico kan worden gesteld dat de in acht te nemen basisnetafstand (is PR 10-6, of veiligheidsafstand voor rijkstransportroutes) voor het spoor en de PR 10-6 grenswaarde bij provinciale wegen en vaarwegen, voor kwetsbare objecten, in acht moeten worden genomen. Bij onderhavig planvoornemen is bij beide locaties geen sprake van strijdigheid met de grenswaarde ter plaatse.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Op grond van de 'Regeling basisnet' artikel 16 is bepaald dat het PAG 30 meter bedraagt bij Rijkswegen zoals de A2. De 30 meter geldt aan weerszijden van het wegvak. Op een wegvak wordt de breedte van de zone van 30 meter gemeten vanaf de buitenste kantstrepen.





Boven:

Plangebied St. Joosterweg met afstand tot A2 (afslag en doorgaande rijbaan)

Links: Plangebied Stationsweg met afstand tot A73 (doorgaande weg)

De locatie St. Joosterweg (nieuwbouw) is op ongeveer 33 meter afstand gelegen van afrit-rijstrook van de A2 en valt daardoor net niet binnen het PAG. Hierdoor zijn vanuit het Bouwbesluit 2012 geen extra veiligheidsmaatregelen van toepassing. Wanneer de afstand tot de rand van de buitenste rijstrook van de doorgaande A2 wordt beschouwd is dit 50 meter.

Uit tabel 1 (Basisnet weg) volgt dat ter plaatse van het plangebied naast de aanwezigheid van het PAG, sprake is van een PR 10-6 afstand van 14 meter en een PR 10-7 afstand van 0 meter.

Groepsrisico

Ten aanzien van het groepsrisico zijn artikelen uit het Bevt van toepassing. Hieronder wordt op deze artikelen in relatie tot het planvoornemen nader ingegaan.

De gevaren voor het plangebied worden veroorzaakt door mogelijke ongevallen met transporten van gevaarlijke stoffen ten gevolge van de A2.

Rijksweg A2 en A73 en spoorlijn

Over de A2 welke gelegen is op circa 30 meter van het plangebied St. Joosterweg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De A73 is gelegen op een afstand van ca. 65 meter en hierover vindt ook vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Hetzelfde geldt voor de spoorlijn Roermond-Sittard die is gelegen op een afstand van ca. 230 meter. Het ongevalsscenario en de mogelijke gevolgen en effecten bepalen het gevaar. De onderstaande 3 scenario's zijn van toepassing:

Ongeval met een brandbare vloeistof op de A2 en A73 en spoorlijn

In geval van een calamiteit met een tankwagen gevuld met een brandbare vloeistof waarbij de vloeistof ineens vrijkomt, een plas vormt en ontsteekt, zal de vloeistof direct opbranden en ontstaan er secundaire branden in de omgeving. De inzet van de hulpdiensten is gericht op het redden van slachtoffers en het blussen of voorkomen van secundaire branden.

Ongeval met een brandbaar gas op de A2 en A73 en spoorlijn

In geval van een calamiteit met een tankwagen gevuld met tot vloeistof verdicht brandbaar gas, is de

inzet van de hulpdiensten gericht op het voorkomen van een BLEVE of het redden van slachtoffers en het blussen van secundaire branden nadat de BLEVE heeft plaatsgevonden. Voor het voorkomen van een BLEVE zijn grote hoeveelheden bluswater nodig en is het noodzakelijk dat een snelle inzet door de brandweer plaats vindt.

Ongeval met toxisch gas of toxische vloeistof op de A2 en A73 en spoorlijn

In geval van een calamiteit met een tankwagen gevuld met een toxisch gas-of vloeistof, is de inzet van de hulpdiensten gericht op het voorkomen en/of beperken van de vorming van toxische dampen en het redden of opvangen van slachtoffers.

Bronbestrijding

Voor de bronbestrijding langs de A2 en A73 en spoorlijn ter hoogte/plaatse van het plangebied is voldoende bluswater nodig. Ter plaatse van het plangebied van initiatiefnemer is bluswater aanwezig waardoor er sprake kan zijn van een effectieve bronbestrijding.

Effectbestrijding

Gezien de afstand van het plangebied tot de A2 en de A73 en spoorlijn is het scenario ongeval met een toxische vloeistof of -gas relevant en zijn er effecten te verwachten voor het plangebied.

Hiervoor neemt initiatiefnemer onderstaande maatregelen:

- De nieuwe bedrijfsbebouwing uitvoeren met een uitschakelbare ventilatie die centraal op een gemakkelijk bereikbare plaats kan worden aangestuurd;
- De ventilatieopeningen van de risicobron A2 en A73 en spoorlijn af richten;

Zelfredzaamheid

De gebruikers van de bedrijfsbebouwing worden beschouwd als zelfredzame personen. Deze werknemers/gebruikers lopen buiten het grootste risico. Initiatiefnemer neemt derhalve de volgende maatregelen:

- een voorziening (alarmering) treffen die gericht is op de alarmering van mensen die zich buiten bevinden;
- een (bedrijfsnood)plan wordt opgesteld en geoefend met het scenario 'vrijkomen van een toxisch gas of vloeistof buiten het terrein';
- Verzamelplaats kiezen en inrichten op scenario vrijkomen toxisch gas of vloeistof.

Bereikbaarheid

Het plangebied St. Joosterweg is vanuit de Sint Joosterweg benaderbaar. Het plangebied Stationsweg is vanuit de Stationsweg benaderbaar. Daarmee zijn beide plangebieden hiermee bereikbaar.

Opkomsttijd

In het Besluit veiligheidsregio's (artikel 3.2.1) staat dat het bestuur van de Veiligheidsregio bij het vaststellen van de opkomsttijden van een basis brandweereenheid voor een industrie functie een norm hanteert van 10 minuten.

Met de vestigingen in Roermond, Montfort en Wessems wordt hier richting onderhavige plangebieden aan voldaan.

Sirenedekking

In de omgeving van het plangebied is een sirene aanwezig. Initiatiefnemer gaat op een eerste maandag van de maand om 12.00 uur een luistertoets te doen naar de hoorbaarheid van de sirene.

NL-Alert

NL-Alert is een nieuw alarmmiddel van de overheid voor alarmering via de mobiele telefoon. Met NL-Alert kan de overheid gericht mensen met een tekstbericht informeren. NL-Alert is met name bedoeld voor noodsituaties. In het bericht staat wat er aan de hand is en wat men het beste kan doen. NL-Alert werkt op basis van cell broadcast en niet met sms-berichten.

Daardoor werkt NL-Alert óók als het netwerk overbelast is. NL-Alert wordt ingezet bij levens of gezondheidsbedreigende situaties, zoals een grote brand waarbij giftige rook vrijkomt, bij explosiegevaar of bij een overstroming. Nu zijn nog niet alle telefoons geschikt om NL-Alertberichten te ontvangen.. NL-alert kan ingezet worden als aanvullend alarmmiddel en vervangt daarmee niet het WAS-netwerk.

Personendichtheid

Op de locatie St. Joosterweg zal er sprake zijn van een toename van ca. 5 werknemers. Op de locatie Stationsweg (hoofdlocatie) zal er sprake zijn van een toename van ca. 15 werknemers. Deze toename van aantal personen is relatief laag.

A2

De hoogte van het groepsrisico van rijkswegen dient conform de cRvgs bepaald te worden aan de hand van een vastgesteld vervoersplafond. Het vervoersplafond van de A2 ter hoogte van het plangebied is 2175 wagens brandbaar gas (GF3). Deze stof heeft een invloedsgebied van ongeveer 325 meter.

Gezien de relatief lage personendichtheden in de directe omgeving van de A2 ter hoogte van het plangebied (buitengebied, sportveld en rustige woonwijk) kan er vanuit gegaan worden dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Dit wordt onderschreven door berekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A2 in 2010. Hoewel deze mogelijk ondertussen hoger kunnen, blijkt uit deze berekeningen dat het groepsrisico van de A2 ter hoogte van het plangebied lager is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Toevoeging van een bedrijfsgebouw voor 5 extra werknemers op 30-50 meter afstand zal hier geen significante invloed op hebben.

Omdat geen sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde is verantwoording van het groepsrisico niet verplicht. Externe veiligheidsaspecten van de A2 worden daarom niet verder beschouwd.

A73 (plangebied Stationsweg)

De hoogte van het groepsrisico van rijkswegen dient conform de cRvgs bepaald te worden aan de hand van een vastgesteld vervoersplafond. Het vervoersplafond van de A73 ter hoogte van het plangebied is 3000 wagens brandbaar gas (GF3). Deze stof heeft een invloedsgebied van ongeveer 325 meter.

Gezien de relatief lage personendichtheden in de directe omgeving van de A73 ter hoogte van het plangebied (buitengebied, sportveld en rustige woonwijk) kan er vanuit gegaan worden dat het

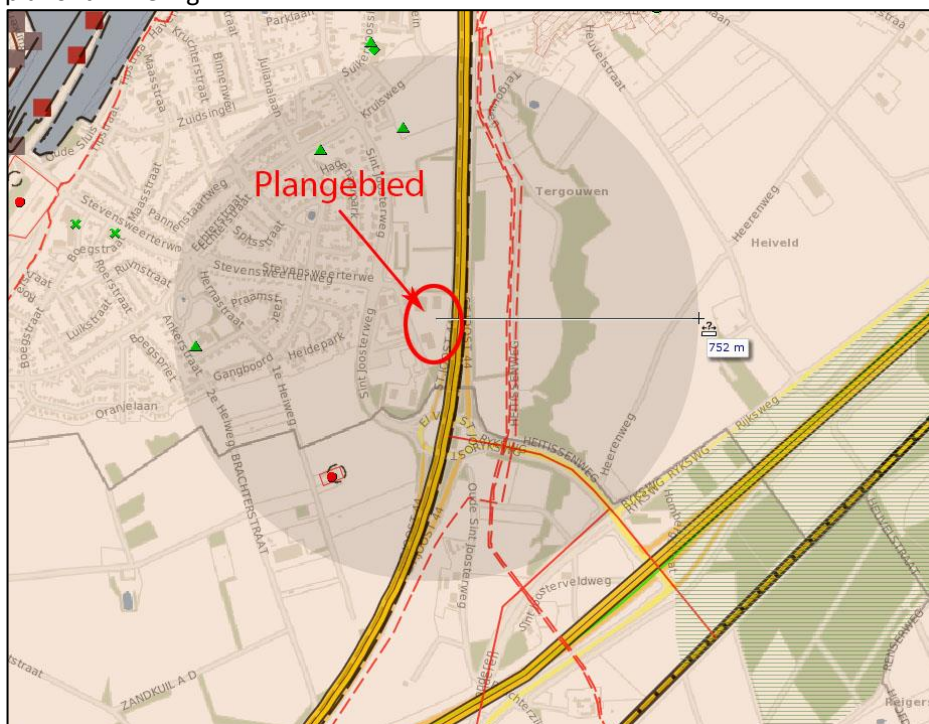
groepsrisico onder de oriëntatiewaarde ligt. Toevoeging van een bedrijfsgebouw voor 15 extra werknemers op 65 meter afstand zal hier geen significante invloed op hebben (afstand is groter dan bij de A2 en het aantal personen is beperkt). Daarnaast is er sprake van de aanwezigheid van een scherm tussen de A73 en het plangebied. Dit scherm levert een forse afscherming in het geval van een incident op de A73.

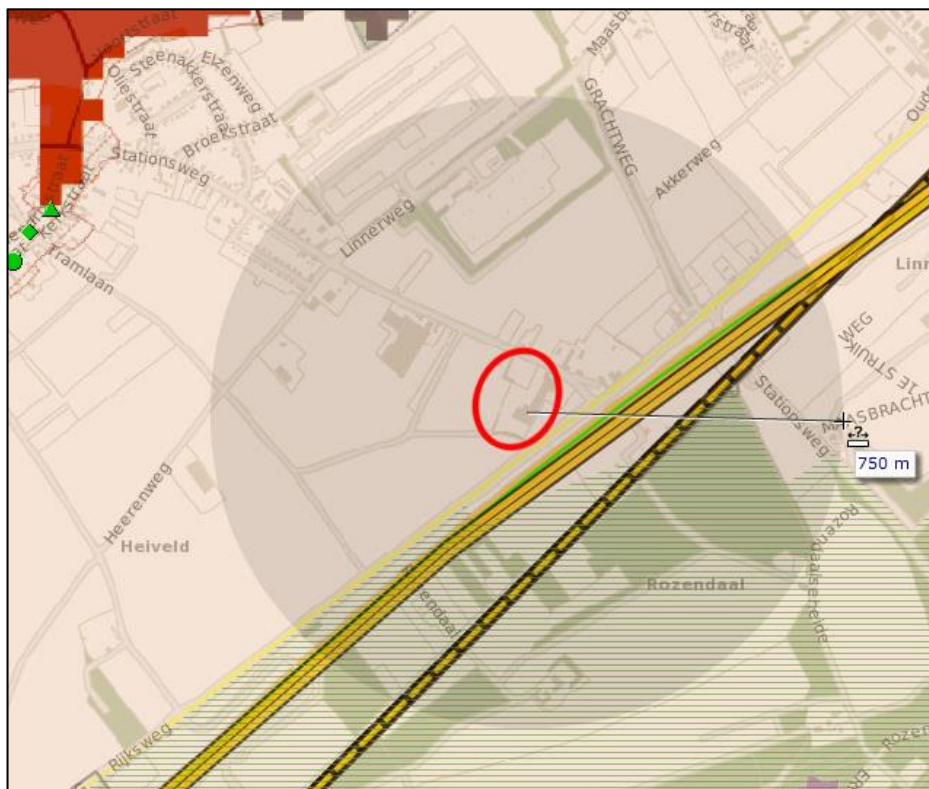
Advies veiligheidsregio

Ten aanzien van de Sint Joosterweg en de Stationsweg heeft de veiligheidsregio een advies uitgebracht, zie **bijlage 10 en 11**. Deze adviezen zijn verwerkt in onderhavig plan en zullen door initiatiefnemer worden verwerkt in de bouwaanvragen en tijdens de uitvoering van het planvoornemen.

Conclusie externe veiligheid

Gelet op vorenstaande vormt het aspect externe veiligheid geen belemmeringen voor onderhavige planontwikkeling.





Uitsnede Risicokaart
Limburg met
aanduiding
plangebied

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

5.6.1 Archeologie

Achtergrond

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

De uitgangspunten van deze wet zijn:

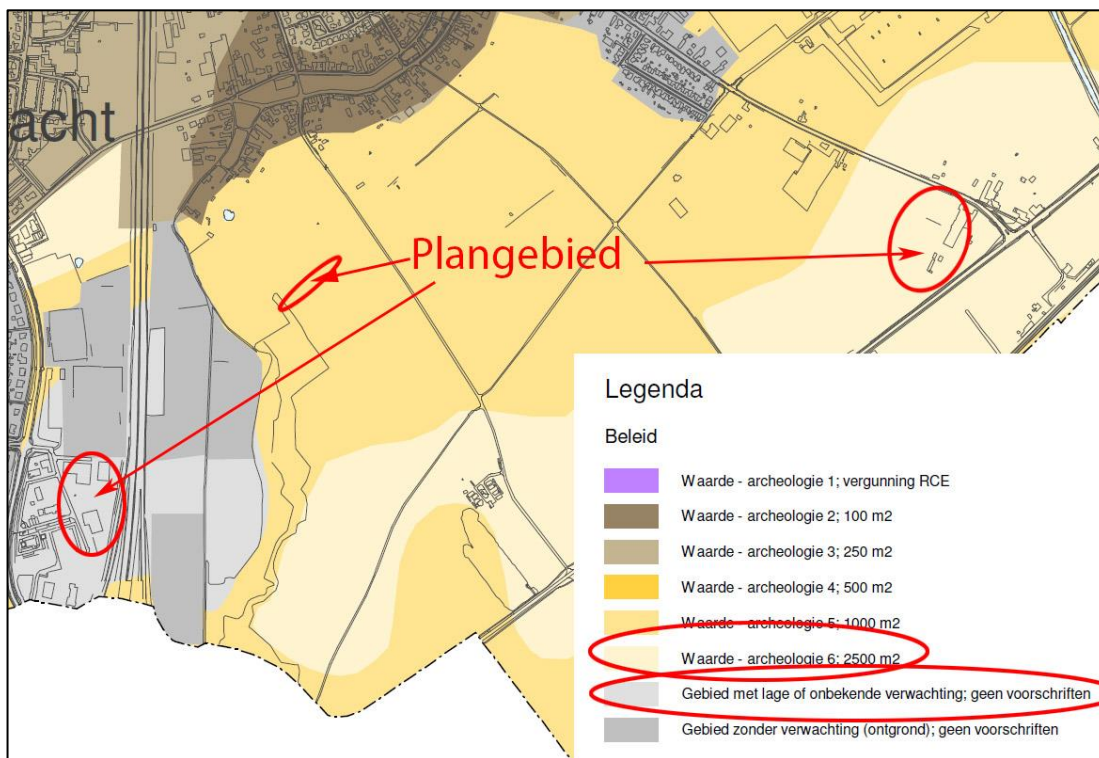
- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers tot ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstorende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren. De invoering

hiervan wordt geregeld via bestemmingsplannen en vrijstellingen, de mer-plichtige activiteiten en ontgrondingen.

- bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemverstorende activiteit.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is. Als gevolg van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg en de Wet ruimtelijke ordening toetst de provincie Limburg niet langer archeologische rapporten en programma's van eisen. De provincie beperkt zich tot zaken die van provinciaal belang zijn.

Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart. Indien de gemeente deze niet heeft, is het provinciale beleid vigerend.



Uitsnede archeologische verwachtingenkaart met aanduiding plangebied

Op de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Maasgouw heeft het plangebied aan de Stationsweg een middelhoge archeologische verwachtingswaarde met een vrijstelling van 2.500m2. Het planvoornemen voorziet in werkzaamheden met een grotere oppervlakte. Derhalve heeft Archeopro archeologisch onderzoek uitgevoerd op deze locatie (zie **bijlage 4**).

Ter plaatse van de locatie St. Joosterweg geldt een lage verwachtingswaarde waar geen voorschriften gelden in het geval van bodemverstoringen. Op deze locatie is derhalve geen onderzoek noodzakelijk.

De conclusies van het onderzoek van de locatie Stationsweg zijn als volgt:

‘Het plangebied ligt op een laatpleistoceen rivierterras van de Maas, op enige afstand van zowel holocene beek- en rivierdalen als historische kernen. De bodem bestaat uit een holtpodzolbodem met een zwak ontwikkelde modercomponent. In de directe omgeving van het plangebied zijn in het recente verleden meerdere vondsten gedaan bestaande uit vuursteen en metaal uit de periode paleolithicum tot en met ijzertijd. Volgens het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel geldt voor het plangebied een hoge verwachting voor wat betreft de aanwezigheid van archeologische (nederzettings)resten daterend vanaf het neolithicum tot en met de ijzertijd. Voor de Romeinse en middeleeuwen geldt een middelhoge verwachting. Voor resten uit het paleo- en mesolithicum en nederzettingsresten uit de nieuwe tijd geldt een lage verwachting. Archeologische resten kunnen voorkomen in of direct onder de moderne bouwvoor. Om de bodemopbouw en eventuele verstoringen in beeld te krijgen binnen het zuidelijke en noordelijke deel van plangebied zijn vijf verkennende boringen gezet met behulp van een edelmanboor met een diameter van 7 cm. Het centrale deel van het plangebied was op het moment van onderzoek reeds ontgraven tot circa 60 cm –mv. Het verrichten van archeologische waarnemingen was hier niet toegestaan waardoor met betrekking tot dit deel van het plangebied geen uitspraak kan worden gedaan. Uit het verrichte veldonderzoek blijkt dat de bodem binnen het plangebied uit fluviatiele zandafzettingen zonder alluviaal kleidek bestaat. In deze afzettingen heeft zich een holtpodzolbodem ontwikkeld met een agrarische bouwvoor van circa 35 cm. De beperkte oppervlaktekartering binnen het noordwestelijke deel van het plangebied heeft geen duidelijke vondstconcentraties opgeleverd. Binnen het noordelijke deel van het plangebied is de oorspronkelijke bodem tot minimaal 60 cm –mv sterk verstoord. Binnen het zuidelijke deel van het plangebied is de bodem tot minimaal 85 cm –mv verstoord. Ter plaatse van het noordelijke deel reikt deze verstoring tot onder de aanlegdiepte van de hier geplande parkeervoorziening. Vanwege de aangetoonde bodemverstoring binnen het zuidelijke en noordelijke deel van het plangebied wordt geadviseerd om hier geen archeologisch vervolgonderzoek meer uit te voeren.’

Kortom, op basis van dit onderzoek kan worden gesteld dat het aspect archeologie geen belemmering oplevert voor onderhavig planvoornemen op beide locaties.

5.6.2 Cultuurhistorie

In de nabijheid van het plangebied (Stationsweg) zijn geen objecten (rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten) gelegen met een bijzondere cultuurhistorische waarde. Ten aanzien van de St. Joosterweg kan worden gesteld dat het plangebied deel uit maakt van het bestaande bedrijventerrein Mortelskoel. De locatie ligt ingeklemd tussen de autoweg A2 aan de oostzijde en de ontsluitingsweg St. Joosterweg aan de westzijde. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de woonkern en de sportvelden van Maasbracht. Dit plangebied maakt geen deel uit van een beschermd stads- of dorpsgezicht. Evenmin is er sprake van de nabijheid van een rijksmonument of gemeentelijk monument, dat van invloed zou kunnen zijn op de voorgenomen ontwikkeling. Vanuit cultuurhistorisch perspectief bestaan er geen

belemmeringen voor de uitvoering van de beide plannen.

5.7 Kabels en leidingen

Door het plangebied lopen geen boven- en/of ondergrondse leidingen van derden. Er is op dat gebied derhalve geen sprake van bijbehorende (planologische) beschermingszones en/of belangen van derden op dit punt.

Het plangebied Stationsweg is gelegen nabij de zakelijk rechtstrook van de hoogspanningslijn Maasbracht – Lutterade (150kV-lijn). Omdat de gronden niet zijn gelegen ter plaatse van deze zakelijk rechtzone en ook niet ter plaatse van de beschermingszone zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, vormt de hoogspanningslijn dan ook geen belemmering voor onderhavig planvoornemen op deze locatie Stationsweg.

In de nabijheid van de St. Joosterweg zijn geen hoogspanningslijnen aanwezig.

Ook zijn er ter plaatse van het plangebied (beide locaties) geen belemmeringen aanwezig van andere kabels of leidingen.

De aanwezigheid van kabels en leidingen met betrekking tot de nutsvoorzieningen in de omgeving is evident. Bij het nader uitwerken van de aansluitingen, dient met de verschillende netwerkbeheerders contact te worden opgenomen.

5.8 Verkeer en parkeren

Met betrekking tot onderhavige planontwikkeling dienen de (eventuele) gevolgen voor de verkeersstructuur alsmede het parkeren inzichtelijk te worden gemaakt.

5.8.1 Verkeersstructuur

Het plangebied Stationsweg wordt ontsloten via de Stationsweg. Hier is in de bestaande situatie sprake van een tweetal inritten. In de nieuwe situatie blijven deze twee inritten gehandhaafd (het is niet wenselijk vanuit verkeersveiligheid om een derde inrit voor het parkeerterrein toe te voegen). De bestaande inrit zal worden gebruikt ten behoeve van auto's die willen parkeren op het parkeerterrein. De inrit voor vrachtverkeer blijft derhalve aanwezig op de huidige locatie. Verder zal als gevolg van de uitbreiding geen sprake zijn van een forse toename van verkeer. De Stationsweg is een enkelbaansweg verdeeld over twee rijstroken die niet dermate druk is dat de enkele tientallen extra verkeersbewegingen (dit zijn de realistisch te verwachten extra bewegingen) als gevolg van de uitbreiding tot een verkeersdruk leiden die niet toelaatbaar is op de Stationsweg. De verkeersintensiteit van de Stationsweg is momenteel ± 5000 mvt/etmaal. Als gevolg van de uitbreiding zal de verkeersgeneratie overeenkomstig de CROW richtlijnen toenemen met 5,7 auto per 100 m² bruto vloeroppervlak. Bij een toename van 3200 m² is de toename van verkeer 182 mvt/etmaal inclusief vrachtverkeer en 5% bezoekers. Gezien de bovenstaande verkeersintensiteiten en de toename van verkeer zal dit niet leiden tot een ontoelaatbare verkeersdruk op de Stationsweg.

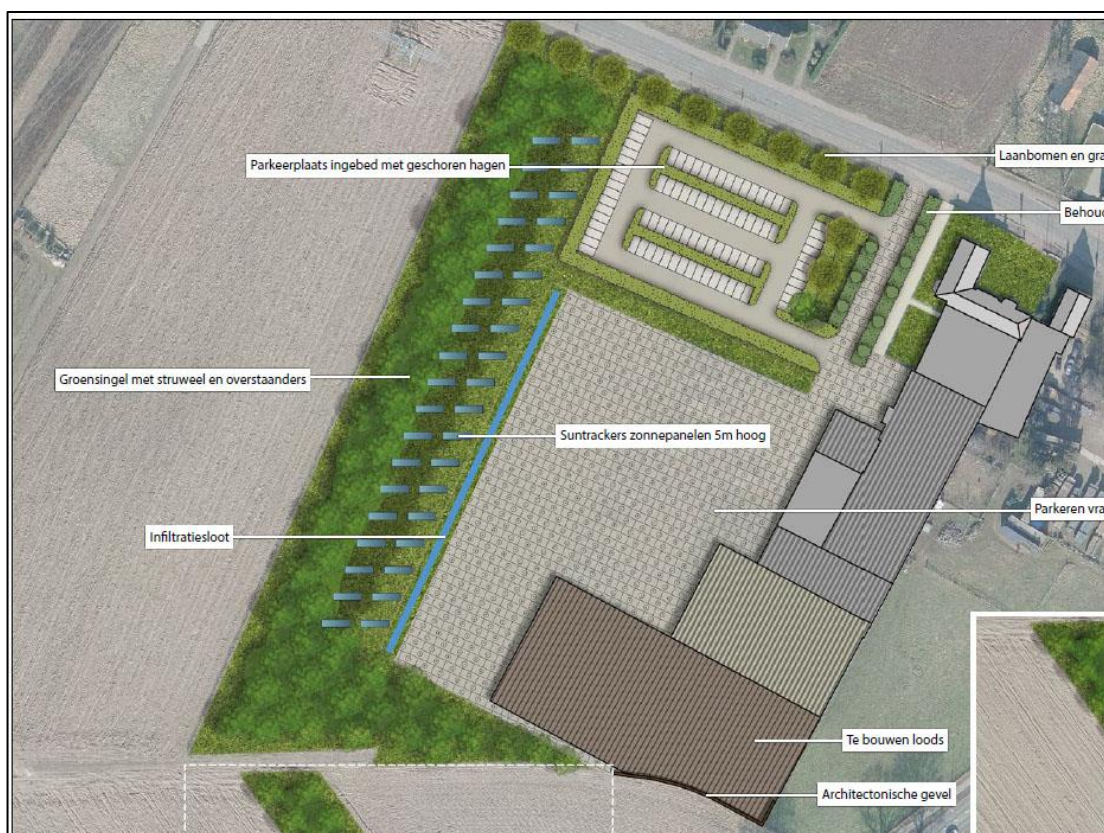
Ten aanzien van de St. Joosterweg geldt dat ook hier sprake is van een bestaande inrit. Er zal hier geen extra inrit worden gecreëerd als gevolg van de planontwikkeling. De St. Joosterweg is de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Mortelskoel die weer aansluit op de aanwezige rotonde. Tevens zorgt het planvoornemen er niet voor dat er sprake is van een forse toename van verkeer (slechts enkele tientallen bewegingen extra per dag in de feitelijke situatie ten opzichte van de bestaande situatie). Het gedeelte van de Sint Joosterweg, waaraan het bedrijf is gelegen, is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur. De verkeersintensiteit van deze weg is ± 800 mvt/etmaal. Als gevolg van de uitbreiding zal de verkeersgeneratie overeenkomstig de CROW richtlijnen toenemen met 5,7 auto per 100 m² bruto vloeroppervlak. Bij een toename van 1700 m² is de toename van verkeer 111 mvt/etmaal inclusief vrachtverkeer en 5% bezoekers. Ook dit zal niet leiden tot een ontoelaatbare verkeersdruk op de Sint Joosterweg.

Kortom, ook op deze locatie vormt het planvoornemen geen belemmering voor de verkeersstructuur.

5.8.2 Parkeren

In de bestaande situatie is er op de locatie Stationsweg sprake van de aanwezigheid van meerdere erven waar op wordt geparkeerd (allen op eigen terrein).

In de nieuwe situatie wordt er een parkeerterrein aangelegd. Dit parkeerterrein krijgt een oppervlakte van ca. 3.000m². De gemeente Maasgouw hanteert een norm van 0,9 parkeerplaatsen per 100m² bvo (arbeidsextensieve bedrijven). In totaal is er in de nieuwe situatie sprake van ca. 7.700m² aan bvo. Dit resulteert in een behoefte van 69 parkeerplaatsen. Uitgaande van een parkeerplaats van 3x6m = 18m², incl. 20m² aan manoeuvreerruimte, betekent dit ca. 40m² per parkeerplaats. 69x40=2.760m². Kortom, er is ruim voldoende ruimte beschikbaar om de 69 parkeerplaatsen te kunnen realiseren. Daar komt bij dat de bestaande parkeerplaatsen (ca. 10) aan de voorzijde voor het bestaande kantoor als back-up zullen dienen bij pieksituaties. Tenslotte is er ook nog sprake van de aanwezigheid van overige erf waar eventueel geparkeerd kan worden.



Uitsnede plangebied met aanduiding parkeerterrein

Ten aanzien van de St. Joosterweg kan worden gesteld dat er sprake is van dezelfde parkeernorm van 0,9 parkeerplaatsen per 100m² bvo. Er is sprake van een uitbreiding van ca. 1.950m². Dit betekent dat er 17,55=18 parkeerplaatsen extra gerealiseerd dienen te worden. In de bestaande situatie is sprake van ca. 1.900m² aan bebouwing. Dit betekent een totaaloppervlak van ca. 3.850m². Hiervoor zijn dan $3.850/100 \times 0,9 = 35$ parkeerplaatsen. Aan de oostzijde van het perceel, aangrenzend aan de rijksweg A2, is ruim voldoende ruimte beschikbaar om meer ca (100m lang, 2,5m breed =) 40 auto's te laten parkeren. Deze parkeerplaatsen zijn in de huidige situatie reeds in gebruik. Initiatiefnemer heeft echter, vooruitlopend op onderhavig plan, door het asfalteren van het erf reeds voorzien in ca. 40 parkeerplaatsen zodat dit aspect reeds is uitgevoerd en niet zorgt voor benodigde aanpassingen op een later moment. In de huidige situatie zijn slechts enkele parkeerplaatsen in gebruik en is sprake van een forse overcapaciteit. Daar komt bij dat er in de huidige situatie ook sprake is van parkeren door vrachtwagens. In de toekomstige situatie zullen deze vrachtwagens zoveel als mogelijk inpandig worden gestald. Vanwege een ruimtegebrek is dat in de huidige situatie niet mogelijk. Binnenstalling van vrachtwagens is van belang in het kader van onderhoud en aflevering, maar ook in het kader van diefstal. Door de uitbreiding van de bebouwing ontstaat er voor initiatiefnemer ook inpandige ruimte voor het kunnen stallen van vrachtwagens.

infiltratie van water in de bodem te bevorderen en water meer terug te brengen in stedelijk gebied.

Binnen de waterbeheersplannen van Limburg is integraal waterbeheer een belangrijk begrip. Ook hier speelt verdroging en waterkwaliteit een belangrijke rol in het beleidsproces. Ter invulling van (specifiek) ecologische functies stelt het Waterschap onder andere dat, ter voorkoming van verdroging, grondwaterstanden (daar waar dat mogelijk is) verhoogd moeten worden door peilbeheer. Ook dient het rioleringsbeheer door gemeenten op en aan de aan watergangen en -plassen toegekende functies, afgestemd te worden. Naast die ecologische functie dienen er ook mensgerichte hoofdfuncties ten behoeve van industrie of drinkwater ingepast te worden. Tevens dient er plaats te zijn voor mensgerichte nevenfuncties.

5.9.3 Watertoets Waterschap Limburg

Vanaf 1 november 2003 zijn de overheden wettelijk verplicht om alle ruimtelijke plannen, die van invloed zijn op de waterhuishouding, voor advies voor te leggen aan de waterbeheerders. Tot juli 2004 kwam het voor dat voor de watertoets verschillende waterbeheerders (waterschapsbedrijf, waterschap, provincie en Rijkswaterstaat) apart moesten worden benaderd. Die gaven dan afzonderlijke wateradviezen. Dat zorgde voor veel onduidelijkheid en papieren rompslomp. Daarom hebben de Limburgse waterbeheerders afgesproken om alle aanvragen in het hun betreffende gebied af te handelen via één loket: het zogenaamde watertoetsloket. Het loket is ondergebracht bij het waterschap.

Niet alle ruimtelijke plannen behoeven de watertoets te doorlopen. Daartoe heeft het waterschap een stroomschema, met daarbij behorende notitie ondergrens, opgesteld waaruit het toepassingsbereik van de watertoets blijkt. Ook zijn per gemeente waterkaarten opgesteld waaruit de verschillende waterbelangen op een bepaalde locatie zijn af te lezen. Aan de hand van het 'meldformulier watertoets' kunnen (ruimtelijke) plannen vervolgens voor advies worden voorgelegd aan het waterschap.

Op de kaarten van de gemeente Maasgouw van het Waterschap Limburg blijkt dat het plangebied niet is gelegen binnen een aandachtsgebied.

5.9.4 Afkoppelbeleidsplan

De oppervlakte hemelwater dient te worden geïnfiltreerd in een infiltratievoorziening. De gemeente Maasgouw hanteert op basis van haar beleidsregels zoals die zijn opgenomen in het afkoppelbeleidsplan, dat bij overstort van de voorziening een 30mm bui moet kunnen worden geïnfiltreerd op eigen terrein.

5.9.5 Situatie plangebied

Op welke wijze wordt omgegaan met het afval- en hemelwater binnen het onderhavige plangebied wordt hierna uiteengezet.

Locatie Stationsweg

Bestaande situatie

De locatie Stationsweg is momenteel in gebruik voor bedrijfsdoeleinden en agrarische doeleinden.

- Totaal verhard oppervlak

In de huidige situatie zijn er reeds verhardingen binnen het plangebied aanwezig. In de huidige situatie zijn er geen problemen op het gebied van hemelwaterafvoer.

Toekomstige situatie

De nieuwbouw en het nieuwe erf (incl. parkeerterrein), leidt ertoe dat het verhard oppervlak toe neemt.

Bij onderhavig plangebied aan de Stationsweg is er sprake van de volgende nieuwe verhardingen:

- Ca. 3.200m² nieuwe bebouwing;
- Ca. 3.000m² nieuwe verharding parkeerterrein;
- Ca. 3.800m² nieuwe verharding erf.

De totale nieuwe oppervlakte verharding bedraagt ca. 1 ha.

Op welke wijze wordt omgegaan met het afval- en hemelwater binnen het onderhavige plangebied wordt hierna uiteengezet in de watertoets.

Afvalwater

Het afvalwater als gevolg van onderhavige planontwikkeling zal worden geloosd op de gemeentelijke riolering van de gemeente Maasgouw. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is het afvoeren van afvalwater via de gemeentelijke riolering vereist en daarmee tevens de beste optie.

Hemelwater dakverhardingen

Het hemelwater dat valt op de nieuwe dakverharding zal worden opgevangen en oppervlakkig worden afgevoerd naar de nieuw aan te leggen infiltratievoorziening, zie landschapsplan.

Bij nieuwbouw dient minimaal 100% van het verharde oppervlak afgekoppeld te worden. Om te beoordelen hoe groot de te realiseren hemelwatervoorziening moet zijn, dient de hoeveelheid af te voeren hemelwater te worden berekend bij extreme buien.

Het hemelwater dat valt op de nieuwe verharding dient te worden geïnfiltreerd in de infiltratievoorziening.

Het verharde oppervlak (dak- en erfverhardingen) in de nieuwe situatie bedraagt ca. 1 ha.

De neerslag die afkomstig is van de nieuwe bebouwing en de rondom aan te leggen verharding, zal in zijn geheel door de infiltratievoorzieningen worden opgevangen. De totale oppervlakte van de nieuwe verharding bedraagt ca 1 ha.

De verwerking van het hemelwater geschiedt conform het afkoppelbeleidsplan van de gemeente Maasgouw en de Keur van het Waterschap. De strengste norm bedraagt een bui van 100mm afkoppelen en infiltreren op eigen terrein. Bij het nader uitwerken van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal de exacte positie en dergelijke worden uitgewerkt op basis van deze gegevens.

De infiltratiegreppel wordt aan de westzijde gerealiseerd. Deze heeft een lengte van ca. 200 meter. De gemiddelde diepte bedraagt ca. 1m. De gemiddelde breedte bedraagt minimaal. 5m. Hierdoor kan in deze greppel ca. 1.000m³ aan water worden opgevangen.

Deze inhoud is voldoende om deze bui aan de eisen uit het afkoppelbeleidsplan/Keur te kunnen voldoen. Verder grenst de nieuw aan te leggen greppel aan gronden die in eigendom zijn van initiatiefnemer. Gezien de aard van de bodem, goede doorlatendheid, zal binnen 24 uur de greppel weer volledige beschikbaar zijn voor een nieuwe bui. Kortom, voor wateroverlast voor omliggende eigenaren behoeft niet te worden gevreesd.

Locatie St. Joosterweg

Bestaande situatie

De locatie St. Joosterweg is momenteel in gebruik voor bedrijfsdoeleinden.

- Totaal verhard oppervlak

In de huidige situatie zijn er reeds verhardingen binnen het plangebied aanwezig. In de huidige situatie zijn er geen problemen op het gebied van hemelwaterafvoer.

Toekomstige situatie

De nieuwbouw leidt er niet toe dat het verhard oppervlak toe neemt.

Op welke wijze wordt omgegaan met het afval- en hemelwater binnen het onderhavige plangebied wordt hierna uiteengezet in de watertoets.

Afvalwater

Het afvalwater als gevolg van onderhavige planontwikkeling zal worden geloosd op de gemeentelijke riolering van de gemeente Maasgouw. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt is het afvoeren van afvalwater via de gemeentelijke riolering vereist en daarmee tevens de beste optie.

Hemelwater dakverhardingen

Het hemelwater dat valt op de nieuwe dak- en terreinverharding zal worden opgevangen en oppervlakkig worden afgevoerd naar bestaande infiltratievoorziening (waarvan de capaciteit getoetst moet worden aan het afkoppelbeleidsplan). Omdat er wordt gebouwd ter plaatse van bestaand erf, is er geen toename van verhard oppervlak. Ten tijden van de bouwvergunningaanvraag zal moeten worden aangetoond dat de aanwezige voorziening voldoet aan de eisen/normen zoals die zijn opgenomen in het Afkoppelbeleidsplan.

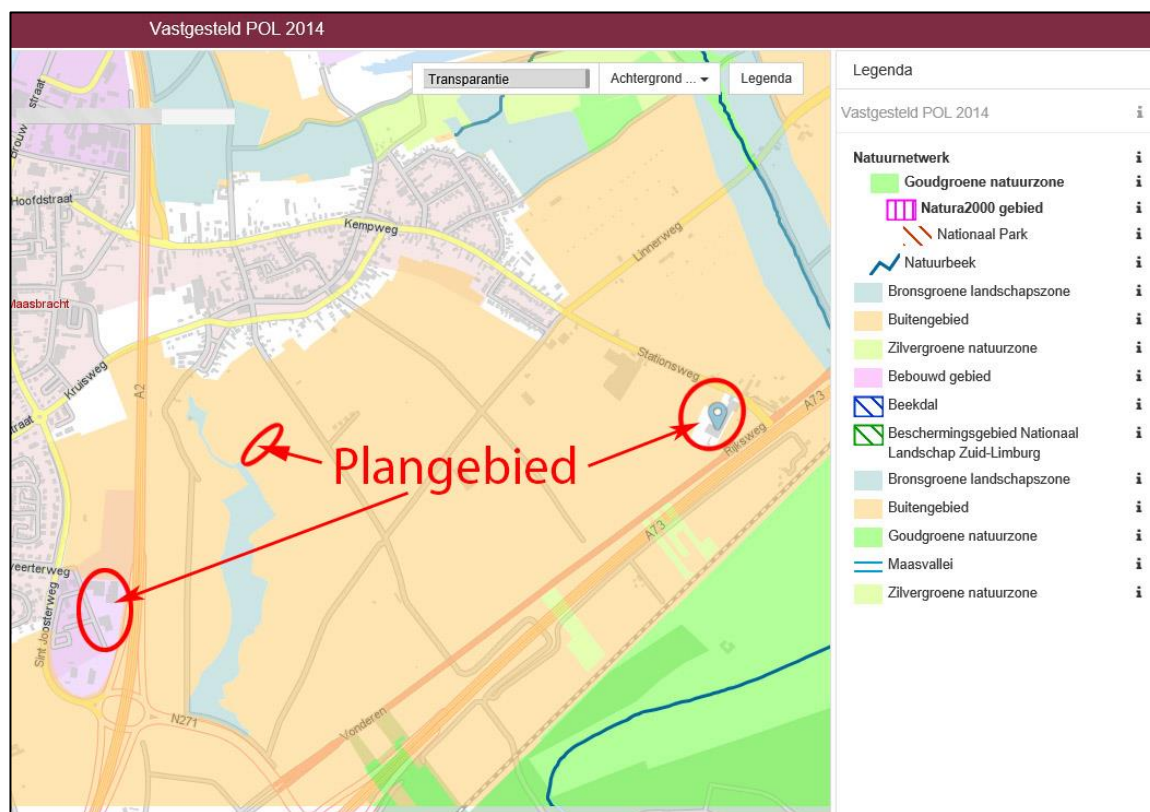
Conclusie

Gelet op vorenstaande vormt het aspect waterhuishouding geen belemmeringen voor onderhavige planontwikkeling.

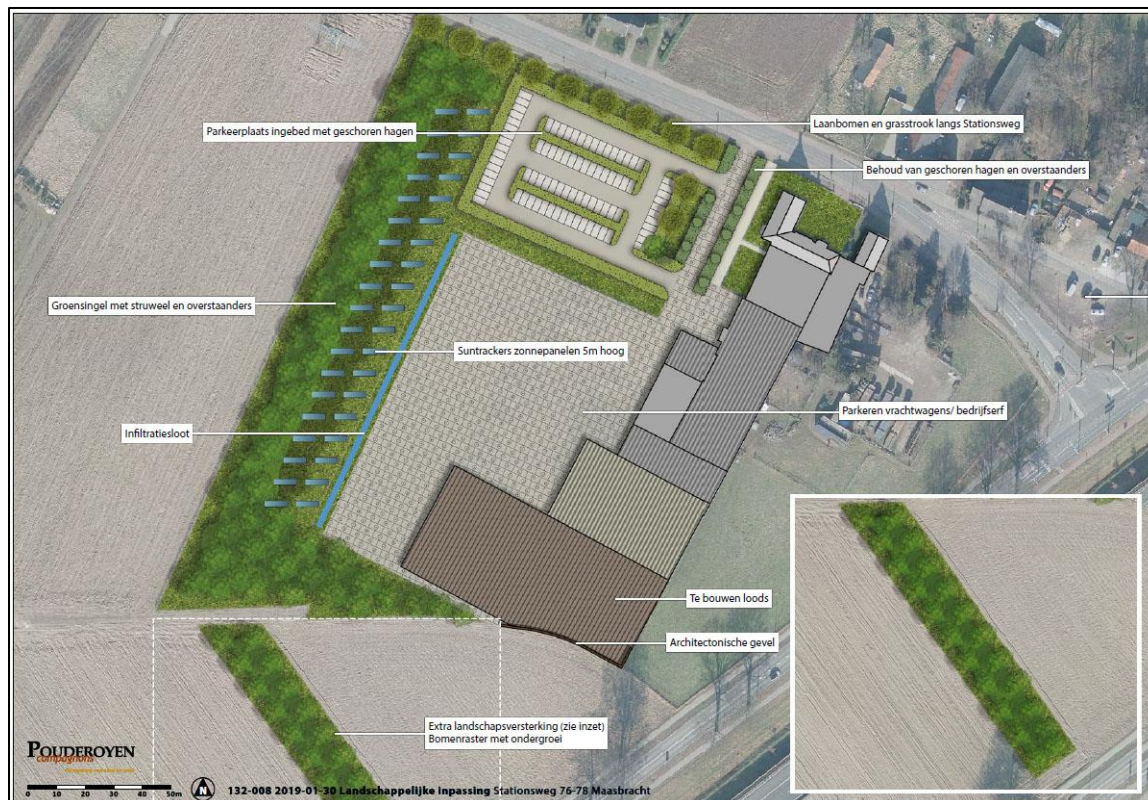
5.10 Natuur en landschap

Gelet op de kaart van POL-2014 (Natuurkaart en Landschap en cultuurhistorie) blijkt onderhavig plangebied niet te zijn gelegen in bronsgroen, zilvergroen of goudgroen gebied. Verder ligt het

plangebied niet in door de provincie te beschermen natuur- en landschapswaarden.



Uitsnede kaart 7 en 10 POL2014



Uitsnede landschapsplan

Met het landschapsplan (zie **bijlage 2**) wordt op de Stationsweg verder tegemoet gekomen aan de natuurlijke kwaliteiten van het plangebied en haar omgeving. Het landschapsplan zorgt voor een versterking en verbinding van de natuurlijke waarden. Het planvoornemen levert een substantiële bijdrage aan de landschappelijke en natuurlijke ontwikkeling van het plangebied en haar omgeving. Tevens voorziet dit plan in een opwaardering van de architectonisch/esthetische beleving van het gebied door een verfraaiing van de bestaande en nieuwe bebouwing.

Verder wordt als compensatie een extra bijdrage geleverd aan (lokale) ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten. In dit kader wordt een (regulier) akkerperceel (gelegen ten oosten van de A2) met een oppervlakte van circa 2.975m² omgezet naar een perceel met hogere natuurwaarden (ook bestemming 'natuur'). Hiertoe wordt het akkerperceel ingezaaid met een bloemrijk- en kruidenrijk grasmengsel. Het grasland wordt vervolgens één of twee maal per jaar gemaaid en het maaisel afgevoerd. Op het compensatieperceel vindt géén bemesting en/of beweiding plaats en er worden geen bestrijdingsmiddelen toegepast. Het perceel wordt ingezaaid met het kruidenmengsel. Dit is een breed inzetbaar mengsel voor bloemrijk grasland en is zeer aantrekkelijk voor vlinders, bijen en vogels.

Ten aanzien van de ontwikkeling aan de St/ Joosterweg kan worden gesteld dat hier sprake is van een bedrijventerrein aan de Rijksweg A2 waar geen sprake is van een uitbreiding van bedrijventerrein maar sprake is van een toevoeging van bebouwing ten koste van erf. Een nadere landschappelijke invulling is om deze reden niet noodzakelijk. Verder wordt de groene zone die met name in noordelijke richting langs de A2 aan twee zijden aanwezig is, niet verstoord door onderhavig

planvoornemen. Er is sprake van een zichtlocatie voor initiatiefnemer.

Gesteld kan worden dat het aspect natuur en landschap geen belemmeringen oplevert voor onderhavige planontwikkeling.

5.11 Ecologie

5.11.1 Algemeen

Wet natuurbescherming (Wnb)

Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De regels die toezien op bescherming van Natura 2000-gebieden (voorheen Nbwet) zijn opgenomen in 'Hoofdstuk 2 Natura 2000-gebieden' van de Wet natuurbescherming.

De verbodsbepalingen ten aanzien van beschermde soorten (voorheen Ffwet) zijn in de Wet natuurbescherming opgenomen in 'Hoofdstuk 3 Soorten' en beschreven per beschermingsregime.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet niet in sloopactiviteiten. Op beide locaties wordt gebouwd. Ten aanzien van de locatie aan de Stationsweg kan worden gesteld dat wordt uitgebreid ter plaatse van agrarische landbouwgronden. Deze zijn landbouwgronden zijn altijd intensief in gebruik geweest (ieder jaar een akkerbouwteelt).

In de huidige situatie is in het plangebied ook geen bebouwing aanwezig. Het gebruik van de agrarische landbouwgronden vergt een intensieve bewerkingsmethode met meerdere grondbewerkingen per jaar, waarbij het onwaarschijnlijk is dat zich op de locatie beschermde dieren en plantensoorten hebben gevestigd. Het bouwrijp maken van het perceel zal daarom nauwelijks gevolgen hebben voor flora en fauna.

Gezien het ontbreken van bebouwing die wordt gesloopt in het plangebied impliceert dit naar alle waarschijnlijkheid dat er nauwelijks mogelijkheden zijn voor broedvogels en/of vleermuizen om zich te vestigen. Deze soorten zijn veelal te vinden in de holle ruimten onder of tussen dakpannen van aanwezige bebouwing. Bebouwing die wordt gesloopt is echter niet aanwezig.

De struiken die aanwezig zijn zullen in de winterperiode (buiten het broedseizoen) worden verwijderd en hebben nauwelijks ecologisch toegevoegde waarde voor overige flora en fauna. De beschuttingsmogelijkheden voor vogels zijn beperkt.

Mochten zich in het plangebied toch (beschermde) flora en fauna voordoen, dan zijn er in de directe nabijheid van het plangebied voldoende overige schuil-, vlucht- en vestigingsmogelijkheden voor flora en fauna beschikbaar, in de vorm van agrarische percelen of bomen en struiken.

Om de bovenstaande gegevens te verifiëren zijn aanvullend verschillende bronnen geïnventariseerd.

Natuurgegevens Limburg

De provincie Limburg heeft in 2008 de haar beschikbare natuurgegevens geactualiseerd. Volgens deze gegevens zijn in en direct rond het plangebied géén beschermde flora en fauna waargenomen. Deze gegevens voor wat betreft broedvogels en flora zijn echter verouderd.

Waarneming.nl

Omdat de data van de natuurgegevens van de provincie verouderd zijn, is tevens de website waarneming.nl geraadpleegd. Deze website bevat data met waarnemingen omtrent flora en fauna. In het plangebied zijn tot heden geen zeldzame vogels, zoogdieren, reptielen, amfibieën en planten waargenomen.

Ten aanzien van foerageergebied kan worden gesteld dat mocht het plangebied dienst doen als foerageergebied in de bestaande situatie dan kan dit in de toekomst niet meer het geval zijn. Echter, de direct aangrenzende gronden gelegen aan het plangebied aan de Stationsweg betreffen ook agrarische percelen met agrarisch gebruik (akkerbouw). Hierdoor blijft er in de nieuwe situatie ruim voldoende foerageergebied over. Tevens is er geen sprake van een ingesloten liggen van de gronden.

Tenslotte kan nog worden opgemerkt dat de nieuwe landschapselementen zoals opgenomen in het landschapsplan juist voor een versterking van de ecologische waarden zorgen.

Er kan derhalve worden gesteld dat gezien het feit dat er geen sloopwerkzaamheden plaatsvinden en wordt uitgebreid ter plaatse van reguliere landbouwgronden waar geen bijzondere natuurwaarden kunnen voorkomen, er geen aantasting van beschermde flora of fauna te verwachten is.

Op de locatie St. Joosterweg is reeds sprake van een bestaand bedrijventerrein waarbinnen het bouwvlak wordt vergroot. Gezien de huidige situatie (geheel verhard en als bedrijfsterrein in gebruik), valt er ter plaatse geen beschermde flora en fauna te verwachten.

5.11.2 Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is 'Grensmaas'. Dit gebied is gesitueerd op een afstand van circa 2 kilometer van het plangebied (St. Joosterweg, resp. 3,5 vanaf de Stationsweg).

Gezien de voorgestane ontwikkelingen, geen uitstoot van ammoniak in de vorm van een veehouderij, is de afstand tot dit gebied dusdanig groot dat het planvoornemen geen gevolgen heeft voor de flora en fauna in dit Natura 2000-gebied. Ten aanzien van de uitstoot van stikstof als gevolg van verkeer van het bedrijf zijn voor beide locaties Aeries-berekeningen gemaakt, incl. uitsplitsing tussen bouw- en gebruiksfase (zie **bijlage 12 en 13**). Hieruit volgt dat er geen effect wordt berekend voor beide locaties ondanks de worst-case invoergegevens. Tevens gaat het bedrijfsverkeer vrij snel op in het overige verkeer.

Het dichtstbijzijnde beschermde natuurmonument is 'Sarsven en de Banen' dat is gelegen op circa 12 kilometer afstand van het plangebied.

Gezien deze afstand en de aard van het planvoornemen heeft onderhavig planvoornemen geen gevolgen voor de flora en fauna in dit beschermd natuurmonument.

5.11.3 Conclusie flora en fauna en gebiedsbescherming

Gelet op de beschikbare gegevens en het karakter van het plangebied (grotendeels agrarische gronden) is het, zoals hierboven beschreven, onwaarschijnlijk dat er ter plaatse van de geplande bebouwing beschermde soorten voorkomen. Mochten er toch diersoorten in het plangebied voorkomen dan zullen dit algemene soorten zijn waarvoor de lichtste vorm van bescherming geldt

(bosmuis, spitsmuis, veldmuis, etc.). Het planvoornemen zal, indien deze soorten zich in het plangebied bevinden, daar een schadelijk effect op hebben. Aangezien de activiteiten zijn te kwalificeren als ruimtelijke ontwikkeling, geldt een vrijstelling van de verboden opgenomen in Natuurbeschermingswet. Voor de activiteit behoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Het aspect flora en fauna vormt derhalve geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

Ook ten aanzien van gebiedsbescherming kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een belemmering voor gevoelige gebieden als gevolg van onderhavig planvoornemen.

5.12 Duurzaamheid

Duurzame stedenbouw verbreedt de aandacht naar meer aspecten dan alleen de verkaveling en ontsluiting. Duurzaamheid gaat ook om een zuinig ruimtegebruik, milieuvriendelijkheid, veilig verkeer en vervoer en natuur en rekening houden met het waterhuishoudingsstelsel, omgevingsinvloeden, landschapsstructuren en landschapselementen.

Dit betekent in de praktijk dat gelet moet worden op het materiaalgebruik, de vormgeving, gebruik van alternatieve energiebronnen, compact bouwen, intensief ruimtegebruik en flexibel bouwen.

Duurzaam bouwen heeft een volwaardige plaats in het ontwerp, het bouwen en beheren van de bebouwing. Tijdens de bouw kan door zuinig om te gaan met bouwmaterialen worden voorkomen dat er onnodig afval ontstaat. Bovendien zal waar mogelijk gebruik worden gemaakt van authentieke bouwmaterialen.

Initiatiefnemer is voornemens te onderzoeken of het mogelijk is om het aan te leggen parkeerterrein toekomstbestendig te maken door een magneetveldzone aan te leggen voor het elektrisch opladen van auto's. Verder wordt onderzocht hoe met andere methoden (zonnepanelen) er duurzaam gewerkt kan worden. Voor zonnepanelen is aan de westzijde van de locatie Stationsweg een zone van ca. 3.000m² gereserveerd.

In onderhavig plan zijn met name de bouwkundige aspecten van belang. Deze zullen verder worden uitgewerkt in de aanvraag van de omgevingsvergunning.

5.13 Milieueffectrapportage

Toets m.e.r.-plicht

In het plangebied worden op de locatie Stationsweg de bedrijfsbestemming met bouwvlak uitgebreid (ca. 1 ha) en op de St. Joosterweg het bouwvlak ter plaatse van de bedrijfsbestemming uitgebreid. Dergelijke bedrijfsuitbreidingen komen niet voor in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Er is dus geen sprake van de verplichting om een m.e.r. procedure te doorlopen.

Toets m.e.r.-beoordelingsplicht

In onderdeel D van de bijlage bij het besluit milieueffectrapportage is aangegeven bij welke

activiteiten, plannen en besluiten een m.e.r.-beoordeling moet plaatsvinden, dat wil zeggen een nadere afweging of mogelijk een m.e.r. procedure moet worden gevolgd.

In onderdeel D is aangegeven dat een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd voor 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein' (categorie D11.3) in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer.

In dit geval is weliswaar sprake van een uitbreiding van een industrieterrein (twee terreinen), maar wordt slecht ca. 1 ha uitgebreid, beduidend minder dan de bovengenoemde 75 ha. Doordat hiermee ruimschoots onder de drempelwaarde wordt gebleven, is er geen sprake van de verplichting om een m.e.r. beoordelingsprocedure te doorlopen.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling is aan de orde als de activiteit wél voorkomt in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., maar waarbij het project valt onder de drempelwaarden zoals genoemd in onderdeel D. Aangezien de voorgenomen activiteit (uitbreiding industrieterrein) voorkomt in onderdeel D van de bijlage bij het besluit milieueffectrapportage dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

In deze paragraaf wordt getoetst of op basis van de criteria die genoemd zijn in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het gaat hierbij om de volgende criteria (zie ook onderstaande tabel):

1. De kenmerken van het project;
2. De plaats van het project;
3. De kenmerken van het potentiële effect.

Tabel: Criteria bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling

Kenmerken van het project

- Omvang van het project;
- Cumulatie met andere projecten;
- Gebruik van natuurlijke grondstoffen;
- Productie van afvalstoffen;
- Verontreiniging en hinder;
- Risico van ongevallen, mede gelet op de gebruikte stoffen en technologieën.

Plaats van het project

- Bestaand grond gebruik;
- Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
- Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor gevoelige gebieden;
- (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden), gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Kenmerken van het potentiële effect

- Bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);

- Grensoverschrijdende karakter van het effect;
- Waarschijnlijkheid van het effect;
- Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Omdat het plan wel voorziet in een uitbreiding van een industrieterrein, maar qua uitbreiding ver onder de drempelwaarde valt zoals aangegeven in categorie D11.3 van het Besluit m.e.r., volgt hierna een toets of op basis van de hiervoor genoemde criteria een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Deze paragraaf is opgesteld op basis van de onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van het bestemmingsplan.

Kenmerken van het project

Criteria	Toets
Omvang van het project	De ontwikkeling heeft betrekking op de uitbreiding van een tweetal bestaande bedrijfslocaties, zie eerdere hoofdstukken voor details.
Cumulatie met andere projecten	Nee.
Gebruik van natuurlijke grondstoffen	N.v.t.
Productie van afvalstoffen	Het bedrijf produceert (beperkte hoeveelheid) afvalstoffen maar deze worden zoveel als mogelijk gerecycled (bijv. metalen).
Verontreiniging en hinder	Luchtkwaliteit: zowel met als zonder ontwikkeling wordt aan alle grenswaarden voldaan (zie H5). Geluid: aan alle normen wordt voldaan (zie H5). Geur: er is geen sprake van geurhinder in het plangebied als gevolg de planontwikkeling.
Risico van ongevallen	N.v.t.

Conclusie

Vanuit de kenmerken van het project zijn er geen negatieve effecten op het milieu te verwachten.

Plaats van het object

Criteria	Toets
Bestaand grondgebruik	Het perceel Stationsweg was in het verleden ten behoeve van agrarische doeleinden in gebruik (akkerbouw en grasland). Het perceel aan de St. Joosterweg is reeds industrieterrein.
Relatieve rijkdom aan kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied	N.v.t.
Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder dacht voor: - gevoelige gebieden (wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden,	Het plangebied is niet gelegen in een gevoelig gebied als bedoeld in artikel 1 van de Bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Er is geen sprake van gebieden waarin bij

reservaten en natuurparken, Habitat- en Vogelrichtlijngebieden) - gebieden waarin bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden	communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.
Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid	N.v.t.
Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang	Het plangebied is niet gelegen ter plaatse van een archeologisch waardevol gebied.

Conclusie

Vanuit de plaats van het project zijn er geen negatieve effecten op het milieu te verwachten. Door middel van een landschapsplan voor de locatie Stationsweg wordt geborgd dat de nieuwbouw passend is in zijn omgeving en geen negatieve effecten zal hebben op de omliggende waarden.

Gevoelig gebied (conform onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r.)

Gevoelig gebied	Toets
Beschermd natuurmonument	Het plangebied is niet gelegen in of in de nabijheid van een beschermd natuurmonument
Habitat en vogelrichtlijngebieden	Het plangebied is niet gelegen binnen een Habitat en Vogelrichtlijngebied. Gezien de aard van de ontwikkeling en de ligging worden geen negatieve effecten verwacht op de nabij gelegen Natura 2000-gebieden.
Watergebied van internationale betekenis	Het plangebied is niet gelegen in of in de nabijheid van een watergebied van internationale betekenis.
NNN	Het plangebied is niet gelegen in het NNN en/of Goudgroene natuurzone.
Landschappelijk waardevol gebied	Nee. Het gebied is niet als zodanig bestemd.
Waterwinlocaties, water- wingebieden, en grondwaterbeschermingsgebieden	Het plangebied niet gelegen binnen dergelijke gebieden.
Beschermd monument	Er is geen sprake van een beschermd monument als bedoeld in de Monumentenwet.
Belvédère-gebied	Er is geen sprake van een Belvédère gebied.

Conclusie

Het plangebied is niet gelegen binnen een gevoelig gebied en op een zodanige afstand van gevoelige gebieden dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn.

Kenmerken van het potentiële effect

Criteria	Toets
Bereik van het effect (geografische zone en	Er zijn geen effecten te verwachten die uit te

grootte van de getroffen bevolking)	drukken zijn in geografische zone en/of grootte van de getroffen bevolking.
Grensoverschrijdende karakter van het effect	Er is sprake van een kleinschalig initiatief dat geen grensoverschrijdend karakter heeft
Waarschijnlijkheid van het effect	Geen effecten te verwachten.
Duur, frequentie en de omkeerbaarheid van het effect	Geen effecten te verwachten.

Conclusie

1. De ontwikkeling komt niet voor in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Er hoeft dus geen MER te worden opgesteld;
2. De activiteiten vallen wel onder categorie D11.3 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r.. Er geldt echter geen m.e.r.-beoordelingsplicht omdat de in kolom 2 bij categorie D11.3 genoemde 'drempelwaarde' niet wordt overschreden;
3. Omdat de activiteiten wel worden genoemd in een van de categorieën in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. maar de drempelwaarden niet worden overschreden, dient voor dit plan wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd;
4. Uit de uitgevoerde vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebleken dat de activiteiten op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu leiden en dus geen aanleiding vormen om op grond hiervan alsnog een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

Het college van burgemeester en wethouders heeft in zijn vergadering d.d. 11-02-2020 besloten dat er *'geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen ontstaan die het opstellen van een Milieueffectrapportage rechtvaardigen.'*

6 Juridische aspecten

Het bestemmingsplan 'Bedrijfsontwikkeling Van Schijndel Maasbracht BV' van de gemeente Maasgouw bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding (1:1000 en 1:2000). De twee laatste onderdelen zijn juridisch bindend.

6.1 Algemeen

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Behalve een vernieuwd stelsel voor processen voor de ruimtelijke ordening in Nederland, zijn met de inwerkingtreding van de nieuwe Wro ook de resultaten van DURP (Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke Processen) wettelijk verankerd. Dit houdt in dat nagenoeg alle instrumenten uit de Wro door bronhouders digitaal beschikbaar zijn, waardoor de bestemmingsplannen onderling vergelijkbaar worden. Hiervoor is het pakket 'RO Standaarden 2012' ontwikkeld, dat wettelijk is vastgelegd in de bij de Wro behorende 'Regeling standaarden ruimtelijke ordening'.

Vergelijkbaarheid van bestemmings- en inpassingsplannen wordt door de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012) op drie manieren gerealiseerd:

- er is een begrippenkader gegeven dat in de plannen toegepast moet worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om lijsten van bestemmingshoofdgroepen met mogelijke gebruiksdoelen, dubbelbestemmingen, aanduidingen, indeling van regels etc. Voor het hanteren van het begrippenkader is geen specifieke software vereist;
- er is een verplichte 'analoge verbeelding' voorgeschreven, hetgeen inhoudt de manier waarop het plan op papieren kaarten moet worden getoond. Er zijn dwingende regels inzake de opmaak van het plan. Voor het opmaken van plannen is in de praktijk speciale software benodigd;
- er is een verplichte 'digitale verbeelding' voorgeschreven, waarmee wordt bedoeld op het tonen van het plan in een digitale omgeving (website).

Vanaf 1 januari 2010 dient een bestemmingsplan digitaal raadpleegbaar en uitwisselbaar te zijn. Voorliggend bestemmingsplan voldoet aan deze digitaliseringverplichting.

6.2 Toelichting, regels en verbeelding

Een bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een verbeelding. De regels en verbeelding vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderling verband te worden gezien. De regels en de verbeelding zijn namelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden, aangezien op de verbeelding de bestemmingen visueel zijn weergegeven en de regels onder andere het gebruik en de bouw mogelijkheden bij deze bestemmingen geven.

6.2.1 Toelichting

De toelichting van het bestemmingsplan heeft geen rechtskracht, maar is wel een belangrijk onderdeel van het totale plan. De toelichting geeft namelijk een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten zoals deze aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting een belangrijk hulpmiddel bij de interpretatie van het bestemmingsplan.

6.2.2 Regels

Conform de SVBP2012 dienen de regels van een bestemmingsplan volgens een bepaalde opbouw te worden opgesteld, waarbij opgemerkt dient te worden dat niet elk bestemmingsplan alle elementen van navolgende opbouw bevat:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels
 - o Begrippen
 - o Wijze van meten
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels
 - o Bestemmingen
 - o Voorlopige bestemmingen
 - o Uit te werken bestemmingen
 - o Dubbelbestemmingen
- Hoofdstuk 3: Algemene regels
 - o Anti-dubbeltelregel
 - o Algemene bouwregels
 - o Algemene gebruiksregels
 - o Algemene aanduidingsregels
 - o Algemene afwijkingsregels
 - o Algemene wijzigingsregels
 - o Verwerkelijking in de naaste toekomst
 - o Algemene procedureregels
 - o Overige regels
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels
 - o Overangsrecht
 - o Slotregel

De regels van de verschillende bestemmingen worden als volgt opgebouwd, waarbij eveneens geldt dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van de gebruiksregels

- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk
- Wijzigingsbevoegdheid

Vorenstaande gestandaardiseerde opbouw is gehanteerd bij het opstellen van de regels behorende bij voorliggend bestemmingsplan.

6.2.3 Verbeelding

Op een verbeelding wordt de grens van het plangebied weergegeven waarbinnen onder meer de verschillende (dubbel)bestemmingen, bouwvlakken en bouw-/functie-/maatvoeringsaanduidingen (en de ligging daarvan) visueel zijn weergegeven.

De verbeelding met betrekking tot voorliggend bestemmingsplan is ingetekend op schaal 1:1000 en 1:2000.

Verder voorziet bijbehorende verbeelding in de naam van voorliggend bestemmingsplan en een tekeningnummer. Dit zijn verplichtingen in het kader van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

De verbeelding is direct (juridisch) verbonden met de bijbehorende regels. In deze regels worden de condities en voorwaarden gesteld behorende bij de verschillende bestemmingen.

7 Uitvoerbaarheid

De uitvoerbaarheid van de planontwikkeling dient in relatie tot de gemeentelijke financiën te zijn gewaarborgd. Daarbij dient ook te worden onderzocht of en in hoeverre de voorgenomen afwijkingen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan aanleiding kunnen geven tot aanspraken om planschade als bedoeld in artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

7.1 Grondexploitatie

7.1.1 Algemeen

Afdeling 6.2 van de Wet ruimtelijke ordening draagt de titel 'Grondexploitatie'. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mogelijkheden voor gemeenten (en ook provincie en Rijk indien deze als planwetgever optreden) om langs publiekrechtelijke weg eisen te stellen aan het in exploitatie brengen van gronden. Het gaat dan onder andere om eisen op het gebied van kostenverhaal, sociale woningbouw, particulier opdrachtgeverschap en fasering van de invulling van den openbare ruimte. Ook zijn in afdeling 6.2 Wro twee bepalingen opgenomen over de wijze waarop langs privaatrechtelijke weg eisen gesteld kunnen worden aan het in exploitatie brengen van gronden.

7.1.2 Exploitatieplan

Afdeling 6.4 Wro beschrijft een publiekrechtelijk stelsel waarbinnen door gemeenten (en in voorkomend geval provincie of Rijk) eisen gesteld kunnen worden aan de grondexploitatie. Dit publiekrechtelijk instrumentarium is aanvullend van aard. Het primaat ligt bij vrijwillige civielrechtelijke afspraken. Deze civielrechtelijke afspraken worden gemaakt in hetzij een anterieure overeenkomst (er is nog geen exploitatieplan vastgesteld) hetzij een posterieure overeenkomst (er is al een exploitatieplan vastgesteld).

Artikel 6.12, lid 1 Wro bepaalt dat de gemeenteraad wordt verplicht om de gronden, waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen, een exploitatieplan op te stellen. Artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening geeft aan om welke bouwplannen het gaat.

Hoofregel is dat er een plicht bestaat voor het opstellen van een exploitatieplan. Onder artikel 6.12, lid 2 Wro wordt hierop echter een aantal uitzonderingsmogelijkheden geboden:

- het verhaal van kosten over de in het plan of besluit begrepen kosten is anderszins verzekerd;
- het is niet nodig een tijdvak te bepalen waarbinnen de grondexploitatie zal plaatsvinden;
- het is niet nodig een fasering op te nemen waarbinnen werken, werkzaamheden en bouwplannen uitgevoerd moeten worden;
- het is niet nodig eisen en/of regels omtrent de uitvoering te stellen aan het bouwrijp maken en/of de inrichting van de openbare ruimte en/of de aanleg van nutsvoorzieningen;
- het is niet nodig regels te stellen omtrent de uitvoering van de in het bestemmingsplan opgenomen bepalingen omtrent sociale huur en/of koopwoningen, kavels voor particulier opdrachtgeverschap of branches in de detailhandel.

Omdat bij voorliggende planontwikkeling sprake is van één van vorenstaande uitzonderingsmogelijkheden, is geen exploitatieplan opgesteld. Tussen initiatiefnemer en gemeente Maasgouw is wel een 'akkoordverklaring kosten en voorwaarden' afgesloten, zijnde een anterieure exploitatieovereenkomst.

7.2 Planschade

Artikel 6.1 Wet ruimtelijke ordening biedt de grondslag voor de vergoeding van zogenoemde planschade. Deze schadevergoeding wordt (in beginsel) door het college van burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente toegekend aan degene die als gevolg van een planontwikkeling schade lijdt.

Artikel 6.4a Wro bepaalt dat de gemeente de mogelijkheid heeft om met een initiatiefnemer van een planontwikkeling een overeenkomst te sluiten. De strekking van dergelijke planschadeovereenkomst is dat de door derden geleden schade geheel (of gedeeltelijk) voor rekening komt van de initiatiefnemer, omdat de schade voortvloeit uit het op zijn of haar verzoek ten behoeve van een planontwikkeling wijzigen van het bestemmingsplan of verlenen van een omgevingsvergunning.

Tussen initiatiefnemer en de gemeente Maasgouw wordt een planschadeverhaalovereenkomst afgesloten, zodat eventuele reële aanvragen inzake de tegemoetkoming in de planschade voor rekening van de initiatiefnemer zullen komen.

8 Overleg en inspraak

8.1 Inleiding

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerp bestemmingsplan ter visie kan worden gelegd. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

8.2 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bepaalt dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan, waar nodig, overleg plegen andere betrokken overheden en overheidsdiensten (wettelijke adviseurs). Daarbij moet worden gedacht aan naburige gemeenten, het waterschap, en de diensten van het Rijk en de provincie. Overleg met het waterschap is altijd verplicht, terwijl het tot de verantwoordelijkheid van de gemeente behoort om te beoordelen of overleg met de desbetreffende diensten van het Rijk en de provincie nodig is. Artikel 3:6 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is van overeenkomstige toepassing.

De volgende instanties hebben gereageerd in het kader van het wettelijk vooroverleg:

- provincie Limburg;
- Rijkswaterstaat;
- Waterschap Limburg.

Hieruit zijn de volgende reacties naar voren gekomen.

Provincie Limburg:

'Het plan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen.

De beoordeling van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien u dit plan op deze wijze voortzet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.'

Reactie Rijkswaterstaat:

'In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het voorontwerp bestemmingsplan

"Bedrijfsontwikkeling Van Schijndel Maasbracht BV" ter advisering aan Rijkswaterstaat voorgelegd.

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk de bedrijfsactiviteiten van Van Schijndel BV op twee locaties uit te breiden.

Het gaat om de locaties Stationsweg 76-78 te Linne en de St. Joosterweg 7-9 te Maasbracht.

De bedrijfslocatie aan de Stationsweg 76-78 ligt op ruime afstand van de A73 waarbij tussen de bedrijfslocatie en de A73 de oude Rijksweg is gelegen.

Op deze locatie wordt 3200 m2 nieuwe bedrijfsbebouwing opgericht, wordt het erf uitgebreid, wordt een parkeerterrein aangelegd en worden achter de bedrijfsbebouwing suntrackers geplaatst. Deze bedrijfsontwikkeling geeft Rijkswaterstaat geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

De bedrijfslocatie aan de St. Joosterweg 7-9 is gelegen binnen de 50 meter bebouwingsvrije zone, die Rijkswaterstaat ter plaatse hanteert.

Deze afstand wordt gemeten vanuit de as van de ter plaatse gelegen afrit van de A2

De bestaande bedrijfsbebouwing is gelegen op ongeveer 35 meter vanuit de buitenste kantstreep van de afrit.

De nieuwe bedrijfsbebouwing, een heldere blokvormige bouwmassa, wordt gebouwd in het verlengde van en achter de bestaande bedrijfsbebouwing.

De nieuwe bedrijfsbebouwing komt daarmee niet dicht op de afrit A2 te liggen.

De parkeerplaatsen tussen bedrijfsbebouwing en afrit A2 zijn reeds bestaand.

Rijkswaterstaat kan instemmen met deze bedrijfsontwikkeling onder de voorwaarde dat op de nieuwe bedrijfsbebouwing aan de zijde van de A2 geen afleidende reclame en/of verlichting zal worden aangebracht.

De zogenaamde vrijwaringszones van de A2 heeft u op de verbeelding weergegeven en in artikel 11.2 van de regels verwoord.

Ook heeft u in paragraaf 2.1.2 van de toelichting een en ander nader toegelicht.

In de toelichting wordt vermeld, dat "Rijkswaterstaat reeds heeft aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de bouw van de nieuwe bedrijfsbebouwing op beide locaties."

Dit advies zou zijn opgenomen in bijlage 14 van de toelichting.

Ik merk op, dat Rijkswaterstaat niet eerder heeft gereageerd op beide bouwvragen.'

Reactie Waterschap Limburg

'In hoofdstuk 6.4 is de waterhuishouding beschreven. Gebruikelijk is dat voor de ter inzagelegging de waterparagraaf ter beoordeling aan het waterschap wordt voorgelegd. Voor zover mij bekend is dat in dit geval niet gebeurd.

De gemeente en het waterschap werken met verschillende normen. In de gemeentelijke regelgeving moet bij nieuwe verhardingen voldaan worden aan het afkoppelbeleidsplan. In de regelgeving van het waterschap dient voldaan te worden aan de bepalingen in de keur. Dit betekent dat bij nieuwe ontwikkelingen het hemelwater niet mag worden afgewend en op eigen terrein geborgen dient te worden. Uitgangspunt hierbij is een regenbui van 100 mm die in 24 uur valt.

De uitbreiding van de verharding van het bedrijventerrein bedraagt 1 ha. Voor deze uitbreiding dient derhalve een berging van 1000m³ te worden gerealiseerd. De berging dient ook nog binnen 24 uur weer beschikbaar te zijn voor een nieuwe regenbui.

Het watersysteem van het bedrijfsterrein Stationsweg voldoet hier niet aan. Niet duidelijk is waar het "extra" water blijft. Komt dit op maaiveld of verdwijnt het via een overstort op het gemeentelijk riool en vervolgens via een riool overstort op een oppervlaktewater (bv Vlootbeek). Indien dit laatste het geval is dan dient voor een berging van 100 mm te worden gezorgd.

De oppervlakte verharding en de afwatering op het bedrijventerrein St. Joosterweg wijzigt niet.

Aanvullende maatregelen zijn op dit moment op deze locatie dan ook niet noodzakelijk.'

Conclusie vooroverleg

Kortom, op basis van deze drie ontvangen vooroverlegreacties is er alleen ten aanzien van de reactie van het Waterschap aanleiding om het plan aan te passen. De infiltratievoorziening aan de Stationsweg is aangepast op de norm van het waterschap zoals opgenomen in de Keur. Hiermee is volledig aan de opmerking tegemoet gekomen.

Vooroverleg 1.3.1

Ingevolge artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening dienen burgemeester en wethouders te besluiten en te publiceren of er terinzagelegging van het bestemmingsplan plaatsvindt, of er zienswijzen kunnen worden ingediend en of een onafhankelijke adviesinstantie advies uitbrengt. Ook is in voornoemd artikel bepaald dat het voornemen tot het voorbereiden van een bestemmingsplan, waarbij geen MER wordt opgesteld, dient te worden gepubliceerd conform artikel 3:12, lid 1 en 2 van de Algemene wet bestuursrecht en langs elektronische weg.

De gemeente Maasgouw heeft kenbaar gemaakt dat zij, alvorens de formele bestemmingsplanprocedure op te zullen starten, geen voorontwerp van voorliggend bestemmingsplan ter inzage leggen maar meteen over gaan tot de formele bestemmingsplanprocedure en daartoe het ontwerp ter visie leggen.

Het voorontwerpplan wordt gebruikt in het kader van het wettelijk vooroverleg.

8.3 Formele procedure

8.3.1 Algemeen

De wettelijke (formele) bestemmingsplanprocedure, die circa 26 weken in beslag neemt, bestaat uit navolgende stappen:

1. **Openbare kennisgeving** van het ontwerp bestemmingsplan.
2. **Ter inzage legging** van het ontwerp bestemmingsplan met alle bijbehorende stukken gedurende 6 weken. Tevens wordt de bekendmaking toegezonden aan Gedeputeerde Staten, belanghebbenden en betrokken Rijksdiensten.
3. Gedurende de termijn van ter inzage legging kan een ieder **zienswijzen** naar voren brengen.
4. **Vaststelling** van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken.
5. Algemene **bekendmaking** van het bestemmingsplan door ter inzage legging met voorafgaande kennisgeving en toezending van het besluit tot vaststelling aan Gedeputeerde Staten en betrokken Rijksdiensten, Waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, indien Gedeputeerde Staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, binnen 6 weken na vaststelling.
6. Mogelijkheid tot **beroep** bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden.
7. **Inwerkingtreding** op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.3.2 Zienswijzen

Het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan heeft vanaf 27-03-2020 tot en met 07-05-2020 (6 weken) voor het indienen van zienswijzen ter visie gelegen. Gedurende deze termijn zijn drie zienswijzen ingekomen. Voor de beantwoording en verwerking van de zienswijzen wordt verwezen naar de zienswijzennota, zie **bijlage 14**.

9 Bijlagen

1. Advies kwaliteitscommissie;
2. Landschapsplan.
3. Bodemonderzoek
4. Archeologisch onderzoek
5. Stofonderzoek
6. Akoestisch onderzoek Stationsweg
7. Akoestisch onderzoek St. Joosterweg
8. Uitwerking ladder duurzame verstedelijking
9. Massastudie St. Joosterweg
10. Advies veiligheidsregio locatie Sint Joosterweg
11. Advies veiligheidsregio locatie Stationsweg
12. Aeries-berekening St. Joosterweg
13. Aeries-berekening Stationsweg
14. Zienswijzennota